

A decorative graphic consisting of a red string that forms a series of loops and curves, resembling a stylized signature or a calligraphic flourish. The string is thick and has a slightly textured appearance.

Geschäftsbericht 2018



Inhalt

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2018	4
I. Grundlagen des Unternehmens	5
<i>Geschäftsmodell des Unternehmens</i>	5
<i>Forschung und Entwicklung</i>	6
II. Wirtschaftsbericht	8
<i>Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen</i>	8
<i>Geschäftsverlauf</i>	10
<i>Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren</i>	11
<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>	14
<i>Ertragslage</i>	14
<i>Finanzlage</i>	17
<i>Vermögenslage</i>	18
III. Prognosebericht	19
IV. Chancen- und Risikobericht	23
Mitarbeiter	28
Tochtergesellschaften	30
Jahresabschluss	32
<i>Bilanz</i>	34
<i>Gewinn-und-Verlust-Rechnung</i>	36
<i>Anhang für das Geschäftsjahr 2018</i>	38
<i>Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze</i>	38
<i>Entwicklung des Anlagevermögens</i>	40
<i>Erläuterungen zur Bilanz</i>	42
<i>Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung</i>	44
<i>Nachtragsbericht</i>	47
<i>Organe der Gesellschaft</i>	47
<i>Jahresergebnis</i>	47
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	48
Bericht des Aufsichtsrates	51
Unternehmensstruktur und Beteiligungen	52
Finanzkalender 2019	52

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2018



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 erwarteten Veröffentlichung der Ausschreibung für die Euregiobahn zu beteiligen. Dies erfordert jedoch im Vorfeld eine gründliche Analyse der Auswirkungen. Neben der Einbeziehung der verkehrsrechtlichen Vorteile müssen die durch die Verordnung EU 1370/2007 neu geschaffenen rechtlichen Rahmenbedingungen mit in die Überlegungen einbezogen werden.

Mit der förmlichen Betrauung der ASEAG, die durch ihre Aufgabenträger Stadt und StädteRegion Aachen im April 2017 erfolgte, ist die Basis geschaffen worden, um den Anforderungen der EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU 1370/2007) und des ÖPNV-Gesetzes NRW bis zum Jahr 2027 gerecht zu werden. Darüber hinaus bleibt 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.

Zur Konkretisierung dieses Ziels gehört sicher auch, den zunehmenden Anforderungen an eine reduzierte Schadstoffemission gerecht zu werden und diese 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

Um technisch auf dem aktuellen Stand zu bleiben und bei Diskussionen mit Verkehrsexperten, Politik und Bürgern weiterhin als kompetenter Partner im Bereich des ÖPNV wahrgenommen zu werden und nicht zuletzt, um Möglichkeiten der Geschäftsfelderweiterung im Umfeld der derzeitigen Kernleistung auszuloten, beteiligt sich die ASEAG auch weiterhin an verschiedenen Forschungsprojekten, auf die nachfolgend eingegangen wird.

Interreg-Projekt I-AT Interregional Automated Transport

Seit dem 1. Januar 2017 ist die ASEAG Projektpartner in dem Interreg-Projekt I-AT Interregional Automated Transport. Die ASEAG leitet in diesem Projekt das Arbeitspaket „Living Lab Border-Shuttle Aachen–Vaals“. Zur Vorbereitung der grenzüberschreitenden Teststrecke zwischen dem Aachener Universitätsklinikum und Vaals für einen automatisierten ÖPNV-Shuttle wurde eine Streckenbewertung vorgenommen. Bewertet wurden einzelne Streckenabschnitte hinsichtlich ihrer jeweiligen Infrastrukturbeschaffenheit und der verkehrlichen Herausforderungen für den automatisierten Shuttle. Ziel ist es, ohne Veränderungen in der Straßeninfrastruktur eine Strecke zwischen Aachen und Vaals zu definieren, die ein automatisierter ÖPNV-Shuttle sicher befahren kann. Auf Basis dieser bewerteten Streckenabschnitte wurde im September 2018 auf niederländischer Seite und im November 2018 auf deutscher Seite das offizielle Genehmigungs- und Zulassungsverfahren gestartet. Bestandteil des Genehmigungsverfahrens ist, dass immer ein Fahrer in dem ÖPNV-Shuttle ist, der jederzeit die Führung des Fahrzeugs übernehmen kann. Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen CM Mission, der von einem niederländischen Unternehmen zu einem automatisierten Fahrzeug umgebaut wird. Verantwortlich für die Fahrzeugentwicklung ist das Arbeitspaket „Fahrzeugentwicklung“, in dem überwiegend niederländische Pro-

jektpartner vertreten sind. Die ASEAG ist nicht an der Fahrzeugentwicklung beteiligt. Jedoch ist die ASEAG intensiv in die Themenfelder Flottenmanagement, Sicherheitskonzept für die Fahrgäste sowie Klärung der rechtlichen und versicherungstechnischen Fragestellungen eingebunden.

Darüber hinaus wurde die Einbindung des automatisierten ÖPNV-Shuttles in den Mobility Broker vorbereitet. Ziel hierbei ist, dass der ÖPNV-Shuttle zum einen als Linie fährt und alle Haltestellen entlang der Route bedient, zum anderen aber auch im On-Demand-Verkehr getestet wird. In Vorbereitung befindet sich ebenfalls eine Nutzerakzeptanzanalyse, die die ASEAG gemeinsam mit dem Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität während der Pilotphase durchführen wird. Diese wird voraussichtlich im vierten Quartal 2019 starten.

Erlebniswelt Mobilität Aachen

Seit Mai 2018 ist die ASEAG Mitglied der Initiative Erlebniswelt Mobilität Aachen (EMA). Die Federführung der Initiative haben die Wirtschaftsförderung der Stadt Aachen und die e.GO Mobile AG übernommen. Mit Partnern aus Wirtschaft, Forschung und Kommunen werden gemeinsam Lösungen für die Mobilität der Zukunft entwickelt und implementiert. Die Akteure bilden zusammen ein urbanes Innovationsnetzwerk. Dabei sind vernetzte Technologien, wie beispielsweise das automatisierte Fahren, intermodale Reiseplanung, Digitalisierung, innovative Geschäftsmodelle, flexible Prozesse und eine sozioökologische Integration die Grundpfeiler für nachhaltige, intelligente und lebenswerte Städte.

Ein weiterer wichtiger Grundgedanke der Initiative ist die frühzeitige Partizipation der Aachener Bürger und Bürgerinnen. Zu diesem Zweck gab es im Dezember 2018 einen Pop-up-Store an einem zentralen Standpunkt in Aachen, wo sich die Bürger bereits aktiv über Workshops einbringen konnten. Informiert wurde über innovative Mobilitätsprodukte, wie beispielsweise den Mobility Broker oder E-Mobilität. Die ASEAG ist in mehreren Teilprojekten der EMA aktiv, wie Smart City Infrastructure, Living Lab Mobility on Demand, Business Model Innovations und Verkehrsmanagement 4.0.

Urban Air Mobility Initiative

Die MAHHL-Städte (Maastricht, Aachen, Hasselt, Heerlen, Lüttich) haben sich der von der Europäischen Kommission unterstützten „Urban Air Mobility“- (UAM-) Initiative angeschlossen, um die Mobilitätsprobleme von Grenzstädten anzugehen.

Die ASEAG hat ihre Mitarbeit an der Initiative mit einem Letter of Intent zugesagt, um innovative Mobilität in Aachen und der StädteRegion Aachen zu unterstützen und zu begleiten. Ziel der „Urban Air Mobility“-Initiative der Europäischen Innovationspartnerschaft „Smart Cities and Communities“ (EIP-SCC) ist es, praktische Anwendungsstudien zu Drohnen- und Lufttaxi-Technologien und deren konsequente Umsetzung zu beschleunigen. Geleitet wird die Initiative von Airbus S.A.S., unterstützt durch die Europäische Kommission. Zu den institutionellen Partnern gehören Eurocontrol und die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA). Die UAM-Initiative basiert auf einem stadtzentrierten Ansatz mit einer Vielzahl von Demonstrationsprojekten mit engagierten Smart Cities und Regionen. Durch die Zusammenarbeit verschiedener Mobilitätsakteure sollen konkrete städtische Luftmobilitätslösungen (innerstädtische und zwischenstädtische Mobilität) mit echtem Mehrwert entwickelt werden.

Elektronisches Fahrgeld Management (EFM)

Die im AVV abgestimmte EFM-Baustufe 2 befasst sich mit den Kundenswerpunkten „TICKETERwerb im Gelegenheitsverkehr“, „elektronisches Bezahlen“, „Digitalisierung der klassischen Vertriebssysteme, wie z. B. Ticketautomaten“, sowie Ausbau des „Online-Services“. Im Mai 2018 wurde daher mit der Erstellung der Leistungsbeschreibungen in unterschiedlichen Facharbeitsgruppen gestartet. Nachdem der Förderbescheid durch die Nahverkehr Rheinland GmbH (nvr) im November 2018 erteilt wurde, konnten die Vergabephasen starten. Die ASEAG wird als erstes Unternehmen im AVV alle erforderlichen Aufträge im ersten Halbjahr 2019 erteilen können.

nen. Danach startet die Realisierungsphase, bei der in Teilen jedoch Abstimmungen mit Verbundpartnern sowie Abhängigkeiten von anderen ASEAG-Projekten (z. B. neues digitales Funksystem) zu berücksichtigen sind.

Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme

Im Rahmen der Fördermaßnahme „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur setzt die ASEAG bis 2021 drei Teilprojekte um. Die Höhe der geplanten Gesamtausgaben beläuft sich auf ca. 5.947 TEUR, wovon 50 % durch den Fördermittelgeber durch Zuwendung abgedeckt werden.

1. Digitalisierung des Funksystems:

Das analoge Funksystem mit seiner veralteten ortsfesten Technik im Bediengebiet der ASEAG wird durch ein modernes digitales Funkverfahren, basierend auf dem Funkstandard DMR Tier 3, abgelöst. Zusätzlich zum bisherigen Ausbaubereich wird der Südraum mit erschlossen, um so das seit 2016 erweiterte Bediengebiet der ASEAG komplett abzudecken. Zurzeit werden die Anforderungen für eine europaweite Ausschreibung vorbereitet. Die Vergabe der gesamten Lieferung soll im November 2019 erfolgen.

2. Umrüstung der Fahrgastinformationsanzeiger auf LTE:

Die Fahrgastinformationsanzeiger der ASEAG werden derzeit über ein GPRS-Modem mit aktuellen IST-Fahrzeiten und Fahrplandaten versorgt. Ebenfalls erfolgt hierüber auch die softwareseitige Wartung. Hier ist ein Technologiewechsel auf den Übertragungsstandard LTE geplant, der sicherstellen soll, dass Wartung und Betrieb störungsfreier vorstättgehen. Die Umrüstung wird bis Ende 2019 abgeschlossen sein.

3. Einführung neuer Fahrzeugbordrechner

Im Jahr 2007 hatte die ASEAG ihre Fahrzeugflotte und die Fahrzeuge der Subunternehmer mit einem Kombigerät für den Ticketverkauf und Bordrechnerfunktio-

litäten ausgestattet. Diese Systeme werden nun durch modernere Fahrzeuggeräte ausgetauscht, die die Anforderungen an aktuellere Kommunikationstechniken erfüllen und den Ausbau des elektronischen Fahrgeldmanagements mit zusätzlichen Bezahlvarianten ermöglichen.

II. Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) hat in seiner Pressemitteilung zur wirtschaftlichen Lage in Deutschland im Jahr 2018 publiziert, dass sich die deutsche Wirtschaft mit einem Wachstum von 1,5 % weiterhin auf einem gegenüber den Vorjahren etwas schwächeren, jedoch noch immer soliden Wachstumskurs befindet.

