LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 1. APRIL 2025 – 31. MÄRZ 2026

I. Überblick

Die Alstom Transport Austria GmbH (nachstehend „ATA“ genannt), war im Wirtschaftsjahr April 2025 bis März 2026 von ihrem Standort in Wien aus sowohl auf dem österreichischen als auch auf dem internationalen Markt tätig.

Neben den Kernaufgaben als Weltkompetenzzentrum für Straßenbahnen fanden Aktivitäten in sämtlichen Divisionen der Alstom-Gruppe statt:

- Straßen- und Stadtbahnen (LRV – Produktentwicklung sowie Projektabwicklung)
- Mainline (ROS - Vertrieb)
- Locomotives and Components (LOC - Privatkundengeschäft und COM - Engineering von Antrieben)
- Services Execution (SER – Vertrieb und Projektabwicklung)

Die Exportquote lag im Wirtschaftsjahr 2025/26 bei 50,09% (GJ24/25: 55,67%) des Gesamtumsatzes.

Das Wirtschaftsjahr 2025/26 schloss bei einem Gesamtumsatz von 196,6 Mio. € (GJ24/25: 245,6 Mio. €) mit einem Jahresfehlbetrag von -1,5 Mio. € (GJ24/25: -29,9 Mio. €) ab.

II. Geschäftsverlauf, Geschäftsergebnis und Lage des Unternehmens

1.) Geschäftstätigkeit (wesentliche Auftragseingänge im Wirtschaftsjahr 2025/26)

Der Schwerpunkt der Geschäftsaktivitäten lag auch im Wirtschaftsjahr 2025/26 wieder im Bereich der Straßen- und Stadtbahnen. In einem der modernsten Werke für die Herstellung von Straßen- und Stadtbahnen in Europa mit einer Gesamtgröße von 37.000 m^2, Verwaltungsflächen von ca. 6.000 m^2 und einer gewerblichen Fläche von ca. 20.300 m^2, konnte die ATA weitere Optionseinlösungen des Kunden Zürich, und der Holding Graz verzeichnen, verbunden mit langjährigen Wartungsvereinbarungen bei den österreichischen Kunden. Zusätzlich konnten die Entwicklungstätigkeiten für die Städte Melbourne (Australien), Graz sowie für die neue Plattform „Citadis MA-S“ verbucht werden. Im Bereich D&IS der Auftrag ÖBB BL3 gewonnen werden.

Die Geschäftseinheit SER (Service) hat sich im Wirtschaftsjahr 2025/26 auf die Erweiterung ihrer Geschäftsaktivitäten im österreichischen Markt im Bereich Mainline sowie auf eine verstärkte Kooperation mit der Geschäftseinheit LRV konzentriert.

Die Geschäftseinheit Components am Standort ist innerhalb des Konzernverbundes spezialisiert auf die Entwicklung von Getrieben für alle Arten von Schienenfahrzeugen und Rohbauten für Straßenbahnen.

Der Auftragsbestand betrug zum 31.03.2026 1276,5 Mio. € (GJ24/25: 1.299,0 Mio. €).
Die Auftragseingänge im Wirtschaftsjahr 2025/26 beliefen sich auf 118,0 Mio. € (GJ24/25: 232,7 Mio).

Der weltweite Trend zu nachhaltiger Mobilität und Urbanisierung führt zu einem steigenden Bedarf an Transportkapazitäten für bestehende Netze (Flottenerneuerungen) und Netzwerkerweiterungen. Der LRV-Markt profitiert davon auch in den nächsten Jahren und es ist von einem durchschnittlichen Marktvolumen von 1 Mrd. € auszugehen. Dabei ist rund die Hälfte des weltweiten Marktes in Europa. Um diesen Markt auch in Zukunft erfolgreich bedienen zu können wird die ATA die Entwicklung der nächsten Generation von Straßenbahnen vorantreiben.

2.) Ertragslage

Die **Betriebsleistung** des Unternehmens betrug im Wirtschaftsjahr 2025/26 **269,7 Mio. €** (GJ24/25: **230,2** Mio. €) und entfiel im Wesentlichen auf LRVAufträge.

