

**SIEMENS**

*Ingenuity for life*

Siemens Mobility GmbH

# Lagebericht und Jahresabschluss zum 30. September 2019

[siemens.com/mobility](https://www.siemens.com/mobility)



Siemens Mobility GmbH

# Lagebericht zum 30. September 2019

# 1. Grundlagen

## 1.1 Organisation und Grundlagen der Berichterstattung

Die Siemens Mobility GmbH (im Folgenden auch „Gesellschaft“ genannt) betreibt wesentliche Teile des Geschäfts des Strategischen Unternehmens Mobility (im Folgenden auch „Mobility“ genannt) des Siemens-Konzerns (Siemens) aus Deutschland heraus. Mobility ist einer der führenden Anbieter intelligenter Mobilitätslösungen im Weltmarkt für Personen- und Güterverkehr.

Die Geschäftsführung der Gesellschaft leitet auch das Strategische Unternehmen Mobility. Die Siemens Mobility GmbH ist ein wesentlicher Bestandteil von Mobility. Entsprechend erfolgen Erläuterungen in Übereinstimmung mit der Sicht der Geschäftsführung zum Teil aus Sicht von Mobility.

Das Geschäftsjahr 2018 war ein Rumpfgeschäftsjahr. Es dauerte vom 27. November 2017 bis zum 30. September 2018. Die Siemens Mobility GmbH hat ihren Geschäftsbetrieb durch Sacheinlage von der alleinigen Gesellschafterin Siemens AG zum 01. August 2018 übernommen. Entsprechend erstreckte sich der Zeitraum der operativen Geschäftstätigkeit im Geschäftsjahr 2018 vom 01. August bis zum 30. September 2018.

## 1.2 Geschäftsmodell

Das Geschäftsmodell innerhalb von Mobility ist einheitlich und erstreckt sich damit auch auf die Siemens Mobility GmbH.

Im Strategischen Unternehmen Mobility sind alle Geschäfte von Siemens zusammengefasst, die sich mit dem Transport von Menschen und Gütern befassen. Hierzu gehören Schienenfahrzeuge, Bahnautomatisierung, Bahnelektrifizierung, Straßenverkehrstechnik, digitale Lösungen und damit verbundene Dienstleistungen. Mobility bietet seinen Kunden auch Beratung sowie die Planung, Finanzierung, Errichtung, den Service und den Betrieb schlüsselfertiger Mobilitätssysteme an. Integrierte Mobilitätslösungen zur Vernetzung unterschiedlicher Verkehrssysteme runden das Angebot ab. Mobility vertreibt seine Produkte, Systeme und Lösungen über sein weltweites Netzwerk von Vertriebsseinheiten. Die Hauptkunden von Mobility sind öffentliche und staatliche Unternehmen im Transport- und Logistiksektor. Die von Mobility bedienten Märkte sind daher vorwiegend von öffentlichen Ausgaben abhängig. Die Kunden von Mobility haben in der Regel Planungs- und Implementierungshorizonte, die über viele Jahre reichen, und ihre Auftragsausschreibungen sind weitgehend unbeeinflusst von kurzfristigen wirtschaftlichen Entwicklungen.

Die Trends an den Märkten von Mobility sind geprägt von dem Bedarf an Lösungen, die Mobilität im Alltag einfacher, flexibler, schneller, zuverlässiger und kostengünstiger zu machen. Städte und Länder stehen vor der Aufgabe, Kosten, Flächenbedarf und verkehrsbedingte Lärm- und CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. Der Druck auf Mobilitätsanbieter und Entscheidungsträger, diese Mobilitäts- und Transportbedarfe zu decken, nimmt aufgrund des erwarteten weiteren Bevölkerungsanstiegs in urbanisierten Strukturen zu.

Die Hauptwettbewerber von Mobility sind multinationale Unternehmen. Die Konsolidierung unter den Wettbewerbern von Mobility schreitet weiter voran. Im August 2019 unterzeichnete ein großer Wettbewerber aus China einen Vertrag über den Kauf eines Lokomotivengeschäfts in Deutschland. Dies könnte es dem chinesischen Wettbewerber erlauben, im Rahmen seiner ehrgeizigen Wachstums- und Internationalisierungsstrategie auf dem europäischen Markt Fuß zu fassen. Dies wird voraussichtlich den Wettbewerbsdruck auf alle europäischen Schienenverkehrsunternehmen einschließlich Mobility erhöhen.

Im März 2018 unterzeichneten die Siemens AG und die Alstom S.A., Frankreich (Alstom), ein Business Combination Agreement über die Zusammenlegung des Mobilitätsgeschäfts von Siemens einschließlich der bis zum Ende des Geschäftsjahrs 2018 in der Division Process Industries and Drives enthaltenen Sparte Bahnantriebe mit dem börsennotierten Unternehmen Alstom. Im Februar 2019 gab die Europäische Kommission ihre Entscheidung bekannt, den vorgeschlagenen Zusammenschluss von Alstom mit dem Mobilitätsgeschäft von Siemens zu untersagen.

## 1.3 Forschung und Entwicklung

Die Forschungs- und Entwicklungs (F&E)-Strategie von Mobility ist darauf fokussiert, eine maximale Verfügbarkeit von Zügen und Infrastrukturen zu gewährleisten, dabei die Kapitalrentabilität der Kunden zu erhöhen sowie den Fahrgastkomfort zu verbessern. Dekarbonisierung und nahtlos vernetzte (E-)Mobilität sind Schlüsselfaktoren für die Zukunft des Transportwesens.

Die wesentlichen F&E-Schwerpunkte bei Mobility umfassen die Entwicklung

- effizienter Fahrzeugplattformen mit optimierten Lebenszykluskosten sowie maximaler kundenindividueller Flexibilität,
- umweltfreundlicher alternativer Energieversorgungen für Züge (Batterien, Brennstoffzellen, Dualmodus) und Lastwagen (eHighway beziehungsweise Oberleitungen mit Strom),
- digitaler Dienstleistungen für Bahnen über die Railigent<sup>1</sup> Application Suite auf Grundlage von MindSphere<sup>2</sup>, cloudbasierter Signaltechnik in Form einer neuen Systemarchitektur für Bahninfrastrukturen und IoT-/ cloudbasierter Konzepte,
- von Lösungen für stärker automatisiertes und autonomes Fahren auf Schiene und Straße sowie
- digitaler Technologien und Lösungen wie Cyber-Sicherheit, Konnektivität, den digitalen Zwilling, künstliche Intelligenz sowie additive Fertigung oder intermodale Apps und Plattformen.

Im Geschäftsjahr 2019 betragen die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung der Siemens Mobility GmbH TEUR -350.999 (im Vorjahr TEUR -70.215). Die Forschungsintensität, die sich aus dem Verhältnis von Aufwendungen für Forschung und Entwicklung zu Umsatzerlösen ergibt, liegt somit bei -8,1 % (im Vorjahr -7,4 %). Die Siemens Mobility GmbH aktiviert keine Entwicklungskosten im Rahmen der HGB-Bilanzierung. Damit werden die laufenden Entwicklungskosten bei Entstehung ergebniswirksam in den Aufwendungen für Forschung und Entwicklung ausgewiesen. Die Siemens Mobility GmbH beschäftigte im Geschäftsjahr 2019 im Durchschnitt rund 1.398 Mitarbeiter (der Ausdruck Mitarbeiter bezeichnet hier und im Folgenden Personen jeglichen Geschlechts und dient der besseren Lesbarkeit) im Bereich Forschung und Entwicklung.

## 2. Wirtschaftsbericht

### 2.1 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

#### 2.1.1 Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2019 ließ die Wachstumsdynamik des weltweiten Bruttoinlandsprodukts (BIP) nach. Nach einem BIP-Wachstum von 3,2 % im Kalenderjahr 2018 geht das Wachstum im Kalenderjahr 2019 voraussichtlich auf 2,6 % zurück. Diese Abkühlung wurde zu Beginn des Geschäftsjahr 2019 kaum erwartet. Im Oktober 2018 wurde ein BIP-Wachstum von 3,1 % für das Kalenderjahr 2019 prognostiziert.

Der Hauptgrund für diese erhebliche Abkühlung der Weltwirtschaft war der eskalierende Handelsstreit zwischen den USA und China. Zusätzlich trugen geopolitische Spannungen im Nahen und Mittleren Osten zur Unsicherheit bei und belasteten dadurch die Investitionsneigung. Der Welthandel begann im Oktober 2018 zurückzugehen und führte zu einer nahezu stagnierenden Industrieproduktion.

Daher traf die Eintrübung der Weltwirtschaft insbesondere Länder und Regionen, in denen Handel und Industrie von hoher Bedeutung sind. In Europa ist dies vor allem in Deutschland und Italien der Fall. Hier begann die Industrieproduktion (ohne Baugewerbe) bereits im Kalenderjahr 2018 zurückzugehen. Zusätzlich litten die europäischen Volkswirtschaften unter der anhaltenden Unsicherheit in Zusammenhang mit dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union (Brexit) sowie dem Budgetstreit zwischen der Europäischen Kommission und der italienischen Regierung. Beides belastete insbesondere das Umfeld für Unternehmensinvestitionen. In Amerika machte sich die Abschwächung besonders in Mexiko und Kanada und in geringerem Maß in der stärker konsumgetriebenen Volkswirtschaft der USA bemerkbar, wo ein fiskalpolitischer Schub der Wirtschaft half. In Asien setzte China seine angekündigte schrittweise Neuausrichtung der Volkswirtschaft fort. Dies schwächte das BIP-Wachstum insgesamt ab. Staatliche Konjunkturprogramme haben den Gegenwind aus dem Handelskonflikt für die chinesische Volkswirtschaft abgeschwächt. Dennoch wirkt sich der Konflikt negativ aus. In Indien trübte sich die konjunkturelle Dynamik deutlich ein. Hier war der Rückgang des Inlandskonsums die größte Belastung für das Wachstum. Länder, die vom Export von Grund- und Rohstoffen abhängig sind, insbesondere Chile, Brasilien und Argentinien, sahen sich sinkenden Rohstoffpreisen sowie anderen negativen Effekten wie innenpolitischer und finanzieller Instabilität ausgesetzt. Für die Industrieländer wird ein BIP-Wachstum von 1,6 % für das Kalenderjahr 2019 erwartet. Dies sind 0,7 Prozentpunkte weniger als 2018. Für die Schwellenländer wird von einem Rückgang der Wachstumsrate von 4,6 % im Kalenderjahr 2018 auf 4,1 % in 2019 ausgegangen.

Die hier dargestellten, zum Teil geschätzten Daten für das BIP basieren auf einem Bericht von IHS Markit vom 15. Oktober 2019.

#### 2.1.2 Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Wachstum des Auftragseingangs spiegelte die insgesamt starken, regional in ihrer Dynamik aber unterschiedlichen Märkte von Mobility im Geschäftsjahr 2019 wider. Die Marktentwicklung in Europa war durch die fortgesetzte Vergabe von

<sup>1</sup> Datenanalyseplattform von Siemens Mobility Services; sie ermöglicht es, Bahndaten zu verstehen, wertvolle Informationen zu generieren und die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems zu erhöhen.

<sup>2</sup> MindSphere ist das cloudbasierte, offene IoT-Betriebssystem von Siemens, das Produkte, Anlagen, Systeme und Maschinen verbindet und es ermöglicht, die Fülle von Daten aus dem Internet der Dinge (IoT) mit umfangreichen Analysen zu nutzen.

mittelgroßen und großen Aufträgen geprägt. Dies zeigte sich insbesondere im Vereinigten Königreich, in Deutschland sowie in Österreich. Innerhalb der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten wurden große Projekte für Hochgeschwindigkeitszüge und Dienstleistungen in Russland vergeben. Die Nachfrage aus dem Nahen und Mittleren Osten sowie aus Afrika wurde durch anhaltende Unsicherheiten in Zusammenhang mit Budgetbeschränkungen und dem politischen Umfeld beeinträchtigt. Die stabile Investitionstätigkeit in der Region Amerika wurde maßgeblich von der Nachfrage nach Fern- und Nahverkehrszügen getragen; dies galt insbesondere für die USA und Kanada. Innerhalb der Region Asien / Australien verzeichneten die Märkte in China anhaltende Investitionen in Hochgeschwindigkeitszüge, Nahverkehr, Frachtlogistik und Bahninfrastruktur. Indien investiert weiter in die Modernisierung der Transportinfrastruktur des Landes.

## 2.2 Geschäftsverlauf

### 2.2.1 Geschäftsverlauf der Mobility

Die Kennzahlen des Einzelabschlusses nach deutschem Handelsrecht (HGB) sind für die Siemens Mobility GmbH weder eine interne Steuerungs- noch eine Planungsgröße. Aus diesem Grund wird im Folgenden auf das Geschäft von Mobility als Strategisches Unternehmen des Siemens-Konzerns eingegangen, so wie es auch im Siemens Geschäftsbericht dargestellt ist.

Mobility stellt sich im Geschäftsjahr 2019 wie folgt dar:

(in EUR Mio.)	Geschäftsjahr		Veränderung in %	
	2019	2018	Ist	Vergleichbar <sup>1</sup>
Auftragseingang	12.894	11.025	17 %	16 %
Umsatzerlöse	8.916	8.821	1 %	0 %
Ergebnis	983	958	3 %	-
Ergebnismarge	11,0 %	10,9 %		

<sup>1</sup> Ohne Währungsumrechnungs- und Portfolioeffekte

Der Auftragseingang von Mobility kletterte auf einen Rekordwert. Dies war auf ein sehr stark gestiegenes Volumen aus Großaufträgen zurückzuführen, das Mobility auf breiter Basis, vor allem aber bei Zügen und dem Kundenservicegeschäft, verzeichnen konnte. Zu den bedeutendsten Aufträgen gehörten ein Auftrag über EUR 1,6 Mrd. für U-Bahnen im Vereinigten Königreich, ein Auftrag über EUR 1,2 Mrd. für Hochgeschwindigkeitszüge einschließlich Wartung in Russland, ein 0,8-Mrd.-EUR-Auftrag für Züge einschließlich Service in Kanada, ein Auftrag über EUR 0,7 Mrd. für dieselelektrische Lokomotiven (einschließlich eines langfristigen Servicevertrags) in den USA sowie zwei Aufträge in Deutschland im Wert von EUR 0,4 Mrd. beziehungsweise EUR 0,3 Mrd. für Regionaltriebzüge. Auch im Geschäftsjahr 2018 gewann Mobility eine Reihe bedeutender Aufträge über die Berichtsregionen hinweg. Die Umsatzerlöse nahmen leicht zu. Dabei wurde ein prozentual zweistelliges Wachstum im Kundenservicegeschäft größtenteils durch einen Rückgang im Bahninfrastrukturgeschäft aufgewogen. Die Umsatzerlöse im Zuggeschäft blieben annähernd auf Vorjahresniveau. Dies war bedingt durch ungünstige Effekte aus der zeitlichen Abfolge bei der Abarbeitung großer Zugaufträge, da deren Abwicklung erst spät im Geschäftsjahr anfiel. Geografisch betrachtet wurde ein Wachstum der Umsatzerlöse in der Region Asien, Australien durch leichte Rückgänge in den Regionen Europa, GUS, Afrika, Naher und Mittlerer Osten sowie Amerika zurückgehalten. Mobility arbeitete im Geschäftsjahr 2019 weiterhin mit hoher Profitabilität. Ein starker Beitrag zum Angepassten EBITA kam dabei aus dem Servicegeschäft. Die Personalrestrukturierungsaufwendungen stiegen auf EUR -20 Mio., gegenüber EUR -14 Mio. im Geschäftsjahr 2018. Der Auftragsbestand von Mobility belief sich zum Geschäftsjahresende auf EUR 33 Mrd., von denen voraussichtlich EUR 8 Mrd. im Geschäftsjahr 2020 als Umsatzerlöse realisiert werden.

### 2.2.2 Geschäftsverlauf der Siemens Mobility GmbH

Im Geschäftsjahr 2019 konnte die Siemens Mobility GmbH ihre führende Stellung im Wettbewerb weiter behaupten. Die laufenden Projekte wurden weitestgehend planmäßig abgewickelt, wobei der Geschäftsverlauf von Großprojekten im Bereich der Hochgeschwindigkeitszüge sowie des Nah- und Fernverkehrs geprägt wurde. Wesentliche Umsatzträger, die den Geschäftsverlauf beeinflussten, sind die Lieferung des ICE der vierten Generation (ICE 4) für den Kunden Deutsche Bahn, der Start der Auslieferung der DESIRO Rhein-Ruhr-Express-Flotte an den Kunden VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) sowie die Auslieferung der letzten DESIRO-Züge an den Kunden GTR Rockrail im Rahmen des Projekts „Moorgate“. Ergänzend zu den Großaufträgen konnte die kontinuierliche Auslieferung der Vectron-Lokomotiven an diverse Kunden einen wesentlichen Beitrag zur Umsatzentwicklung leisten. Besondere saisonale Einflüsse in der Auftragsabwicklung bestanden nicht.

