

# ***Geschäftsbericht*** **2017**



*es2009*

*Geschäftsbericht 2017*



# Inhalt

<b>Lagebericht 2017</b>	<b>4</b>
<b>I. Grundlagen des Unternehmens</b>	<b>5</b>
<i>Geschäftsmodell des Unternehmens</i>	5
<i>Forschung und Entwicklung</i>	6
<b>II. Wirtschaftsbericht</b>	<b>7</b>
<i>Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen</i>	7
<i>Geschäftsverlauf</i>	7
<i>Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren</i>	8
<i>Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289 a HGB zum Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst</i>	10
<i>Ertragslage</i>	10
<i>Finanzlage</i>	13
<i>Vermögenslage</i>	14
<b>III. Prognosebericht</b>	<b>15</b>
<b>IV. Chancen- und Risikobericht</b>	<b>19</b>
<b>Mitarbeiter</b>	<b>24</b>
<b>Tochtergesellschaften</b>	<b>26</b>
<b>Jahresabschluss</b>	<b>28</b>
<i>Bilanz</i>	30
<i>Gewinn-und-Verlust-Rechnung</i>	32
<i>Anhang für das Geschäftsjahr 2017</i>	34
<i>Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze</i>	34
<i>Entwicklung des Anlagevermögens</i>	36
<i>Erläuterungen zur Bilanz</i>	38
<i>Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung</i>	40
<i>Nachtragsbericht</i>	43
<i>Organe der Gesellschaft</i>	43
<i>Jahresergebnis</i>	43
<b>Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers</b>	<b>44</b>
<b>Bericht des Aufsichtsrates</b>	<b>45</b>
<b>Unternehmensstruktur und Beteiligungen</b>	<b>48</b>
<b>Finanzkalender 2018</b>	<b>48</b>

# Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017



## I. Grundlagen des Unternehmens

### Geschäftsmodell des Unternehmens

Die Grundlagen des Geschäftsmodells der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG) ergeben sich aus der Satzung des Unternehmens. Hier heißt es:

„Gegenstand der Gesellschaft sind der Bau, der Erwerb und der Betrieb von Straßenbahnen, Obuslinien und Omnibuslinien sowie Eisenbahnen zur Personen- und Güterbeförderung in der Region Aachen und alle damit im Zusammenhang stehenden begleitenden Tätigkeiten.

Gegenstand der Gesellschaft ist ferner der Bau und die Bewirtschaftung von Parkhäusern und Parkplätzen.

Gegenstand der Gesellschaft ist zudem für eigene Zwecke die Erprobung alternativer Antriebsformen und Mobilitätskonzepte zum Betrieb von Straßenbahnen, Obuslinien, Omnibuslinien und Eisenbahnen zur Personen- und Güterbeförderung und die Beteiligung an Gesellschaften mit dem vorgenannten Gesellschaftszweck.“

Im Laufe der langjährigen Geschichte der ASEAG haben sich die Schwerpunkte innerhalb des satzungsgemäßen Geschäftsmodells verschoben, so dass derzeit

- der Betrieb von Omnibuslinien zur Personenbeförderung in der Region Aachen,
- der Bau und die Bewirtschaftung von Parkhäusern und Parkplätzen und
- die Erprobung alternativer Antriebsformen und Mobilitätskonzepte

im unmittelbaren Fokus der Geschäftstätigkeit liegen. Dabei werden sämtliche Aktivitäten im Hinblick auf den

Bau und die Bewirtschaftung von Parkhäusern und Parkplätzen durch die 100%ige Tochtergesellschaft Aachener Parkhaus GmbH, Aachen (APAG), wahrgenommen, so dass bezüglich dieser Aktivitäten auf den Geschäftsbericht der APAG verwiesen wird.

Die ASEAG zieht weiterhin die Möglichkeit in Betracht, sich gemeinsam mit einem Partner an der noch in diesem Jahr erwarteten Veröffentlichung der Ausschreibung für die Euregiobahn (Betriebsaufnahme voraussichtlich im Jahr 2021) zu beteiligen. Dies erfordert jedoch im Vorfeld eine gründliche Analyse der Auswirkungen. Neben der Einbeziehung der verkehrsrechtlichen Vorteile müssen die durch die EU-Verordnung 1370/2007 neu geschaffenen rechtlichen Rahmenbedingungen einbezogen werden.

Mit der förmlichen Betrauung der ASEAG, die durch ihre Aufgabenträger Stadt und StädteRegion Aachen im April 2017 erfolgt ist, wurde die Basis geschaffen, um den Anforderungen der EU-Verordnung über öffentliche Personennahverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO 1370/2007) und des ÖPNV-Gesetzes NRW bis zum Jahr 2027 zu entsprechen. Darüber hinaus bleibt es ein Ziel der ASEAG, sich den ökonomischen und ökologischen Anforderungen unserer Gesellschaft zu stellen und damit den spezifischen Anforderungen der Bürger der StädteRegion Aachen an einen nutzerorientierten ÖPNV gerecht zu werden.

In Konkretisierung dieses Ziels gehört hierzu sicher auch, den zunehmenden Anforderungen an eine reduzierte Schadstoffemission gerecht zu werden und dies möglichst wirtschaftlich zu gestalten. Nachdem im Februar 2016 die Umweltzone in Aachen eingeführt wurde, folgte im Sommer 2016 die Umweltzone in Eschweiler. Inzwischen drohen aufgrund der Entwicklungen rund um den deutschlandweiten „Dieselskandal“ trotz fortgeschriebenen Luftreinhalteplans der Stadt Aachen sogar Fahrverbote, die eine erhebliche Beeinträchtigung des Betriebs darstellen würden.

## Forschung und Entwicklung

Die ASEAG will technisch auf dem aktuellen Stand bleiben und bei Diskussionen mit Verkehrsexperten, Politik und Bürgern weiterhin als kompetenter Partner wahrgenommen werden. Darüber hinaus hat die ASEAG ein Interesse daran, Möglichkeiten der Geschäftsfelderweiterung im Umfeld ihrer derzeitigen Kernleistung auszuloten. Aus diesen Gründen beteiligt sich die ASEAG auch weiterhin an verschiedenen Forschungsprojekten, auf die nachfolgend eingegangen wird.

### Interreg-Projekt I-AT Interregional Automated Transport

Seit dem 1.1.2017 ist die ASEAG Projektpartner in dem Interreg-Projekt I-AT Interregional Automated Transport. Generelles Projektziel ist es, die Zusammenarbeit von Klein- und mittelständischen Unternehmen (KMU) mit Forschungseinrichtungen, Großunternehmen und öffentlichen Einrichtungen aus dem deutsch-niederländischen Grenzgebiet in einem Projektkonsortium zu fördern, um den Wissenstransfer und Produktinnovationen weiter voranzutreiben und die regionale Wirtschaft zu stärken. Konkret geht es in diesem Projekt um die (Weiter)Entwicklung von technischen Innovationen und Lösungen im Bereich autonomes Fahren. Die ASEAG leitet in diesem Projekt das Arbeitspaket Living Lab Border-Shuttle. Im Rahmen dieses Arbeitspakets soll 2019 eine grenzüberschreitende Teststrecke zwischen dem Aachener Universitätsklinikum und Vaals für einen autonomen ÖPNV-Shuttle eingerichtet werden. Dabei werden neben der Klärung der rechtlichen und versicherungstechnischen Rahmenbedingungen für einen autonomen Shuttle im öffentlichen Raum alle Voraussetzungen rund um einen autonomen ÖPNV-Shuttle untersucht. Es wird analysiert, wie das Flottenmanagement in einem ÖPNV-Unternehmen aufgestellt sein muss, um mehrere autonome ÖV-Shuttle zu steuern. Dazu gehören ein Lademanagement, ein Störfallkonzept, ein Sicherheitskonzept, ein Personalkonzept,

ein Instandhaltungs- und Wartungskonzept sowie auch ein Einnahmensicherungskonzept. Anhand einer Testnutzergruppe sollen Anregungen von Kunden zur Nutzung des autonomen ÖV-Shuttles einfließen. Es soll erprobt werden, über ein Check-in/Be-out-System und ein automatisches Fahrgastzählsystem die Fahrkartenzuweisung zu steuern. Darüber hinaus ist geplant, die Verknüpfung des Auskunftssystems des regulären Linienverkehrs mit einem On-Demand-Shuttle – dem NetLiner – zu entwickeln und in den Mobility Broker zu integrieren. In einem weiteren Schritt soll versucht werden, den autonomen Shuttle als On-Demand-System einzubinden. Es soll dann möglich sein, über den Mobility Broker den autonomen Shuttle (NetLiner) in Verbindung mit einer Fahrt auf den konventionellen Buslinien der ASEAG zu buchen und die gesamte Fahrt zu bezahlen.

### Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)

Wie im strategischen Eckpunktepapier des Aachener Verkehrsverbundes abgestimmt, wird die ASEAG, nach erfolgreichem Abschluss der EFM-Baustufe 1, nun beginnend im Jahr 2018 die Baustufe 2 umsetzen. Hierzu gehört im ersten Schritt die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen für die Beschaffung neuer Fahrscheinautomaten sowie neuer Vertriebssysteme im Bereich Ticketing für das zentrale Kunden-Center der ASEAG und die rund 65 Vorverkaufsstellen. Mit Umsetzung der EFM-Baustufe 2 sollen weitere Produkte nach dem deutschlandweiten Standard VDV-KA für das eTicket verfügbar gemacht und dadurch die Digitalisierungsstrategie in NRW weiter vorangetrieben werden.

## II. Wirtschaftsbericht

### Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) hat in seinem Jahreswirtschaftsbericht 2018 publiziert, dass sich die deutsche Wirtschaft auf einem soliden Wachstumskurs befindet. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist gegenüber dem Vorjahr um 2,2 % angestiegen, für das laufende Jahr 2018 wird ein weiteres Wachstum um 2,4 % prognostiziert.

Die gute gesamtwirtschaftliche Lage zeigt sich insbesondere am Arbeitsmarkt. Die Zahl der Erwerbstätigen lag 2017 nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes bei rund 44,3 Millionen und damit auf einem neuen Höchststand. Der Beschäftigungsaufbau setzt sich auch 2018 fort. Im laufenden Jahr wird die Zahl der Erwerbstätigen voraussichtlich um 490.000 auf 44,8 Millionen steigen. Die Arbeitslosenquote hat damit im Jahr 2017 den niedrigsten Stand seit über 25 Jahren erreicht.

Die Beschäftigten haben zudem in den vergangenen Jahren spürbare Reallohnsteigerungen erfahren. Die Nettolöhne und -gehälter je Arbeitnehmer haben seit 2010 preisbereinigt um durchschnittlich 1,1 % pro Jahr zugenommen.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gibt in seinem vorläufigen Jahresbericht 2017 einen Anstieg der Fahrgastzahlen im VDV von 1,4 % gegenüber dem Vorjahr an. Der VDV schlägt mit Blick auf die drohenden Fahrverbote in den Kommunen ein Sofortprogramm zur Luftreinhaltung und für mehr Klimaschutz im Verkehr vor. Die Maßnahmen, die der VDV vorschlägt, sind ei-

ne Mischung aus kurzfristig wirkenden Verbesserungen beim Emissionsausstoß und mittelfristigen Finanzierungs- und Steuerungsmaßnahmen, um den ÖPNV nachhaltig zu stärken und die Menschen vom Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr zu überzeugen.

### Geschäftsverlauf

Nachdem im Jahr 2016 in Vorbereitung auf die Direktvergabe der Verkehrsleistung in Stadt und StädteRegion Aachen die Konzessionen von Transdev Rheinland GmbH und der RVE Regionalverkehr Euregio übernommen worden waren, erfolgte im April des Geschäftsjahres die formale Vergabe der Gesamtleistung für zehn Jahre auf Basis der EU-VO 1370/2007 an die ASEAG – Betriebsaufnahme war am 10. Dezember 2017. Vertriebllich wurde das Geschäftsjahr von der Einführung des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) geprägt. Zum Beginn des Schuljahres 2017/2018 begann die Ausgabe der Chipkarten an die Schüler, später folgten sämtliche anderen Kundengruppen mit einer Dauerkarte. Die Umstellung der Vertriebssoftware ist dabei mit einigen Problemen verbunden gewesen, die auch noch in das Jahr 2018 hineinreichen. Mit der Umsetzung des EFM befindet sich die ASEAG im Einklang mit den landespolitischen Zielen zur Digitalisierung des ÖPNV, die in der „ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW“ des Verkehrsministeriums des Landes NRW niedergelegt sind.

Auf Seiten der Fahrzeugbeschaffung ist festzuhalten, dass die Lieferung für Elektrobusse nicht wie geplant erfolgte. Wesentlicher Grund hierfür ist nach Aussage des Lieferanten die vollständige Zerstörung eines Produktionswerkes durch einen Großbrand. Die Fahrzeuge sind nun für 2018 avisiert.

Aus aperiodischen sonstigen Erträgen ergaben sich positive Ergebniseffekte in Höhe von 1,0 Mio. EUR insbesondere durch die Auflösung von Rückstellungen.

Die Kosten für den Personaleinsatz reduzierten sich insgesamt um 0,9 Mio. EUR. Davon entfielen 0,5 Mio. auf eigene Personalkosten und 0,4 Mio. EUR auf Fahrman-

tungen von ESBUS. Darüber hinaus ergab sich eine Ergebnisverbesserung bei den Aufwendungen für Altersversorgung, die sich gegenüber dem Planansatz um 1,3 Mio. EUR reduzierten. Allerdings war zum Bilanzstichtag eine Rückstellung in Höhe von 1,2 Mio. EUR für einen laufenden Arbeitsgerichtsprozess erforderlich, der sich auf eine, in Vorjahren vorgenommene, Einschränkung der zukünftigen Freifahrtberechtigungen bezieht. Im Jahresabschluss werden neben den Aufzinsungen der Pensionsrückstellungen erstmals auch die Zinseffekte aus der Zinssatzänderung unter den Zinsaufwendungen ausgewiesen. Um eine Vergleichbarkeit mit dem Wirtschaftsplan herzustellen, werden sie an dieser Stelle jedoch noch, wie vorher, als Personalaufwand behandelt.

Im Vergleich zum Wirtschaftsplan ergaben sich insgesamt positive Effekte. Aus diesem Grund wurde die jährliche Zuführung aus einem Fünfzehntel des Bewertungsunterschieds aufgrund der BilMoG-Einführung im Jahr 2010 in Höhe von 0,8 Mio. EUR p. a. im Berichts-

jahr um weitere 3,2 Mio. EUR erhöht. Damit ist der Einmaleffekt aus der BilMoG-Einführung nun vollständig zurückgestellt.

## Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

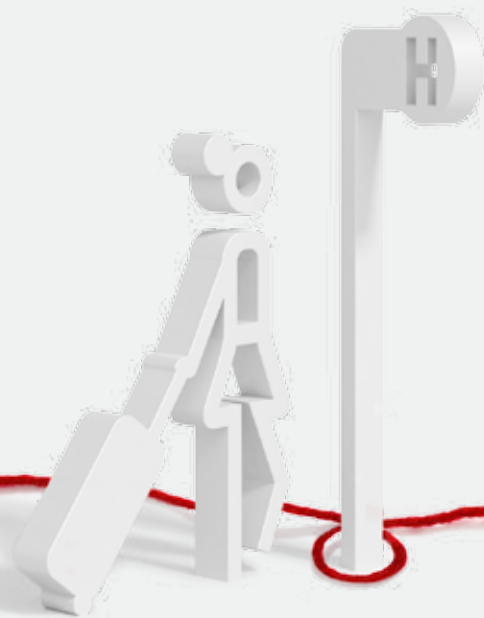
Zur internen Steuerung des Unternehmens werden die folgenden bedeutsamsten finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs und der Lage der Gesellschaft von Bedeutung sind, herangezogen:

- Betriebsleistung in Nutzwagenkilometern
- Beförderte Personen
- Anzahl Mitarbeiter
- Jahresergebnis

Nachfolgende Tabelle zeigt die vier Leistungsindikatoren – teilweise mit ergänzenden Informationen:

	Wirtschaftsplan	Jahresabschluss	+/-
<i>Nutzwagenkilometer eigene Leistung inkl. ESBUS in tausend</i>	9.326	9.331	5
<i>Nutzwagenkilometer angemietete Leistung o. ESBUS in tausend</i>	9.329	9.220	-109
	18.655	18.551	-104
<i>Beförderte Personen in tausend</i>	71.825	71.425	-400
<i>Beförderungserlöse (T€)</i>	53.443	53.002	-441
<i>Zuschüsse (T€)</i>	8.305	8.431	126
<i>Kosten Treibstoff (T€)</i>	-5.878	-5.789	89
<i>Kosten Busanmietungen inkl. ESBUS (T€)</i>	-26.977	-26.905	72
<i>Mitarbeiteräquivalente (ESBUS)</i>	135	126	-8
<i>Kosten Fahreranmietungen (ESBUS) (T€)</i>	-5.578	-5.132	446
<i>Mitarbeiteräquivalente eigene</i>	539	533	-6
<i>Kosten Personal (T€)</i>	-34.526	-33.988	538
<i>darin enthalten:</i>			
<i>Kosten Altersversorgung (T€)</i>	-5.747	-5.681	66
<i>Sonstige Aufwendungen für Altersversorgung infolge der BilMoG-Einführung (T€)</i>	-1.447	-3.987	-2.540
<i>Ergebnis ASEAG (T€)</i>	-27.308	-27.299	9
<i>darin enthalten:</i>			
<i>Ergebnis APAG (T€)</i>	2.192	2.515	323
<i>Ergebnis ASEAG Reisen (T€)</i>	6	-123	-129
<i>Ergebnis ESBUS (T€)</i>	47	-6	-53

Stand 31.12.2017



## Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289 a HGB zum Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst

Der Aufsichtsrat der ASEAG hat in seiner Sitzung vom 21.6.2017 beschlossen, für den Aufsichtsrat eine Zielgröße von 16,67 % Frauenanteil für den Zeitraum vom 1. Juli 2017 bis 30. Juni 2022 beizubehalten und für den Vorstand am Status quo für den Zeitraum vom 1. Juli 2017 bis 30. Juni 2022 festzuhalten. Weiter stimmte der Aufsichtsrat dem Beschluss des Vorstandes zu, für die erste Führungsebene am Status quo für den Zeitraum vom 1. Juli 2017 bis 30. Juni 2022 festzuhalten und für die zweite Führungsebene den Status quo von 0 % Frauenanteil mindestens beizubehalten und eine Quote von 12,5 % für den Zeitraum vom 1. Juli 2017 bis 30. Juni 2022 anzustreben.

### Verkehr 2017



**479** **236** eigene Fahrzeuge  
**Gesamt** **243** angemietet mit Fahrer

## Ertragslage

Die ASEAG hat das Geschäftsjahr 2017 mit einem Fehlbetrag vor Verlustübernahme von 27,3 Mio. EUR abgeschlossen. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Ergebnisverschlechterung von 6,0 Mio. EUR. Davon resultieren insgesamt 5,2 Mio. EUR aus höheren Zuführungen zu Pensionsrückstellungen, die sich sowohl im Personalaufwand, im Zinsaufwand als auch bei den sonstigen Aufwendungen widerspiegeln.

Aufgrund der Tarifierhöhung von nominal 2,5 % stiegen die Verkehrseinnahmen im Vergleich zum Vorjahr um 0,9 Mio. EUR. Die Erlöse aus Zuschüssen reduzierten sich um 0,2 Mio. EUR und die aperiodischen um 1,0 Mio. EUR. Demzufolge sind die Umsatzerlöse insgesamt gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig.

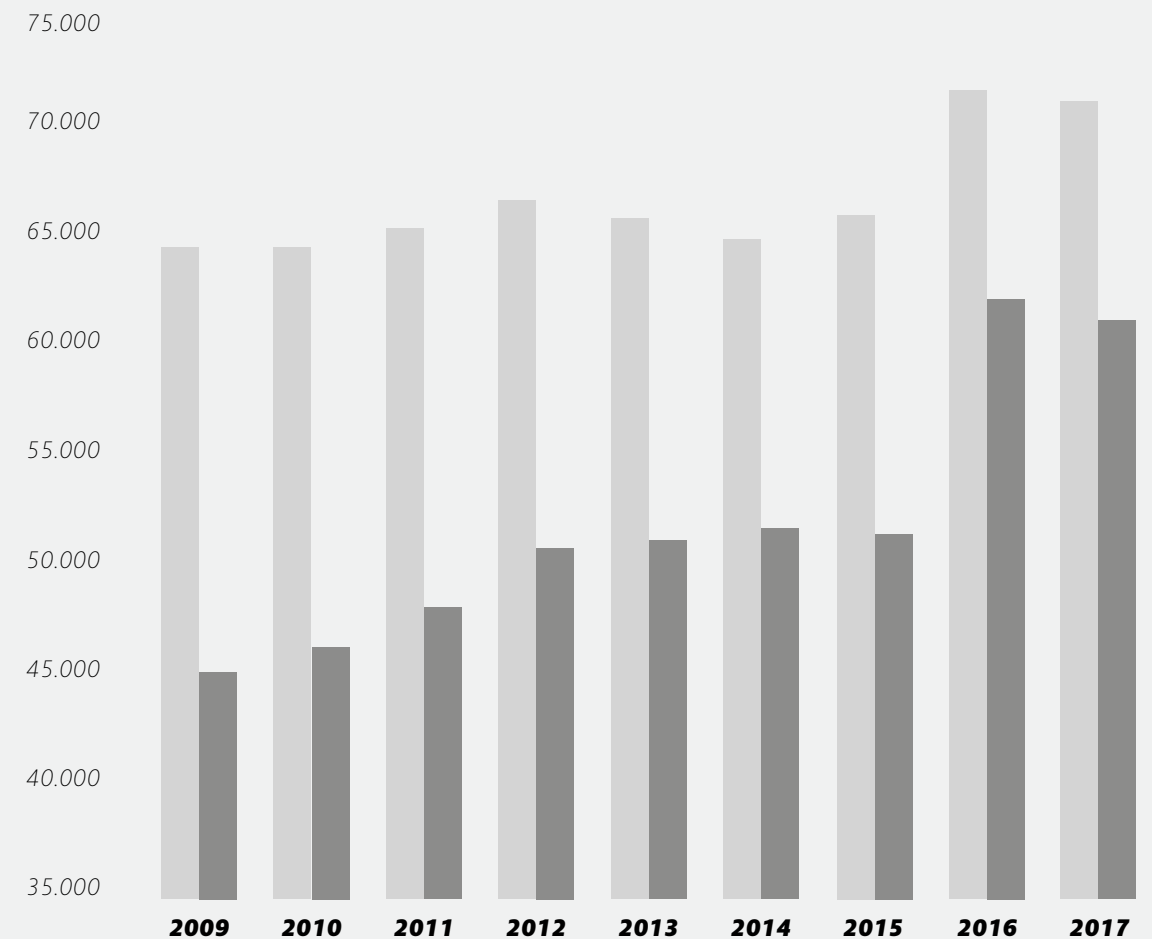
Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen im Wesentlichen aufgrund höherer Rückstellungsaufösungen insgesamt um 0,7 Mio. EUR auf 1,9 Mio. EUR. Die Materialaufwendungen erhöhten sich um 0,6 Mio. EUR auf 45,6 Mio. EUR. Gestiegene Aufwendungen für Fahrzeuganmietungen und höhere außerordentliche Instandhaltungsmaßnahmen an Betriebsgebäuden wurden dabei durch geringere Treibstoffkosten kompensiert.

Linien	<b>101</b>
Linienlänge in km	<b>1.845,5</b>
Wagenkilometer in 1000	<b>20.043</b>
Nutzwagenkilometer in 1000	<b>18.551</b>
Personenkilometer in Mio.	<b>400,7</b>
Platzkilometer in Mio.	<b>1.475</b>
Fahrgäste in 1000	<b>71.425</b>

Stand 31.12.2017

## Fahrgäste und Verkehrserlöse

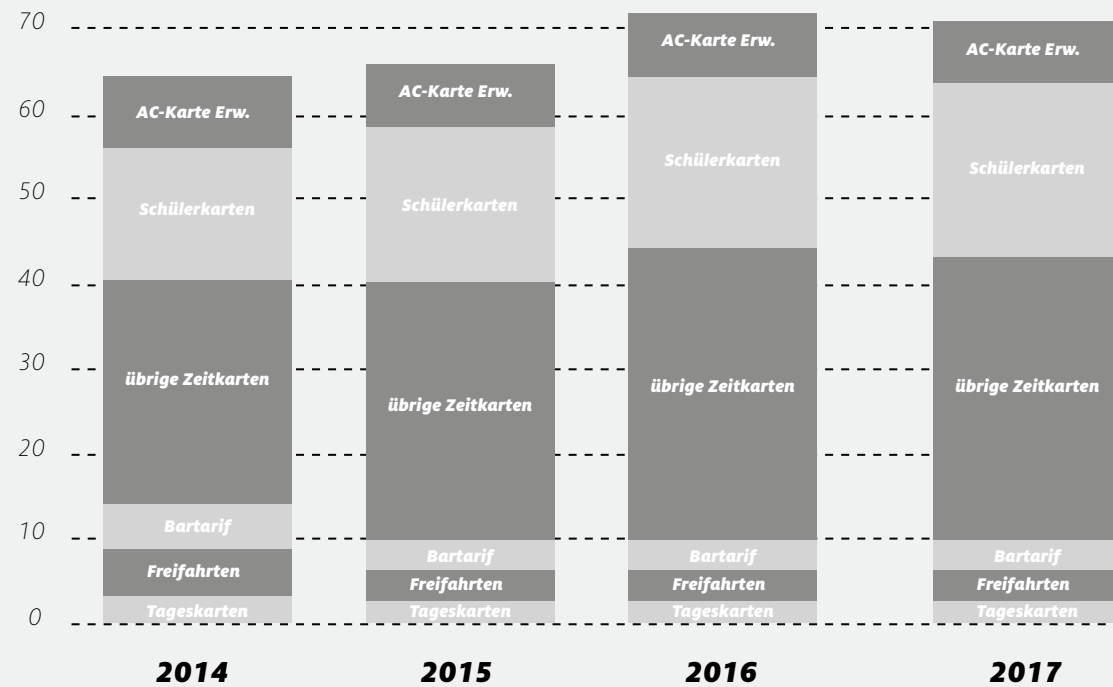
Anzahl Fahrgäste in tausend  
Verkehrserlöse in Mio. €



Stand 31.12.2017

## Fahrgäste

in Mio.



Stand 31.12.2017

Der Personalaufwand erhöhte sich ohne Altersversorgung aufgrund einer gestiegenen Mitarbeiteranzahl und einer Tariflohnerhöhung insgesamt um 0,7 Mio. EUR. Die durchschnittliche Anzahl von Mitarbeiteräquivalenten stieg von 530 auf 533.

Der bisher unter den Personalaufwendungen ausgewiesene Effekt aus der Veränderung des Abzinsungssatzes bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen wird im Geschäftsjahr erstmals im Zinsergebnis ausgewiesen. Demzufolge reduzierten sich die Aufwendungen für Altersversorgung gegenüber dem Vorjahr um 4,2 Mio. EUR und das Finanzergebnis erhöhte sich dementsprechend.

Die Abschreibungen erhöhten sich infolge von Investitionstätigkeiten um 0,2 Mio. EUR.

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden auch die außerordentlichen Aufwendungen des

Bewertungsunterschieds der Pensionsrückstellungen gemäß BilMoG in Höhe von mindestens einem Fünftel (0,8 Mio. EUR) ausgewiesen. Dieser Betrag wurde im Vorjahr aufgrund der einmaligen Auflösung infolge der gesetzlichen Änderung bezüglich des Abzinsungssatzes auf insgesamt 2,9 Mio. EUR aufgestockt. Der noch verbliebene Bewertungsunterschied in Höhe von 4,0 Mio. EUR konnte im Geschäftsjahr vollständig den Pensionsrückstellungen zugeführt werden.

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen enthalten ausschließlich die Gewinnabführung der APAG in Höhe von 2,5 Mio. EUR (Vorjahr: 2,5 Mio. EUR).

Zwischen der ASEAG und der Energieversorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung Aachen (E.V.A.) besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Aufgrund dieses Vertrages wird der Verlust der ASEAG von der E.V.A. ausgeglichen.

## Finanzlage

Im Berichtsjahr belief sich das Finanzvolumen der ASEAG auf 17,5 Mio. EUR.

Die Investitionen in Sachanlagen resultierten im Wesentlichen aus der Anschaffung von 14 Diesel-Gelenkbussen, neun Diesel-Standardbussen, einem Diesel-Midibus sowie einem Elektro-Gelenkbus. Darüber hinaus erfolgte im Berichtsjahr die Inbetriebnahme des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM), das unter Anrechnung bereits in Vorjahren zugeflossener Zuschüsse aktiviert wurde. Die Zunahme des Umlaufvermögens resultiert im Wesentlichen aus offenen Rechnungen für die Beförderung von

Schülern und Studenten (5,8 Mio. EUR) sowie aus dem höheren Verlustausgleichsanspruch gegenüber der E.V.A. (6,0 Mio. EUR).

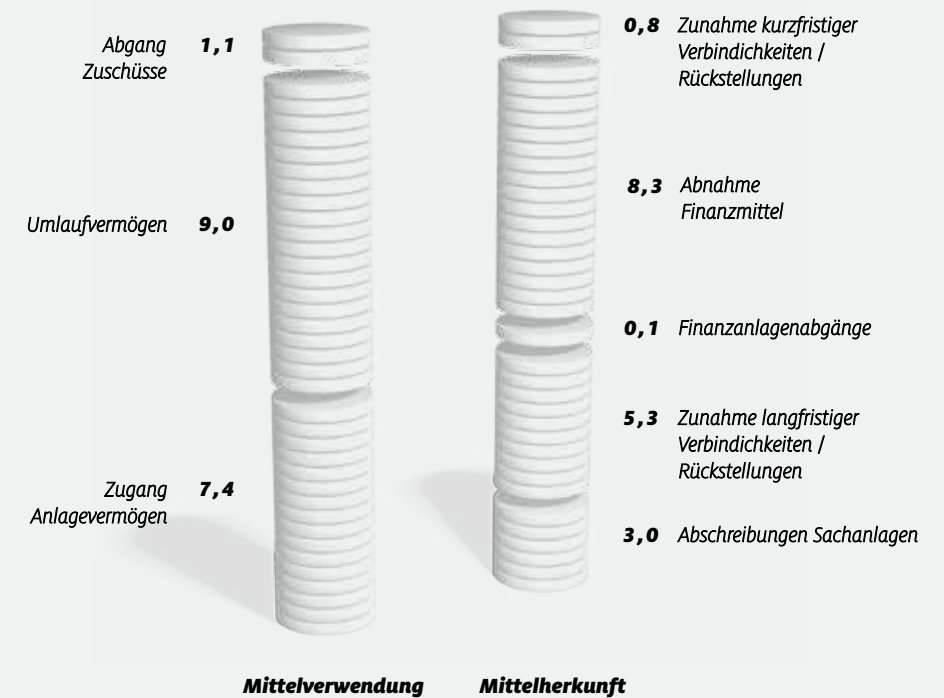
Die Mittelherkunft erfolgte mit 5,3 Mio. EUR aus der Abnahme der Finanzmittel. Die Zunahme der langfristigen Mittel resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung der Pensionsrückstellungen, die, neben der periodischen Zuführung in Höhe von 3,6 Mio. EUR, 1,2 Mio. EUR aus Prozessrisiken sowie weitere 4,0 Mio. EUR aus dem Bewertungsunterschied der BilMoG-Einführung beinhalten, der insgesamt über 15 Jahre zugeführt werden musste. Dies ist mit der Sonderzuführung nun restlos erfolgt.

