

Geschäftsbericht **2021**





Geschäftsbericht 2021



Inhalt

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021	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>	9
<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	24
Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern	30
Tochtergesellschaften	32
Jahresabschluss	34
<i>Bilanz</i>	36
<i>Gewinn-und-Verlust-Rechnung</i>	38
<i>Anhang für das Geschäftsjahr 2021</i>	40
<i> Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze</i>	40
<i> Entwicklung des Anlagevermögens</i>	42
<i> Erläuterungen zur Bilanz</i>	44
<i> Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung</i>	46
<i> Nachtragsbericht</i>	49
<i> Organe der Gesellschaft</i>	49
<i> Jahresergebnis</i>	50
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	50
Bericht des Aufsichtsrates	54
Unternehmensstruktur und Beteiligungen	55
Finanzkalender 2022	55

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021



I. Grundlagen des Unternehmens

Geschäftsmodell des Unternehmens

Im Laufe der langjährigen Geschichte der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft, Aachen, (ASEAG) haben sich die Schwerpunkte innerhalb des satzungsgemäßen Geschäftsmodells verschoben, sodass 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, sodass 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 von ASEAG und regio iT gemeinsam gegründet und soll die gemeinschaftlich entwickelte Mobilitätsplattform „Mobility Broker“ technologisch fortentwickeln und überregional als IT-Lösung vermarkten. Aufgrund des aktuellen Marktumfelds und der rechtlichen Rahmenbedingungen fokussiert sich die ASEAG auf ihre langjährige Kernkompetenz. Dies ist der Verkehr mit Bussen in der Stadt und in der StädteRegion Aachen. Durch die intensivierte Diskussion zum Thema „Verkehrswende“ werden erweiterte und neue Anforder-

ungen gestellt, die neben der reinen Busleistung auch Produktangebote und Konzepte für die „erste und letzte Meile“ als Zubringer zum ÖPNV-Angebot vorsehen. In diesem Kontext gilt es, Mobilitätsdienstleistungen wie On-Demand-Verkehre, Car- und BikeSharing oder E-Roller und Taxi intelligent mit dem klassischen Busangebot zu verknüpfen. Auch Dienstleistungen des ruhenden Verkehrs sind dabei über die APAG einzubinden (z. B. Park-and-Ride-Ticket), sodass der Kunde ein durchgängiges Mobilitätserlebnis erfährt, und zwar unabhängig von dem Verkehrsmittel, für das er sich bei seiner jeweiligen Fahrt entschieden hat. Technologisch bildet die stetig zu erweiternde movA-App der ASEAG schon heute die Basis hierfür. Als eine große Plattform zur Fortentwicklung des ÖPNV in Stadt und StädteRegion Aachen haben die Aufgabenträger die „AG Innovation“ ins Leben gerufen, um Verkehrsprojekte (u. a. Vision 2027 der ASEAG) gemeindeübergreifend vorantreiben zu können. Darüber hinaus bringt sich die ASEAG in die Planungen rund um die „Regio-Tram“ 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 erfolgte, 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 Anforderungen unserer Gesellschaft zu stellen und damit den spezifischen Anforderungen der Bürger und Bürgerinnen der StädteRegion Aachen an einen nutzerorientierten ÖPNV gerecht zu werden. Dabei hat die ASEAG durch erhebliche Neuinvestitionen in die Busflotte bzw. durch SCRT-Filter-Nachrüstungen inzwischen einen Fuhrpark vorzuweisen, der vollständig die Anforderungen der Euro-VI-Abgasnorm erfüllt.

Forschung und Entwicklung

Die ASEAG will technisch auf dem aktuellen Stand bleiben und bei Diskussionen mit Verkehrsexperten, mit Politik und mit Bürgerinnen und Bürgern weiterhin als kompetenter Partner im Bereich des ÖPNV wahrgenommen werden. Deshalb 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.

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.

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.

Coronabedingt fanden 2021 keine Aktionen der Erlebniswelt Mobilität Aachen statt.

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 sich mit einem Letter of Intent an der Initiative beteiligt, 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, 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.

NetLiner Aachen-Laurensberg und Roetgen

Beim Landeswettbewerb mobil NRW haben die Stadt Aachen mit dem NetLiner Aachen-Laurensberg sowie die Gemeinde Roetgen mit dem NetLiner Roetgen gewonnen. Damit werden über einen Zeitraum von drei Jahren der Betrieb und die Weiterentwicklung des On-Demand-Systems NetLiner der ASEAG gefördert. Projektziele sind u. a.:

- Nachhaltige Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes im Projektgebiet durch flexiblen und innovativen On-Demand-Verkehr
- Zubringerfunktion des NetLiners mit Sicherung des Anschlusses an das bestehende Liniennetz (Starke Achsen)
- Implementierung eines innovativen und intelligenten Mobility-as-a-Service-Angebots mit Verknüpfung zu anderen Mobilitätsangeboten über die movA-App

- Direktere und schnellere Verbindungen, im Nahbereich umstiegsfrei
- Gleichmäßig hohe Erschließungsqualität im gesamten Bediengebiet
- Hohe Flexibilität und genaue Passung zwischen ÖPNV und Arbeitszeiten am Campus Melaten / Uniklinik
- Ressourcenschonung durch kleinere Fahrzeuge, die an den Bedarf angepasst werden
- Integration des Taxigewerbes in das On-Demand-System ermöglicht den Einsatz unterschiedlicher Fahrzeugkonzepte je nach Auslastung des Systems

Anhand dieser beiden Projekte soll NetLiner als fester Bestandteil des ÖPNV-Angebotes etabliert werden, sodass dieser wesentlich zur Sicherstellung eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrsangebotes beiträgt.

Elektronisches Fahrgeld Management (EFM)

Die Digitalisierungsstrategie (EFM 2) im AVV wurde im Mai 2021 in einem Workshop mit allen Verkehrsunternehmen nochmals überprüft. Bei Partner-Verkehrsunternehmen der ASEAG konnten die Auftragsvergaben noch nicht vollständig erfolgen. Zudem ist für diese ein Änderungsantrag beim Fördergeber erforderlich.

Darüber hinaus musste das Projekt „Umstellung auf DMR-Funk“ (DMR steht für Digital Mobile Radio, ein international etablierter Standard für den Funkverkehr) priorisiert werden. Alle Fahrzeuge der ASEAG sind hiervon betroffen. Zudem hat das BMWi-Förderprojekt feste zeitliche Rahmenvorgaben.

Die ASEAG befindet sich dennoch für alle Projekte zum EFM (Fahrzeug, Vorverkauf, Ticketautomaten, Online-Vertrieb) in der Umsetzung. Die externen Vorverkaufssysteme wurden bereits vollständig ausgeliefert. Auch die TSE-Module (durch Kassensicherungsverordnung vorgeschriebene technische Sicherheitseinrichtungen (TSE), die in Kassensystemen die lückenlose und unveränderbare Aufzeichnung aller Kassenvorgänge für die Finanzämter sicherstellen) wurden hierbei in Betrieb genommen. Darüber hinaus wurde das Projekt zur Umsetzung des bargeldlosen und kontaktlosen Zahlens in Bussen gestar-

tet (Planung, Vergabe). Das länderübergreifende Pilotprojekt „easy Connect“ musste aufgrund der landesweiten Einführung des E-Tarifes (Projekt eezy) auf 2022 verschoben werden.

Im Strategieworkshop wurden mit allen Verkehrsunternehmen und dem AVV Termine vereinbart, die eine weitgehende Umsetzung im Jahr 2022 sowie den vollständigen Abschluss der EFM-Baustufe 2 im ersten Halbjahr 2023 unter Berücksichtigung der weiteren Digitalisierungsprojekte sicherstellen sollen.

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 Fahrgeld Management (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).

Die beiden Teilprojekte für die Funknetz- und Fahrzeugtechnik sind weiter vorangeschritten und befinden sich aktuell in der Realisierungsphase. Die Firma Telent hatte durch ein europaweites Ausschreibungsverfahren im März 2021 den Zuschlag für die Lieferung und den Aufbau des DMR-Funknetzes erhalten. Zuvor wurde die Firma IVU mit der Lieferung und Inbetriebnahme der neuen Bordrechner beauftragt.

Im November 2021 erfolgte der Factory Acceptance Test (FAT, Werksabnahme) gegenüber den beiden Lieferanten IVU und Telent. Dort wurden die Grundfunktionalitäten des neu zu errichtenden DMR-Funknetzes erfolgreich attestiert.

Derzeit läuft der erweiterte Pilotbetrieb, der die abgenommenen Funktionalitäten des FAT unter realen Bedingungen mit rund 40 Linienbussen bestätigen soll.

Eingebunden in diesen Pilotbetrieb sind ebenfalls alle neu errichteten Funknetzanlagen im Südraum. Einzig der zunächst geplante Standort Rathaus in Stolberg musste aufgrund des Hochwassers im vergangenen Jahr aufgegeben werden. Ein Ausweichstandort wurde bereits gefunden und wird demnächst technisch für den Betrieb der Funknetzanlage ausgerüstet.

Beide Teilprojekte werden nach aktueller Planung im zweiten Quartal 2022 beendet werden.

II. Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) hat in seiner Pressemitteilung zur wirtschaftlichen Lage in Deutschland am 14. Januar 2022 bekannt gegeben,

dass die deutsche Wirtschaft im Jahr 2021 um 2,7 % gewachsen ist, nachdem es durch die Corona-Krise im Jahr 2020 zu einem kräftigen Einbruch des Bruttoinlandsprodukts gekommen war.

Die Inflationsrate betrug im Jahr 2021 im Durchschnitt 3,1 %, einen höheren Stand hatte man zuletzt im Jahr 1993 verzeichnet.

Die im Jahr 2020 bereits begonnene Erholung des Arbeitsmarktes setzte sich im Jahr 2021 weiter fort. Angesichts der Omikron-Variante könnte die Dynamik im weiteren Verlauf aber nachlassen. (Quelle: www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/Wirtschaftliche-Lage/2022/20220114-die-wirtschaftliche-lage-in-deutschland-im-januar-2022.html).

Der VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) meldet in seiner Bekanntmachung vom 1. März 2022 im Vergleich zum Jahr 2019 einen Fahrgastrückgang von 64 %. Die Hauptursachen dafür liegen im pandemiebedingten Fehlen von Fahrtenanlässen sowie der Einführung einer Homeoffice-Pflicht. Darüber hinaus galten bei der Omikron-Variante aufgrund der starken Infektiosität, bei geringerer Hospitalisierung, für den ÖPNV schärfere Maßnahmen („3G“) als bei der Delta-Variante.



Geschäftsverlauf

Die Corona-Pandemie hat sich auch im Geschäftsjahr 2021 negativ auf die Umsätze und Fahrgastzahlen ausgewirkt. Die Folgen schienen sich zwar im Sommer 2020 deutlich abzuschwächen, nahmen dann aber zum Herbst mit erneutem Lockdown erheblich zu und zogen sich auch in das Geschäftsjahr 2021 hinein. Insofern hat die ASEAG auch im Jahr 2021 ein sehr schwieriges Geschäftsjahr erlebt. Wirtschaftlich werden die Folgen der Pandemie auch im Geschäftsjahr 2021 durch den ÖPNV-Rettungsschirm von Bund und Land NRW aufgefangen. Dies gilt jedoch nicht für die Beteiligungsgesellschaften der ASEAG. Hier ist insbesondere die Aachener Parkhaus GmbH betroffen.

Die Probleme bei der Systemeinführung der neuen Vertriebssoftware im Jahr 2017 und die daraus resultierenden Nachwirkungen konnten mittlerweile vollständig behoben werden. Die Projekte für weitere vertriebliche Veränderungen liefen auch im Geschäftsjahr weiter, konnten aber bisher nicht final abgeschlossen werden. Dies wird nun für das Jahr 2022 erwartet, sodass nach und nach auch neue technische Lösungen für Gelegenheitskunden zur Verfügung stehen werden. Positive

Einflüsse hat die Corona-Pandemie auf die Nutzung des Online-Vertriebsweges über die movA-App der ASEAG. Die Registrierungszahlen nehmen hier regelmäßig zu und auch die Umsätze steigen stetig auf diesem Vertriebskanal. Dabei ist festzustellen, dass die Möglichkeit des Ticketerwerbs beim Fahrer derzeit noch der präferierte Vertriebsweg des Kunden für Einzel- und Tagestickets bleibt. Insgesamt befindet sich die ASEAG mit der Umsetzung des Elektronischen Fahrgeld Managements



(EFM) im Einklang mit den landespolitischen Zielen zur Digitalisierung des ÖPNV. Diese sind in der „ÖPNV Digitalisierungsinitiative NRW“ des Verkehrsministeriums des Landes NRW niedergelegt.

Das Modernisierungs- und Erneuerungsprogramm der Busflotte der ASEAG konnte im Jahr 2021 abgeschlossen werden. Sämtliche Busse der ASEAG erfüllen seit 2020 die Abgasnorm Euro 6, weitere 27 Busse der ASEAG sind vollelektrisch angetrieben. Hierdurch leistet die ASEAG – in enger Abstimmung mit der Stadt Aachen – ihren Beitrag zur Reduzierung der Stickoxide in Aachen. Dieser Weg soll in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern weiterbeschritten werden. Neue Busse der ASEAG-Flotte sollen möglichst ausschließlich vollelektrisiert oder mit Wasserstoff angetrieben sein. Da dieser Weg neben technischen Voraussetzungen auch erhebliche finanzielle Herausforderungen mit sich bringt, müssen bis zur Realisierung dieses ambitionierten Ziels noch weitere Abstimmungen erfolgen. Entsprechende Gespräche wurden im Vorjahr begonnen, werden aber bis zum erfolgreichen Abschluss noch Zeit benötigen.

Das Ergebnis der ASEAG in Höhe von –39,2 Mio. EUR ist um rund +1,3 Mio. EUR besser als geplant ausgefallen. In der Planung war bereits ein Corona-bedingter Schaden in Höhe von rund 3,1 Mio. EUR enthalten, der

ebenfalls durch den ÖPNV-Rettungsschirm kompensiert wurde. Dennoch gibt es innerhalb der Gewinn-und-Verlust-Rechnung abweichende Positionen gegenüber der Wirtschaftsplanung.

Die Abweichungen ergeben sich im Wesentlichen aus den folgenden Effekten:

Die Umsatzerlöse fielen insgesamt um 4,4 Mio. EUR geringer aus. Neben einer deutlichen, in erster Linie Corona-bedingten Reduktion der Verkehrserlöse um 5,4 Mio. EUR lagen die Nebenerlöse um rund 1,0 Mio. EUR über den Erwartungen. Dies lag im Wesentlichen an der vorzeitigen Vorauszahlung von Zuschüssen für Schülerbeförderungen (rund +0,8 Mio. EUR).

Aus sonstigen Erträgen ergaben sich positive Ergebniseffekte in Höhe von 8,1 Mio. EUR.

Hier erhalten sind im Wesentlichen diverse Effekte aus dem ÖPNV-Rettungsschirm für 2020 und 2021. Einen gegenläufigen Effekt in Höhe von rund –1,0 Mio. EUR hat es durch leichte Verzögerungen im Verkauf von Immobilien gegeben.

Die Materialaufwendungen stiegen um 0,4 Mio. EUR gegenüber dem Planansatz. Hier wurden rund 0,6 Mio. EUR bei dem Bezug von Treibstoffen und durch geringere Reparaturen gegenüber der Planung eingespart. Bei

den sonstigen externen Fremdleistungen konnten ebenfalls 1,4 Mio. EUR eingespart werden. Gegenläufig sind die Aufwendungen für Fahrzeuganmietungen. Diese sind insgesamt um rund 2,4 Mio. EUR gegenüber dem Wirtschaftsplan gestiegen.

Die Kosten für den Personaleinsatz liegen bei der ASEAG mit 31,1 Mio. EUR um 0,9 Mio. EUR unter Plan. Die Kosten aus der Fahreranmietung von ESBUS Eschweiler Bus- und Service-Gesellschaft mbH, Eschweiler, (ESBUS) lagen mit rund 6,4 Mio. EUR um rund 0,2 Mio. EUR über dem Plan.