## 2.3 Lage der Gesellschaft

### 2.3.1 Ertragslage

Im Geschäftsjahr 2018 erstreckte sich die operative Geschäftstätigkeit der Siemens Mobility GmbH auf den Zeitraum vom 01. August 2018 bis zum 30. September 2018. Es wird daher im nachfolgenden Abschnitt auf erläuternde Vergleiche zum Vorjahr verzichtet.

(in TEUR)	2019	Geschäftsjahr 2018
Umsatzerlöse	4.328.552	950.657
Ergebnis der Geschäftstätigkeit	65.572	88.344
Ergebnismarge	1,5 %	9,3 %

Die Umsatzentwicklung der Siemens Mobility GmbH war im Geschäftsjahr 2019 in hohem Maße abhängig von der Abwicklung und damit Abrechnung von Großprojekten im Bereich der Hochgeschwindigkeitszüge sowie des Nah- und Fernverkehrs. Der wesentliche Treiber war die finale Abnahme von Zügen für die Projekte ICE 4 (EUR 0,8 Mrd.), DESIRO Rhein-Ruhr-Express (EUR 0,4 Mrd.) und DESIRO City Moorgate (EUR 0,2 Mrd.). Das Infrastrukturgeschäft, geprägt durch viele kurz- bis mittelfristige Projekte sowie klassische Produktlieferungen, kommt auf ein Umsatzvolumen von EUR 1,1 Mrd.

Das Verhältnis von Aufwendungen für Forschung und Entwicklung (TEUR -350.999) zu Umsatzerlösen liegt bei -8,1 %. Wesentlicher Treiber sind die Entwicklung der Regionalzugplattform „MIREO“, der Hochgeschwindigkeitszugplattform „Velaro Novo“ sowie die Weiterentwicklung der Lokomotivenplattform „Vectron“. Im Bereich Infrastruktur wurden im vergangenen Jahr wesentliche Beträge für das Entwicklungsprojekt „SINET“ (digitale Signaltechnik) ausgegeben.

Der Anteil der Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten (TEUR -308.121 bzw. TEUR -70.059) an den Umsatzerlösen liegt im Geschäftsjahr 2019 bei -8,7 %.

Das Ergebnis ist, ebenso wie der Umsatz, vorwiegend durch die Abwicklung von Großprojekten für Schienenfahrzeuge beeinflusst. Die Projekte im Bereich der Signaltechnik erzielten auch einen positiven Ergebnisbeitrag, haben aber mit 26 % (EUR 1.113 Mio.) den geringeren Umsatzanteil. Das Ergebnis aus der operativen Tätigkeit (Betriebliches Ergebnis zzgl. Beteiligungsergebnis) liegt bei TEUR 135.098 und damit bei einer Ergebnismarge von 3,1 %.

Durch Zinserträge und Zinsaufwendungen (TEUR 4.112 bzw. TEUR -4.445) sowie ein übriges Finanzergebnis in Höhe von TEUR -69.193, vor allem aufgrund von zinsbedingten Erhöhungen der Pensionsrückstellungen (TEUR -70.265), liegt das Ergebnis der Geschäftstätigkeit der Siemens Mobility GmbH in Summe bei TEUR 65.572 (Ergebnismarge 1,5 %).

Es sind weiter keine nennenswerten Einmaleffekte in den präsentierten Informationen enthalten.

### 2.3.2 Vermögenslage

Aktiva (in TEUR)	2019	30. Sep. 2018
<b>Anlagevermögen</b>	<b>3.708.761</b>	<b>3.674.172</b>
Immaterielle Vermögensgegenstände	31.481	32.375
Sachanlagen	179.254	192.193
Finanzanlagen	3.498.026	3.449.604
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>1.505.150</b>	<b>741.873</b>
Vorräte gesamt (netto)	0	0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.497.408	731.640
Flüssige Mittel	7.742	10.233
Rechnungsabgrenzungsposten	5.867	1.400
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	5.960	1.874
<b>Summe Aktiva</b>	<b>5.225.738</b>	<b>4.419.319</b>

Das Sachanlagevermögen enthält größtenteils Maschinen für die Fertigungsstandorte, Testanlagen und Laborausüstung sowie Büroausstattung. Das Sachanlagevermögen fiel um TEUR 12.939 und liegt nun zum Bilanzstichtag bei TEUR 179.254.

Die Finanzanlagen enthalten insbesondere die Buchwerte der Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen an den Siemens Mobility-Gesellschaften in Großbritannien (TEUR 1.376.879), den USA (TEUR 934.369), der Schweiz (TEUR 392.680) und Österreich (TEUR 339.872). Der Anstieg der Finanzanlagen resultiert im Wesentlichen aus einer Kapitalerhöhung bei der Beteiligung der Siemens Mobility Gesellschaft in der Türkei und der Anschaffung der Siemens Mobility Gesellschaft in Russland.

Der Anstieg des Umlaufvermögens auf TEUR 1.505.150 resultiert im Wesentlichen aus der Einführung des Mobility Cash-Management (TEUR 831.929). Im Dezember 2018 hat die Siemens Mobility GmbH das Siemens Mobility Cash-Management-System etabliert, welches wiederum am Cash-Management-System der Siemens AG partizipiert. Die Siemens Mobility GmbH hat dabei ihren Tochtergesellschaften und anderen gemäß §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen der Siemens AG, die der Mobility zugerechnet werden, die Teilnahme am Siemens Mobility Cash-Management-System im Rahmen der jeweils geltenden Gesetze und behördlichen Vorschriften ermöglicht. Durch die Etablierung des Siemens Mobility Cash-Management-System entstanden Finanzforderungen gegen und Finanzverbindlichkeiten gegenüber diesen Gesellschaften mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Bilanz der Siemens Mobility GmbH.

Aufgrund der Saldierung der erhaltenen Anzahlungen (TEUR 4.181.580) mit den Vorräten ergibt sich ein unter den Verbindlichkeiten ausgewiesener Anzahlungsüberhang in Höhe von TEUR 535.856.

Die Bruttovorräte verteilen sich wie folgt:

(in TEUR)	2019	30. Sep. 2018
<b>Vorräte gesamt (brutto)</b>	<b>3.645.724</b>	<b>3.530.538</b>
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	195.479	137.635
Unfertige und fertige Erzeugnisse, Waren	370.650	393.233
Unverrechnete Lieferungen und Leistungen	2.578.261	2.429.946
Geleistete Anzahlungen	501.334	569.724

Die unverrechneten Lieferungen und Leistungen umfassen im Wesentlichen aktivierte Aufwendungen, die im Rahmen der Erbringung von Lieferungen und Leistungen für Projekte im Anlagengeschäft entstanden sind, die zum Bilanzstichtag noch nicht an den Kunden abgerechnet waren. Der Anstieg ist getrieben durch den regulären Projektfortschritt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände verteilen sich wie folgt:

(in TEUR)	2019	30. Sep. 2018
<b>Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>	<b>1.497.408</b>	<b>731.640</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	100.622	41.076
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.305.830	660.286
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.154	2.713
Sonstige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	88.801	27.565

Der Anstieg der sonstigen Forderungen betrifft im Wesentlichen Steuervorauszahlungen, die im Geschäftsjahr 2019 erstmalig geleistet wurden.

Die Passivseite der Bilanz stellt sich wie folgt dar:

<b>Passiva</b>		
(in TEUR)	2019	30. Sep. 2018
<b>Eigenkapital</b>	<b>1.650.064</b>	<b>1.600.626</b>
Gezeichnetes Kapital	50.000	50.000
Kapitalrücklagen	1.494.053	1.494.053
Bilanzgewinn	106.011	56.573
Rückstellungen	1.420.849	1.461.941
Verbindlichkeiten	2.134.303	1.335.395
Rechnungsabgrenzungsposten	20.522	21.357
<b>Summe Passiva</b>	<b>5.225.738</b>	<b>4.419.319</b>

Das Eigenkapital erhöht sich durch den Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 49.438, bei den Rückstellungen ist ein leichter Rückgang in Höhe von TEUR 41.092 zu verzeichnen. Die Verbindlichkeiten erhöhten sich im Wesentlichen durch die Übernahme des Mobility Cash-Management-Systems um TEUR 798.908 auf TEUR 2.134.303.

Die Rückstellungen bestehen im Wesentlichen aus Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von TEUR 658.117 (Vj. TEUR 588.823) und Rückstellungen für Gewährleistungen in Höhe von TEUR 334.945 (Vj. TEUR 391.294). Der Anstieg der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen resultierte im Wesentlichen aus Zinseffekten.

Die Position Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 2.134.303 setzt sich zusammen aus dem Überhang der Kundenanzahlungen im Vergleich zu den Vorräten in Höhe von TEUR 535.856, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 534.202, Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 845.972 sowie sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 218.273.

### 2.3.3 Finanzlage

Die Gesellschaft verfügt zum Bilanzstichtag über liquide Mittel in Höhe von TEUR 7.742 (Vj. TEUR 10.233).

Die Finanzierung erfolgt über erhaltene Anzahlungen und die Konzernliquidität des Siemens-Konzerns. Entsprechend geht die Gesellschaft davon aus, ihre Zahlungsverpflichtungen erfüllen zu können.

Die Investitionen von Mobility ergeben sich überwiegend aus Projektanforderungen sowie aus der Instandhaltung und Erweiterung der Produktionsstätten.

### 2.3.4 Nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

#### Arbeitnehmerbelange

##### Arbeiten in der Siemens Mobility GmbH

Zum 30. September 2019 waren in der Siemens Mobility GmbH 13.038 Mitarbeiter (aktive Mitarbeiter ohne ruhende Beschäftigungsverhältnisse, Auszubildende, Werkstudenten, Praktikanten) beschäftigt. Mehr als 96 % unserer Mitarbeiter besitzen einen unbefristeten Arbeitsvertrag.

Der Anteil weiblicher Mitarbeiter liegt bei 21 % (Vj. 20 %).

Im Geschäftsjahr 2019 wurden 816 Mitarbeiter neu eingestellt (davon 191 Mitarbeiterinnen), 451 Mitarbeiter (davon 70 Mitarbeiterinnen) haben ihr Anstellungsverhältnis beendet.

##### Altersstruktur in der Siemens Mobility GmbH

Die Altersstruktur zum 30. September 2019 (als Anteil der Gesamtzahl der Mitarbeiter) ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Altersklasse	2019				2018			
	< 35 Jahre	35 - 44 Jahre	45 - 54 Jahre	> 54 Jahre	< 35 Jahre	35 - 44 Jahre	45 - 54 Jahre	> 54 Jahre
Anteil	22,7 %	22,2 %	33,3 %	21,8 %	21,6 %	22,1 %	35,6 %	20,7 %

Das mittlere Alter lag zum 30. September 2019 bei 45 Jahren (Vj. 45 Jahre).

### **Nutzung von Arbeitszeitmodellen**

Zum 30. September 2019 befanden sich 1.063 Mitarbeiter in Teilzeit (Vj. 950) sowie 555 in ruhenden Arbeitsverhältnissen (Vj. 554).

### **Mitarbeitervielfalt (Diversity)**

Diversity ist ein zentrales Element unserer Einstellungs-, globalen Arbeitsvermittlungs- und Beförderungsprozesse geworden. Siemens Mobility hat sich bewusst dafür entschieden, die Vielfalt seiner Belegschaft zu fördern. Wenn wir Menschen mit unterschiedlichen Erfahrungen, Hintergründen und Fähigkeiten beschäftigen, sind wir besser in der Lage, ein breites Spektrum von Herausforderungen zu bewältigen und Innovation zu fördern. Wir möchten unser Unternehmen durch die Rekrutierung ganz unterschiedlicher Menschen stärken, die auf einzigartige Weise die Wertschöpfung für das Unternehmen, unsere Kunden und Partner und die Gesellschaft insgesamt fördern können.

Unsere geografische Reichweite kommt unserer Strategie der Mitarbeitervielfalt entgegen: Wir beschäftigen Mitarbeiter mit 81 Nationalitäten (Vj. 73). Darüber hinaus haben wir eine Reihe von Schritten eingeleitet, um die Vielfalt unserer Arbeitskräfte zu fördern und zu stärken, wie Förderung eines ausgewogenen Geschlechterverhältnisses, Vorgehen gegen unbewusste Vorurteile, Unterstützung von Ability @ Siemens – Für Menschen mit Behinderungen, Stärkung des Werts der Globalität sowie Gewährleistung einer integrativen Unternehmenskultur, die Wert auf den Beitrag von Menschen verschiedenster Herkunft legt.

Mit diesen Grundsätzen fördern und entwickeln wir ein Arbeitsumfeld, das hochwertige Leistung und individuelles Engagement mit Hilfe diverser Teams fördert.

Wie viele unserer Mitbewerber im Anlagen- und Projektgeschäft stehen wir jedoch vor einer besonderen Herausforderung, wenn es darum geht, mehr Frauen zu rekrutieren und sie in ihrer beruflichen Entwicklung zu fördern.

### **Mitarbeiter in Führungspositionen**

Wir setzen alles daran, die Vielfalt des Bewerber-Pools für Spitzenpositionen sowie in den Teams sicherzustellen, die über Einstellungen und Beförderungen entscheiden. Wir werden uns weiterhin um eine starke Kultur der Integration bemühen.

Zum 30. September 2019 gab es in der Siemens Mobility GmbH 1.019 Mitarbeiter in Führungspositionen (Vj. 976). Zu den Mitarbeitern in Führungspositionen gehören alle Führungskräfte mit disziplinarischer Verantwortung sowie Projektleiter. Der Anteil der Mitarbeiterinnen in Führungspositionen betrug 13 % (Vj. 12 %).

### **Aus- und Weiterbildung**

Die Siemens Mobility GmbH ist ein wichtiges Ausbildungsunternehmen für Schulabgänger. Die Anzahl der Auszubildenden und Studierenden dualer Studiengänge – Programme, die in Deutschland üblich sind – beträgt zum 30. September 2019 rund 580 (Vj. rund 600).

Die Siemens Mobility GmbH bezieht Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten vom Siemens-Konzern. Der Siemens Global Learning Campus (SGLC) ist ein fortlaufendes Schulungsprogramm, das Mitarbeitern rund um den Globus Weiterbildung ermöglicht. Die Lehrgänge helfen Mitarbeitern, ihre eigenen Kompetenzen weiterzuentwickeln, unterstützen Führungskräfte bei der Teamentwicklung und helfen den für zentrale Vorgänge verantwortlichen Personen, strategisch zu denken und Verfahren und Prozesse zu ändern. Das Kernprogramm vermittelt die Fähigkeiten, die die Mitarbeiter zur effektiven Erfüllung ihrer Aufgaben benötigen, und verbessert dadurch systematisch die Qualität unserer Belegschaft. Es greift Herausforderungen in verschiedenen Bereichen unserer Geschäftstätigkeit auf. Dazu gehören Vertrieb, Projektmanagement, Beschaffung, Entwicklung, Fertigung, Service, Produktmanagement und Qualitätsmanagement. Neue Lerntechniken (wie Hackathons, Impulsworkshops und Digital Business Labs) tragen zur digitalen Transformation des Unternehmens bei. Alle Mitarbeiter haben Zugang zur neuen Online-Plattform Digitalization Learning World, die digitale Schulungsmaterialien bereitstellt.

Das Siemens Professional Education (SPE)-Programm umfasst eine technische Ausbildung und Schulung sowie eine kaufmännische Ausbildung einschließlich entsprechender Bachelor-Abschlüsse. Im Jahr 2020 sollen rund 180 neue Auszubildende und Studierende beginnen.

In Zusammenarbeit mit den operativen Geschäftseinheiten von Siemens bieten die Siemens-Produktschulen eine umfassende kontinuierliche Weiterentwicklung für Mitarbeiter im Hinblick auf den langfristigen Aufbau von Fachwissen zu bestimmten Produkten und Lösungen. Herkömmliche Schulungsmethoden (wie Online- und Präsenzs Schulungen) werden durch innovative Fern- und mobile Lehrgänge sowie virtuelle Klassenzimmer ergänzt. Diese überaus praktischen Seminare helfen Mitarbeitern, mit den Produktänderungen und neuen Technologien Schritt zu halten.

### **Umweltschutz, Gesundheitsmanagement und Arbeitssicherheit (EHS)**

Mit unserem integrierten Managementsystem für Umweltschutz, Gesundheit und Arbeitssicherheit bilden wir die Grundlage, rechtlichen, Kunden- und sonstigen Anforderungen jederzeit und vorausschauend gerecht werden zu können.

Die deutschen Produktions- und Bürostandorte sowie unser Prüf- und Validierungs-Center in Wegberg-Wildenrath verfügen über ein zertifiziertes EHS-Managementsystem gemäß ISO 14001 und OSHAS 18001. Wir werden jährlich durch die externe Gesellschaft DNV GL rezertifiziert.