## Finanzstruktur

Gesamt

in €

17,5 Mio. €



Stand 31.12.2017



## Vermögenslage

Die Bilanzsumme beträgt zum Bilanzstichtag 132,9 Mio. EUR und liegt um 7,3 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Das Finanzanlagevermögen bildet 33,7 % der Bilanzsumme und beinhaltet neben 9,0 Mio. EUR Ausleihungen an verbundene Unternehmen unter anderem mit 35,4 Mio. EUR den Beteiligungsbuchwert an der APAG. Der Anteil der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens beträgt 18,0 % und besteht im Wesentlichen aus Fahrzeugen für Personenverkehr. Die Finanzmittel betragen 19,9 % des Gesamtvermögens und resultieren unter anderem aus dem unter den Forderungen gegen verbundene Unternehmen ausgewiesenen Cash-Pool-Guthaben in Höhe von

7,4 Mio. EUR sowie aus Kassen- und Bankguthaben in Höhe von 19,1 Mio. EUR. Das übrige Umlaufvermögen besteht größtenteils aus dem Verlustausgleichsanspruch gegen die E.V.A. und beträgt 28,4 % der Bilanzsumme.

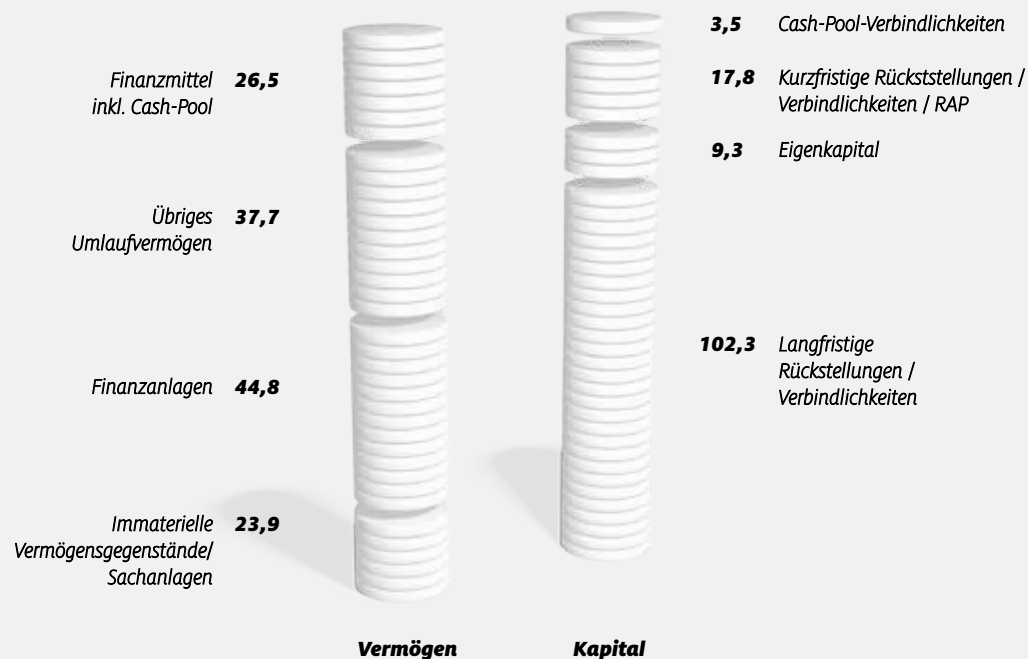
Die Kapitaleite weist insgesamt 102,3 Mio. EUR mittel- und langfristige Mittel aus, die sowohl das Anlagevermögen als auch Teile des Umlaufvermögens langfristig abdecken. Die hauptsächlich aus Pensionsverpflichtungen resultierenden mittel- und langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten betragen 77,0 % der Bilanzsumme. Der Anteil der kurzfristigen Zuschüsse, Rückstellungen, Verbindlichkeiten und des Rechnungsabgrenzungspostens beträgt 13,4 %, die Cash-Pool-Verbindlichkeiten 2,6 %, die Eigenkapitalquote beträgt 7,0 %.

## Bilanzstruktur

**Gesamt**

in €

**132,9 Mio. €**



Stand 31.12.2017

## III. Prognosebericht

Die kommenden Geschäftsjahre 2018 bis 2022 werden geprägt sein von der Neustrukturierung des Verkehrsmarktes im Verkehrsgebiet des Aachener Verkehrsverbundes (AVV). Mit Ende der Betrauungen der kommunalen Unternehmen im AVV zum Jahresende 2017 steht der AVV vor der Herausforderung, die Vergabe der Verkehrsleistung für die Zeit ab 2018 zu organisieren. Für die Stadt Aachen und die StädteRegion Aachen – somit also für das unmittelbare Bediengebiet der ASEAG – wurden wesentliche rechtliche und politische Maßnahmen bereits im Geschäftsjahr 2015 abgeschlossen. Die entsprechende Vorabkennzeichnung wurde Anfang 2016 im EU-Amtsblatt veröffentlicht, und im April 2017 erfolgte dann die formale Direktvergabe zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 an die ASEAG bis Dezember 2027. Rechtliche Einsprüche von Dritten gab es nicht, so dass die ASEAG das Leistungsvolumen von etwa 18,8 Mio. Nutzwagenkilometern pro Jahr im Vergabezeitraum als gesichert annehmen kann. Anders stellt sich die Situation in den übrigen Regionen des AVV dar. Hatte man zu Beginn des Geschäftsjahres 2016 auch für die anderen kommunalen Verkehrsunternehmen im AVV eine Direktvergabe durch die Aufgabenträger erwartet, stellt sich hier die Situation inzwischen deutlich differenzierter dar. Der Kreis Düren hat sich letztendlich für eine Ausschreibung der gesamten Verkehrsleistung im Kreis entschieden und dies im Rahmen einer Vorabkennzeichnung im Juli 2016 im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Da ein formales Vergabeverfahren nicht mehr bis zum Ende 2017 abgeschlossen werden konnte, erfolgt die Leistungserbringung im Jahr 2018 auf Basis einer Notvergabe an die bisherigen Inhaber der Liniengenehmigungen. Die Ausschreibungsunterlagen sind nun Anfang 2018 veröffentlicht worden. Ziel ist eine rechtssichere Vergabe ab Beginn 2019. Sollte es zu Störungen des Vergabeprozesses durch vergaberechtliche Rügen o. Ä. kommen, ist auch dieser Termin stark ge-

fährdet. Im Kreis Heinsberg ist es zwar wie erwartet zur Vorabkennzeichnung der geplanten Direktvergabe gekommen, doch wurde seitens möglicher Wettbewerber dagegen Klage eingereicht, so dass hier die letztendliche Entscheidung über die Vergabe noch vollkommen offen ist. Die zuständigen Richter haben einige Fragestellungen aus dem laufenden Verfahren dem EuGH zur Entscheidung vorgelegt. Im Ergebnis erfolgt die Leistungserbringung im Kreis Heinsberg ab 2018 vorerst ebenfalls auf Basis einer Notvergabe.

Nach dem Erreichen der gemäß Tarifvertrag vorgesehenen Mitarbeiteranzahl im Fahrdienst der ASEAG ist der Ausbau der Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH, Eschweiler, (ESBUS) zur Fahrbetriebstochter im Jahr 2016 abgeschlossen worden. Der bei Abgängen aus dem Fahrdienst der ASEAG vorgesehene Wechsel der ESBUS-Mitarbeiter in die ASEAG funktioniert planmäßig. Neueinstellungen im Fahrdienst erfolgen über die ESBUS. Nachdem sich durch die Möglichkeit zur Rente mit 63 dieser Austauschprozess in den letzten Jahren sehr dynamisch entwickelt hat, wird für die kommenden Jahre noch ein temporäres Verweilen auf dem hohen Fluktuationsniveau erwartet, bevor hier wieder Normalität eintritt. In den übrigen Funktionsbereichen der ASEAG werden keine signifikanten Veränderungen erwartet, so dass insgesamt von einem Personalbestand von ca. 536 Mitarbeiteräquivalenten im Jahr 2018 ausgegangen wird, der sich dann in den Folgejahren nur noch marginal reduzieren wird. Der Abgang älterer Mitarbeiter wird dabei durch die Gesetzgebung zur Rente mit 63 auch in den kommenden Jahren tendenziell beschleunigt. Dieser kostensenkenden Entwicklung des Personalabgangs von Mitarbeitern mit weitreichenden Besitzstandswahrungen gegenüber Neubeschäftigten wirkt entgegen, dass die Gewerkschaften weiterhin hohe Tarifforderungen stellen, auch wenn die nächsten Tarifverhandlungen, die den Tarifvertrag der ASEAG betreffen, erst für 2018 anstehen. Insgesamt wird von Personalkosten in Höhe von 37,7 Mio. EUR ausgegangen, wobei der Anstieg im Wesentlichen auf steigende Kosten der Altersversorgung zurückzuführen ist. Die Bedrohung aus dem Tariftrue- und Vergabegesetz NRW

(TVgG) für die aus der Fremdvergabe erzielten Kostenvorteile hingegen hat sich deutlich abgeschwächt, nachdem nunmehr neben dem kommunalen Spartenarifvertrag NRW auch der Tarifvertrag des privaten Omnibusgewerbes in Nordrhein-Westfalen zugelassen ist.

Nachdem 2016 die Gesetzesänderung zur Bewertung der Pensionsrückstellungen zu einer einmaligen Entlastung geführt hatte, werden die Ergebnisse der ASEAG vor Verlustübernahme durch die E.V.A. seit 2017 und in den kommenden Jahren aufgrund weiterer erheblicher Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen wieder belastet. Ursache hierfür sind im Wesentlichen weiter fallende Abzinsungssätze für die Bewertung der Pensionsrückstellungen, welche zu sehr hohen Zuführungen in der Handelsbilanz führen. Darüber hinaus kann sich eine zunehmende Lebenserwartung negativ auf das Gesamtergebnis auswirken. Bezüglich dieser Fünfzehntel-Regelung hat die ASEAG im Geschäftsjahr 2016 erstmals eine höhere Rückstellung als gesetzlich gefordert gebildet. Aufgrund einer geringeren notwendigen Zuführung zur verpflichtenden Pensionsrückstellung konnten 2017 stattdessen sämtliche nach BilMoG noch offenen Rückstellungsbeträge gebildet werden, so dass die Jahre ab 2018 entsprechend gegenüber der Fünf-Jahres-Planung entlastet werden.

Neben diesen Rahmenbedingungen werden steigende Umsatzerlöse, im Prinzip konstante Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (§ 11 a ÖPNVG-NRW) und Schwerbehinderte (§ 148 SGB IX), Zuschüsse für das Mobilitätsticket (Sozialticket) sowie die Entwicklung der Dieselpreise das Ergebnis beeinflussen. Dabei geht mit der Leistungsausweitung seit 2016 selbstverständlich eine adäquate Ertrags-, aber auch Kostensteigerung einher.

Das Niveau der Ausgleichszahlungen nach § 11 a ÖPNVG-NRW (Schülerbeförderung) hat sich seit dem Jahr 2013 stabilisiert und wird auch in den Folgejahren in etwa konstant bleiben, der Anstieg der Fördermittel ab 2016 ist ausschließlich auf die Übernahmen der Liniengenehmigungen zurückzuführen. Der Rückgang der

Schwerbehindertenquote hat bereits in der Vergangenheit dazu geführt, dass kein unternehmensspezifischer Zuschusssatz nach § 148 Abs. 5 SGB IX mehr erreicht werden konnte. Im Ergebnis ist die ASEAG somit bereits 2014 auf den Landessatz zurückgefallen. Mit Erreichen des Landessatzes wurden bisher keine nennenswerten weiteren negativen Entwicklungen aus diesem Zuschusssegment erwartet. Allerdings kam es im Jahr 2017 zu einer deutlichen Absenkung dieses Landessatzes von 3,80 % auf 3,54 %. Dieser Satz ist nunmehr auch für die Planung angesetzt, auch wenn der deutliche Rückgang des Landessatzes zeigt, dass hier gegebenenfalls doch noch Ertragsrisiken liegen.

Nachdem die Fahrgastentwicklung 2017 im Stammgebiet leicht rückläufig ist, erwartet die ASEAG auch nach Preisanpassungen in großen Teilen des Ticketsortiments für die kommenden Jahre ein moderates Fahrgastwachstum.

Für das Geschäftsjahr 2018 ist ein Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme von 30,8 Mio. EUR gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan geplant, wobei durch die unplanmäßig nach 2017 vorgezogenen BilMoG-Rückstellungen bereits heute eine Entlastung gegenüber der Planung 2018 zu verzeichnen ist.

Neben den Effekten aus den Pensionsverpflichtungen gilt grundsätzlich weiterhin, dass die allgemeinen Kostensteigerungen planmäßig im Wesentlichen durch Mehrerlöse gedeckt werden sollen; die Ergebnisverschlechterung resultiert daher weiterhin weniger aus inflationären Gesichtspunkten, sondern insbesondere aus erhöhten technischen und kundenseitigen Anforderungen, die sich in zunehmendem Aufwand widerspiegeln. Moderne Fahrgastinformationsmedien (z. B. dynamische Fahrgastinformationssäulen, Internet und App), zeitgemäße Vertriebsinfrastruktur (z. B. elektronisches Fahrgeldmanagement) und Fahrzeuge mit modernen Antriebsformen (Euro-6-, Hybrid- oder Elektrobusse) sind kapital- und/oder wartungsintensiv, ohne dass im verbliebenen Geschäft wesentliche Einsparungen generiert werden können. Dabei sich gegebene

nenfalls ergebende Mehrerlöse durch eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sind nur sehr schwer zu beziffern und daher wie in der Vergangenheit auch nicht Bestandteil der Planung.

Mögliche Kostensteigerungen im Bereich des Dieserverbrauchs sind in der Planung entsprechend enthalten. Aufgrund des Preisverfalls im Jahr 2015 – insbesondere zum Jahresende – liegt der derzeitige Einkaufspreis trotz eines inzwischen erneuten Anstiegs des Dieselpreises unter den Planansätzen, so dass an dieser Stelle zurzeit keine zusätzlichen Belastungen gegenüber der Wirtschaftsplanung erwartet werden. Der Verbrauch von Diesel, der durch Dieselswaps bis 2019 gesichert ist, ist unabhängig von der derzeitigen Marktpreisentwicklung.

Unterstützung erhält das Ergebnis durch das auch im Geschäftsjahr 2017 erfreuliche Beteiligungsergebnis der APAG, die 2017 ein Ergebnis von 2,5 Mio. EUR an die ASEAG abgeführt hat. Für die mittelfristige Zukunft erwartet die APAG weiterhin ein Ergebnis von ca. 2,1 Mio. EUR. Diese etwas moderatere Einschätzung der Ergebnissituation beruht im Wesentlichen darauf, dass sich im Geschäftsjahr 2015 die Notwendigkeit umfangreicher Sanierungsarbeiten in mehreren Parkhäusern herausgestellt hat und somit das Ergebnis über die kommenden Jahre entsprechend belastet wird. Dabei werden positive Effekte aus neuen Vertragsabschlüssen helfen, dieses Ergebnis zu erreichen. Aspekte wie das Parkhaus im Einkaufszentrum Aquis Plaza oder die zeitlich verzögert eingeführte Umweltzone in Aachen hatten vorerst scheinbar keinen spürbaren negativen Effekt auf das Parkaufkommen in Aachen, galten jedoch als weiter zu beachten. Zwischenzeitlich haben sich negative Effekte durch das Aquis Plaza eingestellt. Welche Auswirkungen die jetzt wohl doch noch kommende Pkw-Maut oder aber drohende Dieselfahrverbote haben, bleibt derzeit offen.

Der beschlossene mittelfristige Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2018 bis 2022 geht von einem negativen Ergebnis vor Verlustübernahme zwischen – 25,8 Mio. EUR und – 30,8 Mio. EUR aus. Grundsätzlich gilt auch

mittelfristig weiterhin, dass Erlössteigerungen einen Großteil der Kostensteigerungen auffangen werden. Analog zur Aussage im Hinblick auf das Geschäftsjahr 2018 werden auch die Geschäftsjahre bis 2022 durch erhebliche Zuführungen zu Pensionsrückstellungen belastet, wobei für das Jahr 2022 bereits von einem gegenüber den Vorjahren abgesenkten Zuführungsbetrag ausgegangen wird. Die in den früheren Mittelfristplanungen auf Basis des siebenjährigen Zinsdurchschnitts ab 2020 erwartete Entlastung aufgrund geringerer Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen wird aufgrund der Gesetzesänderung zur Bewertung der Pensionsrückstellungen im Jahr 2016 nunmehr erst für Zeiträume ab 2023 erwartet, für die derzeit noch keine Detailplanungen vorliegen.