Die Aufwendungen für Altersversorgung lagen inklusive Zinsanteil um 0,5 Mio. EUR unter dem Planansatz.

Aufgrund von Investitionsverschiebungen fielen die Abschreibungen um 1,2 Mio. EUR geringer aus.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen gegenüber dem Plan um rund 1,5 Mio. EUR. Dies ist bedingt durch höhere Reinigungskosten, Mehraufwendungen durch die Corona-Pandemie (Mitarbeiter-Tests, Mundschutz, Desinfektionsmittel, usw.), höhere Kosten für EDV sowie durch Wertberichtigungen von Forderungen.

Die Erträge/Verluste aus Gewinnabführungsverträgen/Verlustübernahmen fielen mit –1,8 Mio. EUR um 3,1 Mio. EUR geringer aus. Dies resultiert aus einer Corona-

bedingten Verlustübernahme, wodurch das Ergebnis bei der Aachener Parkhaus GmbH, Aachen, (APAG) um 3,1 Mio. EUR sowie um 0,1 Mio. EUR bei der ASEAG Reisen GmbH schlechter gegenüber dem Planansatz ausfiel. Das Ergebnis der ESBUS lag leicht über Planniveau.

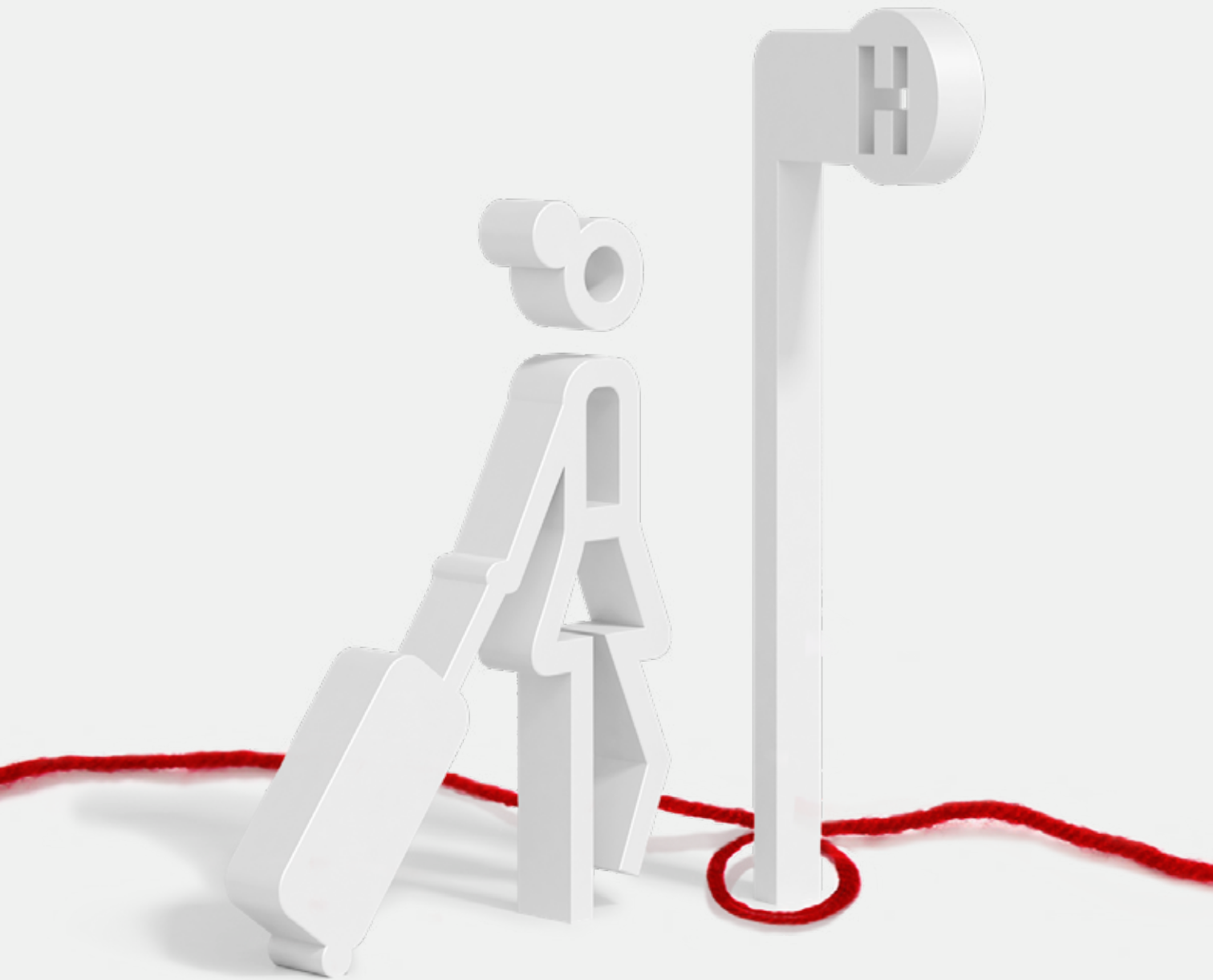
Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

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

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





	Wirtschaftsplan	Jahresabschluss	+/-
<i>Nutzwagenkilometer eigene Leistung inkl. ESBUS</i>			
<i>in tausend</i>	9.949	8.956	-993
<i>Nutzwagenkilometer angemietete Leistung o. ESBUS</i>			
<i>in tausend</i>	9.881	10.390	509
	19.830	19.346	-485
<i>Beförderte Personen in tausend</i>	42.933	44.401 *	1.468
	63.844	60.942 **	-2.902
<i>Beförderungserlöse (T€)</i>	54.577	49.219	-5.358
<i>Zuschüsse (T€)</i>	7.763	8.463	700
<i>Kosten Treibstoff (T€)</i>	-4.965	-4.562	403
<i>Kosten Busanmietungen inkl. ESBUS (T€)</i>	-32.025	-34.411	-2.386
<i>Mitarbeiteräquivalente (ESBUS)</i>	141	145	3
<i>Kosten Fahreranmietungen (ESBUS) (T€)</i>	-6.208	-6.423	-216
<i>Mitarbeiteräquivalente, eigene</i>	562	556	-6
<i>Kosten Personal (T€)</i>	-34.532	-33.245	1.287
<i>darin enthalten:</i>			
<i>Kosten Altersversorgung (T€)</i>	-2.482	-2.136	346
<i>Zinsaufwendungen im Wesentl. für Altersversorgung (T€)</i>	-11.012	-10.904	108
<i>Ergebnis ASEAG (T€)</i>	-40.466	-39.209	1.257
<i>darin enthalten:</i>			
<i>Ergebnis APAG (T€)</i>	1.274	-1.804	-3.078
<i>Ergebnis ASEAG Reisen (T€)</i>	0	-87	-87
<i>Ergebnis ESBUS (T€)</i>	39	67	28

*Die Berechnung erfolgt in Anlehnung an die VDV-Empfehlung zur Anpassung der Fahrtenhäufigkeit bei Zeitkarten in der Corona-Pandemie.

**Die Berechnung erfolgt ohne Berücksichtigung der pandemiebedingten Nutzungshäufigkeit der Zeitkarten.

Stand 31.12.2021

Erklärung zur Unternehmensführung

gemäß § 289 f 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 21.06.2017 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 einen Frauenanteil von 12,5 % (Status quo von 0 %) für den Zeitraum vom 1. Juli 2017 bis 30. Juni 2022 anzustreben.

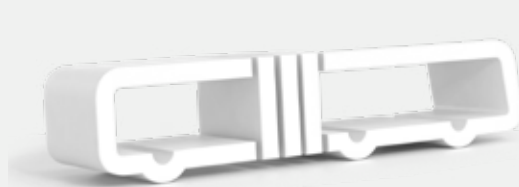
Ertragslage

Die ASEAG hat das Geschäftsjahr 2021 mit einem Fehlbetrag vor Verlustübernahme von 39,2 Mio. EUR abgeschlossen. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Ergebnisverschlechterung von 6,2 Mio. EUR. Davon resultieren insgesamt –5,7 Mio. EUR aus einem schlechteren Betriebsergebnis und –0,5 Mio. EUR aus einem ebenfalls rückläufigen Finanz- und Beteiligungsergebnis,

welches hauptsächlich aus um 0,7 Mio. EUR gestiegenen Zinsaufwendungen bei den Pensionsrückstellungen resultiert. Die Verlustübernahme der ASEAG Reisen GmbH fiel um 0,2 Mio. EUR geringer aus als im Vorjahr. Die Tarifierhöhung von nominal 1,67 % Mitte des Jahres führte zu einer Steigerung der Verkehrseinnahmen im Vergleich zum Vorjahr um 0,3 Mio. EUR auf 49,9 Mio. EUR. Die Zuschüsse für Vorjahre reduzierten sich im Vergleich zum letzten Jahr um 1,1 Mio. EUR auf 0,2 Mio. EUR. Die sonstigen Umsatzerlöse, wie z. B. Fahrzeugvermietungen, Sonderverkehre und Leistungen für andere Verkehrsunternehmen, sanken um 0,4 Mio. EUR auf rund 4,8 Mio. EUR. Die Reduzierung der Umsatzerlöse um 1,1 Mio. EUR auf 63,2 Mio. EUR ist hauptsächlich auf die reduzierten Zuschüsse zurückzuführen. Die Umsatzerlöse abzüglich der Zuschüsse sind mit 54,7 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr auf demselben Niveau. Im Vergleich zu 2019, dem Jahr vor der Pandemie, reduzierten sich die Umsatzerlöse ohne Zuschüsse im Jahr 2021 jedoch um 7,9 Mio. EUR. Daher ist der negative Effekt der Corona-Pandemie auch im Jahr 2021 ersichtlich.

Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich um 2,1 Mio. EUR auf 11,5 Mio. EUR. Hierin enthalten sind Gewinne aus Anlagenabgängen in Höhe von 2,1 Mio. EUR (Vorjahr: 3,4 Mio. EUR), die auf den Verkauf von Wohnimmobilien entfallen. Weiter sind im Wesentlichen Erträge aus Billigkeitsleistungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm von Bund, Land NRW und Stadt Aachen in Höhe von 6,2 Mio. EUR sowie Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen mit 2,5 Mio. EUR enthalten.

Verkehr 2021



530

275 eigene Fahrzeuge

Gesamt

255 angemietet mit Fahrer


Linien	112
Linienlänge in km	1.933,5
Wagenkilometer in 1000	20.899
Personenkilometer in Mio.	250,9
Platzkilometer in Mio.	1.539
Fahrgäste in 1000*	44.401
Fahrgäste in 1000**	60.942

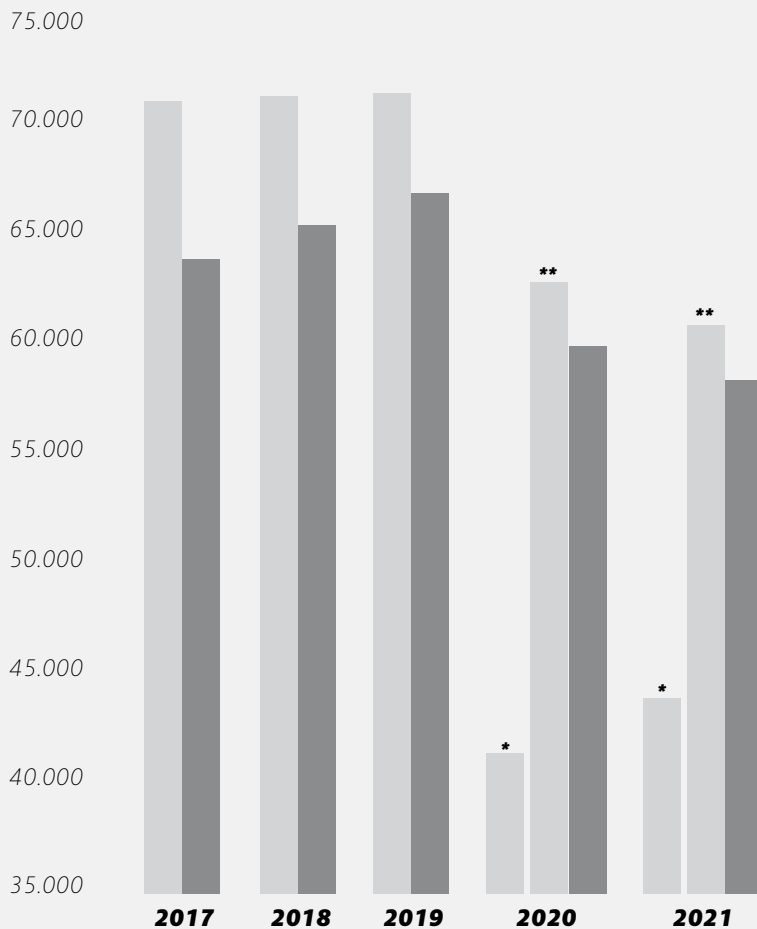
*Die Berechnung erfolgt in Anlehnung an die VDV-Empfehlung zur Anpassung der Nutzungshäufigkeit bei Zeitkarten in der Corona-Pandemie.

**Die Berechnung erfolgt ohne Berücksichtigung der pandemiebedingten reduzierten Nutzungshäufigkeit der Zeitkarten.

Fahrgäste und Verkehrserlöse

Anzahl Fahrgäste in tausend
Verkehrserlöse in tausend €

Fahrgäste 
Verkehrserlöse 



*Die Berechnung erfolgt in Anlehnung an die VDV-Empfehlung zur Anpassung der Nutzungshäufigkeit bei Zeitkarten in der Corona-Pandemie.

**Die Berechnung erfolgt ohne Berücksichtigung der pandemiebedingt reduzierten Nutzungshäufigkeit der Zeitkarten.

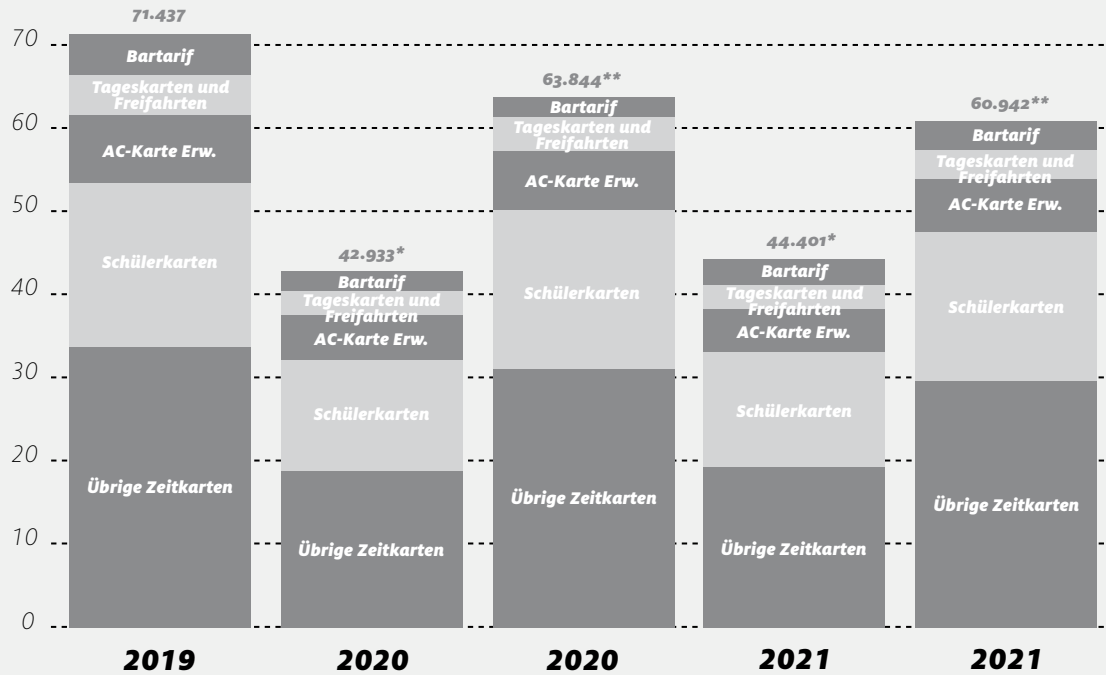
Stand 31.12.2021

Die Materialaufwendungen erhöhten sich um 1,0 Mio. EUR auf 52,5 Mio. EUR. Die Kosten für Treibstoffe erhöhten sich um 0,3 Mio. Euro, wobei die Aufwendungen für bezogene Leistungen insgesamt um 1,0 Mio. EUR zunahmen und im Wesentlichen die Kosten für Fahrzeuganmietungen aufgrund von Preisanpassungen und Abnahmeverpflichtungen beinhalten.

