

# ***Geschäftsbericht*** **2023**





*Geschäftsbericht 2023*



# Inhalt

<b>Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023</b>	<b>4</b>
<b>I. Grundlagen des Unternehmens</b>	<b>5</b>
<i>Geschäftsmodell des Unternehmens</i>	5
<i>Forschung und Entwicklung</i>	6
<b>II. Wirtschaftsbericht</b>	<b>10</b>
<i>Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen</i>	10
<i>Geschäftsverlauf</i>	10
<i>Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren</i>	14
<i>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</i>	16
<i>Ertragslage</i>	16
<i>Finanzlage</i>	21
<i>Vermögenslage</i>	22
<b>III. Prognosebericht</b>	<b>23</b>
<b>IV. Chancen- und Risikobericht</b>	<b>29</b>
<b>Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern</b>	<b>36</b>
<b>Tochtergesellschaften</b>	<b>38</b>
<b>Jahresabschluss</b>	<b>40</b>
<i>Bilanz</i>	42
<i>Gewinn-und-Verlust-Rechnung</i>	44
<i>Anhang für das Geschäftsjahr 2023</i>	46
<i>Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze</i>	46
<i>Entwicklung des Anlagevermögens</i>	48
<i>Erläuterungen zur Bilanz</i>	50
<i>Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung</i>	52
<i>Nachtragsbericht</i>	56
<i>Organe der Gesellschaft</i>	57
<i>Jahresergebnis</i>	58
<b>Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers</b>	<b>58</b>
<b>Bericht des Aufsichtsrates</b>	<b>62</b>
<b>Unternehmensstruktur und Beteiligungen</b>	<b>63</b>
<b>Finanzkalender 2024</b>	<b>63</b>

# Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023



## 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 gemeinsam mit der regio iT 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 Anforderungen 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 hat das von den Aufgabenträgern gegründete „Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen“ (NEMORA; zuvor „AG Innovation“) im Geschäftsjahr 2022 seine Arbeit aufgenommen, 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. Die zugehörige Machbarkeitsstudie hat einen Nutzen-Kosten-Faktor größer eins ergeben. Die politischen Gremien haben den Aachener Verkehrsverbund damit beauftragt, die nächsten Planungsschritte anzugehen.

Mit der förmlichen Betrauung der ASEAG, die durch ihre Aufgabenträger Stadt und StädteRegion Aachen im April 2017 erfolgt ist, ist die Basis geschaffen worden, um den Anforderungen der EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO 1370/2007) und des ÖPNV-Gesetzes NRW bis zum Jahr 2027 gerecht zu werden. Für eine Folgebetrauung ab Dezember 2027 gilt es nun die ersten Weichen zu stellen. So wurde beispielsweise durch den Aufgabenträger Stadt Aachen im Jahr 2023 ein Gutachten zum Liniennetz in Auftrag gegeben, um hieraus gegebenenfalls resultierende Anpassungen des Nahverkehrsplans rechtzeitig beschließen zu können. Ergebnisse hierzu werden im Sommer 2024 erwartet.



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. Vor diesem Hintergrund führt die ASEAG auch in Vorbereitung auf die ab 2025 verpflichtende Berichterstattung zum Thema Nachhaltigkeit aktuell eine Gemeinwohlbilanzierung durch und bereitet sich im Rahmen eines konzernweiten Projektes auf die neuen Berichtspflichten vor. Hinzu kommen ein sehr dynamisches politisches Umfeld innerhalb Deutschlands (z. B. Entwicklungen rund um das Deutschlandticket, Diskussionen zum Klimawandel) und eine hohe Unsicherheit aufgrund der geopolitischen Lage (z. B. Ukraine-Krise, Nahost-Krise), was immer wieder neue Herausforderungen mit sich bringt. Selbst eine moderne, vollständig auf Euro-VI-Abgasnorm umgerüstete Busflotte erfüllt die neuen Erwartungen kaum. Weitere Investitionen in Technik und Infrastruktur – mit einem erheblichen Kapitalbedarf und teilweise schwierigen Beschaffungssituationen – werden notwendig sein, um den in den ÖPNV gesetzten Erwartungen auch nur annähernd gerecht werden zu können.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

## Forschung und Entwicklung

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

### 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 unter anderem:

- Nachhaltige Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes im Projektgebiet durch flexiblen und innovativen On-Demand-Verkehr
- Zubringerfunktion des NetLiners mit Anschluss-sicherung an das bestehende Liniennetz („Starke Achsen“)
- Implementierung eines innovativen und intelligenten Mobility-as-a-Service-(MaaS-)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 konnte der NetLiner als fester Bestandteil des ÖPNV-Angebotes etabliert werden, sodass dieser auch nach Ende der Förderperiode 2024 in Abstimmung mit den projektbeteiligten Städten und Gemeinden weiter betrieben werden soll. Er trägt damit wesentlich zur Sicherstellung eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrsangebotes bei.

### Digitalisierungsmaßnahmen in der MaaS-App movA

Im Rahmen des Förderprojekts „MaaS NRW – Digitalisierungsmaßnahmen in der MaaS-App movA“ wird die digitale Informations- und Datenqualität gestärkt. Zudem wird die Förderung einer landesweiten Vernetzung im ÖPNV fokussiert. Zunächst wurde movA durch eine barrierearme Bedienbarkeit, unter anderem mithilfe der Implementierung einer Screenreader-Funktion, für weitere Nutzergruppen zugänglich und durch die Anpassung von Farben, Kontrasten und Schriftgrößen einfacher nutzbar. Ziel ist es, bis Ende 2024 die Auskunftsgüte durch die Einbindung weiterer Datenquellen für eine umfangreichere Fahrgastinformation und dadurch eine flexiblere Mobilität zu verbessern. Dabei sollen die Bereitstellung von Auslastungsinformationen der Busse in Echtzeit sowie die Anzeige der Standorte und Auslastungen von APAG-Parkhäusern eine optimale Planung der Reise ermöglichen. Über die geplante Anbindung an das DELFI-Landessystem sollen Auslastungsdaten zur Verfügung gestellt werden, um die digitalisierte und vernetzte Mobilität landesweit zu unterstützen. Detailliertere Navigationsfunktionen und die Möglichkeit einer Fahrtbegleitung sollen zudem die Erlebbarkeit für Nutzer der App und den nahtlosen Ablauf der individuellen Reiseketten optimieren.

Daran anschließend wird im Förderprojekt MaaS NRW 2.0, einer kundenorientierten Digitalisierungsmaßnahme in der MaaS-App, Mobilität leicht gemacht sowie die Zugänglichkeit und vereinfachte Nutzung der App weiter fokussiert. Bestehende Angebote wie die Buchung von CarSharing-Fahrzeugen sowie die Führerscheinvalidierung sollen technisch optimiert und weiterentwickelt werden. Die landesweit einheitliche Darstellung von Mobilstationen und Fahrradabstellanlagen mit radbox.nrw-Software soll einen Wiedererkennungswert für die Vernetzung multimodaler Angebote schaffen. Ein In-App-Feedbacktool soll die nutzerzentrierte App-Entwicklung fördern. Dabei können Nutzer Ideen und Anregungen teilen, aber auch technische Fehler melden, die somit frühzeitig behoben werden können. Ergänzend

zu Auslastungsinformationen der Busse in Echtzeiten sollen Prognosedaten für eine flächendeckende Beauskunftung der Auslastung eingebunden werden.

### Haaren clever mobil

Mit dem Modellvorhaben „Haaren clever mobil“ will die Stadt Aachen in einem Stadtrandgebiet mit einer landesdurchschnittlichen Pkw-Besitzquote demonstrieren, dass es durch einen erheblichen Ausbau des Umweltverbundes, der Fuß- und Radweginfrastruktur sowie einen umfassenden Mobilitätsmanagement-Ansatz gelingen kann, die Mobilitätswende beispielhaft für Aachen und für NRW erfolgreich umzusetzen. Teilprojekt 2 „Ausbau des ÖPNV“ soll das ÖPNV-Angebot sowie besonders die nahräumige Erschließung der Haarener Ortsteile deutlich verbessern.

Im Detail wurden daher im Rahmen des Projekts folgende neue Angebote im vierten Quartal 2023 in Betrieb genommen:

- Schnellbuslinie SB71 (Uniklinik – Schanz – Aachen Bushof – Haaren – Verlautenheide)
- NetLiner Haaren, Verlautenheide, Hüls
- Ortsbus Haaren (Verlautenheide – Haaren Markt – Hüls)

Das Konzept vereint die Vorteile flexibler Routen und Fahrpläne (NetLiner) mit der Möglichkeit, regelmäßige Nachfragen in der Hauptverkehrszeit (Ortsbus) zuverlässig bedienen und miteinander kombinieren zu können. Der Betrieb soll möglichst umweltfreundlich ausgestaltet werden, weshalb sowohl für die Kleinbusse als auch die Schnellbuslinie Elektrofahrzeuge zum Einsatz kommen sollen. Die Planung, Umsetzung sowie zielkonforme Ausgestaltung und Optimierung des Konzepts wurde und wird durch den Dialog mit den Bürgern geprägt und fortlaufend durch ein begleitendes Monitoring unterstützt.

Ein weiteres Teilprojekt ist „Digitalisierung und movA“. Für eine gute Erreichbarkeit des Stadtbezirks Haaren sind ein komfortabler ÖPNV, sichere Radverkehrsverbindungen, gut ausgebaute Fußwege und ein attraktives Angebot an Mobilitätsalternativen zum Pkw-Verkehr

wesentliche Voraussetzungen. Darüber hinaus soll die Nutzung der verschiedenen Verkehrsformen des Umweltverbundes intensiviert und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Modal Split reduziert werden. Autofahrern sollen Anreize vermittelt werden, um sie zum Umstieg zu bewegen. Um eine Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote zu ermöglichen, müssen sowohl Informationen über die Verfügbarkeit als auch Buchungsmöglichkeiten vorhanden sein. Dies erfolgt über die movA-App. Zu den Mobilitätsangeboten in movA gehören alle ÖPNV-Angebote einschließlich des On-Demand-Systems, BikeSharing, CarSharing, E-Scooter und Taxi. Die App bietet den Nutzern über diese breite Angebotspalette die Möglichkeit, sich über intermodale Reiseketten zu informieren und diese dann auch intermodal zu buchen. Im Rahmen des Projektes ist geplant, mehreren Unternehmen movA für ihr betriebliches Mobilitätsmanagement zur Verfügung zu stellen und einzurichten.

Darüber hinaus sollen im Projekt Tracking-Möglichkeiten und Gamification-Ansätze weiterentwickelt werden, um auf innovative Art Anreize zu setzen, den Umweltverbund zu nutzen. Der bestehende Entwicklungsstand bei der Entwicklung von innovativen Mobilitätstarifen und -budgets soll im Projekt Haaren clever mobil erweitert und ausgebaut sowie mit Haarerer Unternehmen oder Bürgern erprobt werden. Der Stadtteil Haaren fungiert als eine Art „Reallabor“, welches später auf andere Stadtbezirke übertragen werden kann.

### **Elektronisches Fahrgeld-Management (EFM – Baustufe 2)**

Das Jahr 2023 war auch im Bereich Elektronisches Fahrgeld-Management stark durch die Einführung des Deutschlandtickets beeinflusst. Dennoch konnte das Förderprojekt nicht in allen Teilprojekten abgeschlossen

werden, was überwiegend in der Lieferfähigkeit der Hersteller begründet war.

- Der Start des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 konnte durch Umstellung aller Abo-Verträge (Ausgabe neuer Berechtigungen) auf Chipkarte und alternativ auf movA-App oder naveo-APP digital umgesetzt werden. Auch die Ausgabe des neuen Job-Tickets sowohl als Chipkarte als auch auf Barcode in den Apps konnte den Vertragspartnern angeboten werden.
- Für die Ausgabe der Schülertickets konnte erstmals die Online-Alise (Aktionsliste zu Änderungen) nach dem deutschen (e)Ticket-Standard zum Einsatz kommen, wodurch die Nutzer ihre Chipkarten in den Verkaufsstellen und an den Ticketautomaten ohne lange Wartezeiten updaten lassen konnten.
- Für die neuen EFM-Ticketautomaten wurde im Dezember 2023 die Schlussabnahme erteilt.
- Die Umrüstung der Busse für bargeldloses und kontaktloses Bezahlen konnte bisher nicht abgeschlossen werden. Dies ist in Verzögerungen in den Lieferketten (Montagekomponenten) begründet. Aufgrund der Umstellung der Funktechnik in den Fahrzeugen hat der Factory Acceptance Test (FAT) zu den EFM-Erweiterungen erst am 23. November 2023 beim Hersteller IVU stattgefunden. Hierbei wurden noch offene Punkte festgestellt, weshalb sich der Pilottest in das Jahr 2024 verschiebt.
- Der weitere Ausbau der Abo-Online-Services im naveo-Umfeld musste aufgrund der Priorisierung zum Deutschlandticket und durch massive Personalveränderungen bei den Systemhäusern Cubic Transportation Deutschland und Systemtechnik GmbH neu geplant werden und soll jetzt im ersten Halbjahr 2024 umgesetzt sein.

Die ASEAG strebt weiterhin eine zügige Umsetzung und den Abschluss der restlichen EFM-Teilprojekte im Jahr 2024 an. Wie im Vorjahr besteht weiterhin eine hohe Abhängigkeit von den Hersteller-Ressourcen und den zeitlichen Umsetzungen bei den restlichen AVV-Verkehrsunternehmen.

### **Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme**

Im Projekt Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme hat die ASEAG ihre knapp 30 Jahre alte Funktechnik grundlegend erneuert und die Bordrechner entsprechend aufgerüstet. 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).

Das Digitalisierungsprojekt konnte Ende März 2023 erfolgreich abgeschlossen und gegenüber den beiden beauftragten Firmen Telent GmbH für das Los Funknetz und IVU Traffic Technologies AG für das Los Bordrechner konnte die Abnahme mit verbleibenden Restpunkten erklärt werden.

Somit konnte das Vorhaben trotz aller unvorhersehbaren Schwierigkeiten bei der Zulieferung von Einzelkomponenten, trotz technischer Probleme auf Seiten der gelieferten Komponenten sowohl bei der Hard- als auch bei der Software und nicht zuletzt der durch die Pandemie erschwerten Rahmenbedingungen durch alle Projektbeteiligten innerhalb der verlängerten Projektlaufzeit umgesetzt werden.

Für das Gesamtvorhaben wurde der Schlussverwendungsnachweis erstellt und an den Projektträger übermittelt.





## II. Wirtschaftsbericht

### Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) hat in seiner Pressemitteilung zur wirtschaftlichen Lage in Deutschland am 15. Januar 2024 bekanntgegeben, dass die wirtschaftliche Schwächephase auch zum Jahreswechsel 2023/24 anhält. Nach einem preis-, saison- und kalenderbereinigten Rückgang des BIP um 0,3 % im Jahresabschlussquartal deuten aktuelle Frühindikatoren noch nicht auf eine rasche konjunkturelle Erholung hin.

Mit einem rückläufigen Trend der Inflation, steigenden Reallöhnen und einer allmählichen Belebung der Weltwirtschaft dürften sich zentrale Belastungsfaktoren für die deutsche Wirtschaft aber im Verlauf dieses Jahres verringern und eine vor allem binnenwirtschaftlich getragene Erholung einsetzen.

Die Inflationsrate belief sich im Dezember voraussichtlich auf 3,7 %, während sie im November noch bei 3,2 % gelegen hatte. Maßgeblich hierfür war ein Basiseffekt aufgrund der sogenannten Dezember-Soforthilfe zum Jahresende 2022. Zu Beginn dieses Jahres dürfte die Inflationsentwicklung durch steuerliche und fiskalische Maßnahmen geprägt werden. Im weiteren Verlauf des Jahres dominieren aber weiterhin inflationssenkende Faktoren (sinkende Erzeuger- und Importpreise, straffe Geldpolitik der EZB, angemessene Tarifabschlüsse sowie Normalisierung der Gewinnmargen).

Der Arbeitsmarkt wies zum Jahresende 2023 einen saisonüblichen Verlauf auf. Die Arbeitslosigkeit erhöhte sich in Ursprungszahlen wie im Dezember üblich, saisonbereinigt bedeutete das einen geringfügigen An-

stieg um 5.000 Personen. Die Erwerbstätigkeit war im November weiterhin aufwärtsgerichtet. Die Frühindikatoren entwickelten sich durchweg besser, deuten aber noch nicht auf eine grundsätzliche Trendwende hin. (Quelle: [www.bmwk.de/Redaktion/DE/Infografiken/Schlaglichter-der-Wirtschaftspolitik/2024/02/10-wirtschaftliche-lage-download.pdf](http://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Infografiken/Schlaglichter-der-Wirtschaftspolitik/2024/02/10-wirtschaftliche-lage-download.pdf))

Der VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) meldet in seiner Bekanntmachung vom 30. Januar 2024 zusammenfassend die folgende ÖPNV-Bilanz 2023: Fahrgastzahlen erholen sich weiter, Kosten bleiben hoch, eine Rekordzahl bei angemeldeten Ausbau- und Modernisierungsprojekten. Rund elf Millionen Menschen besitzen ein Deutschlandticket.

Nach Berechnungen des VDV waren 2023 rund 9,5 Milliarden Fahrgäste in Deutschland mit Bussen und Bahnen unterwegs. Damit hat sich die Nachfrage im deutschen ÖPNV nach jahrelangen pandemiebedingten Einbrüchen im Berichtsjahr weiter erholt. Gleichzeitig blieben 2023 die Kosten für Personal, Strom und Diesel weiter auf hohem Niveau. 2023 zahlte die Branche im Vergleich zu 2020 im Schnitt 57 % mehr für ihren Strom und 54 % mehr für Dieselmotorkraftstoff. Die Ticketpreise sind hingegen, bedingt vor allem durch das 9-Euro-Ticket und das Deutschlandticket, im selben Zeitraum branchenweit um durchschnittlich mehr als 23 % gesunken. Hohe Kosten bei sinkenden Einnahmen stellen die Branche daher vor große wirtschaftliche Herausforderungen. (Quelle: [www.vdv.de/240130-pm-oepnv-bilanz-2023.pdf](http://www.vdv.de/240130-pm-oepnv-bilanz-2023.pdf))

### Geschäftsverlauf

Nachdem bereits im Geschäftsjahr 2022 die negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie deutlich rückläufig waren, setzte sich dieser Trend im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2023 fort und die Umsatzzahlen erreichten bereits annähernd die Umsatz- und Fahrgastwerte des letzten „Vor-Corona-Jahres“ 2019. Im zweiten Quartal 2023 wurde dann das Deutschlandticket auch im AVV-Verbundgebiet eingeführt, sodass unmittelbare

Vergleiche mit Vorjahren nicht mehr möglich sind. Die klassische Monatskarte (Abo bzw. freier Verkauf) für das Stammgebiet Aachen erreicht im Dezember 2023 lediglich noch etwa 15 % seiner bisherigen Umsatzwerte. Hier spiegelt sich eine seit der Einführung des Deutschlandtickets stattfindende Wechselbewegung von den bisherigen Dauerkarten hin zum Deutschlandticket wider. Aber nicht nur die Dauerkarten des AVV-Tarifsortiments sind vom Wechsel zum Deutschlandticket betroffen. Auch die klassischen Gelegenheitsstarife (Einzelfahrt, Tageskarte) bleiben im Dezember knapp 40 % hinter den Planwerten zurück. Dies trotz einer ungeplanten Preiserhöhung zum 1. Juli 2023 um durchschnittlich circa 3,5 %. Andere Produktsortimente wie Schülerticket und Semesterticket befinden sich noch vollständig im Umbruch. Das Deutschlandsemesterticket ist erst im November 2023 politisch beschlossen worden und wird jetzt zum Sommersemester 2024 in Aachen an den beiden großen Hochschulen eingeführt. Der Vertrag läuft jedoch jeweils nur ein Semester, da die Studierendenschaft aufgrund des im Vergleich zu früher prozentual deutlich geringeren Preisabstands des neuen Produktes zum freiverkäuflichen Deutschlandticket noch skeptisch ist. Die Schulträger in NRW sind im Raum Aachen zu großen Teilen einem Vorschlag des NRW-Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) gefolgt, der zumindest für das Schuljahr 2023/2024 die Gelder der Schulträger im Finanzierungssystem des ÖPNV belassen hat. Hier erwartet die ASEAG im Jahr 2024 weitere Erlösrückgänge, die zwar durch die Richtlinien zum Mindererlösausgleich im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket abgedeckt sind. Aber diese Entwicklungen zeigen, wie stark der Markt noch in Bewegung ist und welche Unsicherheiten bei einer immer noch kurzfristigen Finanzierung des Deutschlandtickets bestehen.