Die **Umsatzerlöse** erreichten 196,6 Mio. € (GJ24/25: 245,6 Mio. €). Im Wesentlichen wurden die Erlöse in folgenden Projektkategorien erzielt:

- Niederflurstraßenbahnprojekte (Flexity Zürich, Wiener Lokalbahnen, Flexity Wien, Brüssel, Gold Coast (AUS))
- Entwicklungsaufträge (Melbourne, Graz und Berlin)
- Instandhaltungs- und Ersatzteilgeschäft (Services)

Das Ergebnis vor Steuern betrug -1,5 Mio. € (GJ24/25: -30,1 Mio. €).

Der **Jahresfehlbetrag** betrug im Geschäftsjahr 2025/26 -1,5 Mio. € (GJ24/25 **-**29,9 Mio. €).

Trotz des weiterhin negativen Ergebnisses konnte die Gesellschaft das Ergebnis vor Steuern gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessern. Die Ergebnisverbesserung ist insbesondere auf die fortschreitende Abarbeitung verlustbehafteter Altprojekte, die Stabilisierung der operativen Projektabwicklung sowie positive Effekte aus der Reduktion bzw. Auflösung nicht mehr benötigter Drohverlustrückstellungen zurückzuführen. Darüber hinaus wirkten sich verbesserte Projektmargen in einzelnen laufenden Aufträgen sowie Maßnahmen zur Steigerung der operativen Effizienz positiv auf das Ergebnis aus. Gleichzeitig bestehen weiterhin Belastungen aus langfristigen Projekten mit historisch niedrigen Margen sowie aus gestiegenen Kosten für Material, Personal und Lieferantenleistungen.

Besonders hervorzuheben ist die anhaltende Belastung durch langjährige Projekte mit strukturell niedrigen Margen. Diese Projekte wurden in einem Marktumfeld mit hohem Preisdruck akquiriert und unterliegen über die gesamte Laufzeit hinweg einer eingeschränkten Flexibilität hinsichtlich Preis- und Vertragsanpassungen. Die daraus resultierende Deckungsbeitragsstruktur ist teilweise nicht ausreichend, um die gestiegenen operativen Kosten – insbesondere im Bereich Material, Energie und Personal – vollständig zu kompensieren. Dies wirkt sich weiterhin negativ auf die Rentabilität und die Liquiditätssituation des Unternehmens aus. Maßnahmen zur Risikominimierung, wie eine verstärkte Projektcontrolling-Struktur, eine frühzeitige Eskalation bei Abweichungen sowie die Prüfung von Vertragsnachverhandlungen, werden fortgeführt.

Der finanzielle Leistungsindikator **„Return on Sales“** stellt sich in den letzten drei Jahren wie folgt dar:

in Mio €	2025/26 (Apr - Mrz)	2024/25 (Apr - Mrz)	2023/24 (Apr - Mrz)
Umsatzerlöse	196,6	245,6	230,7
Ergebnis vor Steuern	-1,5	-30,1	-41,5
% Return on Sales	neg.	neg.	neg.

3.) Finanzlage

Das **Netto-Umlaufvermögen** (Working Capital) beträgt zum Ende des Wirtschaftsjahres 2025/26 -27,81 Mio. € (GJ24/25 -35,94 Mio. €).

Der **Netto-Geldfluss** (Cash Flow) beträgt [in T€]:

	2025/26	**2024/25**	**2023/24**
Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-67.777,20	19.043,58	-50.211
Netto-Geldfluss aus Investitionstätigkeit	0,00	-88.37	105,00
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	67.804,24	-19.013,55	50.162
Summe Netto-Geldfluss	**27,04**	**-58,43**	**56,00**

Der negative Netto-Geldfluss aus laufender Geschäftstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus dem Aufbau von unfertigen Erzeugnissen (WIP) im Zuge des Projektfortschritts. Dem standen höhere Kundenanzahlungen nicht im gleichen Ausmaß gegenüber. Darüber hinaus wirkte sich die Reduktion von Drohverlustrückstellungen auf den operativen Cash Flow aus.

Der positive Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung der konzerninternen Cash-Pool-Position.

Im Geschäftsjahr 2025/26 lagen keine wesentlichen Zahlungsströme aus Investitionstätigkeiten vor.

