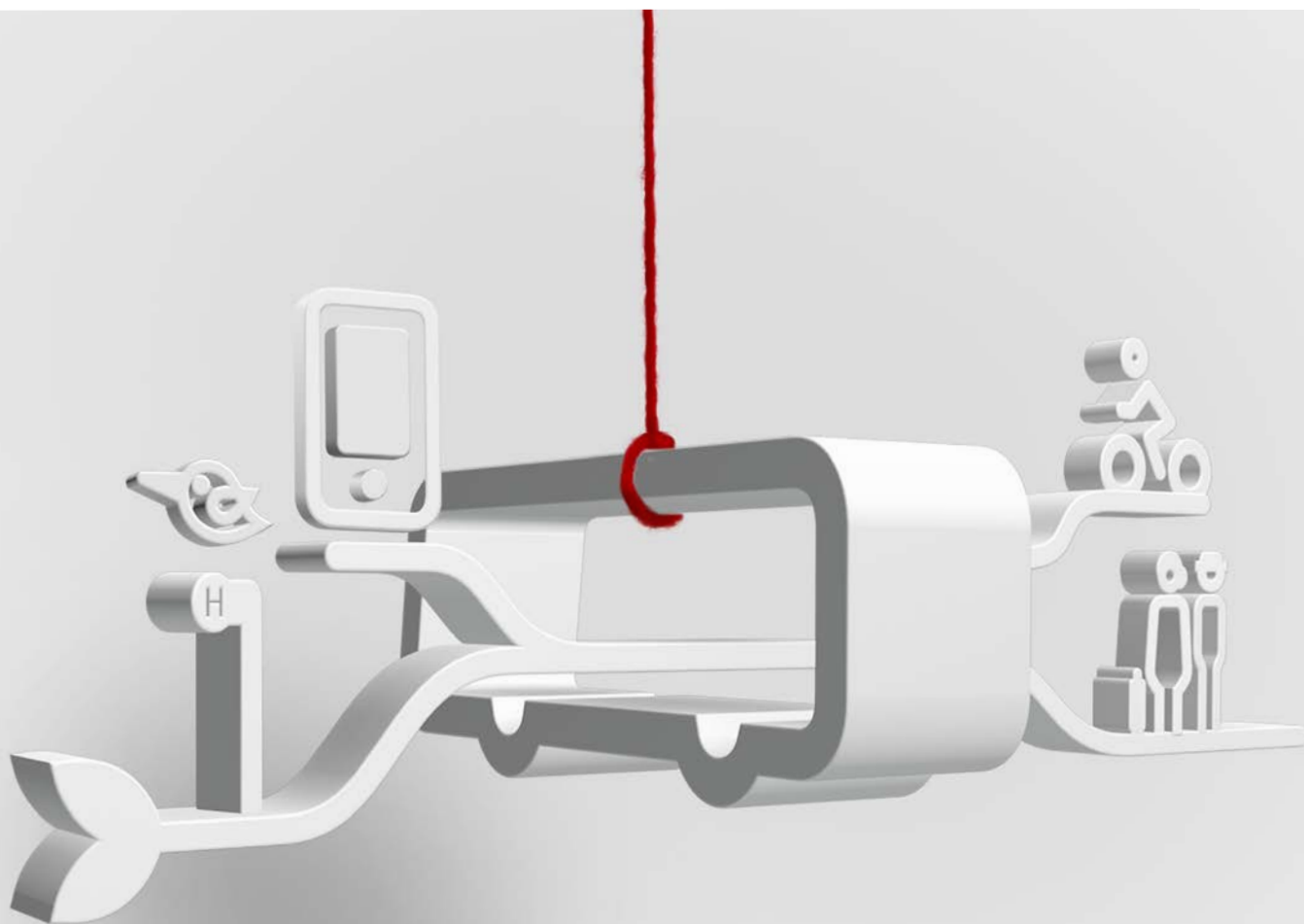


Geschäftsbericht **2019**







Geschäftsbericht 2019



Inhalt

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019	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
<i>IV. Chancen- und Risikobericht</i>	21
Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern	26
Tochtergesellschaften	28
Jahresabschluss	30
<i>Bilanz</i>	32
<i>Gewinn-und-Verlust-Rechnung</i>	34
<i>Anhang für das Geschäftsjahr 2019</i>	36
<i> Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze</i>	36
<i> Entwicklung des Anlagevermögens</i>	38
<i> Erläuterungen zur Bilanz</i>	40
<i> Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung</i>	42
<i> Nachtragsbericht</i>	45
<i> Organe der Gesellschaft</i>	45
<i> Jahresergebnis</i>	45
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	46
Bericht des Aufsichtsrates	50
Unternehmensstruktur und Beteiligungen	51
Finanzkalender 2020	51

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019



I. Grundlagen des Unternehmens

Geschäftsmodell des Unternehmens

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. Alternative Mobilitätskonzepte werden im Hause der ASEAG entwickelt. Dabei wird softwareseitig auf eine IT-Lösung der Better Mobility GmbH zurückgegriffen. Die Gesellschaft wurde 2019 gemeinsam mit der regio IT gegründet und soll die gemeinschaftlich entwickelte Mobilitätsplattform „Mobility Broker“ technologisch fortentwickeln und überregional als IT-Lösung vermarkten.

Die in der Vergangenheit in Betracht gezogene Beteiligung an der Ausschreibung für die Euregiobahn – gemeinsam mit einem Partner – spielt derzeit keine zentrale Rolle in den Überlegungen der ASEAG. Das aktuelle Marktumfeld und die rechtlichen Rahmenbedingungen sprechen vielmehr für eine Fokussierung auf die langjährige Kernkompetenz der ASEAG. Dies ist der Verkehr mit Bussen in der

Stadt und StädteRegion Aachen. Durch die intensivierte Diskussion zum Thema „Verkehrswende“ werden erweiterte und neue Anforderungen gestellt, die es zu erfüllen gilt. Ergänzend hierzu bringt sich die ASEAG in die Planungen rund um die „RegioTram“ ein, die die ASEAG im Falle einer Realisierung betreiben möchte.

Mit der förmlichen Betrauung der ASEAG, die durch ihre Aufgabenträger Stadt und StädteRegion Aachen im April 2017 erfolgt ist, ist die Basis geschaffen worden, um den Anforderungen der EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO 1370/2007) und des ÖPNV-Gesetzes NRW bis zum Jahr 2027 gerecht zu werden. Darüber hinaus bleibt ein Ziel der ASEAG, sich den ökonomischen und ökologischen Herausforderungen unserer Gesellschaft zu stellen und damit den spezifischen Bedürfnissen der Bürger der Städte-Region Aachen an einen nutzerorientierten ÖPNV zu entsprechen. Dabei hat die ASEAG durch erhebliche Neuinvestitionen in die Busflotte beziehungsweise SCRT-Filter-Nachrüstungen inzwischen einen Fuhrpark, der nahezu vollständig die Anforderungen der Euro-6-Abgasnorm erfüllt. Hierdurch konnten neben dem Fortschritt drohende Folgen aus Dieselfahrverboten weitestgehend eliminiert werden.

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. 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 Projektpartner vertreten sind. Die ASEAG ist nicht an der Fahrzeugentwicklung beteiligt. Leider konnte die für das vierte Quartal 2019 geplante Pilotphase nicht umgesetzt werden, da das Fahrzeug noch keine Zulassung für den automatisierten Betrieb erhalten hat. Daher wurden Tests im Testcenter Aldenhoven durchgeführt. Weitere Tests sind für das erste Quartal 2020 ge-

plant. Wegen der Verzögerung in der Fahrzeugentwicklung wurde das Projekt kostenneutral bis zum 31. März 2020 verlängert. Darüber hinaus wurde die Einbindung des ÖPNV-Shuttles als On-Demand-System in die Mobilitätsplattform movA umgesetzt.

Erlebniswelt Mobilität Aachen

Seit Mai 2018 ist die ASEAG Mitglied bei der Initiative Erlebniswelt Mobilität Aachen (EMA). Die Federführung der Initiative haben die Wirtschaftsförderung der Stadt Aachen und e.Go 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 Standort am Markt in Aachen, wo sich die Bürger bereits aktiv über Workshops einbringen konnten. Informiert wurde über innovative Mobilitätsprodukte, wie beispielsweise Mobility Broker (jetzt movA) 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.

Aktuelle Informationen unter www.erlebniswelt.ac.

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 einen Letter of Intent hierzu unterzeichnet, um innovative Mobilität in

Aachen und der StädteRegion Aachen zu unterstützen und zu begleiten.

Ziel der UAM-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, 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 Citys und Regionen. Durch die Zusammenarbeit verschiedener Mobilitätsakteure sollen konkrete städtische Luftmobilitätslösungen (innerstädtische und zwischenstädtische Mobilität) mit echtem Mehrwert entwickelt werden.

Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)

Die ASEAG hat als erstes Unternehmen im AVV die erforderlichen Beauftragungen für die EFM-Baustufe 2 durchgeführt. Die Projekte befinden sich in der Realisierungsphase. Die ASEAG plant, im Herbst 2020 die ersten Teilprojekte (Fahrscheinautomaten und Vorverkaufsstellen) produktiv zu setzen und so wesentliche Punkte gerade im Hinblick auf Kundenservice bereits zu realisieren. Weitere Bausteine – Bordrechner für (bargeldlosen) Ticketverkauf auf dem Bus – werden dann kurzfristig folgen.

Andere Komponenten, die erst einen vollständigen Nutzen bei durchgängiger Nutzung im gesamten AVV entfalten, werden sich verzögern, da andere Verkehrsunternehmen teilweise erheblichen Verzug gegenüber dem Gesamtplan EFM haben. Eine für die ASEAG unschöne, aber nachvollziehbare Ursache ist dabei sicherlich, dass in den Kreisen Heinsberg und Düren aufgrund der ungewissen Vergabesituation der gesamten Verkehrsleistung das investitionsträchtige Projekt EFM nicht mit demselben Nachdruck wie bei der ASEAG verfolgt wurde.

Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme

Im Projekt Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme wird die ASEAG ihre knapp 30 Jahre alte Funktechnik grundlegend erneuern und die Bordrechner entsprechend aufrüsten. Durch die Bordrechner besteht ein enger Zusammenhang zum Projekt „Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)“. Darüber hinaus wird durch die neuen Techniken der gesamte Datenaustausch zwischen Fahrzeug und Leitstelle optimiert, was vielfältige Möglichkeiten zu Gunsten des Kunden bietet (z. B. optimierte Ampelbeeinflussung zur Busbeschleunigung).

Grundlegendes Erfordernis für das Projekt „Digitalisierung“ ist eine valide Funknetzplanung und die daraus resultierende Zuteilung von digitalen Funknetzfrequenzen durch die Bundesnetzagentur (BNetzA). Deshalb wurde die Leistung der Funknetzplanung allen weiteren Maßnahmen vorangestellt. Anhand einer computergestützten Simulation wurden zunächst die funknetztechnisch optimalen Standorte ermittelt. Die umfangreiche Erschließung der neuen Sende- und Empfangs-Standorte für das gesamte Bedienebiet wurde gemeinsam mit dem beratenden Funknetzplaner durchgeführt.

Auf dieser Grundlage wurde der Antrag für die für uns erforderlichen digitalen Funkfrequenzen Anfang 2020 an die BNetzA versandt. Die Antragserstellung hat aufgrund der hohen Anzahl von neuen Standorten zur Erschließung des erweiterten Bedienebiets und dem hieraus hervorgehenden erheblichen Aufwand an Vorarbeit viel Zeit in Anspruch genommen. Derzeit warten wir auf eine Genehmigung und somit Bereitstellung der Funkfrequenzen der BNetzA.

II. Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

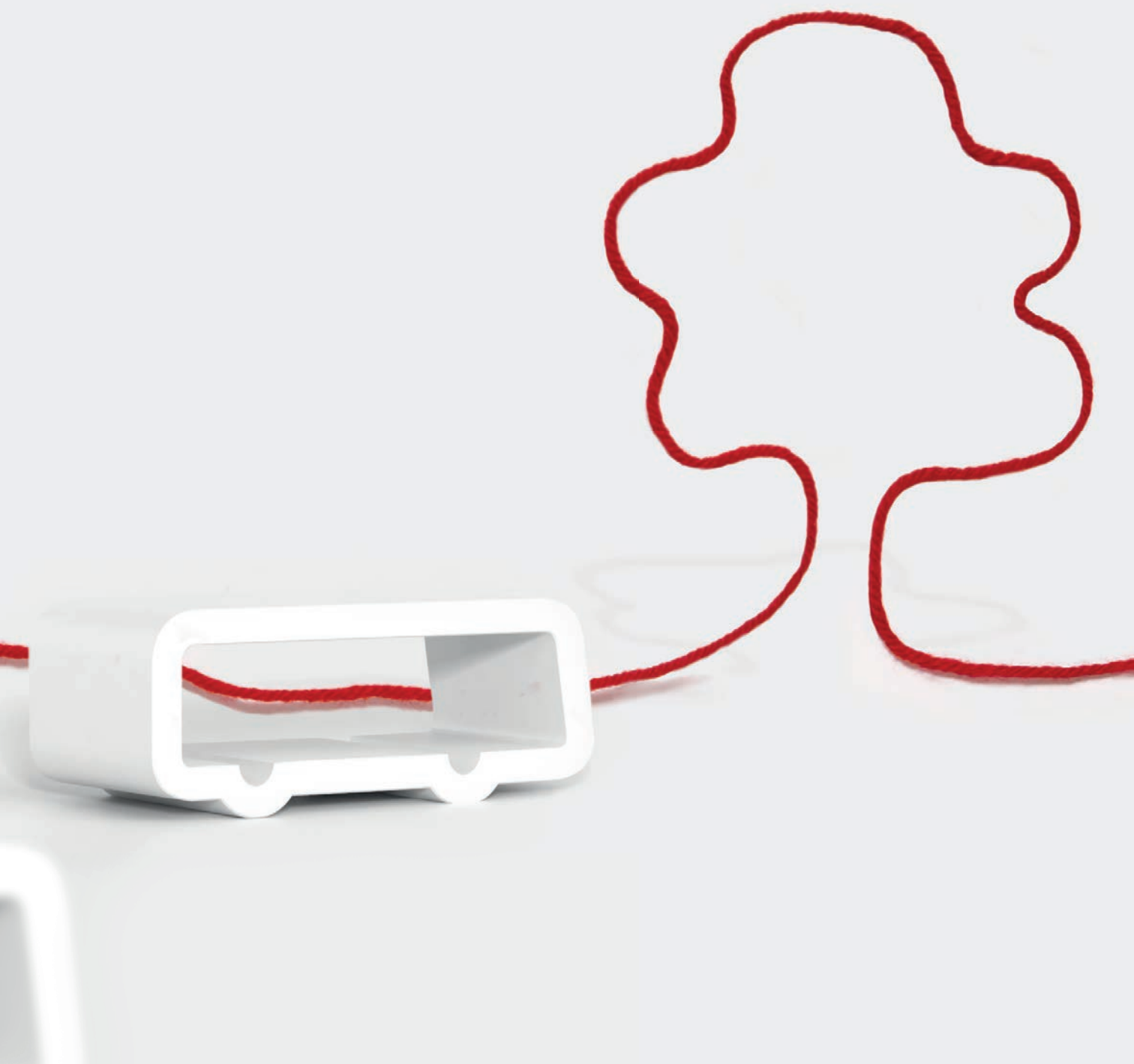
Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) hat in seiner Pressemitteilung zur wirtschaftlichen Lage in Deutschland am 15. Januar 2020 bekannt gegeben, dass die deutsche Wirtschaft im Jahr 2019 das zehnte Jahr in Folge gewachsen ist. Die konjunkturelle Dynamik hat sich allerdings merklich verlangsamt. Dies ist insbesondere auf die Schwäche der Industrie zurückzuführen. Die gesamtwirtschaftliche Leistung nahm im Jahr 2019 um 0,6 % zu. Dies war zwar etwas mehr als zuletzt erwartet, aber deutlich weniger als in den vorangegangenen fünf Jahren, in denen das Bruttoinlandsprodukt um durchschnittlich etwa 2,0 % pro Jahr stieg. Der Beschäftigungsstand erhöhte sich dennoch weiterhin recht kräftig um 400.000 Personen auf den Rekordstand von 45,3 Mio. Erwerbstätigen.

Quelle: [bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/Wirtschaftliche-Lage/2020](https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/Wirtschaftliche-Lage/2020)

Der VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) vermeldet in seiner Presseinformation vom 28. Januar 2020 ein leichtes Plus bei den Fahrgastzahlen. Im 22. Jahr in Folge sind die Fahrgastzahlen bei Bussen und Bahnen in Deutschland auch 2019 wieder gestiegen. 10,413 Milliarden Menschen fuhren nach Hochrechnungen des VDV im letzten Jahr mit dem ÖPNV. Das entspricht einer Steigerung von 0,3 % im Vergleich zum Vorjahr (10,382 Milliarden). Das Fahrgastwachstum war damit 2019 deutlich niedriger als in den Jahren zuvor. Der VDV wertet dies als Signal für die Branche, dass noch schneller und mehr in den Ausbau und die Grunderneuerung des ÖPNV investiert werden muss, um zusätzliche Angebote und Kapazitäten zu schaffen. Nur so kann in den kommenden Jahren mit Blick auf das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor weiteres Wachstum im ÖPNV sichergestellt werden.

Quelle: [vdv.de/200128-pm-oepnv-bilanz-2019](https://www.vdv.de/200128-pm-oepnv-bilanz-2019)





Geschäftsverlauf

Mit dem Geschäftsjahr 2019 hat die ASEAG ein vertriebllich erfolgreiches Geschäftsjahr abgeschlossen. Die Probleme bei der Systemeinführung der neuen Vertriebssoftware konnten bis auf Restpunkte noch zum Jahresende systemseitig behoben werden, so dass es zu einer Abnahme mit Mängeln gekommen ist. Diese Mängel sollen zu Beginn des Jahres 2020 beseitigt werden. Die Software funktioniert nun weitestgehend wie gewünscht. Dennoch muss die lange problembehaftete Zeit nachgearbeitet werden, um wieder vollständig in einem geordneten Betrieb anzukommen. Parallel dazu wurden aufgrund des Rahmenzeitplans zur EFM-Einführung im AVV Schritte eingeleitet, um auch Gelegenheitskunden zukünftig ins EFM einzubinden. Nach teilweise europaweiten Ausschreibungen werden erste für den Kunden sichtbare Neuerungen 2020 umgesetzt werden. 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. Diese sind in der „ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW“ des Verkehrsministeriums des Landes NRW niedergelegt.

Bei den Fahrzeugen befindet sich das 2018 gestartete Modernisierungs- und Erneuerungsprogramm kurz vor dem Abschluss. Die Umrüstung von 98 Fahrzeugen mit SCRT-Filtern wurde im ersten Halbjahr 2019 realisiert. 26 Dieselbusse mit der Abgasnorm Euro 6 und sieben E-Busse wurden im Herbst 2019 in Betrieb genommen. Weitere 15 Dieselbusse mit Euro-6-Norm wurden 2019 ausgeliefert und werden im März/April 2020 in Betrieb genommen, bevor bis Ende 2020 zusätzlich zehn E-Busse Bestandteil der ASEAG-Fahrzeugflotte werden. Insgesamt hat die ASEAG dann kein Fahrzeug mehr in Betrieb, das nicht mindestens die Anforderung der Euro-6-Norm erfüllt. Hierdurch leistet die ASEAG in enger Abstimmung mit der Stadt Aachen ihren Beitrag zur Reduzierung der Stickoxide in Aachen, um Dieselfahrverbote

möglichst zu vermeiden. Im Hinblick auf die Lieferung von E-Bussen der Firma Sileo ist festzuhalten, dass die Lieferung der Elektrobusse von Sileo auch im Jahr 2019 nicht wie geplant erfolgte. Vielschichtige Probleme auf Lieferantenseite verhindern bisher die Abnahme weiterer Busse. Eine Auslieferung an die ASEAG wird zunehmend unwahrscheinlicher.

Im Vergleich zum Wirtschaftsplan resultiert aus dem Ergebnis der ASEAG in Höhe von 30,3 Mio. EUR eine leichte Ergebnisverbesserung gegenüber dem Plan von etwa 0,2 Mio. EUR. Die Abweichungen ergeben sich im Wesentlichen aus folgenden Effekten:

Die Umsatzerlöse fielen insgesamt um 1,5 Mio. EUR höher aus. Neben einer Steigerung der Verkehrserlöse um 0,3 Mio. EUR lag dies vor allem an höheren Nebenerlösen, wie zum Beispiel Zuschüssen für Schülerbeförderung, Sonderverkehren und Leistungen für andere Verkehrsunternehmen.

Aus sonstigen Erträgen ergaben sich positive Ergebniseffekte in Höhe von 1,7 Mio. EUR. Davon betreffen 0,5 Mio. EUR Zuschüsse für die Umrüstung der Busse mit SCRT-Abgasfiltern, 0,8 Mio. EUR weitergeleitete Zuschüsse der Stadt Aachen aus der ÖPNV-Pauschale sowie 0,9 Mio. EUR die Auflösung von Rückstellungen. Gegenläufig sind mit 0,7 Mio. EUR die Erträge aus Anlagenabgängen.

Die Materialaufwendungen stiegen um 1,4 Mio. EUR gegenüber dem Planansatz. Hiervon stiegen die Aufwendungen für Fahrzeuganmietungen insgesamt um rund 0,4 Mio. EUR, und die Kosten für die Umrüstung von SCRT-Abgasfiltern betragen rund 1,2 Mio. EUR. Andere Instandsetzungen der Busse reduzierten sich dagegen um 0,2 Mio. EUR.

Die Kosten für den Personaleinsatz liegen bei der ASEAG mit 30,1 Mio. EUR um 0,9 Mio. EUR unter Plan. Die Kosten aus der Fahreranmietung von ESBUS lagen mit rund 6,0 Mio. EUR hingegen auf Planniveau. Hierin spiegelt sich, wie bereits im Vorjahr, unter anderem auch die

schwierige Arbeitsmarktsituation wider. Diese führt dazu, dass ausscheidende Fahrpersonale trotz intensiver Bemühungen nur mit einem Zeitverzug nachbesetzt werden können. Dies wird auch zunehmend bei Subunternehmern zum Problem, da diese sich ebenfalls mit Kostensteigerungen im Personalbereich auseinandersetzen müssen.

Die Aufwendungen für Altersversorgung lagen inklusive Zinsanteil um 2,2 Mio. EUR über dem Planansatz. Die Steigerung ist im Wesentlichen auf den veränderten Zinssatz zum Bilanzstichtag zurückzuführen, der zu einem höheren Zinsaufwand von rund 1,6 Mio. EUR geführt hat. Die Rückstellung, mit der im Jahresabschluss 2017 ein Arbeitsgerichtsprozess bzgl. der Gewährung von Freifahrten für „Neurentner“ berücksichtigt worden war, konnte im laufenden Geschäftsjahr aufgrund einer arbeitsvertraglichen Regelung in Höhe von 2,1 Mio. EUR aufgelöst werden.

Aufgrund von Investitionsverschiebungen fielen die Abschreibungen um 0,6 Mio. EUR geringer aus.

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen fielen mit 1,8 Mio. EUR um 0,6 Mio. EUR höher aus und resultieren aus einem besseren Ergebnis bei der APAG gegenüber dem Planansatz.

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 Nutzkilometern
- 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>	9.276	9.219	-57
<i>Nutzwagenkilometer angemietete Leistung o. ESBUS in tausend</i>	9.773	9.754	-19
	19.049	18.973	-76
<i>Beförderte Personen in tausend</i>	71.118	71.437	319
<i>Beförderungserlöse (T€)</i>	55.598	55.930	332
<i>Zuschüsse (T€)</i>	8.365	8.790	425
<i>Kosten Treibstoff (T€)</i>	-5.831	-5.535	296
<i>Kosten Busanmietungen inkl. ESBUS (T€)</i>	-30.300	-30.750	-450
<i>Mitarbeiteräquivalente (ESBUS)</i>	133	126	-7
<i>Kosten Fahreranmietungen (ESBUS) (T€)</i>	-5.945	-5.990	-45
<i>Mitarbeiteräquivalente, eigene</i>	545	544	-1
<i>Kosten Personal (T€)</i>	-32.630	-32.349	281
<i>darin enthalten:</i>			
<i>Kosten Altersversorgung (T€)</i>	-1.647	-2.267	-620
<i>Zinsaufwendungen im Wesentl. für Altersversorgung (T€)</i>	-9.773	-11.387	-1.614
<i>Ergebnis ASEAG (T€)</i>	-30.546	-30.344	202
<i>darin enthalten:</i>			
<i>Ergebnis APAG (T€)</i>	1.190	1.702	512
<i>Ergebnis ASEAG Reisen (T€)</i>	-46	-135	-89
<i>Ergebnis ESBUS (T€)</i>	1	58	57

Stand 31.12.2019

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.