Das Deutschlandticket hat nach dem 9-Euro-Ticket für eine weiterhin hohe mediale Aufmerksamkeit für den ÖPNV gesorgt. Dies ist aus Marketingsicht sehr zu begrüßen, da sich nun auch Kundengruppen mit dem ÖPNV intensiver beschäftigen, die diesem bisher eher zurückhaltend gegenüberstanden. Insgesamt hat sich die Anzahl von Unternehmen, mit denen die ASEAG zusam-

menarbeitet, aufgrund des Deutschlandticket-Jobticket deutlich erhöht. Allerdings ist noch festzustellen, dass die tatsächliche Nutzung des Ticketangebots der Arbeitgeber durch die Arbeitnehmer noch Entwicklungspotenzial hat. Viele Unternehmen nutzen die Möglichkeit, sich durch das Angebot des Deutschlandticket-Jobticket als attraktiver Arbeitgeber zu positionieren.

Im Hinblick auf Fahrgastzahlen hat das Deutschlandticket aus Sicht der ASEAG jedoch nicht zu der nachhaltigen Sogwirkung geführt, wie sie sich gegebenenfalls in den großen Metropolen mit entsprechender Verkehrsinfrastruktur eingestellt hat. Dies zeigen die Auswertungen der Fahrgastzählgeräte. Die offiziellen Fahrgastzahlen ergeben sich jedoch aus einer Multiplikation der Anzahl an verkauften Tickets mit einer spezifischen Fahrtenhäufigkeit. Auch hier ist statistisch ein Vergleich zu den Vorjahren kaum möglich, da dem Deutschlandticket eine spezifische Nutzungshäufigkeit zugeordnet wird, die von der bisherigen Monatskarte abweicht (z. B. aufgrund einer fehlenden Mitnahmemöglichkeit). Hinzu kommt, dass aufgrund eines erwarteten veränderten Nutzungsverhaltens (z. B. Homeoffice) auch die bisherigen Tarifprodukte in ihrer Nutzungshäufigkeit angepasst wurden. Insgesamt hat die ASEAG ein Geschäftsjahr 2023 erlebt, das auf der einen Seite von viel Optimismus im Hinblick auf einen wieder erstarkenden ÖPNV geprägt war, auf der anderen Seite jedoch auch erhebliche Unsicherheiten im Hinblick auf die nachhaltige Finanzierung des ÖPNV beinhaltet. Neben einer dringend notwendigen nachhaltigen Finanzierung des neuen Tarifangebots bedarf es auch einer Sicherung der Finanzierung des Technologiewandels und des Infrastrukturausbaus. Beide Themen sind allein durch die Kommunen nicht zu bewältigen. Wie wichtig dabei eine starke Infrastruktur auch für den ÖPNV ist, kann derzeit beim Thema Sperrung A544 gesehen werden. Im Geschäftsjahr 2023 kam es zwar nur zu einer halbseitigen Autobahnsperrung, aber inzwischen ist die Autobahnbrücke gesprengt und der Verkehr verlagert sich auf andere Straßen. Dies führt insbesondere zu den klassischen Pendlerzeiten morgens und nachmittags zu erheblichen Belastungen dieser Strecken. In engen Abstimmungen

mit den Verwaltungen konnten hier Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden, die den ÖPNV zumindest etwas entlasten. Diese gilt es in den Dauerbetrieb – auch nach der Brückenbaumaßnahme – zu überführen.

Wirtschaftlich werden die restlichen Folgen der Pandemie und der Tarifverwerfung durch das Deutschlandticket auch im Geschäftsjahr 2023 durch entsprechende Richtlinien von Bund und Land NRW aufgefangen. Für die Beteiligungsgesellschaften der ASEAG gilt dies jedoch nicht. Hier ist insbesondere die Aachener Parkhaus GmbH betroffen, die sich zwar weiter erholt, jedoch bisher noch nicht zu alter Stärke zurückgefunden hat. In Verbindung mit erheblichen Sanierungsnotwendigkeiten in den Parkobjekten hat dies zu einer Abwertung des Beteiligungswertes der APAG von 5,0 Mio. EUR geführt. Die ASEAG hat sich daher dazu entschieden, einen Betrag in gleicher Höhe in die Kapitalrücklage der APAG einzuzahlen, sodass der Beteiligungswert unverändert bleibt, die APAG aber mit signifikanten Finanzmitteln ausgestattet ist, die zur Finanzierung der Sanierungsmaßnahmen beitragen werden. Die Tochtergesellschaft ASEAG Reisen, die zu Beginn der Pandemie im Jahr 2020 ihre Geschäftstätigkeit mit Dritten außerhalb des Konzerns aufgegeben hatte und sich auf die Organisation von Dienstreisen fokussiert hatte, hat auch diese Tätigkeit zum Jahresende 2023 eingestellt. Die Pandemie und der daraus resultierende Effekt, dass viele Dienstreisen nunmehr durch Videokonferenzen ersetzt werden, ließen einen weiteren Geschäftsbetrieb nicht zielführend erscheinen, zumal die noch verbliebenen Mitarbeitenden problemlos in andere Tätigkeiten bei der Muttergesellschaft E.V.A. integriert werden konnten. Im Hinblick auf die Systemstabilität der Vertriebssoftware hat sich am Status quo auch trotz einer neuen Geschäftsführung beim Lieferanten bisher wenig verändert. In Teilen ist dies sicher auch darauf zurückzuführen, dass die Umstellung auf das Deutschlandticket erhebliche Ressourcen bei den Systemhäusern in Anspruch genommen hat. Bei aller Kritik und allen Problemen, die die ASEAG mit ihrem Systemlieferanten hat, ist positiv hervorzuheben, dass die sogenannte „Alise“ dann doch noch rechtzeitig zum Schuljahreswechsel

2023 funktioniert hat. Durch die Alise kann der Kunde sein neues Ticket problemlos an Automaten im AVV-Gebiet und den ASEAG-Vorverkaufsstellen selbst aktualisieren, ohne dass eine neue Chipkarte oder der teilweise lange Weg zum Kunden-Center in Aachen notwendig wird. Die ASEAG hat auf diesem Wege ca. 25.000 Schülern nahezu problemlos ihr Deutschlandticket in kürzester Zeit zur Verfügung stellen können. Dies sah in vielen Teilen in Bund und Land ganz anders aus. Da aufgrund der Ukraine-Krise und einer erheblichen bundesweiten Nachfrage gleichzeitig neue Chipkarten kaum zu erhalten waren, kam es hier teilweise zu monatelangen Verzögerungen und erheblichen Wartezeiten in Kundencentern. Insofern wird die ASEAG dieses bewährte Verfahren nun auch nutzen, um den über 55.000 Studierenden in Aachen ihr Deutschlandsemesterticket zukommen zu lassen.

Die Projekte für weitere vertriebliche Veränderungen schreiten voran, auch wenn es immer wieder zu Verzögerungen kommt. Die neuen Fahrscheinautomaten sind inzwischen aufgestellt und überwiegend auch in Betrieb. Das bargeldlose Bezahlen auf dem Fahrzeug soll nun im ersten Quartal 2024 in den Pilotbetrieb gehen. Der positive Trend bei den Online-Vertriebswegen setzt sich auch im Geschäftsjahr 2023 fort, auch wenn die Entwicklung gerne noch zügiger voranschreiten dürfte. Die Entwicklungen zur Bündelung der technologischen Basis der von der ASEAG allein betriebenen App movA und der gemeinschaftlich mit allen Verkehrsunternehmen im AVV und dem AVV selbst betriebenen App naveo gehen weiter. Neben der technologischen Bündelung werden auch weitere Ressourcen wie der First-Level-Support (ASEAG) oder Betrieb der Produktmodule (AVV) gemeinsam genutzt, um einen möglichst effizienten Betrieb der Technologie zu gewährleisten. Da die Technologie der Zentralen Vertriebsplattform (ZVP; Basis von naveo) auch für dritte Vertragspartner offen ist, konnten durch Vermittlung von go.rheinland weitere Partner gewonnen werden, die insgesamt die Wirtschaftlichkeit des Betriebs der ZVP verbessern werden. Dass der von der ASEAG beschrittene Weg zur Digitalisierung notwendig ist, ergibt sich auch aus den Anforderungen

zum Deutschlandticket, das – nach einer kurzen Übergangszeit – ausschließlich digital angeboten werden darf – hier ist der AVV-Raum insgesamt gut aufgestellt. Und auch der rein digital erhältliche eezy-Tarif, der ein Reisen durch NRW ohne Tarifkenntnisse ermöglicht und auf vielen Relationen die preislich deutlich attraktivere Lösung darstellt, erfreut sich einer zunehmenden Beliebtheit. Insgesamt ist der Umsatzanteil zwar noch recht gering, aber dies ist sicher auch der medialen Dominanz des Deutschlandtickets geschuldet, die andere, für den Kunden ebenfalls sehr attraktive Tarifentwicklungen in den Hintergrund hat treten lassen. Das Modernisierungs- und Erneuerungsprogramm der Busflotte der ASEAG wurde im Jahr 2021 abgeschlossen. Sämtliche Busse der ASEAG erfüllen seit 2020 die Abgasnorm Euro VI, weitere 27 Busse der ASEAG sind voll elektrisch 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 weiter beschritten 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. Grundsatzbeschlüsse für Angebotsausweitungen, inklusive der anteiligen Fahrzeugfinanzierung durch den Aufgabenträger, wurden im Geschäftsjahr 2022 seitens der Stadt Aachen gefasst. Die konkrete Finanzierung einer Einzelmaßnahme bedarf jedoch vor ihrer Umsetzung jeweils intensiver Gespräche zwischen der ASEAG und ihren Aufgabenträgern. Hier wirkt sich sicher auch die zunehmend angespannte Haushaltssituation auf allen Ebenen aus. Umso erfreulicher ist es, dass die ASEAG im Frühjahr 2023 Förderbescheide in Höhe von etwa 32 Mio. EUR für insgesamt 90 Busse von go.Rheinland und Investitionszuschüsse in Höhe von 8,5 Mio. EUR von der E.V.A. erhalten hat. Die Mittel der E.V.A. sichern dabei für die ersten 33 der 90 geförderten Busse den Eigenanteil an den Mehrkosten gegenüber dem Diesel ab. Weiterhin gilt jedoch, dass knappe Personalressourcen, mehrfach überzeichnete

Förderprogramme für Fahrzeuge und zunehmend weniger zur Verfügung stehende Haushaltsmittel eine erhebliche Herausforderung darstellen und drohen, die Verkehrswende auszubremsen.

Das Ergebnis der ASEAG in Höhe von –33,8 Mio. EUR ist um rund +8,8 Mio. EUR besser als geplant ausgefallen. Wesentliche Ursachen hierfür sind:

- Die Gesamtleistung liegt mit 89,4 Mio. EUR ca. 4,3 Mio. EUR über dem Planansatz. Wesentliche Ursache ist die Zuführung von Restmitteln aus der AVV-Fahrzeugförderung 2022 (ca. 3,5 Mio. EUR). Dabei fielen die Restmittel aufgrund der Verschiebung von Investitionen in E-Busse in die Förderjahre 2023 und 2024 besonders hoch aus.
- Die Planung ging von deutlich höheren Energiekosten aus. Insgesamt wurden hier ca. 3,2 Mio. EUR weniger aufgewendet. Hierbei kommen zwei Effekte zum Tragen: Zum einen erfolgte die Planung zum Zeitpunkt sehr hoher Energiekosten und entsprechender Prognosen aufgrund der Ukraine-Krise, die sich letztendlich dann gerade im Strombereich nicht bewahrheitet haben. Zum anderen lag den Annahmen eine Betriebsleistung zugrunde, die dann unter anderem aufgrund der Entwicklungen rund um die A544-Sperrung nicht umgesetzt werden konnte.
- Die Kosten für die Personalbeschaffung über die ESBUS lagen ca. 1,4 Mio. EUR unter Plan, da die hohen Personalabgänge der ASEAG nicht vollumfänglich kompensiert werden konnten.
- Auch die sonstigen Materialkosten lagen mit 56,3 Mio. EUR etwa 4,2 Mio. EUR unter Planniveau. Hier spiegelt sich auch die Verschiebung von Fahrplanleistungen gegenüber der Planung wider.
- Die Personalkosten liegen insgesamt auf Planniveau.
- Aufgrund von Investitionsverschiebungen fielen die Abschreibungen um 1,5 Mio. EUR geringer aus als im Planansatz.
- Die sonstigen Aufwendungen überschreiten aufgrund der allgemeinen Preisentwicklung das Planniveau um ca. 0,6 Mio. EUR.



- Im Finanzergebnis erfolgte eine ungeplante Abschreibung auf den Beteiligungswert der APAG in Höhe von 5,0 Mio. EUR und die APAG hat ungeplant ihr Ergebnis nicht abgeführt (1,2 Mio. EUR). Dementgegen stehen Zinserträge, die aus dem deutlichen Anstieg der Zinsen im Jahr 2023 resultieren (0,6 Mio. EUR), sowie ein deutlich geringerer Zinseffekt im Bereich der Pensionsrückstellungen (2,6 Mio. EUR).

## Finanzielle und nichtfinanzielle 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 Mitarbeitende
- Jahresergebnis

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

	Wirtschaftsplan	Jahresabschluss	+/-
<i>Nutzwagenkilometer eigene Leistung inkl. ESBUS in tausend</i>	9.330	8.225	-1.105
<i>Nutzwagenkilometer angemietete Leistung o. ESBUS in tausend</i>	10.899	10.774	-125
	20.229	18.999	-1.230
<i>Beförderte Personen in tausend</i>	52.352	64.209	11.857
<i>Beförderungserlöse (T€)</i>	61.635	54.395	-7.239
<i>Zuschüsse (T€)</i>	8.045	8.901	856
<i>Kosten Treibstoff (T€)</i>	-6.389	-4.899	1.491
<i>Kosten Busanmietungen inkl. ESBUS (T€)</i>	-46.668	-44.584	2.085
<i>Mitarbeiteräquivalente (ESBUS)</i>	160	125	-35
<i>Kosten Fahreranmietungen (ESBUS) (T€)</i>	-7.789	-6.337	1.452
<i>Mitarbeiteräquivalente, eigene</i>	574	560	-14
<i>Kosten Personal (T€)</i>	-36.054	-36.113	-59
<i>darin enthalten:</i>			
<i>Kosten Altersversorgung (T€)</i>	-2.556	-3.648	-1.092
<i>Zinsaufwendungen im Wesentl. für Altersversorgung (T€)</i>	-4.138	-1.565	2.573
<i>Ergebnis ASEAG (T€)</i>	-42.619	-33.769	8.850
<i>darin enthalten:</i>			
<i>Ergebnis APAG (T€)</i>	1.960	0	-1.960
<i>Ergebnis ASEAG Reisen (T€)</i>	0	-2	-2
<i>Ergebnis ESBUS (T€)</i>	41	173	132

Stand 31.12.2023

## 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 23.06.2022 beschlossen, für den Aufsichtsrat eine Zielgröße von 33,33 % Frauenanteil für den Zeitraum vom 1. Juli 2022 bis 30. Juni 2023 beizubehalten und für den Vorstand am Status quo für den Zeitraum vom 1. Juli 2022 bis 30. Juni 2023 festzuhalten.

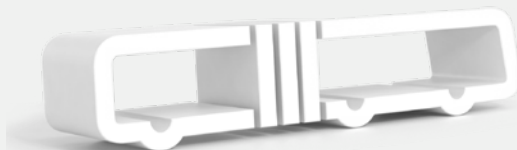
Weiter stimmte der Aufsichtsrat dem Beschluss des Vorstandes zu, für die erste Führungsebene am Status quo für den Zeitraum vom 1. Juli 2022 bis 30. Juni 2023 festzuhalten, möglichst jedoch eine Quote von 25 % anzustreben, und für die zweite Führungsebene den Status quo von 22,22 % Frauenanteil mindestens für den Zeitraum vom 1. Juli 2022 bis 30. Juni 2023 beizubehalten. Die eher kurzfristige Zielfestlegung war dem Umstand geschuldet, dass Teile des Aufsichtsrats weiteren Diskussionsbedarf hatten. Infolgedessen hat eine Personalfindungskommission dem Aufsichtsrat am 2. Dezember 2022 einen Vorschlag zur Beschlussfassung unterbreitet, der Ziele für die Frauenquote bis zum 30. Juni 2027 beinhaltet.

Der Aufsichtsrat hat einstimmig beschlossen, für den Vorstand an einer Nicht-Männer-Quote von 0 % festzuhalten. Besteht der Vorstand aus mehreren Personen, soll eine Nicht-Männer-Quote von 50 % angestrebt werden. Weiter empfiehlt der Aufsichtsrat, für die erste Führungsebene eine Nicht-Männer-Quote von 50 % und für die zweite Führungsebene eine Nicht-Männer-Quote von 25 % anzustreben.

## Ertragslage

Die ASEAG hat das Geschäftsjahr 2023 mit einem Fehlbetrag vor Verlustübernahme von 33,8 Mio. EUR abgeschlossen. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Ergebnisverschlechterung von 0,7 Mio. EUR. Davon resultieren insgesamt 1,0 Mio. EUR aus einem besseren Betriebsergebnis und -1,7 Mio. EUR aus einem verschlechterten Finanz- und Beteiligungsergebnis. Es wurden zwar durch um 0,5 Mio. EUR gestiegene Zinserträge und um 2,6 Mio. EUR reduzierte Zinsen für Pensionsaufwendungen positive Effekte erzielt, jedoch erfolgte wegen der Unternehmensneubewertung der APAG eine außerplanmäßige Abschreibung auf Finanzanlagen in Höhe von 5,0 Mio. EUR. Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen erhöhten sich um 0,1 Mio. EUR. Die Verkehrseinnahmen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 9,5 Mio. EUR auf 56,0 Mio. EUR. Im Vorjahr wurde in den Sommermonaten auf die Nutzung des 9-Euro-Tickets zurückgegriffen. Im Berichtsjahr wurde

## Verkehr 2023

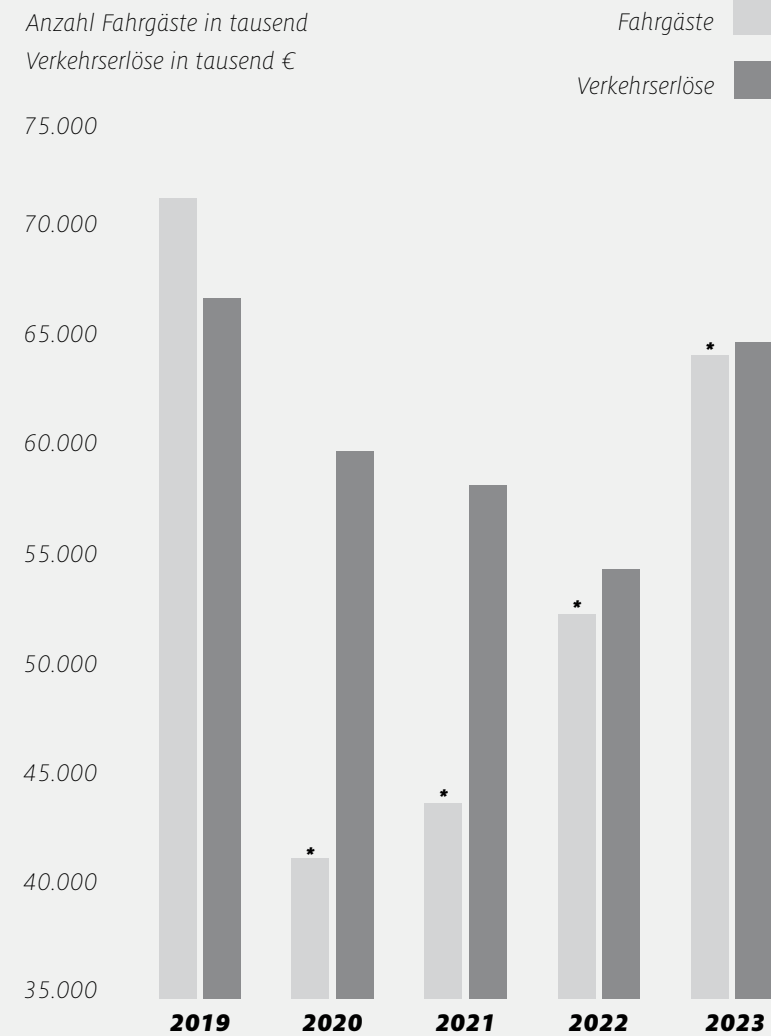


**540** **267** eigene Fahrzeuge  
**Gesamt** **273** angemietet mit Fahrer

Linien	<b>118</b>
Linienlänge in km	<b>1.981,6</b>
Wagenkilometer in 1000	<b>20.446</b>
Personenkilometer in Mio.	<b>355,7</b>
Platzkilometer in Mio.	<b>1.512</b>

Stand 31.12.2023

## Fahrgäste und Verkehrserlöse



\*Die Berechnung erfolgt u. a. in Anlehnung an die VDV-Empfehlung zur Anpassung der Nutzungshäufigkeit bei Zeitkarten nach der Corona-Pandemie und zum Deutschlandticket. Wirtschaftsplan = Istzahl des Vorjahres.