Für die grundsätzliche Bewertung der Pensionsrückstellungen gilt jedoch auch zukünftig, dass ein gegenüber der Planung rasanteres Absinken des Zinssatzes derzeit als eher unwahrscheinlich angesehen wird, da das Zinsniveau bereits extrem niedrig ist. Aufgrund des starken Hebels des Zinssatzes auf die zu bildende Rückstellung für die Altersversorgung können jedoch bereits kleinste Zinsabweichungen zu Ergebnisveränderungen im siebenstelligen Bereich führen. Um die Abhängigkeit zumindest etwas zu reduzieren, hat die ASEAG im Jahr 2016 für neue Pensionsverpflichtungen den Durchführungsweg der Altersversorgung hin zur Unterstützungskasse AKREKA gewählt, wodurch andere bilanzielle Möglichkeiten entstehen. Mit zurzeit noch geringem wirtschaftlichem Effekt hat die ASEAG diese bilanzielle Gestaltungsmöglichkeit bereits genutzt und 2017 die Unterstützungskasse bis zum steuerlich zulässigen Höchstbetrag von 25 % überdeckt. An der Höhe der letztendlich zu leistenden Pensionszahlung ändert diese bilanzielle Gestaltungsmöglichkeit jedoch nichts.

Zur Erhaltung des erreichten hohen technischen Stands der Busflotte und zur Integration technischer Fortschritte beabsichtigt die ASEAG, im Jahr 2018 fünf Solobusse, vier Gelenkbusse mit der Euro-6-Abgasnorm und zwölf Elektrogelenkbusse anzuschaffen. Darüber hinaus steht die Auslieferung von zwei weiteren Elektrobussen aus

dem Jahr 2017 noch aus. Insgesamt gestaltet sich die für 2017 und 2018 eigentlich relativ gleichmäßig geplante Auslieferung und Inbetriebnahme der Elektrobusse der Firma Sileo derzeit sehr schwierig. Im Wesentlichen sieht hier die ASEAG die vollständige Zerstörung des deutschen Werks durch einen Brand als Ursache, aber auch ohne diesen elementaren Vorfall gestaltet sich die Zusammenarbeit mit dem Buslieferanten schwierig. Dabei liegen die Probleme weniger in den eigentlich als kritisch angesehenen Antriebskomponenten, sondern vielmehr in klassischen Baugruppen wie Türen, Drehgelenken u. Ä. Die Beschaffung von Elektrobusen wird dabei über das Kommunalinvestitionsförderungsgesetz gefördert, so dass für die ASEAG unter Berücksichtigung eines reduzierten Investitionsvolumens bei Dieselbussen keine Mehrkosten entstehen. Durch die Beschaffung der Elektrobusse soll nach dem Einsatz von einzelnen Elektrobusen im Testbetrieb nunmehr auch ein Test dieser Antriebsart im realen Betriebsablauf erfolgen. Darüber hinaus wird auch die Umrüstung von etwa 100 Dieselbussen mit SCRT-Filtern in Erwägung gezogen, sofern eine zusätzliche liquiditäts- und ergebnisneutrale Realisierung durch Dritt- und Fördermittel möglich wird. Nach einer solchen Umrüstung würden über 70 % der ASEAG-eigenen Busse die Kriterien der Schadstoffklasse Euro-6 erfüllen. Das Ziel eines umweltverträglichen ÖPNV bleibt somit weiterhin bestehen.

Durch die Teilnahme am Förderprojekt „Mobility Broker“ hatte die ASEAG im Jahr 2017 die technische Basis, um den Kunden ein multimodales Verkehrsangebot zu unterbreiten. So können Inhaber des ebenfalls 2017 eingeführten eTickets mit ihrer Chipkarte neben dem klassischen ÖPNV auch Car- und Bikesharing-Angebote nutzen. Im großen Umfang wird dies von der Stadt Aachen angenommen, die die neuen technischen Möglichkeiten unmittelbar für sich genutzt und neue Regelungen für Dienstgänge erlassen hat, in denen private Pkw nur noch als letzte mögliche Alternative angesehen werden. Darüber hinaus wird die technische Plattform über die Tochter ASEAG Reisen neben dem Vertrieb an Gelegenheitskunden auch zum Beispiel an andere Gebietskörperschaften oder Aufgabenträger-Organisationen an-

geboten. In der Region Aachen ist es weiterhin ein Ziel der ASEAG, die Vermarktung des ÖPNV auch im außersstädtischen Bereich voranzutreiben. Dabei kann das erste Betriebsjahr des bedarfsorientierten NetLiners in der Region Monschau nachfrageseitig als voller Erfolg angesehen werden. Ob und inwieweit es zu weiteren Ausweitungen dieser Betriebsart kommt, ist derzeit noch nicht final geklärt. Die geplante und seitens der Politik in den Gremien auch beschlossene Einführung im Aachener Süden verzögert sich zurzeit, da einige Bürger der Region ihr bekanntes ÖPNV-Linienangebot bevorzugen und die politische Diskussion neu angestoßen haben. Neben bedarfsorientierten Verkehren ist aber auch die mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 umgesetzte deutliche Verbesserung des Takts zwischen dem Eifelraum und der Stadt Aachen als eine Stärkung des ÖPNV in der Region anzusehen. Insgesamt geht damit ein leichter Anstieg der Nutzwagenkilometer auf ca. 18,8 Mio. Nutzwagenkilometer einher.

Die Zielsetzung eines ökologisch hochwertigen ÖPNV mit möglichst geringen Zugangshemmnissen liegt somit weiterhin im Trend der Branche und wird auch politisch zunehmend als ein Lösungsbaustein bei der Bewältigung von umweltpolitischen Fragestellungen angesehen. Wie in der Vergangenheit auch verfolgt die ASEAG insgesamt das Ziel, sich als kommunales Verkehrsunternehmen und zuverlässigen Dienstleister für Stadt und StädteRegion Aachen zu positionieren und diese Position zu einem umfassenden Mobilitätsdienstleister auszubauen.

Mit der förmlichen Betrauung der ASEAG, die durch ihre Aufgabenträger Stadt und StädteRegion Aachen im April 2017 erfolgt ist, ist die Basis geschaffen worden, um den Anforderungen der EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO 1370/2007) und des ÖPNV-Gesetzes NRW bis zum Jahr 2027 gerecht zu werden. Darüber hinaus bleibt es ein Ziel der ASEAG, sich den ökonomischen und ökologischen Anforderungen unserer Gesellschaft zu stellen und damit den spezifischen Anforderungen der Bürger der StädteRegion Aachen an einen nutzerorientierten

ÖPNV gerecht zu werden. Dabei gilt es für die ASEAG, sich im Spannungsfeld zwischen wirtschaftlichen Anforderungen und angebotsorientierten Zielen zu bewähren und das Vertrauen, das die politischen Vertreter mit der Direktvergabe der Leistung der ASEAG entgegenbringen, zu bestätigen.

Neben den vorstehend dargelegten Aktivitäten auf dem Weg zum umfassenden Mobilitätsdienstleister in der StädteRegion Aachen schließt die ASEAG nicht aus, sich zusammen mit einem Partner an der für nunmehr im Jahr 2018 erwarteten Ausschreibung für die Euregio-bahn (geplante Betriebsaufnahme nun voraussichtlich 2021) zu beteiligen, da dies verkehrlich viele Vorteile mit sich bringen würde. Allerdings haben sich seit den ersten Überlegungen vor einigen Jahren, sich an einer solchen Ausschreibung zu beteiligen, einige Änderungen eingestellt. So sind zum einen rechtliche Fragestellungen rund um die EU-VO 1370/2007 heute anders bzw. differenzierter zu beantworten und zum anderen hat sich auch die finanzielle Situation des Gesamtkonzerns verschlechtert. Vor diesem Hintergrund ist zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ausschreibung eine kritische Gesamtbetrachtung des Vorhabens durchzuführen.

Nachdem im Jahr 2016 sowohl bei den Beförderungserlösen als auch bei Fahrgastzahlen ganzjährig betrachtet Steigerungen verzeichnet werden konnten, kam es 2017 bei steigenden Beförderungserlösen zu leicht rückläufigen Fahrgastzahlen. Gründe hierfür sind fallende Schülerzahlen und ein weiteres Absinken der Schwerbehindertenquote, die die Fahrgastzahl statistisch beeinflusst. Für 2018 geht die ASEAG von steigenden Beförderungserlösen analog zur Tarifsteigerung aus, so dass 54,5 Mio. EUR erwartet werden. Welche Effekte die nunmehr für 2019 geplante Verkehrserhebung haben wird, ist derzeit nicht qualifiziert zu beurteilen.

Positive Effekte auf die Fahrgastzahlen werden aus den mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 umgesetzten Maßnahmen erwartet. So wurden beispielsweise die Eifelgemeinden durch einen Halbstundentakt besser

an das Oberzentrum Aachen angebunden und auch in einigen Bereichen der Stadt Aachen erfolgten Taktverdichtungen, die nunmehr unter dem Begriff „CityTakt“ vermarktet werden. Insgesamt erfolgte mit dem Fahrplanwechsel die Umsetzung der seitens der Nahverkehrspläne der Stadt Aachen bzw. der StädteRegion Aachen gemachten Vorgaben, die auch Bestandteil der Direktvergabe an die ASEAG sind.

## IV. Chancen- und Risikobericht

Unternehmerisches Handeln ist stets mit Chancen und Risiken verbunden. Aufgabe des Risikomanagements ist es, Risiken frühzeitig zu identifizieren, zu analysieren, zu bewerten und zu dokumentieren. Darauf basierend werden Maßnahmen zur Steuerung, Begrenzung und Minimierung der Risiken ergriffen. In die Analysen fließen die denkbaren externen Marktrisiken, operative Betriebsrisiken sowie finanzwirtschaftliche Risiken mit ein.

Um dies sicherzustellen, ist das Chancen- und Risikomanagementsystem konsequent in die bestehenden Steuerungs- und Controlling-Prozesse integriert. Im Rahmen der Unternehmenssteuerung werden allgemeine Markt- und Erlösriskien im Zuge der Überwachung der Entwicklung von Erlösen, Mengen und Kosten in der Planung, der Vorhersage für das Jahresergebnis und im Berichtswesen erfasst und gesteuert. Zusätzlich ist ein Risikomanagementsystem im Sinne von § 91 Abs. 2 AktG auf der Ebene der Konzernmutter implementiert, in das die ASEAG integriert ist und das alle weiteren Risiken erfasst. Berichte zum Risikomanagement erfolgen unmittelbar an den Vorstand.

Darüber hinaus fungieren die interne Revision und der Abschlussprüfer bei der Jahresabschlussprüfung als unabhängige Kontrollinstanzen. Zum 1. Januar 2010 ist eine konzernweite Unternehmensverfassung in Kraft

getreten. Diese sieht unter anderem Regelungen zum Wettbewerbsrecht, zur Antikorrupktion, zur Vermeidung von Interessenkonflikten, zum Datenschutz und zur Umsetzung der Verfassung vor. Wie in den Vorjahren wurden auch im Geschäftsjahr 2017 in allen Unternehmensbereichen regelmäßig systematische und vollständige Risikoehebungen vorgenommen. Im Rahmen der halbjährlichen Aktualisierung bzw. Überprüfung wurden alle wesentlichen Risiken identifiziert, analysiert, bewertet und dokumentiert, und zwar nach ihrer potenziellen Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit.

Ein weiter absinkender Abzinsungssatz für die Bewertung der Pensionsrückstellungen ist aufgrund von Zinsprognosen in die mittelfristige Wirtschaftsplanung eingeflossen. Dabei ist die im ersten Quartal 2016 eingetretene Umstellung zur Ermittlung des Abzinsungssatzes vom Sieben-Jahres-Durchschnitt auf einen Zehn-Jahres-Durchschnitt in der Zinsprognose berücksichtigt. Obwohl diese Gesetzesänderung im Geschäftsjahr 2016 einmalig zu einer erheblichen Entlastung gegenüber der Planung geführt hat, kann es in den Folgejahren dennoch durch sich weiter verändernde Rahmenparameter (Zinssätze/-prognosen, Versicherungstafeln u. Ä.) weiterhin zu erheblichen Belastungen des Ergebnisses durch Anpassungen der Pensionsrückstellungen kommen. Eine diesbezügliche bilanzielle Vorsorge ist handelsrechtlich nicht möglich, wurde jedoch nach aktuellem Kenntnisstand (Zinsprognosen) in der mittelfristigen Wirtschaftsplanung berücksichtigt. Im Hinblick auf den nach Art. 67 (1) Satz 1 EGHGB (BilMoG) über einen Zeitraum von maximal 15 Jahren zu bildenden Rückstellungsanteil, der sich aus der Neubewertung der Pensionsrückstellungen im Jahr 2010 ergeben hatte, wurde im Geschäftsjahr 2016 erstmals ein höherer Betrag als vom Gesetzgeber vorgeschrieben den Pensionsrückstellungen zugeführt. Dies erfolgte im Rahmen des Jahresabschlusses auch 2017, so dass ab dem Jahr 2018 abweichend von der Mittelfristplanung die Zuführung vorzeitig abgeschlossen ist. Aufgrund der hohen Unsicherheiten im Bereich Altersversorgung beinhalten die Planungen für die Geschäftsjahre bis 2022 jedoch ebenfalls noch Zuführungen aus diesem Bereich, die nicht

benötigt werden, wenn die Mittelfristplanung wie geplant eintritt. Insoweit wurde hier planerisch Vorsorge zur Risikominimierung getroffen. Um insgesamt die Abhängigkeit von der Zinsentwicklung der Pensionsrückstellungen zu reduzieren, hat die ASEAG den Durchführungsweg für neu zu schaffende Altersversorgung 2016 geändert. Die Durchführung durch die Unterstützungskasse AKREKA ermöglicht eine andere bilanzielle Darstellungsweise, ohne dass jedoch die letztendlich zu zahlende Altersversorgung in der Höhe dadurch beeinflusst wird.

Zusätzlich zu den Rückstellungen für die Altersversorgung hat die ASEAG aufgrund eines Rechtsstreits bezüglich der rechtssicheren Abschaffung der Freifahrten für „Neurentner“ im Jahr 2017 eine Rückstellung gebildet. Die Urteilsverkündung wird im Planungszeitraum erwartet.

Um den Bestandsschutz für die von der ASEAG erbrachten Verkehrsleistungen auch für eine nächste Periode von zehn Jahren zu erhalten, hatte die ASEAG bereits im Jahr 2014 damit begonnen, sich mit den Anforderungen, die mit der Umsetzung der VO 1370/2007 einhergehen, auseinanderzusetzen, und konnte im April 2017 die Vergabe an die ASEAG in Form einer gesellschaftsrechtlichen Weisung der Stadt Aachen an den E.V.A.-Konzern verzeichnen. Aufgrund fehlender Klagen besteht inzwischen Rechtssicherheit für die Direktvergabe an die ASEAG und somit Bestandsschutz bis Ende des Geschäftsjahres 2027.

Neben nunmehr für die ASEAG vorerst nicht mehr bestehenden Risiken aus der Verordnung VO 1370/2007 zur Direktvergabe ergab sich aus dem seit Mai 2012 in Nordrhein-Westfalen geltenden Tarifreue- und Vergabegesetz (TVgG-NRW), welches durch den Minister für Arbeit, Integration und Soziales im Herbst 2012 für den ÖPNV konkretisiert wurde, ein zusätzliches Kostenrisiko bei der Beauftragung der Subunternehmer. Nach Anpassung der hierzu gehörigen Verordnungen besteht nun nicht mehr das Risiko eines sprunghaften Kostenanstiegs bei den Subunternehmern aufgrund der ge-

setzlichen Rahmenbedingungen. Es bleibt jedoch das Risiko eines schleichenden, überproportionalen Kostenanstiegs in diesem Bereich, da der Tarifvertragspartner des Verbandes Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e.V. nunmehr die Gewerkschaft ver.di ist. Diese ist im Vergleich zum bisherigen Tarifvertragspartner „Christliche Gewerkschaft GÖD“ im Rahmen von Tarifverhandlungen sicher als durchsetzungsstärker einzustufen.

