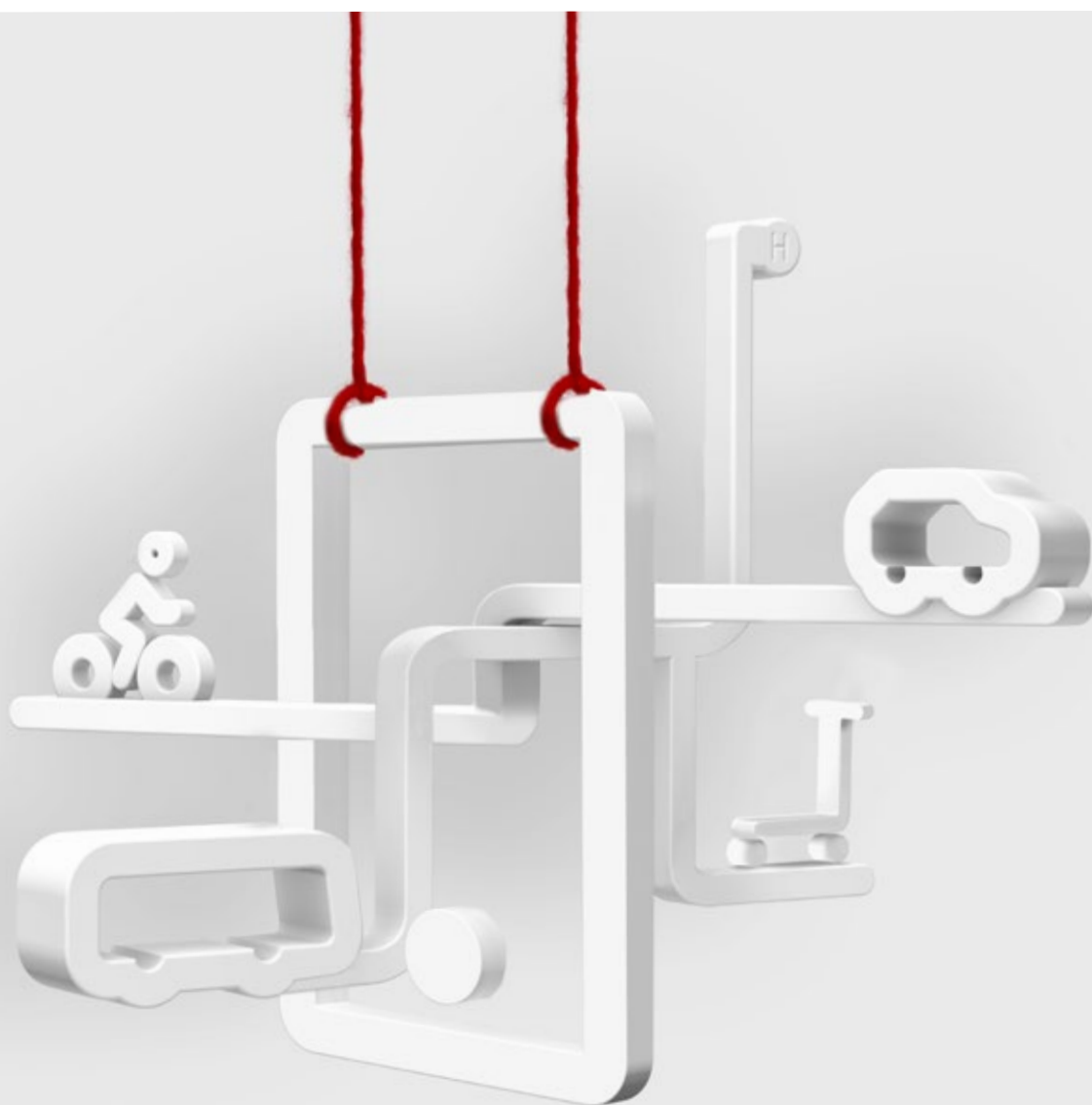


Geschäftsbericht **2022**





Geschäftsbericht 2022



Inhalt

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022	4
I. Grundlagen des Unternehmens	5
<i>Geschäftsmodell des Unternehmens</i>	5
<i>Forschung und Entwicklung</i>	6
II. Wirtschaftsbericht	9
<i>Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen</i>	9
<i>Geschäftsverlauf</i>	10
<i>Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren</i>	12
<i>Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289 a HGB zum Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst</i>	14
<i>Ertragslage</i>	14
<i>Finanzlage</i>	19
<i>Vermögenslage</i>	20
III. Prognosebericht	21
IV. Chancen- und Risikobericht	27
Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern	34
Tochtergesellschaften	36
Jahresabschluss	38
<i>Bilanz</i>	40
<i>Gewinn-und-Verlust-Rechnung</i>	42
<i>Anhang für das Geschäftsjahr 2022</i>	44
<i>Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze</i>	44
<i>Entwicklung des Anlagevermögens</i>	46
<i>Erläuterungen zur Bilanz</i>	48
<i>Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung</i>	50
<i>Nachtragsbericht</i>	53
<i>Organe der Gesellschaft</i>	53
<i>Jahresergebnis</i>	54
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	54
Bericht des Aufsichtsrates	58
Unternehmensstruktur und Beteiligungen	59
Finanzkalender 2023	59

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022



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 sowie
- 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. Diese 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 Bike-Sharing oder E-Roller und Taxi intelligent mit dem klassischen Busangebot zu verknüpfen. Auch Dienstleistungen des ruhenden Verkehrs sind dabei über die APAG einzubinden (z. B. Park-and-Ride-Ticket), sodass der Kunde ein durchgängiges Mobilitätserlebnis erfährt, und zwar unabhängig von dem Verkehrsmittel, für das er sich bei seiner jeweiligen Fahrt entschieden hat. Technologisch bildet die stetig zu erweiternde movA-App der ASEAG schon heute die Basis hierfür. Als eine große Plattform zur Fortentwicklung des ÖPNV in Stadt und StädteRegion Aachen hat die von den Aufgabenträgern gegründete „AG Innovation“ im Geschäftsjahr 2022 ihre 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 Vorstellung der zugehörigen Machbarkeitsstudie wird zu Beginn des Geschäftsjahres 2023 erwartet. Auf Basis dieser Studie sollen dann weitere politische Entscheidungen zum weiteren Vorgehen möglichst noch im Jahr 2023 fallen.

Mit der förmlichen Betrauung der ASEAG, die durch ihre Aufgabenträger Stadt und StädteRegion Aachen im April 2017 erfolgte, ist die Basis geschaffen worden, um den Anforderungen der EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO 1370/2007) und des ÖPNV-Gesetzes NRW bis zum Jahr 2027 gerecht zu werden. Für eine Folgebetrauung ab Dezember 2027 gilt es im Jahr 2023 die ersten Weichen zu stellen, zum Beispiel durch die Definition des anzustrebenden Zielnetzes.

Darüber hinaus bleibt ein Ziel der ASEAG, sich den ökonomischen und ökologischen Erfordernissen unserer Gesellschaft zu stellen und damit den spezifischen Ansprüchen der Bürger und Bürgerinnen der StädteRegion Aachen an einen nutzerorientierten ÖPNV gerecht zu

werden. Dies stellt vor dem Hintergrund des sehr dynamischen politischen Umfeldes innerhalb Deutschlands (z. B. Entwicklungen rund um das Deutschland-Ticket, Diskussion zum Klimawandel), aber auch der geopolitischen Lage (z. B. Ukraine-Krieg, gestörte Lieferketten) eine große Herausforderung dar. 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 – werden notwendig sein, um den in den ÖPNV gesetzten Erwartungen auch nur annähernd gerecht werden zu können.

Forschung und Entwicklung

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

Erlebniswelt Mobilität Aachen

Seit Mai 2018 ist die ASEAG Mitglied bei der Initiative Erlebniswelt Mobilität Aachen (EMA). Die Federführung der Initiative haben die Wirtschaftsförderung der Stadt Aachen und e.Go übernommen. Mit Partnern aus Wirtschaft, Forschung und Kommunen werden gemeinsam Lösungen für die Mobilität der Zukunft entwickelt und implementiert. Die Akteure bilden zusammen ein urbanes Innovationsnetzwerk.

Dabei sind vernetzte Technologien, wie beispielsweise das automatisierte Fahren, intermodale Reiseplanung, Digitalisierung, innovative Geschäftsmodelle, flexible Prozesse und eine sozioökologische Integration, die Grundpfeiler für nachhaltige, intelligente und lebenswerte Städte.

Die ASEAG ist in mehreren Teilprojekten der EMA aktiv, wie Smart City Infrastructure, Living Lab Mobility on Demand, Business Model Innovations- und Verkehrsmanagement 4.0.

Coronabedingt fanden 2022 keine Aktionen der Erlebniswelt Mobilität Aachen statt.

Urban Air Mobility Initiative

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

Die ASEAG hat sich mit einem Letter of Intent an der Initiative beteiligt, um innovative Mobilität in Aachen und der StädteRegion Aachen zu unterstützen und zu begleiten.

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

NetLiner Aachen-Laurensberg und Roetgen

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

- Nachhaltige Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes im Projektgebiet durch flexiblen und innovativen On-Demand-Verkehr
 - Zubringerfunktion des NetLiners mit Sicherung des Anschlusses an das bestehende Liniennetz (Starke Achsen)
 - Implementierung eines innovativen und intelligenten Mobility-as-a-Servicee-(MaaS-)Angebots mit Verknüpfung zu anderen Mobilitätsangeboten über die movA-App
 - Direktere, umstiegsfreie und schnellere Verbindungen im Nahbereich
 - Gleichmäßig hohe Erschließungsqualität im gesamten Bedienegebiet
 - Hohe Flexibilität und genaue Abstimmung zwischen ÖPNV und Arbeitszeiten am Campus Melaten/ Uniklinik
 - Ressourcenschonung durch kleinere Fahrzeuge, die an den Bedarf angepasst werden
 - Integration des Taxigewerbes in das On-Demand-System ermöglicht den Einsatz unterschiedlicher Fahrzeugkonzepte je nach Auslastung des Systems
- Anhand dieser beiden Projekte soll NetLiner als fester Bestandteil des ÖPNV-Angebotes etabliert werden, sodass dieser wesentlich zur Sicherstellung eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrsangebotes beiträgt.

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. Ziel ist es, bis Ende 2023 die Auskunftqualität durch die Einbindung weiterer Datenquellen für eine umfangreichere Fahrgastinformation und dadurch für eine flexiblere Mobilität zu verbessern. Dabei ermöglichen die Bereitstellung von Auslastungsinformationen der Busse in Echtzeit sowie die Anzeige der Standorte und Auslastungen von APAG-Parkhäusern eine optimale Planung der Reise. Über die geplante Anbindung an das DELFI-Landessystem werden Auslastungsdaten zur Verfügung gestellt, um die digitalisierte und vernetzte Mobilität lan-

desweit zu unterstützen. Des Weiteren wird movA durch eine barrierearme Bedienbarkeit, unter anderem mithilfe der Implementierung einer Screenreader-Funktion, für weitere Nutzergruppen zugänglich und einfacher nutzbar. Bereits niedrigschwellige Verbesserungen, wie die Anpassung von Farben, Kontrasten und Schriftgrößen, sorgen für eine optimierte Lesbarkeit und Bedienbarkeit der App. Detailliertere Navigationsfunktionen und die Möglichkeit einer Fahrtbegleitung optimieren die Erlebbarkeit für Nutzerinnen und Nutzer der App und ermöglichen den nahtlosen Ablauf der individuellen Reiseketten.