Stand 31.12.2023



im Mai das 49-Euro-Ticket (Deutschlandticket) eingeführt. Die im Vergleich zum Vorjahr erhöhten Einnahmen erklären sich aus dem Ende der Corona-Pandemie und dem daraus resultierenden Anstieg der Nachfrage. Die Zuschüsse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 Mio. EUR auf 8,9 Mio. EUR. Die sonstigen Umsatzerlöse, wie zum Beispiel Fahrzeugvermietungen, Sonderverkehre und Leistungen für andere Verkehrsunternehmen, stiegen um 1,0 Mio. EUR auf 6,7 Mio. EUR. Die Erhöhung der Umsatzerlöse insgesamt um 11,3 Mio. EUR auf 71,6 Mio. EUR ist hauptsächlich auf die gestiegenen Verkehrseinnahmen zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich um 0,9 Mio. EUR auf 17,8 Mio. EUR. Hierin enthalten sind im Wesentlichen Ertragszuschüsse der Stadt Aachen in Höhe von 10,0 Mio. EUR (Vorjahr: 12,0 Mio. EUR aus Corona-Rettungsschirm), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen von 1,3 Mio. EUR (Vorjahr: 4,0 Mio. EUR) sowie Erträge aus der ÖPNV-Pauschale 2022 in Höhe von 3,5 Mio. EUR. Des Weiteren sind periodenfremde Erträge in Höhe von 1,5 Mio. EUR (Vorjahr: 41 TEUR) enthalten. Diese resultieren im Wesentlichen aus der Endabrechnung der Einnahmenaufteilung des Aachener Verkehrsverbundes für Vorjahre (1,2 Mio. EUR). Darüber hinaus erfolgte aufgrund der Umstellung von SAP R/3 auf SAP S/4 Hana eine Kontenbereinigung mit einem positiven Ergebniseffekt von 0,2 Mio. EUR. Die Erträge aus der Abtretung der THG-Quote betragen wie im Vorjahr 0,3 Mio. EUR.

Die Materialaufwendungen erhöhten sich insgesamt um 4,8 Mio. EUR auf 64,5 Mio. EUR. Hierbei reduzierten sich die Kosten für Treibstoffe um 1,0 Mio. Euro. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen erhöhten sich insgesamt um 6,0 Mio. EUR. Diese Zunahme ist im Wesentlichen auf erhöhte Leistungen für Fahrzeugmieten von 5,9 Mio. EUR zurückzuführen. Die Energiebezüge von der STAWAG reduzierten sich um 0,2 Mio. EUR.

Der Personalaufwand erhöhte sich ohne Altersversorgung insgesamt um 1,7 Mio. EUR auf 32,5 Mio. EUR. Die durchschnittliche Anzahl von Mitarbeiteräquivalenten erhöhte sich um 4 auf 560. Darüber hinaus wurden im Vergleich zum Vorjahr (0,1 Mio. EUR) höhere sonsti-

ge Einmalzahlungen (1,5 Mio. EUR) an das Personal geleistet. Hierzu gehört beispielsweise die Inflationsausgleichsprämie.

Die Aufwendungen für Altersversorgung erhöhten sich um 1,6 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 3,6 Mio. EUR. Die Erhöhung ist auf die um 1,6 Mio. EUR gestiegenen Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen zurückzuführen.

Die Abschreibungen in Höhe von 4,8 Mio. EUR (Vorjahr: 4,9 Mio. EUR) enthalten ausschließlich planmäßige Abschreibungen. Außerplanmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände oder Sachanlagen fielen im Berichtsjahr nicht an.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 12,0 Mio. EUR (Vorjahr: 10,7 Mio. EUR) sind neben dem üblichen Aufwand im Wesentlichen Versicherungsprämien in Höhe von 1,5 Mio. EUR (Vorjahr: 1,3 Mio. EUR), externe EDV-Kosten von 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 1,2 Mio. EUR), AVV-Umlagen in Höhe von 0,4 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 Mio. EUR), Rechts- und Beratungskosten von 1,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,6 Mio. EUR) sowie konzerninterne Leistungen in Höhe von 3,3 Mio. EUR (Vorjahr: 3,1 Mio. EUR) enthalten. Zusätzlich beinhalten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen EDV-Kosten gegenüber der regio IT in Höhe von 1,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 Mio. EUR).

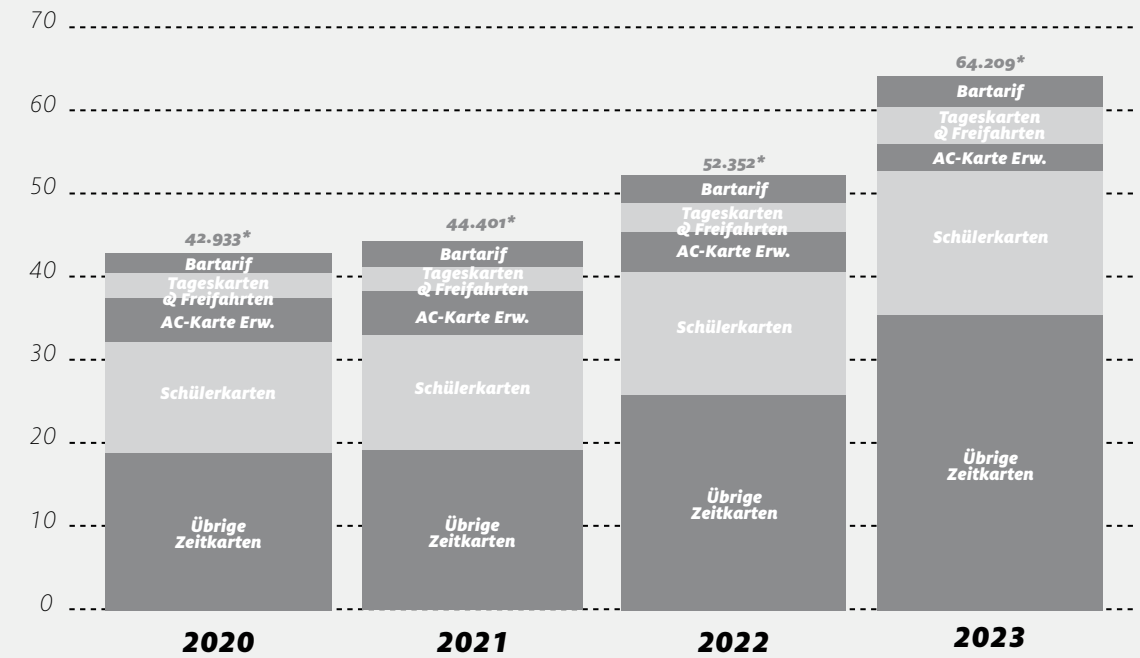
Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen erhöhten sich um 0,121 Mio. EUR auf 0,173 Mio. EUR und enthalten im Berichtsjahr wie im Vorjahr ausschließlich die Gewinnabführung der ESBUS. Der Gewinn der APAG wird, wie im Vorjahr, in der Gesellschaft thesauriert.

Die Aufwendungen aus der Verlustübernahme reduzierten sich auf 0,002 Mio. EUR (Vorjahr: 0,027 Mio. EUR) und enthalten im Berichtsjahr ausschließlich die Ergebnisübernahme der ASEAG Reisen GmbH.

Durch das gestiegene Zinsniveau im Berichtsjahr und die Anlage auf Festgeld- und Tagesgeldkonten erhöhten sich die Zinserträge auf 0,6 Mio. EUR (Vorjahr: 0,05 Mio. EUR).

## Fahrgäste

in tausend



\*Die Berechnung erfolgt u. a. in Anlehnung an die VDV-Empfehlung zur Anpassung der Nutzungshäufigkeit bei Zeitkarten nach der Corona-Pandemie und zum Deutschlandticket. Wirtschaftsplan = Istzahl des Vorjahres.

Stand 31.12.2023

Die Zinsaufwendungen reduzierten sich um 2,7 Mio. EUR auf 1,6 Mio. EUR und betreffen fast ausschließlich Zinsaufwendungen aufgrund der Zuführung aus Pensionsrückstellungen (Vorjahr: 4,2 Mio. EUR). Zwischen der ASEAG und der Energieversorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung Aachen,

(E.V.A.) besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Aufgrund dieses Vertrages wird der Jahresfehlbetrag der ASEAG von der E.V.A. ausgeglichen. Im Berichtsjahr betrug der Jahresfehlbetrag 33,8 Mio. EUR (Vorjahr: 33,1 Mio. EUR).



## Finanzlage

Im Berichtsjahr belief sich das Finanzvolumen der ASEAG auf 26,3 Mio. EUR.

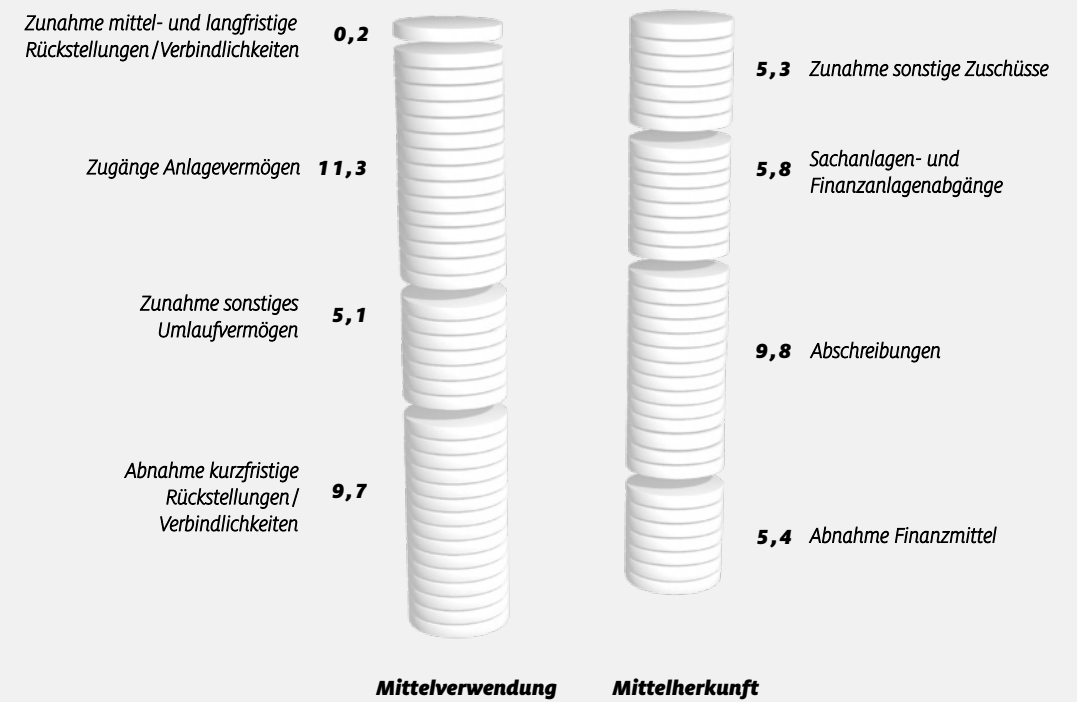
Die Investitionen nach Abzug der Zuschüsse in Sachanlagen in Höhe von 0,7 Mio. EUR resultierten im Wesentlichen aus Zugängen der Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die Abnahme der Finanzmittel um 5,4 Mio. EUR resultiert im Wesentlichen aus dem um 6,0 Mio. EUR reduzierten Cash-Pool-Guthaben zum Bilanzstichtag. Im Vorjahr war in den Finanzmitteln eine Termingeldanlage in Höhe von 10 Mio. EUR enthalten. Im Berichtsjahr betragen die Termingeldanlagen 30 Mio. EUR.

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten reduzierten sich um 9,8 Mio. EUR. Hiervon beziehen sich 9,7 Mio. EUR auf geringere Verbindlichkeiten, da zum Ende des Berichtsjahres wegen der Umstellung von SAP R/3 auf SAP S/4 Hana Zahlungen vorgezogen wurden. In den ersten zwei Wochen des Folgejahres konnten wegen der noch nicht erfolgten Migration offener Posten keine Zahlungen durchgeführt werden. Die Mittelherkunft erfolgte mit 9,8 Mio. EUR im Wesentlichen aus der Zunahme der Abschreibungen. Hierin enthalten ist die Abschreibung auf Finanzanlagen in Höhe von 5,0 Mio. EUR wegen der Unternehmensbewertung der APAG. Weitere 5,4 Mio. EUR standen aus Finanzmitteln zur Verfügung. Zusätzlich stiegen die sonstigen Zuschüsse um 5,3 Mio. EUR.

## Finanzstruktur

**Gesamt**  
in Mio. €

**26,3**



## Vermögenslage

Die Bilanzsumme beträgt zum Bilanzstichtag 170,9 Mio. EUR und liegt um 4,8 Mio. EUR unterhalb des Vorjahreswertes.

Das Finanzanlagevermögen (44,6 Mio. EUR) beträgt 26,1 % der Bilanzsumme und beinhaltet neben dem Buchwert der Beteiligung an der APAG in Höhe von 35,4 Mio. EUR Ausleihungen an verbundene Unternehmen von 8,5 Mio. EUR. Der Anteil der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens (38,5 Mio. EUR) beträgt 22,6 % der Bilanzsumme und besteht maßgeblich aus Fahrzeugen für Personenverkehr. Die Finanzmittel (11,5 Mio. EUR) betragen 6,8 % des Gesamtvermögens und resultieren aus dem ausgewiesenen Guthaben bei Kassen und Kreditinstituten in Höhe von 11,1 Mio. EUR und dem Cash-Pool-Guthaben

von 0,4 Mio. EUR. Das übrige Umlaufvermögen in Höhe von 76,2 Mio. EUR besteht größtenteils aus dem Verlustausgleichsanspruch gegen die E.V.A. von 33,8 Mio. EUR, den sonstigen Wertpapieren in Höhe von 30,0 Mio. EUR sowie den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten von 6,4 Mio. EUR. Das übrige Umlaufvermögen beträgt 44,6 % der Bilanzsumme.

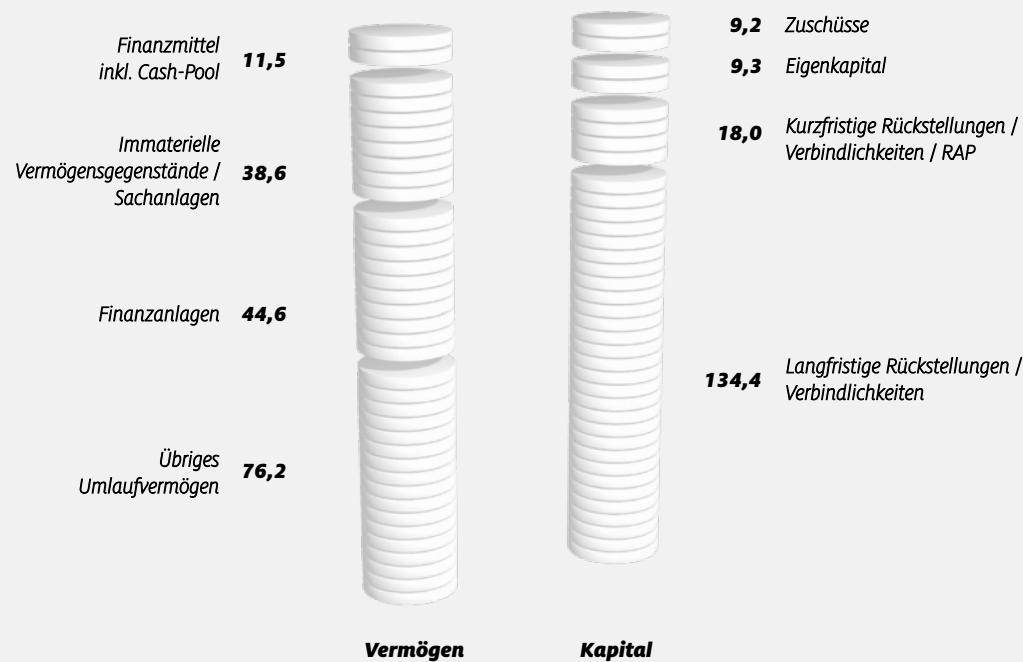
Die Kapittalseite weist insgesamt 134,4 Mio. EUR mittel- und langfristige Mittel aus, die sowohl das Anlagevermögen als auch Teile des Umlaufvermögens langfristig abdecken. Die hauptsächlich aus Pensionsverpflichtungen resultierenden mittel- und langfristigen Rückstellungen betragen 78,6 % der Bilanzsumme. Der Anteil der kurzfristigen Zuschüsse, der Rückstellungen, der Verbindlichkeiten und des Rechnungsabgrenzungspostens von insgesamt 27,2 Mio. EUR beträgt 15,9 %. Die Eigenkapitalquote beträgt 5,5 % bei einem Anteil von 9,3 Mio. EUR.

## Bilanzstruktur

### Gesamt

in Mio. €

**170,9**



Stand 31.12.2023

## III. Prognosebericht

Im Geschäftsjahr 2023 traten die letzten Auswirkungen der Corona-Pandemie schnell in den Hintergrund. Das Deutschlandticket mit seinen Effekten auf die Nachfrage und seine unsichere Finanzierung sind das beherrschende Thema. Dem ÖPNV wird bei der Gestaltung der Verkehrswende weiterhin eine wesentliche Bedeutung zugeschrieben. Zu Beginn des Jahres 2024 wurde auf der Verkehrsministerkonferenz die Fortführung des Deutschlandtickets zu einem unveränderten Preis von 49 Euro auch im Jahr 2024 beschlossen. Damit zeigt die Politik, dass sie weiterhin die Nachfrage nach dem ÖPNV durch preispolitische Maßnahmen fördern will und so ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz durch den ÖPNV erbracht werden soll.

Auf lokaler Ebene ist die Basis für die angebotsseitige Diskussion die von der ASEAG im Herbst 2019 in die politische Diskussion eingebrachte „Vision 2027“. Diese beinhaltet neben einem erheblichen Ausbau der Infrastruktur auch eine generelle Leistungsausweitung um etwa 30 % des heutigen Leistungsangebots. 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. Dieser Beschluss soll nun in den fortzuschreibenden Nahverkehrsplan einfließen. Obwohl dann für das Geschäftsjahr 2023 weitere konkretisierende Beschlüsse zur Leistungserweiterung gefallen sind, kommt es nunmehr in der faktischen Umsetzung zu Verzögerungen: Bedingt durch die Sperrung der A544 ergibt sich eine vollkommen neue Verkehrssituation, die einige der geplanten Maßnahmen so nicht sinnvoll erscheinen lässt beziehungsweise die Prioritäten verschoben hat. Parallel nehmen aber auch die häushälterischen Spielräume aufgrund der enormen Kostensteigerungen in allen Lebensbereichen – auch im ÖPNV – ab.