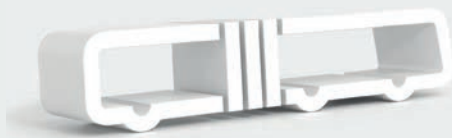
Ertragslage

Die ASEAG hat das Geschäftsjahr 2019 mit einem Fehlbetrag vor Verlustübernahme von 30,3 Mio. EUR abgeschlossen. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Ergebnisverbesserung von 0,9 Mio. EUR. Davon resultieren insgesamt 2,2 Mio. EUR aus einem besseren Betriebsergebnis und –1,3 Mio. EUR aus einem gegenläufigen Finanz- und Beteiligungsergebnis, wovon 1,0 Mio. EUR auf einen höheren Zinsaufwand aus den Pensionsverpflichtungen zurückzuführen sind.

Aufgrund der Tariferhöhung von nominal 2,7 % stiegen die Verkehrseinnahmen (Brutto) im Vergleich zum Vorjahr um 2,0 Mio. EUR auf 65,8 Mio. EUR. Die Nebenerlöse, wie zum Beispiel Fahrzeugvermietungen, Sonderverkehre und Leistungen für andere Verkehrsunternehmen, lagen mit rund 5,6 Mio. EUR (Netto) unverändert auf dem Vorjahresniveau.

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen insgesamt um 3,7 Mio. EUR auf 6,0 Mio. EUR. Hierin enthalten sind Anlagenabgänge in Höhe von 1,5 Mio. EUR, wovon 1,3 Mio. EUR auf den Verkauf eines Wohngrundstücks und 0,2 Mio. EUR auf den Verkauf von Bussen entfallen. Des Weiteren sind im Wesentlichen Erträge aus Zuschüssen in Höhe von 1,3 Mio. EUR sowie Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 2,7 Mio. EUR enthalten. Die Materialaufwendungen erhöhten sich um 2,3 Mio. EUR auf 51,4 Mio. EUR. Dies lag im Wesentlichen an den Kosten der Nachrüstung der Dieselbusse mit einem SCRT-Filter und an gestiegenen Fahrzeuganmietungen aufgrund von Preisanpassungen.

Verkehr 2019



498

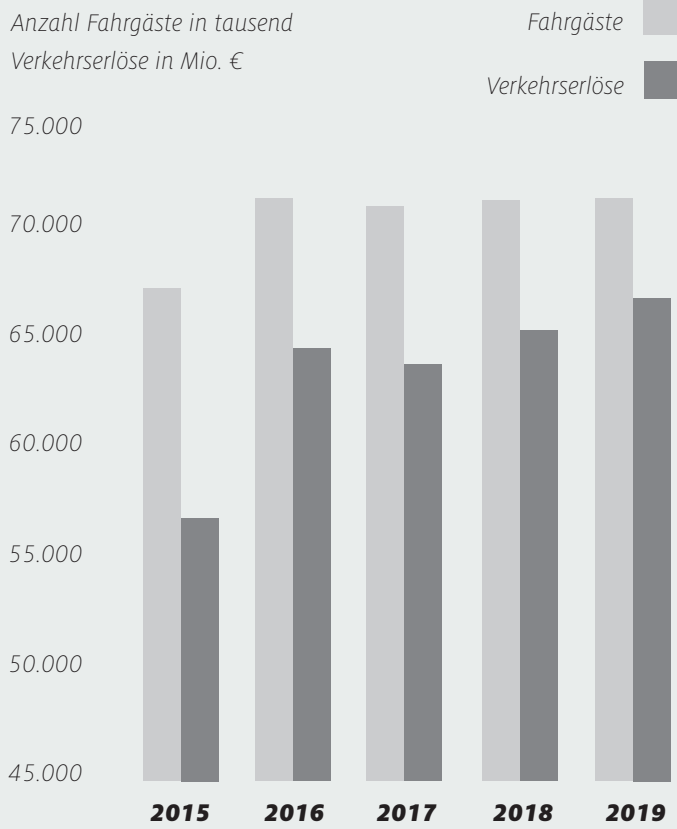
Gesamt

248 eigene Fahrzeuge

250 angemietet mit Fahrer

Linien	108
Linienlänge in km	1.922,8
Wagenkilometer in 1000	20.539
Personenkilometer in Mio.	397,9
Platzkilometer in Mio.	1.532
Fahrgäste in 1000	71.437

Fahrgäste und Verkehrserlöse

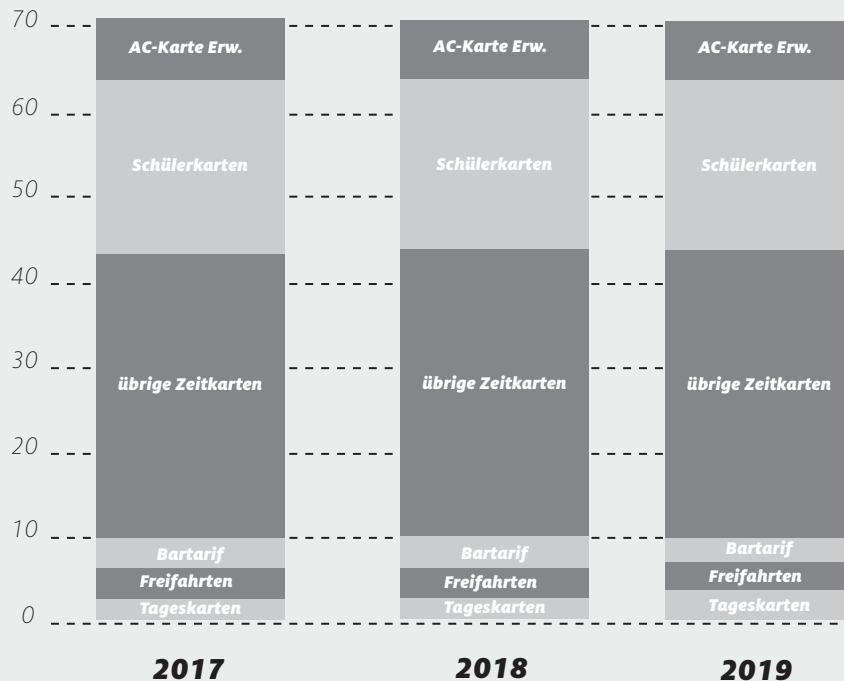


Stand 31.12.2019



Fahrgäste

in Mio.



Stand 31.12.2019

Der Personalaufwand erhöhte sich ohne Altersversorgung insgesamt um 0,8 Mio. EUR. Neben der Tariflohnerhöhung wirkte sich auch die durchschnittlich gestiegene Anzahl von Mitarbeiteräquivalenten von 537 auf 544 aus.

Die Aufwendungen für Altersversorgung verringerten sich um 1,9 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 2,2 Mio. EUR. Dabei wirkt sich unter anderem der Rückgang aus der im Vorjahr noch zu berücksichtigenden Rückstellungszuführung aus Deputaten in Höhe von 0,8 Mio. EUR aus. Aufgrund eines tarifvertraglichen Abschlusses im Geschäftsjahr konnte der Rückstellungsposten in Höhe von 2,1 Mio. EUR mit Ausweis unter den sonstigen betrieblichen Erträgen insgesamt aufgelöst werden.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 10,4 Mio. EUR (Vorjahr: 8,5 Mio. EUR) sind neben dem üblichen Aufwand im Wesentlichen Versicherungsprämien in Höhe von 1,2 Mio. EUR (Vorjahr:

1,1 Mio. EUR), AVV-Umlagen in Höhe von 1,2 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 Mio. EUR) sowie konzerninterne Leistungen in Höhe von 3,0 Mio. EUR (Vorjahr: 3,0 Mio. EUR) enthalten. Die Verluste aus dem Abgang des Anlagevermögens betragen 0,2 Mio. EUR.

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen enthalten im Wesentlichen die Gewinnabführung der APAG in Höhe von 1,7 Mio. EUR (Vorjahr: 2,1 Mio. EUR). Die Zinsaufwendungen erhöhten sich um 1,0 Mio. EUR auf 11,4 Mio. EUR und betreffen fast ausschließlich Zinsaufwendungen aufgrund der Zuführung aus Pensionsrückstellungen.

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

Finanzlage

Im Berichtsjahr belief sich das Finanzvolumen der ASEAG auf 17,3 Mio. EUR.

Die Investitionen in Sachanlagen in Höhe von rund 15,1 Mio. EUR resultierten im Wesentlichen aus der Anschaffung von 17 Diesel-Gelenkbussen, 24 Diesel-Standardbussen und sieben Elektrobussen. Die Zunahme des Umlaufvermögens resultiert mit 1,9 Mio. EUR vornehmlich aus der Erhöhung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

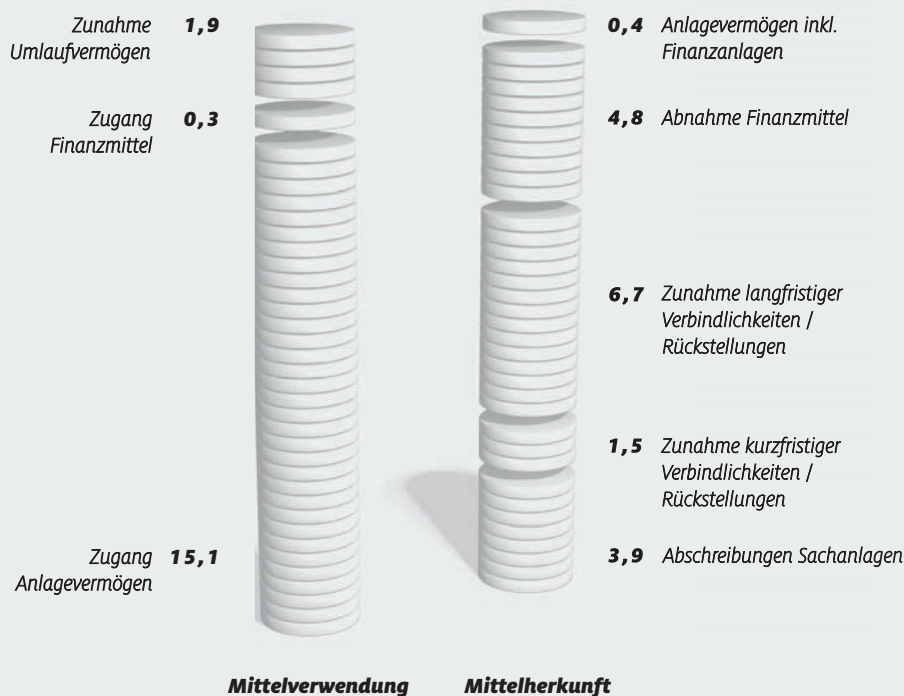
Die Mittelherkunft erfolgte mit 6,7 Mio. EUR im Wesentlichen aus der Zunahme der langfristigen Pensionsrückstellungen, die neben der periodischen Zuführung in Höhe von 8,8 Mio. EUR eine Auflösung von Prozessrisiken in Höhe von 2,1 Mio. EUR beinhalten. Weitere 3,9 Mio. EUR standen aus Abschreibungen zur Verfügung. Die Abnahme der Finanzanlagen in Höhe von 4,8 Mio. EUR resultiert zum einen aus einem Rückgang der Bankguthaben in Höhe von 5,7 Mio. EUR und einer Erhöhung des Cash-Pool-Bestands gegen verbundene Unternehmen von rund 0,9 Mio. EUR.

Finanzstruktur

Gesamt

in Mio. €

17,3



Vermögenslage

Die Bilanzsumme beträgt zum Bilanzstichtag 150,8 Mio. EUR und liegt um 8,2 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Das Finanzanlagevermögen bildet 29,8 % der Bilanzsumme und beinhaltet, neben 9,0 Mio. EUR Ausleihungen an verbundene Unternehmen, unter anderem mit 35,4 Mio. EUR den Buchwert der Beteiligung an der APAG. Der Anteil der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens beträgt 23,5 % und besteht im Wesentlichen aus Fahrzeugen für Personenverkehr. Die Finanzanlagen betragen 19,7 % des Gesamtvermögens und resultieren unter anderem aus dem unter den Forderungen gegen verbundene Unternehmen ausgewiesenen Cash-Pool-Guthaben in Höhe von

14,3 Mio. EUR sowie aus Kassen- und Bankguthaben in Höhe von 15,4 Mio. EUR. Das übrige Umlaufvermögen besteht größtenteils aus dem Verlustausgleichsanspruch gegen die E.V.A. und beträgt 27,0 % der Bilanzsumme.