4.) Vermögenslage

Das Anlagevermögen hat sich im Vergleich zum Vorjahr als weitgehend stabil erwiesen. Insgesamt ergibt sich eine geringfügige Veränderung in Höhe von -115,2 TEUR. Diese resultiert im Wesentlichen aus gegenläufigen Entwicklungen innerhalb des Sachanlagevermögens. Während sich die geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau aufgrund der Fertigstellung und Aktivierung laufender Investitionsprojekte um 1.147,4 TEUR reduzierten, erhöhte sich der Bestand an technischen Anlagen und Maschinen um 892,8 TEUR. Darüber hinaus stiegen die Finanzanlagen um 271,6 TEUR, insbesondere aufgrund der Erhöhung der Beteiligungen. Die übrigen Positionen des Anlagevermögens zeigen keine wesentlichen Veränderungen.

Der Anstieg der unfertigen Erzeugnisse ist im Wesentlichen auf den Fertigungsfortschritt mehrerer laufender Straßenbahnprojekte zurückzuführen. Zum Bilanzstichtag befanden sich diese Projekte in fortgeschrittenen Produktions- bzw. Entwicklungsphasen, wodurch sich die aktivierten Projektbestände erhöhten. Darüber hinaus führten zeitliche Unterschiede zwischen dem Projektfortschritt und der Abrechnung bzw. Vereinnahmung von Kundenanzahlungen zu einem Anstieg der unfertigen Erzeugnisse. Der Aufbau der WIP-Position ist somit primär auf den Projektfortschritt in bestehenden Aufträgen zurückzuführen und nicht auf eine Ausweitung des Auftragsbestandes, der zum Bilanzstichtag mit 1.276,5 Mio. EUR leicht unter dem Vorjahresniveau lag.

Das Eigenkapital der Gesellschaft hat sich im Wirtschaftsjahr 2025/2026 weiter negativ entwickelt und ist von -224,3 Mio. EUR auf -225,8 Mio. EUR gesunken. Dadurch ergab sich zum Bilanzstichtag weiterhin eine negative Eigenkapitalquote nach URG.

Die Rückstellungen haben sich im Wirtschaftsjahr um insgesamt 25,8 Mio. EUR verringert. Insbesondere die sonstigen Rückstellungen sind von 90,0 Mio. EUR auf 64,9 Mio. EUR gesunken. Der Rückgang ist unter anderem auf die Reduktion von Projektrisiken sowie die teilweise Auflösung bzw. den Wegfall nicht mehr erforderlicher Drohverlustrückstellungen zurückzuführen. Die daraus resultierenden Effekte wirkten sich positiv auf das Ergebnis des Geschäftsjahres 2025/26 aus.

Die Verbindlichkeiten haben sich im Wirtschaftsjahr deutlich von 232,0 Mio. EUR auf 318,0 Mio. EUR erhöht. Der Anstieg um insgesamt 86,1 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen um 44,2 Mio. EUR sowie auf den Anstieg der erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen um 23,9 Mio. EUR zurückzuführen. Darüber hinaus erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 12,6 Mio. EUR. Die sonstigen Verbindlichkeiten stiegen um 5,5 Mio. EUR.

5.) Forschung und Entwicklung

Am Standort Wien, dem zentralen Sitz der „Train Development Site Light Rail“, d.h. Entwicklungszentrum für Leichte Schienenfahrzeuge (Hoch- und Niederflurstadtbahnen, 100 % Niederflurstraßenbahnen, Mehrsystem-Fahrzeuge), sind alle relevanten Fachabteilungen für die Entwicklung dieser Fahrzeuge integriert. Einzig Komponentenentwicklungsanteile für Drehgestelle/Fahrwerke sowie Traktion sind separat organisiert. Somit können Angebots- als auch Entwicklungstätigkeiten über die FLEXITY Produktvarianten Straßenbahn, Niederflur-Stadtbahn und Hochflur-Stadtbahn effizient realisiert werden.

In den einzelnen Bereichen ergaben sich folgende Entwicklungsschwerpunkte:

Straßen- und Stadtbahnen (LRV)

Das Jahr 2025/26 war durch die Entwicklungstätigkeit in unterschiedlichen Stadien sowie den Gewinn einiger Optionsabrufe geprägt. Maßgeblich für den Standort sind in diesem Zusammenhang die Entwicklungstätigkeit für Graz und Melbourne (Australien) zu erwähnen. Ein weiterer Schwerpunkt lag in der Entwicklungstätigkeit für die nächste Generation der Niederflurstraßenbahnen in Edelstahl (neue Plattform „Citadis MA-S“) sowie in der Weiterentwicklung von Assistenzsystemen sowie Feature- und Komponentenentwicklung.