Elektronisches Fahrgeld-Management (EFM)

Die ASEAG setzt alle Anforderungen zum EFM als größtes Verkehrsunternehmen im AVV konsequent um. Verzögerungen waren im Jahr 2022 hauptsächlich in der Liefersituation der Hersteller und durch offene Umsetzungen bei den Nachbarunternehmen begründet.

Als erstes Verkehrsunternehmen in Deutschland hat die ASEAG in allen Vordergrundsystemen den deutschen PKM-Standard (Produkt- und Kontrollmodule) umgesetzt. Hierbei erfolgt die Tarifpflege zentral durch den AVV, und die bereitgestellten Produkt- und Kontrollmodule werden nach dem Test unverändert in die Verkaufssysteme eingespielt.

Die Vergabe zum bargeldlosen und kontaktlosen Bezahlen in Bussen ist nach einer EU-weiten Ausschreibung erfolgt. Der Paymentprovider bietet unter anderem ein Zahlverfahren GLV (garantiertes Lastschriftverfahren mit Zahlungsgarantie) an, wodurch die Verkaufsvorgänge noch weiter beschleunigt werden können.

Pünktlich zum Verkaufsstart des 9-Euro-Tickets zum 01.06.2022 wurde die neue App naveo bereitgestellt. Die Infrastruktur des deutschlandweit tätigen Paymentproviders war leider dem Kundenansturm nicht gewachsen, was zu landesweiten Problemen beim Bezahlen geführt hatte.

Die ersten neuen Ticketautomaten wurden aufgestellt. Erfreulicherweise haben die Kunden die Möglichkeiten, mit verschiedenen Bank- und Kreditkarten zu zahlen, schnell

angenommen. Die restlichen Ticketautomaten werden im ersten Quartal 2023 in Betrieb genommen.

Der VDV-ETS, verantwortlich für den Standard „((e)Ticket Deutschland“, hat mit MOTICS einen neuen Sicherheitsstandard für Barcode-Tickets auf Smartphones entwickelt. Die ASEAG hat als zweites Unternehmen in Deutschland diesen Standard auf seinen Kontrollgeräten für das länderübergreifende Projekt easyConnect in Betrieb genommen. Dieses ist insofern wichtig, als die Bundesregierung diesen Standard für das Deutschland-Ticket als Sicherheitsanforderung gegen Fälschungen vorsehen will.

Die Vorbereitungen für den Start des Deutschland-Tickets sind seit Ende 2022 in vollem Gange. Hierzu wird die ASEAG das Deutschland-Ticket auf Chipkarte und in den Apps movA und naveo anbieten. Aktuell können schon Bestellungen auf einer Micro-Site im Internet erfolgen. Als Betreiber des mandantenfähigen Hintergrundsystems im AVV unterstützt die ASEAG die Nachbarunternehmen bei der Umsetzung in den jeweiligen Abo-Mandanten. Die ASEAG könnte alle Teilprojekte im Jahr 2023 abschließen, ist hier aber auch abhängig von den zeitlichen Umsetzungen bei den restlichen AVV-Verkehrsunternehmen.

Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme

Im Projekt Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme wird die ASEAG ihre knapp 30 Jahre alte Funktechnik grundlegend erneuern und die Bordrechner entsprechend aufrüsten. Durch die Bordrechner besteht ein enger Zusammenhang zum Projekt Elektronisches Fahrgeld-Management (EFM)“. Darüber hinaus wird durch die neuen Techniken der gesamte Datenaustausch zwischen Fahrzeug und Leitstelle optimiert, was vielfältige

Möglichkeiten zugunsten des Kunden bietet (z. B. optimierte Ampelbeeinflussung zur Busbeschleunigung). Die im Rahmen des Vorhabens beauftragten Unternehmen Telent GmbH für das Los Funknetz und IVU Traffic Technologies AG für das Los Bordrechner haben im vergangenen Jahr ihre gelieferten Hard- und Software-Komponenten im Sinne einer Gesamtlösung weiter aufeinander abgestimmt und entwickelt.

Mit erfolgreichem Pilotbetrieb wurde ein weiterer wesentlicher Meilenstein im Projekt erreicht. Damit erfolgte Anfang des Jahres 2022 die Freigabe für den Roll-out der gesamten Fahrzeugflotte der ASEAG und ihrer Subunternehmer. Dabei wurden über 500 Fahrzeuge mit den neuen digitalen Funkgeräten der Firma Telent GmbH und den Bordrechnern der IVU Traffic Technologies AG ausgerüstet. Diese Umrüstphase wurde Ende November 2022 abgeschlossen.

Fertiggestellt wurde ebenfalls die nächste Ausbaustufe für ortsfeste digitale Infrastruktur. Für den von der Flutkatastrophe stark betroffenen Standort in Stolberg konnte im vergangenen Jahr ein adäquater Ersatzstandort gefunden werden. Somit sind alle zwölf geplanten Standorte vollständig ausgerüstet in Betrieb gegangen.

Unvorhersehbare Schwierigkeiten bei Zulieferung von Einzelkomponenten, technische Probleme aufseiten der gelieferten Komponenten sowohl bei der Hard- als auch bei der Software und nicht zuletzt die Corona-Pandemie erschwerten die Umsetzung des Vorhabens für alle Beteiligten. Diese Herausforderungen konnten jedoch unter hohem Einsatz, allerdings zulasten des Zeitplans, gemeinsam gelöst werden.

Alle Teilprojekte werden nach aktueller Planung im ersten Quartal 2023 beendet werden.

II. Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) hat in seiner Pressemitteilung zur wirtschaftlichen Lage in Deutschland am 13.01.2023 bekannt gegeben, dass das bereinigte Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2022 um 1,9 % gewachsen ist. Damit ist die deutsche Wirtschaft trotz Ukraine-Krieg, Lieferkettenengpässen und Energiepreiskrise gewachsen. Gründe für den positiven Verlauf sind Nachholeffekte nach der Corona-Pandemie sowie nachlassende Lieferengpässe. So hat der private Konsum mit einer Wachstumsrate von 4,6% stark expandiert. Reisen, Restaurantbesuche, große Kulturveranstaltungen, Feste und Messen waren wieder möglich. Die Inflationsrate betrug im Jahresdurchschnitt im Jahr 2022 7,9 %.

Der Arbeitsmarkt erweist sich nach wie vor widerstandsfähig. Die Arbeitskräfteknappheit wird allerdings zunehmend zur Wachstumsbremse. Die Zahl der gemeldeten offenen Stellen stieg im Jahr 2022 auf ein Höchstniveau. Insbesondere im Dienstleistungssektor suchen fast alle Branchen nach neuen Mitarbeitern.*

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen meldet in seiner Bekanntmachung vom 24.01.2023 eine verhalten positive ÖPNV-Bilanz nach Corona und 9-Euro-Ticket. Die anhaltende Corona-Pandemie, die Energiekrise und die stark steigende Inflation haben die Fahrgastzahlen deutlich nach unten gedrückt. Durch das 9-Euro-Ticket, das 2022 bundesweit für drei Monate galt, konnten allerdings zahlreiche Fahrgäste zurück- und neu hinzugewonnen werden.

* Quelle: www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/Wirtschaftliche-Lage/2023/20230113-die-wirtschaftliche-lage-in-deutschland-im-januar-2023

Geschäftsverlauf

Die Corona-Pandemie hat sich auch im Geschäftsjahr 2022 negativ auf die Umsätze und Fahrgastzahlen ausgewirkt. Die Auswirkungen haben sich zwar im Laufe des Geschäftsjahres 2022 deutlich abgeschwächt, aber das Niveau des Jahres 2019 konnte auch zum Jahresende insgesamt nicht erreicht werden. Dabei ist die Anzahl der Dauerkarteninhaber in etwa wieder auf dem Niveau der Zeit vor Corona angekommen, aber Kunden von der Einzelfahrt bis hin zur einzelnen Monatskarte sind noch zurückhaltend. Hieran hat auch das 9-Euro-Ticket in den Monaten Juni bis August nichts geändert. Das 9-Euro-Ticket hat eine große mediale Aufmerksamkeit auf den ÖPNV gelenkt – dies ist zu begrüßen. Im Hinblick auf Fahrgastzahlen hat das 9-Euro-Ticket aus Sicht der ASEAG jedoch nicht zu der nachhaltigen Sogwirkung geführt, wie sie sich gegebenenfalls in den großen Metropolen mit entsprechender Verkehrsinfrastruktur eingestellt hat. Die ASEAG konnte primär temporäre Zunahmen im touristischen Bereich erkennen. Zunahmen in den klassischen Zeitfenstern für Pendler waren kaum wahrnehmbar. Darüber hinaus deuten die Ergebnisse der automatischen Fahrgastzählensysteme darauf hin, dass nicht nur Gelegenheitskunden dem ÖPNV in der „Nach-Corona-Zeit“ noch verhalten gegenüberstehen und so einen Anstieg der Fahrgastzahlen auf das Vor-Corona-Niveau verhindern. Auch Stammkunden nutzen unter anderem durch veränderte Arbeitszeitmodelle ihr vorhandenes Ticket seltener. Insofern hat die ASEAG auch im Jahr 2022 ein sehr schwieriges Geschäftsjahr erlebt. Wirtschaftlich werden die Folgen der Pandemie auch im Geschäftsjahr 2022 durch den ÖPNV-Rettungsschirm von Bund und Land NRW aufgefangen. Dies gilt jedoch nicht für die Beteiligungsgesellschaften der ASEAG. Hier ist insbesondere die Aachener Parkhaus GmbH betroffen, die nach zwei Verlustjahren jedoch wieder in die Gewinnzone zurückgekehrt ist.

Auch wenn die Probleme der Systemeinführung der neuen Vertriebssoftware im Jahr 2017 und der daraus resultierenden Nachwirkungen grundsätzlich bereits im vorherigen Geschäftsjahr behoben werden konnten,

bleibt diese Software aufgrund einer problematischen Performance des Systemanbieters ein Risikofaktor. Regelmäßige Updates haben leider häufig Auswirkungen auf funktionierende, bestehende Prozesse, so dass neben der erhöhten Aufmerksamkeit der Mitarbeiter auch zusätzliche Aufwände zur Wiederherstellung der vollen Funktionsfähigkeit notwendig sind.