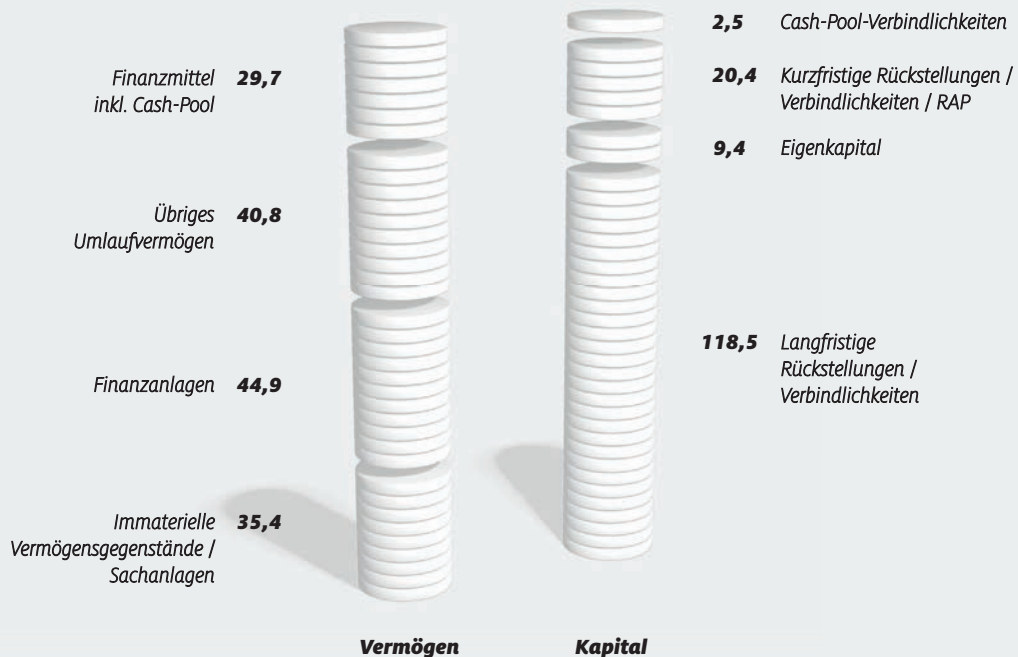
Die Kapitalseite weist insgesamt 118,5 Mio. EUR mittel- und langfristige Mittel aus, die sowohl das Anlagevermögen als auch Teile des Umlaufvermögens langfristig abdecken. Die hauptsächlich aus Pensionsverpflichtungen resultierenden mittel- und langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten betragen 78,6 % der Bilanzsumme. Der Anteil der kurzfristigen Zuschüsse, der Rückstellungen, der Verbindlichkeiten und des Rechnungsabgrenzungspostens beträgt 13,5 %, die Cash-Pool-Verbindlichkeiten 1,7 %, die Eigenkapitalquote beträgt 6,2 %.

Bilanzstruktur

Gesamt

in Mio. €

150,8



Stand 31.12.2019

III. Prognosebericht

Nachdem die Vergaben in den Kreisen Düren und Heinsberg 2019 rechtskräftig beendet werden konnten, ist die Neustrukturierung des Verkehrsmarktes im Verkehrsgebiet des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) vorerst abgeschlossen. Mit einem Leistungsvolumen von etwa 19 Mio. Nutzkilometern pro Jahr ist die ASEAG das größte Verkehrsunternehmen im Aachener Verkehrsverbund AVV. Dieses Leistungsvolumen darf über den Vergabezeitraum bis 2027 als gesichert angenommen werden. Für 2020 ist eine leichte Steigerung von etwa 0,25 Mio. Nutzkilometern geplant. Durch die 2019 verstärkt auftretende Diskussion um den Klimawandel und darum, welchen Beitrag der ÖPNV zur Reduzierung dieses Effektes beitragen kann, wird der Wunsch nach weiterer Verkehrsleistung im ÖPNV zunehmen. Darüber hinaus ist es weiterhin ein Ziel der ASEAG, die Vermarktung des ÖPNV auch im außerstädtischen Kernbereich voranzutreiben. Der Betrieb des NetLiners in Monschau und dessen Betriebsaufnahme im Aachener Süden verlaufen sehr erfolgreich. Nunmehr wird voraussichtlich in zwei weiteren Regionen in der StädteRegion im Rahmen eines Förderprojektes des Landes NRW diese Bedienform eingeführt. Die ASEAG hat im Herbst 2019 ihre „Vision 2027“ in die Diskussion eingebracht, die neben einem erheblichen Ausbau der Infrastruktur auch eine generelle Leistungsausweitung von etwa 30 % des heutigen Leistungsangebots beinhaltet. Die Diskussion hierüber ist zum Jahresbeginn 2020 vollumfänglich angefallen und es ist zu erwarten, dass erste Leistungssteigerungen kurz- bis mittelfristig beschlossen werden.

Nach einem dynamischen Personalaustauschprozess in den letzten Jahren zwischen ESBUS als Fahrbetriebstochter 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, wel-

che zu Hochzeiten bei unter fünf Jahren lag. Im Idealfall resultiert daraus eine Besetzung aller geplanten Stellen. In den übrigen Funktionsbereichen der ASEAG werden keine signifikanten Veränderungen erwartet, so dass insgesamt von einem Personalbestand von ca. 557 Mitarbeiteräquivalenten im Jahr 2020 ausgegangen wird. Dies ist gegenüber 2019 lediglich eine geringe Zunahme. Der Abgang älterer Mitarbeiter wird dabei durch die Gesetzgebung zur Rente mit 63 auch in den kommenden Jahren tendenziell beschleunigt. Der kostensenkenden Entwicklung durch den Personalabgang von Mitarbeitern mit weitreichenden Besitzstandswahrungen gegenüber Neubeschäftigten wirkt entgegen, dass die Gewerkschaften weiterhin hohe Tarifforderungen stellen. Darüber hinaus entstehen aufgrund der Schwierigkeiten in der Personalbeschaffung betriebliche Forderungen, die ebenfalls kostentreibend wirken. Insgesamt wird von Personalkosten in Höhe von 33,5 Mio. EUR ausgegangen. Hinzu kommen die Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen, die aufgrund weiter fallender Zinsen auch 2020 das Ergebnis erheblich belasten werden.

Der Tarifabschluss zwischen ver.di und dem NWO, dem Arbeitgeberverband der privaten Omnibusunternehmen in NRW, hat dazu geführt, dass faktisch aus dem Tarifreue- und Vergabegesetz NRW (TVgG) keine Risiken mehr für die Vergabe an private Subunternehmen bestehen. Die Reduzierung des Kostenvorteils, den der private Tarif gegenüber dem kommunalen Spartentarif hat, setzt sich durch hohe Tarifabschlüsse und sich verändernde sonstige Arbeitsbedingungen bei den Subunternehmen weiter fort.

Im Jahr 2019 konnten die Beförderungserlöse über das Niveau der durchschnittlichen AVV-Tarifierhöhung hinaus gesteigert werden. Dies ist darauf zurückzuführen, dass insbesondere Produkte mit einer höheren Tarifiergiebigkeit gut am Markt platziert werden konnten. Für 2020 geht die ASEAG von Beförderungserlösen in Höhe von 57,1 Mio. EUR aus. Welche Effekte die 2019 durchgeführte Verkehrserhebung haben wird, ist derzeit nicht qualifiziert zu beurteilen. In der Planung ist die im AVV

beschlossene Preissteigerung von 1,95 % ohne weitere Mengeneffekte eingeflossen. Aufgrund 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 zwischenzeitlich jedoch auch von einer zusätzlichen Nachfrage aus, ohne diese näher zu beziffern. Dabei wird es auch zu Tarifwandelbewegungen von relativ teuren Gelegenheitsnutzer-Produkten zu Stammnutzer-Produkten kommen, so dass hiermit nicht zwangsweise Mehrerlöse verbunden sind. Andere wichtige Erlöspositionen wie Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (§ 11 a ÖPNVG-NRW) und Schwerbehinderte (§ 228 ff. SGB IX) sowie Zuschüsse für das Mobilitätsticket (Sozialticket) werden als konstant angesehen. Für die Entwicklung der Dieselpreise ist ein Anstieg um ca. 10 % eingeflossen.

Die Fahrgastanzahl ist 2019 im Stammgebiet erwartungsgemäß leicht angestiegen. Im Planungszeitraum erwartet die ASEAG auch nach Preisanpassungen in großen Teilen des Ticketsortiments ein moderates Fahrgastwachstum. Die Fahrgaststeigerungen des Jahres 2019 sind zu großen Teilen aus einer erhöhten Nutzung durch Gelegenheitskunden und gleichzeitig steigenden Job-Ticket-Verkäufen zu erklären. Der Effekt bei den Gelegenheitskunden ist neben der Diskussion um den Klimawandel sicher auch auf die verstärkte Fahrscheinkontrolle durch die ASEAG zurückzuführen. Langfristig werden weitere positive Effekte auf die Fahrgastzahlen 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.

Nachdem im Jahr 2019 das Ergebnis leicht besser als der Plan war, wird für das Geschäftsjahr 2020 ein Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme von 33,0 Mio. EUR gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan erwartet. Dabei wirken sich auch höhere Abschreibungen durch moder-

ne Fahrgast-Informationsmedien (z. B. dynamische Fahrgast-Informationssäulen, Internet und App), zeitgemäße Vertriebsinfrastruktur (z. B. elektronisches Fahrgeldmanagement) und Fahrzeuge mit modernen Antriebsformen (Euro-6- oder Elektrobusse) kostentreibend aus, ohne dass im verbliebenen Geschäft wesentliche Einsparungen generiert werden können. So hat die ASEAG zur Erhaltung des hohen technischen Stands der Busflotte im Jahr 2019 41 neue Dieselbusse (24 Solo- und 17 Gelenkbusse) und sieben E-Solobusse angeschafft. Im ersten Halbjahr 2020 stehen weitere 28 Dieselbusse zur Auslieferung an, bevor dann im zweiten Halbjahr zehn weitere E-Busse in Betrieb genommen werden sollen (fünf Solo- und fünf Gelenkbusse). Die Auslieferung von 14 weiteren Elektrobusen der Firma Sileo, die bereits vor einigen Jahren bestellt wurden, ist jedoch sehr unwahrscheinlich.

Die Ergebnisabführung der APAG an die ASEAG liegt 2019 mit 1,7 Mio. EUR über Planniveau. Für die mittelfristige Zukunft erwartet die APAG weiterhin ein Ergebnis von leicht unter 2 Mio. EUR, wobei eine erwartete Teilschließung des Parkhauses Rathaus das Ergebnis 2020 und 2021 erheblich zusätzlich belasten wird. Diese etwas moderatere Einschätzung der Ergebnissituation beruht im Wesentlichen darauf, dass umfangreiche Sanierungsarbeiten, insbesondere am Parkhaus Rathaus, aber auch in anderen Objekten entsprechend belastend auf das Ergebnis einwirken. Dabei kommt auch zum Tragen, dass Kosten für Betonarbeiten aufgrund der guten Auslastung der Unternehmen teilweise sich sehr volatil entwickeln. 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. Durch die für 2020 erwartete Schließung des Parkhauses Büchel wird der Prozess jedoch erneut angestoßen.

Durch die Teilnahme am Förderprojekt „Mobility Broker“ hatte die ASEAG 2017 die technische Basis geschaffen, um den Kunden ein multimodales Verkehrsangebot zu unterbreiten. Nach weiterem konsequentem Fort-

entwickeln dieser Mobilitätsplattform hat die ASEAG im Herbst 2019 unter dem Namen movA eine neue App am Markt platziert, über die auch der ÖPNV-Ticketverkauf ermöglicht wird. Gleichzeitig ist die Technologie die Basis, mit der die ASEAG die betriebliche Mobilität von Firmenkunden gestalten kann. Die IT-seitige Weiterentwicklung dieser Technologie erfolgt seit Oktober 2019 in der gemeinsam mit der regio IT gegründeten Better Mobility GmbH. Diese Gesellschaft wird die technische Lösung dann außerhalb der StädteRegion Aachen insbesondere anderen Verkehrsbetrieben zur Nutzung anbieten.

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

Das seit Beginn des Geschäftsjahres 2020 in Deutschland auftretende Corona-Virus sorgt derzeit für zunehmende Einschränkungen des öffentlichen Lebens. Deren Auswirkungen auf die ASEAG sind aktuell noch nicht final zu beurteilen und hängen von der Dauer des Ereignisses ab. Dabei sind Umsätze im Gelegenheitsverkehr und bei kurzfristig zu nutzenden Zeitkarten besonders gefährdet. Die monatlichen Umsätze in diesem Bereich liegen insgesamt bei gut 2 Mio. EUR.

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 Erlösrisiken im Zuge der Überwachung der Entwicklung von Erlösen, Mengen und Kosten in der Planung, der Vorhersage für das Jahresergebnis und im Berichtswesen erfasst und gesteuert. Zusätzlich ist ein Risikomanagementsystem im Sinne von § 91 Abs. 2 AktG auf der Ebene der Konzernmutter implementiert, in das die ASEAG integriert ist und das alle weiteren Risiken erfasst. Berichte zum Risikomanagement erfolgen unmittelbar an den Vorstand.