Der Berichtszeitraum 2019 umfasst das Geschäftsjahr 2019 vom 1. Oktober 2018 bis 30. September 2019 mit insgesamt zwölf Monaten. Das vorangegangene Geschäftsjahr war ein Rumpfgeschäftsjahr. Die operative Geschäftstätigkeit umfasste nur den Zeitraum vom 1. August 2018 bis zum 30. September 2018. Um eine bessere Vergleichbarkeit der im folgenden genannten Kennzahlen zu ermöglichen, werden abweichend vom Vorjahres-Lagebericht die Kennzahlen eines 12-Monats-Zeitraums angegeben. Diese beziehen sich auf die operative Tätigkeit der Mobility in Deutschland im Zeitraum 1. Oktober 2017 bis 30. September 2018.

### Dekarbonisierung

Der Klimawandel ist eine zentrale Herausforderung, die uns alle betrifft. In 2016 trug der Transportsektor rund 30 % zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen in den OECD-Ländern und 16 % in Nicht-OECD-Ländern bei, mit steigender Tendenz<sup>3</sup>. Siemens Mobility verpflichtet sich dazu, einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung der globalen Wirtschaft zu leisten. Entlang der gesamten Wertschöpfungskette arbeiten wir sowohl intern als auch gemeinsam mit unseren Kunden daran, die Energie- und Ressourceneffizienz entlang des gesamten Produktlebenszyklus zu optimieren. Ein Schwerpunkt ist dabei auch die Reduktion der Treibhausgasemissionen – in der Lieferkette, in unseren eigenen Betrieben und durch die Produkte und Services, die wir unseren Kunden zur Verfügung stellen, z.B. Züge mit alternativen Antrieben, automatischer Zugbetrieb, vorausschauende Instandhaltung, usw.

Wir folgen dem globalen „CO<sub>2</sub>-Neutral“ Programm der Siemens AG. Basierend auf einem positiven Geschäftsszenario wollen wir den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck unserer eigenen Betriebe bis zum Jahr 2020 gegenüber 2014 halbieren und bis 2030 klimaneutral sein. Das „CO<sub>2</sub>-Neutral“-Programm ermöglicht es uns nicht nur, die Umwelt zu schützen und Kosten zu reduzieren, sondern auch, Erfahrungen zu sammeln und unser Know-how im Bereich umweltfreundlicher Technologien zu stärken, die für unsere Zulieferer und Kunden von Nutzen sein könnten.

### Umweltportfolio

Mit unserem Umweltportfolio tragen wir wesentlich zur Abschwächung des Klimawandels bei und liefern Antworten auf eine der zentralen Herausforderungen der heutigen Zeit. Das Umweltportfolio umfasst Produkte, Systeme, Lösungen und Services, die mindestens 20 % energieeffizienter sind als vergleichbare Referenzlösungen. Beispiele für unser Umweltportfolio sind:

- **Batteriegestützter oder brennstoffzellengestützter Antrieb**  
Der von Siemens entwickelte Triebzug Mireo Plus mit einem solchen klimafreundlichen Hybrid-Antrieb ermöglicht den CO<sub>2</sub>-neutralen Einsatz auf nicht-elektrifizierten Strecken im Regionalverkehr.
- **ICE 4, der Hochgeschwindigkeitszug für die Deutsche Bahn**  
Der flexibel einsetzbare ICE 4 setzt neue Maßstäbe im Intercity- und Fernverkehr. Er hat durch eine optimierte gleisfreundliche Bauweise des Laufdrehgestelles eine höhere Kapazität bei 5 % weniger Gewicht und spart durch ein aerodynamisches Design im Vergleich zum Vorgängermodell 30 % Energie ein.

Mit unserem Umweltportfolio möchten wir unter anderem unseren Kunden helfen, ihren Kohlendioxidausstoß zu verringern, ihre Energiekosten zu senken sowie dank höherer Produktivität ihren Unternehmenserfolg zu steigern. Zusätzlich zu den ökologischen Vorteilen sind wir mit unserem Umweltportfolio in der Lage, erfolgreich in attraktiven Märkten zu konkurrieren und profitables Wachstum zu erzielen. Im Berichtszeitraum konnten bei unseren Kunden mit diesen Lösungen insgesamt 2,11 Megatonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent eingespart werden. Im Geschäftsjahr 2019 wurden weltweit mehr als 92 % des Umsatzes aus unserem Umweltportfolio erwirtschaftet.

### Ressourcenschutz

Wir sind bestrebt, die Bedürfnisse unserer Kunden zu erfüllen und gleichzeitig unsere Position als nachhaltiges Unternehmen zu festigen, indem wir vor allem die Energie- und Ressourceneffizienz verbessern. Wir arbeiten auch daran, eine wachsende Zahl von Umweltschutzanforderungen weltweit zu erfüllen.

### Programm „Serve the Environment“

Im Berichtszeitraum lag der Primärenergieverbrauch (Erdgas/Flüssiggas, Heizöl, Kohle, Benzin/Diesel) bei 249.606 Gigajoule und der Sekundärenergieverbrauch (Strom, Fernwärme) bei 250.074 Gigajoule. Somit lag der Gesamtenergieverbrauch von 499.680 Gigajoule um 11 % höher als im letzten Geschäftsjahr. Grund dafür war die Steigerung der produzierten Einheiten, die Einsparmaßnahmen überkompensierte. Darüber hinaus liegt ein weiterer Standort in Erlangen nun in der Verantwortung der Siemens Mobility GmbH und wurde entsprechend in die Berichterstattung aufgenommen. Beides beeinflusst sowohl die CO<sub>2</sub>-Emissionen als auch die Abfallmenge, die Steigerung des Wasserverbrauchs geht im Wesentlichen auf den neu aufgenommenen Standort zurück.

<sup>3</sup> ITF (2019), Transport Outlook 2019, OECD Publishing, Paris, S.49; [https://doi.org/10.1787/transp\\_outlook-en-2019-en](https://doi.org/10.1787/transp_outlook-en-2019-en)

Das für das Jahr 2020 gesteckte Ziel des „CO2-Neutral“ Programms, die CO2-Emissionen bezogen auf das Jahr 2014 zu halbieren, konnten wir bereits im Geschäftsjahr 2018 erreichen. Die Emissionssenkungen sind das Ergebnis vorrangig von Energieeffizienzmaßnahmen in unseren Fertigungsstandorten und dem Einkauf von CO2-neutraler Elektrizität. Im Berichtszeitraum wurden 98,7 % des Strombedarfs für Fertigungsstandorte in Deutschland mit CO2-neutraler Elektrizität gedeckt.

<b>CO2-Emissionen (in Tonnen CO2 Äquivalent)</b>	<b>2019</b>	<b>Geschäftsjahr 2018</b>
Scope 1 (direkte THG-Emissionen): aus Quellen, die im Unternehmensbesitz oder unter seiner Kontrolle stehen	13.953	14.232
Scope 2 (indirekte THG-Emissionen): Nutzung von eingekaufter Elektrizität und Fernwärme	3.329	2.718

Mit einem Wiederverwertungsanteil von 88 % an der Gesamtabfallmenge tragen wir zur Ressourcenschonung bei.

<b>Abfall (in Tonnen)</b>	<b>2019</b>	<b>Geschäftsjahr 2018</b>
Nicht gefährlicher Abfall	5.127	4.245
Gefährlicher Abfall	784	692
Gesamt	5.911	4.937
Wiederverwertungsanteil an der Gesamtabfallmenge	88 %	87 %

Unser Geschäft hat nur wenig wasserintensive Prozesse. Der größte Anteil unseres Wasserverbrauchs resultiert aus dem Bedarf an Sanitärwasser.

<b>Wasserverbrauch (in m³)</b>	<b>2019</b>	<b>Geschäftsjahr 2018</b>
Wasserverbrauch	123.394	93.834

### Produktverantwortung

Produktverantwortung bedeutet, die Verantwortung für die Umweltwirkungen eines Produkts zu übernehmen und über dessen gesamten Lebenszyklus hinweg zu minimieren. In diesem Sinne richten wir unser Augenmerk auf die optimale Nutzung der Ressourcen im Entwicklungs- und Produktionsprozess. Dazu gehören ein intelligentes Produktdesign, die richtige Materialauswahl und ein effizienter Einsatz der verwendeten Stoffe. Wir streben danach, mehr „smarte“ Produkte mit weniger negativen Umweltauswirkungen zu entwickeln und herzustellen. Ein gutes Beispiel dafür ist der Hochgeschwindigkeitszug Velaro Novo, dessen optimierte Aerodynamik und Design neben einer Kapazitätserhöhung um 10 % eine Reduzierung des Gesamtenergieverbrauchs um 30 % im Vergleich zum Velaro Türkei ermöglicht.

Die Kreislaufwirtschaft hat durch steigende Kundenanforderungen und strengere gesetzliche Vorgaben an Bedeutung gewonnen. Wir gehen auf diese Entwicklungen ein, indem wir vermehrt Dienstleistungen zur Werterhaltung von Produkten und Ressourcen anbieten, beispielsweise durch Services, die die Nutzungsdauer verlängern oder durch digitale Lösungen. Beispiele für Optimierung des Ressourceneinsatzes der vorhandenen Infrastrukturen (Verfügbarkeit / Durchsatz) in unserem Lösungsportfolio sind:

- **Automatischer Zugbetrieb**  
Das Zugsteuerungssystem Trainguard ATO (Automatic Train Operation) ermöglicht eine Steigerung der Strecken- und Transportkapazität durch Verringerung der Zugfolgeabstände, eine Verbesserung der Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit durch ein reproduzierbares Fahrverhalten, eine Energieeinsparung durch optimierte Fahrweise sowie eine Verringerung von mechanischer Beanspruchung, Verschleiß und Lärm durch gleichmäßiges Fahren mit weniger Bremsvorgängen.
- **Railigent**  
Eine digitale Service-Lösung, die Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit der Züge steigert – durch vorausschauende Instandhaltung, optimiertes Asset Management und einen effizienten Betrieb.

Mit Blick auf die Zukunft wollen wir weitere Schritte in Richtung einer Kreislaufwirtschaft unternehmen.

### Programm „Product Eco Excellence“

Das „Product Eco Excellence“-Programm definiert einen integrierten Ansatz zur Verbesserung der Ressourceneffizienz und zur Erhöhung der Transparenz produktbezogener Umweltinformationen für unsere Stakeholder.

Durch produktbezogene Umweltinformationen sorgen wir für mehr Transparenz hinsichtlich verwendeter Inhaltsstoffen, umweltverträglichen Designs, Kennzeichnungspflichten und ökologischen Fußabdrucks von Produkten. Diese Transparenz dient unserem Anspruch, gesetzliche und darüber hinausgehende kundenbezogene Anforderungen zu erfüllen. Dadurch wird ein Mehrwert für unsere Kunden, unser Geschäft sowie für die Umwelt geschaffen.

### Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Arbeitssicherheits- und Gesundheitsmanagement sind zentrale Bestandteile unserer Geschäftspraktiken und unserer Verpflichtung zur Nachhaltigkeit. Sie spiegeln sich in unseren Business Conduct Guidelines und internen Überwachungssystemen, im Risikomanagement und in internen Kontrollen wider.

#### „Zero Harm Culture“

Als verantwortungsbewusstes Unternehmen sind wir der Gesellschaft und unseren Mitarbeitern verpflichtet. Daher legen wir besonderen Wert auf den Erhalt und die Förderung der Gesundheit unserer Mitarbeiter sowie auf eine sichere Arbeitsumgebung. Wir verfolgen drei Grundsätze:

- Null Unfälle – Das ist unser Ziel!
- Keine Kompromisse: Die Gesundheit und Sicherheit aller Mitarbeiter haben für uns höchste Priorität!
- Wir achten aufeinander, greifen bei gefährlichen Situationen ein und gehen mit gutem Beispiel voran!

Im Berichtszeitraum hatten wir keine tödlichen Unfälle zu verzeichnen. Unser LTIFR<sup>4</sup> lag im Berichtszeitraum bei 0,75 und damit 10 % niedriger als Vorjahr. „Null Unfälle“ bleiben unser Ziel. Daher arbeiten wir weiter an einer Reduzierung der Unfälle. Um dies zu erreichen, haben wir „Zero Harm Culture“-Schulungen für Führungskräfte, Projektleiter und Mitarbeiter durchgeführt.

Unfallzahlen	Geschäftsjahr	
	2019	2018
LTIFR	0,75	0,83

#### „Healthy @ Siemens“

Die Digitalisierung und der demografische Wandel verändern die Arbeitswelt und wirken sich auf nahezu alle Arbeitsplätze aus. Um die Gesundheit unserer Mitarbeiter nachhaltig zu fördern, bieten wir Gesundheitsaktivitäten proaktiv an. Unsere Mitarbeiter profitieren von Leistungen wie Gesundheitsberatungen und -checks, Impfungen, Kuren oder Fitnessprogrammen. An drei Standorten wird zusätzlich die Möglichkeit einer Sozialberatung angeboten.

### 2.3.5 Gesamtaussage

Die Siemens Mobility GmbH verfügt zum Bilanzstichtag über einen hohen Auftragsbestand und war im Geschäftsjahr 2019 profitabel. Das im Vorjahr prognostizierte Umsatzniveau von drei bis vier Milliarden Euro wurde erreicht. Das Ergebnis ist ferner, ebenso wie im Vorjahr prognostiziert, in geringem Umfang durch Unterauslastung bei der Fertigung von Fernverkehrszügen belastet. Die Gesellschaft ist solide finanziert über Kundenanzahlungen und die Liquidität des Siemens-Konzerns.

Die Ergebnismarge (Angepasstes EBITA/Umsatz, beides nach IFRS) der Mobility lag im Geschäftsjahr 2019 bei 11,0 % (Vj. 10,9 %) und damit in dem von Siemens definierten Margen-Zielkorridor von 9 % bis 12 %. Als wesentlicher Bestandteil der Mobility hat auch die Siemens Mobility GmbH zu dieser positiven Entwicklung beigetragen. Die Gesellschaft erwirtschaftete nach IFRS einen Umsatz von EUR 4,6 Mrd. und ein angepasstes EBITA von EUR 0,3 Mrd.

## 3. Prognose-, Chancen und Risikobericht

### 3.1 Prognosebericht

#### Gesamtwirtschaftliche Erwartungen

Der Ausblick für die Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2020 war zu Beginn des Geschäftsjahrs verhalten. Für das weltweite Bruttoinlandsprodukt (BIP) wird im Kalenderjahr 2020 ein Wachstum von 2,5 % prognostiziert. Das wäre die geringste Wachstumsrate seit der globalen Finanzkrise in 2008 und 2009. Die Anlageinvestitionen werden voraussichtlich wie im Vorjahr um 2,9 % zunehmen.

<sup>4</sup> Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR): Anzahl der Lost Time Injuries (LTI) × 200.000 / geleistete Arbeitsstunden; LTI sind Unfälle, die mindestens zu einem Ausfalltag führen.

Die größten Belastungen für die Weltwirtschaft werden voraussichtlich der anhaltende Handelskonflikt zwischen den USA und China sowie verbleibende Unsicherheiten aus dem Brexit sein. Die zum Teil aufgrund inverser Zinsstrukturkurven in den USA im Kalenderjahr 2019 geschürten Befürchtungen einer globalen Rezession scheinen jedoch übertrieben. In den meisten Ländern dürfte die Inlandsnachfrage solide bleiben. Die Arbeitslosigkeit ist auf einem niedrigen Niveau, die Inflation gering, und die Löhne nehmen zu, bei einer gleichzeitig wieder stärkeren Unterstützung durch die Geldpolitik.

Trotz einer leichten Abschwächung wird die US-Wirtschaft voraussichtlich solide und eine Hauptstütze des globalen Wachstums sein. Unterstützt von einer starken Inlandsnachfrage, geringer Arbeitslosigkeit und steigenden verfügbaren Einkommen dürfte das BIP der USA um 2 % zunehmen. Für die chinesische Wirtschaft wird eine deutliche Abkühlung erwartet. Prognostiziert wird ein Rückgang des BIP-Wachstums auf 5,7 % im Kalenderjahr 2020 gegenüber 6,2 % in 2019. Die Möglichkeiten für eine geldpolitische Lockerung sind durch ein hohes Schuldenniveau in der Wirtschaft eingeschränkt. Für Europa wird ebenfalls mit einem weiteren Rückgang des BIP-Wachstums auf 1,0 % gerechnet, nach einem Wachstum von 1,2 % im Kalenderjahr 2019. Die industrielle Rezession in Europa dürfte im Laufe des Kalenderjahrs 2020 enden.

Für die Industrienationen wird für das Kalenderjahr 2020 ein BIP-Wachstum von 1,4 % prognostiziert, nach 1,6 % in 2019. Für die Schwellenländer wird ein Wachstum von 4,2 % erwartet, im Vergleich zu 4,1 % im Kalenderjahr 2019. Vorausgesetzt wird bei diesen Prognosen, dass Risikofaktoren wie eine weitere Eskalation des Handelsstreits oder des Brexits, eine Finanzkrise in Schwellenländern oder in Ländern der Eurozone oder geopolitische Konflikte nicht eintreten und die industrielle Rezession nicht auf den Rest der Wirtschaft übergreift.