Die Projekte für weitere vertriebliche Veränderungen werden nach aktuellen Planungen im Jahr 2023 beendet werden. So konnte beispielsweise der Pilotbetrieb für die Fahrscheinautomaten Ende November 2022 aufgenommen werden und der finale Roll-out soll im April 2023 abgeschlossen sein. Die erneute Verzögerung in diesen Projekten ist neben den insgesamt knappen IT-Ressourcen bei den Softwarehäusern auch darauf zurückzuführen, dass nach den Entwicklungen zum 9-Euro-Ticket nun die Umsetzungsarbeiten zum beschlossenen Deutschland-Ticket erhebliche Personalkapazitäten bei Lieferanten und ASEAG binden. Der positive Trend bei den Online-Vertriebswegen setzt sich auch im Geschäftsjahr 2022 fort. Neben der movA-App der ASEAG – Zielgruppe Gelegenheitskunden mit multimodaler Nutzung – ist im Juni 2022 auch naveo, die gemeinsame App aller Verkehrsunternehmen im AVV zusammen mit dem Aachener Verkehrsverbund, produktiv gegangen. Mit dieser App bietet die ASEAG zurzeit ihren Kunden neben Einzelfahrscheinen insbesondere Monatskarten zum Kauf an. Um hier die Kosten insgesamt so gering wie möglich zu halten, laufen parallel diverse Aktivitäten, um diese beiden Apps auf die gleiche technologische Basis zu stellen – die zentrale Vertriebsplattform der Verkehrsunternehmen im AVV (ZVP). Neben der technologischen Bündelung werden auch weitere Ressourcen gemeinsam genutzt. So hat die ASEAG für alle beteiligten Unternehmen der ZVP den First-Level-Support übernommen. Das Team, das die Thematik Multimodalität bei der ASEAG betreut, soll möglichst auch dienstleistend für die anderen Verkehrsunternehmen im AVV tätig werden. So kann das hier erworbene Know-how möglichst effektiv für die gesamte Region genutzt werden. Auch wenn die Möglichkeit des Ticketerwerbs beim Fahrer derzeit noch der präferierte Vertriebsweg

des Kunden für Einzel- und Tagestickets bleibt, setzt sich der Aufschwung der digitalen Vertriebswege fort. Dies wird auch unterstützt durch den ausschließlich digital erhältlichen eazy-Tarif, der ein Reisen durch NRW ohne Tarifkenntnisse ermöglicht und auf vielen Relationen die preislich deutlich attraktivere Lösung darstellt. Insgesamt befindet sich die ASEAG mit der Umsetzung des Elektronischen Fahrgeld-Managements (EFM) im Einklang mit den landespolitischen Zielen zur Digitalisierung des ÖPNV. Diese sind in der „ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW“ des Verkehrsministeriums des Landes NRW niedergelegt. Welchen Einfluss das Ende 2022 politisch beschlossene und ab Mai 2023 verfügbare Deutschland-Ticket auf die Vertriebsinfrastruktur haben wird, lässt sich nicht prognostizieren.

Das Programm zur Modernisierung und Erneuerung 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. Knappe Personalressourcen, gestörte Lieferketten und mehrfach überzeichnete Förderprogramme für Fahrzeuge stellen jedoch eine erhebliche Herausforderung dar und drohen die Verkehrswende auszubremsen.

Das Ergebnis der ASEAG in Höhe von –33,1 Mio. EUR ist um rund +4,1 Mio. EUR besser als geplant ausgefallen. Die Planung ging von einer Gesamtleistung von 77,5 Mio. EUR aus. Tatsächlich ist die Gesamtleistung

um +1,5 Mio. EUR besser als geplant. Es wurden im Berichtsjahr Umsatzerlöse von –13,5 % unterhalb des Plan-niveaus erzielt. Dies wurde jedoch durch die Zahlung in Höhe von 12 Mio. EUR aus dem Corona-Rettungsschirm kompensiert, wodurch das verbesserte Ergebnis zum Wirtschaftsplan zustande kommt. Die weiteren Abweichungen ergeben sich im Wesentlichen aus den folgenden Effekten:

Die Materialaufwendungen stiegen um ca. 7 % gegenüber dem Planansatz. Das ist insbesondere auf gestiegene Treibstoffkosten und Fahrzeuganmietungen zurückzuführen.

Die Kosten für den Personaleinsatz liegen bei der ASEAG mit 32,8 Mio. EUR um 2,4 Mio. EUR unterhalb des Planansatzes.

Aufgrund von Investitionsverschiebungen sowie des Verkaufs von Immobilien fielen die Abschreibungen um 1,2 Mio. EUR geringer aus als im Planansatz.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierten sich gegenüber dem Plan geringfügig um rund 0,2 Mio. EUR. Im Wesentlichen ist dies auf den geringeren Aufwand für Dienstleistungen gegenüber der E.V.A. zurückzuführen.

Das Finanzergebnis fiel um 2,5 Mio. EUR besser aus als im Wirtschaftsplan angenommen. Das ist insbesondere auf den geringeren Zinsaufwand für Pensionsrückstellungen zurückzuführen.

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen wurden im Wirtschaftsplan mit 1,1 Mio. EUR angesetzt. Da der tatsächliche Jahresüberschuss der APAG (0,8 Mio. EUR; Plan 1,0 Mio. EUR) im Berichtsjahr aufgrund der anstehenden Sanierung des Parkhauses Rathaus und ihrer Finanzierung thesauriert wurde, konnten lediglich Erträge in Höhe von 25 TEUR erzielt werden. Dabei fiel der Gewinn der ESBUS um 51 TEUR geringer aus als im Planansatz angenommen. Das Ergebnis der ASEAG Reisen lag geringfügig unterhalb des Planniveaus.

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 Mitarbeiter
- Jahresergebnis

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



	Wirtschaftsplan	Jahresabschluss	+/-
<i>Nutzwagenkilometer eigene Leistung inkl. ESBUS in tausend</i>	9.434	8.927	-507
<i>Nutzwagenkilometer angemietete Leistung o. ESBUS in tausend</i>	10.623	10.518	-105
	20.057	19.445	-612
<i>Beförderte Personen in tausend</i>	44.401*	52.352*	7.951
	60.942**	64.240**	3.298
<i>Beförderungserlöse (T€)</i>	56.852	45.188	-11.664
<i>Zuschüsse (T€)</i>	7.867	8.168	301
<i>Kosten Treibstoff (T€)</i>	-5.674	-5.912	-239
<i>Kosten Busanmietungen inkl. ESBUS (T€)</i>	-35.172	-38.501	-3.329
<i>Mitarbeiteräquivalente (ESBUS)</i>	160	141	-19
<i>Kosten Fahreranmietungen (ESBUS) (T€)</i>	-7.290	-6.601	689
<i>Mitarbeiteräquivalente, eigene</i>	567	557	-10
<i>Kosten Personal (T€)</i>	-35.185	-32.800	2.385
<i>darin enthalten:</i>			
<i>Kosten Altersversorgung (T€)</i>	-2.681	-2.015	666
<i>Zinsaufwendungen im Wesentl. für Altersversorgung (T€)</i>	-7.753	-4.235	3.519
<i>Ergebnis ASEAG (T€)</i>	-37.170	-33.136	4.034
<i>darin enthalten:</i>			
<i>Ergebnis APAG (T€)</i>	1.028	0	-1.028
<i>Ergebnis ASEAG Reisen (T€)</i>	0	-27	-27
<i>Ergebnis ESBUS (T€)</i>	103	52	-51

*Die Berechnung erfolgt u. a. in Anlehnung an die VDV-Empfehlung zur Anpassung der Fahrtenhäufigkeit bei Zeitkarten in der Corona-Pandemie.
Wirtschaftsplan = Istzahl des Vorjahres.

**Die Berechnung erfolgt ohne Berücksichtigung der pandemiebedingt reduzierten Nutzungshäufigkeit der Zeitkarten.
Wirtschaftsplan = Istzahl des Vorjahres.

Stand 31.12.2022

Erklärung zur Unternehmensführung

gemäß § 289f 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 01.07.2022 bis 30.06.2023 beizubehalten und für den Vorstand am Status quo für den Zeitraum vom 01.07.2022 bis 30.06.2023 festzuhalten.

Weiter stimmte der Aufsichtsrat dem Beschluss des Vorstandes zu, für die erste Führungsebene am Status quo für den Zeitraum vom 01.07.2022 bis 30.06.2023 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 01.07.2022 bis 30.06.2023 beizubehalten. Die eher kurzfristige Zielfestlegung war dem Umstand geschuldet, dass Teile des Aufsichtsrats weiteren Diskussionsbedarf hatten. Infolgedessen hat eine Personalfindungskommission dem Aufsichtsrat am 02.12.2022 einen Vorschlag zur Beschlussfassung unterbreitet, der Ziele für die Frauenquote bis zum 30.06.2027 beinhaltet. Der Aufsichtsrat hat einstimmig beschlossen, für den

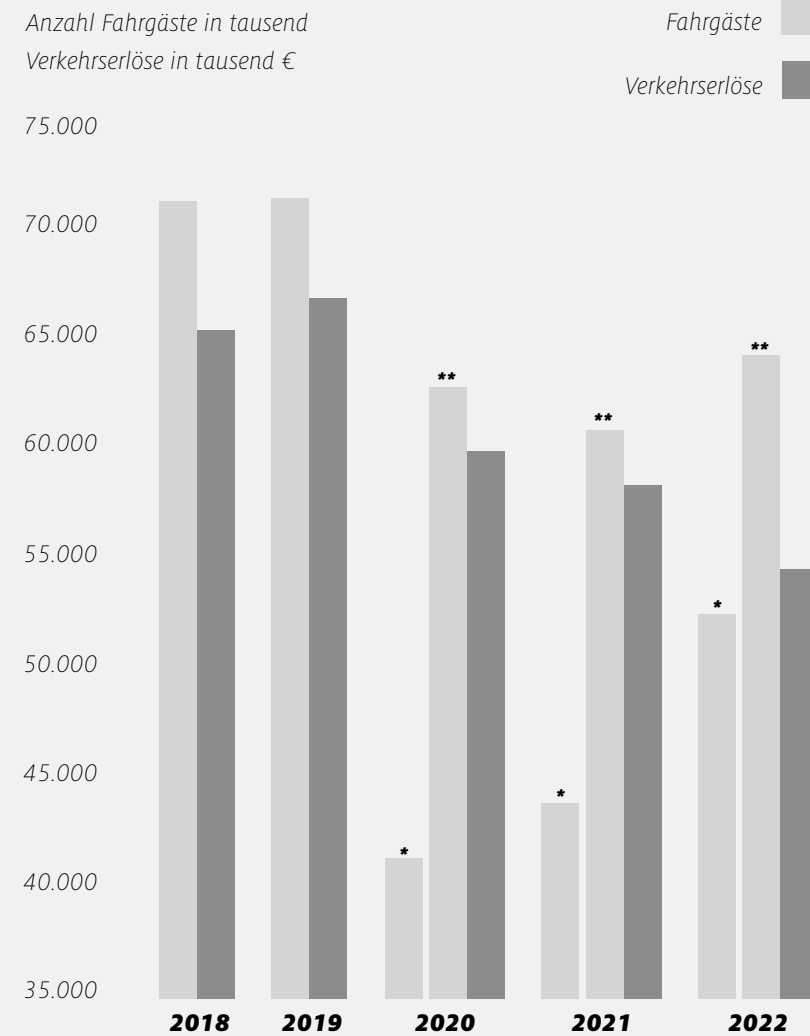
Vorstand an einer Nicht-Männer-Quote von 0 % festzuhalten. Besteht der Vorstand aus mehreren Personen, soll eine Nicht-Männer-Quote von 50 % angestrebt werden. Weiter empfiehlt der Aufsichtsrat, für die erste Führungsebene eine Nicht-Männer-Quote von 50 % und für die zweite Führungsebene eine Nicht-Männer-Quote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

Ertragslage

Die ASEAG hat das Geschäftsjahr 2022 mit einem Fehlbetrag vor Verlustübernahme von 33,1 Mio. EUR abgeschlossen. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Ergebnisverbesserung von 6,1 Mio. EUR. Davon resultieren insgesamt -2,5 Mio. EUR aus einem schlechteren Betriebsergebnis und 8,6 Mio. EUR aus einem verbesserten Finanz- und Beteiligungsergebnis, welches hauptsächlich aus geringeren Zinsen von 6,7 Mio. EUR bei den Pensionsrückstellungen resultiert. Die Verlustübernahme der Tochtergesellschaften fiel um 1,9 Mio. EUR geringer aus, da im Vorjahr in gleicher Höhe der Verlust der APAG übernommen worden war.