Aufgrund der positiven Entwicklung der Ergebnisse aus der Beteiligung an der Aachener Parkhaus GmbH (APAG) wird derzeit das Risiko einer erneuten Anpassung des Beteiligungswertes als eher gering angesehen. Deutlich rückläufige Ergebnisse in Jahren bis 2012 hatten im Jahresabschluss 2012 zu einer Korrektur des Beteiligungswertes geführt. Seitdem ist es der Geschäftsführung gelungen, die Ergebnisse zu stabilisieren. Da Schwankungen in der Auslastung der Parkhäuser aufgrund der eher geringen variablen Kostenanteile sich direkt in der Ergebnissituation widerspiegeln, gilt es, das Bewertungsrisiko der Beteiligung stets zu überwachen – das zurzeit niedrige Zinsniveau trägt dabei sicher ebenfalls zur Werthaltigkeit der Beteiligung bei.

Weitere wesentliche Risiken ergaben sich aus Umweltbelangen, die es erforderlich machen, dass die ASEAG schneller als geplant kostenintensive, schadstoffreduzierende oder umweltpolitische Maßnahmen einzuleiten hat. Die ersten Anzeichen, die im Jahr 2014 ergeben hatten, dass es zur Einführung einer Umweltzone in Aachen kommen wird, haben sich im Jahr 2015 dahingehend konkretisiert, dass nunmehr im Februar 2016 in Aachen und im Juni 2016 in Eschweiler eine Umweltzone eingeführt wurde. Weitere Verschärfungen der einzuhaltenden Umweltstandards drohen vor dem Hintergrund diverser anhängiger Gerichtsverfahren gegen deutsche Großstädte aufgrund der Nichteinhaltung der Höchstwerte im Bereich der Stickoxidbelastung – unter anderem auch gegen die Stadt Aachen. Als eine Maßnahme hat die ASEAG in enger Abstimmung mit der Stadt Aachen Elektrobusse in ihre Fahrzeugbeschaffungsstrategie aufgenommen. Dabei werden die Mehr-

kosten für die in den Jahren 2017 und 2018 zur Auslieferung anstehenden Elektrobusse vom Gesellschafter übernommen. Wie mit gegebenenfalls ab 2019 aus umweltpolitischen Gründen auf der politischen Agenda stehenden weiteren Elektrobusen umzugehen ist, ist derzeit vollkommen offen. Die ASEAG erwartet, dass ein wirtschaftlicher Betrieb im Vergleich zu Euro-6-Dieselsbussen dann noch nicht möglich sein wird, so dass Fördermittel oder weitere Mittel Dritter zur Verfügung stehen müssten, um einem solchen Wunsch nachkommen zu können. Dies gilt analog auch für eine mögliche Nachrüstung von ca. 100 Dieselsbussen der ASEAG mit SCRT-Filtern zur Abgasnachbehandlung, die im Ergebnis dazu führen, dass alle Busse die Euro-6-Abgasnorm einhalten würden.

Auch wenn sich die Zuschussituation gemäß der aktuellen Rechtslage im Bereich der Schülerbeförderung verbessert hat, bleibt ein wesentliches Risiko der ASEAG weiterhin die Abhängigkeit von Zuschüssen und Fördermitteln, die in der Regel auch keiner Dynamisierung unterliegen, und die damit verbundene Notwendigkeit, wegfallende oder stagnierende Zuschüsse durch andere geeignete Maßnahmen zu kompensieren. Im Geschäftsjahr 2013 ist die ASEAG bei der Schwerbehindertenquote früher als erwartet auf das gesetzliche Niveau zurückgefallen. Hierdurch hat sich das diesbezügliche zukünftige Risiko zwar erheblich reduziert, bleibt aber im Grundsatz bestehen, zumal der landesspezifische Zuschussatz 2017 gegenüber dem Vorjahr deutlich um 0,26 Prozentpunkte gefallen ist. Die Zuschussituation beim Mobil-Ticket hat sich gegenüber den Vorjahren aufgrund weiter erhöhter Verkaufszahlen bei rückläufigen Zuschusszahlungen je Ticket weiter verschlechtert. Diesem Effekt wurde 2016 und 2017 mit einer überdurchschnittlichen Tarifierung des Mobil-Tickets entgegengesteuert, die nicht zu einem Nachfragerückgang geführt hat. Ein erneuter überproportionaler Anstieg dieses Tickets war für 2018 politisch nicht durchsetzbar. Die fehlende gesetzliche Verankerung der Ausgleichszahlungen hat zur Folge, dass die Mittel jährlich erneut im Rahmen der Haushaltsplanung des Landes NRW zur Disposition stehen. Erste Haushalts-

entwürfe der neuen Landesregierung in NRW sahen einen stufenweisen Entfall der Mittel vor. Lediglich durch Intervention der Verkehrsverbände und diverser Sozialverbände konnten die Mittel für 2018 in voller Höhe gesichert werden. Die weitere Entwicklung dieser Zuschüsse bleibt formal offen, auch wenn seitens der Verkehrsverbände derzeit davon ausgegangen wird, dass das starke Auftreten für den Erhalt dieser Zuschüsse aus diversen Interessengruppen einen erneuten Versuch der Mittelkürzung durch die Landesregierung unwahrscheinlich erscheinen lässt.

Einnahmenseitig besteht darüber hinaus das Risiko, dass sich das Kundenverhalten ändert und beispielsweise Kunden mit einer netzweit gültigen Fahrkarte mehr als bisher das vorhandene Leistungsangebot anderer Verkehrsunternehmen im Aachener Verkehrsverbund (AVV) nutzen. Durch solche Veränderungen kann es im Rahmen der Anpassung der Einnahmenaufteilung infolge von Verkehrserhebungen bei unveränderten Gesamteinnahmen im AVV zu veränderten Einnahmenezuteilungen zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen kommen.

Weiterhin besteht ein wesentliches Risiko durch eine zunehmende Anzahl leistungsgeminderter Mitarbeiter, die insbesondere nicht mehr im Fahrdienst eingesetzt werden können.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind keine operativen Risiken bekannt, die zu einer Gefährdung einzelner Betriebsbereiche oder des gesamten Unternehmens führen könnten. Nach Überprüfung der Risikosituation kommen wir zu dem Ergebnis, dass wir ausreichend versichert sind und genügend bilanzielle Vorsorge getroffen haben.

Aufgrund der Betrauung bis 2027 durch die Stadt Aachen bzw. die StädteRegion Aachen ist der Fortbestand der ASEAG in Verbindung mit der Satzung des Aachener Verkehrsverbunds gesichert. Zurzeit nutzen die beiden Aufgabenträger den Ergebnisabführungsvertrag zwischen E.V.A. und ASEAG, um ihren Verpflich-

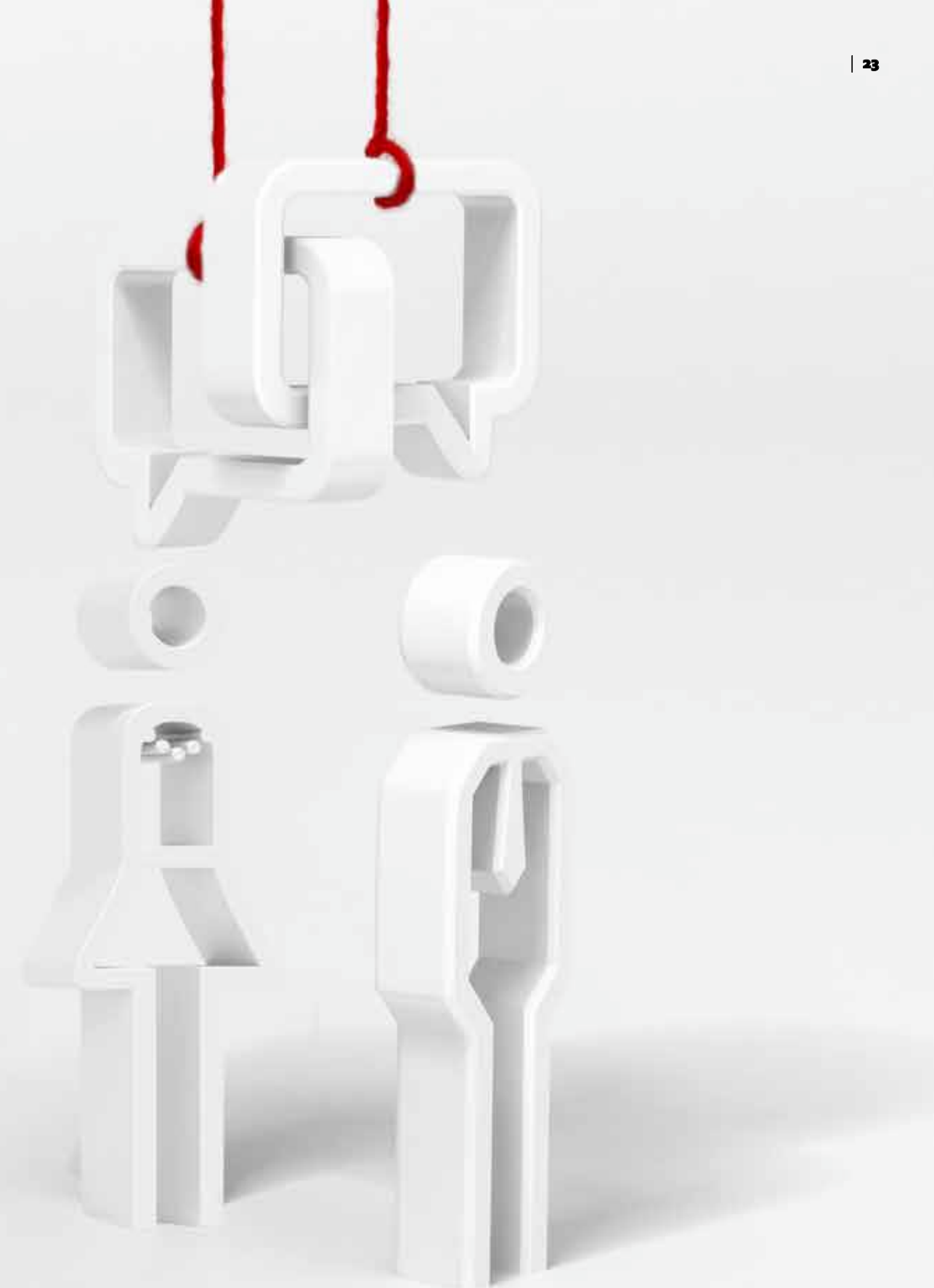
tungen nachzukommen. Sollte der Ausgleich gefährdet sein, ist die Geschäftsführung der E.V.A. gefordert, Maßnahmen zur Sicherstellung der Refinanzierung des ÖPNV, zum Beispiel unter Berufung auf den satzungsgemäßen Ausgleich im AVV, einzuleiten. Vor diesem Hintergrund hat sich die E.V.A. im Jahr 2016 mit der Stadt Aachen auf ein Finanzierungskonzept für die nächsten Jahre verständigt.

Insgesamt wird gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan mit einem negativen Planergebnis für 2018 vor Verlustübernahme in Höhe von 30,8 Mio. EUR gerechnet, welches bei Eintritt, insbesondere aufgrund der temporär erhöhten Belastung aus der Neubildung von Pensionsrückstellungen, als sehr kritisch angesehen wird.

Aachen, den 3. April 2018

Der Vorstand

Michael Carmincke



# Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2017 beschäftigte die ASEAG 556 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um sieben Mitarbeiter. 38 Eintritten standen 31 Austritte gegenüber.

Auch im Jahr 2017 wurden wieder umfangreiche Fahrer-schulungen durchgeführt. In allen Bereichen fördert die ASEAG ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und bietet ihnen Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen an.

Das betriebliche Gesundheitsmanagement der ASEAG hat auch im Jahr 2017 einige Aktivitäten für die Gesundheit und Fitness der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ASEAG organisiert. Fester Bestandteil sind unter anderem jährlich stattfindende Gesundheitstage, bei

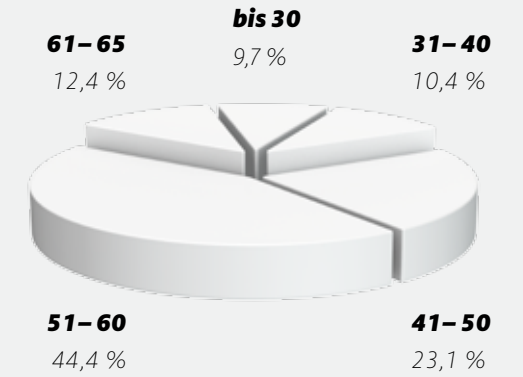
denen neben diversen Gesundheitschecks auch Informationen rund um das Thema Fitness, gesunde Ernährung etc. vermittelt werden.

Im Jahr 2017 konnte die ASEAG zwei Ausbildungsplätze im Rahmen einer dreieinhalbjährigen Berufsausbildung zum Kraftfahrzeugmechatroniker, Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik, und zwei Ausbildungsplätze als Fachkraft im Fahrbetrieb besetzen.

Erstmals wurde im Jahr 2017 ein Ausbildungsplatz als Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker, Fachrichtung Karosserieinstandhaltungstechnik, besetzt. Nach erfolgreich abgeschlossener Berufsausbildung wird den Auszubildenden in der Regel ein Arbeitsvertrag angeboten. Auch in den kommenden Jahren wird dieses Ausbildungsplatzangebot aufrechterhalten bzw. ausgeweitet.