Die hier dargestellten Prognosen für das BIP und die Anlageinvestitionen basieren auf einem Bericht von IHS Markit vom 15. Oktober 2019.

### Branchenbezogene Erwartungen

Im Geschäftsjahr 2020 erwarten wir, dass die von Mobility bedienten Märkte bei steigender Nachfrage nach digitalen Lösungen moderat wachsen werden. Insgesamt dürften der Bahntransport und intermodale Mobilitätslösungen aufgrund der auf der ganzen Welt weiter voranschreitenden Urbanisierung im Fokus bleiben. In den Schwellenländern werden steigende Einkommen voraussichtlich zu einer größeren Nachfrage nach öffentlichen Transportlösungen führen.

### Erwartungen für die Siemens Mobility GmbH

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die Siemens Mobility GmbH wie auch der Gesamtmarkt wächst, solide Ergebnisbeiträge erzielt und aus dem operativen Geschäft Liquidität generiert. Der Umsatzzielkorridor für die kommenden zwölf Monate für die Siemens Mobility GmbH liegt in etwa zwischen vier und fünf Milliarden Euro. Es kann aber zu kurzfristigen Schwankungen auf der Umsatz- und damit auch auf der Ergebnisseite kommen, da im Rahmen der HGB-Bilanzierung die Realisierung von Umsatz und Ergebnis im Anlagengeschäft zeitverzögert zur laufenden Auftragsabwicklung erfolgt. Die Ertragskraft wird ab dem Geschäftsjahr 2020 durch die erstmalige Verrechnung einer Lizenzgebühr für die Verwendung des Markennamens "SIEMENS" zusätzlich belastet. Die zu erwartende Nettomehrbelastung für das Geschäftsjahr 2020, d.h. nach Weiterbelastungen an andere Mobility-Gesellschaften, liegt zwischen EUR 40 - 50 Mio.

## 3.2 Risikobericht

### 3.2.1 Risikomanagement

Unsere Risikopolitik entspricht unserem Bestreben, nachhaltig zu wachsen sowie den Unternehmenswert zu steigern und dabei angemessene Risiken und Chancen zu steuern und unangemessene Risiken zu vermeiden. Unser Risikomanagement ist ein integraler Bestandteil der Planung und Umsetzung unserer Geschäftsstrategien, wobei unsere Risikopolitik durch die Geschäftsführung vorgegeben wird.

Entsprechend unserer Organisations- und Verantwortungshierarchie ist das Management der jeweiligen Organisationseinheit dazu verpflichtet, ein Risikomanagementsystem zu implementieren, das auf sein spezifisches Geschäft und seine Verantwortlichkeiten zugeschnitten ist und dabei den übergreifenden Grundsätzen entspricht. Die Siemens Mobility GmbH ist weiterhin in die Siemens-Organisation, insbesondere in das konzernweite Risikomanagementsystem, eingebunden.

Wir bedienen uns einer Reihe aufeinander abgestimmter Risikomanagement- und Kontrollsysteme, die uns unterstützen, Entwicklungen, die den Fortbestand unseres Geschäfts gefährden können, frühzeitig zu erkennen. Das größte Gewicht haben dabei unsere unternehmensweiten Prozesse für die strategische Unternehmensplanung und für das interne Berichtswesen. Die strategische Unternehmensplanung soll uns helfen, potenzielle Risiken lange vor wesentlichen Geschäftsentscheidungen abzuschätzen. Das interne Berichtswesen ermöglicht es uns, solche Risiken im Geschäftsverlauf genauer zu überwachen. Die interne Revision überprüft in regelmäßigen Zeitabständen die Angemessenheit und Effektivität unseres Risikomanagements. So können, falls Mängel aufgedeckt werden, geeignete Maßnahmen zu deren Beseitigung initiiert werden. Auf diese Weise wollen wir sicherstellen, dass Geschäftsführung und Aufsichtsrat vollständig und zeitnah über wesentliche Risiken informiert werden. Das Risikomanagementsystem von Mobility basiert auf einem umfassenden, interaktiven und managementorientierten Enterprise-Risk-Management-Ansatz (ERM-Ansatz), der in die Unternehmensorganisation integriert ist und sich sowohl mit Risiken als auch mit Chancen befasst. Unser ERM-Ansatz basiert auf dem weltweit

anerkannten COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) Standard "Enterprise Risk Management – Integrating with Strategy and Performance" (2017) und dem ISO (International Organization for Standardization) Standard 31000 (2018) und ist an die Anforderungen von Mobility angepasst.

Unser ERM-Prozess zielt auf eine frühzeitige Identifizierung, Bewertung und Steuerung von Risiken und Chancen ab, die das Erreichen der strategischen, operativen, finanziellen und Compliance-bezogenen Ziele des Unternehmens in wesentlichem Maß beeinflussen können. Der Betrachtungszeitraum im Rahmen des ERM-Ansatzes beträgt üblicherweise drei Jahre. Unser ERM basiert auf einem Nettoprinzip, bei dem die Risiken und Chancen adressiert werden, die nach Durchführung bestehender Kontrollmaßnahmen verbleiben. Falls Risiken bereits in der Planung, in Budgets, in der Prognose oder im Jahresabschluss (zum Beispiel in Form einer Rückstellung oder Risikovorsorge) erfasst wurden, sind sie bereits mit ihren finanziellen Auswirkungen in den Geschäftszielen der einzelnen Einheiten berücksichtigt. Als Konsequenz sollten im ERM nur zusätzliche Risiken zu demselben Thema, wie zum Beispiel Abweichungen von Geschäftszielen oder im Falle von unterschiedlichen Risikodimensionen, erfasst werden. Um einen umfassenden Blick auf unsere Geschäftsaktivitäten zu ermöglichen, werden Risiken und Chancen in einem strukturierten Prozess identifiziert, der Elemente eines Top-down- und eines Bottom-up-Ansatzes kombiniert. Die Berichterstattung erfolgt grundsätzlich quartalsweise, wobei der reguläre Berichterstattungsprozess durch eine Ad-hoc-Berichterstattung ergänzt wird, um kritische Themen rechtzeitig zu eskalieren. Relevante Risiken und Chancen werden aus verschiedenen Perspektiven wie Geschäftszielen, Reputation und regulatorischen Angelegenheiten nach Auswirkung und Eintrittswahrscheinlichkeit priorisiert. Der Bottom-up-Identifizierungs- und Priorisierungsprozess wird durch Arbeitstreffen mit dem jeweiligen Management unserer Organisationseinheiten unterstützt. Dieses Top-down-Element stellt sicher, dass potenzielle neue Risiken und Chancen auf Managementebene zur Diskussion gestellt und danach bei Relevanz in die Berichterstattung aufgenommen werden. Die berichteten Risiken und Chancen werden nach möglichen kumulativen Effekten analysiert und auf der jeweiligen Organisationsebene, wie oben dargestellt, aggregiert.

Für alle relevanten Risiken und Chancen werden Verantwortlichkeiten festgelegt. Dabei hängt die hierarchische Ebene der Verantwortlichkeit von der Bedeutung des jeweiligen Risikos beziehungsweise der jeweiligen Chance ab. In einem ersten Schritt erfordert die Übernahme der Verantwortung für ein spezifisches Risiko oder eine spezifische Chance die Festlegung einer unserer allgemeinen Reaktionsstrategien. Bezogen auf Risiken umfassen unsere Strategien die folgenden Alternativen: Risiken vermeiden, übertragen, vermindern oder akzeptieren. Bezogen auf Chancen sieht unsere allgemeine Reaktionsstrategie vor, sie vollständig zu realisieren. In einem zweiten Schritt beinhaltet die Risiko- beziehungsweise Chancenverantwortung auch das Entwickeln, Initiieren und Überwachen angemessener Maßnahmen entsprechend der gewählten Reaktionsstrategie. Um eine effektive Risikosteuerung zu ermöglichen, müssen diese Reaktionsmaßnahmen spezifisch zugeschnitten sein. Aus diesem Grund haben wir eine Vielzahl von Reaktionsmaßnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen entwickelt.

Nachfolgend beschreiben wir Risiken, die erhebliche nachteilige Auswirkungen auf unsere Geschäfts-, Finanz- (inklusive Auswirkungen auf Vermögensgegenstände, Schulden und Cashflow) und Ertragslage sowie unsere Reputation haben können. Die Reihenfolge der dargestellten Risiken innerhalb der vier Kategorien spiegelt die gegenwärtige Einschätzung des relativen Risikomaßes für Mobility wider und bietet daher einen Anhaltspunkt für die derzeitige Bedeutung dieser Risiken für uns. Zusätzliche Risiken, die uns derzeit noch nicht bekannt sind, oder Risiken, die wir jetzt noch als unwesentlich einschätzen, können unsere Geschäftsaktivitäten und -ziele ebenfalls negativ beeinflussen.

Die nachfolgenden Risiken sind primär aus Sicht der Mobility dargestellt, gelten aber aufgrund der Integration der Siemens Mobility GmbH in den Liefer- und Leistungsverbund der Mobility gleichermaßen für die Siemens Mobility GmbH.

### 3.2.2 Risiken

#### Strategische Risiken

##### *Wirtschaftliche, politische und geopolitische Rahmenbedingungen (makroökonomisches Umfeld)*

Wir sehen ein hohes Maß an Unsicherheit in Bezug auf die künftige Entwicklung der Weltwirtschaft. Wesentliche Risiken resultieren beispielsweise aus zunehmender wirtschaftlicher Instabilität, geopolitischen Spannungen (z.B. in der Ukraine, in Russland, in der Türkei, in Afrika und dem Mittleren Osten) und Handelskriegen. Diese können das Investitionsklima verschlechtern, zu Verzögerungen oder Stornierungen von Aufträgen führen und Infrastrukturprojekte beeinträchtigen.

Ein signifikantes Geschäftsrisiko resultiert auch aus den Folgen der Brexit-Verhandlungen. Der Austrittsprozess könnte unter anderem die Geschäfts- und Verbraucherunsicherheit erhöhen, zu Beschränkungen für Importe und Exporte zwischen dem Vereinigten Königreich und den Ländern der Europäischen Union (EU) führen, Auswirkungen auf unsere Beziehungen zu bestehenden und zukünftigen Kunden, Lieferanten und Mitarbeitern haben, Investitionen im Vereinigten Königreich verringern, zu Wettbewerbsnachteilen auf Grund einer stärkeren Volatilität der GBP/EUR-Relation und einem Zwang zu stärkerer Lokalisierung von Geschäften im Vereinigten Königreich führen. Wir beobachten den Austrittsprozess kontinuierlich und haben zum Beispiel eine Arbeitsgruppe gebildet, die unsere lokalen und globalen Maßnahmen koordiniert.

Protektionistische Handelspolitiken (beispielsweise in China und den USA), ein gesteigertes populistisches Verhalten gegenüber Auftragnehmern bei öffentlichen Aufträgen, zunehmende Anforderungen an die Lokalisierung sowie Änderungen des politischen und regulatorischen Umfelds in den Märkten, in denen Mobility tätig ist, wie Import- und Exportkontrollen, Zölle, Gesetze, Regelungen und andere Handelshemmnisse, könnten sich negativ auf unsere Geschäfts-, Finanz- und Ertragslage auswirken und für uns zu Strafen, anderen Sanktionen und Reputationsschäden führen. Um diesen Risiken zu begegnen,

beobachten wir kontinuierlich die politische Situation und ihre Indikatoren, um frühzeitig kritische Fälle zu identifizieren. Dies tun wir mit dem Ziel unsere Prozesse und unser Geschäftsmodell an mögliche Veränderungen anzupassen und die Organisation für diese Veränderungen zu sensibilisieren.

Ereignisse höherer Gewalt und Naturkatastrophen können ferner nachteilige Folgen wie Personenschäden, Schäden an Anlagen oder Ausrüstung, Verzögerungen oder Stornierungen von Aufträgen und Lieferungen haben.

### **Wettbewerbsumfeld**

Der Mobilitätsmarkt ist in Bezug auf Preisgestaltung, Produkte, Lösungen und Dienstleistungen sowie Produktentwicklung und Innovationen hochgradig wettbewerbsintensiv. Das Geschäft von Mobility sieht sich mit einer Reihe starker bestehender Wettbewerber, aber auch neuen Wettbewerbern aus Schwellenländern (hauptsächlich aus Asien) konfrontiert. Einige von ihnen versuchen, ihr Schienengeschäft weltweit mit strategischem Fokus auf günstige Fertigungs- und Finanzierungsbedingungen zu erweitern. Der Konsolidierungsprozess, in dem wir uns in der Bahnindustrie befinden, könnte zu einer Verstärkung des Wettbewerbs, einer Veränderung unserer relativen Marktposition oder einer unerwarteten Preiserosion führen.

Darüber hinaus stellt insbesondere der zunehmende Wettbewerb durch chinesische Akteure auf den europäischen Märkten eine wachsende Bedrohung dar und könnte Auswirkungen auf die Zukunftsaussichten und Geschäftsaktivitäten von Mobility haben.

Wir begegnen diesen Risiken mit verschiedenen Maßnahmen. Beispielsweise beobachten wir sowohl die bestehenden als auch die bekannten potenziellen Wettbewerber sowie die Markteintrittsbarrieren, überwachen und analysieren kontinuierlich Markt und Wettbewerbsdaten, führen Benchmarking-Aktivitäten, strategische Initiativen und Vertriebsinitiativen durch und pflegen einen Informationsaustausch zum Beispiel mit Industrieverbänden.

### **Operative Risiken**

#### **Wettbewerb um qualifizierte Mitarbeiter**

Der Wettbewerb um hoch qualifizierte Mitarbeiter, wie etwa Spezialisten, Experten oder Talente in den Bereichen Fertigung, Entwicklung, Projektmanagement und Digitalisierung, ist in der Branche und den Regionen, in denen wir geschäftlich tätig sind, weiterhin intensiv. Wir benötigen fortwährend hoch qualifizierte Mitarbeiter. Unser künftiger Erfolg hängt zum Teil davon ab, inwieweit es uns dauerhaft gelingt, Ingenieure und anderes Fachpersonal einzustellen, zu integrieren, weiterzuentwickeln und an das Unternehmen zu binden. Wir begegnen diesem Risiko zum Beispiel mit einer strukturierten Nachfolgeplanung, einer Verbesserung der Wahrnehmung als attraktiver Arbeitgeber sowie mit Maßnahmen zu Mitarbeiterbindung und Karrieremanagement. Außerdem verstärken wir die Leistungsfähigkeit unseres Talentakquisitionsteams und haben eine Strategie festgelegt, wie die benötigten Fähigkeiten proaktiv im Markt gesucht werden.

#### **Zulassungsprozesse in der Bahnindustrie (Homologation)**

Die Vermarktung unserer Schienenprodukte erfordert die Einhaltung von Sicherheitsstandards für den Schienenverkehr, die auf globaler Ebene sehr unterschiedlich sind und von verschiedenen zuständigen Regulierungsbehörden geregelt sowie überprüft werden. Dies schafft einen komplexen Prozess zur Sicherstellung der Zulassung von Zügen. Das Verfahren ist sehr aufwendig und kann aufgrund des Umfangs der Prüfungen und Nachweise, die von den zuständigen Behörden gefordert werden und die sich im Laufe der Zeit verändern können, zu Projektverzögerungen führen und teurer sein als ursprünglich angenommen. Verzögerungen, die durch den Homologationsprozess verursacht werden, oder zusätzliche Engineering- oder Produktionskosten im Zusammenhang mit der Zulassung können zu Verzögerungen bei der Lieferung, zu Kostenüberschreitungen und Vertragsstrafen oder sogar zur vollständigen oder teilweisen Kündigung des Vertrags führen.

#### **Cyber- und Informationssicherheit**

Unsere Geschäftstätigkeit ist auf digitale Technologien angewiesen. Die von uns beobachtete weltweite Zunahme von Bedrohungen für die Informationssicherheit und eine größere Professionalität in der Computerkriminalität führen zu Risiken in Bezug auf die Sicherheit der Produkte, Systeme und Netzwerke sowie zu Risiken hinsichtlich der Vertraulichkeit, Verfügbarkeit und Verlässlichkeit von Daten. Wir ergreifen zur Risikominimierung eine Reihe von Maßnahmen, unter anderem die Schulung von Mitarbeitern, eine umfassende Überwachung unserer Netzwerke und Informationssysteme durch Cyber Defense Center sowie den Einsatz von Sicherheits- und Schutzsystemen wie Firewalls und Virens Scanner. Dennoch bleiben die Systeme, Produkte, Lösungen und Dienstleistungen unseres Unternehmens potenziell anfällig für Angriffe. Diese könnten möglicherweise zur Offenlegung, Verfälschung oder zum Verlust von Informationen, Missbrauch von Informationssystemen oder zu Produktfehlern, Produktionsausfällen und Lieferengpässen führen, mit eventuell negativen Auswirkungen auf unsere Reputation, unsere Wettbewerbsfähigkeit und unsere Geschäfte.