Die Verkehrseinnahmen reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,4 Mio. EUR auf 46,5 Mio. EUR. Die Reduktion ist hauptsächlich auf die Nutzung des 9-Euro-Tickets in den Sommermonaten zurückzuführen. Die Zuschüsse reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,3 Mio. EUR auf 8,2 Mio. EUR. Die sonstigen Umsatzer-

Fahrgäste und Verkehrserlöse



*Die Berechnung erfolgt u. a. in Anlehnung an die VDV-Empfehlung zur Anpassung der Nutzungshäufigkeit bei Zeitkarten in der Corona-Pandemie. **Die Berechnung erfolgt ohne Berücksichtigung der pandemiebedingt reduzierten Nutzungshäufigkeit der Zeitkarten. Stand 31.12.2022

Verkehr 2022



534 273 eigene Fahrzeuge
Gesamt 261 angemietet mit Fahrer

Linien	114
Linienlänge in km	1.958,0
Wagenkilometer in 1000	21.008
Personenkilometer in Mio.	292,6
Platzkilometer in Mio.	1.543
Fahrgäste in 1000*	52.352
Fahrgäste in 1000**	64.240

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

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

Stand 31.12.2022

löse, wie zum Beispiel Fahrzeugvermietungen, Sonderverkehre und Leistungen für andere Verkehrsunternehmen, stiegen um 0,9 Mio. EUR auf 5,7 Mio. EUR. Die Reduzierung der Umsatzerlöse insgesamt um 2,8 Mio. EUR auf 60,3 Mio. EUR ist hauptsächlich auf die reduzierten Verkehrseinnahmen zurückzuführen. Im Vergleich zu 2019, dem Jahr vor der Pandemie, reduzierten sich die Umsatzerlöse ohne Zuschüsse im Jahr 2022 jedoch um 10,4 Mio. EUR. Selbst wenn hieraus der Faktor aus der Nutzung des 9-Euro-Tickets herausgerechnet wird, ist der negative Effekt der Corona-Pandemie auch im Jahr 2022 noch ersichtlich.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich um 7,2 Mio. EUR auf 18,7 Mio. EUR. Hierin enthalten sind im Wesentlichen Erträge aus dem ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 12,0 Mio. EUR (Vorjahr: 6,2 Mio. EUR) sowie Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen von 4,0 Mio. EUR (Vorjahr: 2,5 Mio. EUR). Des Weiteren sind Anlagenabgänge in Höhe von 1,5 Mio. EUR enthalten (Vorjahr: 2,1 Mio. EUR), die auf den Verkauf von Wohnimmobilien entfallen. Im Berichtsjahr wurden erstmals Erträge aus der Abtretung der THG-Quote in Höhe von 0,3 Mio. EUR erzielt.

Die Materialaufwendungen erhöhten sich um 7,2 Mio. EUR auf 59,7 Mio. EUR. Die Kosten für Treibstoffe stiegen um 1,3 Mio. Euro. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen erhöhten sich insgesamt um 5,6 Mio. EUR. Die Zunahme ist im Wesentlichen auf erhöhte Leistungen für Fahrzeugmieten von 4,1 Mio. EUR sowie erhöhte Energiebezüge von der STAWAG von 0,5 Mio. EUR zurückzuführen.

Der Personalaufwand reduzierte sich ohne Altersversorgung insgesamt um 0,3 Mio. EUR auf 30,8 Mio. EUR. Die durchschnittliche Anzahl von Mitarbeiteräquivalenten lag mit 556 auf dem Niveau des Vorjahres. Die Aufwendungen für Altersversorgung reduzierten sich um 0,1 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 2,0 Mio. EUR.

Die Abschreibungen in Höhe von 4,9 Mio. EUR (Vorjahr: 4,5 Mio. EUR) enthalten ausschließlich planmäßige Abschreibungen. Außerplanmäßige Abschreibungen fielen im Berichtsjahr nicht an.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 10,7 Mio. EUR (Vorjahr: 10,9 Mio. EUR) sind neben dem üblichen Aufwand im Wesentlichen Versicherungsprämien in Höhe von 1,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1,3 Mio. EUR), externe EDV-Kosten von 1,2 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 Mio. EUR), AVV-Umlagen in Höhe von 0,4 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 Mio. EUR) sowie konzerninterne Leistungen in Höhe von 3,1 Mio. EUR (Vorjahr: 3,6 Mio. EUR) enthalten.

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen verringerten sich um 0,015 Mio. EUR auf 0,052 Mio. EUR und enthalten im Berichtsjahr wie im Vorjahr ausschließlich die Gewinnabführung der ESBUS.

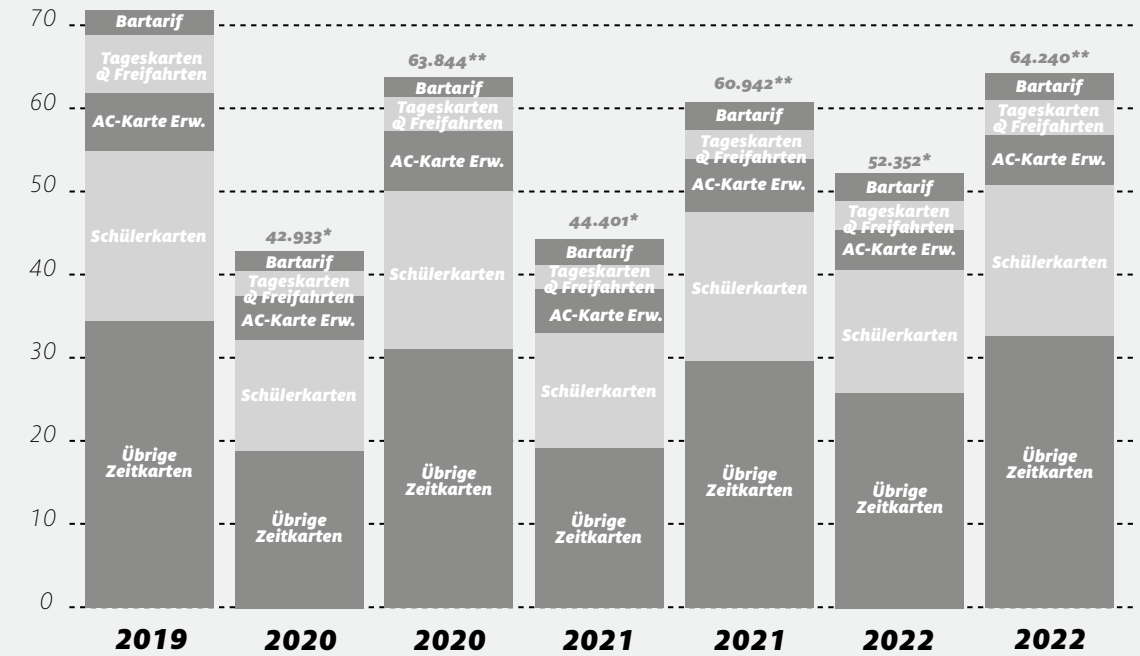
Die Aufwendungen aus der Verlustübernahme reduzierten sich auf 0,027 Mio. EUR (Vorjahr: 1,9 Mio. EUR) und enthalten im laufenden Jahr ausschließlich die Ergebnisübernahme der ASEAG Reisen GmbH (Vorjahr: 0,087 Mio. EUR). Im Vorjahr wurde noch der Verlust der APAG in Höhe von 1,8 Mio. EUR übernommen. Im Berichtsjahr erzielte die APAG einen Gewinn, der wie bereits erwähnt thesauriert wird.

Die Zinsaufwendungen reduzierten sich um 6,7 Mio. EUR auf 4,2 Mio. EUR und betreffen fast ausschließlich Zinsaufwendungen aufgrund der Zuführung aus Pensionsrückstellungen (Vorjahr: 10,9 Mio. EUR).

Zwischen der ASEAG und der Energieversorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung Aachen, Aachen, (E.V.A.) besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Aufgrund dieses Vertrages wird der Jahresfehlbetrag der ASEAG von der E.V.A. ausgeglichen. Im Berichtsjahr betrug der Jahresfehlbetrag 33,1 Mio. EUR (Vorjahr: 39,2 Mio. EUR).

Fahrgäste

in tausend



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

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

Stand 31.12.2022



Finanzlage

Im Berichtsjahr belief sich das Finanzvolumen der ASEAG auf 23,6 Mio. EUR.