Gepaart mit zunehmend knappen Personalressourcen droht hier der angebotsseitige Aspekt der Verkehrswende ins Stocken zu geraten. Vor diesem Hintergrund 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 SB66 (Monschau–Aachen) konnten bereits signifikante Förderbeträge eingeworben werden, sodass zumindest ein großer Beitrag der Anschubfinanzierung für eine Leistungsausweitung gewonnen werden konnte. Auch im Förderprojekt „Haaren clever mobil“ konnten Drittmittel in Millionenhöhe eingeworben werden, sodass im Oktober 2023 die hier geplanten Angebotsverbesserungen in Betrieb genommen wurden. Auch wenn die ASEAG oder ihre Aufgabenträger im Jahr 2023 bei keinen weiteren Förderprojekten mit dem Ziel der Angebotsausweitung abschließend zum Zuge gekommen sind, werden hier die Bemühungen fortgesetzt. Die Stadt Stolberg konnte sich mit Unterstützung der ASEAG im Landesprojekt „ways2work“ für die Schlussrunde qualifizieren und hofft nun im März/April 2024 weitere Zusagen zu erhalten.

Mit der Projektgruppe NEMORA (ehemals „AG Innovation“) haben sich die Aufgabenträger Stadt und Städte-Region Aachen im Geschäftsjahr 2022 gemeinsam aufgestellt, um insbesondere ÖPNV-Themen, Radverkehr, Mobilitätsstationen und Ähnliches gemeinsam für die gesamte Region zu denken und voranzutreiben. Die ASEAG ist dabei wichtiger Ansprechpartner in den Facharbeitsgruppen und hat so die Möglichkeit, mitzugestalten und ihr Ziel „Vermarktung des ÖPNV auch im außerstädtischen Kernbereich“ voranzutreiben. Um dabei den Erwartungen der Aufgabenträger nach fachlicher Expertise gerecht werden zu können, hat sich die ASEAG im Geschäftsjahr 2022 in diesem Bereich verstärkt und sucht aktiv den direkten Austausch mit den einzelnen Verwaltungen der Städte und Gemeinden im Bedienungsgebiet.

Mit einem Leistungsvolumen von etwa 19,4 Millionen Nutzkilometern pro Jahr bleibt die ASEAG das größte Verkehrsunternehmen im AVV. Dieses Leistungsvolumen darf über den Vergabezeitraum bis 2027 als gesi-



chert angenommen werden. Vor dem Hintergrund der derzeitigen politischen Statements und der beschlossenen Fortschreibung des Nahverkehrsplans sieht die ASEAG bei den politischen Vertretern aus Stadt und StädteRegion weiterhin den Wunsch einer sukzessiven Zunahme des Leistungsangebots. Diese wird jedoch vor dem Hintergrund angespannter Haushaltslagen und knapper Personalressourcen zunehmend schwerer tatsächlich zu realisieren sein.

Neben den aktuellen Beratungen der Städte und Gemeinden sind im Geschäftsjahr 2023 Projekte in die Umsetzungsphase eingetreten. So hat das Projekt „Haaren clever mobil“ im Ortsteil Haaren der Stadt Aachen den Betrieb aufgenommen. Die Projekte zum On-Demand-Verkehr in Laurensberg, Roetgen und Simerath werden fortgesetzt und auch die SB66 verkehrt in dem seit Februar 2022 deutlich erhöhten Takt. Da die hier eingesetzten Busse über besondere Qualitätsmerkmale verfügen und einen ersten Aufschlag im Konzept der „Starken Achsen“ aus der Vision 2027 darstellen, hatte sich die ASEAG dazu entschieden, diese Art des Angebots unter dem Begriff „RegioLiner“ zu vermarkten. Mit der SB71 ist eine weitere Express- oder Schnellbuslinie entstanden. Da hier jedoch aus betrieblichen Gründen die anderen Fahrzeugstandards nicht zum Einsatz kommen können, kommt hier der Begriff „RegioLiner“ nicht zur Anwendung. Auch die vom AVV koordinierten Untersuchungen zur Regio-Tram, einer Bahnverbindung zwischen Baesweiler und Aachen über Alsdorf und Würselen, schreiten weiter voran. Nach heutiger Auffassung soll auch diese von der ASEAG betrieben werden. Die Machbarkeitsstudie zeigt eine Realisierbarkeit, sodass der AVV durch die Aufgabenträger beauftragt ist, die Planungen weiter voranzutreiben.

Während die politischen Diskussionen angebotsseitig trotz sich erschwerender wirtschaftlicher Rahmenbedingungen weiterhin auf eine Ausweitung des Leistungsangebots hinzielen, hat sich im Hinblick auf die tarifpolitischen Maßnahmen bei den Fahrkartenpreisen die Tendenz zu weiteren Fahrpreisvergünstigungen mit dem Deutschlandticket fortgesetzt. Unter dem Dach des

Deutschlandtickets entstehen Produkte für Leistungsempfänger, Schüler und Studierende. Unternehmen werden trotz des insgesamt niedrigen Preisniveaus weitere Rabatte angeboten, wenn sie sich an den Kosten zu Gunsten ihrer Mitarbeitenden beteiligen. Auch wenn die unmittelbaren Auswirkungen zurzeit durch Fördermaßnahmen von Bund und Land kompensiert werden sollen, ist die weitere Finanzierung des ÖPNV nunmehr langfristig nahezu ausschließlich von Entscheidungen auf Bundes- und Landesebene abhängig. Dabei hat die Diskussion zur Finanzierung des Deutschlandtickets im Geschäftsjahr 2023 deutlich gemacht, dass zumindest der Bund aktuell nicht bereit ist, mehr als seine bisher zugesagten Mittel zur Verfügung zu stellen. Vielmehr sollten die Verbände und die Verkehrsunternehmen Einsparungen in ihren Strukturen realisieren, um so die fehlenden Bundesmittel zumindest teilweise zu kompensieren. Aus Sicht der ASEAG wird dies keine Lösung sein, auch wenn der so entstehende Kostendruck sicher den ein oder anderen Prozess im ÖPNV beschleunigen wird. Wie mit mittelbaren Effekten umgegangen werden soll (z.B. Preisdruck auch auf Einzelfahrscheine u.Ä.), bleibt weiterhin vollkommen offen. Darüber hinaus wird der bereits heute bestehende Effekt, dass die Preissteigerungen im Ticketsegment auf Höhe des Inflationsniveaus nicht ausreichen, um Kostensteigerungen zu kompensieren, verschärft. Dadurch wird der Bedarf nach Zuschüssen von Bund, Land und Kommune rasant zunehmen. Alternativ müsste es zu einem überproportionalen Ticketpreisanstieg kommen; dies hält die ASEAG jedoch für sehr unwahrscheinlich.

Im Bereich der Personalbeschaffung ist die Situation weiterhin angespannt. Auch wenn die altersbedingte Fluktuation im Fahrdienst im Jahr 2023 im Vergleich zu den Vorjahren eher moderat war, so blieb dennoch die Notwendigkeit erhalten, verstärkt Mitarbeitende für den Fahrdienst einzustellen. Die Trends zu Arbeitszeitreduzierung und zur Eigenkündigung haben sich gegenüber dem Jahr 2022 nochmals verstärkt. Mitarbeitende stellen für sich fest, dass die Arbeitsbedingungen im Schichtbetrieb nicht oder nur eingeschränkt zu ihren Vorstellungen passen. Für die kommenden Jahre geht

die ASEAG davon aus, dass dieser Trend bestehen bleiben wird. Aus diesem Grund hat die ASEAG ihre Bemühungen am Arbeitsmarkt für Busfahrer nochmals intensiviert, um bereits heute vorhandene Stellen wiederzubesetzen und gleichzeitig den stetig steigenden Bedarf (bestellte Mehrleistungen, aber auch Produktivitätseinbußen aufgrund von Krankheit oder Arbeitszeitreduzierungen) abzudecken. Vor diesem Hintergrund hat die ASEAG auch im Geschäftsjahr 2023 über 40 Mitarbeitende eingestellt und weitere Leistungen an Auftragsunternehmer vergeben. All dies reichte jedoch nicht aus, um die Leistung auf dem gewünschten Qualitätsniveau zu erbringen. Phasenweise kam es verstärkt zu Fahrausfällen. Neben Einstellungen von Personal und der Vergabe an Subunternehmer hat die ASEAG das Projekt „ASEAG & DU fit für 2027“ ins Leben gerufen. Ziel ist es unter anderem, gegebenenfalls bestehende betriebliche Schwächen zu erkennen und zu beseitigen. Im Bereich der Leistungserbringung wieder die Betriebsstabilität zu erreichen, die der Kunde von der ASEAG gewohnt ist, ist eine der wesentlichen Aufgaben im Jahr 2024.

Die ASEAG stellt sich natürlich auch in anderen Funktionsbereichen als dem Fahrdienst, insbesondere in den Planungs- und IT-Bereichen, für die Verkehrswende auf. Auch wenn hier inzwischen nahezu alle vakanten Stellen besetzt werden konnten, so sind diese Personalanpassungen, bezogen auf die Gesamtmitarbeiterzahl, insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Die Personalbeschaffung in diesen Bereichen bleibt jedoch trotz des positiven Verlaufs eine große Herausforderung, weshalb die E.V.A. als zentraler Dienstleister ihre Rekrutierungsbemühungen weiter fortsetzen wird und speziell für die ASEAG den Bereich Personalentwicklung verstärkt hat. Aufgrund der Schwierigkeit, gutes akademisches Personal für die Verkehrsbranche zu interessieren, bemüht sich die ASEAG, Studierende frühzeitig an die Themen der Verkehrsbranche heranzuführen. Hierbei setzt sie insbesondere auf studentische Jobangebote, die Betreuung von Bachelor-/Masterarbeiten, Teilnahme an Karrieremessen sowie auf das Angebot dualer Studiengänge. Für 2024 plant die ASEAG insgesamt mit einem Personalbestand von ca. 561 Mitarbeiteräquivalenten. Dies ist

gegenüber 2023 lediglich eine geringe Zunahme. Wenn auch nicht auf dem jetzt vereinbarten sehr hohen Niveau seitens der ASEAG erwartet, so sorgt der Tarifabschluss 2023 im Hinblick auf die Kostenentwicklung im Personalbereich ab 2024 für einen Kostensprung. Dem wirkt noch entgegen, dass ausscheidende Mitarbeitende in der Regel über Besitzstandsregelungen verfügen, die dann für die neuen Mitarbeitenden nicht mehr zum Tragen kommen. Dieser Effekt wird in den kommenden Jahren zunehmend schwächer. Insgesamt wird von Personalkosten in Höhe von 37,8 Mio. EUR ausgegangen. Hinzu kommen die Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen, die trotz der aktuellen Zinsentwicklung auch im Jahr 2024 das Ergebnis noch 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 Subunternehmern weiter fort. Der NWO hat bereits Anfang 2024 bekanntgegeben, dass der zum 1. Januar in Kraft getretene Tarifabschluss zu Kostensteigerungen von 14,42 % führen wird. Auch wenn diese aufgrund der bestehenden Verträge der ASEAG zeitverzögert eintreten werden, ist die Tendenz klar zu erkennen. Das Phänomen der sehr hohen Krankenstände wie bei der ASEAG ist jedoch bisher nicht im selben Umfang zu erkennen, sodass im Hinblick auf Kosten und Betriebsstabilität der Einsatz von Subunternehmern weiterhin Vorteile mit sich bringt. Darüber hinaus bringt die Existenz unterschiedlicher Tarifverträge bisher auch mit sich, dass nicht von gemeinsamen Streikaktionen ausgegangen werden muss. Aufgrund der etwa 50%igen Fremdvergabe bei der ASEAG kann so im Streikfall also auch etwa 50 % der Leistung für den Kunden erbracht werden, und durch die zunehmende Nutzung der Apps der ASEAG (movA und naveo) ist auch eine deutlich verbesserte Kundeninformation möglich.

In den Jahren 2020 bis 2022 kam es coronabedingt und durch das 9-Euro-Ticket zu erheblichen Rückgängen der Beförderungserlöse im Vergleich zu der Zeit vor Corona (2019). Diese Entwicklung wird jetzt durch das Deutschlandticket fortgesetzt. Allerdings gibt es für die Jahre 2023 und 2024 Richtlinien des Landes zum Mindererlösausgleich, die analog zu den Corona-Hilfen auf die Mengengerüste des Jahres 2019 zurückgreifen und zusätzlich eine, wenn auch kleine, Mengensteigerungskomponente berücksichtigen. Somit kann die Ertragsseite für das Jahr 2024 als sehr gesichert angenommen werden.

Von dem Rückgang der Umsatzerlöse sind alle Produktsortimente betroffen. Das Deutschlandticket substituiert diese Angebote. Je exakter das Deutschlandticket den Kundenwunsch trifft, umso stärker die Substitution. In logischer Konsequenz sind Zeitkartenprodukte wie Monatskarte und Abonnement besonders betroffen. Aber auch Einzelfahrscheine sind davon berührt. Mit jedem neuen Ticketangebot in der Kategorie Deutschlandticket beginnt die Substitution des vorherigen Produktes – zuletzt das Deutschlandticket Sozial. Weiterhin optimistisch stimmt die ASEAG zurzeit, dass sich Unternehmen zunehmend mit den Themen Nachhaltigkeit und attraktiver Arbeitgeber beschäftigen. Die Befürchtung der ASEAG, dass aufgrund des geringen Vorteils des Deutschlandticket-Jobticket zum normalen Deutschlandticket der Kontakt zu den Unternehmen verloren ginge, hat sich glücklicherweise nicht bewahrheitet. Die Unternehmen sind überwiegend Kunden bei der ASEAG geblieben und nutzen teilweise sogar die Möglichkeit der Kombination der alten Job-Ticket-Produkte mit dem

Deutschlandticket. Insgesamt sind sogar viele Unternehmenskunden hinzugekommen, auch wenn die tatsächlichen Abnahmemengen dieser Kunden noch relativ gering sind.

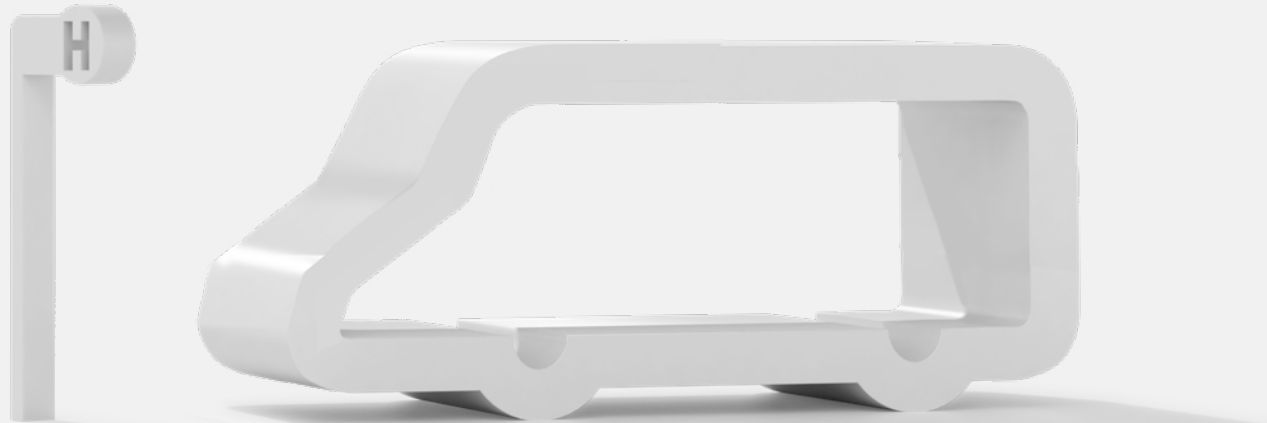
Für 2024 geht die ASEAG von Beförderungserlösen in Höhe von 68,8 Mio. EUR aus. In die Planung ist die im AVV beschlossene Preissteigerung von ca. 8,5 % zum 1. Januar 2024 eingeflossen. Effekte aus dem inzwischen beschlossenen Deutschlandticket sind unberücksichtigt, da diese vollkommen ausgeglichen werden sollen. Aufgrund dieser Entwicklung und der generellen Diskussionen über die Rolle des ÖPNV in Deutschland geht die ASEAG von einer weiteren Erholung der Nachfrage aus. Umsatzseitig wird diese aufgrund der erwähnten Preisreduzierungen beziehungsweise Ausgleichsmechanismen jedoch nicht durchschlagen. Vielmehr werden Erlöse auf lange Sicht gegen staatliche Zuschüsse laufen und diese reduzieren. Auch die Berücksichtigung von zusätzlichen Erlösen, die zur Finanzierung von neuen Angeboten zur Verfügung stehen, ist in den Richtlinien zum Mindererlösausgleich unabhängig von der tatsächlichen Nachfrage geregelt – dies bringt zumindest Planungssicherheit. Andere wichtige Erlöspositionen, wie Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (§ 11 a ÖPNVG-NRW) und für Schwerbehinderte (§ 228 ff. SGB IX), Zuschüsse für das Mobilitätsticket (Sozial-Ticket), werden in der Planung als konstant angesehen, doch auch hier herrscht derzeit noch viel Unklarheit darüber, welchen Einfluss das Deutschlandticket auf diese Finanzierungsbestandteile hat. Außer Grundsatzaussagen, dass die Mittel im System ÖPNV bleiben sollen, gibt es leider nichts Greifbares.

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 hat im Geschäftsjahr 2023 gemäß der Zählsysteme in den Fahrzeugen das Niveau von 2019 wieder erreicht. Die statistische Zahl für Fahrgäste – Fahrkarte x spezifische Fahrtenhäufigkeit – ist aufgrund diverser Neubewertungen der Fahrtenhäufigkeit einzelner Tickets nicht mehr mit den Vorjahren vergleichbar. Insgesamt wurden auf Basis der alten statistischen Daten in Kombination mit den neuen, empfohlenen Nutzungshäufigkeiten für das Deutschlandticket 64,2 Millionen Fahrgäste befördert. Dies würde bedeuten, dass das 2019er Niveau deutlich verfehlt wurde. Aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit sieht die ASEAG jedoch eher ein Niveau wie in dem sehr guten Jahr 2019. Weiterhin kritisch beobachtet die ASEAG die Entwicklungen rund um das Deutschlandticket, da erhebliche Veränderungen für den ÖPNV damit verbunden sind und bisher keine nachhaltige Finanzierungszusage vorliegt. Sollte sich das Deutschlandticket als langfristig nicht durch die öffentliche Hand finanzierbar herausstellen, wird die veränderte Preiswahrnehmung der Kunden Preiserhöhungen erschweren.