Der Personalaufwand erhöhte sich ohne Altersversorgung insgesamt um 0,7 Mio. EUR auf 31,1 Mio. EUR. Hierbei wirkte sich hauptsächlich die Tariflohnerhöhung aus. Die durchschnittliche Anzahl von Mitarbeiteräquivalenten lag mit 556 in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Die Aufwendungen für Altersversorgung erhöhten sich um 0,4 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 2,1 Mio. EUR.

Fahrgäste

in tausend



*Die Berechnung erfolgt in Anlehnung an die VDV-Empfehlung zur Anpassung der Nutzungshäufigkeit bei Zeitkarten in der Corona-Pandemie.

**Die Berechnung erfolgt ohne Berücksichtigung der pandemiebedingt reduzierten Nutzungshäufigkeit der Zeitkarten.

Stand 31.12.2021

Die Abschreibungen in Höhe von 4,5 Mio. EUR (Vorjahr: 5,2 Mio. EUR) enthalten ausschließlich planmäßige Abschreibungen. Außerplanmäßige Abschreibungen fielen im Berichtsjahr nicht an (Vorjahr: 0,6 Mio. EUR).

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 10,9 Mio. EUR (Vorjahr: 9,9 Mio. EUR) sind neben dem üblichen Aufwand im Wesentlichen Versicherungsprämien in Höhe von 1,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1,3 Mio. EUR), externe EDV-Kosten von 0,9 Mio. EUR (Vorjahr: 0,8 Mio. EUR), AVV-Umlagen in Höhe 0,4 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 Mio. EUR) sowie konzerninterne Leistungen in Höhe von 3,6 Mio. EUR (Vorjahr: 3,3 Mio. EUR) enthalten.

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen verringerten sich um 0,05 Mio. EUR auf 0,067 Mio. EUR und enthalten im Berichtsjahr wie im Vorjahr ausschließlich die Gewinnabführung der ESBUS.

Die Aufwendungen aus der Verlustübernahme reduzierten sich um 0,2 Mio. EUR auf insgesamt 1,9 Mio. EUR und enthalten im laufenden Jahr die Ergebnisübernahme der APAG mit 1,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1,8 Mio. EUR) und der ASEAG Reisen GmbH von 0,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,3 Mio. EUR). Die Zinsaufwendungen erhöhten sich um 0,6 Mio. EUR auf 10,9 Mio. EUR und betreffen fast ausschließlich Zinsaufwendungen aufgrund der Zuführung aus Pensionsrückstellungen (Vorjahr: 10,2 Mio. EUR).

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 Jahresfehlbetrag der ASEAG von der E.V.A. ausgeglichen. Im Berichtsjahr betrug der Jahresfehlbetrag 39,2 Mio. EUR (Vorjahr: 33,0 Mio. EUR).

Finanzlage

Im Berichtsjahr belief sich das Finanzvolumen der ASEAG auf 38,0 Mio. EUR.

Die Investitionen nach Abzug der Zuschüsse in Sachanlagen in Höhe von 13,5 Mio. EUR resultierten im Wesentlichen aus der Anschaffung von 15 Elektro-Gelenkbussen, fünf Elektro-Niederflurbussen, sechs Diesel-Gelenkbussen und vier Diesel-Niederflurbussen. Die Zunahme des übrigen Umlaufvermögens resultiert mit 5,0 Mio. EUR vornehmlich aus der kurzfristigen Anlage eines Wertpapiers sowie mit 10,5 Mio. EUR aus der Er-

höhung der Forderungen aus sonstigen Vermögensgegenständen.

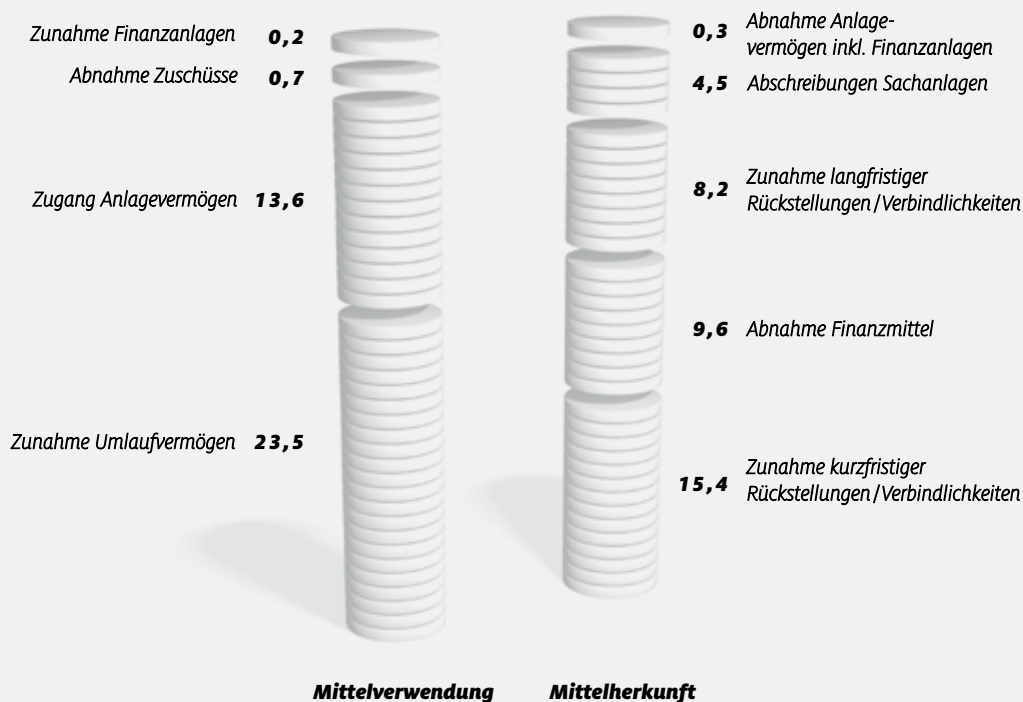
Die Mittelherkunft erfolgte mit 8,2 Mio. EUR im Wesentlichen aus der Zunahme der langfristigen Pensionsrückstellungen, die neben der periodischen Zuführung in Höhe von 12,8 Mio. EUR eine Inanspruchnahme von 4,6 Mio. EUR beinhalten. Weitere 4,5 Mio. EUR standen aus Abschreibungen zur Verfügung. Die Abnahme der Finanzmittel in Höhe von 9,6 Mio. EUR resultiert aus einer Abnahme des Cash-Pool-Bestands gegenüber verbundenen Unternehmen. Die Zunahme kurzfristiger Rückstellungen und Verbindlichkeiten in Höhe von 15,4 Mio. EUR ergibt sich im Wesentlichen aus einer Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 11,9 Mio. EUR.

Finanzstruktur

Gesamt

in Mio. €

38,0



Vermögenslage

Die Bilanzsumme beträgt zum Bilanzstichtag 182,6 Mio. EUR und liegt um 23,0 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Das Finanzanlagevermögen (44,8 Mio. EUR) beträgt 24,5 % der Bilanzsumme und beinhaltet neben dem Buchwert der Beteiligung an der APAG mit 35,4 Mio. EUR Ausleihungen an verbundene Unternehmen mit 8,7 Mio. EUR. Der Anteil der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens (44,1 Mio. EUR) beträgt 24,1 % und besteht maßgeblich aus Fahrzeugen für Personenverkehr. Die Finanzmittel (10,7 Mio. EUR) betragen 5,9 % des Gesamtvermögens und resultieren aus dem ausgewiesenen Cash-Pool-Guthaben in Höhe von 10,1 Mio. EUR in den Forderun-

gen gegen verbundene Unternehmen. Das übrige Umlaufvermögen in Höhe von 83,1 Mio. EUR besteht größtenteils aus dem Verlustausgleichsanspruch gegen die E.V.A. von 39,2 Mio. EUR, den sonstigen Wertpapieren in Höhe von 15,0 Mio. EUR sowie den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten von 12,9 Mio. EUR. Das übrige Umlaufvermögen beträgt 45,5 % der Bilanzsumme.

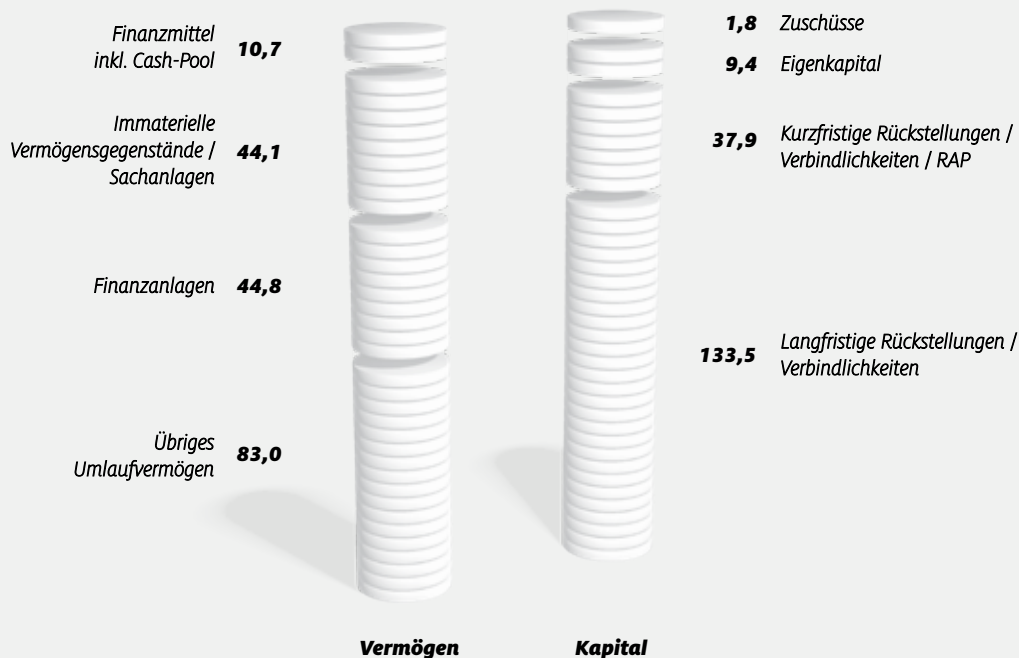
Die Kapitalseite weist insgesamt 133,5 Mio. EUR mittel- und langfristige Mittel aus, die sowohl das Anlagevermögen als auch Teile des Umlaufvermögens langfristig abdecken. Die hauptsächlich aus Pensionsverpflichtungen resultierenden mittel- und langfristigen Rückstellungen betragen 73,1 % der Bilanzsumme. Der Anteil der kurzfristigen Zuschüsse, der Rückstellungen, der Verbindlichkeiten und des Rechnungsabgrenzungspostens (39,8 Mio. EUR) beträgt 21,8 %. Die Eigenkapitalquote beträgt 5,2 % bei einem Anteil von 9,4 Mio. EUR.

Bilanzstruktur

Gesamt

in Mio. €

182,6



Stand 31.12.2021

III. Prognosebericht

Die Corona-Pandemie ist kunden- und erlösseitig auch im Geschäftsjahr 2021 eines der beherrschenden Themen des ÖPNV-Marktes und wirkt nachhaltiger als zu Beginn der Pandemie erwartet. Dennoch wird die Rolle des ÖPNV bei der Gestaltung der Verkehrswende weiterhin intensiv diskutiert und mündet zunehmend in konkreten politischen Beschlüssen. Basis für diese Diskussion ist die von der ASEAG im Herbst 2019 in die politische Diskussion eingebrachte „Vision 2027“, die neben einem erheblichen Ausbau der Infrastruktur auch eine generelle Leistungsausweitung von etwa 30 % des heutigen Leistungsangebots beinhaltet. Zwischenzeitlich wurden seitens der ASEAG in Zusammenarbeit mit der Verwaltung einige der in der Vision 2027 beschriebenen Ansätze weiter konkretisiert, sodass es zum Jahresende 2021 zu einem Grundsatzbeschluss über diese Maßnahmen im Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen gekommen ist, die nun in den fortzuschreibenden Nahverkehrsplan einfließen sollen. Der Beschluss hierfür ist im Januar 2022 vom Mobilitätsausschuss gefasst worden. Die ASEAG sieht hierin einen ihrer Beiträge zur Konkretisierung des „Integrierten Klimaschutzkonzeptes“ der Stadt Aachen. Da die Finanzierung dieser umfangreichen Maßnahmen eine der wesentlichsten Herausforderungen darstellt, bewirbt sich die ASEAG weiterhin in Abstimmung mit den Aufgabenträgern um Fördermittel des Bundes und des Landes. Mit den Förderungen für die On-Demand-Verkehre in Roetgen und Laurensberg sowie der Förderung der Schnellbuslinie SB 66 (Monschau–Aachen) konnten bereits signifikante Förderbeträge eingeworben werden, sodass zumindest ein großer Betrag der Anschubfinanzierung für eine Leistungsausweitung gewonnen werden konnte. Im Förderprojekt „Haaren clever mobil“ bestehen auch sehr gute Chancen zum Einwerben von Drittmitteln in Millionenhöhe (Entscheidung erstes Halbjahr 2022 erwartet), während sich die Hoffnung für das Projekt MIDIVO (weiterer Leistungsausbau im Süden der StädteRegion Aachen) lei-

der zerschlagen hat. Der Antrag war zwar in der engeren Auswahl, ist aber letztendlich unter den ca. 160 Anträgen nicht zum Zuge gekommen. Dies ist besonders bedauerlich, da auch in der StädteRegion Aachen dem Thema Verkehrswende eine besondere Bedeutung beigemessen wird, und das in der Regel ohne den Druck, wie er sich beispielsweise in Aachen durch das Nichteinhalten der Luftreinhalteziele ergeben hat. Hier hätte die Realisierung des Projektes einen großen weiteren Schritt bedeutet.

Bei all diesen umweltpolitischen Überlegungen spielt die derzeit Corona-bedingt geringere Nachfrage nach der Verkehrsleistung zurzeit keine direkte Rolle, sodass mit einem Leistungsvolumen von etwa 19,3 Mio. Nutzkilometern pro Jahr die ASEAG das größte Verkehrsunternehmen im AVV bleibt. Dieses Leistungsvolumen darf über den Vergabezeitraum bis 2027 als gesichert angenommen werden. Vor dem Hintergrund der derzeitigen politischen Rahmenbedingungen und der nun beschlossenen Fortschreibung des Nahverkehrsplans geht die ASEAG von einer sukzessiven Zunahme des Leistungsangebots aus. Dabei ist parallel insbesondere die Finanzierung der Zusatzverkehre immer zu berücksichtigen. Für das Erreichen des Ziels der ASEAG, die Vermarktung des ÖPNV auch in außerstädtischen Kernbereichen voranzutreiben, konnten weitere wichtige Schritte gegangen werden. Neben den aktuellen Beratungen der Städte und Gemeinden sind im Geschäftsjahr 2021 und zu Beginn des Jahres 2022 bereits Projekte in die Umsetzungsphase eingetreten. So hat der On-Demand-Verkehr „NetLiner“ im teilweise ländlich geprägten Ortsteil Laurensberg der Stadt Aachen und in den Gemeinden Roetgen und Simmerath den Betrieb aufgenommen. Gleiches gilt für die deutliche Ausweitung des Schnellbusangebots zwischen Aachen und Monschau (SB 66). Da die hier eingesetzten Busse über besondere Qualitätsmerkmale verfügen und einen ersten Aufschlag im Konzept der „Starken Achsen“ aus der Vision 2027 darstellen, hat sich die ASEAG dazu entschieden, diese Art des Angebots unter dem Begriff „RegioLiner“ zu vermarkten. Weitere Express- oder Schnellbuslinien sollen mittelfristig unter dem Produktnamen folgen. Selbstver-

ständig schreiten auch die vom AVV koordinierten Untersuchungen zur Regio-Tram, einer Bahnverbindung zwischen Baesweiler und Aachen über Alsdorf und Würselen, voran, die nach heutiger Auffassung auch von der ASEAG betrieben werden soll. Im Vorlauf auf diese Verbindung wurde eine Taktverdichtung der heutigen Buslinie auf dieser Relation umgesetzt. Da die Verkehrswende für die Region die Einbeziehung aller Städte und Gemeinden voraussetzt und vielschichtige Fragen zum Mobilitätsangebot und der dafür zwingend benötigten Infrastruktur für die Entscheidungsträger mit sich bringt, haben sich die Aufgabenträger Stadt und StädteRegion Aachen dazu entschlossen, neben der bereits eingerichteten AG zur geplanten Regio-Tram auch eine „AG Innovationen“ ins Leben zu rufen. In dieser AG sollen Antworten zu den aufkommenden Fragestellungen rund um ÖPNV, Radverkehr, Mobilitätsstationen, Infrastruktur usw. verwaltungsübergreifend vorbereitet werden, um so letztendlich die Maßnahmenumsetzung schneller zu erreichen.