In der Auftragsabwicklung fokussierte sich der Geschäftsbereich auf die Produktion der Bahnen für die Aufträge Flexity Wien, Flexity Zürich und Flexity Brüssel sowie den Fertigungsanlauf für Graz. Die Produktion aller Projekte verlief stabil, sodass in Summe 70 Fahrzeuge produziert werden konnten und vertragsgemäß geliefert wurden.

In der Fahrzeugentwicklung sind die Aufträge Melbourne und Graz zu nennen.

Hinsichtlich Auftrag Melbourne konnten die ersten drei Fahrzeuge bis März 2026 in das Depot unseres Kunden geliefert werden, wo sie seitdem auf dem Netz als Sonderfahrten in Vorbereitung des Design Gates „IQR“ (Internal Qualification Review) ausführlich getestet werden. Basierend auf den Erfahrungen dieser Testfahrten wird im kommenden Geschäftsjahr 2026-27 die Entwicklung abgeschlossen werden können und das finale Gate „VGR“ (Validation Gate Review) mit dem Kunden Yarra Trams durchgeführt werden.

Hinsichtlich Auftrag Graz konnte Mitte 2025 mit dem ersten Fahrzeug nicht nur Design Gate „GFV“ (Gate For Validation) für den Start der Typentests sondern auch Design Gate „IQR“ (Internal Qualification Review) positiv absolviert werden, welches den Meilenstein für den Anlauf der Serienproduktion darstellt. In weiterer Folge wurden bis zum Ende des Finanzjahres im März 2026 die ersten fünf Fahrzeuge an den Kunden geliefert und für die Zulassung vorbereitet werden.

Im Rahmen der Plattformentwicklung für Multigelenksfahrzeuge in Stahlbauweise („Citadis MA-S“) ergaben sich Änderungen in den Zeitschienen der Zielprojekte für die geplante Markteinführung, womit die Entwicklungsschritte für weitere Zielprojekte in kalten Umgebungstemperaturen vorgezogen wurden. Parallel dazu wurden die ersten Baugruppen „Unterbau“, „Seitenwände“, „Dach“ und „Endportale“ im der neuen Technologie automatisiert geschweißt hergestellt und zu ersten Wagenkasten-Modulen zusammengestellt, um den Produktionsprozess dieser Architektur zu validieren. In Weiterführung dieser Tätigkeiten in Geschäftsjahr 2026-27 soll das Modul in wiederholten Zyklen de-assembliert und wieder neu zusammengebaut werden, um den Mitarbeitern Trainingsmöglichkeiten für die Produktion dieses innovativen Fahrzeugkonzeptes zu ermöglichen.

Weiters konnten mit Lieferanten zusätzliche Präzisierungen hinsichtlich Komponentendefinition und Lieferumfänge vorgenommen werden, was den Baukasten dieser Fahrzeugarchitektur mehr und mehr vervollständigt und den Weg für die kommenden Ausschreibungen ebnet.

Feature- und Komponentenentwicklung

- In der Weiterentwicklung der Hinderniserkennungs- & Kollisionsvermeidungs-Fahrerassistenzsystem-Suite wurde der erste Anwendungsfall des „Overspeed-Warnassistenten“ („COMPAS“) bei einem Kunden validiert. Unabhängig von der ursprünglichen Hinderniserkennung warnt dieser zusätzlich vor Geschwindigkeitsbegrenzungen (physisch als Schild und/oder virtuell auf einer Karte) und verhindert Überschreitungen dieser Limits durch Einleitung einer Bremsung.

- Weiters wurde in der Entwicklung eines Lidar als zukünftige Alternative zum Kamera-Array auch die benötigte Kontroll-Hardware überarbeitet und das Zusammenspiel mit bisherigen Software-Komponenten in Labortests verifiziert. Die neue Leitrechner-Architektur soll in Geschäftsjahr 2026-27 in ersten Kundenanwendungsfällen validiert werden.

- In den Entwicklungen zum Airbag-Sicherheitssystem „Bodyguard“ wurde die neue reaktive Lösung „Advanced Bodyguard“ als Ersatz der bisherigen rein mechanischen Konstruktion unter dem Fahrzeug bei einem Kunden mittels Überfahrversuchen an Dummies validiert. Als nächster Schritt dieser Technologie konnte ein Langzeit-Test in einem Fahrzeug gestartet werden mit dem Ziel, die Zuverlässigkeit über unterschiedliche Jahreszeiten zu verifizieren. Parallel dazu wurde bei einem anderen Betreiber die Applikation dieser Technologie als proaktiv-auslösender Schutzmechanismus in anderer Geometrie und Anwendung vor der Fahrzeugfront in einem ersten Prototypen verbaut und ersten Auslösetests unterworfen.