## Altersstruktur 2017

in Lebensjahren



Stand 31.12.2017

## Auszubildende

### Gesamt



- 8** Kfz-Mechatroniker  
Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik
- 8** Fachkräfte im Fahrbetrieb
- 1** Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker  
Fachrichtung Karosserieinstandhaltungstechnik

Stand 31.12.2017

## Mitarbeiter nach Bereichen 2017

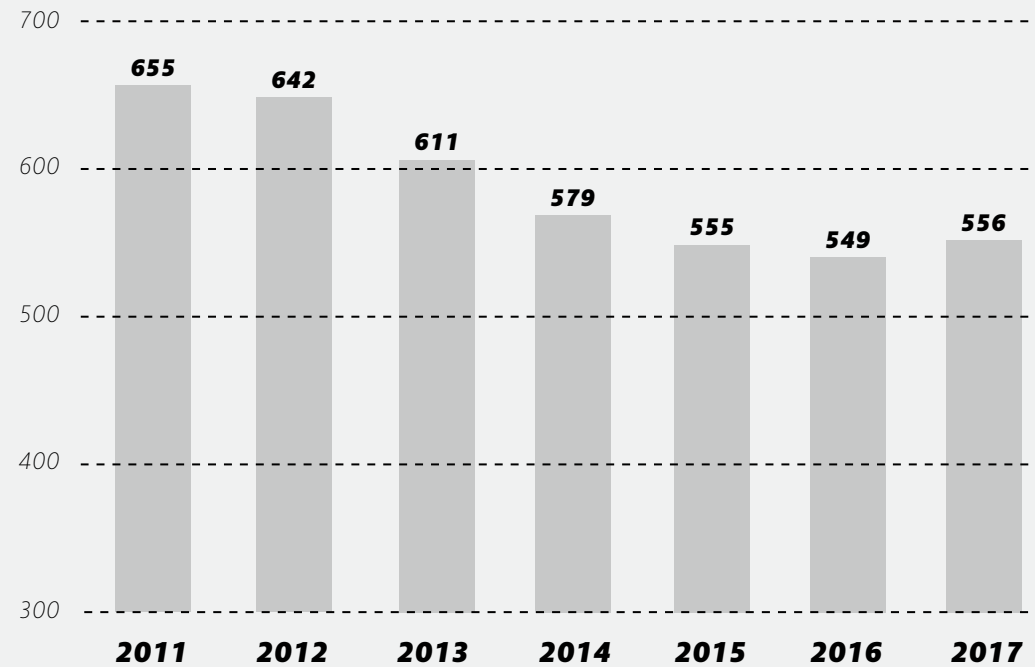
### Gesamt



- 340** Fahrdienst
- 98** Verkehrsverwaltung
- 44** Werkstatt
- 17** Auszubildende
- 57** Sonstige

Stand 31.12.2017

## Mitarbeiter gesamt



## Mitarbeiter gesamt

	2017	2016	2015	2014	2013
<b>Mitarbeiter gesamt</b>	<b>556</b>	549	555	579	611
Vollzeitkräfte	<b>475</b>	469	486	517	550
Teilzeitkräfte	<b>64</b>	61	52	48	42
Auszubildende	<b>17</b>	19	17	14	19

Stand 31.12.2017

# Tochtergesellschaften



## Aachener Parkhaus GmbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-AG: 100 %

Geschäftszweck: Bewirtschaftung von Parkflächen

2017: Umsatzerlöse 12.706.323 EUR / 31 Mitarbeiter

[www.apag.de](http://www.apag.de)

## Unterstützungskasse Akreka GmbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-AG: 100 %

Geschäftszweck: Unterstützungskasse für die aktiven und  
ehemaligen Betriebsangehörigen der ASEAG sowie für ihre  
Hinterbliebenen in sozialen Belangen



## Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-AG: 100 %

Geschäftszweck: Verkehrsunternehmen zur  
Personenbeförderung im öffentlichen Linien-  
verkehr und für alle damit verbundenen  
Dienstleistungen

2017: Umsatzerlöse 6.547.934 EUR / 150 Mitarbeiter



## ASEAG Reisen GmbH

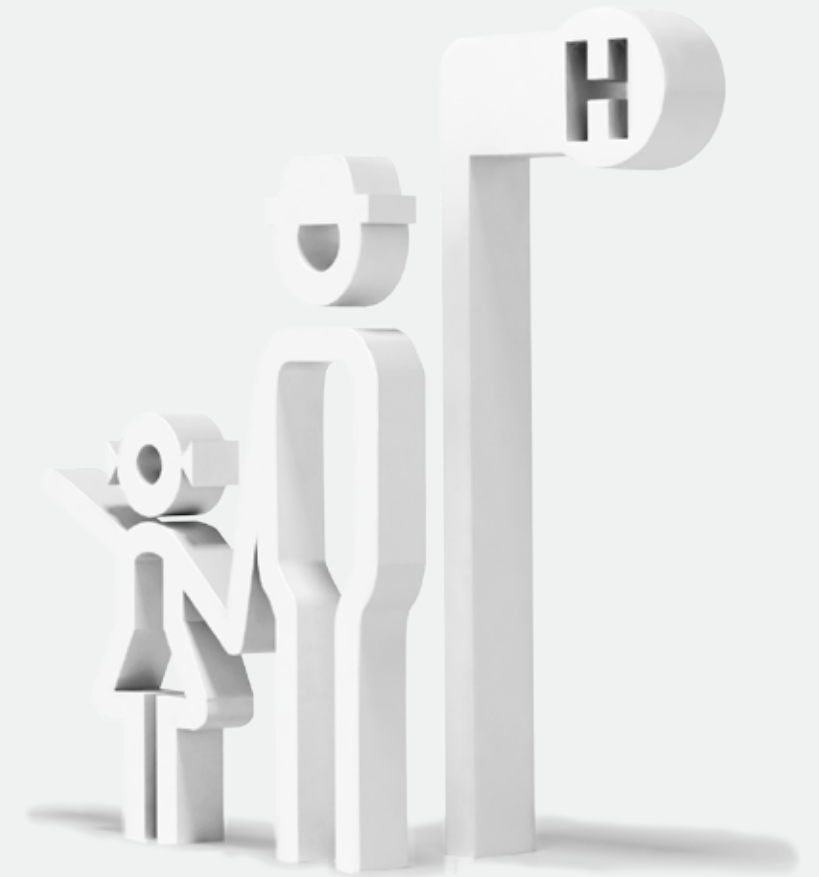
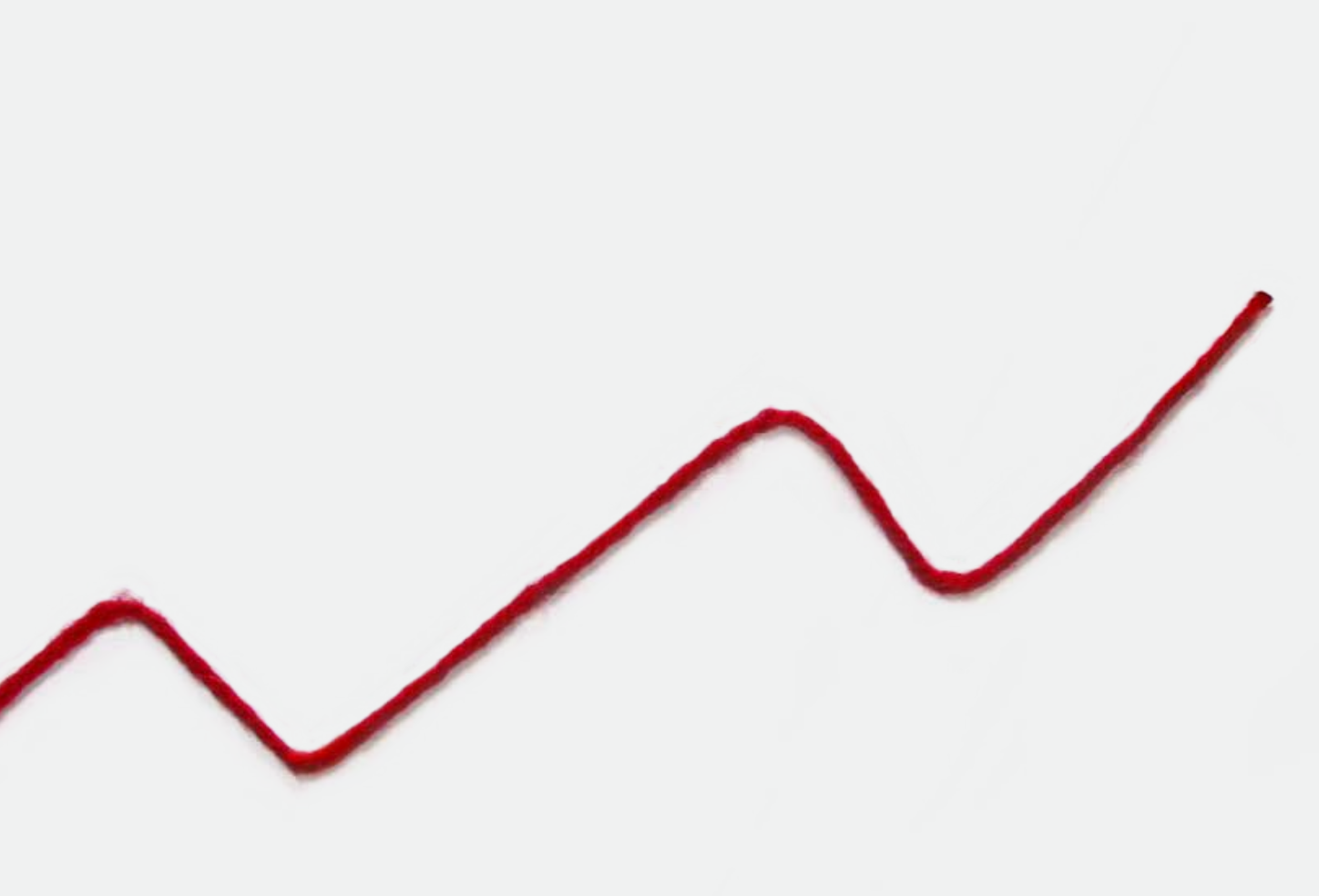
Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-AG: 100 %

Geschäftszweck: Reisebüro für Flug-, Bus-,  
Gruppen- und Firmenreisen

2017: Umsatzerlöse 1.823.745 EUR / 2 Mitarbeiter

[www.aseag-reisen.de](http://www.aseag-reisen.de)

# ***Jahresabschluss***





# Bilanz

Zum 31. Dezember 2017

## Aktiva

	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
		€	T€
<b>A. Anlagevermögen</b>	(1)		
<i>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</i>			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte		187.236,00	149
2. Geleistete Anzahlungen		6.940,00	33
		194.176,00	182
<i>II. Sachanlagen</i>			
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		3.386.675,64	3.242
2. Fahrzeuge für Personenverkehr		15.949.315,00	12.444
3. Technische Anlagen und Maschinen		1.015.617,00	900
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		2.621.486,00	1.468
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		698.501,69	1.321
		23.671.595,33	19.375
<i>III. Finanzanlagen</i>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		35.580.423,81	35.580
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		8.973.333,31	9.070
3. Beteiligungen		37.816,68	38
4. Sonstige Ausleihungen		275.128,77	308
		44.866.702,57	44.996
		<b>68.732.473,90</b>	<b>64.553</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
<i>I. Vorräte</i>			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		459.365,59	424
<i>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</i>	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		9.238.525,54	3.125
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		34.928.011,40	55.158
3. Sonstige Vermögensgegenstände		415.612,00	550
		44.582.148,94	58.833
<i>III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</i>		19.133.191,50	887
		<b>64.174.706,03</b>	<b>60.144</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>10.725,12</b>	<b>881</b>
		<b>132.917.905,05</b>	<b>125.578</b>

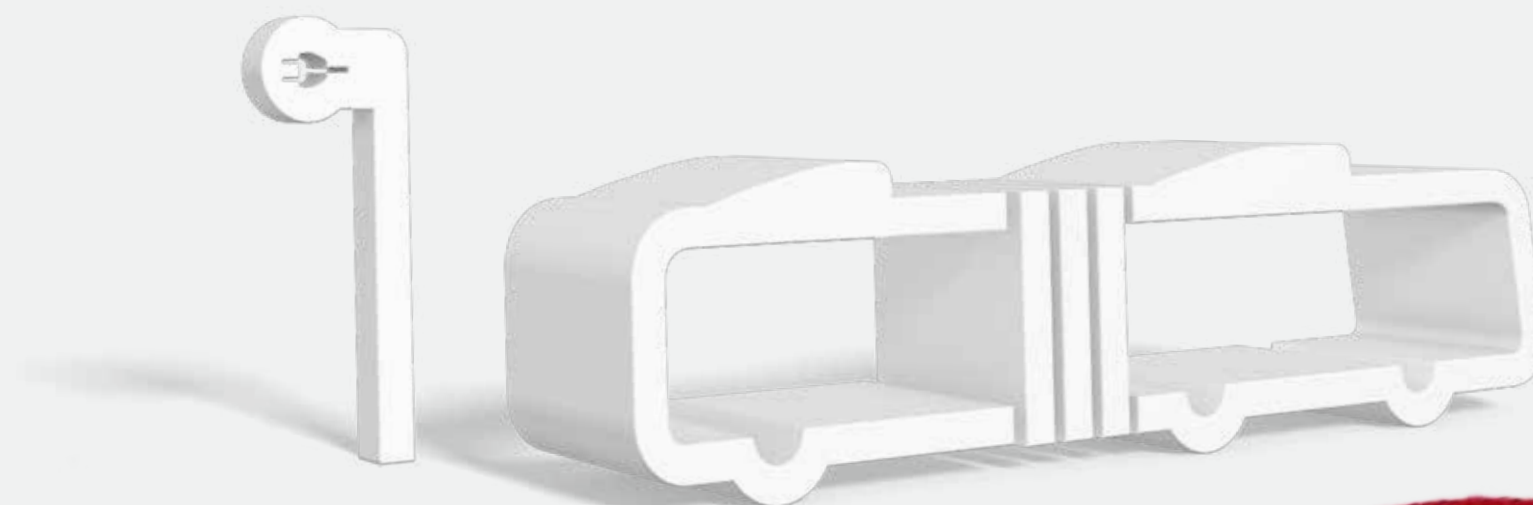
## Passiva

	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
		€	T€
<b>A. Eigenkapital</b>	(3)		
<i>I. Gezeichnetes Kapital</i>		6.021.120,00	6.021
<i>II. Kapitalrücklage</i>		3.311.281,49	3.311
		<b>9.332.401,49</b>	<b>9.332</b>
<b>B. Zuschüsse</b>		36.276,82	1.148
<b>C. Rückstellungen</b>	(4)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		101.141.022,00	92.328
2. Steuerrückstellungen		12.000,00	52
3. Sonstige Rückstellungen		4.246.862,93	3.806
		<b>105.399.884,93</b>	<b>96.186</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>	(5)		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		4.012.993,86	4.298
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		2.197.322,10	1.161
3. Sonstige Verbindlichkeiten		9.674.153,98	11.133
		<b>15.884.469,94</b>	<b>16.592</b>
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>2.264.871,87</b>	<b>2.320</b>
		<b>132.917.905,05</b>	<b>125.578</b>

## Gewinn-und-Verlust-Rechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

	Anhang	2017	2016
		€	T€
1. Umsatzerlöse	(6)	67.198.870,01	67.386
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		25.799,02	12
3. Sonstige betriebliche Erträge	(7)	1.902.329,53	1.214
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		7.969.821,20	8.476
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		37.927.172,56	36.857
		45.896.993,76	45.333
5. Personalaufwand	(8)		
a) Löhne und Gehälter		23.642.904,59	22.944
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		6.185.350,70	5.879
		29.828.255,29	28.823
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		3.024.586,12	2.799
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(9)	12.115.271,16	11.606
<b>Betriebsergebnis</b>		<b>- 21.738.107,77</b>	<b>- 19.949</b>
8. Erträge aus Beteiligungen		6.359,10	6
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	(10)	2.514.845,86	2.531
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(11)	129.030,88	107
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(12)	42.274,73	9
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		0,00	5
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme	(13)	129.978,78	115
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(14)	8.035.648,17	3.754
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>- 27.211.224,15</b>	<b>- 21.170</b>
15. Sonstige Steuern	(15)	88.237,71	105
16. Erträge aus Verlustübernahme		27.299.461,86	21.275
<b>Jahresüberschuss / Bilanzgewinn</b>		<b>0,00</b>	<b>0</b>



## Anhang für das Geschäftsjahr 2017

Die Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft (ASEAG) mit Sitz in Aachen, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Aachen unter HRB 124, ist eine große Kapitalgesellschaft im Sinne von § 267 Abs. 3 HGB.

Der Jahresabschluss der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft (ASEAG) wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften, den ergänzenden Bestimmungen des Einführungsgesetzes zum HGB (EGHGB) und des Aktiengesetzes sowie den ergänzenden Bestimmungen der Satzung erstellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen wurde bei der Erstellung beachtet. Die Gewinn- und Verlust-Rechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gegliedert.

94,9 % des Aktienkapitals der ASEAG befinden sich im Besitz des Mutterunternehmens Energieversorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung Aachen, Aachen, (E.V.A.). Die ASEAG stellt keinen eigenen Konzernabschluss sowie Konzernlagebericht auf, da die E.V.A. einen befreienden Konzernabschluss nach § 291 HGB aufstellt. Der Jahresabschluss der ASEAG wird in den Konzernabschluss der E.V.A. einbezogen, die den Konzernabschluss für den größten und kleinsten Kreis von Unternehmen aufstellt. Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht der E.V.A. (HRB 956) werden im elektronischen Bundesanzeiger offengelegt.

## Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten erfasst und planmäßig linear über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer von drei Jahren abgeschrieben.

Sachanlagen sind zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um Abschreibungen, bewertet. Kosten i. S. d. § 255 Abs. 2 Satz 3 HGB sind nicht einbezogen worden.

Die Abschreibungen werden planmäßig linear und – für Zugänge vor 2008 – degressiv entsprechend der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer der Anlagegüter vorgenommen. Für Zugänge ab 2008 wird ausschließlich nach der linearen Methode abgeschrieben. Die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern betragen bei Gebäuden und Bauten auf fremden Grundstücken zwei bis 90 Jahre, bei Fahrzeugen für Personenverkehr fünf bis zwölf Jahre, bei technischen Anlagen und Maschinen vier bis 20 Jahre, bei Betriebs- und Geschäftsausstattung drei bis 23 Jahre.

Geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten zwischen 60 EUR und 150 EUR wurden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben. Vermögensgegenstände zwischen 150 EUR und 1.000 EUR wurden in einen Sammelposten eingestellt und linear über fünf Jahre abgeschrieben.

Die Anteile an der APAG wurden im Jahr 2012 aufgrund dauernder Wertminderung um 6,0 Mio. EUR wertberichtigt. Die übrigen Finanzanlagen sind mit Ausnahme der Anteile an dem verbundenen Unternehmen Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen, (Akreka) zu Anschaffungskosten bewertet. Die unter den sonstigen Ausleihungen ausgewiesenen Wohnungsbaudarlehen werden hingegen auf den Barwert abgezinst.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind zu durchschnittlichen Einstandspreisen oder – unter Beachtung des Niederstwertprinzips – zu niedrigeren Tageswerten am Bilanzstichtag bewertet. Soweit erforderlich, erfolgen Wertminderungen für Überbestände.

Forderungen sind mit ihrem Nennwert bilanziert, wobei zu erwartende Ausfälle durch individuelle oder pauschale Bewertungsabschläge berücksichtigt wurden. Die sonstigen Vermögensgegenstände und die liquiden Mittel sind zum Nennwert bilanziert.

Latente Steuern werden für zeitlich sich in Zukunft voraussichtlich umkehrende Differenzen zwischen den handels- und steuerrechtlichen Bilanzansätzen gebildet, soweit dies nach § 274 HGB zulässig ist. Im Rahmen des Organschaftsverhältnisses mit der E.V.A. (Organträger) werden diese dort bilanziert.

Für die Pensionsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens vorgenommen. Dabei wurden unter Anwendung der Erleichterungsvorschrift des § 253 (2) Satz 2 HGB ein durchschnittlicher Marktzins aus den vergangenen zehn Jahren von 3,68 %, eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung von 2,0 % sowie eine Fluktuation von 0,0 % zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung beträgt 1,0 %. Zudem wurden die Sterbetafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Aus der Neubewertung der Pensionsrückstellungen zum 1.1.2010 ergab sich ein Unterschiedsbetrag in Höhe von 11.478 TEUR, der seitdem ratierlich aufgelöst wurde. Der hieraus resultierende Restbetrag zum 1.1.2017 in Höhe von 3.987 TEUR wurde den Rückstellungen im Berichtsjahr vollständig zugeführt. Der in den Rückstellungszuführungen enthaltene Zinsanteil inklusive des Effekts aus der Zinsänderung wird unter der Position Zinsen und ähnliche Aufwendungen ausgewiesen. Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB bei der Anwendung eines durchschnittlichen Marktzinses aus den vergangenen sieben Jahren (2,80 %) beträgt 13.104 TEUR.

Im Jahr 2016 wurde beschlossen, dass Neueinstellungen bei der ASEAG ab dem 1.1.2016 ihre Zusage zu einer betrieblichen Altersversorgung bzw. die daraus resultierenden Leistungen zukünftig direkt von der Tochtergesellschaft Akreka erhalten. Dazu wurde ein entsprechender Leistungsplan mit der Akreka erstellt, der die Grundlage für die spätere Versorgung darstellt. Die Bewertung erfolgt bei der Akreka nach § 4 d EstG. Die darüber hinaus bestehende mittelbare Pensionsverpflichtung gemäß § 28 Abs. (2) EGHGB beträgt zum Bilanzstichtag 91 TEUR.

Für die Jubiläumsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens vorgenommen. Dabei wurden ein Zinssatz von 2,80 % sowie eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung von 2,0 % zugrunde gelegt.

Für erkennbare Risiken und ungewisse Verpflichtungen sind nach vernünftiger kaufmännischer Vorsicht weitere Rückstellungen in Höhe des notwendigen Erfüllungsbetrages gebildet worden. Verbindlichkeiten werden in Höhe der notwendigen Erfüllungsbeträge angesetzt.

Rechnungsabgrenzungsposten wurden für Zahlungsvorgänge gebildet, soweit sie Aufwendungen bzw. Erträge des Folgejahres darstellen.

2017

## Entwicklung des Anlagevermögens

### Anschaffungs-/Herstellungskosten

	1.1.2017	Zugang	Abgang	31.12.2017
		Umbuchung=U		
	€	€	€	€
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>				
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte	2.000.975,47	382.618,49 U -187.862,38 1) -32.119,03 U	0,00	<b>2.195.731,58</b>
2. Geleistete Anzahlungen	32.859,30	6.199,73	0,00	<b>6.940,00</b>
	<u>2.033.834,77</u>	<u>168.836,81</u>	<u>0,00</u>	<u><b>2.202.671,58</b></u>
<b>II. Sachanlagen</b>				
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	12.244.298,93	368.767,31 65.499,48 U	0,00	<b>12.613.066,24</b>
2. Fahrzeuge für Personenverkehr	42.067.036,37	5.435.302,26 2)	1.122.709,60	<b>46.445.128,51</b>
3. Technische Anlagen und Maschinen	2.237.560,41	225.721,18 895.108,00 U	0,00	<b>2.463.281,59</b>
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.331.045,49	796.783,78 3) -1.311.106,94 U	55.216,85	<b>12.967.720,42</b>
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.320.810,08	688.798,55	0,00	<b>698.501,69</b>
	<u>69.200.751,28</u>	<u>7.164.873,62</u>	<u>1.177.926,45</u>	<u><b>75.187.698,45</b></u>
<b>III. Finanzanlagen</b>				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	41.580.423,81	0,00		<b>41.580.423,81</b>
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	9.069.999,98	0,00	96.666,67	<b>8.973.333,31</b>
3. Beteiligungen	37.816,68	0,00	0,00	<b>37.816,68</b>
4. Sonstige Ausleihungen	308.349,68	6.140,30 A	39.361,21	<b>275.128,77</b>
	<u>50.996.590,15</u>	<u>6.140,30 A</u>	<u>136.027,88</u>	<u><b>50.866.702,57</b></u>
		6.140,30 A		
	<u>122.231.176,20</u>	<u>7.333.710,43</u>	<u>1.313.954,33</u>	<u><b>128.257.072,60</b></u>

### Abschreibungen

	1.1.2017	Zugang	Abgang	31.12.2017
	€	€	€	€
	1.852.189,47	156.306,11	0,00	<b>2.008.495,58</b>
	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>
	<u>1.852.189,47</u>	<u>156.306,11</u>	<u>0,00</u>	<u><b>2.008.495,58</b></u>
	9.001.934,29	224.456,31	0,00	<b>9.226.390,60</b>
	29.622.941,37	1.995.581,74	1.122.709,60	<b>30.495.813,51</b>
	1.337.902,41	109.762,18	0,00	<b>1.447.664,59</b>
	9.862.971,49	538.479,78	55.216,85	<b>10.346.234,42</b>
	0,00			<b>0,00</b>
	<u>49.825.749,56</u>	<u>2.868.280,01</u>	<u>1.177.926,45</u>	<u><b>51.516.103,12</b></u>
	6.000.000,00			<b>6.000.000,00</b>
	0,00			<b>0,00</b>
	0,00			<b>0,00</b>
	0,00			<b>0,00</b>
	<u>6.000.000,00</u>	<u>0,00</u>	<u>0,00</u>	<u><b>6.000.000,00</b></u>
	57.677.939,03	3.024.586,12	1.177.926,45	<b>59.524.598,70</b>

### Buchwerte

	31.12.2016	31.12.2017
	€	€
	148.786,00	<b>187.236,00</b>
	32.859,30	<b>6.940,00</b>
	<u>181.645,30</u>	<u><b>194.176,00</b></u>
	3.242.364,64	<b>3.386.675,64</b>
	12.444.095,00	<b>15.949.315,00</b>
	899.658,00	<b>1.015.617,00</b>
	1.468.074,00	<b>2.621.486,00</b>
	1.320.810,08	<b>698.501,69</b>
	<u>19.375.001,72</u>	<u><b>23.671.595,33</b></u>
	35.580.423,81	<b>35.580.423,81</b>
	9.069.999,98	<b>8.973.333,31</b>
	37.816,68	<b>37.816,68</b>
	308.349,68	<b>275.128,77</b>
	<u>44.996.590,15</u>	<u><b>44.866.702,57</b></u>
	64.553.237,17	<b>68.732.473,90</b>

U = Umbuchung

A = Aufzinsung

1) nach Abzug von 257.490,00 € Investitionszuschüssen

2) nach Abzug von 2.153.857,91 € Investitionszuschüssen

3) nach Abzug von 1.348.006,80 € Investitionszuschüssen

## Erläuterungen zur Bilanz

### (1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel dargestellt.

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen betreffen Darlehen an APAG mit 4.640 TEUR (Vorjahr: 4.720 TEUR), an E.V.A. mit 4.300 TEUR (Vorjahr: 4.300 TEUR) und an ESBUS mit 33 TEUR (Vorjahr: 50 TEUR).

	Eigenkapital 31.12.2017 T€	Anteil am Kapital	Jahresergebnis 2017T€
Aachener Parkhaus GmbH, Aachen	1.911	100 %	0 <sup>1</sup>
ASEAG Reisen GmbH, Aachen	223	100 %	0 <sup>2</sup>
ESBUS Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH, Eschweiler	26	100 %	0 <sup>2</sup>
Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen	804	100 %	0 <sup>3</sup>

1) nach Gewinnabführung    2) nach Verlustausgleich    3) Eigenkapital inklusive Deckungsrücklage

### (2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten sonstige Forderungen gegen die Gesellschafterin E.V.A. in Höhe von 34.928 TEUR (Vorjahr: 55.761 TEUR) und resultieren hauptsächlich mit 27.299 TEUR (Vorjahr: 21.275 TEUR) aus dem Verlustausgleichsanspruch und mit 7.385 TEUR (Vorjahr: 34.116 TEUR) aus dem Cash-Pooling. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind unter anderem Steuerforderungen in Höhe von 80 TEUR (Vorjahr: 81 TEUR) enthalten. Bis auf eine Sicherheitsleistung für das Mietobjekt Kunden-Center in Höhe von 30 TEUR bestehen wie im Vorjahr keine weiteren Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände mit Restlaufzeiten von mehr als einem Jahr.

### (3) Eigenkapital

Die Aktien befinden sich zu 94,9 % im Besitz der E.V.A. und zu 5,1 % im Besitz der Stadt Aachen. Das gezeichnete Kapital von 6.021.120 EUR ist voll eingezahlt und war zum Bilanzstichtag eingeteilt in 2.352.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien.

### (4) Rückstellungen

Neben den gutachterlich ermittelten Pensionsrückstellungen sind darin erstmals Risiken infolge eines Arbeitnehmerprozesses bezüglich der Freifahrtdeputate in Höhe von 1,2 Mio. EUR enthalten. Die Steuerrückstellungen resultieren aus Umsatzsteuerrisiken aufgrund einer lohnsteuerlichen Betriebsprüfung. In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Risiken aus Personalverpflichtungen (1,9 Mio. EUR, Vorjahr: 1,9 Mio. EUR), Versicherungsumlagen (0,4 Mio. EUR, Vorjahr: 0,9 Mio. EUR) und unterlassenen Instandhaltungen (0,9 Mio. EUR, Vorjahr: 0,5 Mio. EUR) enthalten.

### (5) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren im Wesentlichen aus Lieferungen und Leistungen.

Restlaufzeiten	bis 1 Jahr T€	größer 1 Jahr T€	davon größer 5 Jahre T€	Summe 31.12.2017 T€	Summe 31.12.2016 T€
<b>D. Verbindlichkeiten</b>					
1. aus Lieferungen und Leistungen	4.013	0	0	<b>4.013</b>	4.298
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	2.197	0	0	<b>2.197</b>	1.161
3. Sonstige Verbindlichkeiten	9.580	93	0	<b>9.674</b>	11.134
– davon aus Steuern	270	0	0	<b>270</b>	266
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	36	93	0	<b>129</b>	218
	15.790	93	0	<b>15.884</b>	16.593

Die Vorjahresverbindlichkeiten gliedern sich wie folgt:

Restlaufzeiten	unter 1 Jahr T€	größer 1 Jahr T€	davon größer 5 Jahre T€	Summe 31.12.2016 T€
<b>D. Verbindlichkeiten</b>				
1. aus Lieferungen und Leistungen	4.298	0	0	<b>4.298</b>
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	1.161	0	0	<b>1.161</b>
3. Sonstige Verbindlichkeiten	11.012	121	0	<b>11.134</b>
– davon aus Steuern	266	0	0	<b>266</b>
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	97	121	0	<b>218</b>
	16.471	121	0	<b>16.593</b>

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Am Bilanzstichtag bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen im Wesentlichen aus Verträgen über Fahrzeuganmietungen. Die Verpflichtungen für Fahrzeuganmietungen bestehen in Höhe von 27,0 Mio. EUR p. a., davon 1,3 Mio. EUR gegenüber verbundenen Unternehmen. Die entsprechenden Verträge laufen in der

Regel ein bis fünf Jahre. Die ASEAG ist zur Leistung von Zuwendungen an ihre Unterstützungseinrichtung Akreka zur Vermeidung einer Unterdotierung der Deckungsrücklage verpflichtet. Für das Jahr 2017 betrug diese Zuwendung 0,42 Mio. EUR, so dass keine Unterdeckung besteht.



## Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

### (6) Umsatzerlöse

	2017 T€	2016 T€	+/- T€	
Verkehrseinnahmen	<b>53.485</b>	52.559	926	1,8 %
Zuschüsse	<b>7.836</b>	8.041	-205	-2,6 %
Aperiodische Erlöse	<b>714</b>	1.670	-956	
Sonstige Erlöse	<b>5.164</b>	5.116	48	0,9 %
	<b>67.199</b>	67.386	-187	-0,3 %

### (7) Sonstige betriebliche Erträge

Unter dieser Position werden unter anderem Erträge aus Anlagenabgängen in Höhe von 144.100 EUR (Vorjahr: 168.931 EUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 851.689 EUR (Vorjahr: 66.266 EUR), sonstige periodenfremde Erträge in Höhe von 2.293 EUR (Vorjahr: 23.876 EUR) sowie Zuschüsse in Höhe von 282.489 EUR (Vorjahr: 322.230 EUR) ausgewiesen.

### (8) Personalaufwand

Im Berichtsjahr sind Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 1.505.320 EUR (Vorjahr: 1.240.310 EUR) angefallen. Im Jahresmittel waren folgende Mitarbeiter beschäftigt:

	2017	2016	+/-
Mitarbeiter (Vollzeit)	<b>473</b>	473	0
Mitarbeiter (Teilzeit)	<b>64</b>	58	6
Mitarbeiter (gesamt)	<b>537</b>	531	6
Auszubildende	<b>15</b>	16	-1
Aushilfen	<b>6</b>	5	1

### (9) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Hierin sind mit 2.793.364 EUR (Vorjahr: 2.831.532 EUR) Verwaltungskosten der E.V.A. und mit 822.779 EUR (Vorjahr: 817.819 EUR) Leistungen der übrigen verbundenen Unternehmen enthalten. Die aperiodische Zuführung aus dem Bewertungsunterschied der Pensionsrückstellungen gemäß BilMoG betrug 3.987.090 EUR (Vorjahr: 2.900.000 EUR).

### (10) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Diese betreffen mit 2.514.846 EUR (Vorjahr: 2.502.405 EUR) ausschließlich die APAG.

### (11) Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Davon betreffen 112.955 EUR (Vorjahr: 87.135 EUR) Erträge von verbundenen Unternehmen.

### (12) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Hierin sind Zinserträge von verbundenen Unternehmen in Höhe von 38.444 EUR (Vorjahr: 3.146 EUR) enthalten.