Die Investitionen nach Abzug der Zuschüsse in Sachanlagen in Höhe von 3,7 Mio. EUR resultierten im Wesentlichen aus Zugängen der Anlagen im Bau. Die Zunahme der Finanzmittel um 6,3 Mio. EUR resultiert im Wesentlichen aus einer Termingeldanlage in Höhe von 10 Mio. EUR. Das Cash-Pool-Guthaben reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,7 Mio. EUR. Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten reduzierten sich um 10,2 Mio. EUR. Hiervon beziehen sich

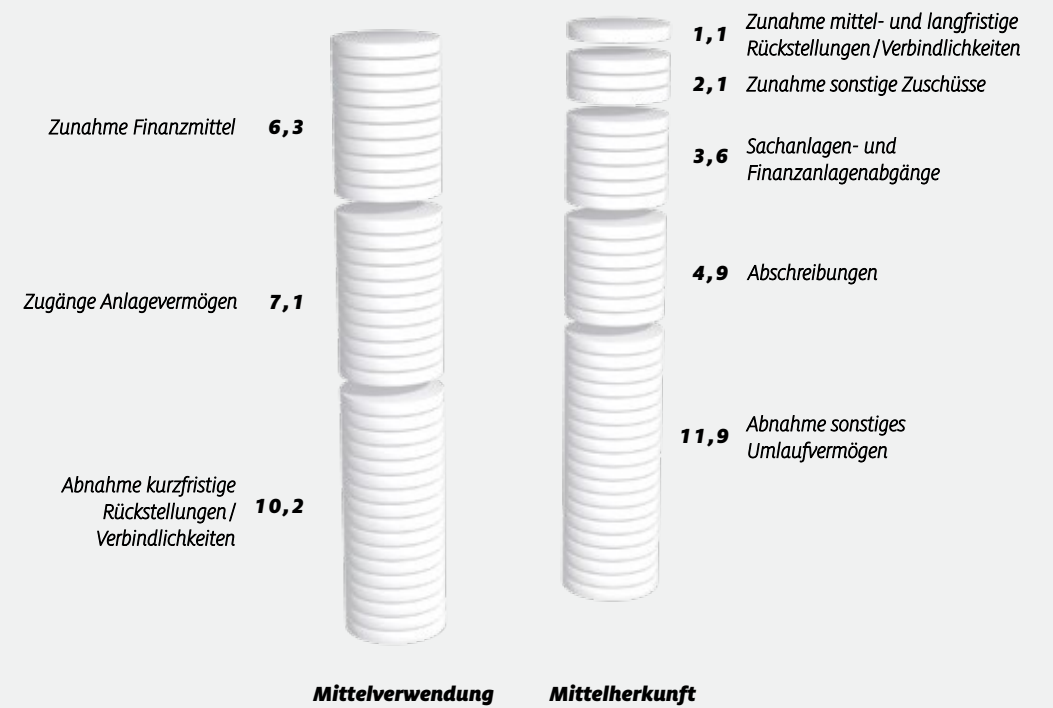
3,7 Mio. EUR auf geringere Rückstellungen, da im Vorjahr noch eine Rückstellung für die Rückzahlung von Zuschüssen (3,8 Mio. EUR) gebildet worden war. Die restliche Differenz ist im Wesentlichen auf die reduzierten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen.

Die Mittelherkunft erfolgte mit 11,9 Mio. EUR im Wesentlichen aus der Abnahme des sonstigen Umlaufvermögens. Im Vorjahr war hier noch eine Forderung aus dem Corona-Rettungsschirm in Höhe von 10,7 Mio. EUR enthalten. Weitere 4,9 Mio. EUR standen aus Abschreibungen zur Verfügung. Zusätzlich stiegen die sonstigen Zuschüsse um 2,1 Mio. EUR.

Finanzstruktur

Gesamt
in Mio. €

23,6



Vermögenslage

Die Bilanzsumme beträgt zum Bilanzstichtag 175,7 Mio. EUR und liegt um 6,9 Mio. EUR unterhalb des Vorjahreswertes.

Das Finanzanlagevermögen (44,7 Mio. EUR) beträgt 25,5 % der Bilanzsumme und beinhaltet neben dem Buchwert der Beteiligung an der APAG mit 35,4 Mio. EUR Ausleihungen an verbundene Unternehmen mit 8,6 Mio. EUR. Der Anteil der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens (42,8 Mio. EUR) beträgt 24,4 % und besteht maßgeblich aus Fahrzeugen für Personenverkehr. Die Finanzmittel (17,0 Mio. EUR) betragen 9,7 % des Gesamtvermögens und resultieren aus dem ausgewiesenen Cash-Pool-Guthaben in Höhe von 6,4 Mio. EUR und den Guthaben bei Kreditinstituten. Das übrige Umlaufvermögen in Höhe

von 71,1 Mio. EUR besteht größtenteils aus dem Verlustausgleichsanspruch gegen die E.V.A. von 33,1 Mio. EUR, den sonstigen Wertpapieren in Höhe von 10,0 Mio. EUR sowie den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten von 22,9 Mio. EUR. Das übrige Umlaufvermögen beträgt 40,5 % der Bilanzsumme.

Die Kapittalseite weist insgesamt 134,6 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 76,7 % der Bilanzsumme. Der Anteil der kurzfristigen Zuschüsse, der Rückstellungen, der Verbindlichkeiten und des Rechnungsabgrenzungspostens von insgesamt 31,7 Mio. EUR beträgt 18,0 %. Die Eigenkapitalquote beträgt 5,3 % bei einem Anteil von 9,3 Mio. EUR.

III. Prognosebericht

Die Corona-Pandemie ist kunden- und erlösseitig auch im Geschäftsjahr 2022 eines der beherrschenden Themen des ÖPNV-Marktes und wirkt nachhaltiger als zu Beginn der Pandemie erwartet. Dennoch wird die Rolle des ÖPNV bei der Gestaltung der Verkehrswende weiterhin intensiv diskutiert, was wiederum zunehmend in konkreten politischen Beschlüssen mündet. Auf tarifpolitischer Basis wurden von Bund und Ländern im Geschäftsjahr 2022 zuerst das deutschlandweite 9-Euro-Ticket und zu Beginn des Jahres 2023 das sogenannte Deutschland-Ticket beschlossen. Beide Tickets sollen die Nachfrage nach ÖPNV durch preispolitische Maßnahmen fördern und so einen Beitrag zum Klimaschutz erbringen. 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 von 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, so dass es zum Jahresende 2021 zu einem Grundsatzbeschluss über diese Maßnahmen im Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen gekommen ist. Dieser Beschluss fließt nun in den fortzuschreibenden Nahverkehrsplan ein. Die Entscheidung hierfür ist im Januar 2022 vom Mobilitätsausschuss gefasst worden. Weitere konkretisierende Beschlüsse erfolgten dann im Laufe des Jahres, wobei insbesondere die Maßnahmen für das Jahr 2023 im Fokus standen. Die ASEAG sieht hierin einen ihrer Anteile zur Konkretisierung des „Integrierten Klimaschutzkonzeptes“ der Stadt Aachen. Da die Finanzierung dieser umfangreichen Maßnahmen eine der wesentlichsten Herausforderungen darstellt, bewirbt sich die ASEAG weiterhin in Abstimmung mit den Aufgabenträgern um Fördermittel des Bundes und des Landes. Mit den Förderungen für die On-Demand-Verkehre in Roetgen und

Laurenberg sowie der Förderung der Schnellbuslinie SB 66 (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 (Projektstart 2023). Auch wenn die ASEAG beziehungsweise ihre Aufgabenträger im Jahr 2022 bei keinen weiteren Förderprojekten mit dem Ziel der Angebotsausweitung zum Zuge gekommen sind, werden hier die Bemühungen fortgesetzt. Mit der „AG Innovation“ haben sich die Aufgabenträger Stadt und StädteRegion Aachen im Geschäftsjahr 2022 gemeinsam aufgestellt, um insbesondere ÖPNV-Themen, Radverkehr, Mobilitätsstationen und Ähnliches gemeinsam zu denken und voranzutreiben. Die ASEAG ist dabei wichtiger Ansprechpartner in den Facharbeitsgruppen und hat so die Möglichkeit mitzugestalten. Um dabei den Erwartungen der Aufgabenträger nach fachlicher Expertise gerecht werden zu können, hat sich die ASEAG im abgelaufenen Geschäftsjahr in diesem Bereich nochmals verstärkt und sucht noch aktiver als in der Vergangenheit den direkten Austausch mit den einzelnen Verwaltungen der Städte und Gemeinden im Bedienungsgebiet.

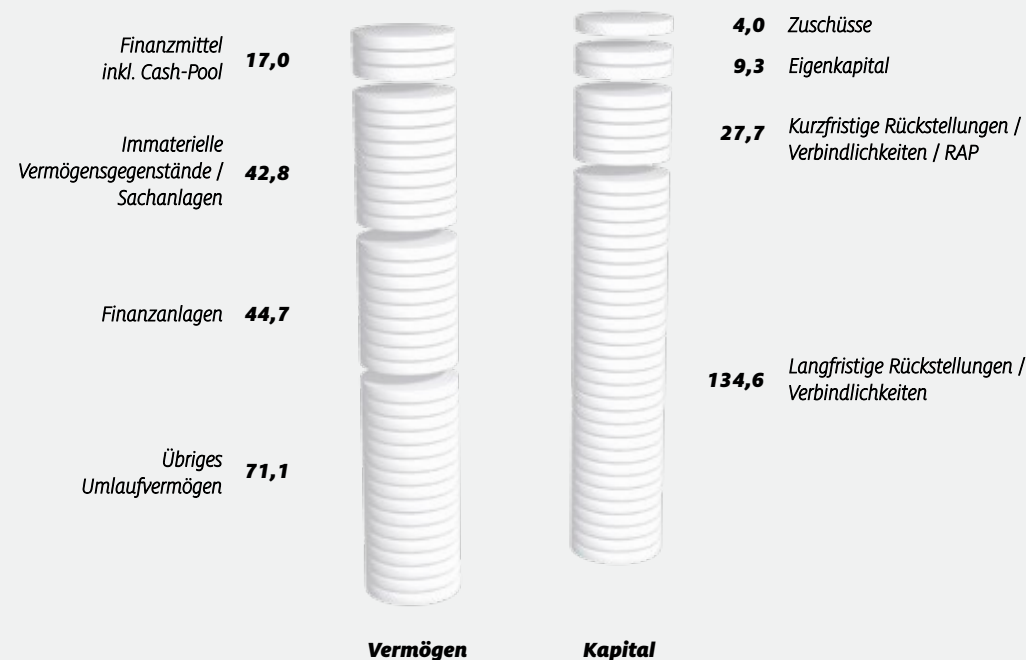
Bei all diesen umweltpolitischen Überlegungen spielt die derzeit coronabedingt geringere Nachfrage nach der Verkehrsleistung zurzeit keine direkte Rolle, sodass mit einem Leistungsvolumen von etwa 19,4 Mio. Nutzkilometern pro Jahr die ASEAG das größte Verkehrsunternehmen im AVV bleibt. Dieses Leistungsvolumen darf über den Vergabezeitraum bis 2027 als gesichert angenommen werden. Vor dem Hintergrund der derzeitigen politischen Rahmenbedingungen und der nun beschlossenen Fortschreibung des Nahverkehrsplans geht die ASEAG von einer sukzessiven Zunahme des Leistungsangebots aus. Dabei ist parallel insbesondere die Finanzierung der Zusatzverkehre immer zu berücksichtigen. Da durch den Ukraine-Krieg nochmals erhebliche finanzielle Belastungen auf die Gebietskörperschaften zugekommen sind, dürfte die Finanzierung der Verkehrswende jedoch weiter erschwert worden sein. Auch be-

Bilanzstruktur

Gesamt

in Mio. €

175,7



Stand 31.12.2022

dingt dadurch, dass erhebliche Zahlungsbereitschaften der Kunden durch die erwähnten tarifpolitischen Maßnahmen des Bundes und Landes nicht mehr für den Angebotsausbau zur Verfügung stehen werden. Für das Erreichen des Ziels der ASEAG, die Vermarktung des ÖPNV auch in außerstädtischen Kernbereichen voranzutreiben, konnten weitere wichtige Schritte gegangen werden, die allerdings bisher nicht zu finalen Beschlüssen geführt haben. Jedoch wurde durch die Implementierung der „AG Innovation“ durch die beiden Aufgabenträger Stadt und StädteRegion Aachen ein Gremium geschaffen, in dem alle Gemeinden im Bedienungsbereich der ASEAG gemeinsam an verkehrlichen Lösungen/Ansätzen arbeiten. Dies soll die Region in die Lage versetzen, ein regionales Gesamtoptimum zu schaffen bzw. Maßnahmen mit hoher Priorität konzeptionell vorbereitet zu haben, sobald sich Finanzierungsmöglichkeiten eröffnen.