Services Execution Austria (SER)

Die konstante Weiterentwicklung des erfolgreichen Flexcare Wartungskonzeptes ermöglicht es ALSTOM, noch flexibler auf die Anforderungen und Bedürfnisse der Betreiber einzugehen. Alleine in Österreich erreicht ALSTOM dadurch eine Marktabdeckung von 96 % im Bereich der Flottenwartungsverträge.

Durch das stark wachsende Geschäft in diesem Tätigkeitsfeld entwickelt ALSTOM eine State-of-the-Art IT Lösung, welche die Service-MitarbeiterInnen in ihrer täglichen Arbeit und bei der flottenübergreifenden Auswertung der Felddaten unterstützen wird. Im letzten Geschäftsjahr wurde das Basispacket auf Grund des neuen Auftrages zu 90 % fertigstellt. Letzte Anpassungen werden noch im GJ 26/27 fertigstellt.

Weiters sehen wir einen wachsenden Bedarf an interaktiven Ersatzteilkatalogen für unsere aktuellen Produkte/Projekte, in der High End Ausführung mit 3D-Darstellungen / Explosionszeichnungen und direkter SAP-Anbindung der Kunden. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden 2 Projekte wurden realisiert und an den Endkunden verkauft. Als nächster Schritt werden die Katalog auf Basis einer eigenen ALSTOM-IT-Plattform aufgebaut. Dies wird in den kommenden Geschäftsjahren umgesetzt.

Components: Product Development RSC Drives

Für Alstom DRIVES ist die Erforschung & Entwicklung sowie der Einsatz moderner zukunftsträchtiger Techniken und innovativer Ansätze, wie auch die optimierte Nutzung der eingesetzten Materialien mit insbesondere möglichst nachhaltigem Umgang mit Ressourcen & Energie zur schönende Umwelt-beeinflussung gelebte Praxis und Kernauftrag - als unterstützende Tasks zur angestrebten Klima- und Energiewende.
Alstom DRIVES sieht dies als Beitrag zu (i) Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität" sowie (ii) dem österreichischen „Mobilitätsmasterplan 2030; (ii) European Green Deal - Klimaneutralität bis 2050 zu erreiche

Im vergangenen Geschäftsjahr sind für den globalen Bereich RSC – DRIVES folgende (Forschungs- und Entwicklungs-, Technologie- sowie Innovationagenden als auch Produktentwicklung) als Schwerpunkte zu benennen:

- CBM - Ansätze und Strategic maintenance proposal durch Einsatz smarter innovativer Features wie auch Verlängerung der Wartungsintervalle – durch Verwendung neuartiger Materialien
  - ➔ Ressourcenschonung
- Kostenreduktion in Entwicklung & Betriebsverhalten von DRIVES Produkten & Features
  - ➔ Cost-KPI & Nutzungsanreiz
- Entwicklung & Etablierung von innovativen Ansätzen zur Systemoptimierung (DRIVES & Converter), im Bezug auf Systemnutzen
  - ➔ Cost-KPI & Nutzungsanreiz
- Innovative zukunftsträchtiger Systemtechnologien (Getriebe - Motor-Umrichter)
  - ➔ Systemoptimierung
- Drives Performance Erhöhung (Verlustreduzierung Energie Rekuperation; Neue Materialien)
  - ➔ Energieeffizienzerhöhung
- Hemmung & Reduktion von Geräuschemissionen (aero-akustik, elekto-magnetisch, mech.)
  - ➔ verringerte akustische Umweltverschmutzung

Ein weiterer besonderer R&D - Schwerpunkt liegt in der engen Kooperation mit renommierten Österreichischen Universitäten (Technische Universität Wien, Technische Universität Graz) wie auch internationalen Forschungseinrichtungen die gepflegt und ausgebaut wurden. State-of art Forschungs know-how sowie externe Expertise konnte somit nutzbringend inkludiert werden, wie auch wurden gemeinsame akademische Abschlussarbeiten (Dipl.Arbeiten) durchgeführt. Die exzellenten wissenschaftlichen R&D, Techno & Innovationsleistung von RSC-DRIVES wurden ferner durch folgende externe Belege manifestiert (i) zwei erteilte Patente (ii) eine Vielzahl von veröffentlichte wissenschafftliche IEEE- Journal Publications** / external blind - peer reviewed / mit Autor-CoAutor von RSC-Drives Wien.