Darüber hinaus fungieren die interne Revision und der Abschlussprüfer bei der Jahresabschlussprüfung als unabhängige Kontrollinstanzen. Zum 1. Januar 2010 ist eine konzernweite Unternehmensverfassung in Kraft getreten. Diese sieht unter anderem Regelungen zum Wettbewerbsrecht, zur Antikorruption, zur Vermeidung von Interessenkonflikten, zum Datenschutz und zur Umsetzung der Verfassung vor. Wie in den Vorjahren wurden auch im Geschäftsjahr 2019 in allen Unternehmensbereichen regelmäßig systematische und vollständige Risikoerhebungen vorgenommen. Im Rahmen der halbjährlichen Aktualisierung beziehungsweise Überprüfung wurden alle wesentlichen Risiken identifiziert, analysiert, bewertet und dokumentiert, und zwar nach ihrer poten-

ziellen Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit. Aktuelle Zinsprognosen, die einen stark absinkenden Abzinsungssatz für die Bewertung der Pensionsrückstellungen beinhalten, sind in die mittelfristige Wirtschaftsplanung eingeflossen. Dabei ist die im ersten Quartal 2016 eingetretene Umstellung zur Ermittlung des Abzinsungssatzes vom 7-Jahres-Durchschnitt auf einen 10-Jahres-Durchschnitt in der Zinsprognose berücksichtigt. Obwohl diese Planungsprämissen in der Mittelfristplanung gewürdigt wurden, 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 hätte, 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 Altersversorgung 2016 geändert. Die Durchführung durch die Unterstützungskasse Akreka GmbH ermöglicht eine andere bilanzielle Darstellungsweise, ohne dass jedoch die letztendlich zu zahlende Altersversorgung in der Höhe dadurch beeinflusst wird. Zum Bilanzstichtag waren 90 Mitarbeiter diesem Durchführungsweg der Altersversorgung zugeordnet.

Zusätzlich zu den Rückstellungen für die Altersversorgung hat die ASEAG aufgrund eines Rechtsstreits bezüglich der rechtssicheren Abschaffung der Freifahrten für „Neurentner“ im Jahr 2017 eine Rückstellung gebildet. Nachdem das Gerichtsverfahren bereits 2018 gewonnen wurde, bestand zur finalen rechtlichen Absicherung noch die Notwendigkeit, die bisherige Betriebsvereinbarung auf Tarifvertragsniveau anzuheben. Dies ist 2019 erfolgt, so dass die diesbezügliche Rückstellung aufgelöst werden konnte.

Der Bestandsschutz für die von der ASEAG erbrachten Verkehrsleistungen besteht durch die bis einschließlich 2027 laufende Direktvergabe nach EU-VO 1370/2007 der Stadt Aachen an die ASEAG, die auch die Leistungen der StädteRegion Aachen beinhaltet. Dies ändert sich aufgrund des Bestandsschutzes auch nicht dadurch, dass nach aktueller Rechtsprechung eine Inhouse-Vergabe nach § 108 GWB einschlägig gewesen wäre. Eine gegebenenfalls stattfindende anschließende Betrauung ab 2028 müsste jedoch auf der Rechtsgrundlage des § 108 GWB erfolgen. Die Erfüllung dieser gesetzlichen Anforderungen wurde bereits bei der aktuell laufenden Betrauung parallel geprüft, so dass auch bei veränderter Rechtsgrundlage zurzeit kein Risiko besteht, sofern der politische Wille gegeben ist.

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. nunmehr die Gewerkschaft ver.di ist, die im Vergleich zum bisherigen Tarifvertragspartner „Christliche Gewerkschaft GÖD“ im Rahmen von Tarifverhandlungen sicher als durchsetzungsstärker einzustufen ist. Die aktuellen Schwierigkeiten aller Verkehrsunternehmen bei der Personalbeschaffung verstärken diesen Effekt sicher noch.

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, auch wenn zunehmende Instandhaltungsaufwendungen eine neue Herausforderung darstellen. 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. Nach den ersten Anzeichen im Jahr 2014, dass es zur Einführung einer Umweltzone in Aachen kommen wird, wurde nunmehr im Februar 2016 in Aachen und im Juni 2016 in Eschweiler eine Umweltzone eingeführt. Weitere Verschärfungen resultieren aus den Anforderungen des Luftreinhalteplans der Stadt Aachen, der im Jahr 2018 zu einem veränderten Nahverkehrsplan mit höheren Anforderungen zur Abgasreduzierung an die Fahrzeugflotte führte. Ob die inzwischen gemeinsam mit dem Gesellschafter Stadt Aachen überwiegend bereits umgesetzten Maßnahmen ausreichen (SCRT-Filter, vorgezogene Neubeschaffung u. Ä.), um Dieselfahrverbote zu verhindern, die aus einem laufenden Gerichtsverfahren der Stadt Aachen resultieren könnten, ist derzeit nicht final zu beantworten. 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. Diese unterliegen in der Regel auch keiner Dynamisierung und zwingen die ASEAG, wegfallende oder stagnierende Zuschüsse durch andere geeignete Maßnahmen zu kompensieren. Die Zuschusssituation für die Beförderung von Schwerbehinderten scheint derzeit auf niedrigem Niveau stabil. Die Zuschusssituation beim Mobil-Ticket hat sich gegenüber den Vorjahren aufgrund der Stabilisierung der Verkaufszahlen ebenfalls gefestigt. Die Zuschüsse je Ticket sind bei einem aufgrund der politischen Komponente dieses Tickets (i. W. Empfänger von staatlichen Leistungen) preislich nur schwer zu entwickelndem Ticket jedoch als zu gering anzusehen.

Die fehlende gesetzliche Verankerung der Ausgleichszahlungen hat zur Folge, dass die Mittel jährlich erneut im Rahmen der Haushaltsplanung des Landes NRW zur Disposition stehen. Die weitere Entwicklung dieser Zuschüsse bleibt vorerst formal offen. Die Verkehrsverbände gehen 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. Mit dem NRWupgrade Azubi ist eine weitere Ticketart entstanden, die seitens des Landes NRW bezuschusst wird. Das Volumen ist von untergeordneter Bedeutung, zeigt jedoch, dass der Trend zu politisch motivierten Tickets weiter zunimmt. Mit dieser Entwicklung geht eine zunehmende Abhängigkeit der Verkehrsunternehmen einher.

Einnahmenseitig besteht 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. Im Jahr 2019 wurde eine erneute Fahrgasterhebung zum Nutzerverhalten vorgenommen, deren Ergebnisse noch ausstehen.

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.

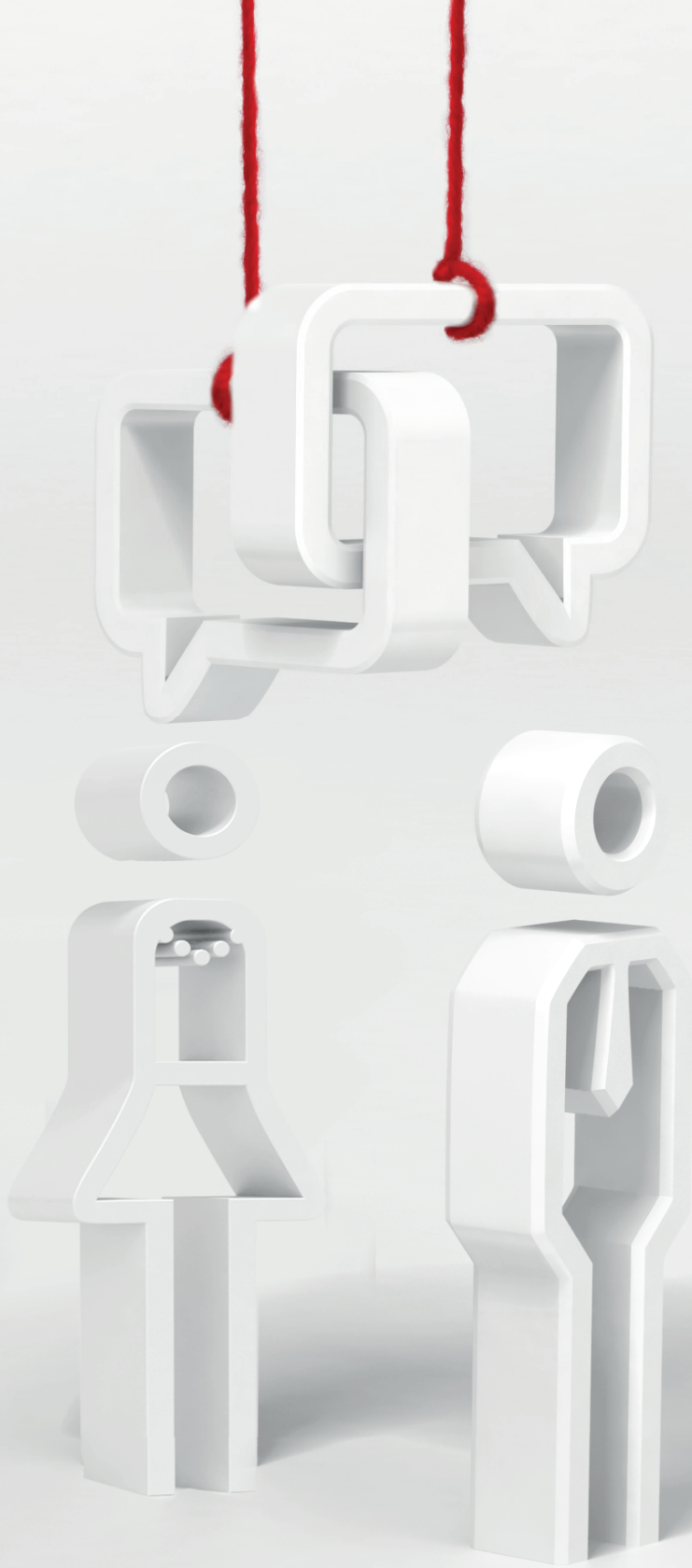
Aufgrund der Betrauung bis 2027 durch die Stadt Aachen beziehungsweise die StädteRegion Aachen ist der Fortbestand der ASEAG in Verbindung mit der Satzung des Aachener Verkehrsverbunds gesichert. Derzeit nutzen die beiden Aufgabenträger den Ergebnisabführungsvertrag zwischen E.V.A. und ASEAG, um ihren Verpflichtungen nachzukommen. Sollte der Ausgleich gefährdet sein, ist die Geschäftsführung der E.V.A. gefordert, Maßnahmen zur Sicherstellung der Refinanzierung des ÖPNV, zum Beispiel unter Berufung auf den satzungsgemäßen Ausgleich im AVV, einzuleiten. Vor diesem Hintergrund hat sich die E.V.A. im Jahr 2016 mit der Stadt Aachen auf ein Finanzierungskonzept für die nächsten Jahre verständigt.

Insgesamt wird gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan mit einem negativen Planergebnis für 2020 vor Verlustübernahme in Höhe von 33,0 Mio. EUR gerechnet, welches bei Eintritt, insbesondere aufgrund der temporär erhöhten Belastung aus der Neubildung von Pensionsrückstellungen, weiterhin als sehr kritisch angesehen wird.

Aachen, den 27. März 2020

Der Vorstand

Michael Carmincke

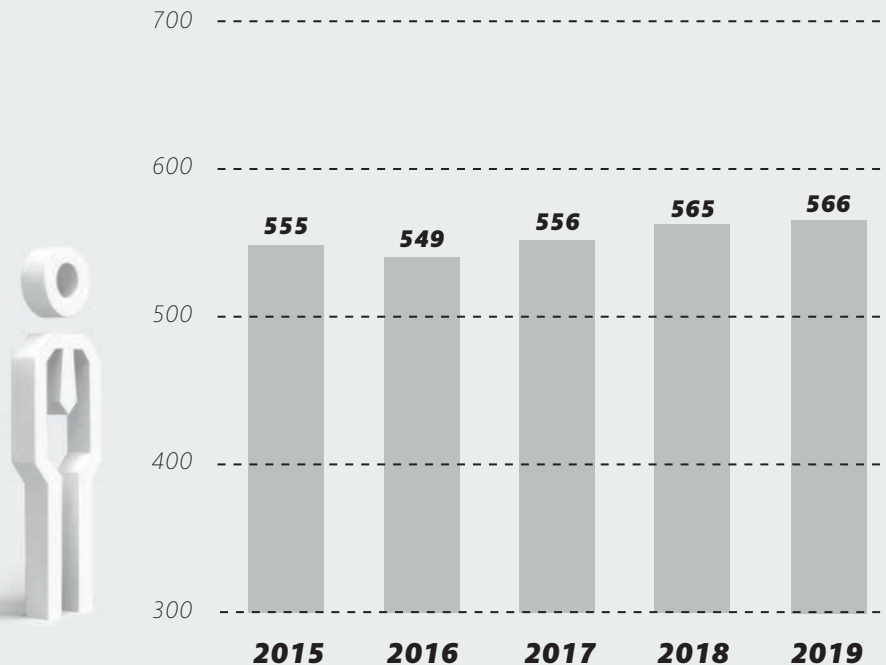


Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern

Zum 31. Dezember 2019 beschäftigte die ASEAG 566 Mitarbeiter/-innen.