#### **Störungen in der Versorgungskette**

Die Ergebnisse unseres Geschäfts hängen von einer zuverlässigen und effektiven Versorgungskette für Komponenten, Bauteile, Materialien und Services ab. Verzögerungen und Unterbrechungen der Versorgungskette, zum Beispiel auf Grund finanzieller Schwierigkeiten eines oder mehrerer Lieferanten oder Partner oder aber auf Grund der Leistung eines oder mehrerer unserer Konsortialpartner, könnten die Fähigkeit beeinträchtigen, unsere Verpflichtungen gegenüber Kunden zu erfüllen und sich negativ auf unsere Geschäftsziele auswirken.

## Finanzielle Risiken

### Marktpreisrisiken

Wir unterliegen dem Einfluss von Wechselkursschwankungen, insbesondere zwischen dem britischen Pfund und dem Euro sowie zwischen dem US-Dollar und dem Euro, da ein großer Anteil unseres Exports in Länder, die das britische Pfund bzw. den US-Dollar als Verrechnungswährung verwenden, abgewickelt wird. Eine Aufwertung oder Abwertung des Euro könnte Einfluss auf unsere Wettbewerbsposition haben. Wir sind auch Zinsschwankungen ausgesetzt. Negative Entwicklungen auf den Finanzmärkten und Änderungen in der Politik der Zentralbanken könnten sich negativ auf unser Ergebnis auswirken. Wir versuchen, diese Risiken in erster Linie durch unsere laufenden Betriebs- und Finanzierungsaktivitäten zu steuern und zu kontrollieren, und verwenden derivative Finanzinstrumente zur Absicherung gegen diese Marktpreisrisiken, wenn dies zweckmäßig ist.

### Liquiditäts- und Finanzierungsrisiken, Cash-Management

Die Liquiditätssteuerung erfolgt auf Basis der Finanzierungspolitik des Siemens-Konzerns, die auf ein ausgewogenes Finanzierungsportfolio, ein diversifiziertes Fälligkeitsprofil und einen angemessenen Liquiditätspuffer ausgerichtet ist.

In Bezug auf unsere Treasury- und Finanzierungsaktivitäten könnten sich negative Entwicklungen in Zusammenhang mit den Finanzmärkten, wie (1) begrenzte Verfügbarkeit von Finanzmitteln und von Sicherungsinstrumenten, (2) eine geänderte Bonitätseinschätzung, insbesondere von Rating-Agenturen, (3) Auswirkungen aus restriktiveren Regulierungen des Finanzsektors, der Politik der Zentralbanken sowie der Nutzung von Finanzinstrumenten, (4) eine Beendigung der Finanzierung durch die Siemens AG oder anderer Siemens-Konzerneinheiten oder eine Verschlechterung der finanziellen Situation unseres Hauptfinanziers der Siemens AG, ergeben. Eine Ausweitung der Credit Spreads aufgrund von Unsicherheiten und Risikoaversion an den Finanzmärkten könnte zu nachteiligen Veränderungen unserer finanziellen Vermögensgegenstände, insbesondere unserer derivativen Finanzinstrumente, führen.

Die Siemens Mobility GmbH nahm im Geschäftsjahr 2019 am Cash-Management des Siemens-Konzerns teil. Die Fähigkeit der Siemens Mobility GmbH, künftige Zahlungsverpflichtungen zu erfüllen, ist sichergestellt, da die Bankkonten am Cash Pool der Konzern-Treasury von Siemens teilnehmen und die Möglichkeit besteht, bei der Konzern-Treasury von Siemens Liquidität in Anspruch zu nehmen sowie die Siemens Zahlungsinfrastruktur zu nutzen.

Die Siemens AG hat - zum Teil aus regulatorischen Gründen - finanzielle Patronatserklärungen zugunsten von Banken abgegeben, sofern diese der Siemens Mobility GmbH und deren Tochtergesellschaften Kredit- oder Aval-Fazilitäten bereitgestellt haben.

### Risiken aus der Begebung von Haftungsverhältnissen

Die Siemens Mobility GmbH ist Haftungsverhältnisse zu Gunsten von Kunden zur Absicherung von Lieferung- und Leistungsverpflichtungen ihrer ausländischen Tochterunternehmen sowie Schwestergesellschaften eingegangen. Das Management dieser Haftungsverhältnisse erfolgt auf Basis der Finanz- und Risikopolitik des Siemens-Konzerns.

### Risiken aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen können sowohl durch eine Änderung der versicherungsmathematischen Annahmen als auch durch eine Änderung des Abzinsungssatzes beeinflusst werden. Weiterhin unterliegen sie Rechtsrisiken (u.a. in Bezug auf die Plangestaltung). Ein wesentlicher Anstieg der Verpflichtungen könnte sich negativ auf die Kapitalstruktur des Siemens-Konzerns auswirken und somit dessen Refinanzierungsmöglichkeiten verringern und die Refinanzierungskosten erhöhen. Höhere Refinanzierungskosten für Siemens könnten zu höheren Refinanzierungskosten der Siemens Mobility GmbH führen.

## Compliance-Risiken

### Laufende und künftige Untersuchungen zu Korruptions- oder Kartellvorwürfen sowie Vorwürfen betreffend anderer Gesetzesverletzungen

Verfahren gegen uns hinsichtlich Korruptions- oder Kartellvorwürfen sowie Vorwürfen betreffend anderer Gesetzesverletzungen könnten verschiedene Rechtsfolgen nach sich ziehen, darunter Bußgelder, Strafen, Sanktionen, gerichtliche Verfügungen bezüglich künftigen Verhaltens, Gewinnabschöpfungen, Ausschluss von der direkten oder indirekten Teilnahme an bestimmten Geschäften, Verlust von Gewerbekonzessionen, sowie zu negativer Presseberichterstattung führen. Dementsprechend könnte es unter anderem erforderlich werden, dass wir möglichen Leistungspflichten, einschließlich potenzieller Steuerstrafen, in Zusammenhang mit diesen Verfahren nachkommen müssen. Darüber hinaus könnte die Aufdeckung von Fällen öffentlicher Korruption unser Geschäft mit staatlichen und zwischenstaatlichen Stellen und supranationalen Organisationen gefährden sowie zur Ernennung von Überwachungsinstanzen führen, die unsere künftigen Geschäftspraktiken überprüfen. Wir könnten auch aufgefordert werden, unsere Geschäftspraktiken und unser Compliance-Programm zu ändern.

In einem erheblichen Anteil unserer Geschäftstätigkeit arbeiten wir mit Regierungen und Unternehmen in staatlichem Besitz zusammen. Wir sind außerdem an verschiedenen Projekten beteiligt, die von staatlichen und zwischenstaatlichen Stellen oder supranationalen Organisationen, etwa multilateralen Entwicklungsbanken, finanziert werden. Anhängige und mögliche künftige Ermittlungen zu Korruptions- oder Kartellvorwürfen oder Vorwürfen betreffend anderer Gesetzesverletzungen

könnten nachteilige Auswirkungen auf unsere Beziehung mit solchen Auftraggebern haben, bis hin zum Ausschluss von öffentlichen Aufträgen. Ferner könnten dadurch bestehende privatwirtschaftliche Geschäftsbeziehungen sowie die Möglichkeit, neue Geschäftspartner in der Privatwirtschaft für möglicherweise bedeutende strategische Projekte und Transaktionen wie strategische Allianzen, Gemeinschaftsunternehmen oder andere Formen der geschäftlichen Zusammenarbeit zu gewinnen, beeinträchtigt werden. Solche Ermittlungen könnten auch zur Aufhebung von bestehenden Verträgen führen und Dritte, z.B. Kunden und Wettbewerber, könnten gegen uns Verfahren in erheblichem Umfang einleiten. Darüber hinaus könnten künftige Entwicklungen in laufenden oder potenziellen künftigen Verfahren, etwa die Reaktion auf behördliche Ersuchen und die Zusammenarbeit mit den Behörden, die Aufmerksamkeit und die Ressourcen des Managements von anderen Geschäftsangelegenheiten ablenken. Des Weiteren sehen wir uns möglicherweise Compliance-Risiken in Verbindung mit kürzlich erworbenen Geschäften gegenüber, die sich noch im Integrationsprozess befinden. Mobility hat, zusätzlich zu anderen Maßnahmen, eine weltweite Compliance-Organisation etabliert, die unter anderem Compliance-Risikoreduzierungsprozesse, wie beispielsweise Compliance-Risikobewertungen, durchführt. Das Compliance-System der Mobility ist Teil des globalen Siemens Compliance-Systems.

### **Regulatorische Risiken und potenzielle Sanktionen**

Als global agierendes Unternehmen unterhalten wir Geschäftsaktivitäten mit Kunden in Ländern, die Exportkontrollregulierungen, Embargos, Wirtschaftssanktionen oder anderen Formen von Handelsbeschränkungen unterliegen (nachstehend bezeichnet als »Sanktionen«), die ihnen durch die USA, die EU oder andere Länder oder Organisationen auferlegt wurden. Neue oder ausgeweitete Sanktionen in Ländern, in denen wir geschäftlich tätig sind, könnten zu einer Einschränkung unserer bestehenden Geschäftsaktivitäten in diesen Ländern oder indirekt in anderen Ländern führen. Daneben gibt es Richtlinien von nationalen Behörden und institutionellen Investoren, wie Pensionsfonds und Versicherungen, die Investitionen in und Transaktionen mit Unternehmen verbieten oder den Verkauf von Anteilen an Unternehmen vorschreiben, wenn diese Geschäfte mit Ländern betreiben, die vom U. S. Department of State als staatliche Förderer des Terrorismus identifiziert wurden. Zudem könnten wir aufgrund der Beendigung unserer Geschäfte in Ländern, die Sanktionen unterliegen, Ansprüchen oder anderen Maßnahmen von Kunden ausgesetzt sein. Schließlich könnte unsere Reputation wegen unserer Geschäfte mit Vertragspartnern in diesen Ländern oder mit Vertragspartnern, die mit diesen Ländern verbunden sind, leiden.

### **Änderungen von Regelungen, Gesetzen und Richtlinien**

Als Unternehmen mit einem breiten Portfolio und globalem Geschäft sind wir unterschiedlichen produkt- und länderbezogenen Regelungen, Gesetzen und Richtlinien ausgesetzt, die unsere Geschäftsaktivitäten und Prozesse beeinflussen. Wir beobachten die politische und regulatorische Lage in allen unseren wichtigen Märkten, um so potenzielle Problembereiche zu erkennen, mit dem Ziel, unsere Geschäftsaktivitäten und Prozesse frühzeitig an geänderte Rahmenbedingungen anpassen zu können. Gleichwohl können sich Änderungen von Regelungen, Gesetzen und Richtlinien nachteilig auf unsere Geschäftsaktivitäten und Prozesse sowie auf unsere Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken.

### **Protektionismus (einschließlich Lokalisation)**

Protektionismus in der Handelspolitik und Änderungen im politischen und regulatorischen Umfeld in Märkten, in denen wir Geschäfte betreiben, wie Import- und Exportkontrollen, Zollbestimmungen und andere Handelshemmnisse inklusive des Ausschlusses von bestimmten Märkten, sowie Preis- oder Währungsbeschränkungen könnten unsere Geschäfte in verschiedenen nationalen Märkten beeinflussen und unsere Geschäfts-, Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinträchtigen. Außerdem könnten wir Strafzahlungen, anderen Sanktionen und Reputationsschäden ausgesetzt sein. Darüber hinaus könnte die Unsicherheit im rechtlichen Umfeld mancher Regionen unsere Möglichkeiten einschränken, unsere Rechte durchzusetzen, und dazu führen, dass wir steigenden Kosten für angemessene Compliance-Programme unterliegen.

### **Gesetze und Regelungen zu Umweltschutz, Gesundheit und Sicherheit sowie andere behördliche Regelungen**

Die Branche von Mobility ist teilweise stark reguliert. Gegenwärtige oder künftige umweltrechtliche, gesundheits-, sicherheitsbezogene oder sonstige staatliche Regulierungen oder deren Änderungen könnten eine Anpassung unserer operativen Tätigkeit erfordern und zu einer erheblichen Steigerung unserer operativen Kosten führen. Darüber hinaus sehen wir das Risiko möglicher umweltrechtlicher, gesundheits- oder sicherheitsbezogener Zwischenfälle ebenso wie Risiken durch die Nichteinhaltung von umweltrechtlichen, gesundheits- oder sicherheitsbezogenen Regelungen durch Mobility und unsere Vertragspartner oder Zulieferer, die in der Folge zum Beispiel zu ernsthaften Personen- oder Sachschäden, Strafmaßnahmen, Reputationsverlust oder zu internen beziehungsweise externen Untersuchungen führen könnten.

Wenngleich wir über Verfahren verfügen, die sicherstellen sollen, dass wir die anwendbaren staatlichen Regulierungen in der Ausführung unserer Geschäftstätigkeit einhalten, kann nicht ausgeschlossen werden, dass es sowohl von unserer Seite als auch vonseiten Dritter, mit denen wir in einer Vertragsbeziehung stehen, einschließlich Zulieferer und Dienstleistungsanbieter, und deren Handeln uns zugerechnet werden könnte, zu Verstößen gegen anwendbare staatliche Regulierungen kommen könnte. Jeder solcher Verstöße setzt uns dem Risiko von Haftung, Reputationsschäden oder Verlust von Lizenzen und Genehmigungen aus, die für unser Geschäft wichtig sind. Insbesondere könnten uns auch Verpflichtungen aus Umweltverschmutzungen oder aus der Dekontamination von verseuchten Produktionsanlagen entstehen, die von uns errichtet oder betrieben werden. Die Siemens Mobility GmbH ist in die Konzernversicherungspolice der Siemens AG mit eingeschlossen. Für bestimmte Umweltrisiken besteht daher Versicherungsschutz durch Haftpflichtversicherungen. Uns könnten aus Umweltschäden jedoch Verluste entstehen, die über die Versicherungssummen hinausgehen oder nicht durch den Versicherungsschutz abgedeckt sind, und solche Verluste könnten unsere Geschäfts-, Vermögens-, Finanz- und Ertragslage negativ beeinflussen.

### Laufende oder künftige Rechtsstreitigkeiten

Die Siemens Mobility GmbH ist und wird auch künftig im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in unterschiedlichen Jurisdiktionen von Rechtsstreitigkeiten oder ähnlichen Verfahren betroffen sein. Dazu gehören auch Rechtsstreitigkeiten aus Verträgen, die im Rahmen der rechtlichen Verselbständigung des Mobility-Geschäfts nur wirtschaftlich übertragen werden konnten und für welche die Siemens Mobility GmbH aufgrund konzerninterner Vereinbarungen wirtschaftlich einstehen muss. Derartige Rechtsstreitigkeiten können insbesondere dazu führen, dass der Siemens Mobility GmbH die Zahlung von Schadensersatz, Strafschadensersatz (Punitive Damages), die Erfüllung anderer Ansprüche sowie von Entscheidungen über straf- oder zivilrechtliche Sanktionen, Geldbußen oder Vorteilsabschöpfungen auferlegt wird, oder dass sie entsprechende Folgen aufgrund der konzerninternen Einstandspflicht zu tragen hat. Zudem können hieraus in Einzelfällen formelle oder informelle Ausschlüsse bei Ausschreibungen oder der Entzug oder Verlust der Gewerbe- oder Betriebserlaubnis resultieren. Ferner können weitere Rechtsstreitigkeiten eingeleitet oder bestehende Rechtsstreitigkeiten ausgeweitet werden. Geltend gemachte Ansprüche aus Rechtsstreitigkeiten unterliegen grundsätzlich einer Verzinsung. In einigen dieser Rechtsstreitigkeiten könnten negative Entscheidungen ergehen, die wesentliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens haben können. Für bestimmte rechtliche Risiken besteht Versicherungsschutz im Rahmen der Konzernpolicen der Siemens AG. Der Versicherungsschutz bewahrt das Unternehmen allerdings nicht vor Reputationschäden. Außerdem können aus Rechtsstreitigkeiten Verluste entstehen, die über die Versicherungssumme hinausgehen oder nicht durch den Versicherungsschutz abgedeckt sind oder die etwaige Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten übersteigen. Schließlich kann nicht gewährleistet werden, dass die Siemens Mobility GmbH auch künftig adäquaten Versicherungsschutz zu wirtschaftlich angemessenen Bedingungen erhält.

### 3.2.3 Zusammenfassende Darstellung der Risikolage

Die größten Herausforderungen wurden in jeder der vier Kategorien strategische Risiken, operative Risiken, finanzielle Risiken und Compliance-Risiken zuerst genannt, wobei die Risiken, die aus den wirtschaftlichen, politischen und geopolitischen Rahmenbedingungen resultieren, für uns derzeit am wesentlichsten sind.

Gegenwärtig wurden keine Risiken identifiziert, die entweder einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand unseres Unternehmens gefährden könnten.