Ein weiterer F&E – Fokus im Bereich RSD-DRIVES lag in der aktiven Mitwirkung in den durch die EU geförderten Forschungsprojekte in EURAIL.

Die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen in obigen Bereichen betrugen im abgelaufenen Jahr insgesamt 28,6 Mio. € (GJ24/25: 32,3 Mio. €).

6.) Zweigniederlassungen

Es bestanden im Wirtschaftsjahr 2025/26 keine Zweigniederlassungen.

III. Voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens (Prognosebericht)

Die Bundesregierung hat im Zuge des Ministerrats den ÖBB-Rahmenplan für die Periode 2027 bis 2032 beschlossen. Der neue Rahmenplan im Umfang von 19,5 Milliarden Euro ist vor allem angesichts der Konsolidierungsvorgaben ein klares Bekenntnis zur Bahn und zur Mobilitätswende der Bundesregierung. Das bereits im Vorjahr angekündigte Beschaffungsvorhaben im Bereich Verschublokomotiven wurde gestartet (Rahmenvertrag über 300 Stück) und weiter Vorhaben im Bereich Stammstrecken-Fahrzeuge sowie Fernverkehr der Zukunft werden weiter konkretisiert.

Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH hat die im letzten Jahr gestartete Ausschreibung erneut gestoppt und aktuell ist unklar, ob es nicht zu einem Abruf aus einem der ÖBB Rahmenverträge kommt. Im Straßenbahnbereich werden weitere Optionen für die Stadt Graz erwartet. Mittelfristig wird der Start einer Ausschreibung zur Ersatzbeschaffung für die ULF-Flotte in Wien erwartet. Auch hier wird die Instandhaltung Teil des Auftrages sein. Derzeit sind in Österreich rund 300 Kilometer ETCS Level 2 in Betrieb. Bis 2038 ist der Umbau für insgesamt 3.700 km ETCS Level 2 geplant. Im Zuge dessen wird auch mit fahrzeugseitigen Ausschreibungen gerechnet. Zudem soll mit der TSI 2027 FRMCS definiert werden, was weitere Marktpotentiale eröffnet.

Im neuen Wirtschaftsjahr 2026/27 (01.04.2026 – 31.03.2027) wird sich das Unternehmen wiederum an in- und ausländischen Ausschreibungen, insbesondere im Bereich der Straßen- und Stadtbahnen, von Regionalzügen, Lokomotiven sowie Wartungs- und Instandhaltungsprojekten im

Schienenfahrzeugbereich beteiligen.

Das Unternehmen wird sich dabei auf die Profitabilität der neu gewonnen Aufträge konzentrieren. Die Realisierung dieses Zieles wird unterstützt durch die im Konzern orchestrierte Transformations- und Performanceinitiative.

Für das Wirtschaftsjahr 2026/2027 wird ab dem zweiten Halbjahr eine rückläufige Auslastung erwartet. Die Gesellschaft sieht sich daher mit einer potenziellen Unterauslastung konfrontiert, die sich negativ auf die Ertragslage und die operative Effizienz auswirken könnte. Um dieser Entwicklung frühzeitig entgegenzuwirken, werden verschiedene strategische und operative Optionen entwickelt und geprüft. Ziel ist es, die Kapazitätsauslastung nachhaltig zu stabilisieren und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Unternehmens zu sichern. Die Maßnahmen befinden sich in Evaluierung und reichen von Anpassungen im Produktionsportfolio bis hin zu Kapazitätsanpassungen.

IV. Risikoberichterstattung

Für die ATA dient das Risikomanagement der Sicherstellung einer nachhaltig positiven Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und ist integraler Bestandteil aller Unternehmensaktivitäten. Ziel des Risikomanagements ist die Ausrichtung der Geschäftsprozesse im Unternehmen auf:

- frühzeitige Erkennung, Erfassung und Bewertung von relevanten Risikosachverhalten auf allen Ebenen des Unternehmens,
- zeitnahe Kommunikation und Verarbeitung dieser Informationen sowie
- Setzung angemessener Maßnahmen und Erfolgskontrolle.