Die Anzahl der Mitarbeiter/-innen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um zwei Mitarbeiter. 36 Eintritten standen 34 Austritte gegenüber. Auch im Jahr 2019 wurden wieder 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 auch im Jahr 2019 einige Aktivitäten für die Gesundheit und Fitness ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter organisiert. Fes-

Mitarbeiter gesamt



Mitarbeiter gesamt

	2019	2018	2017	2016	2015
Mitarbeiter gesamt	566	565	556	549	555
Vollzeitkräfte	480	478	475	469	486
Teilzeitkräfte	68	70	64	61	52
Auszubildende	18	17	17	19	17

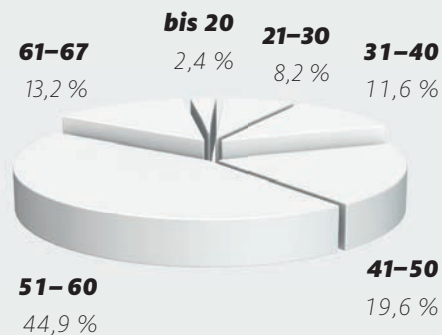
Stand 31.12.2019

ter Bestandteil sind unter anderem jährlich stattfindende Gesundheitstage, bei denen neben diversen Gesundheitschecks auch Informationen rund um das Thema Fitness, gesunde Ernährung etc. weitergegeben werden.

Im Jahr 2019 konnte die ASEAG zwei Ausbildungsplätze im Rahmen einer dreieinhalbjährigen Berufsausbildung zum Kraftfahrzeugmechatroniker, Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik, und vier Ausbildungsplätze zur Fachkraft im Fahrbetrieb besetzen. Auch im Jahr 2019 wurde wieder ein Ausbildungsplatz zum Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker, Fachrichtung Karosserieinstandhaltungstechnik, besetzt. Nach erfolgreich abgeschlossener Berufsausbildung wird den Auszubildenden in der Regel ein Arbeitsvertrag angeboten. Auch in den kommenden Jahren wird dieses Ausbildungsplatzangebot aufrechterhalten.

Altersstruktur 2019

in Lebensjahren



Stand 31.12.2019

Auszubildende

Gesamt

18

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

Stand 31.12.2019

Mitarbeiter nach Bereichen 2019

Gesamt

566

- 58** Betrieb und Technik
- 57** Busse und Werkstätten
- 348** Fahrbetrieb
- 16** Qualität und Auftragsunternehmen
- 46** Finanzen und Vertrieb
- 41** Sonstige

Stand 31.12.2019

Tochtergesellschaften



Aachener Parkhaus GmbH (www.apag.de)

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG 100 %

Geschäftszweck: Bewirtschaftung von Parkflächen

Umsatzerlöse 14.521.963 EUR / 34 Mitarbeiter

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



Better Mobility GmbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG 50 %

Geschäftszweck: Technische Weiterentwicklung
der Mobilitätsplattform „Mobility Broker“
und deren Vermarktung



Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG 100 %

Geschäftszweck: Verkehrsunternehmen zur
Personenbeförderung im öffentlichen
Linienverkehr und für alle damit verbundenen
Dienstleistungen

Umsatzerlöse 7.389.473 EUR / 151 Mitarbeiter



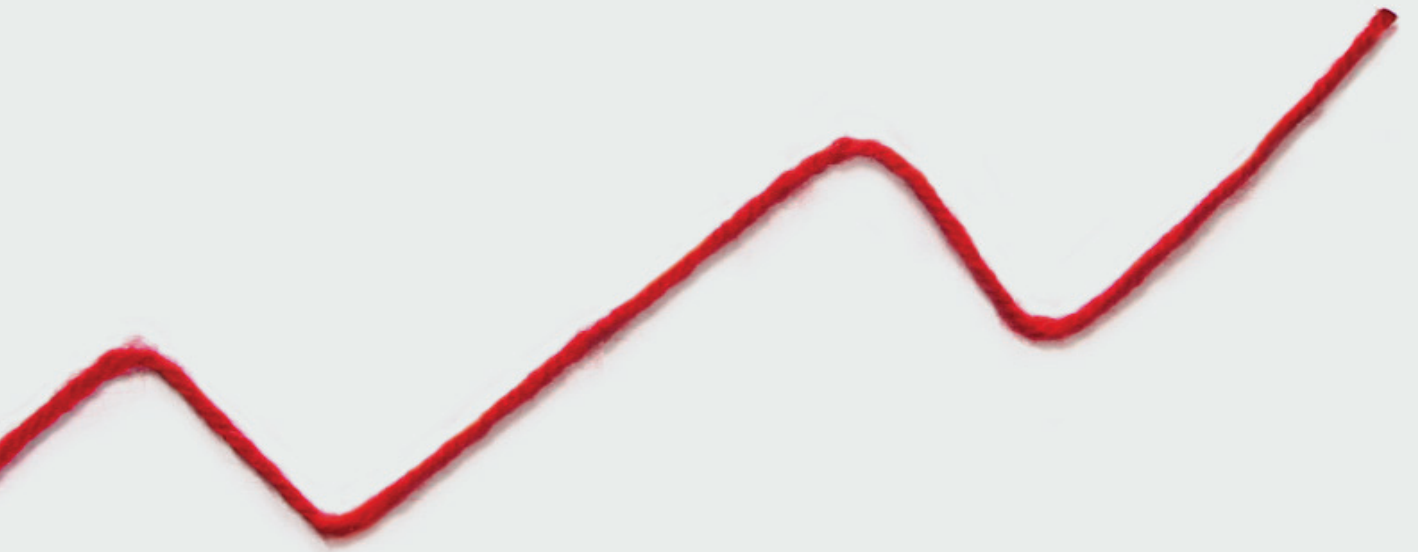
ASEAG Reisen GmbH (www.aseag-reisen.de)

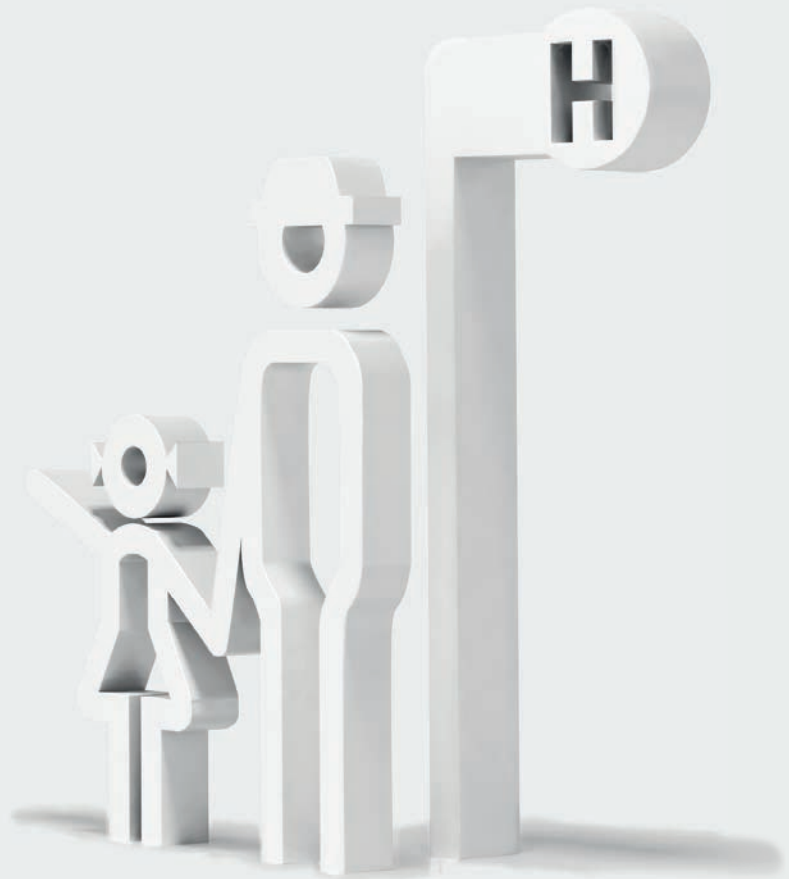
Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG 100 %

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

Umsatzerlöse 1.838.886 EUR / 2 Mitarbeiter

Jahresabschluss





Bilanz

Zum 31. Dezember 2019

Aktiva

	Anhang	31.12.2019	31.12.2018
		€	T€
A. Anlagevermögen	(1)		
<i>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</i>			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte		98.747,00	111
2. Geleistete Anzahlungen		22.478,71	0
		121.225,71	111
<i>II. Sachanlagen</i>			
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		3.103.580,84	3.236
2. Fahrzeuge für Personenverkehr		24.605.912,00	13.340
3. Technische Anlagen und Maschinen		1.082.260,00	977
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		1.675.858,00	2.408
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		4.783.718,76	4.385
		35.251.329,60	24.346
<i>III. Finanzanlagen</i>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		35.580.423,81	35.580
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		9.020.000,00	8.877
3. Beteiligungen		50.316,68	38
4. Sonstige Ausleihungen		250.911,15	261
		44.901.651,64	44.756
		80.274.206,95	69.213
B. Umlaufvermögen			
<i>I. Vorräte</i>			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		538.177,91	631
<i>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</i>	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		7.478.392,48	4.015
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		46.243.149,22	45.520
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		50.083,33	0
4. Sonstige Vermögensgegenstände		766.768,65	2.025
		54.538.393,68	51.560
<i>III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</i>		15.399.152,04	21.135
		70.475.723,63	73.326
C. Rechnungsabgrenzungsposten		11.279,56	11
		150.761.210,14	142.550

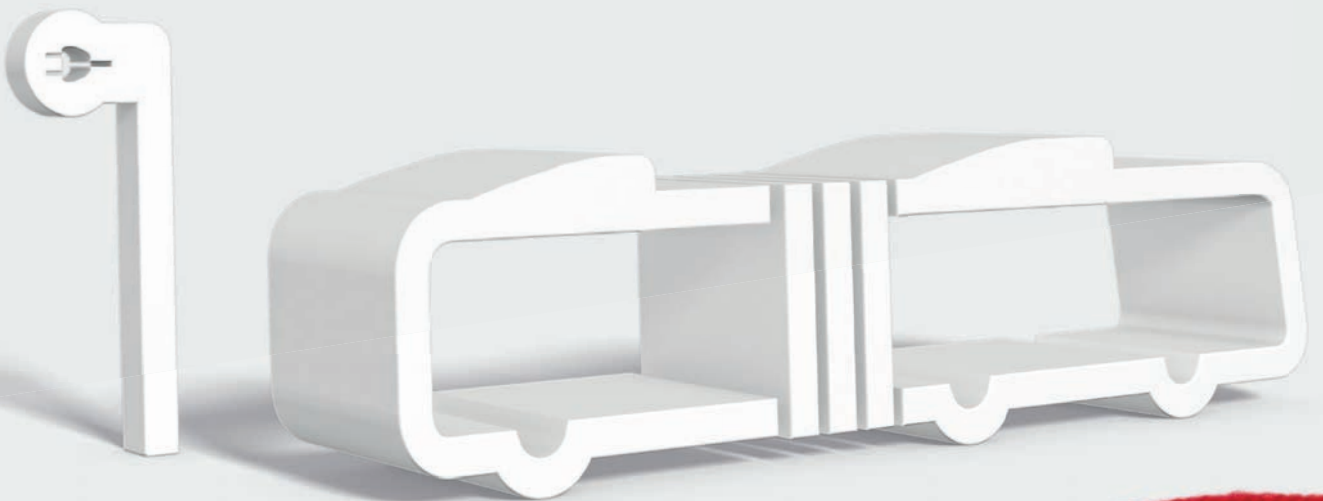
Passiva

	Anhang	31.12.2019	31.12.2018
		€	T€
A. Eigenkapital	(3)		
I. Gezeichnetes Kapital		6.021.120,00	6.021
II. Kapitalrücklage		3.311.281,49	3.311
		9.332.401,49	9.332
B. Zuschüsse		62.970,76	36
C. Rückstellungen	(4)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		117.733.943,00	110.969
2. Steuerrückstellungen		3.226,00	12
3. Sonstige Rückstellungen		4.893.291,11	4.633
		122.630.460,11	115.614
D. Verbindlichkeiten	(5)		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		7.579.709,67	7.689
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		2.106.025,21	1.929
3. Sonstige Verbindlichkeiten		6.675.736,98	5.614
		16.361.471,86	15.232
E. Rechnungsabgrenzungsposten		2.373.905,92	2.336
		150.761.210,14	142.550

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	Anhang	2019	2018
		€	T€
1. Umsatzerlöse	(6)	71.399.772,32	69.376
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		31.923,61	2
3. Sonstige betriebliche Erträge	(7)	6.005.939,64	2.329
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		8.443.366,41	7.975
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		42.958.808,38	41.096
		51.402.174,79	49.071
5. Personalaufwand	(8)		
a) Löhne und Gehälter		24.999.926,73	24.471
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		7.348.609,13	8.976
		32.348.535,86	33.447
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		3.936.336,51	3.450
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(9)	10.379.641,90	8.520
Betriebsergebnis		- 20.629.053,49	- 22.781
8. Erträge aus Beteiligungen		6.359,09	6
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	(10)	1.759.825,50	2.125
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(11)	119.653,30	122
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(12)	5.388,90	4
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	(13)	135.288,59	203
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(14)	11.387.433,65	10.351
Ergebnis nach Steuern		- 30.260.548,94	- 31.078
14. Sonstige Steuern	(15)	83.603,99	98
15. Erträge aus Verlustübernahme		30.344.152,93	31.176
Jahresüberschuss / Bilanzgewinn		0,00	0



Anhang für das Geschäftsjahr 2019

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 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 Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gegliedert.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

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

Bei den planmäßigen Abschreibungen werden grundsätzlich die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern zugrunde gelegt. Die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern betragen bei Gebäuden und Bauten auf fremden Grundstücken zwei bis 90 Jahre, bei Fahrzeugen für Personenverkehr sechs bis zwölf Jahre, bei technischen Anlagen und Maschinen vier bis 20 Jahre, bei Betriebs- und Geschäftsausstattung drei bis 23 Jahre.