Nachdem im Jahr 2023 das Ergebnis besser als das Planniveau ist, wird für das Geschäftsjahr 2024 ein Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme von 43,2 Mio. EUR gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan erwartet. Das Niveau aus der letzten Mittelfristplanung wird dabei leicht unterschritten werden. Maßnahmen zur Verkehrswende sollen durch Ertragszuschüsse der Stadt Aachen finanziert werden. Diese fließen der ASEAG als sogenannter vorweggenommener Ergebnisausgleich zu. Um die Kreditfinanzierung anderer Konzerngesellschaften im E.V.A.-Konzern nicht zu gefährden, wurde dieses Vorgehen mit der Stadt Aachen abgestimmt. 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. elektroni-

sches Fahrgeldmanagement) und Fahrzeuge mit modernen Antriebsformen (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 VI und inzwischen bereits in 27 Elektrobusse investiert. Weitere 33 Elektrobusse sollen Ende 2024 folgen. Bei der Tochtergesellschaft der ASEAG, der Aachener Parkhaus GmbH, bleibt die Situation weiterhin angespannt. Das Ergebnis liegt mit etwa 1.221 TEUR zwar erneut klar im positiven Bereich, aber auch deutlich unter Planniveau. Wesentlich hierfür sind stark ansteigende Instandhaltungsaufwendungen, die zum einen aus dem baulichen Zustand der Objekte und zum anderen aus einem deutlichen Preisanstieg der Baukosten resultieren. Im Hinblick auf die Parkhausnutzung kann generell davon ausgegangen werden, dass die Frequentierung noch hinter dem Niveau der Vor-Corona-Zeit zurückbleibt. Umsatzseitig wird dies jedoch durch eine Preisanpassung im Jahr 2023 überkompensiert. Da die Wirtschaftsplanung der APAG von einer länger anhaltenden Belastung des Ergebnisses durch Instandhaltungsmaßnahmen ausgeht, wird nach 2022 auch das Ergebnis des Jahres 2023 zur Stärkung der Eigenkapitalquote und zur Finanzierung anstehender Sanierungsinvestitionen in die Gewinnrücklage der APAG eingestellt. Zusätzlich hat die ASEAG vor dem gleichen Hintergrund 5,0 Mio. EUR in die Kapitalrücklage der Gesellschaft eingezahlt. Für die mittelfristige Zukunft erwartet die APAG eine weiterhin hohe finanzielle Belastung durch Sanierungen, sodass bis 2027 von einem Ergebnis von maximal 1,5 Mio. EUR ausgegangen wird, bevor dann ab 2028 wieder Ergebnisse von über 2 Mio. EUR erwartet werden. Ursächlich hierfür ist unter anderem die noch ausstehende Sanierung inklusive Teilschließung des Parkhauses Rathaus. Zur Kompensation der steigenden Kosten sieht die Planung der APAG dabei regelmäßige Erhöhungen der Parkgebühren insbesondere in den innerstädtischen Parkobjekten vor, der idealerweise eine Erhöhung der Parkgebühren am Straßenrand seitens der Stadt Aachen vorangeht. Infolge der zumindest in den kommenden Jahren eher moderaten Ergebniserwartung





wurde die Beteiligung an der APAG um 5,0 Mio. EUR wertberichtigt. Die positive Entwicklung im digitalen Vertrieb über die Mobilitätsplattform movA und seit Mitte 2022 über die ÖPNV-App naveo – eine Gemeinschaftslösung aller Verkehrsunternehmen im AVV zusammen mit dem AVV – hat sich im Geschäftsjahr 2023 fortgesetzt. Hierzu beigetragen hat auch das Deutschlandticket, sodass nunmehr auch höherpreisige Tickets über die Apps verkauft werden. Auch wenn durch das Deutschlandticket der digitale Verkauf von Einzelfahrscheinen und Ähnlichem zurückgegangen ist, so konnte der monatliche Umsatz auf diesen Vertriebswegen inzwischen auf über 400 TEUR gesteigert werden. Ziel ist es, 2024 diesen Vertriebsweg weiter auszubauen, da dieser bei entsprechender Nutzung nicht nur kosteneffizienter ist als Chipkarte oder Papierticket, sondern auch deutlich nachhaltiger. In beiden Apps kann die ASEAG auch 2023 eine wachsende Zahl an Registrierungen verzeichnen. So ist beispielsweise die Anzahl der registrierten Kunden in der movA-App im Geschäftsjahr 2023 nochmals um gut 20.000 gestiegen (ca. +40 %). In der naveo-App wurde beispielsweise das im Jahr 2023 so wichtige Produkt des Upgrades des AVV-Semestertickets zum Deutschlandticket angeboten, ohne das die Gespräche hin zu einem solidarischen Deutschlandticket für Studierende sicherlich nicht so konstruktiv gewesen wären. Hinzu kommt die auch auf Landesebene angestrebte Offensive zur Vermarktung des rein digitalen eazy-Tarifes, welche die Nutzung des Smartphones als Trägermedium des ÖPNV-Tickets auch im Jahr 2024 weiter zunehmen lassen dürfte. Darüber hinaus bietet die movA-App als digitales Vertriebsmedium auch Unternehmen die Möglichkeit, ihr betriebliches Mobilitätsmanagement zu unterstützen und auszuweiten. So hat im Jahr 2023 beispielsweise die Universitätsklinik in Aachen ihr bisher stark auf den ÖPNV ausgerichtete Mobilitätsmanagement mit Hilfe eines Mobilitätsbudgets dahingehend erweitert, dass nunmehr auch sämtliche anderen Mobilitätsdienstleistungen, insbesondere Car-/BikeSharing, E-Roller und Taxi, von den Mitarbeitern je nach Bedarf frei gewählt werden können. Damit ist die Erwartung verbunden, dass auch klassische MIV-Nutzer sich mittel- bis langfristig

für die im Vergleich zum MIV deutlich umweltfreundlicheren Verkehrsformen aufgrund der günstigen betrieblichen Rahmenbedingungen öffnen. Hiervon wird letztendlich auch der ÖPNV profitieren.

Die IT-seitige Weiterentwicklung der movA-App und die Realisierung der engen technologischen Verbindung der Hintergrundsysteme der movA- und naveo-App werden in der gemeinsam mit der regio IT im Jahr 2019 gegründeten Better Mobility GmbH untergebracht. Diese Gesellschaft bietet die technische Lösung auch außerhalb der StädteRegion Aachen insbesondere anderen Verkehrsbetrieben zur Nutzung an. Insgesamt kommt die Technologie der Better Mobility neben Aachen in Düsseldorf, Ravensburg und Coesfeld zum Einsatz. In Coesfeld hat das „Bürgerlabor Mobiles Münsterland“ den Mobilitätspreis NRW 2023 gewonnen. Mit der kommittl-App hat die die Better Mobility einen wichtigen Teil zum Gesamterfolg dieses Projektes beigetragen. Weniger unmittelbar am Endkunden, aber letztendlich auch ein wichtiger Schritt für die Better Mobility ist der Gewinn der Ausschreibung für die „Multimodale Datendrehscheibe NRW“ des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg. Insgesamt ist festzustellen, dass der Markt für den Vertrieb der Technologie enger wird. Dies liegt unter anderem daran, dass Hersteller klassischer ÖPNV-Ticket-Apps im Bereich MaaS (Mobility as a Service) deutlich nachentwickeln und ihren Bestandskunden ihre Lösungen zu sehr günstigen Preisen anbieten, um die Kundenbeziehung nicht zu verlieren. Dennoch geht die ASEAG in allen Kundensegmenten dieser digitalen Lösung – Endkunde, Firmenkunde für Mitarbeitende und Firmenkunden als Betreiber einer Mobilitätsplattform – von einer zunehmenden Nachfrage aus, da hier viele Regionen in Deutschland noch ganz am Anfang stehen. Ob und inwieweit auch hier die zunehmend engeren wirtschaftlichen Spielräume der potenziellen Kundengruppen die Digitalisierung des ÖPNV aufhalten oder ob es im Sog des Deutschlandtickets eine Verstärkung des Trends zur Digitalisierung gibt und eher alte Vertriebswege reduziert oder aufgegeben werden, ist noch vollkommen offen. Zumindest in NRW zeichnen sich jedoch Tendenzen ab, die eher darauf hindeuten, in die digitale Zukunft zu

investieren und stattdessen gewohnte Verhaltensweisen aufzugeben. So wird beispielsweise im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr noch im ersten Halbjahr 2024 ein Grundsatzbeschluss zur mittelfristigen Abschaffung des Bargeldes auf den Fahrzeugen (insbesondere Busse) erwartet. Eine Entwicklung, die die ASEAG gerne mitgehen möchte, weshalb bereits alle Vorbereitungen getroffen wurden, um im Jahr 2024 mit dem bargeldlosen Bezahlen auf den Fahrzeugen zu starten. 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 umweltpolitischen Fragestellungen angesehen. Wie in der Vergangenheit auch, verfolgt die ASEAG insgesamt das Ziel, sich als kommunales Verkehrsunternehmen und als zuverlässigen Dienstleister für Stadt und StädteRegion Aachen zu positionieren und diese Position zu einem umfassenden Mobilitätsdienstleister auszubauen. Dabei gilt es für die ASEAG, sich im Spannungsfeld zwischen wirtschaftlichen Anforderungen und angebotsorientierten Zielen zu bewähren und das Vertrauen, das die politischen Vertreter mit der Direktvergabe der Leistung der ASEAG entgegenbringen, weiterhin zu bestätigen.

Die nach der Pandemie wieder steigende Inanspruchnahme der ÖPNV-Leistungen wird sich nach Einschätzung der ASEAG auch im Jahr 2024 fortsetzen, auch wenn die in letzter Zeit stark zurückgegangene Zuverlässigkeit der Leistungserbringung, insbesondere durch fehlendes Personal im gesamten ÖPNV-System – nicht nur bei der ASEAG –, ein erhebliches Risiko darstellt, welches diesen Trend brechen könnte. In die Wirtschaftsplanung sind diese Aspekte prinzipiell eingeflossen. Welche Effekte sich letztendlich einstellen werden, ist auch aufgrund der zurzeit noch anhaltenden großen Veränderungen und Unsicherheiten, die durch das Deutschlandticket ausgelöst wurden, derzeit nicht abzuschätzen. Aktuell geht die ASEAG davon aus, dass jedweder Mindererlös durch die Förderung des Deutschlandtickets ausgeglichen wird, sodass hieraus kurzfristig keine negativen wirtschaftlichen Effekte erwartet werden.

## IV. Chancen- und Risikobericht

Die ASEAG bewegt sich mit ihren Geschäftsfeldern in einem zunehmend dynamischen Marktumfeld. Hiermit sind stets Chancen und Risiken verbunden, die frühzeitig identifiziert, analysiert, bewertet und dokumentiert werden müssen. Durch das Risikomanagement der ASEAG wird dies gewährleistet, sodass Maßnahmen zur Steuerung und Minimierung der Risiken ergriffen werden können. Im Risikomanagement wird zwischen externen Marktrisiken, operativen Betriebsrisiken und finanzwirtschaftlichen Risiken differenziert.

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

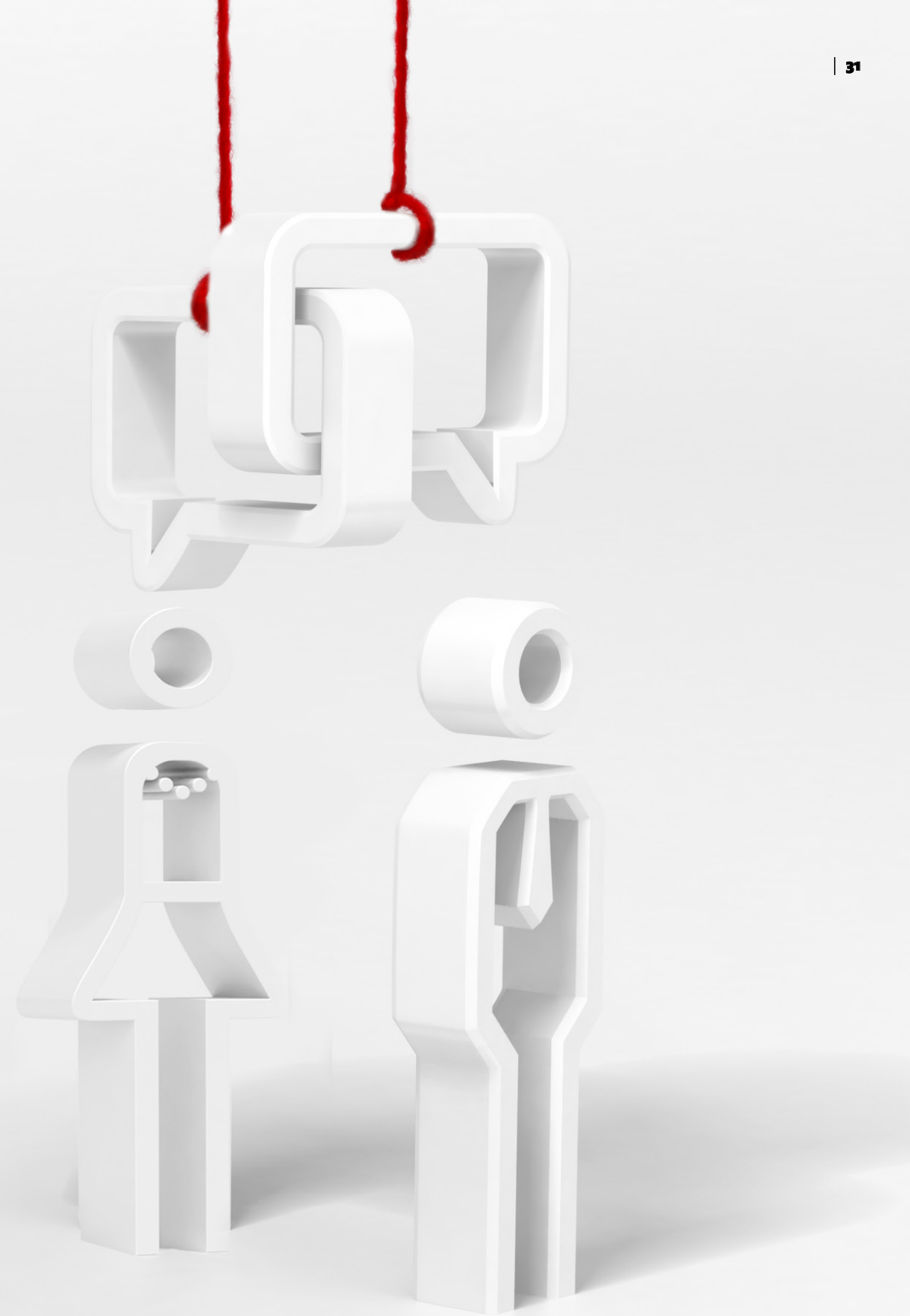
Darüber hinaus fungieren die interne Revision und der Abschlussprüfer bei der Jahresabschlussprüfung als unabhängige Kontrollinstanzen. Zum 1. Januar 2010 ist eine konzernweite Unternehmensverfassung in Kraft getreten, die im Geschäftsjahr 2022 umfassend überarbeitet wurde. Diese sieht unter anderem Regelungen zum Wettbewerbsrecht, zur Antikorruption, zur Vermeidung von Interessenkonflikten, zum Datenschutz und zur Umsetzung der Verfassung vor. Wie in den Vorjahren wurden auch im Geschäftsjahr 2023 in allen Unternehmensbereichen regelmäßig systematische und vollständige Risikoerhebungen vorgenommen. Im Rahmen der halbjährlichen Aktualisierung beziehungsweise Über-



prüfung wurden alle wesentlichen Risiken identifiziert, analysiert, bewertet und dokumentiert, und zwar nach ihrer potenziellen Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit.

Während der Corona-Pandemie war als neues Risiko das Risiko einer Pandemie hinzugekommen. Obwohl das Ereignis „Corona-Pandemie“ länger als ursprünglich erwartet anhielt, zielt das im Risikomanagement abgebildete Risiko nicht auf die Wiederholung eines solchen Ereignisses in den nächsten Jahren ab. Die Eintrittswahrscheinlichkeit einer erneuten Pandemie in den kommenden Jahren nach der inzwischen als beendet erklärten Corona-Pandemie wird als gering eingestuft. Dennoch zeigte sich während der Corona-Pandemie, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen erheblich sind, auch wenn diese im Wesentlichen durch staatliche Zuschüsse aufgefangen wurden. Mit dem Deutschlandticket wurden im Geschäftsjahr 2023 die Zuschüsse, die die Folgen der Pandemie auffangen sollten, durch Zuschüsse ersetzt, die die wirtschaftlichen Auswirkungen des neuen Ticketangebots kompensieren. Bestand zum Jahresanfang 2024 noch erhebliche Unsicherheit, ob es auch im Jahr 2024 zu einem entsprechenden Ausgleich kommen wird, darf dies nun für das Geschäftsjahr 2024 als gesichert angenommen werden. Für die Folgejahre bleibt die Finanzierungsunsicherheit jedoch weiterhin bestehen. Nachfrageseitig hat sich der ÖPNV-Markt gerade im städtischen Raum sicherlich schneller als allgemein erwartet wieder erholt. Bereits vor dem Start des Deutschlandtickets konnte die ASEAG in vielen Produktsegmenten bereits das Vor-Corona-Niveau wieder erreichen. Das Deutschlandticket hat sicher auch seinen Teil dazu beigetragen, den Aufschwung voranzutreiben. Fahrzeugauslastungen signifikant über dem Niveau von 2019 sind jedoch nicht zu erkennen. Die seitens der Politik angestrebte Verkehrswende hin zu mehr umweltfreundlicher Mobilität – wozu auch der ÖPNV zählt – kann also fortgesetzt werden. Bremsend wirken sich Personalknappheit und zunehmende Finanzierungsschwierigkeiten aus. Mittel- bis langfristig wird davon ausgegangen, dass in städtischen Räumen der Trend hin zum ÖPNV wieder einsetzen wird – je urbaner, des-

to stärker. 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 weiterhin eine große Chance für sich als Mobilitätsdienstleister, zumal dieser Aufwärtstrend durch den aktuell politisch bestehenden Willen zur Fortführung des Deutschlandtickets massiv unterstützt wird. Dabei bringt das Deutschlandticket weiterhin erhebliche Chancen und Risiken mit sich. Auf der einen Seite wird die Nachfrage aufgrund des niedrigen Preises gefördert. Andererseits wird im erheblichen Umfang die Zahlungsbereitschaft der Kunden für den ÖPNV nicht abgeschöpft. Hinzu kommt, dass es vielen Verkehrsunternehmen – auch der ASEAG – aktuell schwerfällt, die planerisch angebotene Leistung auch tatsächlich im Betrieb zur Verfügung zu stellen. Dies könnte zur Unzufriedenheit der Kunden führen, die dann für längere Zeit dem System ÖPNV verloren gehen. Aus Sicht der ASEAG bestehen zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Geschäftsberichts weiterhin erhebliche Zweifel, ob die Finanzierung der Ertragsausfälle nachhaltig gesichert ist. Die politische Diskussion zur weiteren Finanzierung hat nach Auffassung der ASEAG offenbart, dass insbesondere der Bund kein Interesse an einer langfristigen Finanzierung hat, sondern in seinen Mitteln eine Anschubfinanzierung sieht. Ohne eine nachhaltige Beteiligung des Bundes dürfte eine dauerhafte Finanzierung jedoch kaum möglich sein. Die Gespräche im Jahr 2023 unter anderem zum Semesterticket und auch die ersten Tendenzen im Schülerbereich für das Schuljahr 2024/2025 zeigen, dass sich die Preissensibilität verschiebt und Zahlungsbereitschaften der Kunden vor dem Hintergrund der staatlichen Subventionierung des Deutschlandtickets abnehmen. Sollte die Finanzierung des Deutschlandtickets durch Bund und Land nicht nachhaltig gesichert werden können, wird der Weg zurück zu einer höheren Nutzerfinanzierung nach Einschätzung der ASEAG extrem schwierig. Statt Leistungsausweitungen könnten dann Leistungsminderungen wegen fehlender Finanzierbarkeit die Folge sein.