Der Risikomanagement-Prozess umfasst alle Aktivitäten zum kontinuierlichen und systematischen Umgang mit Risiken, insbesondere: Identifikation, Analyse und Bewertung von Risiken, Steuerungsmaßnahmen zur Vermeidung von Risiken sowie operative Überwachung des Erfolges. Bestimmte Einzelrisiken (z. B. Währungsrisiko, Liquiditätsrisiko) werden auf Konzernebene überwacht und im erforderlichen Maße abgesichert.

In diesem Zusammenhang bestehen innerhalb des gesamten Alstom-Konzerns Prozesse, die die frühzeitige Erkennung aller typischerweise im Zusammenhang mit den Geschäftsaktivitäten auftretenden Risiken und deren kontrollierte Absicherung ermöglichen.

Verträge mit Kunden und Lieferanten werden fast ausschließlich in der Hauswährung EUR abgeschlossen, das Währungsrisiko ist daher als gering einzustufen und wird im Einzelfall durch klassische Devisentermingeschäfte und Hedging-Kontrakte mitigiert.

Der Marktwert der flüssigen Mittel und kurzfristigen Veranlagungen, kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten entspricht aufgrund der täglichen oder kurzfristigen Fälligkeiten im Wesentlichen

dem Buchwert. Für derartige originäre Finanzinstrumente werden keine Sicherungsgeschäfte gegen das Preisänderungsrisiko abgeschlossen.

Bei den auf der Aktivseite erfassten Finanzinstrumenten stellen die in der Bilanz ausgewiesenen Beträge gleichzeitig das maximale Ausfallrisiko dar.

Die Gesellschaft ist in das konzernweite Cash-Pool-System der ALSTOM-Gruppe eingebunden. Die Finanzierung der Gesellschaft erfolgt dabei über das zentrale Cash Management der ALSTOM-Gruppe, wodurch die erforderliche Liquidität sichergestellt wird. Aus heutiger Sicht bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass die Finanzierungsmöglichkeiten innerhalb des Konzerns eingeschränkt werden könnten oder die Fortführung des Unternehmens gefährdet wäre („Going-Concern-Prämisse“). Eine zukünftig negative Entwicklung infolge von Lieferkettenproblemen, einer Ausweitung internationaler Konflikte oder damit verbundener Sanktionen wird von der Geschäftsleitung laufend beobachtet. Insgesamt wird das Finanzierungsrisiko weiterhin als gering eingestuft.

Trotz des negativen Ergebnisses im Berichtsjahr ist die **Finanzierungslage** der ATA weiterhin stabil: Die Herstellungskosten wurden und werden nachhaltig durch erhaltene Kundenanzahlungen aus dem laufenden Geschäft finanziert. Der FCF 2026/27 wird daher weitestgehend vom Abbau der Anzahlungen aus den laufenden Projekten aufgrund von geplanten Auslieferungen geprägt sein. Ferner sind bei Bedarf auch Finanzierungsmöglichkeiten und die Bereitstellung finanzieller Mittel im Konzernverbund gegeben, was auch die im Juli 2026 ausgestellte Patronatserklärung der ALSTOM Holdings unterstreicht.

Durch das negative Jahresergebnis hat sich die **Vermögenslage** der Gesellschaft weiter verschlechtert. Dadurch ist die Solvenz nur durch Beibringung einer Patronatserklärung durch die ALSTOM Holdings sichergestellt. (siehe dazu die Anhang Angaben unter III.1.6). Die langfristigen Projektverträge erlauben nur eine langsame Verbesserung der Vermögenslage mit dem Auslaufen der langfristigen Verlustprojekte,

Die Ertragslage der ATA wird auch in den kommenden Geschäftsjahren von der Abarbeitung einzelner historisch niedrig profitabler Aufträge beeinflusst. Im Vergleich zu den Vorjahren hat sich die Risikosituation jedoch verbessert, da wesentliche verlustbehaftete Projekte bereits fortgeschritten sind bzw. die zugrunde liegenden Projektrisiken neu bewertet wurden. Einzelne Anpassungen von Projektmargen können aufgrund der langfristigen Natur der Projekte auch künftig nicht ausgeschlossen werden. Durch den schrittweisen Auslauf margenschwacher Projekte, die Gewinnung neuer Aufträge mit verbesserter Profitabilität sowie die laufende Umsetzung von Effizienz- und Kostensenkungsmaßnahmen erwartet die Gesellschaft eine weitere Verbesserung ihrer Ertragslage in den kommenden Jahren. Die Belastungen aus verlustbehafteten Projekten haben sich gegenüber den Vorjahren deutlich reduziert.

V. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

1.) Arbeitnehmerbelange

a) Personalstand

Der durchschnittliche Personalstand belief sich im Wirtschaftsjahr 2025/26 auf 609 MitarbeiterInnen (GJ 24/25: 624), davon 168 ArbeiterInnen (GJ 24/25: 158), 421 Angestellte (GJ 24/25: 448) und 20 Lehrlinge (GJ 24/25:18).

Zusätzlich wurden durchschnittlich 115 Leihkräfte (GJ 24/25: 112) beschäftigt.

b) Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen

Der Bildungsbedarf am Standort Wien wird zwischen Mitarbeiter*innen und Führungskräften im Zuge des Leistungsbeurteilungsprozesses (PMC) identifiziert und festgelegt. Im Wirtschaftsjahr 2025/26 wurden 87 externe Schulungsmaßnahmen umgesetzt. Zusätzlich sind 7.827 interne Trainings (Workshops, Webinars, E-Learnings) im Zuge des Performance Management Cycle (PMC) inklusive weiterer verpflichtender E-Learnings & Webinare durchgeführt. Mit umfasst sind auch interne Trainings der einzelnen Abteilungen, wie bsw. Environment, Health & Safety (EHS), Finance oder HR.

c) Arbeitssicherheit

Im Zeitraum April 2025 - März 2026 gab es keinen Arbeitsunfall mit Ausfallstagen. Das auf 12-Monate rollierende Konzernziel vom maximal 1,1 Unfällen mit Ausfallszeit bezogen auf 1 Mio. Arbeitsstunden konnte mit einer Rate von 0,85 per April 2026 erreicht werden. Da die Rate gegenüber dem letzten Geschäftsjahr deutlich gesunken ist, werden vom Site Management die bestehenden Maßnahmen zur Verbesserung der Rate weiter umgesetzt.

2.) Zertifizierung/ Zulassung

a) Umweltbelange, Umweltmanagement, Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit

Im Oktober 2025 fand ein erfolgreiches Überwachungsaudit für ISO 14001:2015 (Umweltmanagementsystem) und ISO 45001:2018 (Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz) statt. Das Kombizertifikat ist bis zum 30. September 2026 gültig.

Darüber hinaus ist ein Umweltmanagementsystem nach EMAS III implementiert und wurde im Oktober 2025 erfolgreich revalidiert.

Eine Umwelterklärung 2025 wurde veröffentlicht und liegt in gedruckter und digitaler Form zur öffentlichen Kommunikation am Standort Wien vor und wurde den Interessenten kommuniziert.

Die Umweltkennzahlen der ATA beinhalten unter anderem folgende Absolutwerte für das Wirtschaftsjahr 2025/26:

- Energieverbrauch Strom - 3,227 GWh
- Wasserverbrauch Gesamt – 5.153m³
- Wasserverbrauch Trinkwasser – 5.104 m³
- Wasserverbrauch Brunnenwasser – 49 m³ *

Zum Brunnenwasser:

- Wir hatten 24/25 einen Rohrbruch
- FM hat mit Anfang 25 gemeldet das es einen Ablesefehler gab (die Ablesung war um eine ganz Kommastelle falsch)
- Aus dem Grund haben wir 25/26 sehr viel weniger Verbrauch

In der Umwelterklärung gemäß EMAS sind Maßnahmen zur Abfallreduzierung und Energieeinsparung gesetzt worden.

Basierend auf diesen Managementsystemen werden jährlich Ziele und Maßnahmen definiert, um die Arbeits- und Umweltschutzleistung am Standort zu verbessern.

Der Schwerpunkt bei den Verbesserungen lag auf folgenden Maßnahmen:

- Im Umweltbereich: Verbesserungen der Abfalllogistik / Abfalltrennung, Implementierung Stromtankstellen, dies wurde bereits erfolgreich umgesetzt, Reduktion von Emissionen, laufende Umrüstungen auf LED-Beleuchtung.
- Im Arbeitssicherheitsbereich: Prävention von Unfällen, Reduktion von Unfallrisiken und Gefahrstoffen.

Wien, am 8.7.2026

Alstom Transport Austria GmbH

Die Geschäftsführung

Lilian Meyer

Kristian Berthel