Gründe für das geringere Wachstum liegen in einer global abgeschwächten Konjunktur sowie diversen Faktoren, wie dem Niedrigwasser auf wesentlichen Transportwegen (z. B. Rhein) durch die lange Dürreperiode, den Absatzproblemen der Automobilindustrie aufgrund der WLTP-Problematik (weltweit einheitliches Testverfahren

zur Bestimmung des Kraftstoffverbrauchs und der Abgasemissionen) und in dämpfenden Sondereffekten wie der Grippewelle oder Streiks.

Angesichts der guten Beschäftigungs- und Einkommensentwicklung stiegen die Konsumausgaben der privaten Haushalte im Jahr 2018 zwar spürbar um 1,0 %, aber doch deutlich weniger stark als deren real verfügbare Einkommen, die um 1,8 % zulegten. Nach den Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes ist die Sparquote der privaten Haushalte im Jahr 2018 um 0,4 Prozentpunkte angestiegen, was im Gegenzug die Konsumausgaben dämpfte.

Der VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) vermeldet in seiner Presseinformation vom 13. Februar 2019 einen erneuten Fahrgastrekord im Nahverkehr. Insgesamt nutzten im vergangenen Jahr 10,4 Milliarden Kunden Busse und Bahnen und sorgten damit im 21. Jahr hintereinander für ein Rekordergebnis bei den Verkehrsunternehmen. Dennoch zeigt sich laut VDV immer deutlicher, dass die Verkehrsunternehmen an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Vor allem der zunehmende Bedarf bei Modernisierung und Ausbau der Infrastrukturen ist ein Hemmnis für weiteres Wachstum. Für die Erneuerung von Strecken, Haltestellen und Bahnhöfen im städtischen ÖPNV fehlen inzwischen rund 5 Mrd. EUR. Mit Blick auf die umwelt- und klimapolitischen Ziele im Verkehrssektor, die gerade in den Städten und Ballungsräumen nur über ÖPNV-Wachstum zu erreichen sind, müssen zeitnah Lösungen gefunden werden.



Geschäftsverlauf

Mit dem Geschäftsjahr 2018 hat die ASEAG das erste Jahr abgeschlossen, das im rechtlichen Rahmen der Direktvergabe nach der EU 1370/2007 erbracht wird. Vertriebllich wirkten die Probleme, die mit der Einführung des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) im Jahr 2017 verbunden waren, noch ins Geschäftsjahr 2018 nach. Inzwischen konnten wesentliche Probleme bei der Systemeinführung beseitigt werden, aber noch immer läuft der Betrieb der Software für Großkunden nicht vollumfänglich wunschgemäß, so dass bisher keine finale Abnahme der Software erfolgt ist. Parallel dazu wurden aufgrund des Rahmenzeitplans zur EFM-Einführung im AVV erste Schritte eingeleitet, um auch Gelegenheitskunden zukünftig ins EFM einzubinden. Bei der Einführung des EFM hat die ASEAG alle Datenschutzanforderungen, die im Rahmen eines deutschlandweiten technischen Standards mit den Behörden abgestimmt sind, eingehalten. Insgesamt befindet sich die ASEAG mit der Umsetzung des EFM im Einklang mit den landespolitischen Zielen zur Digitalisierung des ÖPNV, die in der „ÖPNV-Digitalisierungsoffensive NRW“ des Verkehrsministeriums des Landes NRW niedergelegt sind.

Hinsichtlich Datenschutz trat ab Mai 2018 die europäische Datenschutzgrundverordnung (EU-DSGVO) in Kraft, die das Thema Datenschutz zu einem der führenden Medienthemen gemacht hat. In einem umfangreichen, konzernweiten Projekt wurden alle relevanten Prozesse untersucht und neue Verfahren hinzugefügt, um Vorgaben der neuen Verordnung fristgerecht erfüllen zu können. Das tatsächliche Auskunftsbegehren nach EU-DSGVO in den Folgemonaten war jedoch sehr gering.

Auf Seiten der Fahrzeugbeschaffung ist festzuhalten, dass die Lieferung der Elektrobusse auch im Jahr 2018 nicht wie geplant erfolgte. Vielschichtige Probleme auf Lieferantenseite verhindern bisher die Abnahme weiterer Busse. Vor diesem Hintergrund und der parallelen Entwicklung hin zu drohenden Dieselfahrverboten in der Stadt Aachen hat die ASEAG in enger Abstimmung

mit der Stadt Aachen ein erweitertes Investitionsprogramm aufgelegt, das für 2019 und 2020 jeweils die Lieferung von 24 Bussen der Euro-VI-Abgasnorm vorsieht. Hinzu kommen zwölf Elektrobusse und die Nachrüstung von insgesamt 98 Fahrzeugen mit SCRT-Filtern. Hierdurch wird die ASEAG ihren Beitrag zur Reduzierung der Stickoxide in Aachen leisten.

Aus aperiodischen und sonstigen Erträgen ergaben sich positive Ergebniseffekte in Höhe von etwa 0,9 Mio. EUR, insbesondere durch die Auflösung von Rückstellungen und einen Grundstücksverkauf.

Die Kosten für den Personaleinsatz liegen bei der ASEAG mit 29,3 Mio. EUR auf Planniveau. Die Kosten der Fahreranmietung von ESBUS fielen um ca. 0,3 Mio. EUR geringer als der Plan aus. Hierin spiegelt sich u. a. auch die schwierige Arbeitsmarktsituation wider, die dazu führt, dass ausscheidendes Fahrpersonal trotz intensiver Bemühungen nur mit einem Zeitverzug nachbesetzt werden kann. Dies wird auch zunehmend bei Subunternehmern zum Problem, da diese sich ebenfalls mit Kostensteigerungen im Personalbereich auseinandersetzen müssen.

Darüber hinaus ergab sich eine Ergebnisverschlechterung bei den Aufwendungen für Altersversorgung, die sich gegenüber dem Planansatz um 1,8 Mio. EUR erhöhten. Wesentliche Ursachen hierfür sind zum einen der Tarifabschluss im TV-N NRW 2018, der mit einer Laufzeit von 30 Monaten insgesamt drei Tarifierhöhungen berücksichtigt, die alle bei der Rückstellungsbildung zu beachten sind. Zum anderen wurden, für alle unerwartet, im Jahr 2018 die neuen versicherungsmathematisch relevanten Heubeck-Sterbetafeln veröffentlicht. Der mit einer Rückstellung im Jahresabschluss 2017 berücksichtigte Arbeitsgerichtsprozess bzgl. der Gewährung von Freifahrten für „Neurentner“ konnte zwar erstinstanzlich gewonnen, aber aufgrund der Urteilsbegründung bis zum Bilanzstichtag nicht aufgelöst werden, da die finale Rechtssicherheit bisher fehlt. Es wird davon ausgegangen, dass diese im Jahr 2019 erreicht werden kann.

Im Vergleich zum Wirtschaftsplan resultiert aus dem Ergebnis der ASEAG in Höhe von 31,2 Mio. EUR eine leichte Planüberschreitung von etwa 0,4 Mio. EUR. Auch wenn dies im Jahr 2018 insbesondere auf die Zuführung zur Rückstellung für Altersvorsorge zurückzuführen ist, muss davon ausgegangen werden, dass die Personalentwicklung in den kommenden Jahren einer der Hauptbelastungsfaktoren sein wird. Die Abweichungen ergeben sich im Wesentlichen aus folgenden Effekten:

Die Umsatzerlöse fielen insgesamt um 0,7 Mio. EUR höher aus. Neben einer Steigerung der Verkehrserlöse um 0,2 Mio. EUR lag dies vor allem an höheren Nebenerlösen, wie z. B. Fahrzeugvermietungen, Sonderverkehren und Leistungen für andere Verkehrsunternehmen.

Aus sonstigen Erträgen ergaben sich positive Ergebniseffekte in Höhe von 1,2 Mio. EUR. Davon betreffen 0,2 Mio. EUR Zuschüsse für die Umrüstung der Busse mit SCRT-Abgasfiltern, 0,4 Mio. EUR weitergeleitete Zuschüsse der Stadt Aachen aus der ÖPNV-Pauschale, 0,2 Mio. EUR Schadenersatzleistungen aufgrund verspäteter Buslieferungen sowie 0,3 Mio. EUR aus der Auflösung von Rückstellungen.

Die Aufwendungen für Fahrzeuganmietungen lagen im Wesentlichen aufgrund höherer Preisanpassungen mit 1,6 Mio. EUR über dem Planansatz. Auch bei unseren Subunternehmern machen sich sowohl die schlechte Arbeitsmarktsituation sowie höhere Fahrzeugqualitätsansprüche bemerkbar. Der Umfang der geplanten Fahrleistung wurde darüber hinaus um 2 % überschritten. Die Aufwendungen für Gebäudeinstandsetzungen reduzierten sich dagegen aufgrund von Terminverzögerungen um 0,7 Mio. EUR.

Im Berichtsjahr wurde die Betriebsvereinbarung „Stuttgarter Urteil“ abgeschlossen. Demzufolge müssen Wegezeiten in Dienstkleidung als Arbeitszeit vergütet werden. Die Aufwendungen für Löhne und Gehälter stiegen dadurch um 0,4 Mio. EUR, diese konnten allerdings durch eine geringere Mitarbeiteranzahl kompensiert werden.

Die Aufwendungen für Altersversorgung lagen inklusive Zinsanteil um 2,4 Mio. EUR über dem Planansatz. Dadurch dass der Tarifabschluss gleich drei Lohnsteigerungen für die nächsten Jahre beinhaltete (3,19 %, 3,09 %, 1,06 %), musste dies bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2018 in voller Höhe berücksichtigt werden. Dies hatte deutliche Auswirkungen, da in der Planung lediglich von einer 2 %igen Lohnsteigerung p. a. ausgegangen worden war. Darüber hinaus wurden neue Sterbetafeln veröffentlicht, die die Bewertung der Pensionsrückstellungen ebenfalls negativ beeinflussten.

Aufgrund von Investitionsverschiebungen fielen die Abschreibungen um 0,5 Mio. EUR geringer aus.

Die ursprünglich geplanten außerordentlichen Aufwendungen bezüglich Pensionsrückstellungen infolge der BilMoG-Einführung konnten bereits im Jahresabschluss 2017 vorgezogen werden. Daher verbessert sich das Ergebnis um 0,8 Mio. EUR.

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
- Anzahl beförderte Personen
- Anzahl Mitarbeiter
- Jahresergebnis

Die nachfolgende Tabelle zeigt die vier Leistungsindikatoren – teilweise mit ergänzenden Informationen:

	Wirtschaftsplan	Jahresabschluss	+/-
<i>Nutzwagenkilometer eigene Leistung inkl. ESBUS in tausend</i>	9.376	9.168	-208
<i>Nutzwagenkilometer angemietete Leistung o. ESBUS in tausend</i>	9.489	9.678	189
	18.865	18.846	-19
<i>Beförderte Personen in tausend</i>	71.425	71.118	-307
<i>Beförderungserlöse (T€)</i>	54.515	54.674	159
<i>Zuschüsse (T€)</i>	8.462	8.409	-53
<i>Kosten Treibstoff (T€)</i>	-5.747	-5.805	-58
<i>Kosten Busanmietungen inkl. ESBUS (T€)</i>	-28.187	-30.025	-1.838
<i>Mitarbeiteräquivalente (ESBUS)</i>	134	126	-8
<i>Kosten Fahreranmietungen (ESBUS) (T€)</i>	-5.642	-5.313	329
<i>Mitarbeiteräquivalente, eigene</i>	542	537	-5
<i>Kosten Personal (T€)</i>	-31.675	-33.446	-1.771
<i>darin enthalten:</i>			
<i>Kosten Altersversorgung (T€)</i>	-2.352	-4.131	-1.779
<i>Zinsaufwendungen im Wesentl. Altersversorgung (T€)</i>	-9.739	-10.351	-612
<i>Sonstige Aufwendungen für Altersversorgung infolge der BilMoG-Einführung (T€)</i>	-765	0	765
<i>Ergebnis ASEAG (T€)</i>	-30.826	-31.174	-348
<i>darin enthalten:</i>			
<i>Ergebnis APAG (T€)</i>	2.098	2.112	14
<i>Ergebnis ASEAG Reisen (T€)</i>	6	-203	-209
<i>Ergebnis ESBUS (T€)</i>	20	14	-6

Stand 31.12.2018



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. Juni 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.