Geringwertige Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten bis 250 EUR werden sofort als Aufwendungen behandelt. Zugänge zu den geringwertigen Vermögensgegenständen im Wert zwischen 250 EUR und 800 EUR werden aktiviert und im laufenden Wirtschaftsjahr vollständig abgeschrieben.

Die Anteile an der APAG wurden 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 2,71 %, eine Bezügedynamik von 2,0 % und eine altersabhängige Fluktuation nach einer konzernweit spezifischen Fluktuationstabelle 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 (1,97 %) beträgt 13.573 TEUR.

Im Jahr 2016 wurde beschlossen, dass Neueinstellungen bei der ASEAG ab dem 1. Januar 2016 ihre Zusage auf eine betriebliche Altersversorgung beziehungsweise die daraus resultierenden Leistungen zukünftig direkt von der Tochtergesellschaft Akreka erhalten. Dazu wurde ein entsprechender Leistungsplan mit der Akreka erstellt, der die Grundlage für die spätere Versorgung darstellt. Die Bewertung erfolgt bei der AKREKA nach § 4 d EstG. Die darüber hinaus bestehende mittelbare Pensionsverpflichtung gemäß § 28 Abs. (2) EGHGB beträgt zum Bilanzstichtag 480 TEUR.

Für die Jubiläumsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens vorgenommen. Dabei wurden ein Zinssatz von 1,97 % 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.

2019

Entwicklung des Anlagevermögens

Anschaffungs-/Herstellungskosten

	1.1.2019	Zugang	Abgang	31.12.2019
		Umbuchung = U		
	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte	2.203.528,58	63.435,00	0,00	2.266.963,58
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	22.478,71	0,00	22.478,71
	2.203.528,58	85.913,71	0,00	2.289.442,29
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	12.672.618,54	121.094,71 3.406.764,84 U	214.454,17	12.579.259,08
2. Fahrzeuge für Personenverkehr	44.435.409,84	10.545.520,60 1)	5.722.887,48	52.664.807,80
3. Technische Anlagen und Maschinen	2.538.438,80	237.601,30 122.320,10 U	0,00	2.776.040,10
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	13.561.613,75	-27.880,04 2) -3.529.084,94 U	14.383,66	13.641.670,15
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	4.384.787,26	4.090.250,06	162.233,62	4.783.718,76
	77.592.868,19	14.966.586,63	6.113.958,93	86.445.495,89
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	41.580.423,81	0,00		41.580.423,81
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	8.876.666,64	270.000,00	126.666,64	9.020.000,00
3. Beteiligungen	37.816,68	12.500,00 5.030,51 A	0,00	50.316,68
4. Sonstige Ausleihungen	261.377,00	17.039,54	32.535,90	250.911,15
	50.756.284,13	304.570,05	159.202,54	50.901.651,64
		5.030,51 A		
	130.552.680,90	15.352.039,88	6.273.161,47	139.636.589,82

A = Aufzinsung

1) nach Abzug von 1.965.036,90 € Investitionszuschüssen

2) nach Abzug von 360.400,00 € Investitionszuschüssen

Abschreibungen

1.1.2019	Zugang	Abgang	31.12.2019
€	€	€	€
2.093.045,58	75.171,00	0,00	2.168.216,58
0,00	0,00	0,00	0,00
2.093.045,58	75.171,00	0,00	2.168.216,58
9.436.995,85	214.995,71	176.313,32	9.475.678,24
31.094.893,84	2.686.889,44	5.722.887,48	28.058.895,80
1.561.445,80	132.334,30	0,00	1.693.780,10
11.153.249,75	826.946,06	14.383,66	11.965.812,15
0,00			0,00
53.246.585,24	3.861.165,51	5.913.584,46	51.194.166,29
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
61.339.630,82	3.936.336,51	5.913.584,46	59.362.382,87

Buchwerte

31.12.2018	31.12.2019
€	€
110.483,00	98.747,00
0,00	22.478,71
110.483,00	121.225,71
3.235.622,69	3.103.580,84
13.340.516,00	24.605.912,00
976.993,00	1.082.260,00
2.408.364,00	1.675.858,00
4.384.787,26	4.783.718,76
24.346.282,95	35.251.329,60
35.580.423,81	35.580.423,81
8.876.666,64	9.020.000,00
37.816,68	50.316,68
261.377,00	250.911,15
44.756.284,13	44.901.651,64
69.213.050,08	80.274.206,95

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel dargestellt.

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen betreffen Darlehen an APAG mit 4.720 TEUR (Vorjahr: 4.560 TEUR), an E.V.A. mit 4.300 TEUR (Vorjahr: 4.300 TEUR) und an ESBUS mit 0 TEUR (Vorjahr: 17 TEUR).

	Eigenkapital 31.12.2019 T€	Anteil am Kapital	Jahresergebnis 2019 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	1.108	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 46.243 TEUR (Vorjahr: 45.483 TEUR) und resultieren hauptsächlich mit 30.344 TEUR (Vorjahr: 31.176 TEUR) aus dem Verlustausgleichsanspruch und mit 14.305 TEUR (Vorjahr: 13.387 TEUR) aus dem Cash-Pooling. Bei den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich um einen Rahmenkreditvertrag (Volumen 175 TEUR), der von der neu gegründeten Better Mobility GmbH mit 50 TEUR in Anspruch genommen wurde. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind unter anderem Steuerforderungen in Höhe von 147 TEUR (Vorjahr: 79 TEUR) enthalten. Bis auf eine Sicherheitsleistung für das Mietobjekt Kundencenter in Höhe von 30 TEUR bestehen wie im Vorjahr keine weiteren Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände mit Restlaufzeiten von mehr als einem Jahr.

(3) Eigenkapital

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

(4) Rückstellungen

Neben der gutachterlich ermittelten Pensionsrückstellung konnte die darin enthaltene Rückstellung für Risiken infolge eines Arbeitnehmerprozesses bezüglich der Freifahrtdeputate in Höhe von 2,1 Mio. EUR im laufenden Geschäftsjahr aufgrund einer tarifvertraglichen Regelung aufgelöst werden. Die Steuerrückstellungen resultieren aus Umsatzsteuerrisiken aufgrund einer lohnsteuerlichen Betriebsprüfung. In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Risiken aus Personalverpflichtungen (1,5 Mio. EUR, Vorjahr: 1,8 Mio. EUR), Fahrzeuganmietungen (0,7 Mio. EUR, Vorjahr: 1,2 Mio. EUR), Risiken aus der Einnahmeverteilung AVV/NRW (0,8 Mio. EUR, Vorjahr: 0,0 Mio. EUR), noch ausstehende Rechnungen (0,6 Mio. EUR, Vorjahr: 0,0 Mio. EUR) und unterlassene Instandhaltungen (0,1 Mio. EUR, Vorjahr: 0,5 Mio. EUR) enthalten.



(5) Verbindlichkeiten

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

Restlaufzeiten	bis 1 Jahr T€	größer 1 Jahr T€	davon größer 5 Jahre T€	Summe 31.12.2019 T€	Summe 31.12.2018 T€
<i>D. Verbindlichkeiten</i>					
1. aus Lieferungen und Leistungen	7.579	0	0	7.579	7.689
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	2.106	0	0	2.106	1.929
3. Sonstige Verbindlichkeiten	6.644	32	0	6.676	5.614
– davon aus Steuern	304	0	0	304	272
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	45	32	0	77	94
	16.329	32	0	16.361	15.232

Die Vorjahresverbindlichkeiten gliedern sich wie folgt:

Restlaufzeiten	bis 1 Jahr T€	größer 1 Jahr T€	davon größer 5 Jahre T€	Summe 31.12.2018 T€
<i>D. Verbindlichkeiten</i>				
1. aus Lieferungen und Leistungen	7.689	0	0	7.689
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	1.929	0	0	1.929
3. Sonstige Verbindlichkeiten	5.551	63	0	5.614
– davon aus Steuern	272	0	0	272
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	31	63	0	94
	15.169	63	0	15.232

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Am Bilanzstichtag bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen im Wesentlichen aus Verträgen über Fahrzeuganmietungen. Die Verpflichtungen für Fahrzeuganmietungen bestehen in Höhe von 30,9 Mio. EUR p. a., davon 1,4 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 2019 betrug diese Zuwendung 0,26 Mio. EUR, so dass keine Unterdeckung besteht.

Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

(6) Umsatzerlöse

	2019	2018	+/-	
	T€	T€	T€	
Verkehrseinnahmen	57.167	55.270	1.897	3,4 %
Zuschüsse	7.878	7.788	90	1,2 %
Aperiodische Erlöse	730	701	29	4,1 %
Sonstige Erlöse	5.625	5.617	8	0,1 %
	71.400	69.376	2.024	2,9 %

(7) Sonstige betriebliche Erträge

Unter dieser Position werden unter anderem Erträge aus Anlagenabgängen in Höhe von 1.539.812 EUR (Vorjahr: 647.112 EUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 2.684.922 EUR (Vorjahr: 323.236 EUR), sonstige periodenfremde und aperiodische Erträge in Höhe von 24.092 EUR (Vorjahr: 998 EUR) sowie Zuschüsse in Höhe von 1.323.329 EUR (Vorjahr: 647.832 EUR) ausgewiesen.

(8) Personalaufwand

Im Berichtsjahr sind Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 2.239.944 EUR (Vorjahr: 4.107.768 EUR) angefallen. Im Jahresmittel waren folgende Mitarbeiter beschäftigt:

	2019	2018	+/-
Mitarbeiter (Vollzeit)	476	471	5
Mitarbeiter (Teilzeit)	68	68	0
Mitarbeiter (gesamt)	544	539	5
Auszubildende	15	15	0
Aushilfen	10	10	0

(9) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Hierin sind mit 2.928.777 EUR (Vorjahr: 3.016.757 EUR) Verwaltungskosten der E.V.A. und mit 34.669 EUR (Vorjahr: 18.727 EUR) Leistungen der übrigen verbundenen Unternehmen enthalten.

(10) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Diese betreffen mit 1.702.355 EUR (Vorjahr: 2.111.714 EUR) die APAG und mit 57.471 EUR (Vorjahr: 13.648 EUR) ESBUS.

(11) Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Davon betreffen 105.655 EUR (Vorjahr: 107.922 EUR) Erträge von verbundenen Unternehmen.

(12) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Hierin sind Zinserträge von verbundenen Unternehmen in Höhe von 298 EUR (Vorjahr: 88 EUR) enthalten.

(13) Aufwendungen aus Verlustübernahme

Diese betreffen mit 135.289 EUR (Vorjahr: 203.070 EUR) die ASEAG Reisen GmbH.

(14) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsaufwendungen enthalten Aufzinsungen aus Personalverpflichtungen in Höhe von 3.427.872 EUR (Vorjahr: 3.581.418 EUR) sowie den Zinseffekt aus der Zinssatzänderung bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 7.938.539 EUR (Vorjahr: 6.755.380 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 264,0 TEUR, die sich wie folgt zusammensetzt:

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

Ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten im Berichtsjahr 368,2 TEUR, davon aus Pensionszahlungen 332,9 TEUR und sonstige Nebenleistungen in Höhe von 35,3 TEUR. Für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.945 TEUR.