Neben den aktuellen Beratungen der Städte und Gemeinden sind im Geschäftsjahr 2022 Projekte in die Umsetzungsphase eingetreten. So hat der On-Demand-Verkehr „NetLiner“ im teilweise ländlich geprägten Ortsteil Laurensberg der Stadt Aachen und in den Gemeinden Roetgen und Simmerath den Betrieb nach einer ersten Testphase nun vollständig aufgenommen. Gleiches gilt für die deutliche Ausweitung des Schnellbusangebots zwischen Aachen und Monschau (SB 66). Da die hier eingesetzten Busse über besondere Qualitätsmerkmale verfügen und einen ersten Aufschlag im Konzept der „Starken Achsen“ aus der Vision 2027 darstellen, hat sich die ASEAG dazu entschieden, diese Art des Angebots unter dem Begriff „RegioLiner“ zu vermarkten. Weitere Express- oder Schnellbuslinien sollen mittelfristig unter dem Produktnamen folgen. Dabei stellt die häufig enge betriebliche Verknüpfung unterschiedlicher Linien eine besondere Herausforderung dar. Auch die vom AVV koordinierten Untersuchungen zur Regio-Tram, einer Bahnverbindung zwischen Baesweiler und Aachen

über Alsdorf und Würselen, schreiten voran. Nach heutiger Auffassung soll auch diese von der ASEAG betrieben werden. Die abschließenden Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden zu Beginn des Jahres 2023 erwartet. Auf Basis dieser Erkenntnisse soll auf politischer Ebene im Jahr 2023 über das weitere Vorgehen entschieden werden.

Während die politischen Diskussionen angebotsseitig also weiterhin auf eine Ausweitung des Leistungsangebots hindeuten, hat sich im Hinblick auf die tarifpolitischen Maßnahmen bei den Fahrkartenpreisen die Tendenz zu weiteren Fahrpreisvergünstigungen mit dem Deutschland-Ticket unerwartet stark fortgesetzt. Auch wenn die unmittelbaren Auswirkungen durch Fördermaßnahmen von Bund und Land kompensiert werden sollen, so ist die weitere Finanzierung des ÖPNV nunmehr langfristig nahezu ausschließlich von Entscheidungen auf Bundes- und Landesebene abhängig. Wie mit seitens der ASEAG erwarteten mittelbaren Effekten umgegangen werden soll (z. B. Preisdruck auch auf Einzelfahrscheine u. Ä.), ist zurzeit vollkommen offen. Darüber hinaus wird der bereits heute bestehende Effekt der Preissteigerungen im Ticketsegment auf Höhe des Inflationsniveaus nicht ausreichen, um Kostensteigerungen zu kompensieren. 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 2022 im Vergleich zu den Vorjahren eher moderat war, so blieb dennoch die Notwendigkeit erhalten, verstärkt Mitarbeiter für den Fahrdienst einzustellen. Zunehmend ist festzustellen, dass es neben der altersbedingten Fluktuation auch zu Abgängen oder Arbeitszeitreduzierungen kommt. Mitar-

beiter stellen für sich fest, dass die Arbeitsbedingungen im Schichtbetrieb nicht oder nur eingeschränkt zu ihren Vorstellungen passen. Dies ist eine für die ASEAG neue Entwicklung. Für die kommenden Jahre geht die ASEAG davon aus, dass sich diese Entwicklung fortsetzen und gegebenenfalls noch verstärken 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 (zum Beispiel aufgrund von bestellten Mehrleistungen) abzudecken. Vor diesem Hintergrund hat die ASEAG im Geschäftsjahr 2022 über 40 Mitarbeiter eingestellt und weitere Leistungen an Auftragsunternehmer vergeben. Die Fluktuation in Verbindung mit einem auch im Jahr 2022 nahezu durchgängig hohen Krankenstand führten im Geschäftsjahr 2022 dazu, dass der eigene Anspruch der ASEAG an den Erfüllungsgrad des Fahrplanangebots nicht durchgängig eingelöst werden konnte. Zeitweise kam es daher für die Kunden zu stärkeren Störungen im Angebot. Dieses Problem in den Griff zu bekommen, wird eine der wesentlichen betrieblichen Aufgaben im Jahr 2023 sein. Die ASEAG stellt sich natürlich auch in anderen Funktionsbereichen, insbesondere in den Planungsbereichen, für die Verkehrswende auf. Auch wenn hier im Jahr 2022 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 im Jahr 2022 eine große Herausforderung, weshalb die E.V.A. als zentraler Dienstleister seine Rekrutierungsbemühungen weiter fortsetzen wird. Dies gilt insbesondere im IT-Bereich, da die Digitalisierung auch vor dem ÖPNV nicht Halt macht, die ASEAG aber gleichzeitig bei Absolventen der relevanten Fachbereiche nicht als attraktiv bekannt ist. Aus diesem Grund bemüht sich die ASEAG, Studierende frühzeitig für die Verkehrsbranche zu interessieren. Hierbei setzt sie insbesondere auf studen-

tische Jobangebote, die Betreuung von Bachelor-/Masterarbeiten, Teilnahme an Karrieremessen sowie auf das Angebot dualer Studiengänge. Für 2023 plant die ASEAG insgesamt mit einem Personalbestand von ca. 570 Mitarbeiteräquivalenten. Dies ist gegenüber 2022 lediglich eine geringe Zunahme.

Im Hinblick auf die Kostenentwicklung im Personalbereich geht die ASEAG davon aus, dass die Arbeitsmarktsituation dazu führen wird, dass Forderungen der Gewerkschaften und Betriebsräte nach dem letzten, coronabedingt moderateren Tarifabschluss wieder zunehmen werden und so der Kostendruck wieder steigt. Dem wirkt noch entgegen, dass ausscheidende Mitarbeiter in der Regel über Besitzstandsregelungen verfügen, die dann für die neuen Mitarbeiter nicht mehr zum Tragen kommen. Dieser Effekt wird in den kommenden Jahren zunehmend geringer. Insgesamt wird von Personalkosten in Höhe von 36,1 Mio. EUR ausgegangen. Hinzu kommen die Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen, die trotz der aktuellen Zinsentwicklung auch im Jahr 2023 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. Das Phänomen der stark ansteigenden 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 bedeutet die Existenz unterschiedlicher Tarifverträge bisher auch, 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.

Coronabedingt und durch das 9-Euro-Ticket kam es auch im Jahr 2022 zu einem erheblichen Rückgang der Beförderungserlöse im Vergleich zu der Zeit vor Corona (2019). Dieser konnte jedoch auch im Jahr 2022 durch einen ÖPNV-Rettungsschirm des Landes NRW und des Bundes vollständig aufgefangen werden. Ein solcher Rettungsschirm wird für das Jahr 2023 voraussichtlich nicht vollumfänglich zum Tragen kommen, aber mit der geplanten Einführung des Deutschland-Tickets zum Mai 2023 soll es auch eine Förderung auf Basis des Mengenrückstandes des Jahres 2019 geben. Viele Details sind jedoch noch unbekannt.

Wie im Geschäftsjahr 2021 gilt auch für 2022, dass die Kundensegmente besonders stark betroffen sind, in denen der Fahrgast kurzfristige Entscheidungen treffen muss oder kann – zum Beispiel Einzeltickets, Wochenkarten (Spontankunden). Produkte mit einer regelmäßigeren Nutzung waren nicht so stark betroffen – Abo-Karten. Mit zunehmendem Entfall der coronabedingten Einschränkungen konnte in allen Segmenten eine deut-

liche Erholung verzeichnet werden. Weiterhin optimistisch stimmt die ASEAG zurzeit, dass sich Unternehmen zunehmend mit den Themen Nachhaltigkeit und attraktiver Arbeitgeber beschäftigen. Leider könnte mit dem Deutschland-Ticket der direkte Kontakt zu den Unternehmen verloren gehen, da der wirtschaftliche Vorteil eines Job-Tickets im Deutschland-Ticket deutlich geringer ist als der Vorteil, der über das klassische Job-Ticket im AVV im Vergleich zum Normaltarif entsteht. Der Arbeitgeber als bündelndes Element der Kundenansprache könnte für die ASEAG verloren gehen.

Für 2023 geht die ASEAG von Beförderungserlösen in Höhe von 61,6 Mio. EUR aus. In die Planung ist die im AVV beschlossene Preissteigerung von ca. 3,5 % zum 01.01.2023 eingeflossen. Effekte aus dem inzwischen beschlossenen Deutschland-Ticket sind unberücksichtigt. 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 jedoch nicht durchschlagen. Vielmehr werden Erlöse auf lange Sicht gegen staatliche Zuschüsse laufen und diese reduzieren. Ob dies dann auch für Erlöse aus zusätzlichen Angeboten gelten wird, ist unklar, was zumindest vorerst die Finanzierung eines weiteren Angebotsausbaus erschwert. Andere wichtige

Erlöspositionen wie Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (§ 11 a ÖPNVG-NRW) und für Schwerbehinderte (§ 228 ff. SGB IX), Zuschüsse für das Mobilitätsticket (Sozialticket) werden in der Planung als konstant angesehen, doch auch hier herrscht derzeit noch viel Unklarheit darüber, welchen Einfluss das Deutschland-Ticket auf diese Finanzierungspositionen 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 Planungzeitpunkt erzielten Dieselbeschaffungspreise für ungesicherte Mengen in die Planung eingeflossen.