Während die politischen Diskussionen angebotsseitig also auf eine Ausweitung der Leistungen hindeuten, ist im Hinblick auf die tarifpolitischen Maßnahmen bei den Fahrkartenpreisen aktuell eher eine Tendenz zu weiteren Fahrpreisvergünstigungen zu erkennen. Wenn es dazu kommt, wird dies die Ergebnissituation der ASEAG insgesamt belasten, zumal sich im zweiten Halbjahr 2021 eine deutliche Beschleunigung der allgemeinen Preissteigerungen eingestellt hat.

Im Bereich der Personalbeschaffung ist die Situation weiterhin angespannt. Auch wenn die altersbedingte Fluktuation im Fahrdienst im Jahr 2021 im Vergleich zu den Vorjahren eher moderat war, so blieb dennoch die Notwendigkeit erhalten, verstärkt Mitarbeiter für den Fahrdienst einzustellen. Andere betriebliche Bereiche hatten verstärkt altersbedingte Abgänge zu verzeichnen. Diese Positionen wurden in der Regel durch Fahrpersonale nachbesetzt. Für die kommenden Jahre geht die ASEAG davon aus, dass es zu einem verstärkten altersbedingten Ausscheiden direkt aus dem Fahrdienst kommen wird. Zahlreiche Mitarbeiter erreichen dann

die Grenzen, die einen Renteneintritt ermöglichen. Aus diesem Grund hat die ASEAG ihre Bemühungen am Arbeitsmarkt für Busfahrer nochmals intensiviert, um bereits heute vorhandene Stellen wiederzubesetzen und gleichzeitig dem stetig steigenden Bedarf (z. B. aufgrund von bestellten Mehrleistungen) abzudecken. Vor diesem Hintergrund hat die ASEAG im Geschäftsjahr 2021 allein über 50 Mitarbeiter eingestellt. Aufgrund eines im Laufe des zweiten Halbjahres 2021 stark gestiegenen Krankenzustands gelingt es leider bisher nicht, dass die Personalmehrung zur weiteren Stabilität des Fahrplanangebots beiträgt. Es kommt hingegen trotz der Einstellungen zu Fahrtausfällen. Diesem Problem gilt es im Jahr 2022 Sorge zu tragen.

Die ASEAG stellt sich natürlich auch in anderen Funktionsbereichen, insbesondere in den Planungsbereichen, für die Verkehrswende auf. Dennoch sind diese Personalanpassungen, bezogen auf die Gesamtmitarbeiterzahl, insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Die Personalbeschaffung in diesen Bereichen ist jedoch trotz der geringen Anzahl an Mitarbeitern eine große Herausforderung, weshalb die E.V.A. als zentraler Dienstleister ihre Rekrutierungsbemühungen durch entsprechende Spezialisten im Personalbereich im Geschäftsjahr 2021 verstärkt hat. Die ASEAG ist darüber hinaus auch selbst darum bemüht, Studierende frühzeitig für die Verkehrsbranche zu interessieren. Hierbei setzt sie insbesondere auf studentische Jobangebote und die Betreuung von Bachelor-/Masterarbeiten. Erste Rekrutierungserfolge konnten so bereits erzielt werden. Für 2022 plant die ASEAG insgesamt mit einem Personalbestand von ca. 568 Mitarbeiteräquivalenten. Dies ist gegenüber 2021 lediglich eine geringe Zunahme.

Im Hinblick auf die Kostenentwicklung im Personalbereich geht die ASEAG davon aus, dass die Arbeitsmarktsituation dazu führen wird, dass Forderungen der Gewerkschaften und Betriebsräte nach dem letzten Corona-bedingt moderateren Tarifabschluss wieder zunehmen werden und so der Kostendruck wieder steigt. Dem wirkt noch entgegen, dass ausscheidende Mitarbeiter in der Regel über Besitzstandsregelungen verfügen, die dann für die neuen Mitarbeiter nicht mehr zum

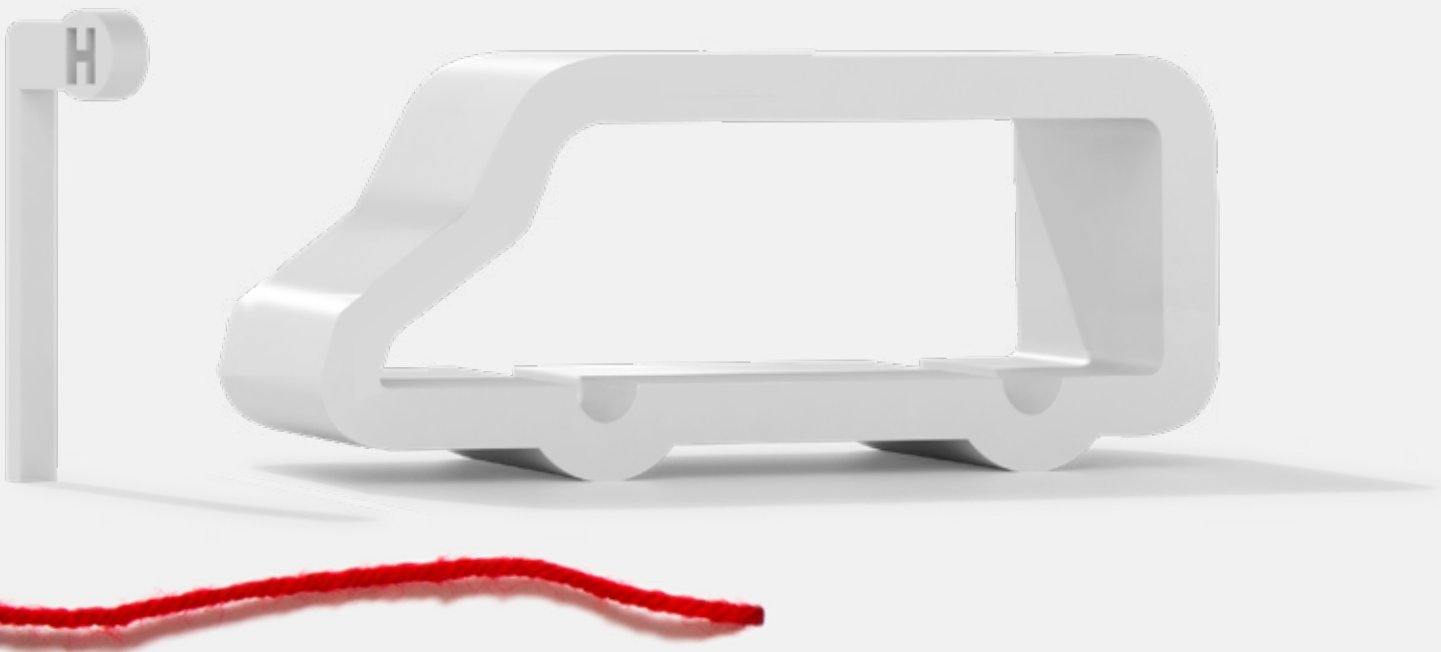
Tragen kommen. Dieser Effekt wird in den kommenden Jahren zunehmend geringer. Insgesamt wird von Personalkosten in Höhe von 35,2 Mio. EUR ausgegangen. Hinzu kommen die Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen, die aufgrund weiter fallender Zinsen auch im Jahr 2022 das Ergebnis erheblich belasten werden. Der Tarifabschluss zwischen ver.di und dem NWO, dem Arbeitgeberverband der privaten Omnibusunternehmen in NRW, hat dazu geführt, dass faktisch aus dem Tariftreue- und Vergabegesetz NRW (TVgG) keine Risiken mehr für die Vergabe an private Subunternehmen bestehen. Die Reduzierung des Kostenvorteils setzt sich durch den privaten Tarif gegenüber dem kommunalen Spartentarif durch hohe Tarifabschlüsse und sich verändernde sonstige Arbeitsbedingungen bei den Subunternehmen weiter fort. Das Phänomen der stark ansteigenden Krankenstände wie bei der ASEAG ist jedoch bisher nicht zu erkennen, sodass im Hinblick auf Kosten und Betriebsstabilität der Einsatz von Subunternehmern weiterhin Vorteile mit sich bringt.

Corona-bedingt kam es auch im Jahr 2021 zu einem erheblichen Rückgang der Beförderungserlöse im Vergleich zu der Zeit vor der Corona-Pandemie (2019), die jedoch auch 2021 durch einen ÖPNV-Rettungsschirm

des Landes NRW und des Bundes vollständig aufgefangen werden. Ein solcher Rettungsschirm wird derzeit auch für das Jahr 2022 auf politischer Ebene vorbereitet und ist Bestandteil des Koalitionsvertrags der neuen Bundesregierung. Wie im Geschäftsjahr 2021 gilt weiterhin, dass die Kundensegmente besonders stark zurückgegangen sind, in denen der Fahrgast kurzfristige Entscheidungen treffen muss bzw. kann – z. B. Einzel-Tickets, Wochenkarten (Spontankunden). Produkte mit einer regelmäßigeren Nutzung waren nicht so stark betroffen (Abo-Karten). Aber auch hier ist allein durch die inzwischen fast zweijährige Beeinflussung des Kaufverhaltens durch die Pandemie ein Rückgang zu erkennen. Positiv stimmt zurzeit einzig, dass sich Unternehmen zunehmend mit den Themen Nachhaltigkeit und attraktiver Arbeitgeber beschäftigen. Im Angebot des Job-Tickets wird ein adäquates Instrument gesehen, beides miteinander zu verbinden. Die seitens der Finanzbehörden eingeräumten steuerlichen Vorteile fördern dies zusätzlich. Im Ergebnis konnte der Absatz im Job-Ticket-Bereich um ca. 14 % gesteigert werden. Für 2022 geht die ASEAG von Beförderungserlösen in Höhe von 56,9 Mio. EUR aus. In die Planung sind die im AVV beschlossene Preissteigerung von ca. 1,4 % zum 1. Januar 2022 und ein Corona-bedingter Mengenabschlag im

Bereich der Spontankunden eingeflossen. Aufgrund der aktuellen Diskussionen, die derzeit bezüglich der Rolle des ÖPNV in Deutschland geführt werden – insbesondere vor dem Hintergrund umweltpolitischer und sozialpolitischer Fragestellungen –, geht die ASEAG von einer kurz- bis mittelfristigen Erholung der Nachfrage aus, sobald sich ein Ende der Corona-Pandemie abzeichnet. Allerdings ist davon auszugehen, dass dieser Schritt zur „neuen Normalität“ umso länger dauert, je länger die Verunsicherung in der Bevölkerung anhält. Effekte daraus lassen sich jedoch zurzeit nicht beziffern. Dabei wird es auch zu Tarifwanderungsbewegungen von relativ teuren Gelegenheitsnutzer-Produkten zu Stammnutzer-Produkten oder direkt zum Job-Ticket kommen, sodass hiermit nicht zwangsweise Mehrerlöse verbunden sind. Andere wichtige Erlöspositionen wie Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (§ 11 a ÖPNVG-NRW) und für Schwerbehinderte (§ 228 ff. SGB IX), Zuschüsse für das Mobilitätsticket (Sozialticket) werden als konstant angesehen. Für die Entwicklung der Dieselpreise sind abgeschlossene Preise aus Dieselswaps und die zum Planungszeitpunkt erzielten Dieselbeschaffungspreise für ungesicherte Mengen in die Planung eingeflossen. Die Fahrgastanzahl ist auch 2021 im Stammgebiet Corona-bedingt gegenüber 2019 stark rückläufig. Im Vergleich zu 2020 stagniert die Fahrgastzahl in etwa. Anders als im Jahr 2020 sind die Maßnahmen zur Bekämpfung

der Corona-Pandemie nicht so einschneidend. Aufgrund der aktuellen Entwicklung des Virus wird zunehmend von einer Rückführung der Maßnahmen gesprochen. Aus diesem Grund geht die ASEAG davon aus, dass 2022 die Erholung der Fahrgastzahlen beginnen wird, auch wenn das Niveau von 2019 noch weit entfernt bleiben wird. Wann die guten Zahlen und der stabile positive Nachfragetrend aus 2019 wieder erreicht werden, lässt sich derzeit nicht gesichert sagen. Dies hängt neben den zurzeit günstigen politischen Rahmenbedingungen für den ÖPNV auch maßgeblich von den möglichen Langzeitwirkungen der Corona-Pandemie auf das Verbraucherverhalten ab. Die Fahrgastzahlen im Jahr 2021 sind im Wesentlichen durch ein trotz Corona-Pandemie recht stabiles Kaufverhalten im Stammkunden-segment und ein in Abhängigkeit von der jeweiligen Corona-Situation sehr schwankendes Nachfrageverhalten der Gelegenheitskunden zu erklären. Die ASEAG kann bei den Stammkunden ein recht stabiles Kaufverhalten registrieren. Es kann aber gleichzeitig davon ausgegangen werden, dass die erworbenen Karten in geringerem Umfang als in den Vorjahren genutzt wurden. Aus diesem Grund werden weiterhin zwei Angaben zu den statistischen Fahrgastzahlen angegeben. Vor dem Hintergrund, dass es im Jahr 2021 trotz Corona-Krise gelungen ist, weitere Arbeitgeber vom Job-Ticket zu überzeugen, blickt die ASEAG insgesamt jedoch optimistisch in



die Zukunft und geht davon aus, dass sich die Nachfrage mittelfristig wieder stabilisieren wird. Hierzu werden auch die mit der Vision 2027 der ASEAG diskutierten anbotseitigen Maßnahmen ihren Teil beitragen.

Nachdem im Jahr 2021 das Ergebnis leicht besser als das Planniveau ist, wird für das Geschäftsjahr 2022 Corona-bedingt ein Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme von 37,2 Mio. EUR gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan erwartet. Das Niveau aus der letzten Mittelfristplanung kann nur erreicht werden, weil in der Planung Ertragszuschüsse der Stadt Aachen berücksichtigt sind, die der ASEAG sozusagen als vorweggenommener Ergebnisausgleich zufließen sollen. Dieses Verfahren ist mit der Stadt Aachen abgestimmt. So soll die Kreditfinanzierung anderer Konzerngesellschaften im E.V.A.-Konzern nicht gefährdet werden. Auf das Ergebnis wirken sich dabei insbesondere Personal-, Treibstoff- und Subunternehmerkosten sowie höhere Abschreibungen durch moderne Fahrgastinformationsmedien (z. B. dynamische Fahrgastinformationssäulen, Internet und App), zeitgemäße Vertriebsinfrastruktur (z. B. Elektronisches Fahrgeld Management) 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 zuerst massiv in Busse der Abgasnorm Euro 6 und inzwischen bereits in 27 Elektrobusse investiert.