## 3.3 Chancenbericht

Im Rahmen unseres Enterprise-Risk-Management-Ansatzes identifizieren und bewerten wir regelmäßig die Chancen, die sich in unseren Geschäftsfeldern ergeben, und handeln entsprechend. Im Folgenden beschreiben wir unsere wesentlichsten Chancen. Die nachfolgenden Chancen sind primär aus Sicht der Mobility dargestellt, gelten aber aufgrund der Integration der Siemens Mobility GmbH in den Liefer- und Leistungsverbund der Mobility gleichermaßen für die Siemens Mobility GmbH.

Die Reihenfolge der dargestellten Chancen spiegelt die gegenwärtige Einschätzung des relativen Ausmaßes für die Mobility wider und bietet daher einen Anhaltspunkt für die gegenwärtige Bedeutung dieser Chancen für uns. Die beschriebenen Chancen sind nicht notwendigerweise die einzigen, die sich uns bieten. Des Weiteren ist unsere Einschätzung der Chancen Änderungen unterworfen, da sich das Unternehmen, unsere Märkte und Technologien kontinuierlich weiterentwickeln. Es ist auch möglich, dass Chancen, die wir heute sehen, sich niemals verwirklichen.

### Klimawandel

Während der Klimawandel ein ernstes Risiko für Wirtschaft und Gesellschaft darstellt, sehen wir in der Abschwächung seiner Auswirkungen durch Initiativen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, wie beispielsweise das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung, eine Chance für zusätzliches Geschäftsvolumen z.B. in den Bereichen Schienenfahrzeuge, Signaltechnik sowie Service und Wartung.

### Erfolge aus Innovationen in der Digitalisierung

Innovationen sind ein zentraler Bestandteil des unternehmerischen Konzepts von Mobility. Wir treiben Innovationen voran, indem wir signifikant in Forschung und Entwicklung investieren, um nachhaltige Mobilitätslösungen für unsere Kunden entwickeln zu können und gleichzeitig unsere Wettbewerbsfähigkeit zu untermauern. Wir sind ein innovatives Unternehmen und erfinden neue Technologien, die – wie wir denken – den künftigen Anforderungen gerecht werden, die sich aus den Megatrends wie Klimawandel, Urbanisierung und vernetzter intermodaler Mobilität ergeben. Mit neuen und innovativen digitalen Produkten, Lösungen und Dienstleistungen wollen wir zum Beispiel Züge und Infrastruktur intelligent machen, Verfügbarkeiten von Infrastrukturen erhöhen, die Streckennutzung optimieren, Betreibern die intelligente Nutzung von Bahndaten für die Optimierung von Wartung und Betrieb ermöglichen, den Bedarf an Hardware-Installationen durch Cloud-basierte Lösungen reduzieren („Stellwerk in der Cloud“), den Fahrgastkomfort verbessern sowie die Cyber-Sicherheit für unsere Kunden stärken und somit zusätzliches Umsatzvolumen und Ergebnis generieren.

### Zusammenschlüsse, Akquisitionen, Beteiligungen, Partnerschaften

Wir beobachten kontinuierlich unsere gegenwärtigen und künftigen Märkte im Hinblick auf Chancen für strategische Zusammenschlüsse, Akquisitionen, Beteiligungen oder Partnerschaften, mit denen wir unser organisches Wachstum ergänzen

können. Derartige Aktivitäten können uns dabei unterstützen, unsere Position an unseren derzeitigen Märkten zu stärken, neue oder unterversorgte Märkte zu erschließen oder unser Technologieportfolio in ausgewählten Bereichen zu ergänzen.

### Exzellente Projektabwicklung

Indem wir unsere Projektmanagementanstrengungen erhöhen und aus unseren Fehlern im Rahmen der Projektabwicklung über formalisierte »Lessons learned«-Ansätze lernen, sehen wir die Chance, unsere Fehlleistungskosten (Non-Conformance Costs) kontinuierlich zu reduzieren sowie eine fristgerechte Fertigstellung unserer Projekte und Lösungen sicherzustellen. Weiterhin helfen uns ein stringentes Risiko- und Chancenmanagement in den Projekten sowie ein hochprofessionelles Management unserer Lieferanten dabei, Vertragsstrafen zu vermeiden und somit unsere Ergebnisposition zu verbessern.

### Günstiges politisches und regulatorisches Umfeld

Staatliche Initiativen und Subventionen können beispielsweise zu vermehrten Investitionen in Infrastruktur (z.B. die chinesische „Neue Seidenstraße“-Initiative) oder Digitalisierung führen und für uns eine Chance beinhalten, daran in einer Weise teilzuhaben, die unsere Umsatzerlöse und das Ergebnis erhöhen.

## 3.4 Risikoberichterstattung bezogen auf die Verwendung von Finanzinstrumenten

Zur Absicherung der Risiken, die sich aus Fremdwährungsschwankungen ergeben, verfahren wir gemäß den für uns verbindlichen Richtlinien des Siemens-Konzerns und sichern unsere Nettofremdwährungsposition in einer Bandbreite zwischen 75 % bis 100 % ab. Das Projektgeschäft wird nahezu vollständig gesichert.

## 4. Erklärung zur Unternehmensführung

Der Aufsichtsrat der Siemens Mobility GmbH hat am 05. November 2018 Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und unter den Geschäftsführern für die Zeit bis zum 31. Oktober 2023 festgelegt.

Im Aufsichtsrat soll mindestens der Stand zum Zeitpunkt des Beschlusses von 5/16 (entspricht 31,25 %) aufrechterhalten werden. In der Geschäftsführung gilt das Gleiche für den aktuellen Stand zum Zeitpunkt des Beschlusses von 1/3 (entspricht rund 33,3 %).

Die Geschäftsführung hat am 23. November 2018 folgende Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden anhand der konkreten Berichtslinien definierten Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung festgelegt, welcher teilweise bereits erreicht ist:

Führungsebene	Erste	Zweite
Frauenanteil Welt Ist 30. September 2019	5,0 %	31,1 %
Frauenanteil Deutschland Ist 30. September 2019	20,0 %	28,8 %
Frauenanteil Soll 30. September 2023	25,0 %	25,0 %

Siemens Mobility GmbH

# Jahresabschluss zum 30. September 2019

## Bilanz

(in TEUR)	2019	30. Sep. 2018
<b>Aktiva</b>		
<b>Anlagevermögen</b>	<b>3.708.761</b>	3.674.172
Immaterielle Vermögensgegenstände	31.481	32.375
Sachanlagen	179.254	192.193
Finanzanlagen	3.498.026	3.449.604
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>1.505.150</b>	741.873
Vorräte	3.645.724	3.530.538
Erhaltene Anzahlungen	-3.645.724	-3.530.538
	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	100.622	41.076
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.305.830	660.286
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.154	2.713
Sonstige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	88.801	27.565
Flüssige Mittel	7.742	10.233
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>5.867</b>	1.400
<b>Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung</b>	<b>5.960</b>	1.874
<b>Summe Aktiva</b>	<b>5.225.738</b>	4.419.319
<b>Passiva</b>		
<b>Eigenkapital</b>	<b>1.650.064</b>	1.600.626
Gezeichnetes Kapital	50.000	50.000
Kapitalrücklage	1.494.053	1.494.053
Bilanzgewinn	106.011	56.573
<b>Rückstellungen</b>	<b>1.420.849</b>	1.461.941
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	658.117	588.823
Übrige Rückstellungen	762.733	873.118
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>2.134.303</b>	1.335.395
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	535.856	270.182
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	534.202	403.265
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	845.972	439.191
Sonstige Verbindlichkeiten	218.273	222.757
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>20.522</b>	21.357
<b>Summe Passiva</b>	<b>5.225.738</b>	4.419.319

## Gewinn- und Verlustrechnung

(in TEUR)	Geschäftsjahr 2019	Rumpf- Geschäftsjahr 2018
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>4.328.552</b>	950.657
Umsatzkosten	-3.492.821	-719.083
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>835.730</b>	231.574
Forschung- und Entwicklungskosten	-350.999	-70.215
Vertriebskosten	-308.121	-44.065
Allgemeine Verwaltungskosten	-70.059	-17.585
Sonstige betriebliche Erträge	1.570	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-27.633	-1.048
<b>Betriebliches Ergebnis</b>	<b>80.488</b>	98.661
Beteiligungsergebnis	54.610	0
Zinserträge	4.112	-132
Zinsaufwendungen	-4.445	-588
Übriges Finanzergebnis	-69.193	-9.597
<b>Ergebnis der Geschäftstätigkeit</b>	<b>65.572</b>	88.344
Ertragssteuern	-16.134	-31.771
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>49.438</b>	56.573
<b>Ergebnisverwendung</b>		
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>49.438</b>	56.573
<b>Gewinnvortrag aus dem Vorjahr</b>	<b>56.573</b>	0
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>106.011</b>	56.573

## Anhang

### Allgemeine Hinweise

Der Gegenstand des Unternehmens der Siemens Mobility GmbH ist die Forschung und Entwicklung, Herstellung, der Verkauf und Vertrieb sowie das Betreiben und die Wartung von Produkten, Systemen, Anlagen und Lösungen im Mobilitätssektor, insbesondere bezogen auf die Elektrifizierung, Automatisierung und Digitalisierung sowie das Erbringen damit in Zusammenhang stehender Dienstleistungen.

Das Geschäftsjahr beginnt am 01. Oktober eines Jahres und endet am 30. September des nächsten Jahres. Das Geschäftsjahr 2018 war ein Rumpfgeschäftsjahr. Es begann am 27. November 2017 und endete am 30. September 2018.

Die Siemens Mobility GmbH hat ihren Geschäftsbetrieb im Wege der Sacheinlage gegen Gewährung von Gesellschaftsrechten von der alleinigen Gesellschafterin Siemens AG, mit Sitz in Berlin und München, zum 01. August 2018 erworben.

Der vorliegende Jahresabschluss wurde gemäß §§ 242 ff. und 264 ff. HGB sowie nach den einschlägigen Vorschriften des GmbHG und des Gesellschaftsvertrags aufgestellt. Es gelten die Vorschriften für große Kapitalgesellschaften.

Der Ausweis erfolgt in TEUR. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Umsatzkostenverfahren gegliedert.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind einzelne Posten der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst und daher in diesem Anhang gesondert aufgegliedert und erläutert. Aus dem gleichen Grunde erfolgen die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten und Davon-Vermerke ebenfalls im Anhang.

### Registerinformationen

Die Gesellschaft ist unter der Firma Siemens Mobility GmbH mit Sitz in München im Handelsregister des Amtsgerichts München unter der Nummer HRB 237219 eingetragen.

### Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Als **Umsatzerlöse** werden Erlöse aus dem Verkauf von Produkten, der Erbringung von Dienstleistungen, der Vermietung von Produkten und der Gewährung von Lizenzen ausgewiesen.

Negative Zinsen aus der Geldanlage werden in den **Zinserträgen**, positive Zinsen aus der Geldaufnahme in den **Zinsaufwendungen** als Abzugsposten ausgewiesen.

**Immaterielle Vermögensgegenstände** werden, soweit gegen Entgelt erworben, zu Anschaffungskosten aktiviert und planmäßig linear über maximal fünf Jahre oder die längere vertragliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Im Zugangsjahr erfolgt die Abschreibung pro rata temporis.

Für selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens wird das Aktivierungswahlrecht nicht in Anspruch genommen.

Der entgeltlich erworbene Geschäfts- oder Firmenwert wird grundsätzlich planmäßig über die erwartete Nutzungsdauer von 15 Jahren abgeschrieben. Diese basiert auf dem erwarteten Nutzen der erworbenen Geschäfte und wird insbesondere durch ökonomische Faktoren wie zukünftige Wachstums- und Gewinnerwartungen, Synergieeffekte und Mitarbeiterstamm bestimmt.

**Sachanlagen:** Die Zusammensetzung der Herstellungskosten wird im Kontext der Erläuterungen der Vorräte beschrieben. Die Abschreibung des Sachanlagevermögens erfolgt grundsätzlich nach der linearen Abschreibungsmethode. In bestimmten Fällen findet die degressive Abschreibungsmethode Anwendung. Auf die lineare Abschreibungsmethode wird in diesen Fällen übergegangen, sobald diese zu höheren Abschreibungen führt. Im Zugangsjahr erfolgt die Abschreibung pro rata temporis.

Selbstständig nutzbare bewegliche Gegenstände des Anlagevermögens, die der Abnutzung unterliegen, werden bei Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis EUR 250 sofort aufwandswirksam erfasst. Für Zugänge, deren Anschaffungs- oder Herstellungskosten mehr als EUR 250, jedoch nicht mehr als EUR 800 betragen, erfolgt eine Aktivierung und vollständige Abschreibung im Zugangsjahr.

<b>Nutzungsdauer von Sachanlagen</b>	<b>In Jahren</b>
Fabrik- und Geschäftsbauten	20 bis 50
Übrige Bauten	5 bis 10
Technische Anlagen und Maschinen	überwiegend 10
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 8
Vermietete Erzeugnisse	überwiegend 3 bis 5

**Finanzanlagen:** Abschreibungen werden vorgenommen, wenn die Wertminderung als voraussichtlich dauerhaft eingestuft wird. Dies ist der Fall, wenn objektive Hinweise, insbesondere Ereignisse oder veränderte Umstände, auf eine signifikante oder länger anhaltende Wertminderung hindeuten. Unverzinsliche oder unterhalb der marktüblichen Verzinsung liegende Ausleihungen sind auf den Barwert abgezinst.

**Vorräte** werden zu durchschnittlichen Anschaffungs- oder Herstellungskosten beziehungsweise zu niedrigeren Tageswerten angesetzt. Die Herstellungskosten umfassen zusätzlich zu den Einzelkosten auch angemessene Teile der Fertigungs- und Materialgemeinkosten sowie des Werteverzehrs des Anlagevermögens. Allgemeine Verwaltungskosten sowie Aufwendungen für soziale Einrichtungen des Betriebs, für freiwillige soziale Leistungen und für die betriebliche Altersversorgung werden nicht aktiviert. Abwertungen werden für Bestandsrisiken, die sich aus geminderter Verwertbarkeit und technischer Veralterung ergeben, sowie im Rahmen der verlustfreien Bewertung von unverrechneten Lieferungen und Leistungen im Anlagen- und Servicegeschäft vorgenommen.

Abschreibungen auf **Forderungen** werden entsprechend der Wahrscheinlichkeit des Ausfalls sowie nach Länderrisiken gebildet.

**Latente Steuern:** Sofern aufgrund von Differenzen zwischen handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen in der Bilanz insgesamt eine künftige Steuerbelastung erwartet wird, erfolgt der Ansatz von passiven latenten Steuern. Soweit die aktiven latenten Steuern den vorhandenen passiven latenten Steuern entsprechen, werden diese verrechnet dargestellt. Ein aktiver Überhang an latenten Steuern wird, soweit sich insgesamt eine Steuerentlastung ergibt, in Ausübung des Wahlrechts des § 274 Abs. 1 HGB nicht angesetzt. Die Bewertung der latenten Steuern erfolgte mit einem Steuersatz von 31,60%. Die latenten Steuern beruhen im Wesentlichen auf Differenzen bei der Bewertung des Geschäfts- oder Firmenwerts, der Vorräte, des aktiven Rechnungsabgrenzungspostens, der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, der übrigen Rückstellungen sowie der langfristigen Verbindlichkeiten.

**Vermögens- sowie Ertrags- und Aufwandsverrechnung:** Für Vermögensgegenstände, die ausschließlich der Erfüllung von Pensionsverpflichtungen sowie von Erfüllungsrückständen aus Altersteilzeitvereinbarungen dienen und dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind, erfolgt die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert. Erträge und Aufwendungen aus diesen Vermögensgegenständen werden mit den Aufwendungen aus der Aufzinsung der entsprechenden Verpflichtungen saldiert und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen.

**Pensionen und ähnliche Verpflichtungen:** Die Siemens Mobility GmbH bewertet die Leistungsverpflichtungen aus Pensionszusagen unter Zugrundelegung biometrischer Wahrscheinlichkeiten mit dem Erfüllungsbetrag, der nach dem versicherungsmathematischen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt wird. Leistungsansprüche aus Plänen, die auf Investmenterträgen von zugrundeliegenden Vermögensgegenständen basieren, werden grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert der zugrundeliegenden Vermögensgegenstände am Abschlussstichtag bewertet. Ist die Wertentwicklung der zugrundeliegenden Vermögensgegenstände niedriger als eine zugesagte Rendite, werden zur Ermittlung der Pensionsrückstellung die Beiträge mit der zugesagten Rendite aufgezinnt und auf den Barwert abgezinst. Für die Abzinsung wird der jeweilige durchschnittliche Marktzinssatz verwendet, den die Deutsche Bundesbank für eine Restlaufzeit von 15 Jahren veröffentlicht.

In den **übrigen Rückstellungen** sind in angemessenem und ausreichendem Umfang individuelle Vorsorgen gebildet für alle erkennbaren Risiken aus ungewissen Verbindlichkeiten und für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften unter Berücksichtigung des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Wesentliche Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem laufzeitadäquaten durchschnittlichen Marktzinssatz abgezinst, der von der Deutschen Bundesbank ermittelt und bekannt gegeben wird.