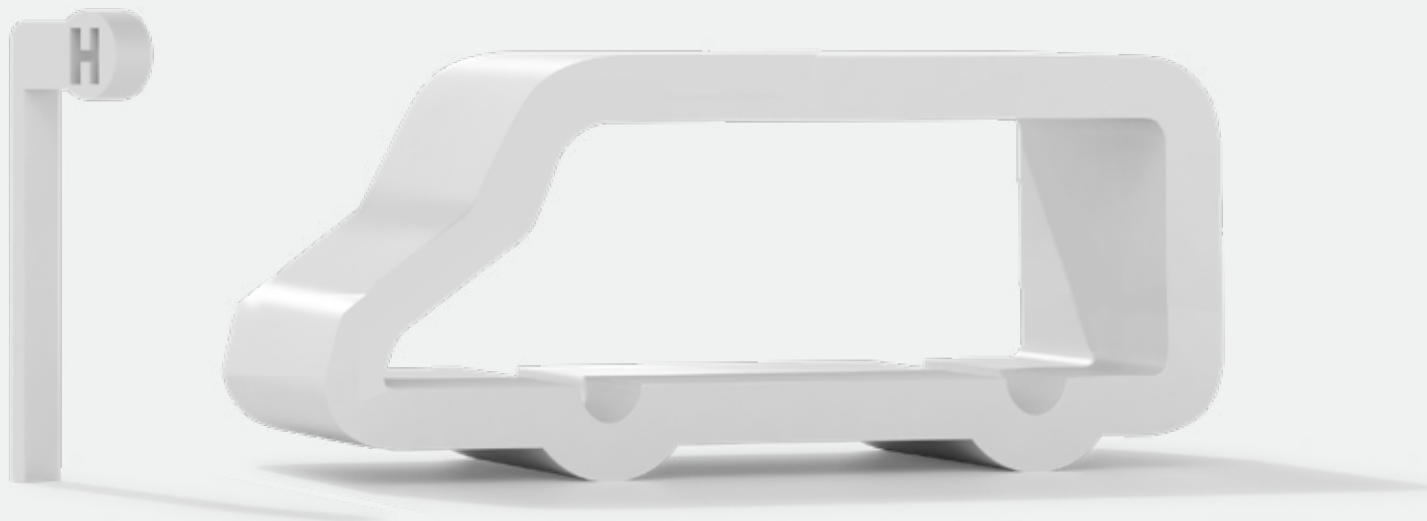
Die Fahrgastzahl ist auch 2022 im Stammgebiet coronabedingt gegenüber 2019 stark rückläufig. Im Vergleich zu 2021 steigt die statistische Fahrgastzahl zwar wieder leicht an, aber hier muss davon ausgegangen werden, dass es durch Corona und infolgedessen verändertes Nutzungsverhalten insgesamt zu einer geringeren tatsächlichen Nutzung der Monatskarten gekommen ist. Aus diesem Grund hat die ASEAG die Nutzungshäufigkeiten der Monatsprodukte pauschal reduziert.

Die Maßnahmen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie sind im Laufe des Geschäftsjahres 2022 deutlich zurückgegangen und werden zu Beginn des Jahres 2023 sukzessive vollständig aufgehoben. Aus diesem Grund geht die ASEAG davon aus, dass sich im Jahr 2023 die Erholung der Fahrgastzahlen fortsetzt und die Kunden der Vor-Corona-Zeit wieder vollumfänglich erreicht werden können. Ob diese aufgrund von Homeoffice-Regelungen dann auch weniger fahren und ob dies durch Mehrfahrten mit dem Deutschland-Ticket anderer Kundengruppen kompensiert wird, muss beobachtet werden. Die Fahrgastzahlen im Jahr 2022 sind im Wesentlichen durch ein trotz Corona-Pandemie recht stabiles Kaufverhalten im Stammkundensegment und ein in Abhängigkeit von der jeweiligen Corona-Situation sehr schwankendes Nachfrageverhalten der Gelegenheitskunden zu erklären. Aufgrund der vorstehenden Ausführungen werden im vorliegenden Geschäftsbericht weiterhin zwei Angaben zu den statistischen Fahrgastzahlen ge-

macht. Vor dem Hintergrund, dass sich insbesondere zum Ende des Geschäftsjahres nachfrageseitig ein positiver Trend bemerkbar gemacht hat, blickt die ASEAG optimistisch in die Zukunft und geht davon aus, dass sich die Nachfrage weiter stabilisieren wird. Hierzu werden auch die mit den Aufgabenträgern in Diskussion befindlichen angebotsseitigen Maßnahmen ihren Teil beitragen. Kritisch beobachtet die ASEAG die Entwicklungen rund um das Deutschland-Ticket, da erhebliche Veränderungen für den ÖPNV damit verbunden sind und bisher keine nachhaltige Finanzierungszusage vorliegt. Sollte sich das Deutschland-Ticket als langfristig nicht durch die öffentliche Hand finanzierbar herausstellen, wird die veränderte Preiswahrnehmung der Kunden Preiserhöhungen erschweren.

Nachdem im Jahr 2022 das Ergebnis besser als das Planniveau ist, wird für das Geschäftsjahr 2023 ein Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme von 42,6 Mio. EUR gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan erwartet. Das Niveau aus der letzten Mittelfristplanung kann dabei nicht erreicht 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. elektronisches Fahrgeld-Management) 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.

Auch für das Geschäftsjahr 2022 kommt es nicht zu der geplanten positiven Ergebnisabführung der APAG an die



ASEAG. Das Ergebnis liegt mit etwa 755 TEUR zwar wieder im positiven Bereich, jedoch coronabedingt deutlich unter Planniveau. Darüber hinaus wird das Ergebnis zur Stärkung der Eigenkapitalquote und zur Finanzierung anstehender Sanierungsinvestitionen in die Gewinnrücklage der APAG eingestellt. Für die mittelfristige Zukunft erwartet die APAG ein Ergebnis von über 2 Mio. EUR, wobei eine erwartete Teilschließung des Parkhauses Rathaus die Ergebnisse 2024 und 2025 temporär belasten wird. Dabei wird zum Start des Geschäftsjahres 2023 eine Erhöhung der Parkgebühren in den innerstädtischen Parkobjekten der APAG umgesetzt, der idealerweise eine Erhöhung der Parkgebühren am Straßenrand seitens der Stadt Aachen nachfolgen wird. Ergebnisbelastend wirken sich umfangreiche Sanierungsarbeiten, insbesondere beim Parkhaus Rathaus, aber auch in anderen Objekten, aus. Dabei kommt auch zum Tragen, dass Kosten für Betonarbeiten aufgrund der guten Auslastung der Bauunternehmen sich teilweise sehr volatil entwickeln. Ebenfalls belastend wirken sich die stark gestiegenen Stromkosten aus. Nachdem es nach der Eröffnung des Aquis Plaza zu einer Neusortierung der Kundenströme im Parkbereich gekommen war, hatte sich inzwischen ein neuer, stabiler Zustand eingestellt. Durch die Schließung des Parkhauses Büchel im Geschäftsjahr 2020 wurde der Prozess nun erneut angestoßen. Aufgrund der pandemiebedingt vollkommen anderen Auslastungssituation lässt sich nicht final feststellen, ob die Planungsannahmen im Hinblick auf die Kundenbewegungen eingetreten sind. Zumindest ist in den Parkhäusern Couvenstraße und Adalbertstraße zu erkennen, dass diese sich deutlich besser in Zeitfenstern ohne Corona-Maßnahmen erholen als die meisten anderen Parkobjekte in Aachen.

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 2022 fortgesetzt. Insgesamt können monatlich deutlich über 100 TEUR Umsatz auf diesen Vertriebswegen erzielt werden. Durch das differenzierte Produktsortiment spricht movA dabei zur-

zeit primär Gelegenheitskunden an, die andere Mobilitätsangebote mit dem ÖPNV gemeinsam nutzen möchten, während über naveo zurzeit primär Kunden mit Monatskarten angesprochen werden. movA stößt mit über 200.000 Downloads und inzwischen über 50.000 registrierten Kunden auf reges Interesse auch bei Firmenkunden, die in der Kombination aus ÖPNV und anderen Mobilitätsangeboten – gebündelt in einer App mit zusätzlichen firmenspezifischen Services der App – einen wesentlichen Baustein für ihr betriebliches Mobilitätsmanagement sehen. Der Hochlauf der naveo-App hat erst nach dem 9-Euro-Ticket richtig begonnen, sodass hier bisher nur wenige Tausend Nutzer zu verzeichnen sind. Mit dem Deutschland-Ticket erhofft sich die ASEAG einen weiteren Push für diese Vertriebskanäle. Nach Einschätzung der ASEAG wird das betriebliche Mobilitätsmanagement eine wesentliche Bedeutung gewinnen, da sich Arbeitgeber hier nachhaltig mit einer Sozialleistung im Wettstreit um qualifizierte Arbeitskräfte positionieren möchten. Ob dieser Trend durch das dann auch ohne Arbeitgeber bereits günstige Deutschland-Ticket gebrochen wird, bleibt abzuwarten. Mit movA hat die ASEAG zumindest die technische Möglichkeit, den Firmenkunden neben einem günstigen ÖPNV-Ticket weitere Vorteile einer arbeitgeberseitig unterstützten Mobilität näherzubringen.

Die IT-seitige Weiterentwicklung dieser Technologie erfolgt seit Oktober 2019 in der gemeinsam mit der regio IT gegründeten Better Mobility GmbH. Diese Gesellschaft bietet die technische Lösung auch außerhalb der StädteRegion Aachen insbesondere anderen Verkehrsbetrieben zur Nutzung an. Bei der Rheinbahn AG, Düsseldorf, ist im Geschäftsjahr 2021 die Plattform „re-edy“ gestartet, die auf der Technologie der Better Mobility aufbaut. 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. In allen Kundensegmenten dieser digitalen Lösung – Endkunde, Fir-

menkunde für Mitarbeiter und Firmenkunden als Betreiber einer Mobilitätsplattform – geht die ASEAG von einer zunehmenden Nachfrage aus, wenn die Unsicherheiten der derzeitigen Pandemie entfallen.

Die Zielsetzung eines ökologisch hochwertigen ÖPNV mit möglichst geringen Zugangshemmnissen liegt auch weiterhin im Trend der Branche und wird politisch als ein Lösungsbaustein bei der Bewältigung von umweltpolitischen Fragestellungen angesehen. Wie in der Vergangenheit auch, verfolgt die ASEAG insgesamt das Ziel, sich als kommunales Verkehrsunternehmen und zuverlässiger 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 steigende Inanspruchnahme der ÖPNV-Leistungen zum Jahresende 2022 wird sich auch im Jahr 2023 fortsetzen. In die Wirtschaftsplanung ist das prinzipiell eingeflossen. Welche Effekte jetzt letztendlich das Deutschland-Ticket bringen wird, lässt sich zurzeit nicht abschätzen. Dabei ist zu erwarten, dass das Deutschland-Ticket nicht nur Dauerkarten substituieren wird, sondern auch einen erheblichen Einfluss auf das Barsortiment haben wird. Heutige Gelegenheitskunden in Aachen sind beispielsweise gegebenenfalls Stammkunden in anderen Regionen Deutschlands und dürfen nun mit dem Deutschland-Ticket auch im Bediengebiet der ASEAG fahren. Aktuell geht die ASEAG davon aus, dass jedweder Mindererlös durch die Förderung des Deutschland-Tickets ausgeglichen wird, sodass hieraus kurzfristig keine negativen wirtschaftlichen Effekte erwartet werden.