Aufgrund der Corona-Pandemie kommt es auch für das Geschäftsjahr 2021 anstelle einer positiven Ergebnisabführung der APAG an die ASEAG zu einer Verlustübernahme. Das Ergebnis liegt im Geschäftsjahr 2021 mit -1.804 TEUR deutlich unter dem Planniveau. Für die mittelfristige Zukunft erwartet die APAG weiterhin ein Ergebnis von über 1,5 Mio. EUR, wobei eine erwartete Teilschließung des Parkhauses Rathaus die Ergebnisse 2022 und 2023 zusätzlich belasten wird. Dabei wird ab dem Geschäftsjahr 2023 davon ausgegangen, dass es zu einer Erhöhung der Parkgebühren in den Parkobjekten der APAG kommt, der idealerweise eine Erhöhung der Parkgebühren am Straßenrand seitens der Stadt Aachen voransteht. Ergebnisbelastend wirken sich umfangrei-

che Sanierungsarbeiten, insbesondere beim Parkhaus Rathaus, aber auch in anderen Objekten, aus. Dabei kommt auch zum Tragen, dass Kosten für Betonarbeiten aufgrund der guten Auslastung der Bauunternehmen sich teilweise sehr volatil entwickeln. Nachdem es nach der Eröffnung des Aquis Plaza zu einer Neusortierung der Kundenströme im Parkbereich gekommen war, hatte sich inzwischen ein neuer, stabiler Zustand eingestellt. Durch die Schließung des Parkhauses Büchel im Geschäftsjahr 2020 wurde der Prozess nun erneut angestoßen. Aufgrund der pandemiebedingt vollkommen anderen Auslastungssituation lässt sich nicht final feststellen, ob die Planungsannahmen im Hinblick auf die Kundenbewegungen eingetreten sind. Zumindest ist in den Parkhäusern Couvenstraße und Adalbertstraße zu erkennen, dass diese sich deutlich besser in Zeitfenstern ohne Corona-Maßnahmen erholen als die meisten anderen Parkobjekte in Aachen.

Mit der Mobilitätsplattform mova hat die ASEAG auch im Jahr 2021 digitalen Vertrieb von ÖPNV-Tickets vorgenommen und bietet den Kunden einen Zugriff auf vielseitige Mobilitätsangebote. Mit insgesamt nahezu 150.000 Downloads und inzwischen an die 35.000 registrierten Kunden stößt dies auf reges Interesse auch bei Firmenkunden, die in der Kombination aus ÖPNV und anderen Mobilitätsangeboten – gebündelt in einer App mit zusätzlichen firmenspezifischen Services der App – einen wesentlichen Baustein für ihr betriebliches Mobilitätsmanagement sehen. Nach Einschätzung der ASEAG wird das betriebliche Mobilitätsmanagement eine wesentliche Bedeutung gewinnen, da sich Arbeitgeber hier nachhaltig mit einer Sozialleistung im Wettstreit um qualifizierte Arbeitskräfte positionieren möchten. Die Flexibilität, die durch digitale Vertriebsmöglichkeiten mit movA entsteht, wird auch den Vertrieb der sonst eher statischen ÖPNV-Produkte unterstützen. Die IT-seitige Weiterentwicklung dieser Technologie erfolgt seit Oktober 2019 in der von ASEAG und regio IT gemeinsam gegründeten Better Mobility GmbH. Diese Gesellschaft wird die technische Lösung dann außerhalb der StädteRegion Aachen insbesondere anderen Verkehrsbetrieben zur Nutzung anbieten. Bei der Rheinbahn AG,

Düsseldorf, ist im Geschäftsjahr 2021 die Plattform „re-
dy“ gestartet, die auf der Technologie der Better Mo-
bility aufbaut. Insgesamt ist festzustellen, dass der Markt
für den Vertrieb der Technologie im Jahr 2021 enger ge-
worden ist. Dies liegt u. a. daran, dass Hersteller klassi-
scher ÖPNV-Ticket-Apps im Bereich MaaS (Mobility as
a Service) deutlich nachentwickeln und diese ihren Be-
standskunden zu sehr günstigen Preisen anbieten, um
die Kundenbeziehung nicht zu verlieren. In allen Kun-
densegmenten dieser digitalen Lösung – Endkunde, Fir-
menkunde für Mitarbeiter und Firmenkunden als Be-
treiber einer Mobilitätsplattform – geht die ASEAG von
einer zunehmenden Nachfrage aus, wenn die Unsicher-
heiten der derzeitigen Pandemie entfallen.

Die Zielsetzung eines ökologisch hochwertigen ÖPNV
mit möglichst geringen Zugangshemmnissen liegt auch
weiterhin im Trend der Branche und wird politisch als
ein Lösungsbaustein bei der Bewältigung von umwelt-
politischen Fragestellungen angesehen. Wie in der Ver-
gangenheit auch, verfolgt die ASEAG insgesamt das Ziel,
sich als kommunales Verkehrsunternehmen und zuver-
lässigen Dienstleister für Stadt und StädteRegion Aa-
chen zu positionieren und diese Position zu einem um-
fassenden Mobilitätsdienstleister auszubauen. Dabei
gilt es für die ASEAG, sich im Spannungsfeld zwischen
wirtschaftlichen Anforderungen und angebotsorientier-
ten Zielen zu bewähren und das Vertrauen, das die poli-
tischen Vertreter mit der Direktvergabe der Leistung der
ASEAG entgegenbringen, weiterhin zu bestätigen.
Die zu Beginn des Geschäftsjahres 2022 aufgrund der
Corona-Krise bestehenden Einschränkungen des öf-
fentlichen Lebens und die Nachwirkungen der Pande-
mie insgesamt werden auch das kommende Geschäfts-
jahr negativ beeinflussen. In die Wirtschaftsplanung sind
zwar solche negativen Effekte eingeflossen, aber ob dies
ausreichen wird, ist aktuell nicht final zu beurteilen und
hängt von der Fortdauer des Ereignisses ab. Dabei gilt
wie 2020 auch, dass Umsätze im Gelegenheitsverkehr
und bei kurzfristig zu nutzenden Zeitkarten besonders
gefährdet sind. Allerdings darf aktuell davon ausgegan-
gen werden, dass diese Mindererlöse erneut über einen
ÖPNV-Rettungsschirm abgedeckt werden.

IV. Chancen- und Risikobericht

Unternehmerisches Handeln ist stets mit Chancen und
Risiken verbunden. Aufgabe des Risikomanagements
ist es, Risiken frühzeitig zu identifizieren, zu analysie-
ren, zu bewerten und zu dokumentieren. Darauf basie-
rend werden Maßnahmen zur Steuerung, Begrenzung
und Minimierung der Risiken ergriffen. In die Analysen
fließen die denkbaren externen Marktrisiken, die opera-
tiven Betriebsrisiken sowie die finanzwirtschaftlichen Ri-
siken mit ein.

Um dies sicherzustellen, ist das Chancen- und Risikoma-
nagementsystem konsequent in die bestehenden Steu-
erungs- und Controlling-Prozesse integriert. Im Rahmen
der Unternehmenssteuerung werden allgemeine Markt-
und Erlösrisiken im Zuge der Überwachung der Entwick-
lung von Erlösen, Mengen und Kosten in der Planung,
der Vorhersage für das Jahresergebnis und im Be-
richtswesen erfasst und gesteuert. Zusätzlich ist ein Ri-
sikomanagementsystem im Sinne von § 91 Abs. 2 AktG
auf der Ebene der Konzernmutter implementiert, in das
die ASEAG integriert ist und das alle weiteren Risiken er-
fasst. Berichte zum Risikomanagement erfolgen unmit-
telbar an den Vorstand.

Darüber hinaus fungieren die interne Revision und der
Abschlussprüfer bei der Jahresabschlussprüfung als un-
abhängige Kontrollinstanzen. Zum 1. Januar 2010 ist
eine konzernweite Unternehmensverfassung in Kraft
getreten. Diese sieht u. a. Regelungen zum Wettbe-
werbsrecht, zur Antikorruption, zur Vermeidung von In-
teressenkonflikten, zum Datenschutz und zur Umset-
zung der Verfassung vor. Wie in den Vorjahren wurden
auch im Geschäftsjahr 2021 in allen Unternehmensbe-
reichen regelmäßig systematische und vollständige Risi-
koerhebungen vorgenommen. Im Rahmen der halbjähr-
lichen Aktualisierung bzw. Überprüfung wurden alle we-
sentlichen Risiken identifiziert, analysiert, bewertet und
dokumentiert, und zwar nach ihrer potenziellen Scha-
denshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit.

Im letzten Jahr war als neues Risiko das einer Pandemie hinzugekommen. Obwohl das Ereignis „Corona-Pandemie“ nun schon länger als ursprünglich erwartet anhält, zielt das im Risikomanagement abgebildete Risiko auf die Wiederholung eines solchen Ereignisses in den nächsten Jahren. Die Eintrittswahrscheinlichkeit einer erneuten Pandemie in den kommenden Jahren nach der derzeit bestehenden Corona-Pandemie wird als gering eingestuft, dennoch zeigt sich in der derzeitigen Pandemie, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen erheblich sind. Für die Geschäftsjahre 2020 und 2021 wurden diese Auswirkungen in großen Teilen durch den ÖPNV-Rettungsschirm aufgefangen. Auch für das Geschäftsjahr 2022 ist davon auszugehen, dass es zu einem erneuten ÖPNV-Rettungsschirm kommen wird – die Absicht hierzu ist im Koalitionsvertrag der Bundesregierung niedergelegt. Dennoch wird die Corona-Pandemie die seitens der Politik angestrebte Verkehrswende hin zu mehr umweltfreundlicher Mobilität – wozu auch der ÖPNV zählt – kurz- bis mittelfristig bremsen. Mittel- bis langfristig wird davon ausgegangen, dass in städtischen Räumen der Trend hin zum ÖPNV wieder einsetzen wird. Diese Annahme stützt sich darauf, dass in den aktuellen politischen Diskussionen parteiübergreifend davon ausgegangen wird, dass der Kampf gegen den Klimawandel nur mit einem starken und funktionierenden ÖPNV erfolgreich sein kann. Hierin sieht die ASEAG trotz der aktuellen Auswirkungen der Pandemie eine große Chance für sich als Mobilitätsdienstleister.

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 hatte, besteht kein Risiko mehr, da dieser Zuführungsprozess im Jahr 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 Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen, (AKREKA) ermöglicht eine andere bilanzielle Darstellungsweise, ohne dass jedoch die letztendlich zu zahlende Altersvorsorge in der Höhe dadurch beeinflusst wird. Zum Bilanzstichtag waren 160 Mitarbeiter diesem Durchführungsweg der Altersvorsorge zugeordnet.

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, sodass 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. Der Tarifvertragspartner des Verbandes Nordrhein-Westfälischer Omni-

busunternehmen e. V. ist nunmehr die Gewerkschaft ver.di. Diese ist im Vergleich zum bisherigen Tarifvertragspartner „Christliche Gewerkschaft GÖD“ im Rahmen von Tarifverhandlungen sicher als durchsetzungstärker einzustufen. Hinzu kommt im Bereich der Tarifverträge, dass im abgelaufenen Geschäftsjahr erstmals die zweite im kommunalen Nahverkehr stark vertretene Gewerkschaft Nahverkehrsgewerkschaft NahVG das mit ver.di für die ASEAG und ESBUS bis Ende 2027 vereinbarte – und in Teilen von ihr mitgezeichnete – Tarifmodell infrage stellt. Die aktuellen Schwierigkeiten aller Verkehrsunternehmen bei der Personalbeschaffung verstärken das Risiko überdurchschnittlicher Lohnsteigerungen sicher noch. In der Wirtschaftsplanung wurde dieser Sachverhalt durch einen überdurchschnittlichen Kostenanstieg beim Einkauf der Subunternehmerleistung prinzipiell berücksichtigt.

Wurde vor der Corona-Pandemie das Risiko einer erneuten Korrektur des Beteiligungswertes der APAG als eher gering angesehen, so hat dieses Risiko vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie wieder an Bedeutung gewonnen. Zum einen ist zurzeit nicht vorhersehbar, wie sich die Pandemie auf die Innenstädte und damit die Parkhausnutzung auswirkt, und zum anderen hat die Pandemie gezeigt, wie sensibel der Betrieb von Parkhäusern auf das Ereignis einer Pandemie reagiert. Dies könnte dazu führen, dass entsprechende Risikofaktoren bei der Unternehmensbewertung ungünstiger ausfallen werden und somit den Unternehmenswert der APAG reduzieren. Zunehmende Instandhaltungsaufwendungen stellen eine weitere Herausforderung dar. Als stabilisierender Effekt auf den Unternehmenswert ist das derzeit niedrige Zinsniveau anzusehen. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Mittelfristplanung eine Steigerung der Kurzparkertarife berücksichtigt. Nach über zehn Jahren ohne Preisanpassung wird dies als am Markt durchsetzbar angesehen, zumal davon ausgegangen wird, dass es im Rahmen der Klimaschutzdiskussion zu weiteren Anpassungen der Parkgebühren am Straßenrand kommen wird. Insgesamt gilt es, das Bewertungsrisiko der Beteiligung stets zu überwachen.

Weitere wesentliche Risiken ergeben sich aus Umweltbelangen, die es erforderlich machen, dass die ASEAG schneller als geplant kostenintensive, schadstoffreduzierende oder umweltpolitische Maßnahmen einzuleiten hat. Dabei stehen aktuell nicht mehr Themen wie Umweltzone oder Dieselfahrverbote im Vordergrund. Vielmehr sorgt die Clean-Vehicles-Richtlinie der EU und ihre Umsetzung in nationales Recht dafür, dass weiterhin umweltpolitischer Druck auf der ASEAG lastet. Demnach müssen zukünftig erhebliche Anteile der Fahrzeugbeschaffung E-Busse oder Wasserstoffbusse (inkl. Brennstoffzelle) beinhalten. Hinzu kommt, dass von der ASEAG als kommunalem Unternehmen im Zuge der Umstellung auf saubere Antriebstechnologien eine Vorreiterrolle in der Region erwartet wird. Dies spiegelt sich beispielsweise im Grundsatzbeschluss des Mobilitätsausschusses der Stadt Aachen zum Ende des Geschäftsjahres 2021 wider, der vorsieht, dass die ASEAG zukünftig bei Ersatzbeschaffungen ausschließlich auf saubere Fahrzeuge zurückgreifen soll. Bei der Finanzierung dieser Maßnahmen setzt die ASEAG weiterhin auf Förderprogramme des Landes bzw. Bundes und auf die Co-Finanzierung durch die Aufgabenträger als Besteller der Verkehrsleistungen. Aber auch die bei Subunternehmern eingesetzten Fahrzeuge stehen unter Beobachtung. So greifen die Subunternehmer inzwischen zwar überwiegend ebenfalls auf Euro-6-Fahrzeuge zurück, aber auch hier sind zunehmend Meinungen zu vernehmen, dass auch diese Fahrzeuge CO₂-neutral betrieben werden sollen. Aufgrund der in der Regel anzutreffenden technologischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bei den Subunternehmern stellt dies eine erhebliche Herausforderung für die Zukunft dar.

Auch zukünftig bleibt ein wesentliches Risiko der ASEAG die Abhängigkeit von Zuschüssen und Fördermitteln. Diese unterliegen in der Regel keiner Dynamisierung, sodass damit stets die Notwendigkeit verbunden ist, wegfallende oder stagnierende Zuschüsse durch andere geeignete finanzielle Maßnahmen zu kompensieren. Die Situation bei den Zuschüssen für die Beförderung von Schwerbehinderten scheint derzeit auf niedrigem



Niveau stabil. Die Zuschussituation 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 Produkt jedoch als zu gering anzusehen. Ob und, wenn ja, welche Auswirkungen die Corona-bedingten Einnahmerückgänge in diesem Marktsegment auf die Zuschüsse haben, kann derzeit nicht beurteilt werden. 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 somit formal weiterhin offen. Die Verkehrsverbünde 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. Dies dürfte auch für eine gegebenenfalls neue Koalition nach den im Mai 2022 anstehenden Landtagswahlen gelten. Mit dem NRWupgradeAzubi ist im Geschäftsjahr 2019 eine weitere Ticketart entstanden, die seitens des Landes NRW bezuschusst wird. Gleiches gilt nun für den Ende des Geschäftsjahres 2021 in NRW eingeführten E-Tarif (eezy nrw), der ebenfalls seitens des Landes subventioniert wird. Mit dieser Entwicklung geht eine zunehmende Abhängigkeit der ASEAG als kommunales Verkehrsunternehmen von Bund und Land einher.