Ertragslage

Die ASEAG hat das Geschäftsjahr 2018 mit einem Fehlbetrag vor Verlustübernahme von 31,2 Mio. EUR abgeschlossen. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Ergebnisverschlechterung von 3,9 Mio. EUR. Davon resultieren insgesamt 5,2 Mio. EUR aus höheren Zuführungen zu Pensionsrückstellungen, die sich sowohl im Personalaufwand als auch im Zinsaufwand widerspiegeln. Allerdings reduzierten sich die sonstigen Aufwendungen, da hierin im Vorjahr eine außerordentliche Zuführung zu Pensionsrückstellungen aus der BilMoG-Einführung in Höhe von 4,0 Mio. EUR enthalten war.

Aufgrund der Tarifierhöhung von nominal 1,9 % stiegen die Verkehrseinnahmen im Vergleich zum Vorjahr um 1,7 Mio. EUR. Die Nebenerlöse, wie z. B. Fahrzeugvermietungen, Sonderverkehre und Leistungen für andere Verkehrsunternehmen, erhöhten sich um 0,5 Mio. EUR.

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen insgesamt um 0,4 Mio. EUR auf 2,3 Mio. EUR. Hierin sind der Ertrag aus dem Verkauf eines Grundstücks in Höhe von 0,5 Mio. EUR sowie die um 0,4 Mio. EUR höheren Zuschüsse enthalten. Die Erträge aus Rückstellungsaufösungen lagen um 0,5 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert.

Verkehr 2018



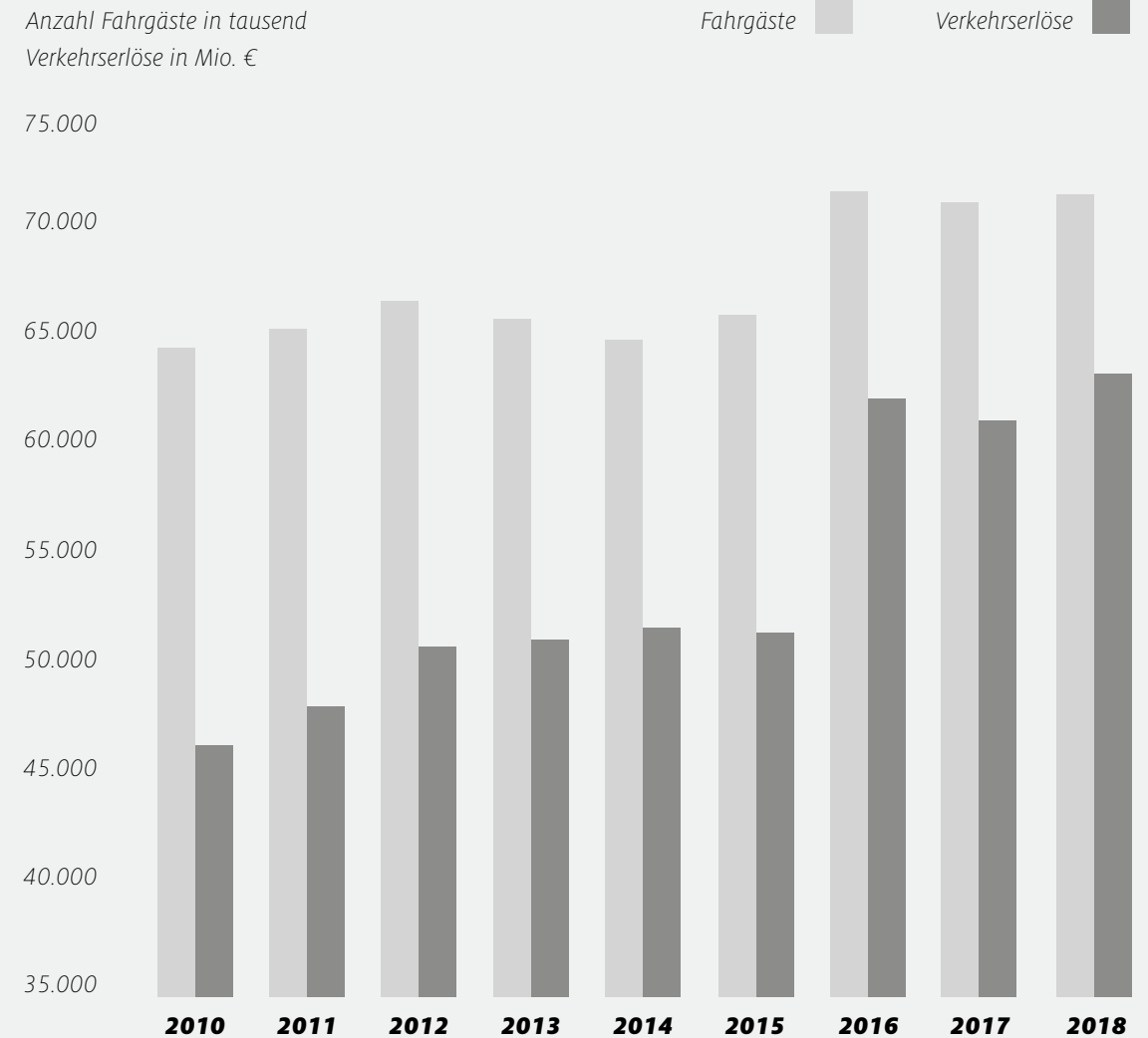
479 **233** eigene Fahrzeuge
Gesamt **246** angemietet mit Fahrer

Linien	101
Linienlänge in km	1.845,5
Wagenkilometer in 1000	20.389
Personenkilometer in Mio.	396,8
Platzkilometer in Mio.	1.523
Fahrgäste in 1000	71.118

Stand 31.12.2018

Fahrgäste und Verkehrserlöse

Anzahl Fahrgäste in tausend
 Verkehrserlöse in Mio. €

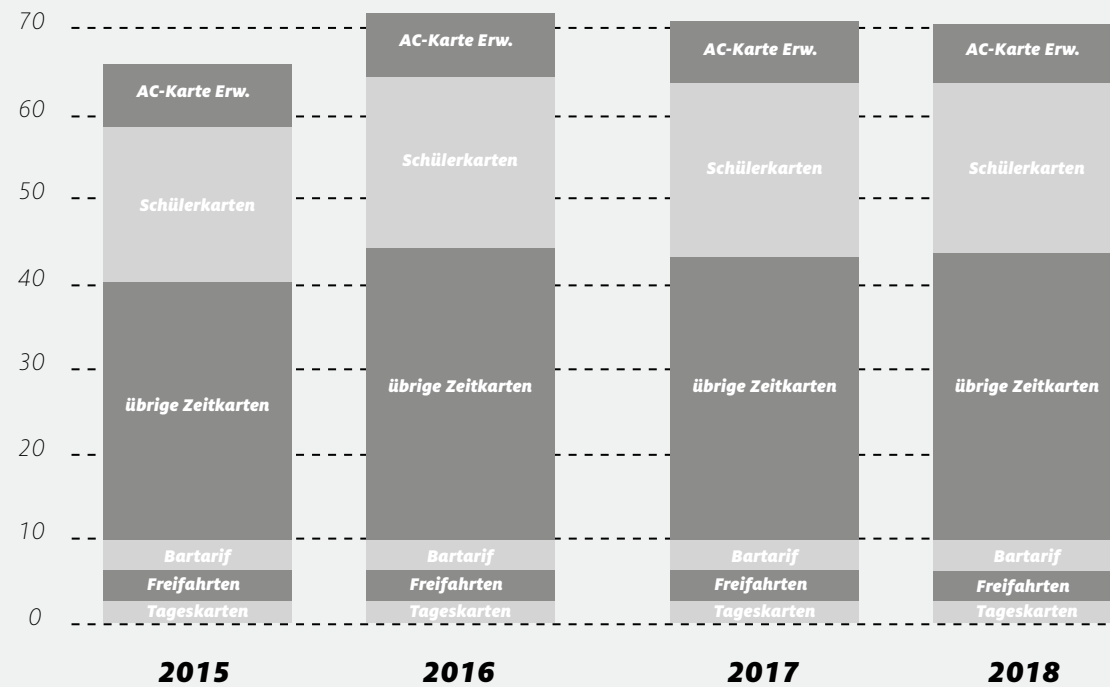


Stand 31.12.2018



Fahrgäste

in Mio.



Stand 31.12.2018

Die Materialaufwendungen erhöhten sich um 3,2 Mio. EUR auf 49,1 Mio. EUR. Dies lag im Wesentlichen an gestiegenen Kosten für Fahrzeuganmietungen aufgrund von Preisanpassungen sowie einer gestiegenen Fahrleistung von rund 445.000 Nutzkilometern beziehungsweise 4,6 %.

Der Personalaufwand erhöhte sich ohne Altersversorgung insgesamt um 1,0 Mio. EUR. Neben der Tariflohn-erhöhung wirkte sich auch die durchschnittlich gestiegene Anzahl von Mitarbeiteräquivalenten von 533 auf 537 aus. Im Berichtsjahr wurde darüber hinaus die Betriebsvereinbarung „Stuttgarter Urteil“ abgeschlossen. Demzufolge müssen Wegezeiten in Dienstkleidung als Arbeitszeit vergütet werden. Dies belastet das Geschäftsjahr zusätzlich mit 0,4 Mio. EUR.

Die Aufwendungen für Altersversorgung liegen um 2,6 Mio. EUR über denen des Vorjahres. Dabei wirkt sich u. a. die Einführung neuer Sterbetafeln bei der Bewer-

tung der Pensionsrückstellungen negativ auf das Ergebnis aus. Die Abschreibungen stiegen infolge höherer Investitionstätigkeiten um 0,4 Mio. EUR.

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurde im Vorjahr eine außerordentliche Zuführung des Unterschieds der Bewertung der Pensionsrückstellungen infolge der damaligen BilMoG-Einführung in Höhe von 4,0 Mio. EUR ausgewiesen, der damit vollständig und restlos zugeführt wurde.

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen enthalten im Wesentlichen die Gewinnabführung der APAG in Höhe von 2,1 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 13,2 Mio. EUR.

Die Investitionen in Sachanlagen resultierten im Wesentlichen aus der Anschaffung von neun Diesel-Gelenkbussen, vier Diesel-Standardbussen und einem Diesel-Midibus. Darüber hinaus erfolgten im Berichtsjahr weitere Nachaktivierungen bezüglich des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM). Die Zunahme des Umlaufvermögens resultiert mit 1,0 Mio. EUR aus einer

Geldanlage bei einer Lebensversicherung. Die Erhöhung der Finanzmittel resultiert ursächlich aus dem höheren Fremdkapitalanteil in Form von Pensionsrückstellungen.