**Währungsumrechnung:** Die Forderungen, sonstigen Vermögensgegenstände, Wertpapiere, flüssigen Mittel, Rückstellungen und Verbindlichkeiten (ohne erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen) sowie Haftungsverhältnisse in fremder Währung werden grundsätzlich zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag bewertet. Bilanzpositionen in fremder Währung, die Bestandteil der Bewertungseinheit zur Absicherung des Fremdwährungsrisikos sind, werden zum Devisenkassamittelkurs des Transaktionszeitpunkts bewertet. Die Umrechnung von in Fremdwährung erworbenen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens sowie der Vorräte erfolgt grundsätzlich zum Devisenkassamittelkurs des Transaktionszeitpunkts.

**Derivative Finanzinstrumente** werden ausschließlich zu Sicherungszwecken eingesetzt und, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind, mit den abgesicherten Grundgeschäften zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Bei der Bildung von Bewertungseinheiten werden die Wertänderungen oder Zahlungsströme aus den Grund- und Sicherungsgeschäften einander gegenübergestellt; zurückgestellt wird nur ein negativer Überhang aus dem ineffektiven Teil der Marktwertveränderungen. Die unrealisierten Gewinne und Verluste aus dem effektiven Teil gleichen sich vollständig aus und werden weder bilanziell noch ergebniswirksam erfasst.

## Erläuterungen zur Bilanz

### *Anlagevermögen*

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist unter Angabe der Abschreibungen des Geschäftsjahres im nachfolgenden Anlagenspiegel dargestellt.

Zum 30. September 2018 wurde mit Blick auf die Vorläufigkeit der Kaufpreisallokation der Unterschiedsbetrag zwischen der Gegenleistung und dem Wert der einzelnen Vermögensgegenstände im Zeitpunkt der Übernahme abzüglich der Schulden aus dem Erwerb der Betriebsstätte in Taiwan als aktiver Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen. Mit dem Abschluss der Kaufpreisallokation wurde der endgültige Geschäfts- oder Firmenwert in das Anlagevermögen umgegliedert. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

(in TEUR)	Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten				Abschreibungen		Kumulierte Abschreibungen		Buchwerte	
	01. Okt. 2018	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	30. Sep. 2019	01. Okt. 2018	Abgänge	30. Sep. 2019	30. Sep. 2019	30. Sep. 2018
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>										
Konzessionen und gewerbliche Schutzrechte	6.013	5.552	0	0	11.565	-391	-3.300	-3.686	7.879	5.622
Geschäfts- oder Firmenwert	27.073	0	0	0	27.073	-320	-3.151	-3.471	23.602	26.754
<b>Summe</b>	<b>33.086</b>	<b>5.552</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>38.638</b>	<b>-711</b>	<b>-6.451</b>	<b>-7.157</b>	<b>31.481</b>	<b>32.375</b>
<b>Sachanlagen</b>										
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	2.364	3.029	-23	0	5.370	-71	-604	-675	4.695	2.293
Technische Anlagen und Maschinen	115.760	5.784	1.274	-2.706	120.111	-2.707	-15.918	-18.562	101.550	113.053
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	61.469	24.023	2.365	-1.955	85.902	-4.373	-25.153	-27.777	58.126	57.096
Vermietete Erzeugnisse	8.316	0	0	-4.209	4.107	-59	-295	-204	3.903	8.257
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	11.494	3.105	-3.616	-2	10.981	0	0	0	10.981	11.494
<b>Summe</b>	<b>199.403</b>	<b>35.941</b>	<b>0</b>	<b>-8.872</b>	<b>226.472</b>	<b>-7.210</b>	<b>-41.970</b>	<b>-47.218</b>	<b>179.254</b>	<b>192.193</b>
<b>Finanzanlagen</b>										
Anteile an verbundenen Unternehmen	3.321.573	52.685	0	-51	3.374.207	0	-616	-616	3.373.590	3.321.573
Beteiligungen	127.800	4.543	0	-8.136	124.207	0	0	0	124.207	127.800
Ausleihungen	231	0	0	-3	228	0	0	0	228	231
<b>Summe</b>	<b>3.449.604</b>	<b>57.228</b>	<b>0</b>	<b>-8.190</b>	<b>3.498.642</b>	<b>0</b>	<b>-616</b>	<b>-616</b>	<b>3.498.026</b>	<b>3.449.604</b>
<b>Anlagevermögen</b>	<b>3.682.093</b>	<b>98.721</b>	<b>0</b>	<b>-17.062</b>	<b>3.763.752</b>	<b>-7.921</b>	<b>-49.038</b>	<b>-54.991</b>	<b>3.708.761</b>	<b>3.674.172</b>

## Angaben zum Anteilsbesitz

(in TEUR)	Beteiligung in %	Eigenkapital	Ergebnis
<b>Inland</b>			
eos.uptrade GmbH, Hamburg	100	-701	-98 <sup>1</sup>
HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, Hannover	100	26.186	6.108 <sup>2</sup>
Siemens Traction Gears GmbH, Penig	100	12.688	2.439 <sup>2</sup>
Sternico GmbH, Wendeburg	45	387	-610
IFTEC GmbH & Co. KG, Leipzig	50	8.557	1.158
<b>Ausland</b>			
Bytemark, Inc., New York, NY	95	51	-5.263
ESTEL Rail Automation SPA, Algier	51	2.489	492
Siemens Mobility, Inc, Wilmington, DE	100	897.770	25.937 <sup>1</sup>
Siemens Mobility Limited, Frimley, Surrey	100	774.260	108.976
Siemens Mobility LLC, Moskau	100	29.572	5.703 <sup>2</sup>
Siemens Mobility AG, Wallisellen	100	18.310	3 <sup>2</sup>
Siemens Mobility Austria GmbH, Wien (vormals Siemens Mobility GmbH)	100	245.658	-132.012 <sup>2</sup>
Siemens Mobility S.A., Munro	10	3	0 <sup>2</sup>
Siemens Mobility Ulasim Sistemleri Anonim Sirketi, Istanbul	100	11.916	1.780
Ural Locomotives Holding Besloten Vennootschap, Den Haag	50	102.576	4.767
Wi-Tronix Group Inc., Dover, DE	30	15.982	-4.179

<sup>1</sup> Rumpfgeschäftsjahr

<sup>2</sup> Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Siemens Mobility GmbH abgeschlossen; Werte für das zum 30. September 2018 endende Geschäftsjahr.

Soweit die Angaben für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von untergeordneter Bedeutung sind, unterbleiben diese in Anwendung des § 286 Abs. 3 Nr. 1 HGB.

## Vorräte

(in TEUR)	2019	30. Sep. 2018
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	195.479	137.635
Unfertige Erzeugnisse	264.438	285.106
Fertige Erzeugnisse und Waren	106.212	108.127
Unverrechnete Lieferungen und Leistungen	2.578.261	2.429.946
Geleistete Anzahlungen	501.334	569.724
<b>Summe</b>	<b>3.645.724</b>	<b>3.530.538</b>

Die unverrechneten Lieferungen und Leistungen umfassen im Wesentlichen aktivierte Aufwendungen, die im Rahmen der Erbringung von Lieferungen und Leistungen für Projekte im Anlagengeschäft entstanden sind, zum Bilanzstichtag aber noch nicht an den Kunden abgerechnet waren.

## Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

(in TEUR)	2019	30. Sep. 2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	100.622	41.076
<i>davon Restlaufzeit von mehr als einem Jahr</i>	23.638	28
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.305.830	660.286
<i>davon Restlaufzeit von mehr als einem Jahr</i>	0	0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.154	2.713
<i>davon Restlaufzeit von mehr als einem Jahr</i>	1.166	1.500
Sonstige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	88.801	27.565
<i>davon Restlaufzeit von mehr als einem Jahr</i>	68	13.492
<b>Summe</b>	<b>1.497.408</b>	<b>731.640</b>

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände enthalten TEUR 856.984 (Vj. TEUR 470.266) Forderungen gegen die alleinige Gesellschafterin Siemens AG. Davon entfallen TEUR 241.362 (Vj. TEUR 387.526) auf Forderungen, die aus Kundenverträgen resultieren, die im Rahmen der Sacheinlage des Geschäftsbetriebs nur wirtschaftlich, aber nicht rechtlich auf die Siemens Mobility GmbH übertragen wurden. Die Vertragspartner haben der rechtlichen Übertragung dieser Verträge widersprochen bzw. noch nicht zugestimmt.

In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen betrifft ein Teilbetrag in Höhe von TEUR 61.000 (Vj. TEUR 4.619) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Im Dezember 2018 hat die Siemens Mobility GmbH das Siemens Mobility Cash-Management-System etabliert, welches wiederum am Cash-Management-System der Siemens AG partizipiert. Die Siemens Mobility GmbH hat dabei ihren Tochtergesellschaften und anderen gemäß §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen der Siemens AG, die dem Mobilitätsgeschäft von Siemens zugerechnet werden, die Teilnahme am Siemens Mobility Cash-Management-System im Rahmen der jeweils geltenden Gesetze und behördlichen Vorschriften ermöglicht. Durch die Etablierung des Siemens Mobility Cash-Management-System in 2018 entstanden Finanzforderungen gegen und -verbindlichkeiten gegenüber diesen Gesellschaften, die unter den Forderungen gegen bzw. den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ausgewiesen werden.

### Aktiver Unterschiedsbetrag aus Vermögensverrechnung

Der aktive Unterschiedsbetrag resultiert aus der Saldierung nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB von Vermögensgegenständen, die ausschließlich der Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen (Gehaltsumwandlung) oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen (Altersteilzeit) dienen und dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind (Deckungsvermögen im Sinne des § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB), mit diesen Schulden.

Angaben zur Verrechnung nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB:

(in TEUR)	30. Sep. 2019
Anschaffungskosten der Vermögensgegenstände	88.217
Beizulegender Zeitwert der Vermögensgegenstände	90.488
Erfüllungsbetrag der verrechneten Schulden	84.528
<b>Aktiver Unterschiedsbetrag aus Vermögensverrechnung</b>	<b>5.960</b>

### Eigenkapital - ausschüttungsgesperrte Beträge

Die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert von zu saldierendem Vermögen in Zusammenhang mit Altersteilzeitvereinbarungen ergibt keinen zur Ausschüttung gesperrten Betrag.

Der ausschüttungsgesperrte Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen zehn sowie den vergangenen sieben Geschäftsjahren beträgt TEUR 82.144.

Der ausschüttungsgesperrte Unterschiedsbetrag zwischen dem Deckungsvermögen i.S.d. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB und den Anschaffungskosten dieser Vermögensgegenstände (nicht realisierte und nicht saldierte Gewinne) beträgt TEUR 2.578.

## Bilanzgewinn

Im Bilanzgewinn ist ein Gewinnvortrag von TEUR 56.573 enthalten; im Übrigen wird auf den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns verwiesen.

## Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Siemens Mobility GmbH gewährt Pensionsleistungen durch die Beitragsorientierte Siemens Altersversorgung (BSAV), eingefrorene Pläne mit Altzusagen (Besitzstände) und Pläne mit Entgeltumwandlungen (Deferred Compensation). Die Mehrheit der aktiven Mitarbeiter nimmt an der BSAV teil. Die Leistungen aus diesem Plan basieren überwiegend auf den nominellen Unternehmensbeiträgen und deren Investorserträgen auf zugrunde liegende Vermögensgegenstände, wobei das Unternehmen eine Mindestverzinsung garantiert. Im Zuge der Einführung der BSAV wurde für Leistungen aus den eingefrorenen Plänen mit Altzusagen die Wirkung aus Gehaltssteigerungen weitgehend eliminiert, so dass Bewertungsprämien für Lohn- und Gehaltssteigerungen inklusive Karrieretrend keine wesentliche Bedeutung für die Pensionsverpflichtungen der Siemens Mobility GmbH mehr haben. Die Pläne sind über Treuhandstrukturen der Siemens AG mit Vermögen gedeckt. Die Siemens Mobility GmbH hat bislang keine eigene Treuhandstruktur, wirtschaftliche Eigentümerin des Treuhandvermögens ist die Siemens AG.

Die versicherungsmathematische Bewertung des Erfüllungsbetrags basierte unter anderem auf einem Abzinsungssatz von 2,82 % und einem Rententrend von 1,50 %; für die Verpflichtungen aus der BSAV wurde ein Rententrend von 1,00 % unterstellt. Ab dem 30. September 2019 basieren die in Deutschland verwendeten Sterbetafeln (Siemens Bio 2017) im Wesentlichen auf Daten der deutschen Siemens-Population sowie in geringerem Umfang auf Daten des Statistischen Bundesamtes in Deutschland unter Verwendung eines Formelwerks, das den anerkannten Regeln der Versicherungsmathematik entspricht.

## Übrige Rückstellungen

Die übrigen Rückstellungen in Höhe von TEUR 762.733 (Vj. TEUR 873.118) enthalten sonstige Rückstellungen in Höhe von TEUR 724.176 (Vj. TEUR 841.541) und Steuerrückstellungen in Höhe von TEUR 38.556 (Vj. TEUR 31.577).

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für Gewährleistungen in Höhe von TEUR 334.945, Rückstellungen für Personalaufwendungen in Höhe von TEUR 154.331, Rückstellungen für ausstehende Rechnungen für Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 121.468 sowie Rückstellungen für Verzugs- und Vertragsstrafen in Höhe von TEUR 70.096.

## Verbindlichkeiten

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten sind im nachfolgenden Verbindlichkeitspiegel im Einzelnen dargestellt.

(in TEUR) Art der Verbindlichkeit	30. Sep. 2019				30. Sep. 2018			
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	davon Restlaufzeit über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	davon Restlaufzeit über 5 Jahre	
1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	535.856				270.182			
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	534.202	534.143	60	0	403.265	402.841	424	0
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	845.972	783.316	62.655	0	439.191	211.638	227.553	0
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	11	11	0	0	21	21	0	0
5. Sonstige Verbindlichkeiten	218.262	159.479	8.911	49.872	222.736	164.171	8.693	49.872
<i>davon aus Steuern</i>	27.537				35.034			
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	10.159				11.242			
<b>Summe</b>	<b>2.134.303</b>	<b>1.476.948</b>	<b>71.626</b>	<b>49.872</b>	<b>1.335.395</b>	<b>778.671</b>	<b>236.670</b>	<b>49.872</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen in Höhe von TEUR 231.654 (Vj. TEUR 426.040) gegenüber der Gesellschafterin Siemens AG. In den Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin ist eine Darlehensverbindlichkeit für das Projekt ICE 4 in Höhe von TEUR 227.554 (Vj. TEUR 374.184) enthalten.

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betrifft ein Teilbetrag in Höhe von TEUR 4.310 (Vj. TEUR 3.986) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### Aufgliederung der Umsatzerlöse

Die Siemens Mobility GmbH ist in folgenden zwei Bereichen tätig:

- Der Bereich „Infrastruktur“ liefert Produkte, Lösungen und Gesamtanlagen zur Automatisierung und Optimierung des Schienen- und Straßenverkehrs. Weiter sind hier die Gesamtlösungen für den Bahn- und Straßenverkehr sowie Bahn-elektrifizierungslösungen enthalten.
- Der Bereich „Rolling Stock“ ist ein führender Anbieter von Schienenfahrzeugen für den Regional- und Fernverkehr sowie für den Personenverkehr in Städten. Zum Portfolio gehören sowohl Produkt- als auch Systemlösungen.

In beiden Bereichen wird der jeweilige „Customer Service“ als weltweiter Dienstleister für die Erbringung von Wartungsleistungen für Schienenfahrzeuge, Bahn- und Straßeninfrastruktur sowie von Gesamtanlagen mit ausgewiesen.

#### Umsatzerlöse

(in TEUR)	2019	Geschäftsjahr 2018
- nach Tätigkeitsbereichen		
Infrastruktur	1.133.802	191.403
Rolling Stock	3.188.285	753.562
Sonstige	6.465	5.693
<b>Summe</b>	<b>4.328.552</b>	<b>950.657</b>
- nach Regionen		
Inland	2.022.095	391.764
Amerika	67.304	12.907
Asien, Australien	306.787	55.062
Europa, GUS, Afrika, Naher und Mittlerer Osten	1.932.366	490.924
<b>Summe</b>	<b>4.328.552</b>	<b>950.657</b>

### Material- und Personalaufwand

Der Materialaufwand des Geschäftsjahres 2019 beträgt TEUR -2.889.988 und unterteilt sich wie folgt:

(in TEUR)	2019	Geschäftsjahr 2018
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-1.485.624	-263.144
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-1.404.364	-257.786
<b>Materialaufwand</b>	<b>-2.889.988</b>	<b>-520.930</b>

Der im Geschäftsjahr 2019 angefallene Personalaufwand beträgt TEUR -1.354.213; dieser gliedert sich wie folgt auf:

(in TEUR)	2019	Geschäftsjahr 2018
Löhne und Gehälter	-1.168.967	-172.971
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-185.246	-37.977
<i>davon für Altersversorgung</i>	-3.775	-10.006
<b>Personalaufwand</b>	<b>-1.354.213</b>	<b>-210.948</b>

### Beteiligungsergebnis

Das Beteiligungsergebnis des Geschäftsjahres 2019 beträgt TEUR 54.610 und gliedert sich wie folgt auf:

(in TEUR)	Geschäftsjahr	
	2019	2018
Erträge aus Beteiligungen	41.694	0
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	35.941	0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit verbundenen Unternehmen	11.592	0
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen	-616	0
Gewinne aus dem Abgang von Beteiligungen	6.303	0
Verluste aus dem Abgang von Beteiligungen	-4.363	0
<b>Beteiligungsergebnis</b>	<b>54.610</b>	<b>0</b>

Die Abschreibungen auf Anteile an verbundene Unternehmen sind außerplanmäßige Abschreibungen.