Einnahmenseitig besteht neben dem beschriebenen Corona-bedingten Risiko die Gefahr, dass sich das Kundenverhalten ändert und beispielsweise Kunden mit einer netzweit gültigen Fahrkarte mehr als bisher das vor-

handene Leistungsangebot anderer Verkehrsunternehmen im AVV nutzen. Durch solche Veränderungen kann es im Rahmen der Anpassung der Einnahmenaufteilung infolge von Verkehrserhebungen bei unveränderten Gesamteinnahmen im AVV zu veränderten Einnahmenteilungen zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen kommen. Im Jahr 2019 ist es zu einer erneuten Fahrgasterhebung bezüglich des Nutzerverhaltens gekommen. Die Ergebnisse des Gutachtens der Verkehrserhebung liegen zwischenzeitlich vor; jedoch konnte bis zum Ende des Geschäftsjahres 2021 noch nicht das im Rahmen der Einnahmenaufteilung notwendige Einnahmen erzielt werden, da seitens mehrerer Verkehrsunternehmen Klärungsbedarf besteht.

Weiterhin existiert 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. durch die StädteRegion Aachen ist der Fortbestand der ASEAG in Verbindung mit der Satzung des AVV 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 Sicherstel-

lung 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. Darüber hinaus führt die ASEAG Gespräche mit den Aufgabenträgern, um auch die finanziellen Herausforderungen der angestrebten Verkehrswende gemeinsam zu meistern. So hat der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen im Rahmen eines Grundsatzbeschlusses zum Geschäftsjahresende 2021 umfangreiche verkehrliche Maßnahmen benannt, die umgesetzt werden sollen. Die formale Umsetzung in Nahverkehrspläne und Haushaltsplanungen der Stadt Aachen soll ab 2022 erfolgen.

Der Krieg zwischen Russland und der Ukraine wird voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Wirtschaft haben, wie aktuell an der inflationären Entwicklung der Dieselpreise zu beobachten ist. Die Auswirkungen auf die Gesellschaft sind gemäß der Einschätzung der Geschäftsführung derzeit schwer zu beurteilen.

Insgesamt wird gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan mit einem negativen Planergebnis für 2022 vor Verlustübernahme in Höhe von 37,2 Mio. EUR gerechnet, welches bei Eintritt eines oder mehrerer der erläuterten Risiken, insbesondere aufgrund der temporär erhöhten Belastung aus der Neubildung von Pensionsrückstellungen, weiterhin als sehr kritisch angesehen wird.

Aachen, den 8. April 2022

Der Vorstand

Michael Carmincke



Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern

Zum 31. Dezember 2021 beschäftigte die ASEAG 573 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Anzahl der Beschäftigten verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um fünf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Den 39 Neueintritten standen 44 Austritte gegenüber.

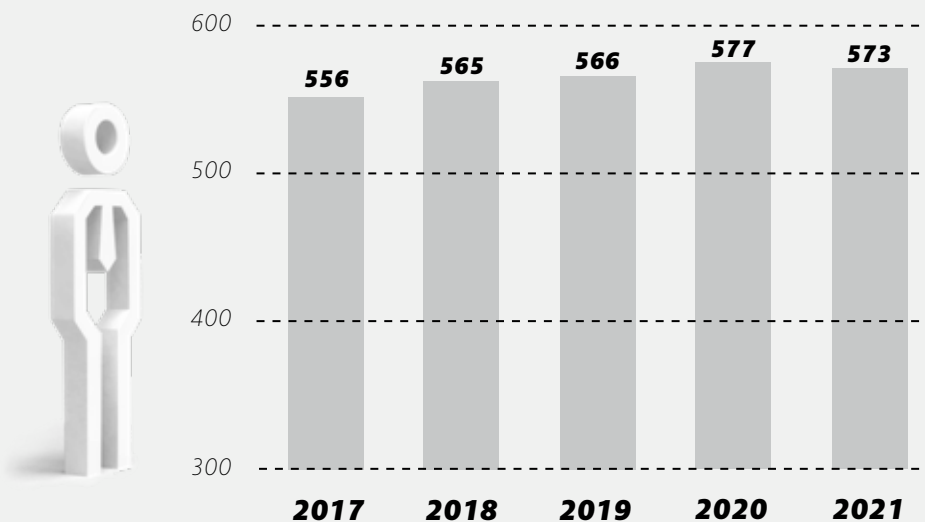
Auch im Jahr 2021 wurden Fahrerschulungen im Rahmen der pandemiebedingten Möglichkeiten durchgeführt. In al-

len Bereichen fördert die ASEAG ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und bietet Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen an. Dabei wurde auch im Jahr 2021 verstärkt auf Online-Schulungen umgestellt.

Das Betriebliche Gesundheitsmanagement der ASEAG war im Jahr 2021 aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie wiederum stark beeinträchtigt. Da der ASEAG die Gesundheit ihrer Beschäftigten sehr am Herzen liegt, wurde im zweiten Halbjahr 2021 ein MedX-Rückenprojekt im Hause der ASEAG durchgeführt. 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konnten regelmäßig einmal pro Woche unter Anleitung eines Personal Trainers ihre Rückenmuskulatur stärken. Das Angebot wurde gut angenommen.

Im Jahr 2021 wurde für die Beschäftigten eine Mitarbeiter-App eingeführt. Die Unternehmenskommunikation ver-

Mitarbeiter gesamt



Mitarbeiter gesamt

	2021	2020	2019	2018	2017
Mitarbeiter gesamt	573	577	566	565	556
Vollzeitkräfte	486	490	480	478	475
Teilzeitkräfte	68	69	68	70	64
Auszubildende	19	18	18	17	17

Stand 31.12.2021

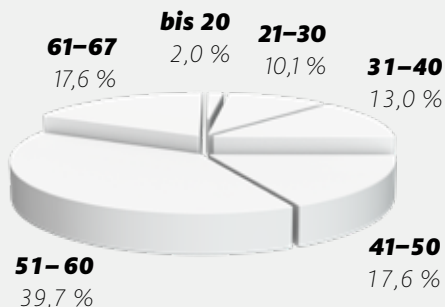
öffentlich darin vielseitige Informationen rund um die ASEAG. Die Informationen erreichen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf dem schnellsten Informationsweg über ihr Smartphone. Dies ist besonders für die Busfahrer interessant.

Insgesamt hat die ASEAG 19 Auszubildende direkt beschäftigt. Hinzu kommen die Auszubildenden im kaufmännischen Bereich. Diese haben ein Ausbildungsverhältnis mit der Muttergesellschaft E.V.A., mit der die ASEAG bei der Ausbildung der kaufmännischen Auszubildenden eng zusammenarbeitet. Im Jahr 2021 konnte die ASEAG einen Ausbildungsplatz im Rahmen einer dreieinhalbjährigen Berufsausbildung als Kraftfahrzeugmechaniker, Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik, einen Ausbildungsplatz als Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker und drei Ausbildungsplätze zur Fachkraft im Fahrbetrieb besetzen. Nach erfolgreich abgeschlossener Berufsausbildung wird den Auszubildenden die Übernahme in ein Arbeitsverhältnis angeboten. Auch in den kommenden Jahren wird dieses Ausbildungsplatzangebot aufrechterhalten bzw. erweitert.

Altersstruktur 2021

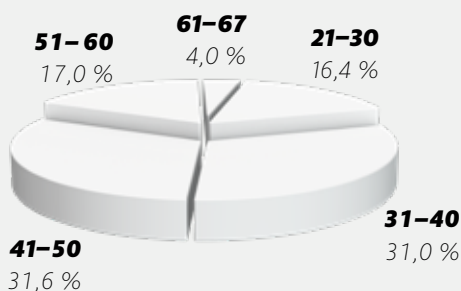
in Lebensjahren

ASEAG



ESBUS

insgesamt 168 Mitarbeiter



Stand 31.12.2021

Auszubildende

Gesamt

19

- 6** Kfz-Mechatroniker
Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik
- 9** Fachkräfte im Fahrbetrieb
- 4** Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker
Fachrichtung Karosserieinstandhaltungstechnik

Stand 31.12.2021

Mitarbeiter nach Bereichen 2021

Gesamt

573

- 52** Betrieb und Technik
- 50** Busse und Werkstätten
- 353** Fahrbetrieb
- 19** Qualität und Auftragsunternehmen
- 61** Finanzen und Vertrieb
- 38** Sonstige

Stand 31.12.2021

Tochtergesellschaften



Aachener Parkhaus GmbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG 100 %

Geschäftszweck: Bewirtschaftung von Parkflächen

Umsatzerlöse 9.674.988 EUR / 45 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 mit 49,5 %

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 Personen-
beförderung im öffentlichen Linienverkehr und für alle
damit verbundenen Dienstleistungen

Umsatzerlöse 7.807.753 EUR / 168 Mitarbeiter



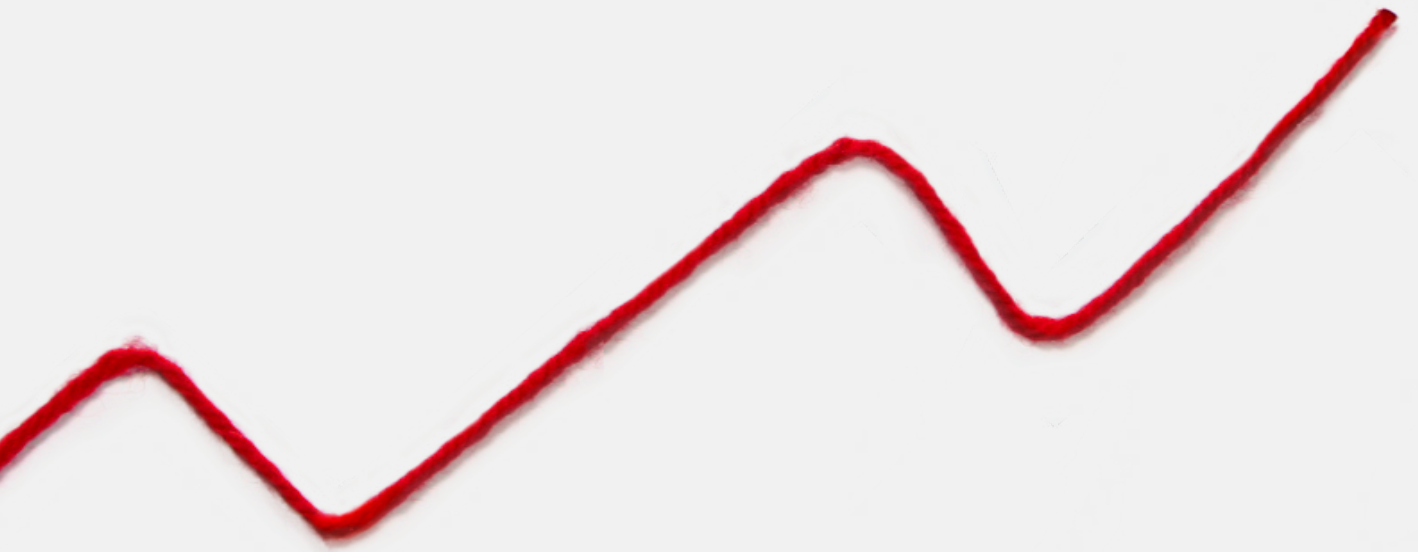
ASEAG Reisen GmbH

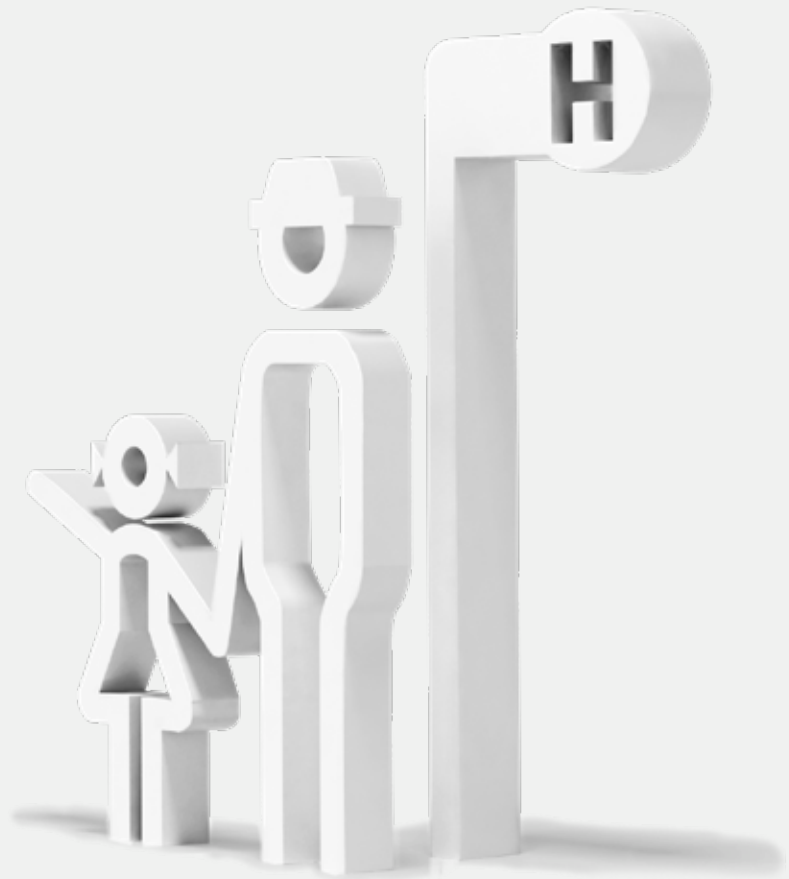
Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG 100 %

Geschäftszweck: Durchführung von Fahrten, Veran-
staltungen und Reisen aller betrieblicher Art für ihre
mittelbar und unmittelbar beteiligte Gesellschafter

Umsatzerlöse 6.641 EUR / keine eigenen Mitarbeiter
am Bilanzstichtag

Jahresabschluss





Bilanz

Zum 31. Dezember 2021

Aktiva

	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
		€	T€
A. Anlagevermögen	(1)		
<i>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</i>			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte		239.771,00	173
2. Geleistete Anzahlungen		98.133,84	147
		337.904,84	320
<i>II. Sachanlagen</i>			
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		2.640.814,03	2.867
2. Fahrzeuge für Personenverkehr		34.961.039,00	27.770
3. Technische Anlagen und Maschinen		1.486.483,00	1.696
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		967.680,00	1.112
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		3.749.768,28	1.363
		43.805.784,31	34.809
<i>III. Finanzanlagen</i>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		35.580.423,81	35.580
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		8.740.000,00	8.880
3. Beteiligungen		237.216,68	50
4. Sonstige Ausleihungen		231.948,71	240
		44.789.589,20	44.750
		88.933.278,35	79.880
B. Umlaufvermögen			
<i>I. Vorräte</i>			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		571.118,15	570
<i>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</i>	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		12.943.496,00	13.367
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		52.812.644,32	53.936
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		175.525,00	100
4. Sonstige Vermögensgegenstände		11.600.248,86	1.210
		77.531.914,18	68.612
<i>III. Wertpapiere</i>	(3)		
1. Sonstige Wertpapiere		15.000.000,00	10.000
<i>IV. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</i>		564.042,62	604
		93.667.074,95	79.787
C. Rechnungsabgrenzungsposten		11.712,35	11
		182.612.065,65	159.678