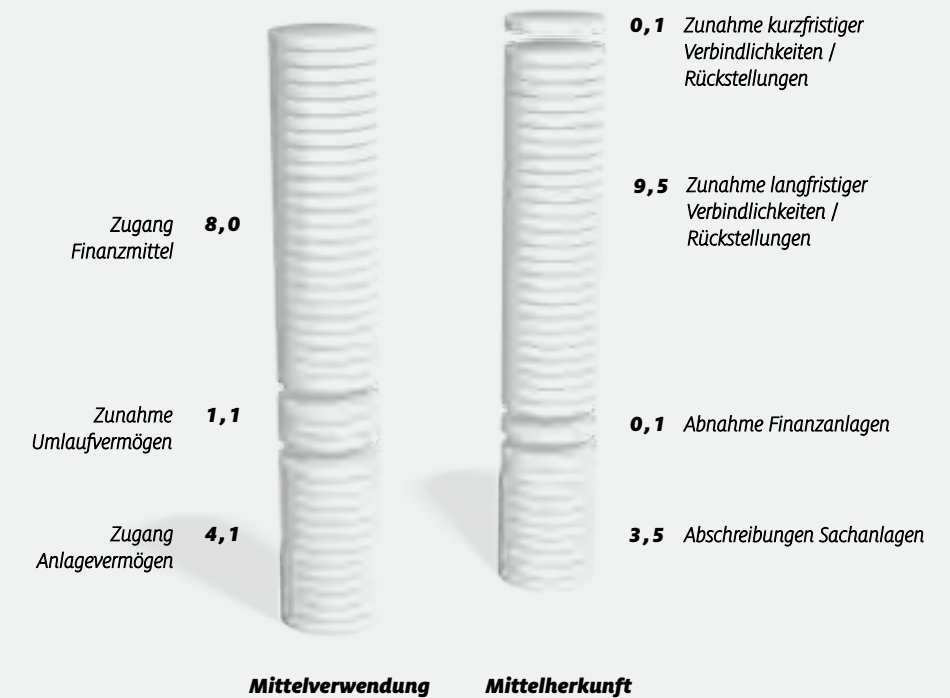
Die Mittelherkunft erfolgte mit 9,5 Mio. EUR im Wesentlichen aus der Zunahme der langfristigen Pensionsrückstellungen, die neben der periodischen Zuführung in Höhe von 9,0 Mio. EUR weitere 0,8 Mio. EUR aus Prozessrisiken beinhalten. Weitere 3,5 Mio. EUR standen aus Abschreibungen zur Verfügung.

Finanzstruktur

Gesamt

in €

13,2 Mio. €



Stand 31.12.2018

Vermögenslage

Die Bilanzsumme beträgt zum Bilanzstichtag 142,5 Mio. EUR und liegt um 9,6 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Das Finanzanlagevermögen bildet 31,5 % der Bilanzsumme und beinhaltet neben 8,9 Mio. EUR Ausleihungen an verbundene Unternehmen u. a. mit 35,4 Mio. EUR den Buchwert an der Beteiligung an der APAG. Der Anteil der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens beträgt 17,1 % und besteht im Wesentlichen aus Fahrzeugen für Personenverkehr. Die Finanzmittel betragen 24,2 % des Gesamtvermögens und resultieren u. a. aus dem unter den Forderungen gegen verbundene Unternehmen ausgewiesenen Cash-Pool-Guthaben in Höhe von

13,4 Mio. EUR sowie aus Kassen- und Bankguthaben in Höhe von 21,1 Mio. EUR. Das übrige Umlaufvermögen besteht größtenteils aus dem Verlustausgleichsanspruch gegen die E.V.A. und beträgt 27,2 % der Bilanzsumme.

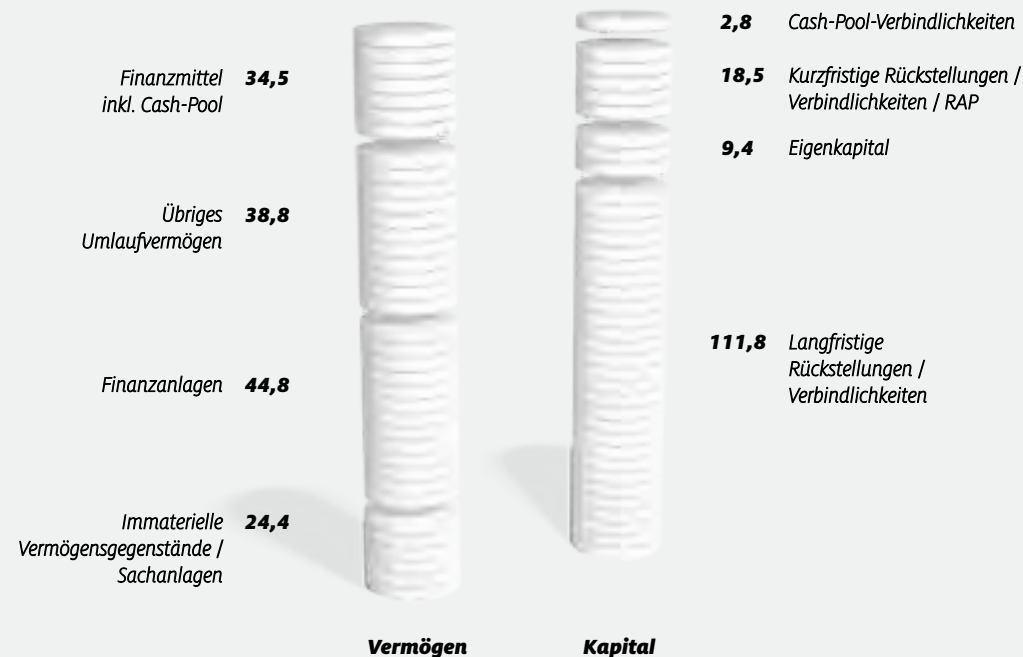
Die Kapitaleseite weist insgesamt 111,8 Mio. EUR mittel- und langfristige Mittel aus, die sowohl das Anlagevermögen als auch Teile des Umlaufvermögens langfristig abdecken. Die hauptsächlich aus Pensionsverpflichtungen resultierenden mittel- und langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten betragen 78,4 % der Bilanzsumme. Der Anteil der kurzfristigen Zuschüsse, der Rückstellungen, der Verbindlichkeiten und des Rechnungsabgrenzungspostens beträgt 13,0 %, die Cash-Pool-Verbindlichkeiten 2,0 %, die Eigenkapitalquote beträgt 6,6 %.

Bilanzstruktur

Gesamt

in €

142,5 Mio. €



Stand 31.12.2018

III. Prognosebericht

Die kommenden Geschäftsjahre 2019 bis 2023 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 stand 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 weiterhin in den anderen Regionen des AVV 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 das Vergabeverfahren voraussichtlich erst im zweiten Quartal 2019 abgeschlossen werden kann, erfolgt die Leistungserbringung in den Jahren 2018 und 2019 auf Basis einer Notvergabe an die bisherigen Inhaber der Liniengenehmigungen. Ob gegebenenfalls weitere Vergaberügen o. Ä. das Verfahren nochmals verlängern, ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht absehbar. 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 auch 2018 nicht herbeigeführt werden konnte. Im Ergebnis erfolgt die Leistungserbringung

im Kreis Heinsberg mindestens in den Jahren 2018 und 2019 ebenfalls auf Basis einer Notvergabe.

Nach einem dynamischen Personalaustauschprozess in den letzten Jahren zwischen ESBUS als Fahrbetriebs-tochter und der ASEAG wird für die kommenden Jahre ein leicht abgeschwächtes Fluktuationsniveau im Fahrdienst bei der ASEAG erwartet. Dies führt zur Zunahme der Verweilzeit der ESBUS-Mitarbeiter bei ESBUS, die zu Hochzeiten des Austauschprozesses unter fünf Jahren lag, und im Idealfall zur Besetzung aller geplanten Stellen. Für die kommenden Jahre wird darüber hinaus von einer kontinuierlichen Verlängerung der Verweilzeit bei ESBUS ausgegangen. In den übrigen Funktionsbereichen der ASEAG werden keine signifikanten Veränderungen erwartet, so dass insgesamt von einem Personalbestand von ca. 545 Mitarbeiteräquivalenten im Jahr 2019 ausgegangen wird. Der Abgang älterer Mitarbeiter wird dabei durch die Gesetzgebung zur „Rente ab 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 oder aber aufgrund der Schwierigkeiten in der Personalbeschaffung betriebliche Forderungen entstehen, die ebenfalls kostentreibend wirken. Insgesamt wird von Personalkosten in Höhe von 38,9 Mio. EUR ausgegangen, dabei stehen – auf hohem Niveau – sinkende Kosten der Altersvorsorge allgemein steigenden Personalkosten gegenüber.

Nachdem der Tarifabschluss zwischen ver.di und dem NWO, dem Verband nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmen e. V., dazu geführt hat, dass faktisch aus dem Tariftreue- und Vergabegesetz NRW (TVgG) keine Risiken mehr für die Vergabe an private Subunternehmen bestehen, setzt sich die Reduzierung des Kostenvorteils, den der private Tarif gegenüber dem kommunalen Spartentarif hat, durch hohe Tarifabschlüsse fort.

Nach der Gesetzesänderung zur Bewertung der Pensionsrückstellungen im Jahr 2016, die zu einer einma-

ligen Entlastung geführt hatte, werden die Ergebnisse der ASEAG vor Verlustübernahme durch die E.V.A. 2018 sowie in den kommenden Jahren aufgrund weiterer erheblicher Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen weiter belastet. Ursachen hierfür sind im Wesentlichen weiter fallende Abzinsungssätze für die Bewertung der Pensionsrückstellungen, neue Heubeck-Sterbetafeln aus dem Jahr 2018 und ein vergleichsweise hoher Tarifabschluss, welche zusammen zu sehr hohen Zuführungen in der Handelsbilanz führen. Die sich aus dem BilMoG ergebenden, über maximal 15 Jahre zu verteilenden Zuführungen zur Pensionsrückstellung konnten hingegen bereits 2017 vorzeitig abgeschlossen werden, so dass hieraus keine weiteren Belastungen resultieren.

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 Mobil-Ticket (Sozialticket) sowie die Entwicklung der Dieselpreise das Ergebnis beeinflussen. Trotz der aktuellen Diskussionen, die zurzeit bezüglich der Rolle des ÖPNV in Deutschland geführt werden – insbesondere vor dem Hintergrund umweltpolitischer und sozialpolitischer Fragestellungen –, geht die ASEAG derzeit nicht von signifikanten Leistungsausweitungen aus. Sollten dennoch angebots- oder fahrpreisseitige Maßnahmen politisch gewünscht sein, so müssen die Aufgabenträger die Finanzierung entsprechend sicherstellen.

Das Niveau der Ausgleichszahlungen nach § 11 a ÖPNVG-NRW (Schülerbeförderung) wird auch in den Folgejahren in etwa konstant bleiben. Das heißt auch, dass hier weiterhin keine Anpassung der Zuschüsse an steigende Betriebskosten erwartet wird. Der Rückgang der Schwerbehindertenquote hat bereits in der Vergangenheit dazu geführt, dass kein unternehmensspezifischer Zuschusssatz nach § 228 ff. SGB IX (zuvor § 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 eigentlich keine nennenswerten weiteren negativen Entwicklungen aus diesem Zuschussegment erwartet.

Allerdings kam es im Jahr 2017 zu einer deutlichen Absenkung dieses Landessatzes von 3,80 % auf 3,54 %. Der aktuell veröffentlichte Satz liegt nunmehr mit 3,53 % auf Vorjahresniveau – weitere Anpassungen sind allein vor dem Hintergrund zu erwarten, dass der ÖPNV landesweit als Verkehrsmittel gestärkt werden soll, wodurch der Anteil der schwerbehinderten Fahrgäste tendenziell abnimmt.