### (13) Aufwendungen aus Verlustübernahme

Diese betreffen mit 123.455 EUR (Vorjahr: 115.150 EUR) die ASEAG Reisen GmbH und mit 6.523 EUR (Vorjahr: Gewinnabführung 28.794 EUR) die ESBUS GmbH.

### (14) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsaufwendungen enthalten Aufzinsungen aus Personalverpflichtungen in Höhe von 3.868.068 EUR (Vorjahr: 3.740.834 EUR) sowie erstmals den Zinseffekt aus der Zinsänderung bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 4.159.689 EUR, der bis dahin unter den Aufwendungen für Altersversorgung ausgewiesen wurde.

### (15) Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern resultieren im Wesentlichen aus Grundsteuern.

### Sonstige Angaben

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einem Jahresfestgehalt, einer erfolgsabhängigen Tantieme, Sachbezügen sowie sonstigen Nebenleistungen, insbesondere für Ausgleichszahlungen. Der Vorstand erhielt im Berichtsjahr eine Gesamtvergütung in Höhe von 264,0 TEUR, die sich wie folgt zusammensetzt:

Ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten im Berichtsjahr 333,9 TEUR, davon aus Pensionszahlungen 315,5 TEUR und sonstige Nebenleistungen in Höhe von 18,5 TEUR. Für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.670,6 TEUR.

Name	Festvergütung in €	Variabler Bezug *) in €	Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen in €	Insgesamt in €
Michael Carmincke	220.000,08	30.000,00	14.010,09	264.010,17

\*) Bei den variablen Bezügen sind Ausgleichszahlungen zur Altersversorgung in Höhe von 20 TEUR enthalten.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhalten für ihre Tätigkeit eine pauschale Aufwandsentschädigung gem. § 15 der Satzung, dabei erhält der Vorsitzende den 1,8-fachen und die stellvertretenden Vorsitzenden den 1,4-fachen Betrag. Darüber hinaus wird pro Sitzung und Teilnehmer ein Betrag von 100 EUR vergütet.

Die Angaben der im Geschäftsjahr erfassten Honorare nach § 285 Nr. 17 HGB erfolgen im Konzernanhang der E.V.A., Aachen.

<b>Mitglieder des Aufsichtsrates</b>	Gesamtbezüge in €
Heiner Höfken, Vorsitzender	4.900,00
Peter Timmermanns, 1. stellvertretender Vorsitzender	3.700,00
Leo Buse, 2. stellvertretender Vorsitzender	3.900,00
Gaby Breuer	2.900,00
Helmut Etschenberg	2.700,00
Wilfried Fischer	2.900,00
Hans-Albert Heinrich	2.900,00
Elisabeth Paul	2.900,00
Stefan Roebrocks	2.900,00
Alfred Sonders	2.800,00
Sascha Vogel	2.600,00
Werner Wingenfeld	2.900,00
	<b>38.000,00</b>

#### **Derivative Finanzinstrumente**

Von der ASEAG wurden im Geschäftsjahr Commodity-Swap-Geschäfte mit einem Nominalbetrag von 9.943.105 EUR zur Dieselpreisabsicherung der antizipierten Grundgeschäfte eingesetzt und entsprechende Bewertungseinheiten gebildet. Über einen Zeitraum von vier Jahren gleichen sich die Wertänderungen voraussichtlich vollständig aus, da Grund- und Sicherungsgeschäft die gleichen Nominalbeträge und Fristigkeiten haben und demselben Risiko ausgesetzt sind. Zur Abbildung der gebildeten Bewertungseinheiten wird die Einfrierungsmethode gewählt. Der beizulegende Zeitwert der Swap-Geschäfte beträgt zum Bilanzstichtag – 568.346 EUR nach bankeneigenen, proprietären

Bewertungsmodellen der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank AG, München, und der HSBC Bank plc, London, Großbritannien. Aufgrund der mit den antizipierten Dieselbezügen gebildeten Bewertungseinheiten der Swaps, die auf Basis der geplanten Nutzwagenkilometer ermittelt wurden, sind keine Rückstellungen für drohende Verluste aus den Swap-Geschäften zu bilden. Weiter wurden trotz derzeitiger negativer Marktwerte keine Drohverlustrückstellungen nach § 249 (1) Satz 1 HGB für die antizipierten künftigen Beschaffungsgeschäfte bilanziert, da nach IDW RS HFA 4.25 in dem Saldierungsbereich schwebender Geschäfte auch über das schwebende Geschäft hinausgehende konkrete wirtschaftliche Vorteile berücksichtigt werden dürfen.

## **Nachtragsbericht**

Es sind keine Vorgänge oder Ereignisse von besonderer Bedeutung eingetreten, die das im vorliegenden Abschluss vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft wesentlich beeinflussen.

## **Organe der Gesellschaft**

#### **Aufsichtsrat**

Heiner Höfken, selbstständiger Rechtsanwalt, Vorsitzender  
 Peter Timmermanns, Kreisgeschäftsführer DRK Kreisverband Herzogtum Lauenburg e. V., 1. stellv. Vorsitzender  
 Leo Buse, kaufmännischer Angestellter E.V.A., 2. stellv. Vorsitzender  
 Gaby Breuer, Hausfrau  
 Helmut Etschenberg, Städteregionsrat, StädteRegion Aachen  
 Wilfried Fischer, selbstständiger IT-Berater  
 Hans-Albert Heinrich, Busfahrer ASEAG  
 Elisabeth Paul, Designerin  
 Stefan Roebrocks, Betriebsratsvorsitzender ASEAG  
 Alfred Sonders, Bürgermeister Stadt Alsdorf  
 Sascha Vogel, Busfahrer ASEAG  
 Werner Wingenfeld, Dezernent Stadt Aachen

#### **Vorstand**

Michael Carmincke, Vorstand der ASEAG

## **Jahresergebnis**

Der Jahresverlust 2017 in Höhe von 27.299.461,86 EUR wurde aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der E.V.A. übernommen. Das Geschäftsjahr schließt daher ausgeglichen.

Aachen, den 3. April 2018

Der Vorstand  
 Michael Carmincke

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2017 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung gemäß § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Duisburg, den 3. April 2018  
 PKF FASSELLT SCHLAGE  
 Partnerschaft mbB  
 Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
 Steuerberatungsgesellschaft  
 Rechtsanwälte

gez. Jahn  
 Wirtschaftsprüfer

gez. Pentshev  
 Wirtschaftsprüfer

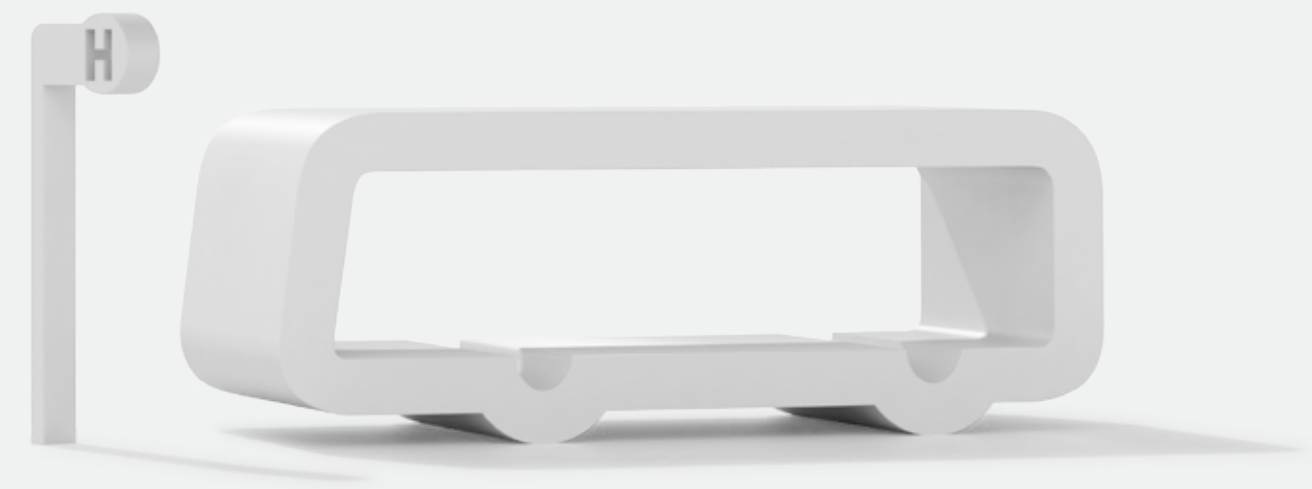
## Bericht des Aufsichtsrates

Wir haben während des Berichtsjahres die Geschäftsführung der Gesellschaft aufgrund schriftlicher und mündlicher Berichterstattung des Vorstandes überwacht. Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017 ist unter Einbeziehung der Buchführung sowie des Lageberichtes von der PKF FASSELLT SCHLAGE, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, geprüft worden. Der Bestätigungsvermerk wurde uneingeschränkt erteilt. Dem Ergebnis der Abschlussprüfung und dem Bericht des Vorstandes stimmen wir zu. Den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017 haben wir gebilligt. Er ist damit festgestellt.

Aachen, den 19. April 2018

Der Aufsichtsrat

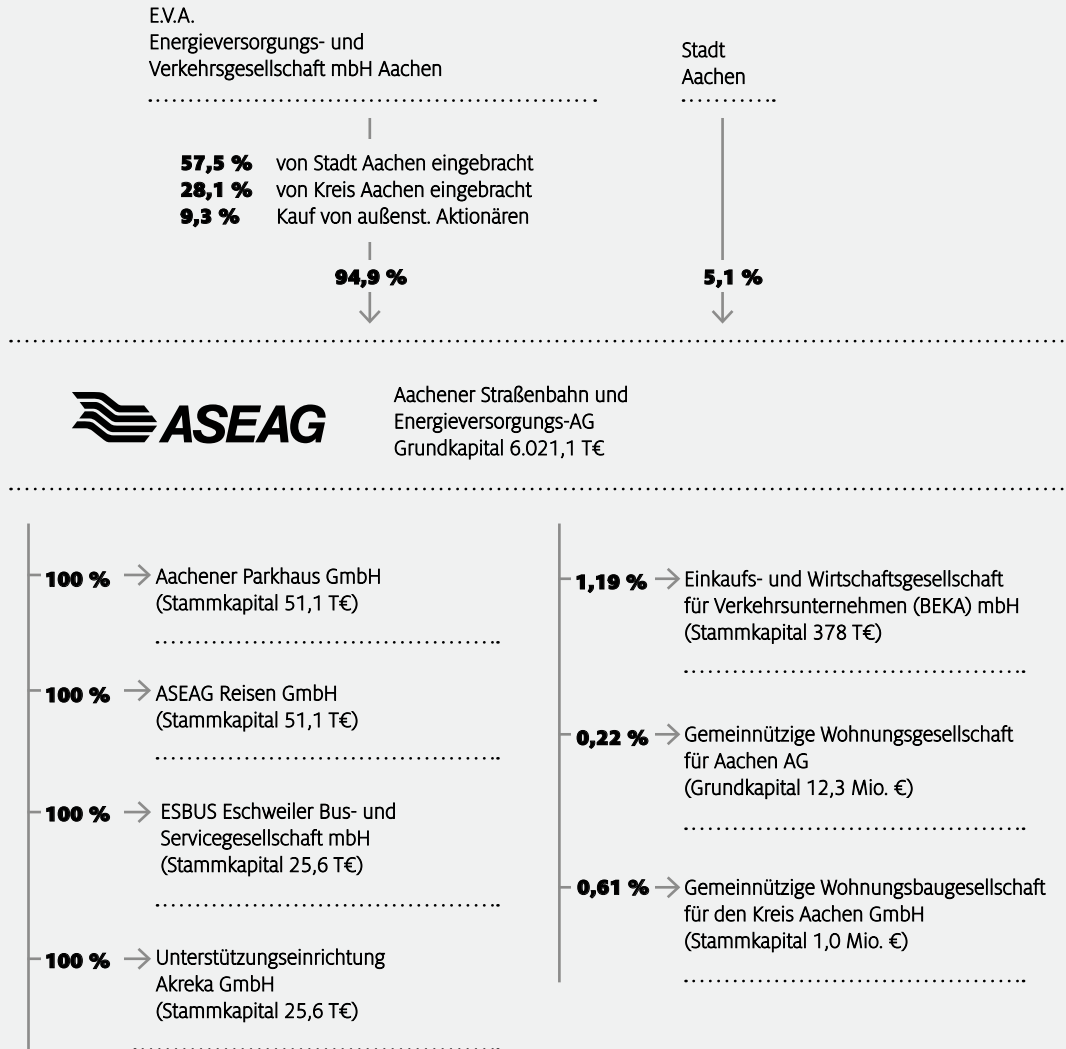
Heiner Höfken  
 Vorsitzender







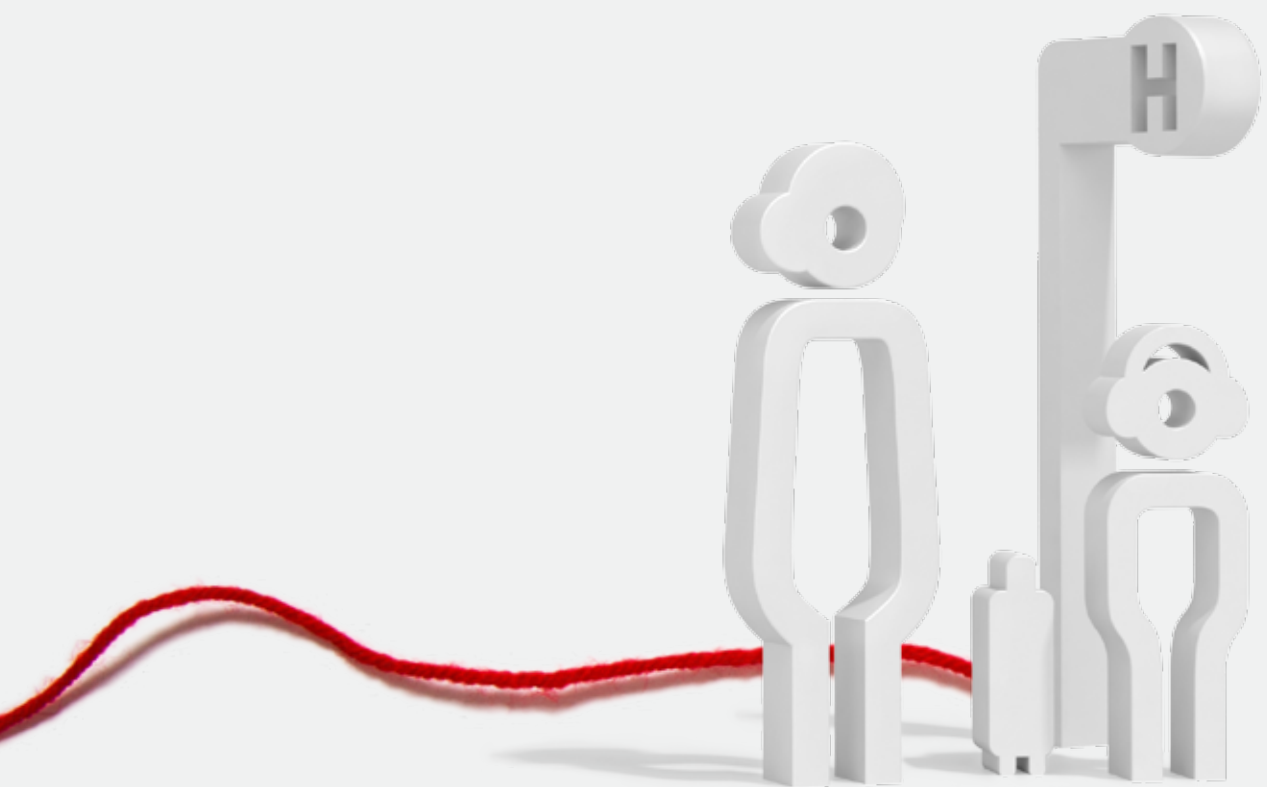
## Unternehmensstruktur und Beteiligungen



Stand 31.12.2017

### Finanzkalender 2018

19. April 2018    Aufsichtsratssitzung zur Feststellung des Jahresabschlusses
19. April 2018    Ordentliche Hauptversammlung



esog, de