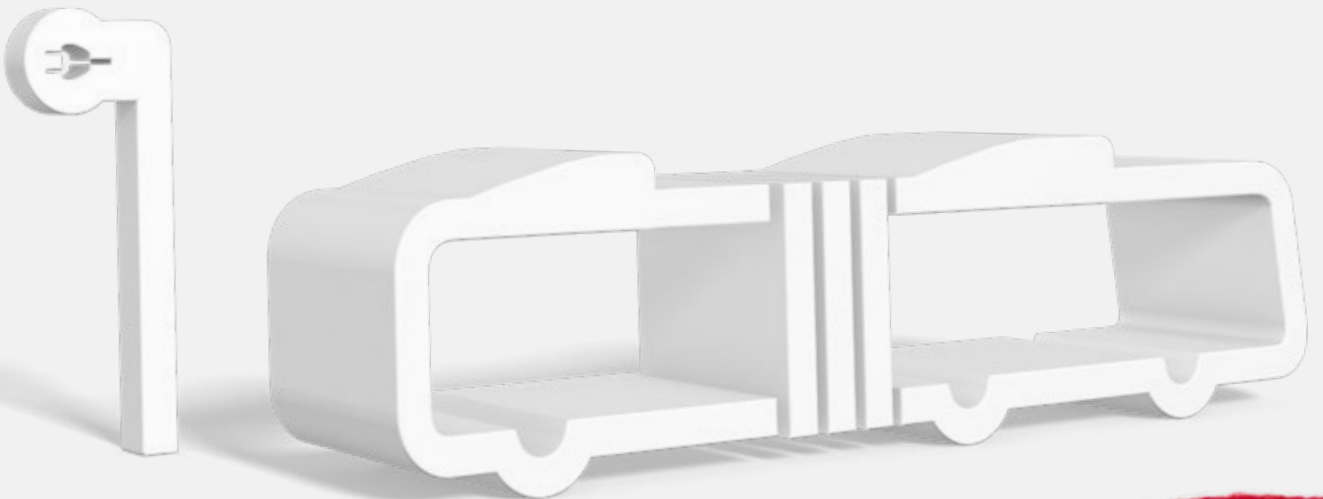
Passiva

	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
		€	T€
A. Eigenkapital	(4)		
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	(5)	1.843.800,58	2.523
C. Rückstellungen	(6)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		132.719.783,00	124.513
2. Steuerrückstellungen		3.226,00	3
3. Sonstige Rückstellungen		9.804.480,27	7.339
		142.527.489,27	131.855
D. Verbindlichkeiten	(7)		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		17.977.869,10	6.059
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		3.143.649,22	3.126
3. Sonstige Verbindlichkeiten		5.413.965,76	4.367
		26.535.484,08	13.552
E. Rechnungsabgrenzungsposten		2.372.890,23	2.416
		182.612.065,65	159.678

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

	Anhang	2021	2020
		€	T€
1. Umsatzerlöse	(8)	63.161.387,27	64.312
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		11.307,49	30
3. Sonstige betriebliche Erträge	(9)	11.474.064,85	13.527
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		6.445.338,09	6.468
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		46.061.812,84	45.021
		52.507.150,93	51.489
5. Personalaufwand	(10)		
a) Löhne und Gehälter		25.809.854,29	25.286
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		7.434.866,23	6.788
		33.244.720,52	32.074
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(11)	4.515.407,52	5.237
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	10.906.691,02	9.911
Betriebsergebnis		-26.527.210,38	-20.842
8. Erträge aus Beteiligungen		6.795,10	7
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	(13)	67.369,98	117
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(14)	114.501,36	118
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(15)	8.979,45	14
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	(16)	1.891.122,43	2.052
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(17)	10.903.982,55	10.309
Ergebnis nach Steuern		-39.124.669,47	-32.947
14. Sonstige Steuern	(18)	84.807,62	84
15. Erträge aus Verlustübernahme		39.209.477,09	33.031
Jahresüberschuss / Bilanzgewinn		0,00	0



Anhang für das Geschäftsjahr 2021

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 ASEAG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften, den ergänzenden Bestimmungen des Einführungsgesetzes zum HGB (EGHGB) und des Aktiengesetzes sowie den ergänzenden Bestimmungen der Satzung erstellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen wurde bei der Erstellung beachtet. Die Gewinn- und Verlust-Rechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gegliedert. 94,9 % des Aktienkapitals der ASEAG befinden sich im Besitz des Mutterunternehmens Energieversorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung Aachen, Aachen, (E.V.A.). Die ASEAG stellt keinen eigenen Konzernabschluss sowie Konzernlagebericht auf, da die E.V.A. einen befreienden Konzernabschluss nach § 291 HGB aufstellt. Der Jahresabschluss der ASEAG wird in den Konzernabschluss der E.V.A. einbezogen, die den Konzernabschluss für den größten und kleinsten Kreis von Unternehmen aufstellt. Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht der E.V.A. (HRB 956) werden im elektronischen Bundesanzeiger offengelegt.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

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

Bei den planmäßigen Abschreibungen werden grundsätzlich die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern zugrunde gelegt. Die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern betragen bei Gebäuden und Bauten auf fremden Grundstücken 2 bis 90 Jahre, bei Fahrzeugen für Personenverkehr 6 bis 12 Jahre, bei technischen Anlagen und Maschinen 4 bis 20 Jahre, bei Betriebs- und Geschäftsausstattung 3 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 Aachener Parkhaus GmbH, Aachen, (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 Forderungen bei zu erwartenden Ausfällen 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 1,87 %, eine Bezüge-Dynamik 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 (1,35 %) beträgt 10.958 TEUR.

Im Jahr 2016 wurde beschlossen, dass Neueinstellungen bei der ASEAG ab dem 01.01.2016 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 § 4 d EStG. Die darüber hinaus bestehende mittelbare Pensionsverpflichtung gemäß § 28 Abs. (2) EGHGB beträgt zum Bilanzstichtag 1.468 TEUR.

Für die Jubiläumsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens vorgenommen. Dabei wurden ein Zinssatz von 1,35 % 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.

A large, stylized number '2021' rendered in a thick, red, rope-like font. The number is positioned in the bottom right corner of the page and has a slight shadow beneath it.

Entwicklung des Anlagevermögens

Anschaffungs-/Herstellungskosten

	1.1.2021	Zugang	Abgang	31.12.2021
		Umbuchung = U		
	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte	2.396.925,58	106.976,63	440,00	2.565.801,61
		62.339,40 U		
2. Geleistete Anzahlungen	147.073,24	13.400,00	0,00	98.133,84
		-62.339,40 U		
	2.543.998,82	120.376,63	440,00	2.663.935,45
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	12.075.345,74	0,00	601.736,36	11.473.609,38
2. Fahrzeuge für Personenverkehr	53.808.385,48	10.754.304,65 1)	2.725.478,83	61.913.319,03
		76.107,73 U		
3. Technische Anlagen und Maschinen	3.550.622,99	13.386,72	329.295,74	3.234.713,97
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	13.839.427,80	274.960,77	983.581,38	13.136.824,81
		6.017,62 U		
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.363.404,56	2.468.489,07	0,00	3.749.768,28
		-82.125,35 U		
	84.637.186,57	13.511.141,21	4.640.092,31	93.508.235,47
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	41.580.423,81	0,00		41.580.423,81
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	8.880.000,00	0,00	140.000,00	8.740.000,00
3. Beteiligungen	50.316,68	186.900,00	0,00	237.216,68
4. Sonstige Ausleihungen	239.597,71	17.743,33	25.392,33	231.948,71
	50.750.338,20	204.643,33	165.392,33	50.789.589,20
	137.931.523,59	13.836.161,17	4.805.924,64	146.961.760,12

A = Aufzinsung

1) nach Abzug von 8.105.850,57 € Investitionszuschüssen

Abschreibungen

1.1.2021	Zugang	Abgang	31.12.2021
€	€	€	€
2.224.198,58	102.272,03	440,00	2.326.030,61
0,00	0,00	0,00	0,00
2.224.198,58	102.272,03	440,00	2.326.030,61
9.208.053,67	195.047,00	570.305,32	8.832.795,35
26.038.312,48	3.572.701,38	2.658.733,83	26.952.280,03
1.854.291,99	219.652,72	325.713,74	1.748.230,97
12.726.991,80	425.734,39	983.581,38	12.169.144,81
0,00	0,00	0,00	0,00
49.827.649,94	4.413.135,49	4.538.334,27	49.702.451,16
6.000.000,00			6.000.000,00
0,00	0,00	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00
6.000.000,00	0,00	0,00	6.000.000,00
58.051.848,52	4.515.407,52	4.538.774,27	58.028.481,77

Buchwerte

31.12.2020	31.12.2021
€	€
172.727,00	239.771,00
147.073,24	98.133,84
319.800,24	337.904,84
2.867.292,07	2.640.814,03
27.770.073,00	34.961.039,00
1.696.331,00	1.486.483,00
1.112.436,00	967.680,00
1.363.404,56	3.749.768,28
34.809.536,63	43.805.784,31
35.580.423,81	35.580.423,81
8.880.000,00	8.740.000,00
50.316,68	237.216,68
239.597,71	231.948,71
44.750.338,20	44.789.589,20
79.879.675,07	88.933.278,35

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel dargestellt.

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen betreffen Darlehen an die APAG mit 4.440 TEUR (Vorjahr: 4.580 TEUR) und an die E.V.A. mit 4.300 TEUR (Vorjahr: 4.300 TEUR).

Anteile an verbundenen Unternehmen:

	Eigenkapital 31.12.2021 T€	Anteil am Kapital	Jahresergebnis 2021 T€
Aachener Parkhaus GmbH, Aachen	1.911	100 %	0 ¹
ASEAG Reisen GmbH, Aachen	223	100 %	0 ¹
ESBUS Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH, Eschweiler	26	100 %	0 ²
Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen	1.409	100 %	0 ³

1) nach Verlustausgleich

2) nach Gewinnabführung

3) Eigenkapital inklusive Deckungsrücklage

Anteile an Beteiligungsunternehmen:

	Eigenkapital 31.12.2021 T€	Anteil am Kapital	Jahresergebnis 2021 T€
gewoge Aachen AG, Aachen	52.771	0,20 %	6.314 ¹
GWG Wohnungsbaugesellschaft für die StädteRegion mbH, Aachen	17.741	0,61 %	100 ¹
beka GmbH, Köln	1.086	0,91 %	-186 ¹
Better Mobility GmbH, Aachen	221	49,50 %	-221 ¹

1) Angaben per 31.12.2020

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten sonstige Forderungen gegen die Gesellschafterin E.V.A. in Höhe von 52.813 TEUR (Vorjahr: 53.936 TEUR) und resultieren hauptsächlich mit 39.209 TEUR (Vorjahr: 33.031 TEUR) aus dem Verlustausgleichsanspruch und mit 10.102 TEUR (Vorjahr: 19.646 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 175 TEUR (75 TEUR im Jahr 2021) komplett in Anspruch genommen wurde. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind hauptsächlich Forderungen aus Zuschüssen für den ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 10.677 TEUR enthalten. Darüber hinaus bestehen Steuerforderungen in Höhe von 70 TEUR (Vorjahr: 76 TEUR). Bis auf eine Si-



cherheitsleistung 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) Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die ASEAG zeichnete im August 2020 eine Anleihe gegenüber der Quintel Private Bank S.A. in Höhe von 10,0 Mio. EUR mit einer Verzinsung von 0,3 % und einer Fälligkeit im März 2021. Die Rückzahlung der Anleihe erfolgte zum 15. März 2021.

Des Weiteren führte die ASEAG im August 2021 zwei Termingeldanlagen bei der Quintel Private Bank S.A. durch: eine Termingeldanlage mit einer Verzinsung von 0,05 % und Fälligkeit im Januar 2022 und eine weitere mit einer Verzinsung von 0,07 % und Fälligkeit im Februar 2022. Der Buchwert der Wertpapiere zum 31. Dezember 2021 beträgt insgesamt 15 Mio. EUR.

(4) 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 TEUR ist voll eingezahlt und war zum Bilanzstichtag eingeteilt in 2.352.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien.

(5) Zuschüsse

In den Zuschüssen in Höhe von 1.844 TEUR (Vorjahr:

2.523 TEUR) sind im Wesentlichen Zuschüsse für die Anschaffung von E-Bussen und zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Höhe von 886 TEUR (Vorjahr: 1.659 TEUR) sowie Zuschüsse für das Elektronische Fahrgeld Management und die Digitalisierung des Bordnetzes in Höhe von 923 TEUR (Vorjahr: 811 TEUR) enthalten.

(6) Rückstellungen

Die gutachterlich ermittelten Pensionsrückstellungen erhöhten sich im Berichtsjahr um 8.208 TEUR auf 132.720 TEUR (Vorjahr: 124.513 TEUR). Die Steuerrückstellungen resultieren aus Umsatzsteuerrisiken aufgrund einer lohnsteuerlichen Betriebsprüfung. Aufgrund der Corona-Pandemie stehen der ASEAG Billigkeitsleistungen zum Ausgleich für Schäden im öffentlichen Personennahverkehr von der Stadt Aachen unter Vorbehalt eines abschließenden Nachweises zu. Für eventuelle Rückzahlungsverpflichtungen wurde eine Rückstellung in Höhe von 3.759 TEUR eingestellt. In den sonstigen Rückstellungen sind darüber hinaus im Wesentlichen Risiken aus Personalverpflichtungen (2.670 TEUR, Vorjahr: 1.882 TEUR), Risiken aus der Einnahmeaufteilung AVV/NRW (1.500 TEUR, Vorjahr: 1.500 TEUR), aus Fahrzeuganmietungen (290 TEUR, Vorjahr: 95 TEUR) und unterlassenen Instandhaltungen (85 TEUR, Vorjahr: 170 TEUR) enthalten. Für die Jahresabschlusskosten wurde wie im Vorjahr eine Rückstellung von 140 TEUR gebildet.

(7) Verbindlichkeiten

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

Restlaufzeiten	bis	größer	davon größer	Summe	Summe
	1 Jahr	1 Jahr	5 Jahre	31.12.2021	31.12.2020
	T€	T€	T€	T€	T€
D. Verbindlichkeiten					
1. aus Lieferungen und Leistungen	17.978	0	0	17.978	6.059
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	3.144	0	0	3.144	3.126
3. Sonstige Verbindlichkeiten	5.414	0	0	5.414	4.367
– davon aus Steuern	288	0	0	288	296
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	2	0	0	2	32
	26.536	0	0	26.536	13.552

Die Vorjahresverbindlichkeiten gliedern sich wie folgt:

Restlaufzeiten	bis 1 Jahr T€	größer 1 Jahr T€	davon größer 5 Jahre T€	Summe 31.12.2020 T€	Summe 31.12.2019 T€
D. Verbindlichkeiten					
1. aus Lieferungen und Leistungen	6.059	0	0	6.059	7.580
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	3.126	0	0	3.126	2.106
3. Sonstige Verbindlichkeiten	4.367	32	0	4.367	6.676
– davon aus Steuern	296	0	0	296	304
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	32	32	0	32	77
	13.552	32	0	13.552	16.362

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Am Bilanzstichtag bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen im Wesentlichen aus Verträgen über Fahrzeuganmietungen. Die Verpflichtungen für Fahrzeuganmietungen bestehen in Höhe von 34.564 TEUR p. a., davon 1.380 TEUR 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 Ver-

meidung einer Unterdotierung der Deckungsrücklage verpflichtet. Für das Jahr 2021 betrug diese Zuwendung 211 TEUR, sodass keine Unterdeckung besteht. Die Zuwendung wurde im Berichtsjahr als Rückstellung eingestellt, da im Zuge der zum Abschlussstichtag laufenden Betriebsprüfung eine Neubewertung der AKREKA Unterstützungskasse erfolgte. Die Neubewertung wurde erst nach Erstellung des Jahresabschlusses der AKREKA vorgenommen.

Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

(8) Umsatzerlöse

	2021 T€	2020 T€	+/- T€	
Verkehrseinnahmen	49.504	49.791	-287	-0,6 %
Zuschüsse	8.277	8.288	-61	-0,7 %
Aperiodische Erlöse	664	1.106	-442	-40,0 %
Sonstige Erlöse	4.766	5.127	-361	-7,0 %
	63.161	64.312	-1.151	-1,8 %

(9) Sonstige betriebliche Erträge

Aufgrund der Corona-Pandemie wird im Berichtsjahr unter dieser Position eine Billigkeitsleistung zum Ausgleich der Schäden im öffentlichen Personennahverkehr in Höhe von 6.241 TEUR (Vorjahr: 7.121 TEUR) ausgewiesen. Des Weiteren werden unter anderem Erträge aus

Anlagenabgängen in Höhe von 2.058 TEUR (Vorjahr: 3.422 TEUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 2.490 TEUR (Vorjahr: 813 TEUR), sonstige periodenfremde und aperiodische Erträge in Höhe von 29 TEUR (Vorjahr: 35 TEUR) sowie Zuschüsse in Höhe von 252 TEUR (Vorjahr: 1.921 TEUR) ausgewiesen.

(10) Personalaufwand

Im Berichtsjahr sind Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 2.121 TEUR (Vorjahr: 1.706 TEUR) angefallen.

Im Jahresmittel waren folgende Mitarbeiter beschäftigt:

	2021	2020	+/-
Mitarbeiter (Vollzeit)	479	482	-3
Mitarbeiter (Teilzeit)	72	69	3
Mitarbeiter (gesamt)	551	551	0
Auszubildende	17	17	0
Aushilfen	13	12	1

(11) Abschreibungen

Die planmäßigen Abschreibungen reduzierten sich um 114 TEUR auf 4.515 TEUR. Außerplanmäßige Abschreibungen fielen im Berichtsjahr nicht an (Vorjahr: 608 TEUR).

(12) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Hierin sind mit 3.755 TEUR (Vorjahr: 3.299 TEUR) Verwaltungskosten der E.V.A. und mit 159 TEUR (Vorjahr: 40 TEUR) Leistungen der übrigen verbundenen Unternehmen enthalten.

(13) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Diese betreffen mit 67 TEUR die ESBUS (Vorjahr: 117 TEUR).

(14) Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Davon betreffen 100 TEUR (Vorjahr: 104 TEUR) Erträge von verbundenen Unternehmen.

(15) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Hierin sind Zinserträge von Dritten mit 9 TEUR (Vorjahr: 14 TEUR) enthalten.

(16) Aufwendungen aus Verlustübernahme

Diese betreffen mit 1.804 TEUR (Vorjahr: 1.775 TEUR) die Aachener Parkhaus GmbH (APAG) und mit 87 TEUR (Vorjahr: 278 TEUR) die ASEAG Reisen GmbH, Aachen, (ASEAG Reisen).

(17) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsaufwendungen enthalten im Wesentlichen den Zinseffekt bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 10.892 TEUR (Vorjahr: 10.220 TEUR).

(18) Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern resultieren im Wesentlichen mit 58 TEUR (Vorjahr: 63 TEUR) aus Grundsteuern.

Sonstige Angaben

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einem Jahresfestgehalt, aus einer erfolgsabhängigen Tantieme, aus Sachbezügen sowie aus sonstigen Nebenleistungen, insbesondere für Ausgleichszahlungen. Der Vorstand erhielt im Berichtsjahr eine Gesamtvergütung in Höhe von 277,1 TEUR, die sich wie folgt zusammensetzt:

Name	Festvergütung in TEUR	variabler Bezug in TEUR	Sachbezug in TEUR	Summe in TEUR
Michael Carmincke	240	30,0	7,1	277,1

Bei den variablen Bezügen sind Ausgleichszahlungen zur Altersversorgung in Höhe von 20 TEUR enthalten. Ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten im Berichtsjahr 356,9 TEUR; davon aus Pensi-

onzahlungen 340,8 TEUR und aus sonstigen Nebenleistungen 16,1 TEUR. Für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.925,9 TEUR.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats 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.

Mitglieder des Aufsichtsrates	<i>Gesamtbezüge in TEUR</i>
<i>Dr. Michael Ritzau, Vorsitzender (ab 15.01.21)</i>	4,9
<i>Heiner Höfken, Vorsitzender (bis 14.01.21)</i>	0,2
<i>Jochen Emonds, 1. stellv. Vorsitzender (ab 15.01.21)</i>	3,8
<i>Peter Timmermanns, 1. stellv. Vorsitzender (bis 14.01.21)</i>	0,1
<i>Leo Buse, 2. stellv. Vorsitzender</i>	4,1
<i>Gaby Breuer</i>	3,1
<i>Patrick Haas (ab 15.01.21)</i>	3,0
<i>Dr. Tim Grüttemeier (bis 14.01.21)</i>	0,1
<i>Ye-One Rhie (ab 15.01.21)</i>	2,7
<i>Wilfried Fischer (bis 14.01.21)</i>	0,1
<i>Kasim Ordu (ab 11.06.21)</i>	1,6
<i>Hans-Albert Heinrich (bis 11.06.21)</i>	1,4
<i>Elisabeth Paul</i>	3,1
<i>Stefan Roebrocks</i>	3,1
<i>Sibylle Keupen (ab 15.01.21)</i>	3,0
<i>Alfred Sonders (bis 14.01.21)</i>	0,1
<i>Sascha Vogel</i>	3,1
<i>Stefan Jücker (ab 15.01.21)</i>	2,8
<i>Frau Burgdorff (bis 14.01.21)</i>	0,1

40,4

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

Derivative Finanzinstrumente

Von der ASEAG wurden im Oktober 2020 Commodity-Swap-Geschäfte mit einer Laufzeit vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2023 abgeschlossen. Der Nominalbetrag der Swap-Geschäfte wird mit 4.276.248 EUR zur Dieselpreisabsicherung der antizipierten Grundgeschäfte eingesetzt und als entsprechende Bewertungseinheit gebildet. Über einen Zeitraum von drei 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. Am 31. Dezember 2021 war eine der drei Swap-Geschäfte fällig. Insgesamt erhielt die ASEAG im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von 421.945 EUR aus der Dieselpreisabsicherung.

Der beizulegende positive Zeitwert der beiden verbliebenen Swap-Geschäfte beträgt zum Bilanzstichtag 492.579 EUR nach bankeneigenen, proprietären Bewertungsmodellen der Commerzbank AG, Frankfurt. Aufgrund der gebildeten Bewertungseinheiten der Swaps mit den antizipierten Dieselbezügen und dem positiven beizulegenden Wert sind keine Rückstellungen für drohende Verluste aus den Swap-Geschäften zum Bilanzstichtag zu bilden. Selbst bei einer negativen Marktwertentwicklung ist keine Drohverlustrückstellung nach § 249 (1) Satz 1 HGB für die antizipierten künftigen Beschaffungsgeschäfte zu bilanzieren, da nach IDW RS HFA 4.25 in dem Saldierungsbereich schwebender Geschäfte auch über das schwebende Geschäft hinausgehende konkrete wirtschaftliche Vorteile berücksichtigt werden dürfen.

Nr.	Produkt	Bezeichnung	Referenz	Metrische Tonnen/Jahr	Nominalwert TEUR	Zeitwert TEUR	Laufzeit
1	SWAP	Rohwarenswap Dieselöl	X CO VSWAPX2088	2.400	2.098	0	31.12.2021
2	SWAP	Rohwarenswap Dieselöl	X CO VSWAPX2089	1.200	1.078	275,1	31.12.2022
3	SWAP	Rohwarenswap Dieselöl	X CO VSWAPX2090	1.200	1.101	217,5	31.12.2023
Summe					4-277	492,6	

Nachtragsbericht

Das Jahr 2021 war wie das Vorjahr durch die Corona-Pandemie negativ geprägt. Aufgrund der weiterhin bestehenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens mindestens in den ersten drei Monaten des Jahres 2022 wird dies auf den weiteren Verlauf zur Lage der Gesellschaft Einfluss nehmen. Trotz entsprechender Planungsansätze können die zukünftigen Auswirkungen auf die Vermögens-, die Finanz- und die Ertragslage der ASEAG noch nicht eingeschätzt werden.

Die zu Beginn des Geschäftsjahres 2022 aufgrund des Corona-Virus bestehenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens werden auch das kommende Geschäftsjahr negativ beeinflussen. In die Wirtschaftsplanung sind zwar solche negativen Effekte eingeflossen, aber ob dies ausreicht, ist aktuell nicht final zu beurteilen und hängt von der Fortdauer des Ereignisses ab. Dabei

ist wie im Jahr 2021 zu berücksichtigen, dass Umsätze im Gelegenheitsverkehr und bei kurzfristig zu nutzenden Zeitkarten besonders gefährdet sind.

Ein weiteres Risiko für die Geschäftsentwicklung ergibt sich durch die im März 2022 wegen des Ukraine-Konfliktes außergewöhnlich stark gestiegenen Dieselpreise. Es wurden zwar in der Wirtschaftsplanung negative Dieselpreiseffekte berücksichtigt, jedoch war die außergewöhnliche Entwicklung zum Zeitpunkt der Planung nicht absehbar. Die weitere Entwicklung und Auswirkung des Dieselpreises können aktuell final nicht beurteilt werden. Sie sind abhängig von den derzeitigen Überlegungen der Preissenkungs- bzw. Preisstabilisierungsmaßnahmen der Bundesregierung.

Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

Frau Gaby Breuer, Aachen
 Frau Frauke Burgdorff, Aachen
 Herr Leo Buse, Aachen (2. stellv. Vorsitzender)
 Herr Jochen Emonds, Stolberg (1. Stellv. Vorsitzender)
 Herr Wilfried Fischer, Aachen
 Herr Dr. Tim Grüttemeier, Stolberg
 Herr Patrick Haas, Stolberg
 Herr Hans-Albert Heinrich, Alsdorf
 Herr Heiner Höfken, Aachen (Vorsitzender)
 Herr Stefan Jücker, Aachen
 Frau Sibylle Keupen, Herzogenrath
 Herr Kasim Ordu
 Frau Elisabeth Paul, Aachen
 Frau Ye-One Rhie, Aachen
 Herr Dr. Michael Ritzau, Aachen (Vorsitzender)
 Herr Stefan Roebrocks, Aachen
 Herr Alfred Sonders, Alsdorf
 Herr Peter Timmermanns, Baesweiler (1. stellv. Vorsitzender)
 Herr Sascha Vogel, Herzogenrath

Hausfrau
 Beigeordnete bis 14.01.2021
 kfm. Angestellter
 Diplom-Gymnasial-Lehrer ab 15.01.2021
 selbstständiger IT-Berater bis 14.01.2021
 Städteregionsrat bis 14.01.2021
 Bürgermeister ab 15.01.2021
 Busfahrer ASEAG bis 11.06.2021
 selbstständiger Rechtsanwalt bis 14.01.2021
 Techn. Dezernent ab 15.01.2021
 Oberbürgermeisterin ab 15.01.2021
 Busfahrer ASEAG ab 11.06.2021
 Designerin
 wissensch. Mitarbeiterin/MdB ab 15.01.2021
 Geschäftsführer ab 15.01.2021
 Betriebsratsvorsitzender ASEAG
 Bürgermeister Stadt Alsdorf bis 14.01.2021
 Kreisgeschäftsführer DRK Lauenburg bis 14.01.2021
 freigestellter Betriebsrat ASEAG

Vorstand

Michael Carmincke, Vorstand der ASEAG

Jahresergebnis

Der Jahresverlust 2021 in Höhe von 39.209.477,09 EUR wurde aufgrund des Ergebnisabführungsvertrags von der E.V.A. übernommen. Das Geschäftsjahr schließt daher ausgeglichen ab.

Aachen, den 8. April 2022

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 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 bis zum 31. Dezember 2021 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 Vor-

schriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 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.

Sonstige Informationen

Der gesetzliche Vertreter ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote). Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchfüh-

rung 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 wer-

den, 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

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 2021 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 2021 haben wir gebilligt. Er ist damit festgestellt.

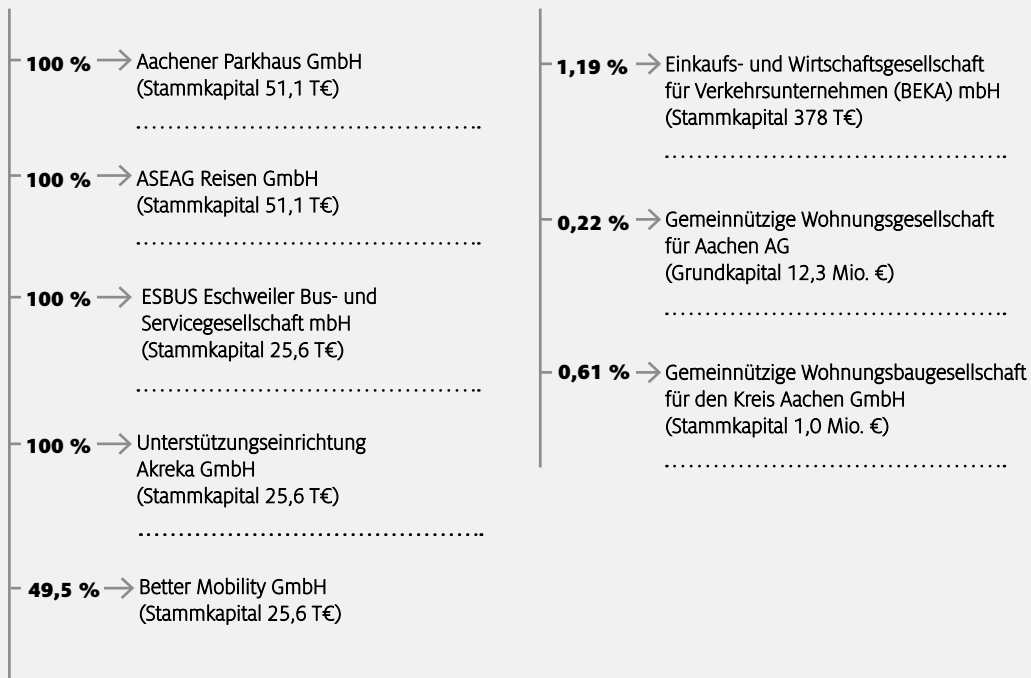
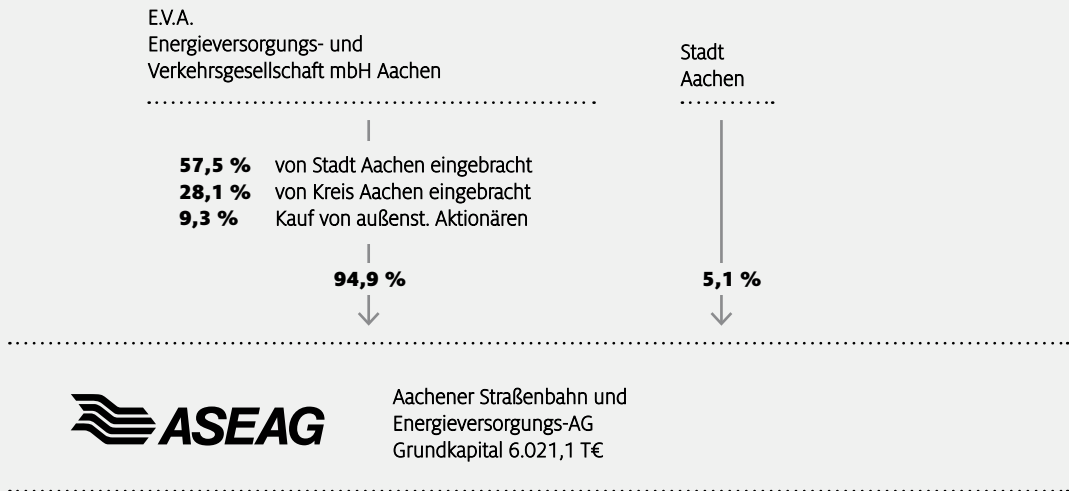
Aachen, den 29. April 2022

Der Aufsichtsrat

Dr. Michael Ritzau
Vorsitzender



Unternehmensstruktur und Beteiligungen



Stand 31.12.2021

Finanzkalender 2022

- 29. April 2022 Aufsichtsratssitzung zur Feststellung des Jahresabschlusses
- 23. Juni 2022 Ordentliche Hauptversammlung

2009.10