Die Fahrgastentwicklung ist 2018 im Stammgebiet insgesamt leicht rückläufig. Im Planungszeitraum erwartet die ASEAG jedoch auch nach Preisanpassungen in großen Teilen des Ticketsortiments ein moderates Fahrgastwachstum. Die Fahrgastrückgänge im Jahr 2018 sind zu großen Teilen aus rückläufigen Schülerzahlen, geringeren Einnahmezuscheidungen aus dem NRW-Tarif und dem Mobil-Ticket zu erklären. Hier kommen teilweise gesellschaftliche Entwicklungen zum Tragen, die die ASEAG nicht vollumfänglich kompensieren kann. So sorgt beispielsweise die gute Beschäftigungslage dafür, dass insgesamt weniger Käuferpotenzial für ein aus sozialpolitischen Gründen existierendes Mobil-Ticket zur Verfügung steht.

Für das Geschäftsjahr 2019 ist ein Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme von 30,5 Mio. EUR gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan geplant.

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-VI-, Hybrid- oder Elektrobusse) sind kapital- und/oder wartungsintensiv, ohne dass im verbliebenen Geschäft wesentliche Einsparungen generiert

werden können. Dabei sich gegebenenfalls 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 auf Basis entsprechender Prognosen enthalten. Insgesamt werden keine signifikanten Preisanstiege erwartet. Dieselswaps zur preislichen Absicherung des Verbrauchs bestehen noch bis 2019. Ob weitere Dieselswaps zur Absicherung der Wirtschaftsplanung abgeschlossen werden, ist derzeit offen.

Die Ergebnisabführung der APAG an die ASEAG liegt 2018 mit 2,1 Mio. EUR auf Planniveau. Für die mittelfristige Zukunft erwartet die APAG weiterhin ein Ergebnis von ca. 2 Mio. EUR, wobei eine erwartete Schließung des Parkhauses Rathaus das Ergebnis 2019 oder 2020 erheblich zusätzlich belasten wird. Diese etwas moderatere Einschätzung der Ergebnissituation beruht im Wesentlichen darauf, dass umfangreiche Sanierungsarbeiten, die zum Teil bereits durchgeführt sind, aber insbesondere beim Parkhaus Rathaus noch anstehen, entsprechend belastend auf das Ergebnis einwirken. Dabei kommt auch zum Tragen, dass Betonarbeiten aufgrund der guten Auslastung der Unternehmen teilweise nur zu deutlich überdurchschnittlichen Kosten umgesetzt werden können. Nachdem es nach der Eröffnung des Aquis Plaza zu einer Neusortierung der Kundenströme im Parkbereich gekommen ist, wird nunmehr davon ausgegangen, dass dieser Vorgang weitestgehend abgeschlossen ist. 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 2019 bis 2023 geht von einem negativen Ergebnis vor Verlustübernahme zwischen –30,8 Mio. EUR und –24,6 Mio. EUR aus. Zur weiteren Stabilisierung des Ergebnisses sollen dabei die Wohnimmobilien der ASEAG veräußert werden. Analog zur Aussage im Hinblick auf das Geschäftsjahr 2019 werden auch die Geschäftsjahre bis 2023 durch erhebliche Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen belastet, wobei im Jahr

2023 bereits von einem gegenüber den Vorjahren abgesenkten Zuführungsbetrag ausgegangen wird. In den früheren Mittelfristplanungen auf Basis des siebenjährigen Zinsdurchschnitts wurde dieser Rückgang aufgrund geringerer Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen ab 2020 erwartet. Die zeitliche Verschiebung ergibt sich aufgrund der Gesetzesänderung zur Bewertung der Pensionsrückstellungen im Jahr 2016.

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 Altersvorsorge können jedoch bereits kleinste Zinsabweichungen zu Ergebnisveränderungen im siebenstelligen Bereich führen. Um die Abhängigkeit zumindest etwas zu reduzieren, hat die ASEAG 2016 für neue Pensionsverpflichtungen den Durchführungsweg der Altersvorsorge hin zur Unterstützungskasse AKREKA gewählt, wodurch andere bilanzielle Möglichkeiten entstehen. Mit derzeit noch geringem wirtschaftlichem Effekt hat die ASEAG diese bilanzielle Gestaltungsmöglichkeit nach 2017 auch 2018 genutzt und 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 2019 13 Solobusse, 17 Gelenkbusse und sieben Batterie-Solobusse anzuschaffen. Darüber hinaus steht die Auslieferung von 14 weiteren Elektrobussen aus Vorjahren durch den Lieferanten Sileo noch aus. Insgesamt ist die für 2017 und 2018 eigentlich relativ gleichmäßig geplante Auslieferung und Inbetriebnahme der Elektrobusse der Firma Sileo weiterhin problematisch. 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 Zusammen-

arbeit 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. Aufgrund der Lieferverzögerung hat die ASEAG entsprechende Vertragsstrafen gezogen. Die Beschaffung von Elektrobussen wird dabei über das Kommunalinvestitionsförderungsgesetz gefördert, so dass für die ASEAG unter Berücksichtigung eines reduzierten Volumens an Investitionen in Dieselbusse keine Mehrkosten entstehen. Weiterhin hat die ASEAG die Beschaffung von sieben Elektrobussen (Solobusse) ausgeschrieben. Da inzwischen auch die aus dem Dieselpbereich bekannten deutschen Anbieter auf dem Markt aktiv sind, erwartet die ASEAG, dass diese sowohl E-Antrieb als auch Standardkomponenten mit entsprechendem Qualitätsniveau ausliefern können. Die Beschaffung wird im Rahmen eines Bundesförderprogramms gefördert. Neben der vorgezogenen Erneuerung der Busflotte aufgrund der umweltpolitischen Auflagen der Stadt Aachen hat die ASEAG im vierten Quartal 2018 mit der Umrüstung von knapp 100 Dieselfahrzeugen begonnen und wird diese im ersten Quartal 2019 abschließen. Diese Fahrzeuge erhalten SCRT-Filter, die dazu führen, dass die Abgasnorm Euro VI trotz höheren Fahrzeugsalters eingehalten wird. Das Ziel eines umweltverträglichen ÖPNV bleibt somit weiterhin bestehen, so dass auch weitere technische Möglichkeiten zur Emissionsreduzierung beobachtet werden müssen.

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 Bike-Sharing-Angebote nutzen. Im großen Umfang wird dies von der Stadt Aachen in Anspruch genommen, 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 wurde 2018 über die Tochter ASEAG Reisen neben dem Vertrieb an Gelegenheitskun-

den auch die technische Plattform z. B. an andere Gebietskörperschaften oder Aufgabenträgerorganisationen angeboten. Dies soll 2019 nochmals dahingehend geändert werden, dass sich die ASEAG in Stadt und StädteRegion Aachen vollumfänglich auf die Vermarktung an den Endkunden unter der Marke ASEAG konzentriert. Die systemseitige Weiterentwicklung und die Vermarktung des Systems in anderen Regionen Deutschlands sollen durch eine gemeinsame Gesellschaft mit der regio iT erfolgen. Die neue Gesellschaft soll sich dann im Wesentlichen als reiner Systementwickler verstehen.

In der Region Aachen ist es weiterhin ein Ziel der ASEAG, die Vermarktung des ÖPNV auch im außerstädtischen Bereich voranzutreiben. Dabei kann das erste Betriebsjahr des bedarfsorientierten NetLiners in der Region Monschau nachfrageseitig als voller Erfolg angesehen werden. Die Realisierung im Aachener Süden erfolgt jedoch entgegen der ursprünglich geplanten und politisch beschlossenen Lösung nur im kleineren Umfang, da die Bürger ein feststehendes Angebot gegenüber einem bedarfsorientiertem Angebot bevorzugen. Politik und ASEAG haben dann nach weiteren Tests das Angebot entsprechend angepasst, so dass das geänderte Konzept 2019 umgesetzt werden soll. Das Fahrplanangebot bleibt auch 2019 bei knapp unter 19 Mio. Nutzwagenkilometern pro Jahr.

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.

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, weiterhin zu beständigen.

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 auch im Jahr 2018 noch nicht erfolgten, aber demnächst erwarteten Ausschreibung für die Euregiobahn 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 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.

Im Jahr 2018 konnten die Beförderungserlöse über das Niveau der durchschnittlichen AVV-Tariferhöhung hinaus gesteigert werden. Dies ist darauf zurückzuführen, dass insbesondere Produkte mit einer höheren Tarifergiebigkeit gut am Markt platziert werden konnten. Produkte mit einer geringen Tarifergiebigkeit (z. B. Schülertickets, Mobil-Ticket) wurden hingegen weniger abgesetzt. Da diese Tickets gleichzeitig mit einer relativ hohen statistischen Nutzungshäufigkeit verbunden sind, kam es insgesamt zu einem leichten Fahrgastrückgang. Für 2019 geht die ASEAG von steigenden Beförderungserlösen analog zur Tarifsteigerung aus, so dass 55,6 Mio. EUR erwartet werden. Welche Effekte die nunmehr für 2019 geplante Verkehrserhebung haben wird, ist derzeit nicht qualifiziert zu beurteilen.

Mittelfristig 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 „City-Takt“ 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 Erlösriskiken 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 u. a. Regelungen zum Wettbewerbsrecht, zur Antikorruption, zur Vermeidung von In-

teressenkonflikten, zum Datenschutz und zur Umsetzung der Verfassung vor. Wie in den Vorjahren wurden auch im Geschäftsjahr 2018 in allen Unternehmensbereichen regelmäßig systematische und vollständige Risikoerhebungen 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, Tarifabschlüsse) 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, besteht kein Risiko mehr, da dieser Zuführungsprozess 2017 vorzeitig abgeschlossen wurde. Um insgesamt die Abhängigkeit von der Zinsentwicklung der Pensionsrückstellungen zu reduzieren, hat die ASEAG den Durchführungsweg für neu zu schaffende Altersvorsorge im Jahr 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 Altersvorsorge hat die ASEAG aufgrund eines Rechtsstreits bezüglich der rechtssicheren Abschaffung der Freifahrten für „Neurentner“ im Jahr 2017 eine Rückstellung gebildet. Die erstinstanzliche Urteilsverkündung erfolgte 2018 und die ASEAG konnte hier obsiegen. Von einer endgültigen Rechtssicherheit geht die ASEAG jedoch erst im Jahr 2019 aus.

Der Bestandsschutz für die von der ASEAG erbrachten Verkehrsleistungen besteht durch die bis einschließlich 2027 laufende Direktvergabe nach EU 1370/2007 der Stadt Aachen an die ASEAG, die auch die Leistungen der StädteRegion Aachen beinhalten.

Nachdem aus dem Tariftreue- und Vergabegesetz (TVgG NRW) kein unmittelbares Risiko für die Vergabe von Leistungen an Subunternehmer mehr besteht, verbleibt das Risiko eines schleichenden, überproportionalen Kostenanstiegs in diesem Bereich, da der Tarifvertragspartner des Verbandes Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V. (NWO) nunmehr die Gewerkschaft ver.di ist, die im Vergleich zum bisherigen Tarifvertragspartner „Christliche Gewerkschaft GÖD“ im Rahmen von Tarifverhandlungen sicher als durchsetzungsstärker einzustufen ist.

Aufgrund der 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 derzeit 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 resultieren aus den Anforderungen des Luftreinhalteplans der Stadt Aachen, der 2018 zu einem veränderten Nahverkehrsplan mit höheren abgasseitigen Anforderungen an die Fahrzeugflotte führte. Ob die inzwischen gemeinsam mit dem Gesellschafter Stadt Aachen eingeleiteten Maßnahmen ausreichen (SCRT-Filter, vorgezogene Neubeschaffung u. Ä.), um Dieselfahrverbote zu verhindern, die aus einem laufenden Gerichtsverfahren der Stadt Aachen resultieren, ist derzeit offen. Maßnahmen zur Reduzierung von Stickoxiden werden aktuell stark gefördert und die ASEAG nutzt diese Förderprogramme, um Kostenbelastungen für Stadt und ASEAG zu minimieren.