Name	Festvergütung in €	Variabler Bezug *) in €	Sachbezüge **) und sonstige Nebenleistungen in €	Insgesamt in €	Betriebliche Altersversorgung
Michael Carmincke	220.000,08	30.000,00	14.022,11	264.022,19	nein

*) Tantieme Geschäftsjahr 2018, Auszahlung im Jahr 2019

**) Dienstwagen und Fahrkarte

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

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

Mitglieder des Aufsichtsrates	<i>Gesamtbezüge in €</i>
<i>Heiner Höfken, Vorsitzender</i>	<i>5.000,00</i>
<i>Peter Timmermanns, 1. stellvertretender Vorsitzender</i>	<i>3.600,00</i>
<i>Leo Buse, 2. stellvertretender Vorsitzender</i>	<i>4.000,00</i>
<i>Gaby Breuer</i>	<i>3.000,00</i>
<i>Wilfried Fischer</i>	<i>3.000,00</i>
<i>Dr. Tim Grüttemeier</i>	<i>2.900,00</i>
<i>Hans-Albert Heinrich</i>	<i>2.900,00</i>
<i>Elisabeth Paul</i>	<i>3.000,00</i>
<i>Stefan Roebrocks</i>	<i>3.000,00</i>
<i>Prof. Manfred Sicking</i>	<i>2.900,00</i>
<i>Alfred Sonders</i>	<i>3.000,00</i>
<i>Sascha Vogel</i>	<i>2.900,00</i>
	39.200,00

Derivative Finanzinstrumente

Bis zum 31. Dezember 2018 wurden von der ASEAG Commodity-Swap-Geschäfte zur Dieselpreisabsicherung der antizipierten Grundgeschäfte eingesetzt und entsprechende Bewertungseinheiten gebildet. Zum Bilanzstichtag des laufenden Geschäftsjahres wurden die Commodity-Swap-Geschäfte aufgelöst. Somit entfällt eine Angabe zu den derivativen Finanzinstrumenten zum 31. Dezember 2019.

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. Inwieweit sich die aktuelle Pandemie aufgrund des Ausbruchs des Coronavirus (SARS-CoV-2) im März 2020 auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der ASEAG auswirken wird, kann noch nicht abschließend eingeschätzt werden.

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

Wilfried Fischer, selbstständiger IT-Berater

Dr. Tim Grüttemeier, StädteRegionsrat StädteRegion Aachen, ab 01.01.2019

Hans-Albert Heinrich, Busfahrer ASEAG

Elisabeth Paul, Designerin

Stefan Roebrocks, Betriebsratsvorsitzender ASEAG

Prof. Manfred Sicking, Dezernent Stadt Aachen, ab 01.01.2019

Alfred Sonders, Bürgermeister Stadt Alsdorf

Sascha Vogel, Busfahrer ASEAG

Vorstand

Michael Carmincke, Vorstand der ASEAG

Jahresergebnis

Der Jahresverlust 2019 in Höhe von 30.344.152,93 EUR wurde aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der E.V.A. übernommen. Das Geschäftsjahr schließt daher ausgeglichen.

Aachen, den 27. März 2020

Der Vorstand

Michael Carmincke

„Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-Aktiengesellschaft

Wiedergabe des Bestätigungsvermerks

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft, Aachen, für den als Anlagen 1 bis 3 beigefügten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 sowie den in Anlage 4 wiedergegebenen Lagebericht folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

„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 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019 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 2019 bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, 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 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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 dar-

stellt. 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.“

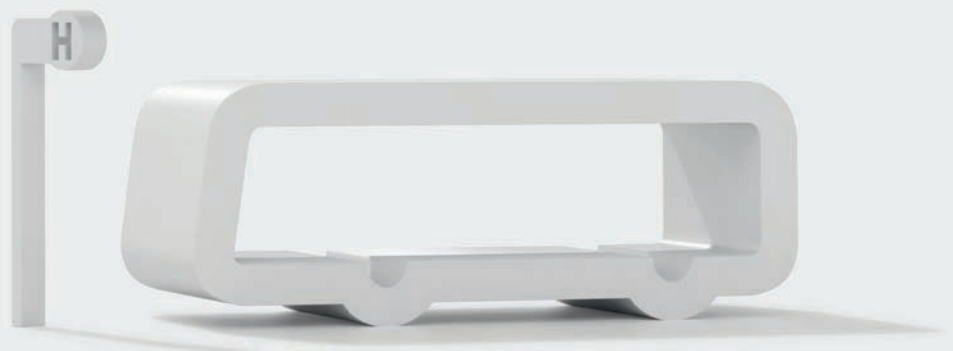
„Den vorstehenden Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2019 (Bilanzsumme EUR 150.761.210,14; Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme EUR 30.344.152,93) und des Lageberichts für das Geschäftsjahr 2019 der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft haben wir in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Grundsätzen ordnungsmäßiger Erstellung von Prüfungsberichten (IDW PS 450 n. F.) erstattet.

Duisburg, den 27. März 2020

PKF FASSELT 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 2019 ist unter Einbeziehung der Buchführung sowie des Lageberichtes von der PKF FASSELT SCHLAGE, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, geprüft worden. Der Bestätigungsvermerk wurde uneingeschränkt erteilt. Dem Ergebnis der Abschlussprüfung und dem Bericht des Vorstandes stimmen wir zu. Den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 haben wir gebilligt. Er ist damit festgestellt.

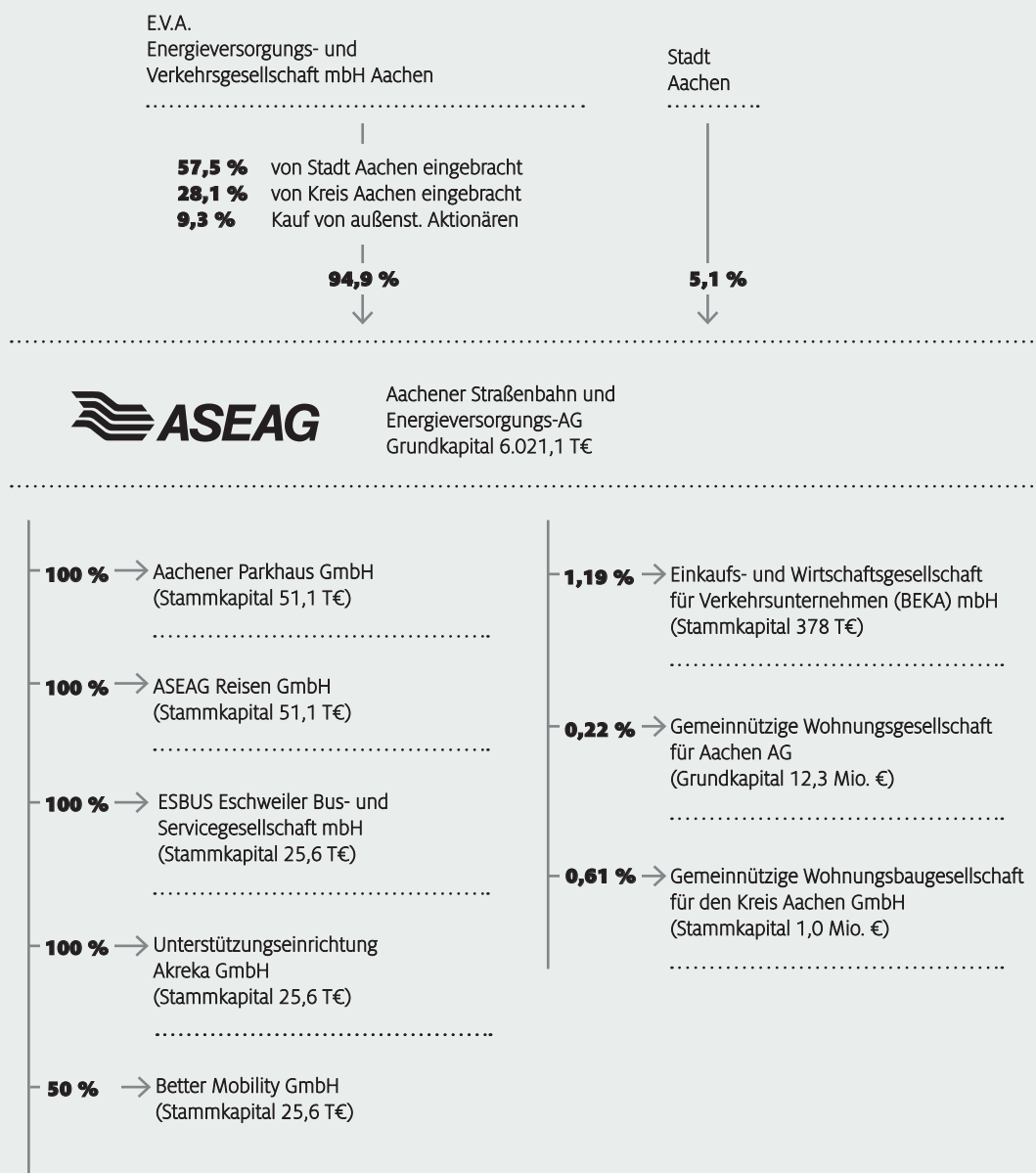
Aachen, den 23. April 2020

Der Aufsichtsrat

Heiner Höfken
Vorsitzender



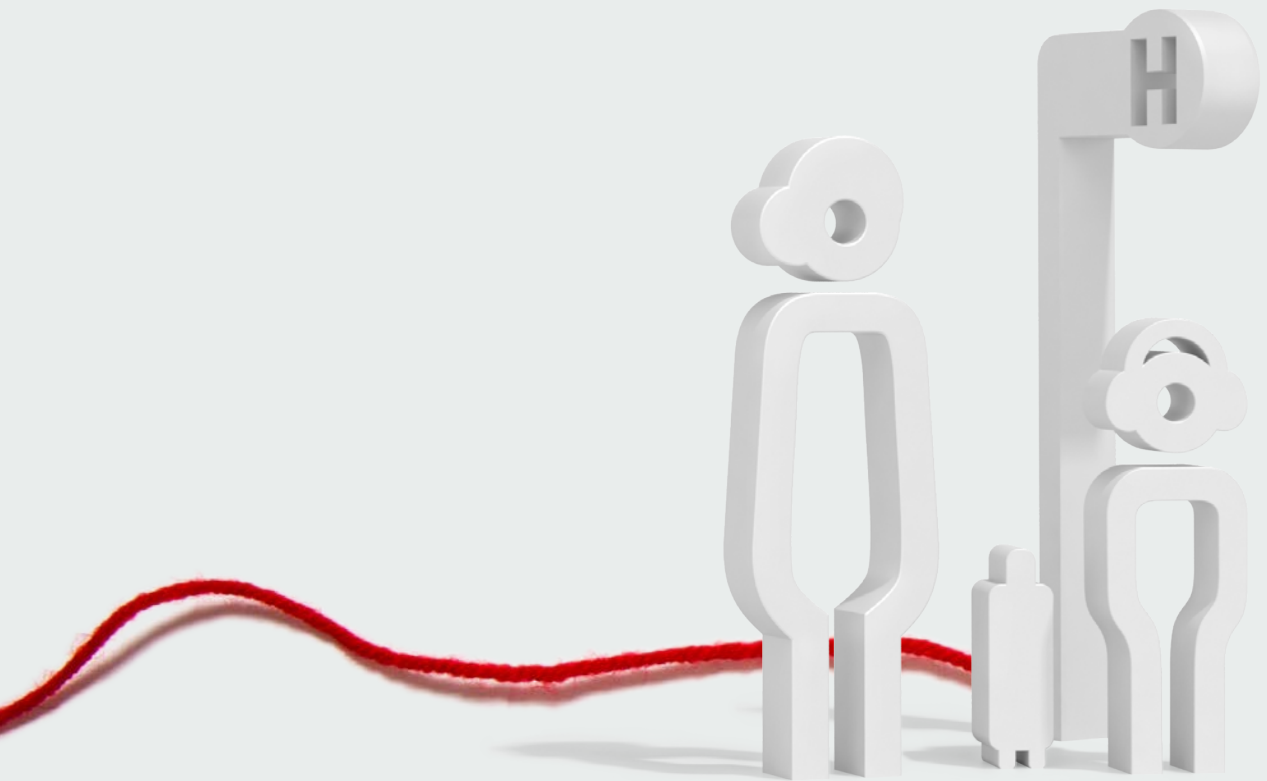
Unternehmensstruktur und Beteiligungen



Stand 31.12.2019

Finanzkalender 2020

23. April 2020	Aufsichtsratssitzung zur Feststellung des Jahresabschlusses
23. Juni 2020	Ordentliche Hauptversammlung



esog, de