Aktuelle Zinsprognosen sind in die mittelfristige Wirtschaftsplanung eingeflossen. Dabei wird aufgrund der aktuellen Zinsentwicklung davon ausgegangen, dass die Zinseffekte auf die Pensionsrückstellungen gegenüber den vorherigen Jahren deutlich rückläufig sein werden. Bei den Bewertungen wurde weiterhin 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. Auch wenn wieder steigende Zinsen den Aufwand für die Zuführung zu den Pensionsrückstellungen in der Gewinn- und Verlust-Rechnung reduzieren, so führen sie gleichzeitig dazu, dass die fälligen Rentenzahlungen die Liquidität der ASEAG zukünftig belasten, da über den Ergebnisabführungsvertrag mit der E.V.A. nicht im gleichen Umfang Liquidität zufließt. Dies gilt es bei zukünftigen Finanzierungen zu berücksichtigen. 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 zu zahlende Altersvorsorge in der

Höhe dadurch beeinflusst wird. Zum Bilanzstichtag waren 241 Mitarbeitende 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 seit längerem 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 Omnibusunternehmen e.V. (NWO) ist nunmehr die Gewerkschaft ver.di. Diese ist im Vergleich zum bisherigen Tarifvertragspartner „Christliche Gewerkschaft GÖD“ im Rahmen von Tarifverhandlungen sicher als durchsetzungsstärker einzustufen. Den Tarifabschluss für das Jahr 2024 bewertet der NWO mit über 14 % Personalkostensteigerung. Damit liegt der Abschluss prozentual über dem im kommunalen Tarifvertrag TV-N NW. Hinzu kommt im Bereich der Tarifverträge, dass im Geschäftsjahr 2021 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 gestellt hat. Auch wenn hier aktuell keine neuen Forderungen an die ASEAG he-

rangetragen wurden, so ist das Fortbestehen der ESBUS mit ihren derzeitigen Regelungen bis 2027 nicht als gesichert anzusehen. Die aktuellen Schwierigkeiten aller Verkehrsunternehmen bei der Personalbeschaffung lassen das Risiko überdurchschnittlicher Lohnsteigerungen auch weiterhin als hoch erscheinen. In der Wirtschaftsplanung wurde dieser Sachverhalt durch einen überdurchschnittlichen Kostenanstieg beim Einkauf der Subunternehmerleistung prinzipiell berücksichtigt. Das in den Vorjahren bereits mehrfach dargelegte Risiko einer Korrektur des Beteiligungswertes an der Aachener Parkhaus GmbH (APAG) ist letztendlich eingetreten. Mit dem Jahresabschluss 2023 erfolgte eine Korrektur des Beteiligungswertes um 5,0 Mio. EUR. Weiterhin hohe Instandhaltungsaufwendungen stellen jedoch auch in den kommenden Jahren eine Herausforderung dar, da sie den Beteiligungswert unter Druck setzen. Zur Stabilisierung des Unternehmenswertes wurden im Rahmen der Wirtschaftsplanung für 2024 und Folgejahre. Steigerungen der Kurzparkertarife und Maßnahmen zur Steigerung des Eigenkapitals und damit der Eigenfinanzierungskraft der APAG berücksichtigt. Insgesamt gilt es, das Bewertungsrisiko der Beteiligung weiterhin 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 und des Bundes und auf die Co-Finanzierung durch die Aufgabenträger als Besteller der Verkehrsleistungen – im Jahr 2023 erhielt die ASEAG einen Förderbescheid für insgesamt 90 Busse bis zum Jahr 2026. Aber auch die bei Subunternehmern eingesetzten Fahrzeuge stehen unter Beobachtung. So greifen die Subunternehmer inzwischen zwar überwiegend ebenfalls auf Euro-VI-Fahrzeuge zurück, aber auch hier sind zunehmend Meinungen zu vernehmen, dass auch diese Fahrzeuge CO<sub>2</sub>-neutral betrieben werden sollen. Aufgrund der in der Regel anzutreffenden technologischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bei den Subunternehmern stellt dies trotz erster gemeinsamer Projekte 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 Zuschusssituation für die Beförderung von Schwerbehinderten scheint derzeit auf niedrigem Niveau stabil. Die Zuschusssituation beim Mobil-Ticket hat sich gegenüber den Vorjahren aufgrund der Stabilisierung der Verkaufszahlen ebenfalls gefestigt. Die Zuschüsse je Ticket sind aufgrund der politischen Komponente dieses Tickets (i. W. Empfänger von staatlichen Leistungen) preislich nur schwer zu entwickeln. Sie sind im Wesentlichen als zu gering anzusehen. Hinzu kommt, dass diese Mittel nun auch für die Subventionierung des Deutschlandtickets Sozial eingesetzt werden. Sollte es hier zu einer weitestgehenden Substitution des lokalen Mobil-Ti-



ckets durch das Deutschlandticket Sozial kommen, wird sich die Unterdeckung in diesem Tarifsegment verstärken.

Zu guter Letzt führt das Deutschlandticket zu einer generellen Subventionierung des ÖPNV durch Bundes- und Landesmittel, die bei Entfall aufgrund ihres Gesamtvolumens durch kommunale Mittel der Aufgabenträger nicht kompensiert werden kann. Tarifpolitische Maßnahmen, die auf die Bedürfnisse in der Region abzielen, sind dadurch kaum noch realisierbar. Die bisher fehlende nachhaltige gesetzliche Verankerung vieler Ausgleichszahlungen hat zur Folge, dass die Mittel gegebenenfalls jährlich erneut im Rahmen der Haushaltsplanungen von Bund und Land eingestellt werden müssen, wodurch das mit den Tarifprodukten einhergehende Leistungsversprechen der Verkehrsunternehmen gegebenenfalls kurzfristig zurückgenommen werden muss.

Die weitere Entwicklung der ÖPNV-Finanzierung gilt es daher kritisch zu beobachten. Schon heute ist festzuhalten, dass die Abhängigkeit der ASEAG als kommunales Verkehrsunternehmen von Entscheidungen im Bund und im Land erheblich zugenommen hat.

Einnahmenseitig besteht grundsätzlich das Risiko, dass sich das Kundenverhalten ändert und beispielsweise Kunden mit einer netzweit gültigen Fahrkarte mehr als

bisher das vorhandene Leistungsangebot anderer Verkehrsunternehmen im AVV nutzen. Dieses Risiko wird durch die Thematik Deutschlandticket mit seinen weiterhin nicht abschließend geklärten Regeln zur Einnahmenaufteilung nochmals deutlich verstärkt. Hinzu kommt, dass die ASEAG faktisch keinen Einfluss auf ein zukünftiges Verfahren zur Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets hat. Dies ist signifikant anders als in dem bisherigen Einnahmenaufteilungsprozess, der durch den AVV-Verbundtarif und lokale Beschlüssen dominiert wird. Für den Zeitraum einer Finanzierung der Mindererlöse aus dem Deutschlandticket durch Bund und Land, in dem nicht die eigentlichen Einnahmen aus Verkäufen an Kunden relevant sind, sondern eine Soll-Betrachtung auf Basis einer fiktiven Fortschreibung des Geschäftsjahres 2019, entfaltet das Risiko keine Wirkung. Sollte dieses Verfahren enden, ist das Risiko erheblich. Die Unsicherheit bei der Einnahmenaufteilung führt dazu, dass im AVV-Raum voraussichtlich von der sonst im fünfjährigen Turnus üblichen Verkehrserhebung abgesehen wird.

Weiterhin besteht ein wesentliches Risiko durch eine zunehmende Anzahl leistungsgeminderter Mitarbeitende beziehungsweise hohe Krankenstände. Die fehlende Verfügbarkeit für den Einsatz im Fahrdienst verschärft die Problematik des Fachkräftemangels zusätzlich.

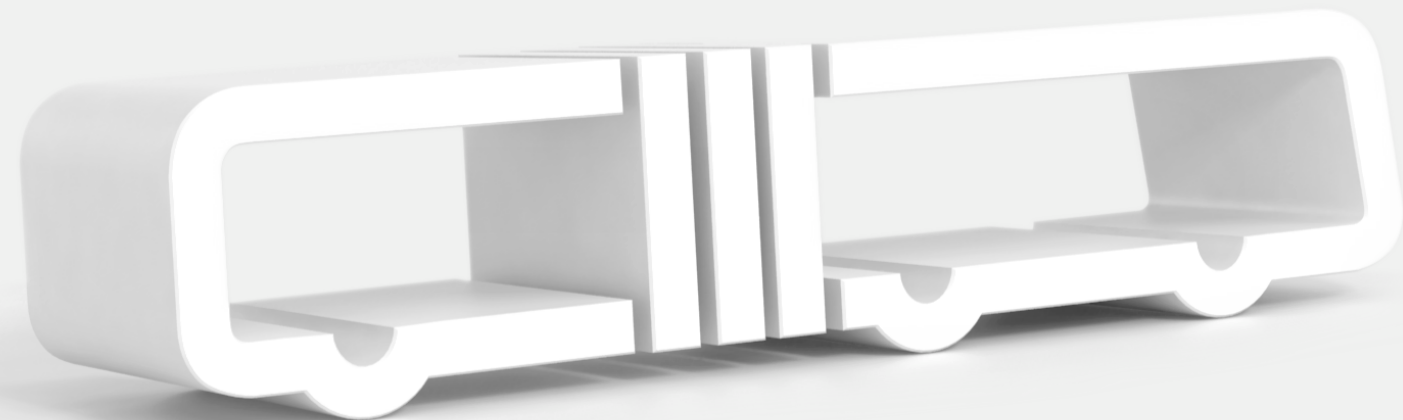
Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind keine operativen Risiken bekannt, die zu einer Gefährdung einzelner Betriebsbereiche oder des gesamten Unternehmens führen könnten. Nach Überprüfung der Risikosituation kommen wir zu dem Ergebnis, dass wir ausreichend versichert sind und genügend bilanzielle Vorsorge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

Aufgrund der Betrauung bis 2027 durch die Stadt Aachen beziehungsweise 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 Sicherstellung der Refinanzierung des ÖPNV einzuleiten. Vor diesem Hintergrund hatte sich die E.V.A. im Jahr 2016 mit der Stadt Aachen auf ein Finanzierungskonzept für die nächsten Jahre verständigt. Dieses wurde im Geschäftsjahr 2023 einvernehmlich für beendet erklärt, da sich die wirtschaftliche Situation der E.V.A. wieder deutlich verbessert hat. 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 hat ab 2022 für Maßnahmen des Jahres 2023 begonnen. Auch wenn aktuell aufgrund der Sperrung der A544 und angespannter Haushaltslagen bei den Gebietskörperschaften keine weiteren wesentlichen Beschlüsse zur Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen zum Angebotsausbau getroffen wurden, so wird mittelfristig doch ein weiterer Angebotsausbau erwartet, da das Thema Verkehrswende immer noch eine hohe politische Bedeutung hat.

Insgesamt wird gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan mit einem negativen Planergebnis für 2024 vor Verlustübernahme von 43,2 Mio. EUR gerechnet. Vor dem Hintergrund angespannter Haushaltslagen ist dies sicher kritisch zu sehen. Jedoch führt die hohe Inflation der Jahre 2022 und 2023 dazu, dass ein Verlustniveau von über 40 Mio. EUR die neue Realität sein dürfte, sofern nicht wie in den Vorjahren außerplanmäßige Sondereffekte zur Verbesserung beitragen.

Aachen, den 14. März 2024  
Der Vorstand  
Michael Carmincke

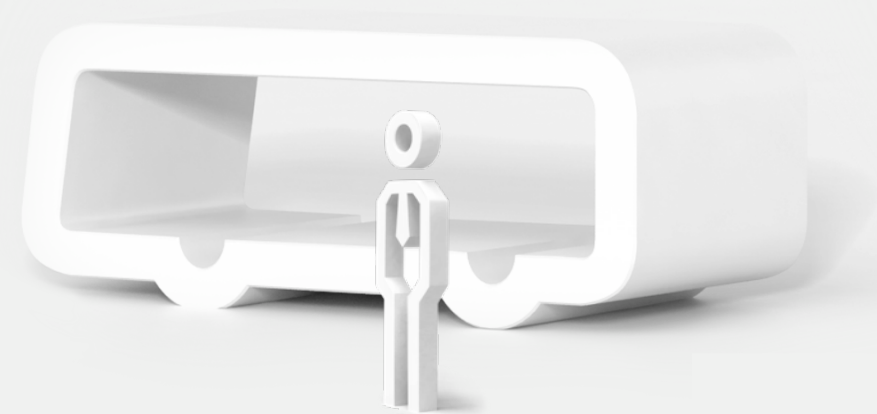


# Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern

Zum 31. Dezember 2023 beschäftigte die ASEAG 579 Mitarbeitende. Die Anzahl der Mitarbeitenden erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um sechs. Den 59 Neueintritten standen 53 Austritte gegenüber. Auch im Jahr 2023 wurden regelmäßig Fahrerschulungen durchgeführt. In allen Bereichen fördert die ASEAG ihre

Mitarbeitenden und bietet Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen an.

„ASEAG & Du – Fit für 2027“ – so nennt sich das Projekt der ASEAG, das Ende des Kalenderjahrs 2022 seine „Fahrt“ aufgenommen hat und im Jahr 2023 ein Konzept zu Themen wie zum Beispiel Mitarbeiterbefragung, betriebliches Gesundheitsmanagement, Rahmenbedingungen und Kommunikation erarbeitete. Regelmäßig tagen der Leitungskreis und das Kernteam, um sich mit den fünf Teilprojekten „Führung & Du“, „Fahrgast & Du“, „Gesundheit & Du“, „Fahrdienst & Du“ und „Zusammenarbeit & Du“ abzustimmen und zuvor getroffene Entscheidungen zu zum Beispiel Workshops, Gesundheitsmaßnahmen etc. umzusetzen.



## Mitarbeitende gesamt

	2023	2022	2021	2020	2019
Vollzeitkräfte	494	486	486	490	480
Teilzeitkräfte	73	74	68	69	68
Auszubildende	12	13	19	18	18
<b>Mitarbeitende gesamt</b>	<b>579</b>	573	573	577	566
ESBUS	151	148	159	146	146

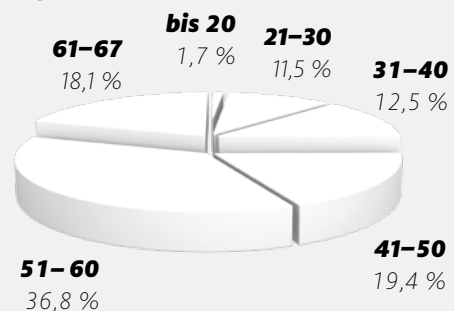
Stand 31.12.2023



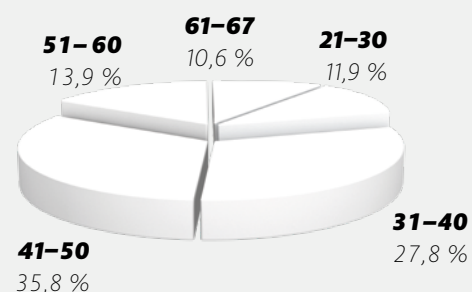
## Altersstruktur 2023

in Lebensjahren

### ASEAG



### ESBUS



Stand 31.12.2023

Insgesamt hat die ASEAG 13 Auszubildende und einen dualen Studenten 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 2023 konnte die ASEAG drei Ausbildungsplätze im Rahmen einer dreieinhalbjährigen Berufsausbildung als Kraftfahrzeugmechatroniker, Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik, und zwei 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 oder sogar erweitert.

bildung als Kraftfahrzeugmechatroniker, Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik, und zwei 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 oder sogar erweitert.

## Auszubildende

### Gesamt



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

Stand 31.12.2023

## Mitarbeitende nach Bereichen 2023 (nur ASEAG)

### Gesamt



- 14 Betrieb und Ausbildung
- 55 Busse und Werkstätten
- 403 Fahrdienstmanagement
- 16 Mobilität und Qualität
- 53 Finanzen und Vertrieb
- 38 Sonstige

Stand 31.12.2023



# Tochtergesellschaften



## Better Mobility GmbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG mit 49,5 %

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

Umsatzerlöse 1.486.603 EUR / 24 Mitarbeitende



## Aachener Parkhaus GmbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG mit 100 %

Geschäftszweck: Bewirtschaftung von Parkflächen

Umsatzerlöse 15.416.428 EUR / 52 Mitarbeitende

## Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG mit 100 %

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



## Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG mit 100 %

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

Umsatzerlöse 7.999.261 EUR / 151 Mitarbeitende



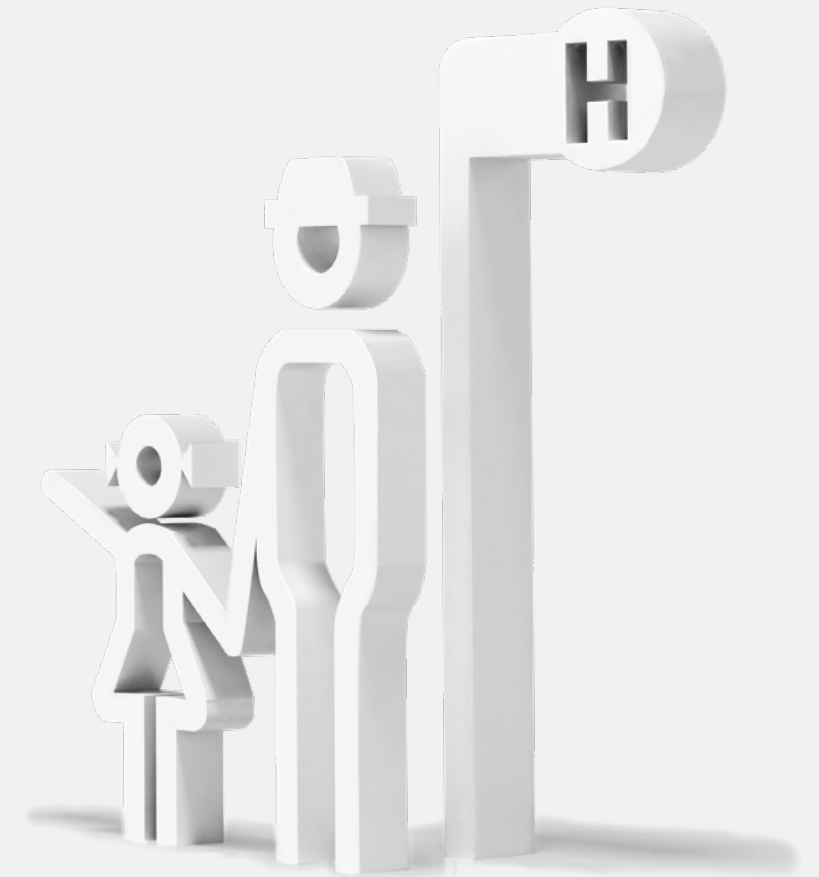
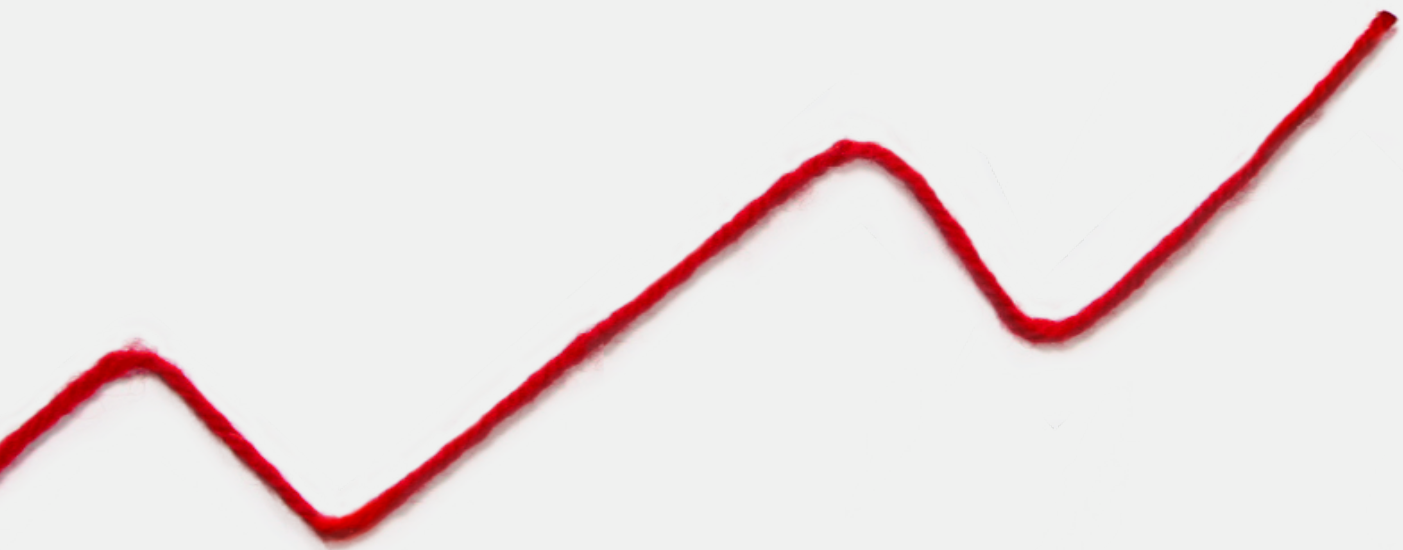
## ASEAG Reisen GmbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG mit 100 %