Auch wenn sich die Zuschusssituation 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 Zuschusssatz 2017 deutlich um 0,26 Prozentpunkte gefallen war und derzeit auf diesem Niveau verweilt. Die Zuschusssituation 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 und 2019 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. Auch wenn die weitere Entwicklung dieser Zuschüsse vorerst formal offen bleibt, gehen die Verkehrsverbände derzeit davon aus, dass es aufgrund starker Gegenbewegungen seitens unterschiedlicher Interessenvertreter innerhalb dieser Legislaturperiode in NRW keinen erneuten Versuch zur Mittelkürzung durch die Landesregierung geben wird.

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. Derzeit nutzen die beiden Aufgabenträger den Ergebnisabführungsvertrag zwischen E.V.A. und ASEAG, um ihren Verpflichtungen nachzukommen. Sollte der Ausgleich gefährdet sein, ist die Geschäftsführung der E.V.A. gefordert, Maßnahmen zur Sicherstellung der Refinanzierung des ÖPNV, z. B. 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 2019 vor Verlustübernahme in Höhe von 30,5 Mio. EUR gerechnet, welches bei Eintritt, insbesondere aufgrund der temporär erhöhten Belastung aus der Neubildung von Pensionsrückstellungen, als sehr kritisch angesehen wird.

Aachen, den 28. März 2019

Der Vorstand

Michael Carmincke



Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2018 beschäftigte die ASEAG 565 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Anzahl der Mitarbeiter/-innen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um neun Mitarbeiter. 33 Eintritten standen 24 Austritte gegenüber.

Auch im Jahr 2018 wurden umfangreiche Fahrerschulungen durchgeführt. In allen Bereichen fördert die ASEAG ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und bietet ihnen Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen an.

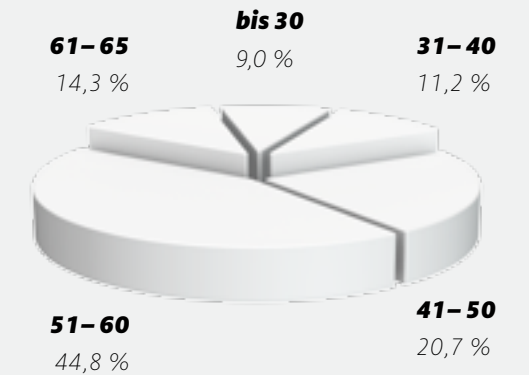
Das betriebliche Gesundheitsmanagement der ASEAG hat im Geschäftsjahr einige Aktivitäten für die Gesundheit und Fitness der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ASEAG organisiert. Fester Bestandteil sind u. a. jährlich stattfindende Gesundheitstage, bei denen neben

diversen Gesundheitschecks auch Informationen rund um die Themen Fitness, gesunde Ernährung etc. gegeben werden.

Im Jahr 2018 konnte die ASEAG zwei Ausbildungsplätze im Rahmen einer dreieinhalbjährigen Berufsausbildung als Kraftfahrzeugmechatroniker, Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik, und zwei Ausbildungsplätze zur Fachkraft im Fahrbetrieb besetzen. Ebenfalls konnte wieder ein Ausbildungsplatz als Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker, Fachrichtung Karosserieinstandhaltungstechnik, besetzt werden. Nach erfolgreich abgeschlossener Berufsausbildung wird den Auszubildenden in der Regel ein Arbeitsvertrag angeboten. Auch in den kommenden Jahren wird dieses Ausbildungsplatzangebot aufrechterhalten bzw. teilweise ausgeweitet.

Altersstruktur 2018

in Lebensjahren



Stand 31.12.2018

Auszubildende

Gesamt



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

Stand 31.12.2018

Mitarbeiter nach Bereichen 2018

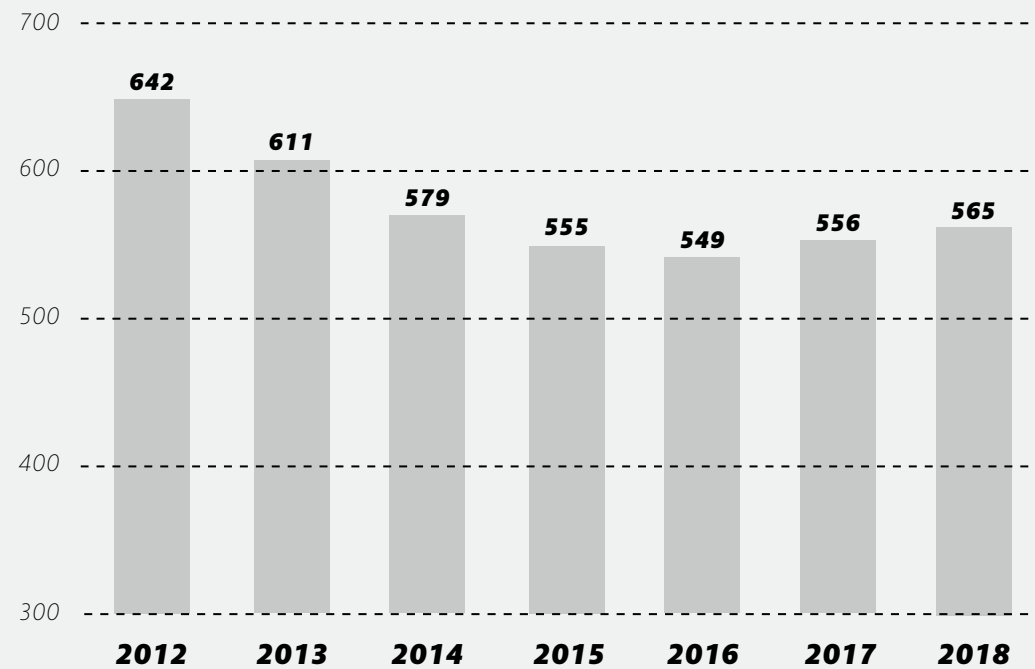
Gesamt



- 51** Betrieb und Technik
- 53** Busse und Werkstätten
- 347** Fahrbetrieb
- 16** Qualität und Auftragsunternehmen
- 49** Finanzen und Vertrieb
- 47** Sonstige

Stand 31.12.2018

Mitarbeiter gesamt



Mitarbeiter gesamt

	2018	2017	2016	2015	2014
Mitarbeiter gesamt	565	556	549	555	579
Vollzeitkräfte	478	475	469	486	517
Teilzeitkräfte	70	64	61	52	48
Auszubildende	17	17	19	17	14

Stand 31.12.2018

Tochtergesellschaften



Aachener Parkhaus GmbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG: 100 %

Geschäftszweck: Bewirtschaftung von Parkflächen

2018: Umsatzerlöse 13.187.885 EUR / 33 Mitarbeiter

www.apag.de

Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG: 100 %

Geschäftszweck: Unterstützungskasse für die aktiven und
ehemaligen Betriebsangehörigen der ASEAG sowie für
deren Hinterbliebene 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

2018: Umsatzerlöse 6.657.878 EUR / 142 Mitarbeiter



ASEAG Reisen GmbH

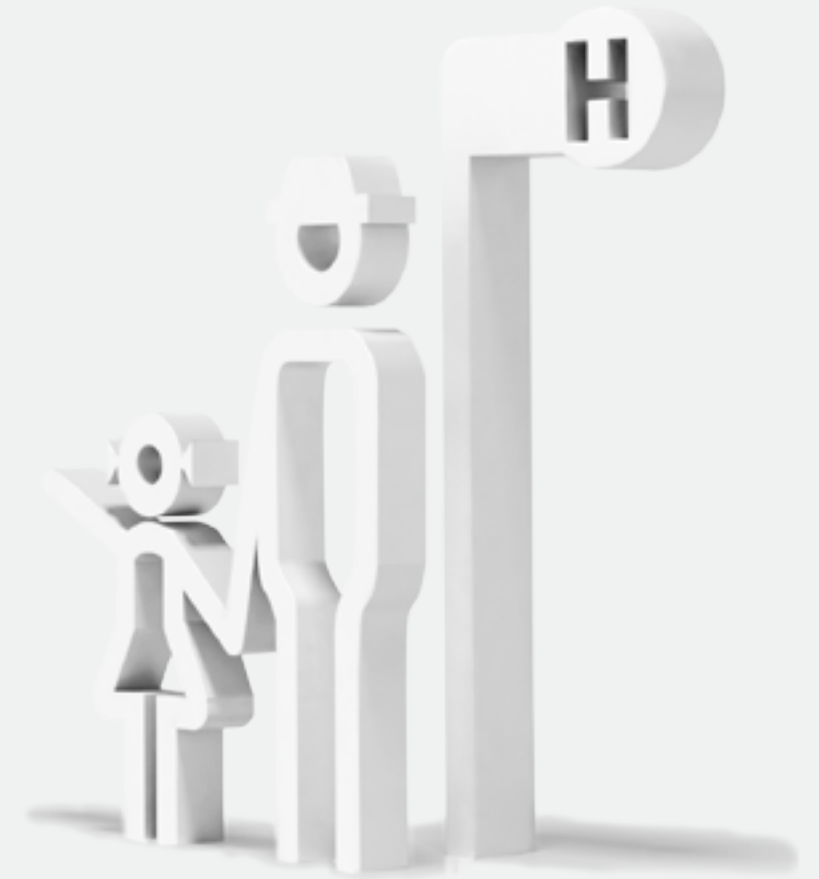
Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG: 100 %

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

2018: Umsatzerlöse 1.806.368 EUR / 2 Mitarbeiter

www.aseag-reisen.de

Jahresabschluss



Bilanz

Zum 31. Dezember 2018

Aktiva

	Anhang	31.12.2018	31.12.2017
		€	T€
A. Anlagevermögen	(1)		
<i>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</i>			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte		110.483,00	187
2. Geleistete Anzahlungen		0,00	7
		110.483,00	194
<i>II. Sachanlagen</i>			
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		3.235.622,69	3.387
2. Fahrzeuge für Personenverkehr		13.340.516,00	15.949
3. Technische Anlagen und Maschinen		976.993,00	1.016
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		2.408.364,00	2.621
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		4.384.787,26	699
		24.346.282,95	23.672
<i>III. Finanzanlagen</i>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		35.580.423,81	35.580
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		8.876.666,64	8.973
3. Beteiligungen		37.816,68	38
4. Sonstige Ausleihungen		261.377,00	275
		44.756.284,13	44.866
		69.213.050,08	68.732
B. Umlaufvermögen			
<i>I. Vorräte</i>			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		630.808,52	459
<i>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</i>	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		4.014.550,92	9.239
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		45.520.336,45	34.928
3. Sonstige Vermögensgegenstände		2.024.803,48	416
		51.559.690,85	44.583
<i>III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</i>		21.135.235,70	19.133
		73.325.735,07	64.175
C. Rechnungsabgrenzungsposten		11.000,64	11
		142.549.785,79	132.918