### Zinserträge, Zinsaufwendungen

Die Zinserträge gegenüber verbundenen Unternehmen betragen TEUR 3.455 (Vj. TEUR -201), diese beinhalten Aufwendungen aufgrund von negativen Zinsen aus der Geldanlage in Höhe von TEUR -1.906 (Vj. TEUR -262).

Die Zinsaufwendungen gegenüber verbundenen Unternehmen betragen TEUR -4.759 (Vj. TEUR -495), diese beinhalten Erträge aufgrund positiver Zinsen aus Geldaufnahmen in Höhe von TEUR 1.586 (Vj. TEUR 0).

### Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis besteht aus Zinsaufwendungen für Pensionen in Höhe von TEUR -70.265 (Vj. TEUR -8.942), aus Erträgen im Zusammenhang mit Deferred Compensation (arbeitnehmerfinanzierte Altersversorgung) in Höhe von TEUR 2.734 (Vj. TEUR -217 Aufwand) sowie der Aufzinsung von Rückstellungen in Höhe von TEUR -1.748 (Vj. TEUR -438).

### Periodenfremde Aufwendungen und Erträge

In der Gewinn- und Verlustrechnung der Siemens Mobility GmbH sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von TEUR -3.780 (im Vj. TEUR 0) und periodenfremde Erträge in Höhe von TEUR 166.477 (im Vj. TEUR 0) enthalten. Die periodenfremden Erträge stammen im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen.

### Sonstige Angaben

### Haftungsverhältnisse

(in TEUR)	30. Sep. 2019
Verpflichtungen aus Bürgschaften	32.780
Gewährleistungsverpflichtungen	61.557
<i>davon im Liefer- und Leistungsgeschäft verbundener Unternehmen</i>	61.326
<i>davon Sonstiges</i>	232
<b>Haftungsverhältnisse</b>	<b>94.337</b>

In den Gewährleistungsverpflichtungen sind Verpflichtungen der Siemens Mobility GmbH gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 61.326 enthalten.

Die Siemens Mobility GmbH geht Haftungsverhältnisse nur nach sorgfältiger Risikoabwägung ein und grundsätzlich nur in Zusammenhang mit ihrer eigenen oder der Geschäftstätigkeit verbundener Unternehmen. Die Siemens Mobility GmbH geht derzeit davon aus, dass die Verpflichtungen, die den Haftungsverhältnissen zugrunde liegen, von den jeweiligen Hauptschuldern erfüllt werden können; diese Auffassung beruht auf einer kontinuierlichen Evaluierung der Risikosituation der eingegangenen Haftungsverhältnisse und berücksichtigt die bis zum Aufstellungszeitpunkt gewonnenen Erkenntnisse. Die Siemens Mobility GmbH schätzt daher bei allen aufgeführten Haftungsverhältnissen das Risiko einer Inanspruchnahme als nicht wahrscheinlich ein.

### Außerbilanzielle Geschäfte

Die Gesellschaft hat sich vom Geschäftsjahr 2020 an verpflichtet, an ihre Gesellschafterin Siemens AG eine umsatzabhängige Lizenzgebühr für die Nutzung der Marke „SIEMENS“ zu entrichten. Die Gebühr beträgt ein Prozent des in Übereinstimmung mit den Siemens-Konzernbilanzierungsregeln ermittelten externen Nettoumsatzes aller Mobility-Gesellschaften. Als Mobility-Gesellschaften zählen in diesem Zusammenhang die Gesellschaft selbst, die Siemens Mobility SAS, Frankreich, die Siemens Mobility Holding B.V., Niederlande, die Siemens Mobility Real Estate GmbH & Co. KG und die Siemens Mobility Real Estate Management GmbH sowie die Tochterunternehmen aller dieser Gesellschaften. Die Gesellschaft wird die Gebühr teilweise an andere Mobility-Gesellschaften weiterbelasten.

Die Gesellschaft nutzt Lieferantenkonsignationslager, um die produktionsnahe Bereitstellung von dringend benötigten Teilen sicherzustellen. Dadurch ist die Gesellschaft auf bestimmte Lieferanten festgelegt, es entfallen jedoch etwaige Lieferzeiten für Teile, die sich in diesen Lagern befinden, und die Investitionskosten bzw. die Kapitalbindung sind geringer im Vergleich zu einem eigenen Waren- bzw. Teilelager. Der Bestand in den Konsignationslagern beträgt zum 30. September 2019 in Summe TEUR 3.597.

Die Gesellschaft bezieht Dienstleistungen von verbundenen Unternehmen, z.B. im Einkauf, in der Informationstechnologie oder der Finanzbuchhaltung. Dies dient der Erzielung von Kostensynergien im Konzernverbund. Die Entgelte für diese Dienstleistungen sind in den Funktionskosten erfasst.

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus am Bilanzstichtag bestehenden Leasing- und Mietverträgen resultieren zukünftige Zahlungsverpflichtungen in Höhe von TEUR 112.068. Darin enthalten sind TEUR 65.732 gegenüber verbundenen Unternehmen. Von den aus Leasing- und Mietverträgen insgesamt bestehenden Zahlungsverpflichtungen entfallen TEUR 30.934 auf das kommende Geschäftsjahr, der Anteil gegenüber verbundenen Unternehmen beträgt TEUR 17.201. Gegenstand dieser Verträge sind insbesondere Mieten für Gebäude und Grundstücke.

Die Siemens Mobility GmbH ist im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in unterschiedlichen Jurisdiktionen mit zahlreichen Rechtsstreitigkeiten, regulatorischen Verfahren und behördlichen Untersuchungen (Rechtsstreitigkeiten) konfrontiert. Diese können insbesondere dazu führen, dass der Siemens Mobility GmbH die Zahlung von Schadensersatz, Strafschadensersatz (Punitive Damages), die Erfüllung anderer Ansprüche sowie straf- oder zivilrechtliche Sanktionen, Geldbußen oder Vorteilsabschöpfungen auferlegt werden. Zudem können hieraus in Einzelfällen formelle oder informelle Ausschlüsse bei Ausschreibungen oder der Entzug oder Verlust der Gewerbe- oder Betriebserlaubnis resultieren. Ferner können weitere Rechtsstreitigkeiten eingeleitet oder bestehende Rechtsstreitigkeiten ausgeweitet werden. In einigen dieser Rechtsstreitigkeiten könnten negative Entscheidungen für die Siemens Mobility GmbH ergehen, die wesentliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in dem jeweiligen Berichtszeitraum haben können. Soweit diese nicht bilanziell berücksichtigt sind, erwartet die Siemens Mobility GmbH zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

### Derivative Finanzinstrumente

Die Siemens Mobility GmbH ist im Rahmen ihrer weltweiten Geschäftstätigkeit insbesondere Risiken aus Wechselkursänderungen ausgesetzt, die im Rahmen eines bewährten Risikomanagementsystems unter Berücksichtigung vorgegebener Risikolimits gesteuert werden. Zur Absicherung der Wechselkursänderungen setzt die Siemens Mobility GmbH Devisentermingeschäfte ein.

Die Siemens Mobility GmbH ist ferner Risiken aus Rohstoffpreisänderungen ausgesetzt. Zur Absicherung setzt die Siemens Mobility GmbH Rohstofftermingeschäfte ohne physische Lieferung (financial hedges) ein. Zum Bilanzstichtag existieren Absicherungen für Aluminium, Blei und Kupfer.

Der Vertragspartner bei allen Sicherungskontrakten ist die Siemens AG.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die am Bilanzstichtag bestehenden Sicherungskontrakte:

(in TEUR)	Nominalvolumen	Marktwert
	30. Sep. 2019	30. Sep. 2019
Devisentermingeschäfte	1.038.081	-46.392
Rohstofftermingeschäfte	22.064	-577
<b>Bestehende derivative Finanzinstrumente</b>	<b>1.060.145</b>	<b>-46.969</b>

Das Nominalvolumen entspricht den Kontraktwerten der einzelnen derivativen Finanzinstrumente, die – unabhängig von der Art der abgeschlossenen Position (Kauf oder Verkauf) – jeweils unsaldiert dargestellt werden (Brutto-Nominalvolumen).

Die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten beziehungsweise die Ermittlung der Marktwerte erfolgt in Abhängigkeit von der Art der Instrumente. Bei Währungsderivaten erfolgt die Ermittlung auf Basis der Veränderungen der relevanten Devisenkurse. Derivative Finanzinstrumente werden, sofern die Voraussetzungen erfüllt sind, mit den abgesicherten Grundgeschäften zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Die Wirksamkeit der Bewertungseinheit wird entweder durch das Risikomanagement gewährleistet oder sowohl prospektiv als auch retrospektiv auf Basis der einschlägigen Methoden zur Effektivitätsmessung (beispielsweise Dollar-Offset-Methode, Regressionsanalyse, Sensitivitätsanalyse) nachgewiesen.

#### **Bewertungseinheit zur Absicherung des Fremdwährungsrisikos**

Die erwarteten Zahlungsströme in Fremdwährung im Projektgeschäft (Anlagen- und Servicegeschäft) werden nahezu vollständig gesichert und zu Bewertungseinheiten (Micro-Hedges) zusammengefasst.

Die übrige Nettofremdwährungsposition wird in einer Bandbreite von mindestens 75 %, aber nicht mehr als 100 % mit der Konzern-Treasury der Siemens AG abgesichert.

Die Nettofremdwährungsposition (vor Sicherung) wird mit den gegenläufigen Devisensicherungsgeschäften zu einer Makro-Bewertungseinheit zusammengefasst. Grund- und Sicherungsgeschäfte werden für diesen Zweck jeweils mit den zugrundeliegenden diskontierten Zahlungsströmen bewertet. Die Zahlungsein- und -ausgänge, die aus den Devisensicherungsgeschäften sowie aus schwebenden Geschäften und antizipativen Transaktionen resultieren, sind in der nachfolgenden Tabelle jeweils saldiert ausgewiesen.

Die derivativen Finanzinstrumente weisen eine Laufzeit bis maximal 2033 auf.

Die Nettofremdwährungsposition vor und nach Sicherung setzt sich am Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

<b>(in TEUR)</b>	<b>30. Sep. 2019</b>
Fremdwährungsrisiko aus Bilanzpositionen	37.575
<i>davon Vermögensgegenstände</i>	171.097
<i>davon Schulden</i>	-133.522
Fremdwährungsrisiko aus schwebenden Geschäften und antizipativen Transaktionen	916.535
<b>Nettofremdwährungsposition (vor Sicherung)</b>	<b>954.110</b>
<b>Devisensicherungsgeschäfte</b>	<b>-1.038.081</b>
<i>davon mit externen Vertragspartnern</i>	0
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	-1.038.081
<b>Nettofremdwährungsposition (nach Sicherung)</b>	<b>-83.971</b>

Das Fremdwährungsportfolio erreicht zum 30. September 2019 einen Sicherungsgrad (Verhältnis der Absolutbeträge von Sicherungsgeschäften zu Grundgeschäften) von 94 %. Die Bildung einer Rückstellung für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften war nicht erforderlich.

## Organe

### Aufsichtsrat

Alia Al Refai	Head of Shareholder Controlling, Siemens AG
Dr. Roland Busch – Vorsitzender des Aufsichtsrats, ab dem 01. August 2019	Deputy Chief Executive Officer, Chief Technology Officer, Labor Director & Member of the Managing Board, Siemens AG
Thorsten Gröger	Bezirksleiter der IG Metall – Bezirk Niedersachsen und Sachsen-Anhalt
Nina Günther	Head of Labor Law, Employment Conditions, Communication, Siemens AG
Bettina Haller – stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats	Stellvertretende Betriebsratsvorsitzende, Siemens Mobility GmbH, Standort Berlin
Silke Holzschuh-Reick	Head of Business Administration Mobility Customer Services Lifecycle Services, Siemens Mobility GmbH
Torsten Kaminski	Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender, Siemens Mobility GmbH, Standort Braunschweig
Peter Kastenmeier, bis zum 31. Juli 2019	Head of Shareholder Controlling Region Germany, Siemens AG
Dr. Horst J. Kayser, ab dem 01. August 2019	Corporate Vice President, Chief Strategy Officer, Siemens AG
Anatoli Klassen	Gewerkschaftssekretär beim Vorstand der IG Metall
Martina Maier, ab dem 01. August 2019	Chief Compliance Officer, Siemens S.A./N.V.
Dr. Christian Pfeiffer	Betriebsratsmitglied, Siemens Mobility GmbH, Standort Erlangen
Matthias Rebellius, ab dem 01. August 2019	Chief Operating Officer der Operating Company Smart Infrastructure, Siemens Schweiz AG
Sabine Reichel	Head of Investor Relations, Siemens AG
Wolfram Seiler, bis zum 31. Juli 2019	Head of Strategic Planning and Portfolio, Siemens AG
Robert Spangler, bis zum 31. Juli 2019	Head of Tax Planning, Siemens AG
Heinz Spörk	Betriebsratsvorsitzender, Siemens Mobility GmbH, Standort Krefeld
Anton Steiger – Vorsitzender des Aufsichtsrats, bis zum 31. Juli 2019	Head of Legal Mergers & Acquisitions, Corporate, Siemens AG
Dr. Jürgen Wagner, ab dem 01. August 2019	Corporate Vice President & Corporate Financial Controller, Siemens AG
Klaus-Dieter Weber	Betriebsratsvorsitzender, Siemens Mobility GmbH, Standort München-Allach
Hardi Zajewski, bis zum 31. Juli 2019	Head of Mergers & Acquisitions Team 3, Siemens AG

### Geschäftsführung

Der Geschäftsführung gehörten im Geschäftsjahr 2019 folgende Mitglieder an:

- Karl Blaim, kaufmännischer Geschäftsführer
- Michael Peter, Geschäftsführer
- Sabrina Soussan, Geschäftsführerin

### Gesamtbezüge der Geschäftsführung

Die Bezüge der Geschäftsführung betragen für das Geschäftsjahr 2019 TEUR 3.692.

### Gesamtbezüge des Aufsichtsrats

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten keine Bezüge für ihre Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglieder.

### Mitarbeiter

Die durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter waren in folgenden Funktionen tätig:

	Geschäftsjahr 2019
Produktion	10.156
Forschung und Entwicklung	1.398
Vertrieb	1.826
Verwaltung und allgemeine Dienste	455
<b>Mitarbeiter</b>	<b>13.835</b>

## Konzernverhältnisse

Der Jahresabschluss der Siemens Mobility GmbH wird in den Konzernabschluss der Siemens AG, Berlin und München, einbezogen.

Die Siemens AG, Berlin und München, erstellt einen Konzernabschluss für den größten und den kleinsten Kreis der Unternehmen. Dieser wird im Bundesanzeiger offengelegt.

Zur Erstellung eines Konzernabschlusses war die Siemens Mobility GmbH zum 30. September 2019 nicht verpflichtet, da die Siemens AG zum 30. September 2019 einen Konzernabschluss und Konzernlagebericht mit befreiender Wirkung für die Siemens Mobility GmbH erstellt; dieser ist am Sitz der Siemens AG in München erhältlich.

## Honorare des Abschlussprüfers

Die für das Geschäftsjahr berechneten Honorare des Abschlussprüfers brauchen nicht angegeben zu werden, da sie in die Angaben im Konzernabschluss der Siemens AG einbezogen werden.

## Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten, die wesentliche finanzielle Auswirkungen haben.

## Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Bilanzgewinn von EUR 106.010.960,72 auf neue Rechnung vorzutragen.

München, 02. Dezember 2019

Geschäftsführung



Karl Blaim                      Michael Peter                      Sabrina Soussan

## Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Siemens Mobility GmbH

### Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Siemens Mobility GmbH, München – bestehend aus der Bilanz zum 30. September 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2018 bis zum 30. September 2019 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Siemens Mobility GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2018 bis zum 30. September 2019 geprüft. Die in Abschnitt 4 des Lageberichts enthaltene 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, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 30. September 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2018 bis zum 30. September 2019 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 nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

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 im Lagebericht enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) (Abschnitt 4).

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

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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

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

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

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

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

## Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, 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 wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, 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 Kontrollsystem 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 Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutende Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt;
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und

beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

München, 02. Dezember 2019

Ernst & Young GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Bostedt

Wirtschaftsprüfer



Süppel

Wirtschaftsprüferin