Geschäftszweck: Durchführung von Fahrten, Veranstaltungen und Reisen aller betrieblicher Art für ihre mittelbar und unmittelbar beteiligten Gesellschafter

Umsatzerlöse 23.499 EUR / keine eigenen Mitarbeitenden am Bilanzstichtag

# ***Jahresabschluss***





# Bilanz

Zum 31. Dezember 2023

## Aktiva

	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
		€	T€
<b>A. Anlagevermögen</b>	(1)		
<i>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</i>			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte		364.615,00	407
2. Geleistete Anzahlungen		183.956,97	173
		548.571,97	580
<i>II. Sachanlagen</i>			
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		2.684.010,81	2.842
2. Fahrzeuge für Personenverkehr		23.799.610,00	28.813
3. Technische Anlagen und Maschinen		1.201.043,00	1.432
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		5.514.004,00	815
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		4.794.058,04	8.348
		37.992.725,85	42.250
<i>III. Finanzanlagen</i>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		35.580.423,81	35.581
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		8.460.000,00	8.600
3. Beteiligungen		378.916,68	314
4. Sonstige Ausleihungen		202.083,10	216
		44.621.423,59	44.711
		<b>83.162.721,41</b>	<b>87.541</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
<i>I. Vorräte</i>			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		755.288,74	684
<i>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</i>	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		6.374.018,71	22.950
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		37.290.803,48	41.417
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		277.860,84	175
4. Sonstige Vermögensgegenstände		1.939.953,72	2.311
		45.882.636,75	66.853
<i>III. Wertpapiere</i>	(3)		
1. Sonstige Wertpapiere		30.000.000,00	10.000
<i>IV. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</i>		11.108.694,28	10.573
		<b>87.746.619,77</b>	<b>88.110</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>0,00</b>	<b>0</b>
		<b>170.909.341,18</b>	<b>175.651</b>

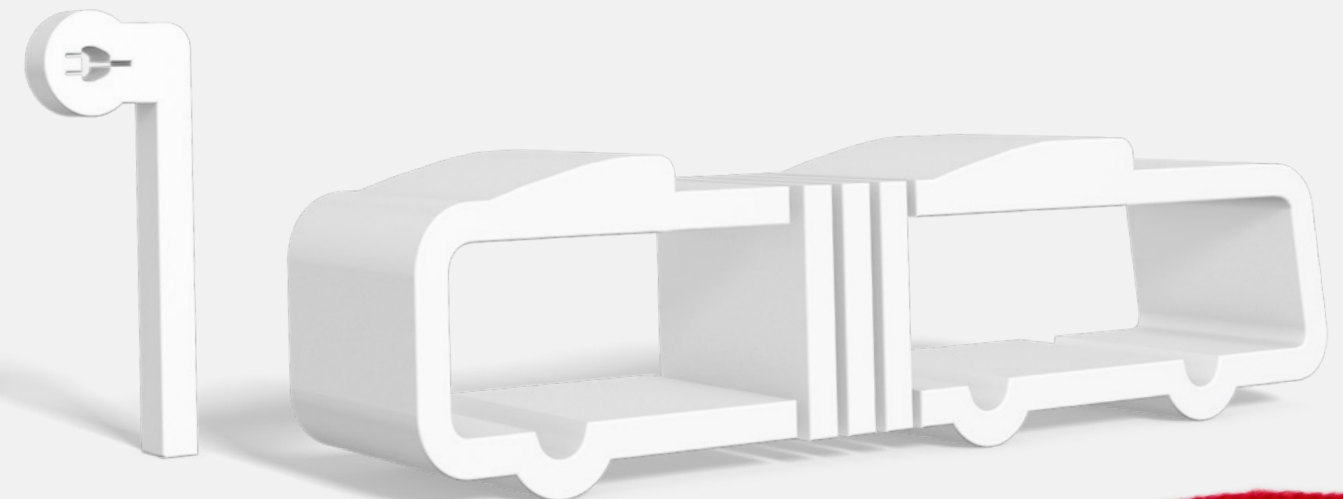
## Passiva

	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
		€	T€
<b>A. Eigenkapital</b>	(4)		
<i>I. Gezeichnetes Kapital</i>		6.021.120,00	6.021
<i>II. Kapitalrücklage</i>		3.311.281,49	3.311
		<b>9.332.401,49</b>	<b>9.332</b>
<b>B. Zuschüsse</b>	(5)	9.245.645,46	3.990
<b>C. Rückstellungen</b>	(6)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		133.797.615,85	133.908
2. Steuerrückstellungen		0,00	3
3. Sonstige Rückstellungen		5.740.483,44	5.898
		<b>139.538.099,29</b>	<b>139.809</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>	(7)		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		1.380.972,50	7.959
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		1.790.764,08	2.594
3. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis		42.679,35	0
4. Sonstige Verbindlichkeiten		4.531.486,05	8.440
		<b>7.745.901,98</b>	<b>18.993</b>
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>5.047.292,96</b>	<b>3.527</b>
		<b>170.909.341,18</b>	<b>175.651</b>

## Gewinn-und-Verlust-Rechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

	Anhang	2023	2022
		€	T€
1. Umsatzerlöse	(8)	71.577.121,36	60.339
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		8.262,80	14
3. Sonstige betriebliche Erträge	(9)	17.794.410,49	18.686
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		7.175.923,70	8.006
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		57.284.563,37	51.700
		64.460.487,07	59.706
5. Personalaufwand	(10)		
a) Löhne und Gehälter		26.859.169,08	25.535
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		9.253.798,09	7.265
		36.112.967,17	32.800
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(11)	4.790.827,02	4.872
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	12.004.222,80	10.672
<b>Betriebsergebnis</b>		<b>-27.988.709,41</b>	<b>-29.011</b>
8. Erträge aus Beteiligungen		6.795,10	7
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	(13)	172.987,33	52
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(14)	108.455,47	112
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(15)	581.272,21	48
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des UV	(16)	5.000.000,00	0
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme	(17)	2.015,71	27
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(18)	1.565.231,36	4.235
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>-33.686.446,37</b>	<b>-33.054</b>
15. Sonstige Steuern	(19)	82.121,00	82
16. Erträge aus Verlustübernahme		33.768.567,37	33.136
<b>Jahresüberschuss / Bilanzgewinn</b>		<b>0,00</b>	<b>0</b>



## Anhang für das Geschäftsjahr 2023

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 Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gegliedert.

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

## Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten erfasst und planmäßig linear über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer von 3 Jahren abgeschrieben.

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

Bei den planmäßigen Abschreibungen werden grundsätzlich die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern zugrunde gelegt. Die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern betragen bei Gebäuden und Bauten auf fremden Grundstücken 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 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 Erleichterungsvor-

schrift des § 253 (2) Satz 2 HGB ein durchschnittlicher Marktzins aus den vergangenen 10 Jahren von 1,82 %, 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 7 Jahren (1,74 %) beträgt 1.586 TEUR.

Im Jahr 2016 wurde beschlossen, dass Neueinstellungen bei der ASEAG ab dem 01.01.2016 ihre Zusage auf eine betriebliche Altersversorgung beziehungsweise die daraus resultierenden Leistungen zukünftig direkt von der Tochtergesellschaft AKREKA erhalten. Dazu wurde ein entsprechender Leistungsplan mit der AKREKA erstellt, der die Grundlage für die spätere Versorgung darstellt. Die Bewertung erfolgt bei der AKREKA nach § 4 d EstG. Die darüber hinaus bestehende mittelbare Pensionsverpflichtung gemäß § 28 Abs. (2) EGHGB beträgt zum Bilanzstichtag 3.278 TEUR.

Für die Jubiläumsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens vorgenommen. Dabei wurden ein Zinssatz von 1,74 % 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.

2023

## Entwicklung des Anlagevermögens

### Anschaffungs-/Herstellungskosten

	01.01.2023	Zugang Umbuchung = U	Abgang	Investitions- förderung	31.12.2023
	€	€	€	€	€
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte	2.888.502,34	106.594,53 81.180,00 U	0,00		<b>3.076.276,87</b>
2. Geleistete Anzahlungen	172.933,65	140.716,97 -129.693,65 U	0,00		<b>183.956,97</b>
	3.061.435,99	198.797,85	0,00	0,00	<b>3.260.233,84</b>
<b>II. Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	11.563.585,15	18.495,75 0,00 U	138.375,53		<b>11.443.705,37</b>
2. Fahrzeuge für Personenverkehr	58.671.129,33	1.060.426,50 0,00 U	1.160.520,80	2.399.184,04	<b>56.171.850,99</b>
3. Technische Anlagen und Maschinen	3.423.551,18	1.934,50 0,00 U	0,00	0,00	<b>3.425.485,68</b>
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	13.244.372,44	2.002.088,69 6.451.611,73 U	18.350,91	3.128.649,64	<b>18.551.072,31</b>
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8.347.941,15	2.849.214,97 -6.403.098,08 U	0,00		<b>4.794.058,04</b>
	95.250.579,25	5.980.674,06	1.317.247,24	5.527.833,68	<b>94.386.172,39</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	41.580.423,81	5.000.000,00			<b>46.580.423,81</b>
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	8.600.000,00	0,00	140.000,00		<b>8.460.000,00</b>
3. Beteiligungen	314.216,68	64.700,00	0,00		<b>378.916,68</b>
4. Sonstige Ausleihungen	215.799,88	24.113,59	37.830,37		<b>202.083,10</b>
	50.710.440,37	5.088.813,59	177.830,37	0,00	<b>55.621.423,59</b>
	149.022.455,61	11.268.285,50	1.495.077,61	5.527.833,68	<b>153.267.829,82</b>

### Abschreibungen

	01.01.2023	Zugang	Abgang	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023
	€	€	€	€	€	€
	2.481.035,34	230.626,53	0,00	<b>2.711.661,87</b>	407.467,00	<b>364.615,00</b>
	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>	172.933,65	<b>183.956,97</b>
	2.481.035,34	230.626,53	0,00	<b>2.711.661,87</b>	580.400,65	<b>548.571,97</b>
	8.721.860,34	176.209,75	138.375,53	<b>8.759.694,56</b>	2.841.724,81	<b>2.684.010,81</b>
	29.857.526,33	3.525.370,46	1.010.655,80	<b>32.372.240,99</b>	28.813.603,00	<b>23.799.610,00</b>
	1.991.766,18	232.676,50	0,00	<b>2.224.442,68</b>	1.431.785,00	<b>1.201.043,00</b>
	12.429.475,44	625.943,78	18.350,91	<b>13.037.068,31</b>	814.897,00	<b>5.514.004,00</b>
	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>	8.347.941,15	<b>4.794.058,04</b>
	53.000.628,29	4.560.200,49	1.167.382,24	<b>56.393.446,54</b>	42.249.950,96	<b>37.992.725,85</b>
	6.000.000,00	5.000.000,00		<b>11.000.000,00</b>	35.580.423,81	<b>35.580.423,81</b>
	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>	8.600.000,00	<b>8.460.000,00</b>
	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>	314.216,68	<b>378.916,68</b>
	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>	215.799,88	<b>202.083,10</b>
	6.000.000,00	5.000.000,00	0,00	<b>11.000.000,00</b>	44.710.440,37	<b>44.621.423,59</b>
	61.481.663,63	9.790.827,02	1.167.382,24	<b>70.105.108,41</b>	87.540.791,98	<b>83.162.721,41</b>



## Erläuterungen zur Bilanz

### (1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel dargestellt.

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen betreffen Darlehen an APAG mit 4.160 TEUR (Vorjahr: 4.300 TEUR) und an E.V.A. mit 4.300 TEUR (Vorjahr: 4.300 TEUR).

#### Anteile an verbundenen Unternehmen:

	Eigenkapital 31.12.2023 T€	Anteil am Kapital	Jahresergebnis 2023 T€
Aachener Parkhaus GmbH, Aachen	8.887	100 %	1.221 <sup>4</sup>
ASEAG Reisen GmbH, Aachen	223	100 %	0 <sup>1</sup>
ESBUS Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH, Eschweiler	26	100 %	0 <sup>2</sup>
Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen	2.124	100 %	0 <sup>4</sup>

1) nach Verlustausgleich 2) nach Gewinnabführung 3) Thesaurierung des Gewinns 4) Eigenkapital inklusive Deckungsrücklage

#### Anteile an Beteiligungsunternehmen:

	Eigenkapital 31.12.2023 T€	Anteil am Kapital	Jahresergebnis 2023 T€
gewoge Aachen AG, Aachen	57.511	0,20 %	4.892 <sup>1</sup>
GWG Wohnungsbaugesellschaft für die StädteRegion mbH, Aachen	22.595	0,61 %	101 <sup>1</sup>
beka GmbH, Köln	1.175	0,91 %	33 <sup>1</sup>
Better Mobility GmbH, Aachen	196	49,50 %	-111

1) Angaben per 31.12.2022

### (2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten Forderungen gegenüber der Stadt Aachen in Höhe von 1.165 TEUR (Vorjahr: 16.305 TEUR). Hierin sind größtenteils Forderungen für das Deutschlandticket enthalten. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten sonstige Forderungen gegen die Gesellschafterin E.V.A. in Höhe von 34.202 TEUR

(Vorjahr: 41.417 TEUR) und resultieren hauptsächlich mit 33.769 TEUR (Vorjahr: 33.136 TEUR) aus dem Verlustausgleichsanspruch und mit 423 TEUR (Vorjahr: 6.401 TEUR) aus dem Cash-Pooling. Bei den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich um einen Rahmenkreditvertrag (Volumen 300 TEUR), der von der Better Mobility GmbH mit 275 TEUR (175 TEUR im Jahr 2022) in Anspruch genommen wurde. Der Rahmenkredit wurde im

Berichtsjahr von 175 TEUR auf 300 TEUR erhöht. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind im Wesentlichen Forderungen aus einer Sondervereinbarung mit dem Kunden Evobus in Höhe von 490 TEUR (Vorjahr: 1.195 TEUR) sowie Forderungen aus dem Dieselswap in Höhe von 426 TEUR enthalten. Darüber hinaus bestehen Steuerforderungen in Höhe von 87 TEUR (Vorjahr: 97 TEUR). Bis auf eine Sicherheitsleistung für das Mietobjekt Kunden-Center in Höhe von 30 TEUR bestehen wie im Vorjahr keine weiteren Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände mit Restlaufzeiten von mehr als einem Jahr.

### (3) Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die im August 2022 getätigte Termingeldanlage von 10.000 TEUR bei der NordLB wurde im Februar 2023 (Verzinsung 0,68 %) fällig. Die ASEAG zeichnete im August 2023 eine Termingeldanlage gegenüber der NordLB in Höhe von 20.000 TEUR mit einer Verzinsung von 3,60 %, die im November 2023 fällig war. Darüber hinaus wurden im Dezember 2023 gegenüber der NordLB eine Termingeldanlage über 20.000 TEUR (3,80 %) und eine Termingeldanlage über 10.000 TEUR (3,80 %) getätigt. Beide Anlagen sind im Februar 2024 fällig.

### (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.

### (7) Verbindlichkeiten

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

Restlaufzeiten	bis 1 Jahr T€	größer 1 Jahr T€	davon größer 5 Jahre T€	Summe 31.12.2023 T€	Summe 31.12.2022 T€
<b>D. Verbindlichkeiten</b>					
1. aus Lieferungen und Leistungen	1.381	0	0	<b>1.381</b>	7.959
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	1.791	0	0	<b>1.791</b>	2.587
3. gegenüber verbundenen Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis	43	0	0	<b>43</b>	0
4. Sonstige Verbindlichkeiten	4.531	0	0	<b>4.531</b>	8.440
– davon aus Steuern	265	0	0	<b>265</b>	280
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	147	0	0	<b>147</b>	8
	7.746	0	0	<b>7.746</b>	18.986

### (5) Zuschüsse

In den Zuschüssen in Höhe von 9.246 TEUR (Vorjahr: 3.990 TEUR) sind im Wesentlichen Zuschüsse für die Anschaffung von E-Bussen und zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Höhe von 8.764 TEUR (Vorjahr: 3.634 TEUR) sowie Zuschüsse für das Elektronische Fahrgeld Management und die Digitalisierung des Bordnetzes in Höhe von 285 TEUR (Vorjahr: 141 TEUR) enthalten. Darüber hinaus enthält die Position einen Zuschuss für den E-Tarif der MovA-App in Höhe von 144 TEUR.

### (6) Rückstellungen

Die gutachterlich ermittelten Pensionsrückstellungen reduzierten sich im Berichtsjahr um 5.583 TEUR auf 135.383 TEUR (Vorjahr: 140.966 TEUR). In den sonstigen Rückstellungen sind darüber hinaus im Wesentlichen Risiken aus Personalverpflichtungen (2.587 TEUR, Vorjahr: 2.720 TEUR) und unterlassenen Instandhaltungen (268 TEUR, Vorjahr: 110 TEUR) enthalten. Für offenstehende Rechnungen wurde eine Rückstellung von 734 TEUR (Vorjahr: 458 TEUR) angesetzt. Für die Jahresabschlusskosten wurde eine Rückstellung von 129 TEUR (Vorjahr: 136 TEUR) gebildet. Nach derzeitigen Informationen besteht für die ASEAG das Risiko, aus einem im Berichtsjahr erhaltenen Zuschuss von 2.631 TEUR ungefähr 50 % an die Subunternehmer weiterleiten zu müssen. Zu diesem Zweck wurde eine Rückstellung in Höhe von 1.300 TEUR gebildet.



Die Vorjahresverbindlichkeiten gliedern sich wie folgt:

Restlaufzeiten	bis	größer	davon größer	Summe	Summe
	1 Jahr	1 Jahr	5 Jahre	31.12.2022	31.12.2021
	T€	T€	T€	T€	T€
<b>D. Verbindlichkeiten</b>					
1. aus Lieferungen und Leistungen	7.959	0	0	<b>7.959</b>	17.978
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	2.594	0	0	<b>2.594</b>	3.144
3. Sonstige Verbindlichkeiten	8.440	0	0	<b>8.440</b>	5.414
– davon aus Steuern	280	0	0	<b>280</b>	288
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	8	0	0	<b>8</b>	2
	18.993	0	0	<b>18.993</b>	26.536

#### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Am Bilanzstichtag bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen im Wesentlichen aus Verträgen über Fahrzeuganmietungen. Die Verpflichtungen für Fahrzeuganmietungen bestehen in Höhe von 44.754 TEUR p. a., davon 1.647 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen.

Die entsprechenden Verträge laufen in der Regel 1 bis 5 Jahre. Die ASEAG ist zur Leistung von Zuwendungen an ihre Unterstützungseinrichtung AKREKA zur Vermeidung einer Unterdotierung der Deckungsrücklage verpflichtet. Für das Jahr 2023 betrug diese Zuwendung 326 TEUR, sodass keine Unterdeckung besteht.

## Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

### (8) Umsatzerlöse

	2023	2022	+/-	
	T€	T€	T€	
Verkehrseinnahmen	<b>55.418</b>	46.641	8.777	18,8 %
Zuschüsse	<b>8.429</b>	8.152	277	3,4 %
Aperiodische Erlöse	<b>1.049</b>	-124	1.173	946,0 %
Sonstige Erlöse	<b>6.681</b>	5.670	1.011	17,8 %
	<b>71.577</b>	60.339	11.238	18,6 %

### (9) Sonstige betriebliche Erträge

Hier wird ein Ertragszuschuss der Stadt Aachen in Höhe von 10.000 TEUR ausgewiesen. Dieser Zuschuss wird insbesondere gewährt wegen der unklaren Finanzierung des Deutschlandtickets, des unklaren Finanzierungsrahmens der fortzusetzenden Mobilitätswende, des zu er-

wartenden erhöhten Personal- und Sachaufwands sowie der zu erwartenden Hochpreisentwicklung bei den Strom- und Dieselpreisen. Im Vorjahr war in dieser Position noch eine Billigkeitsleistung zum Ausgleich der Schäden im öffentlichen Personennahverkehr durch die Corona-Pandemie von 12.000 TEUR ausgewiesen. Des

Weiteren werden unter anderem Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 1.278 TEUR (Vorjahr: 4.019 TEUR), sonstige periodenfremde und aperiodische Erträge in Höhe von 1.563 TEUR (Vorjahr: 98 TEUR) sowie Zuschüsse in Höhe von 3.572 TEUR (Vorjahr: 185 TEUR) ausgewiesen. Die Steigerung der periodenfremden Erträge ist im Wesentlichen auf die Abrechnung der AVV-Umlagen für Vorjahre (1.209 TEUR) zurückzuführen. Die Erhöhung der Zuschüsse erfolgte hauptsächlich wegen der Auszahlung der ÖPNV-Pauschale von 3.501 TEUR.

### (10) Personalaufwand

Die Löhne und Gehälter erhöhten sich auf 26.859 TEUR (Vorjahr: 25.535 TEUR). Die Erhöhung ist im Wesentlichen begründet mit höheren Einmalzahlungen von 1.518 TEUR (Vorjahr: 135 TEUR) wegen der Zahlung der Inflationsausgleichsprämie an das Personal. Im Berichtsjahr sind Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 3.636 TEUR (Vorjahr: 1.998 TEUR) angefallen. Die Steigerung ist auf die erhöhten Zuführungen zu Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.165 TEUR (Vorjahr: 1.599 TEUR) zurückzuführen.

Im Jahresmittel waren folgende Mitarbeitende beschäftigt:

	2023	2022	+/-
Mitarbeitende (Vollzeit)	<b>483</b>	483	0
Mitarbeitende (Teilzeit)	<b>73</b>	71	2
Mitarbeitende (gesamt)	<b>556</b>	554	2
Auszubildende	<b>11</b>	13	2
Aushilfen	<b>14</b>	14	0

### (11) Abschreibungen

Die Abschreibungen reduzierten sich um 81 TEUR auf 4.791 TEUR. Außerplanmäßige Abschreibungen fielen wie im Vorjahr im Berichtsjahr nicht an.

### (12) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Hierin sind mit 3.302 TEUR (Vorjahr: 3.131 TEUR) Ver-

waltungskosten der E.V.A. und mit 1.475 TEUR (Vorjahr: 1.330 TEUR) Kosten für Versicherungen enthalten. Des Weiteren weist die Position Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 988 TEUR (Vorjahr: 559 TEUR) aus.

### (13) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Diese betreffen mit 173 TEUR die ESBUS (Vorjahr: 52 TEUR). Der Jahresüberschuss der APAG in Höhe von 1.221 TEUR (Vorjahr: 755 TEUR) wurde in der Gesellschaft thesauriert.

### (14) Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Davon betreffen 94 TEUR (Vorjahr: 97 TEUR) Erträge von verbundenen Unternehmen.

### (15) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Hierin sind Zinserträge von Dritten mit 581 TEUR (Vorjahr: 48 TEUR) enthalten. Durch das im Berichtsjahr gestiegene Zinsniveau und die Anlage von Fest- und Termingeldern sind die Zinserträge im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen.

### (16) Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

Hierin enthalten ist eine außerplanmäßige Abschreibung auf Finanzanlagen in Höhe von 5.000 TEUR aufgrund einer Unternehmensbewertung der APAG.

### (17) Aufwendungen aus Verlustübernahme

Diese betreffen mit 2 TEUR (Vorjahr: 27 TEUR) die ASEAG Reisen GmbH, Aachen, (ASEAG-Reisen).

### (18) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsaufwendungen enthalten im Wesentlichen den Zinseffekt bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 1.550 TEUR (Vorjahr: 44.210 TEUR).

### (19) Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern resultieren im Wesentlichen mit 52 TEUR (Vorjahr: 55 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 288,4 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	18,4	288,4

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

Ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene erhielten im Berichtsjahr 358,8 TEUR; davon aus Pensionszahlungen 344,8 TEUR und aus sonstigen Nebenleistungen 14,0 TEUR. Für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.579,3 TEUR.

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

#### Mitglieder des Aufsichtsrates

Mitglieder des Aufsichtsrates	Gesamtbezüge in TEUR
Dr. Michael Ritzau, Vorsitzender	5,0
Jochen Emonds, 1. stellv. Vorsitzender	3,9
Leo Buse, 2. stellv. Vorsitzender	4,0
Gaby Breuer	3,0
Patrick Haas	2,9
Kasim Ordu	2,5
Elisabeth Paul	2,9
Stefan Roebrocks	2,9
Sibylle Keupen	2,9
Heike Wolf (seit 15.06.)	2,7
Sascha Vogel	3,0
Susanne Lo Cicero-Marenberg	2,9

**38,6**

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 August 2022 und im Oktober 2022 jeweils 3 Swap-Geschäfte, also insgesamt 6, abgeschlossen. Die Laufzeiten dieser Swaps sind bis Ende 2023 (2 Swaps), Ende 2024 (2 Swaps) und Ende 2025 (2 Swaps) festgelegt. Im April 2023 wurde ein weiteres Swap-Geschäft abgeschlossen, dessen Laufzeit bis Ende 2024 festgelegt ist. Der Nominalbetrag der laufenden Swap-Geschäfte wird mit 12.326.092 EUR zur Dieselpreisabsicherung der antizipierten Grundgeschäfte eingesetzt und als entsprechende Bewertungseinheit gebildet. Über einen Zeitraum von 3 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 31.12.2023 waren drei der in den Vorjahren abgeschlossenen Swap-Geschäfte fällig. Insgesamt er-

hielt die ASEAG im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von 345.064 EUR aus der Dieselpreisabsicherung.

Der beizulegende negative Zeitwert der verbliebenen Swap-Geschäfte beträgt zum Bilanzstichtag 802.499 EUR nach bankeneigenen, proprietären Bewertungsmodellen der Commerzbank AG, Frankfurt. Aufgrund der gebildeten Bewertungseinheiten der Swaps mit den antizipierten Dieselbezügen 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	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPX2090	1.200	1.101		31.12.2023
2	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPAM180	1.200	1.843		31.12.2023
3	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPAO649	1.320	1.945		31.12.2023
4	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPAM182	960	1.362	-199,6	31.12.2024
5	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPAO650	1.200	1.661	-209,2	31.12.2024
6	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPAY392	1.200	1.460	-11,7	31.12.2024
7	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPAM183	960	1.300	-170,5	31.12.2025
8	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPAO651	1.200	1.624	-211,5	31.12.2025
<b>Summe</b>					<b>12.326</b>	<b>-802,5</b>	

## Nachtragsbericht

Das Jahr 2023 war durch den Wechsel auf das Deutschlandticket geprägt. Auch wenn im Bereich der ASEAG bisher keine signifikanten Nachfragesteigerungen explizit auf das Deutschlandticket zurückführbar sind, so ist das politische Statement für den ÖPNV als Instrument zur Bekämpfung des Klimawandels positiv zu bewerten. Die weiterhin unsichere nachhaltige Finanzierung des Tickets wird seitens der ASEAG als sehr bedenklich eingeschätzt. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Preis des Deutschlandtickets der neue Benchmark für die Tarifierung von ÖPNV-Tickets ist. Die Preiswahrnehmung seitens der Kunden wird nachhaltig gestört, wodurch eine Rückkehr zum alten Tarifsystem zunehmend unwahrscheinlicher erscheint. Durch die vielschichtige Finanzierungsstruktur des ÖPNV in Deutschland und im AVV liegen die Risiken aus der bisher nicht nachhaltig durch Bund und Land sichergestellten Gegenfinanzierung der mit dem Deutschlandticket verbundenen Tarifabsenkung in letzter Konsequenz bei den Aufgabenträgern. Der Entfall der coronabedingten Einschränkungen im Jahr 2023 und das Deutschlandticket haben den positiven Nachfragetrend gegenüber der Corona-Zeit weiter beschleunigt. Im Ergebnis sieht die ASEAG mit ihren Zählsystemen im Jahr 2023 eine Kundennachfrage, die auf dem Niveau der Vor-Corona-Zeit liegt. Vergütungsseitig sieht sich die ASEAG mit hohen Forderungen der Gewerkschaften konfrontiert. Die Umsetzung des Tarifabschlusses für den öffentlichen

Dienst (TV-N NW) bedeutet eine durchschnittliche Erhöhung der Vergütung um knapp 12 %. Hierbei profitieren niedrige Entgeltgruppen mehr als höhere Entgeltgruppen. Weitere Forderungen im Manteltarifvertrag des TV-N NW betreffen die ASEAG aufgrund ihres Haustarifvertrags zwar nicht unmittelbar, aber nachgelagerte Abstrahlungseffekte können je nach letztendlichem Verhandlungsergebnis nicht ausgeschlossen werden. Eine abschließende Beurteilung der Auswirkungen der aktuellen Marktentwicklungen auf Ertrags- und Kostenseite auf die Vermögens-, die Finanz- und die Ertragslage der ASEAG ist noch nicht möglich. Planerische Vorsorge wurde für das Jahr 2024 durch eher konservative Planungsansätze, insbesondere erlösseitig, geschaffen, da hier zum Planungszeitpunkt die Richtlinie zum Mindererlösausgleich des Deutschlandtickets für 2024 noch nicht vorlag.

Ein weiteres Risiko für die Geschäftsentwicklung ergibt sich durch die zurzeit gesamtpolitisch angespannte Gesamtlage (Ukraine-Krise, Nahost-Konflikt, fehlendes Wirtschaftswachstum in Deutschland u. a.). Neben volatilen Energiepreisen, die beim Diesel überwiegend durch entsprechende Finanztransaktionen der ASEAG abgesichert sind, strahlt diese Krise in viele Bereiche des wirtschaftlichen Handelns von Unternehmen und Einzelpersonen ab und beeinflusst letztendlich auch deren Bereitschaft, für Mobilitätsangebote zu zahlen

## Organe der Gesellschaft

### Aufsichtsrat

Frau Gaby Breuer, Aachen  
 Herr Leo Buse, Aachen (2. stellv. Vorsitzender)  
 Herr Jochen Emonds, Stolberg (1. stellv. Vorsitzender)  
 Herr Patrick Haas, Stolberg  
 Frau Sibylle Keupen, Herzogenrath  
 Frau Susanne Lo Cicero-Marenberg, Würselen  
 Herr Norbert Langohr  
 Herr Kasim Ordu, Aachen  
 Frau Elisabeth Paul, Aachen  
 Frau Ye-One Rhie, Aachen  
 Herr Dr. Michael Ritzau, Aachen (Vorsitzender)  
 Herr Stefan Roebrocks, Aachen  
 Herr Sascha Vogel, Herzogenrath

Hausfrau  
 kfm. Angestellter  
 Diplom-Gymnasiallehrer  
 Bürgermeister  
 Oberbürgermeisterin  
 Technische Dezernentin  
 Amtsleiter StädteRegion Aachen  
 Busfahrer ASEAG  
 Designerin  
 Bundestagsabgeordnete  
 Geschäftsführer  
 Betriebsratsvorsitzender ASEAG  
 freigestellter Betriebsrat ASEAG

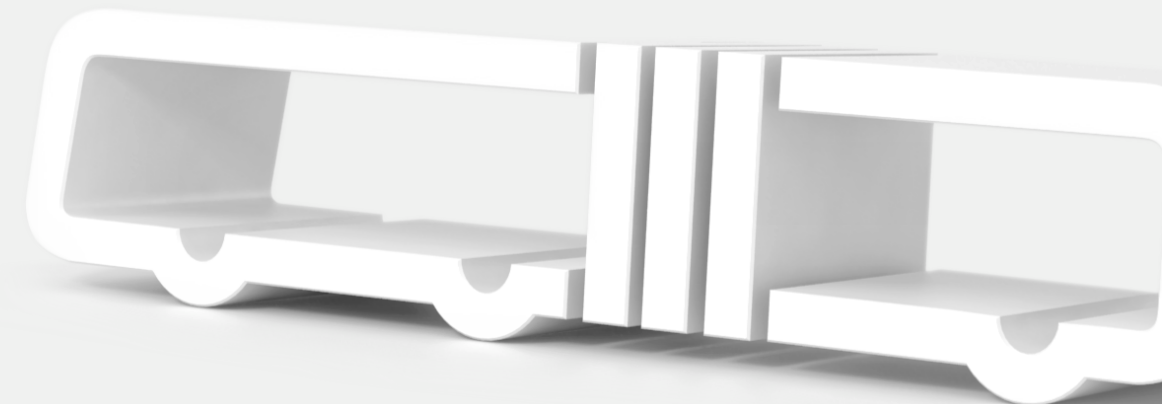
### ab dem 15.06.2023:

Frau Gaby Breuer, Aachen  
 Herr Leo Buse, Aachen (2. stellv. Vorsitzender)  
 Herr Jochen Emonds, Stolberg (1. stellv. Vorsitzender)  
 Herr Patrick Haas, Stolberg  
 Frau Sibylle Keupen, Herzogenrath  
 Frau Susanne Lo Cicero-Marenberg, Würselen  
 Herr Kasim Ordu, Aachen  
 Frau Elisabeth Paul, Aachen  
 Herr Dr. Michael Ritzau, Aachen (Vorsitzender)  
 Herr Stefan Roebrocks, Aachen  
 Herr Sascha Vogel, Herzogenrath  
 Frau Dr. Heike Wolf, Aachen

Hausfrau  
 kfm. Angestellter  
 Diplom-Gymnasiallehrer  
 Bürgermeister  
 Oberbürgermeisterin  
 Technische Dezernentin  
 Busfahrer ASEAG  
 Designerin  
 Geschäftsführer  
 Betriebsratsvorsitzender ASEAG  
 freigestellter Betriebsrat ASEAG  
 Diplom-Chemikerin

### Vorstand

Michael Carmincke, Vorstand der ASEAG



## Jahresergebnis

Der Jahresverlust 2023 in Höhe von 33.768.567,37 EUR wurde aufgrund des Ergebnisabführungsvertrags von der E.V.A. übernommen. Das Geschäftsjahr schließt daher ausgeglichen ab.

Aachen, den 14. März 2024

Der Vorstand

Michael Carmincke

### Wiedergabe des Bestätigungsvermerks

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft, Aachen, für den als **Anlagen 1 bis 3** beigefügten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 sowie den in **Anlage 4** wiedergegebenen Lagebericht folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

## „Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft

### Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 bis zum 31. Dezember 2023 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 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 und der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote),
- Entgeltbericht nach § 21 Entgelttransparenzgesetz.

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 oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

### Verantwortung des gesetzlichen Vertreters und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Der gesetzliche Vertreter ist verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner ist der gesetzliche Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die er in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt hat, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

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

Außerdem ist der gesetzliche 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 ist der gesetzliche Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die er als notwendig erachtet hat, 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives 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 dem gesetzlichen Vertreter angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von dem gesetzlichen Vertreter dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von dem gesetzlichen Vertreter 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 be-

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

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von dem gesetzlichen Vertreter dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von dem gesetzlichen Vertreter zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.“  
Duisburg, den 28. März 2024

PKF Fasselt  
Partnerschaft mbB  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Steuerberatungsgesellschaft  
Rechtsanwälte

Lickfett                      Pentschev  
Wirtschaftsprüferin        Wirtschaftsprüfer



## Bericht des Aufsichtsrates

Wir haben während des Berichtsjahres die Geschäftsführung der Gesellschaft aufgrund schriftlicher und mündlicher Berichterstattung des Vorstandes überwacht.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2023 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 2023 haben wir gebilligt. Er ist damit festgestellt.

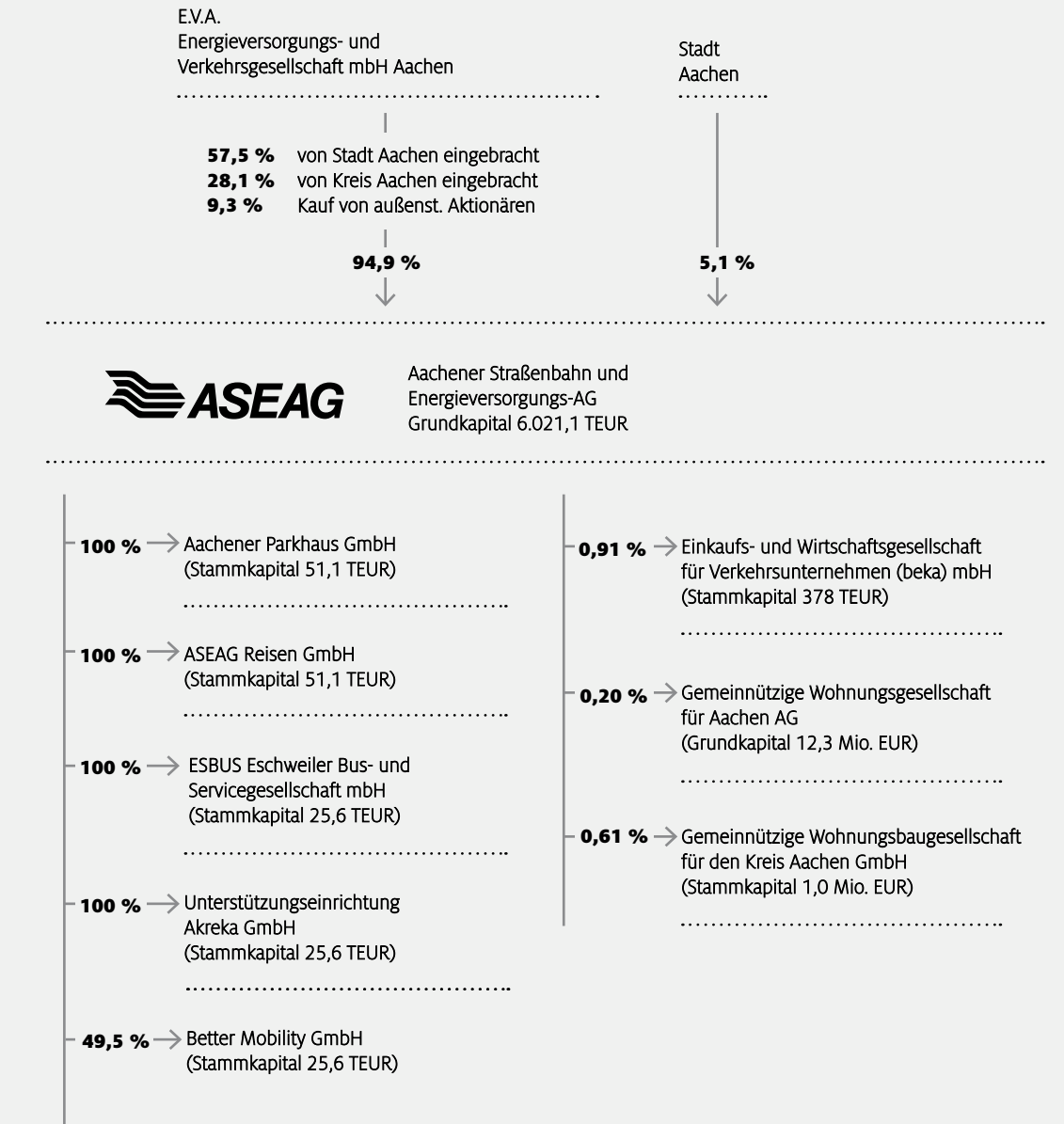
Aachen, den 18. April 2024

Der Aufsichtsrat

Dr. Michael Ritzau  
Vorsitzender



## Unternehmensstruktur und Beteiligungen



Stand 31.12.2023

### Finanzkalender 2024

- 18. April 2024 Aufsichtsratssitzung zur Feststellung des Jahresabschlusses
- 20. Juni 2024 Ordentliche Hauptversammlung