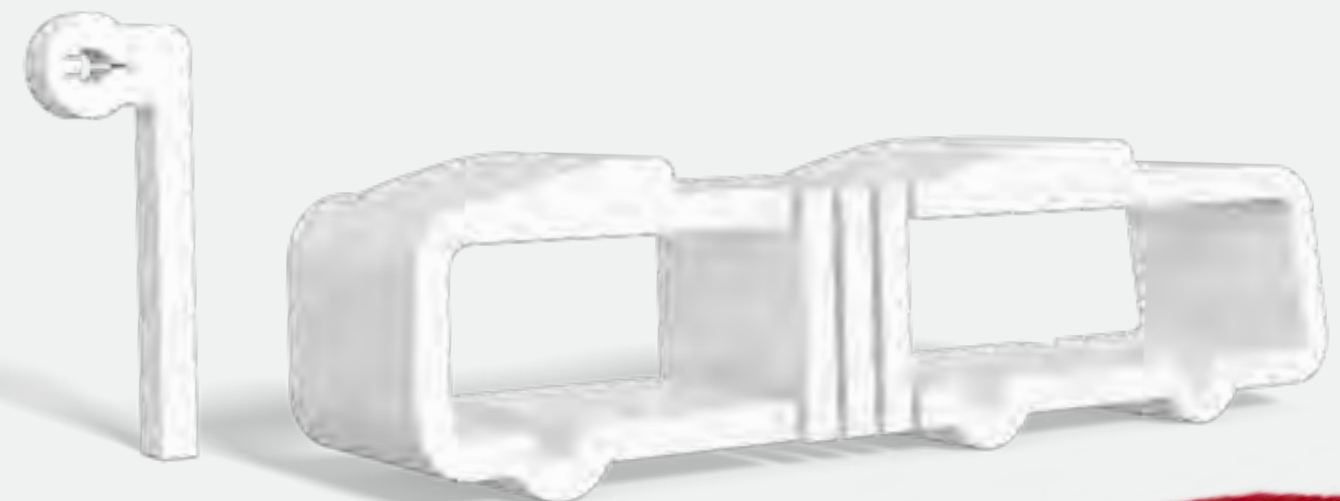
Passiva

	Anhang	31.12.2018	31.12.2017
		€	T€
A. Eigenkapital	(3)		
<i>I. Gezeichnetes Kapital</i>		6.021.120,00	6.021
<i>II. Kapitalrücklage</i>		3.311.281,49	3.311
		9.332.401,49	9.332
B. Zuschüsse		36.276,82	36
C. Rückstellungen	(4)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		110.968.891,00	101.141
2. Steuerrückstellungen		12.000,00	12
3. Sonstige Rückstellungen		4.632.466,82	4.247
		115.613.357,82	105.400
D. Verbindlichkeiten	(5)		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		7.689.503,99	4.013
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		1.928.709,46	2.198
3. Sonstige Verbindlichkeiten		5.614.002,09	9.674
		15.232.215,54	15.885
E. Rechnungsabgrenzungsposten		2.335.534,12	2.265
		142.549.785,79	132.918

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018

	Anhang	2018	2017
		€	T€
1. Umsatzerlöse	(6)	69.376.245,28	67.199
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		2.166,84	26
3. Sonstige betriebliche Erträge	(7)	2.328.632,78	1.902
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		7.975.066,94	7.970
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		41.095.611,07	37.927
		49.070.678,01	45.897
5. Personalaufwand	(8)		
a) Löhne und Gehälter		24.470.516,58	23.643
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		8.976.260,19	6.185
		33.446.776,77	29.828
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		3.450.123,89	3.025
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(9)	8.520.601,88	12.115
Betriebsergebnis		- 22.781.135,65	- 21.738
8. Erträge aus Beteiligungen		6.359,09	6
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	(10)	2.125.361,99	2.515
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(11)	122.329,85	129
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(12)	3.803,01	42
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	(13)	203.070,06	130
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(14)	10.351.560,68	8.035
Ergebnis nach Steuern		- 31.077.912,45	- 27.211
14. Sonstige Steuern	(16)	98.079,15	88
15. Erträge aus Verlustübernahme		31.175.991,60	27.299
Jahresüberschuss / Bilanzgewinn		0,00	0



Anhang für das Geschäftsjahr 2018

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 Grundkapitals der ASEAG befinden sich im Eigentum 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 Konzessionen und ähnliche Rechte 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 3,21 %, eine Bezügedynamik von 2,0 % und eine altersabhängige Fluktuation nach Standardtabelle des Versicherungsmathematikers zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung beträgt 1,0 %. Zudem wurden die Sterbetafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. 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 (2,32 %) beträgt 14.942 TEUR. Im Vorjahr erfolgte die Bewertung der Pensionsrückstellungen unter Anwendung der „Richttafeln RT 2005 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck. Auf Basis des 10-Jahres-Zinssatzes ergibt sich aus der Umstellung der Sterbetafeln im Vergleich „RT 2018 G“ zu „RT 2005 G“ ein Effekt in Höhe von 981 TEUR, der erfolgswirksam zugeführt wurde.

Im Jahr 2016 wurde beschlossen, dass Neueinstellungen bei der ASEAG ab dem 1.1.2016 ihre Zusage auf eine betriebliche 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 § 4d EStG. Die darüber hinaus bestehende mittelbare Pensionsverpflichtung gemäß § 28 Abs. (2) EGHGB beträgt zum Bilanzstichtag 242 TEUR.

Für die Jubiläumsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens vorgenommen. Dabei wurden ein Zinssatz von 2,32 % 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 beziehungsweise Erträge des Folgejahres darstellen.

2018

Entwicklung des Anlagevermögens

Anschaffungs-/Herstellungskosten

	1.1.2018	Zugang	Abgang	31.12.2018
		Umbuchung=U		
	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte	2.195.731,58	6.940,00 U 857,00 1)	0,00	2.203.528,58
2. Geleistete Anzahlungen	6.940,00	-6.940,00 U	0,00	0,00
	2.202.671,58	857,00	0,00	2.203.528,58
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	12.613.066,24	60.351,25 62.726,73 U	798,95	12.672.618,54
2. Fahrzeuge für Personenverkehr	46.445.128,51	-473.861,85 2)	1.598.583,55	44.435.409,84
3. Technische Anlagen und Maschinen	2.463.281,59	90.137,16 26.500,00 U	14.979,95	2.538.438,80
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.967.720,42	588.921,60 3) -89.226,73 U	21.528,27	13.561.613,75
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	698.501,69	3.775.512,30	0,00	4.384.787,26
	75.187.698,45	4.041.060,46	1.635.890,72	77.592.868,19
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	41.580.423,81	0,00		41.580.423,81
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	8.973.333,31	0,00	96.666,67	8.876.666,64
3. Beteiligungen	37.816,68	0,00	0,00	37.816,68
4. Sonstige Ausleihungen	275.128,77	5.302,15 11.941,50 A	30.995,42	261.377,00
	50.866.702,57	17.243,65 A	127.662,09	50.756.284,13
	128.257.072,60	4.041.917,46	1.763.552,81	130.552.680,90

A = Aufzinsung

1) nach Abzug von 6.083,00 € Investitionszuschüssen

2) nach Abzug von 1.465.593,85 € Investitionszuschüssen

3) nach Abzug von 500.591,68 € Investitionszuschüssen

Abschreibungen

	1.1.2018	Zugang	Abgang	31.12.2018
	€	€	€	€
	2.008.495,58	84.550,00	0,00	2.093.045,58
	0,00	0,00	0,00	0,00
	2.008.495,58	84.550,00	0,00	2.093.045,58
	9.226.390,60	210.605,25	0,00	9.436.995,85
	30.495.813,51	2.197.663,88	1.598.583,55	31.094.893,84
	1.447.664,59	128.761,16	14.979,95	1.561.445,80
	10.346.234,42	828.543,60	21.528,27	11.153.249,75
	0,00			0,00
	51.516.103,12	3.365.573,89	1.635.091,77	53.246.585,24
	6.000.000,00			6.000.000,00
	0,00			0,00
	0,00			0,00
	0,00			0,00
	6.000.000,00	0,00	0,00	6.000.000,00
	59.524.598,70	3.450.123,89	1.635.091,77	61.339.630,82

Buchwerte

	31.12.2017	31.12.2018
	€	€
	187.236,00	110.483,00
	6.940,00	0,00
	194.176,00	110.483,00
	3.386.675,64	3.235.622,69
	15.949.315,00	13.340.516,00
	1.015.617,00	976.993,00
	2.621.486,00	2.408.364,00
	698.501,69	4.384.787,26
	23.671.595,33	24.346.282,95
	35.580.423,81	35.580.423,81
	8.973.333,31	8.876.666,64
	37.816,68	37.816,68
	275.128,77	261.377,00
	44.866.702,57	44.756.284,13
	68.732.473,90	69.213.050,08

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel dargestellt.

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen betreffen Darlehen an APAG mit 4.560 TEUR (Vorjahr: 4.640 TEUR), an E.V.A. mit 4.300 TEUR (Vorjahr: 4.300 TEUR) und an ESBUS mit 17 TEUR (Vorjahr: 33 TEUR).

	Eigenkapital 31.12.2018 T€	Anteil am Kapital	Jahresergebnis 2018 T€
Aachener Parkhaus GmbH, Aachen	1.911	100 %	0 ¹
ASEAG Reisen GmbH, Aachen	223	100 %	0 ²
ESBUS Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH, Eschweiler	26	100 %	0 ²
Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen	893	100 %	0 ³

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 45.483 TEUR (Vorjahr: 34.928 TEUR) und resultieren hauptsächlich mit 31.176 TEUR (Vorjahr: 27.299 TEUR) aus dem Verlustausgleichsanspruch und mit 13.387 TEUR (Vorjahr: 7.385 TEUR) aus dem Cash-Pooling. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind unter anderem Steuerforderungen in Höhe von 79 TEUR (Vorjahr: 80 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 Eigentum der E.V.A. und zu 5,1 % im Besitz der Stadt Aachen. Das gezeichnete Grundkapital 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 Risiken infolge eines Arbeitnehmerprozesses bezüglich der Freifahrtdeputate in Höhe von 2,1 Mio. EUR enthalten. Die Steuerrückstellungen resultieren aus Umsatzsteuerrisiken aufgrund einer lohnsteuerlichen Betriebsprüfung. In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Risiken aus Personalverpflichtungen (1,8 Mio. EUR, Vorjahr: 1,9 Mio. EUR), Fahrzeuganmietungen (1,2 Mio. EUR, Vorjahr: 0,3 Mio. EUR), Versicherungsumlagen (0,1 Mio. EUR, Vorjahr: 0,4 Mio. EUR) und unterlassenen Instandhaltungen (0,5 Mio. EUR, Vorjahr: 0,9 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 31.12.2018 T€	Summe 31.12.2017 T€
D. Verbindlichkeiten					
1. aus Lieferungen und Leistungen	7.689	0	0	7.689	4.013
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	1.929	0	0	1.929	2.197
3. Sonstige Verbindlichkeiten	5.551	63	0	5.614	9.674
– davon aus Steuern	272	0	0	272	270
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	31	63	0	94	129
	15.169	63	0	15.232	15.884

Die Vorjahresverbindlichkeiten gliedern sich wie folgt:

Restlaufzeiten	bis 1 Jahr T€	größer 1 Jahr T€	davon größer 5 Jahre T€	Summe 31.12.2017 T€
D. Verbindlichkeiten				
1. aus Lieferungen und Leistungen	4.013	0	0	4.013
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	2.197	0	0	2.197
3. Sonstige Verbindlichkeiten	9.580	93	0	9.674
– davon aus Steuern	270	0	0	270
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	36	93	0	129
	15.790	93	0	15.884

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Am Bilanzstichtag bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen im Wesentlichen aus Verträgen über Fahrzeuganmietungen. Die Verpflichtungen für Fahrzeuganmietungen bestehen in Höhe von 30,2 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 2018 betrug diese Zuwendung 0,14 Mio. EUR, so dass keine Unterdeckung besteht.

Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

(6) Umsatzerlöse

	2018 T€	2017 T€	+/- T€	
Verkehrseinnahmen	55.270	53.485	1.785	3,3 %
Zuschüsse	7.788	7.836	-48	-0,6 %
Aperiodische Erlöse	701	714	-13	-1,8 %
Sonstige Erlöse	5.617	5.164	453	8,8 %
	69.376	67.199	2.177	3,2 %

(7) Sonstige betriebliche Erträge

Unter dieser Position werden unter anderem Erträge aus Anlagenabgängen in Höhe von 647 TEUR (Vorjahr: 144.100 EUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 323.236 EUR (Vorjahr: 851.689 EUR), sonstige periodenfremde Erträge in Höhe von 998 EUR (Vorjahr: 2.293 EUR) sowie Zuschüsse in Höhe von 647.832 EUR (Vorjahr: 282.489 EUR) ausgewiesen.

(8) Personalaufwand

Im Berichtsjahr sind Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 4.107.768 EUR (Vorjahr: 1.505.320 EUR) angefallen. Im Jahresmittel waren folgende Mitarbeiter beschäftigt:

	2018	2017	+/-
Mitarbeiter (Vollzeit)	471	473	-2
Mitarbeiter (Teilzeit)	68	64	4
Mitarbeiter (gesamt)	539	537	2
Auszubildende	15	15	0
Aushilfen	10	6	4

(9) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Hierin sind mit 3.016.757 EUR (Vorjahr: 2.793.364 EUR) Verwaltungskosten der E.V.A. und mit 18.727 EUR (Vorjahr: 79.875 EUR) Leistungen der übrigen verbundenen Unternehmen enthalten.

(10) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Diese betreffen mit 2.111.714 EUR (Vorjahr: 2.514.846 EUR) die APAG und mit 13.648 EUR (Vorjahr: Verlustübernahme 6.523 EUR) ESBUS.

(11) Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Davon betreffen 107.922 EUR (Vorjahr: 112.955 EUR) Erträge von verbundenen Unternehmen.

(12) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Hierin sind Zinserträge von verbundenen Unternehmen in Höhe von 88 EUR (Vorjahr: 38.444 EUR) enthalten.

(13) Aufwendungen aus Verlustübernahme

Diese betreffen mit 203.070 EUR (Vorjahr: 123.455 EUR) die ASEAG Reisen GmbH.

(14) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsaufwendungen enthalten Aufzinsungen aus

Personalverpflichtungen in Höhe von 3.581.418 EUR (Vorjahr: 3.868.068 EUR) sowie den Zinseffekt aus der Zinssatzänderung bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 6.755.380 EUR (Vorjahr: 4.159.689 EUR).

(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 264,1 TEUR, die sich wie folgt zusammensetzt:

Ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten im Berichtsjahr 353,7 TEUR; davon aus Pensionszahlungen 324,0 TEUR und sonstige Nebenleistungen in Höhe von 29,7 TEUR. Für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.707 TEUR.

Name	Festvergütung in €	Variabler Bezug *) in €	Sachbezüge **) und sonstige Nebenleistungen in €	Insgesamt in €
Michael Carmincke	220.000,08	30.000,00	14.085,62	264.085,70

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

**) Dienstwagen und Fahrkarte

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhalten für ihre Tätigkeit eine pauschale Aufwandsentschädigung gem. § 15 der Satzung, dabei erhalten 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.

Mitglieder des Aufsichtsrates	Gesamtbezüge in €
Heiner Höfken, Vorsitzender	4.900,00
Peter Timmermanns, 1. stellvertretender Vorsitzender	3.800,00
Leo Buse, 2. stellvertretender Vorsitzender	4.000,00
Gaby Breuer	3.000,00
Helmut Etschenberg	2.800,00
Wilfried Fischer	2.900,00
Hans-Albert Heinrich	3.000,00
Elisabeth Paul	3.000,00
Stefan Roebrocks	2.900,00
Alfred Sonders	2.900,00
Sascha Vogel	3.000,00
Werner Wingenfeld	2.800,00
	39.000,00

Derivative Finanzinstrumente

Von der ASEAG wurden im Geschäftsjahr Commodity-Swap-Geschäfte mit einem Nominalbetrag von 5.466.888 EUR zur Dieselpreisabsicherung der antizipierten Grundgeschäfte eingesetzt und für die zum Bilanzstichtag bestehenden Swap-Geschäfte 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 -175.835 EUR nach bankeneigenen, proprietären

Bewertungsmodellen der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank AG, München, und der HSBC Bank plc, London, GB. Aufgrund der gebildeten Bewertungseinheiten der Swaps mit den antizipierten Dieselbezügen, die auf Basis der geplanten Nutzungskilometer 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, bis 31.12.2018
 Wilfried Fischer, selbstständiger IT-Berater
 Dr. Tim Grüttemeier, Städteregionsrat StädteRegion Aachen, ab 1.1.2019
 Hans-Albert Heinrich, Busfahrer ASEAG
 Elisabeth Paul, Designerin
 Stefan Roebrocks, Betriebsratsvorsitzender ASEAG
 Prof. Manfred Sicking, Dezernent Stadt Aachen, ab 1.1.2019
 Alfred Sonders, Bürgermeister Stadt Alsdorf
 Sascha Vogel, Busfahrer ASEAG
 Werner Wingenfeld, Dezernent Stadt Aachen, bis 31.12.2018

Vorstand

Michael Carmincke, Vorstand der ASEAG

Jahresergebnis

Der Jahresverlust 2018 in Höhe von 31.175.991,60 EUR wurde aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der E.V.A. übernommen. Das Geschäftsjahr schließt daher ausgeglichen.

Aachen, den 28. März 2019

Der Vorstand
 Michael Carmincke

„Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 und der Gewinn- und Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 f 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 31. Dezember 2018 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und

stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

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 bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir 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.“

Den vorstehenden Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2018 (Bilanzsumme EUR 142.549.785,79; Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme EUR 31.175.991,60) und des Lageberichts für das Geschäftsjahr 2018 der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft haben wir in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Grundsätzen ordnungsmäßiger Erstellung von Prüfungsberichten (IDW PS 450 n. F.) erstattet.

Duisburg, den 28. März 2019

PKF FASSELLT SCHLAGE
Partnerschaft mbB
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft
Rechtsanwälte

Jahn
Wirtschaftsprüfer

Pentschev
Wirtschaftsprüfer

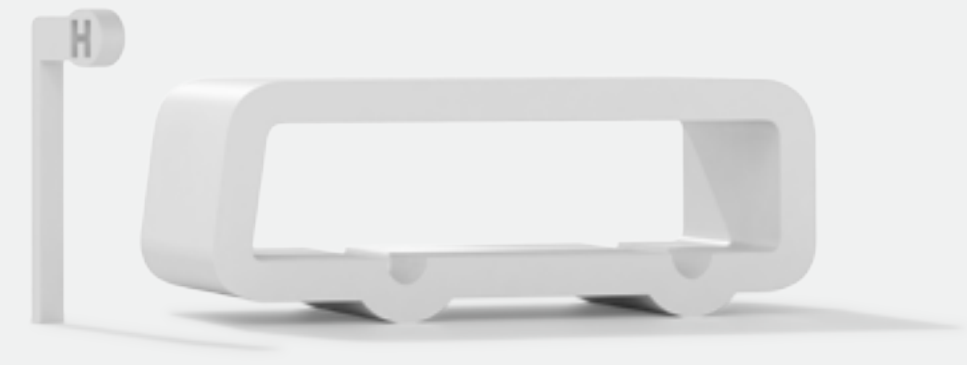
Bericht des Aufsichtsrates

Wir haben während des Berichtsjahres die Geschäftsführung der Gesellschaft aufgrund schriftlicher und mündlicher Berichterstattung des Vorstandes überwacht. Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018 ist unter Einbeziehung der Buchführung sowie des Lageberichtes von der PKF FASSELLT SCHLAGE, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Duisburg, geprüft worden. Der Bestätigungsvermerk wurde uneingeschränkt erteilt. Dem Ergebnis der Abschlussprüfung und dem Bericht des Vorstandes stimmen wir zu. Den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018 haben wir gebilligt. Er ist damit festgestellt.

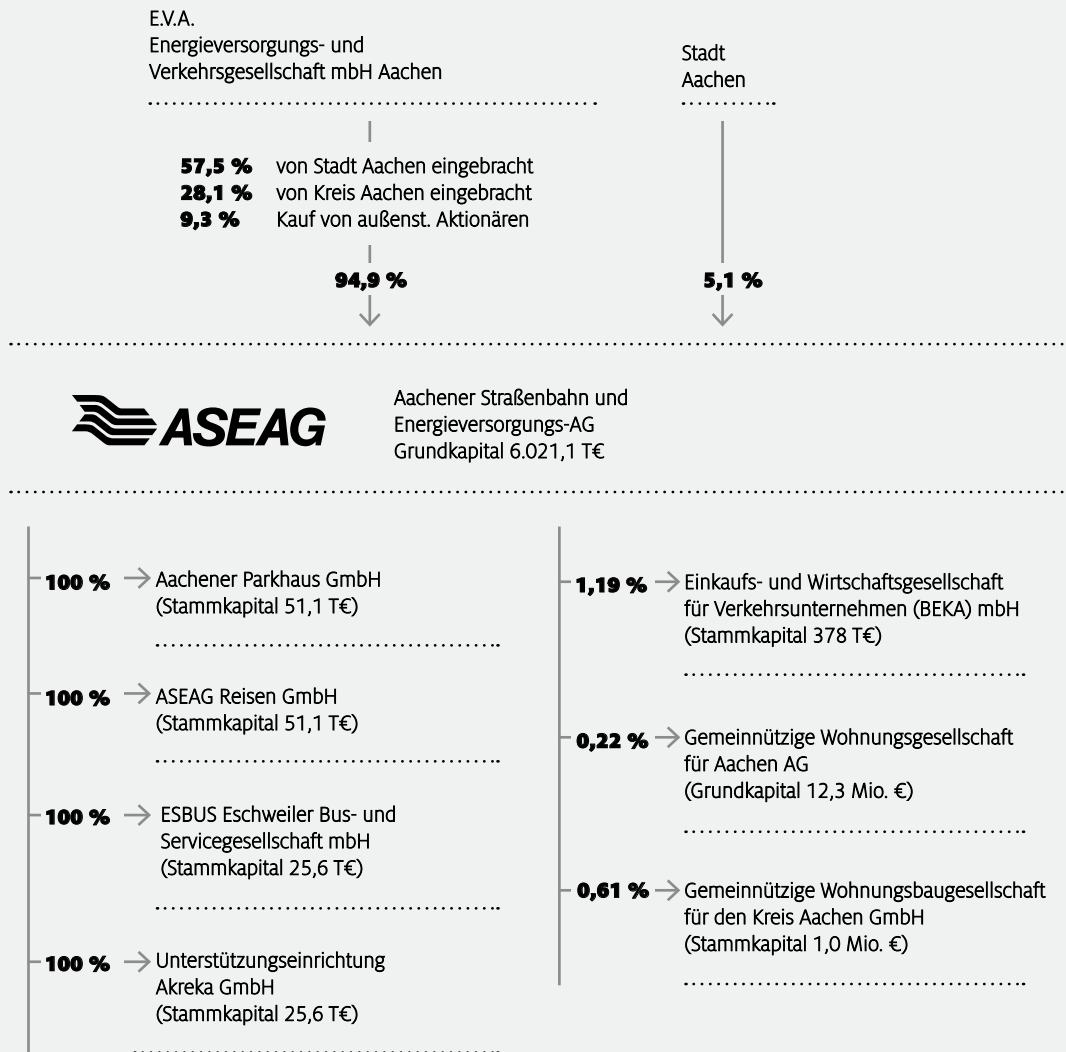
Aachen, den 12. April 2019

Der Aufsichtsrat

Heiner Höfken
Vorsitzender



Unternehmensstruktur und Beteiligungen



Stand 31.12.2018

Finanzkalender 2019

12. April 2019	Aufsichtsratssitzung zur Feststellung des Jahresabschlusses
27. Juni 2019	Ordentliche Hauptversammlung

esog. de