IV. Chancen- und Risikobericht

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

Um dies sicherzustellen, ist das Chancen- und Risikomanagementsystem konsequent in die bestehenden Steuerungs- und Controlling-Prozesse integriert. Im Rahmen der Unternehmenssteuerung werden allgemeine Markt- und Erlörisiken 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 01.01.2010 ist eine konzernweite Unternehmensverfassung in Kraft getreten, die im abgelaufenen 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 2022 in allen Unternehmensbereichen regelmäßig systematische und vollständige Risikoerhebungen vorgenommen. Im Rahmen der halbjährlichen Aktualisierung bzw. Überprüfung wurden alle wesentlichen Risiken identifiziert, ana-

lysiert, 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 anhält, 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 derzeit bestehenden Corona-Pandemie wird als gering eingestuft. Dennoch zeigt sich während der Corona-Pandemie, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen erheblich sind. Für die Geschäftsjahre bis 2022 wurden diese Auswirkungen in großen Teilen durch den ÖPNV-Rettungsschirm aufgefangen. Für das Geschäftsjahr 2023 darf jedoch nicht sicher von einem analogen ÖPNV-Rettungsschirm ausgegangen werden. Insgesamt wird die Corona-Pandemie die seitens der Politik angestrebte Verkehrswende hin zu mehr umweltfreundlicher Mobilität – wozu auch der ÖPNV zählt – kurz- bis mittelfristig bremsen. Mittel- bis langfristig wird davon ausgegangen, dass in städtischen Räumen der Trend hin zum ÖPNV wieder einsetzen wird. Diese Annahme stützt sich darauf, dass in den aktuellen politischen Diskussionen parteiübergreifend davon ausgegangen wird, dass der Kampf gegen den Klimawandel nur mit einem starken und funktionierenden ÖPNV erfolgreich sein kann. Hierin sieht die ASEAG trotz der aktuellen Auswirkungen der Pandemie eine große Chance für sich als Mobilitätsdienstleister, zumal dieser Aufwärtstrend durch den aktuell politisch bestehenden Willen zur Einführung des Deutschland-Tickets massiv unterstützt wird. Dabei bringt das sogenannte Deutschland-Ticket erhebliche Chancen und Risiken mit sich. Auf der einen Seite wird die Nachfrage aufgrund des niedrigen Preises sicher gefördert. Andererseits wird im erheblichen Umfang die Zahlungsbereitschaft der Kunden für den ÖPNV nicht abgeschöpft und gleichzeitig würde eine gegebenenfalls deutlich erhöhte Nachfrage aktuell an vielen Stellen auf ein Angebot treffen, das nicht auf eine signifikante zusätzliche Nachfrage vor-

bereitet ist. Dies könnte zur Unzufriedenheit der Kunden führen, die dann für längere Zeit dem System ÖPNV verloren gehen. Negative Effekte auf die Ertragskraft der Verkehrsunternehmen sollen durch entsprechende Zusicherungen des Bundes und des Landes kompensiert werden. Aus Sicht der ASEAG bestehen zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Geschäftsberichts erhebliche Zweifel, ob die Finanzierung der Ertragsausfälle vollständig und nachhaltig gesichert ist. Bereits jetzt ist in Kundengesprächen festzustellen, dass sich die Preissensibilität verschiebt und Zahlungsbereitschaften der Kunden in Erwartung der staatlichen Subventionierung des Deutschland-

Tickets abnehmen. Sollte die Finanzierung des Deutschland-Tickets 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 Pen-



sionsrückstellungen im Jahr 2010 ergeben hatte, besteht kein Risiko mehr, da dieser Zuführungsprozess im Jahr 2017 vorzeitig abgeschlossen wurde. Um insgesamt die Abhängigkeit von der Zinsentwicklung der Pensionsrückstellungen zu reduzieren, hat die ASEAG den Durchführungsweg für neu zu schaffende Altersvorsorge im Jahr 2016 geändert. Die Durchführung durch die Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen, (AKREKA) ermöglicht eine andere bilanzielle Darstellungsweise, ohne dass jedoch die letztendlich zu zahlende Altersvorsorge in der Höhe dadurch beeinflusst wird. Zum Bilanzstichtag waren 194 Mitarbeiter diesem Durchführungsweg der Altersvorsorge zugeordnet.

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

Nachdem 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. ist nunmehr die Gewerkschaft ver.di. Diese ist im Vergleich zum bisherigen Tarifvertragspartner Christliche Gewerkschaft GÖD im Rahmen von Tarifverhandlungen sicher als durchsetzungsstärker einzustufen. 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 stellt. Auch wenn hier aktuell keine neuen Forderungen an die ASEAG herangetragen 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 in Kombination mit der sprunghaft angestiegenen Inflation im Geschäftsjahr 2022 verstärken das Risiko überdurchschnittlicher Lohnsteigerungen sicher noch. In der Wirtschaftsplanung wurde dieser Sachverhalt durch einen überdurchschnittlichen Kostenanstieg beim Einkauf der Subunternehmerleistung prinzipiell berücksichtigt.

Wurde vor der Corona-Pandemie das Risiko einer erneuten Korrektur des Beteiligungswertes der APAG als eher gering angesehen, so hat dieses Risiko vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie wieder an Bedeutung gewonnen. Zum einen ist zurzeit nicht vorhersehbar, wie sich die Pandemie auf die Innenstädte und damit die Parkhausnutzung auswirkt, und zum anderen hat die Pandemie gezeigt, wie sensibel der Betrieb von Parkhäusern auf das Ereignis einer Pandemie reagiert. Dies könnte dazu führen, dass entsprechende Risikofaktoren bei der Unternehmensbewertung ungünstiger ausfallen

werden und somit den Unternehmenswert der APAG reduzieren. Auch wirkt sich der Zinsanstieg im Geschäftsjahr bei der Unternehmensbewertung negativ aus. Zunehmende Instandhaltungsaufwendungen stellen eine weitere Herausforderung dar. Zur Stabilisierung des Unternehmenswertes wurden im Rahmen der Wirtschaftsplanung 2023 und der folgenden Jahre Steigerungen der Kurzparkertarife berücksichtigt. Nach über zehn Jahren ohne Preisanpassung wird dies als am Markt durchsetzbar angesehen, zumal davon ausgegangen wird, dass es im Rahmen der Klimaschutzdiskussion zu weiteren Anpassungen der Parkgebühren am Straßenrand kommen wird. Insgesamt gilt es, das Bewertungsrisiko der Beteiligung stets zu überwachen.

Weitere wesentliche Risiken ergeben sich aus Umweltbelangen, die es erforderlich machen, dass die ASEAG schneller als geplant kostenintensive, schadstoffreduzierende oder umweltpolitische Maßnahmen einzuleiten hat. Dabei stehen aktuell nicht mehr Themen wie Umweltzone oder Dieselfahrverbote im Vordergrund. Vielmehr sorgt die Clean-Vehicles-Richtlinie der EU und ihre Umsetzung in nationales Recht dafür, dass weiterhin umweltpolitischer Druck auf der ASEAG lastet. Demnach müssen zukünftig erhebliche Anteile der Fahrzeugbeschaffung E-Busse oder Wasserstoffbusse (inkl. Brennstoffzelle) beinhalten. Hinzu kommt, dass von der ASEAG als kommunales 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 die-

ser Maßnahmen setzt die ASEAG weiterhin auf Förderprogramme des Landes und des Bundes sowie auf die Co-Finanzierung durch die Aufgabenträger als Besteller der Verkehrsleistungen. Aber auch die bei Subunternehmern eingesetzten Fahrzeuge stehen unter Beobachtung. So greifen die Subunternehmer inzwischen zwar überwiegend ebenfalls auf Euro-VI-Fahrzeuge zurück, aber auch hier sind zunehmend Meinungen zu vernehmen, dass auch diese Fahrzeuge CO₂-neutral betrieben werden sollen. Aufgrund der in der Regel anzutreffenden technologischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bei den Subunternehmern stellt dies eine erhebliche Herausforderung für die Zukunft dar.

Auch zukünftig bleibt ein wesentliches Risiko der ASEAG die Abhängigkeit von Zuschüssen und Fördermitteln. Diese unterliegen in der Regel keiner Dynamisierung, sodass damit stets die Notwendigkeit verbunden ist, wegfallende oder stagnierende Zuschüsse durch andere geeignete finanzielle Maßnahmen zu kompensieren. Die Zuschusssituation für die Beförderung von Schwerbehinderten scheint derzeit auf niedrigem Niveau stabil. Die Zuschusslage beim Mobil-Ticket hat sich gegenüber den Vorjahren aufgrund der Konsolidierung der Verkaufszahlen ebenfalls stabilisiert. Die Zuschüsse je Ticket sind jedoch als zu gering anzusehen: Aufgrund der politischen Komponente dieses Tickets (im Wesentlichen Empfänger von staatlichen Leistungen) ist es preislich nur schwer zu entwickeln.

Zusätzlich zu den bereits heute von Bund und Land bezuschussten Tickets für spezielle Kundengruppen (z. B. Studierende, Schüler, Empfänger von Sozialleistungen) wird mit der im Jahr 2023 geplanten Einführung des Deutschland-Tickets eine generelle Subventionierung

des ÖPNV durch Bundes- und Landesmittel für alle Kundensegmente eingeführt. 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 Lande 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 Land erheblich zunimmt.

Einnahmenseitig besteht neben dem beschriebenen coronabedingten Risiko die Gefahr, 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 Deutschland-Ticket und die bislang unklare Systematik der Ertragssicherung in Verbindung mit einer bisher nicht geklärten Einnahmenaufteilungsregelung nochmals deutlich verstärkt. Durch diese Veränderungen

kann es im Rahmen der Anpassung der Einnahmenaufteilung infolge von Verkehrserhebungen oder Regelungen im Rahmen des Deutschland-Tickets, die nicht durch die ASEAG beeinflusst werden können, zu veränderten Einnahmenezuteilungen zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen kommen. Im Jahr 2019 fand eine erneute Fahrgasterhebung bezüglich des Nutzerverhaltens statt. Die Ergebnisse des Gutachters der Verkehrserhebung liegen zwischenzeitlich vor und im Geschäftsjahr 2022 konnte Einvernehmen über die Ergebnisse erzielt werden. Die ASEAG gehört auf Basis der Mengengerüste 2019 tendenziell zu den Gewinnern dieser Erhebung. Da die Corona-Pandemie jedoch in den Jahren 2020 bis 2022 zu großen Verwerfungen geführt hat, die durch den staatlichen ÖPNV-Rettungsschirm ausgeglichen werden sollen, kommt nicht nur der Ist-Einnahmenaufteilung eine besondere Bedeutung zu, sondern auch der Soll-Betrachtung (fiktive Fortschreibung 2019 auf die Folgejahre 2020 bis 2022 ohne Corona-Pandemie). Hier bestehen zum Geschäftsjahresende 2022 noch Klärungsbedarfe einiger Verkehrsunternehmen. Die ASEAG geht aber davon aus, dass es letztendlich zu einem Ergebnis im Sinne der ASEAG kommen wird. Weiterhin besteht ein wesentliches Risiko durch eine zunehmende Anzahl leistungsgeminderter Mitarbeiter, die insbesondere nicht mehr im Fahrdienst eingesetzt werden können.

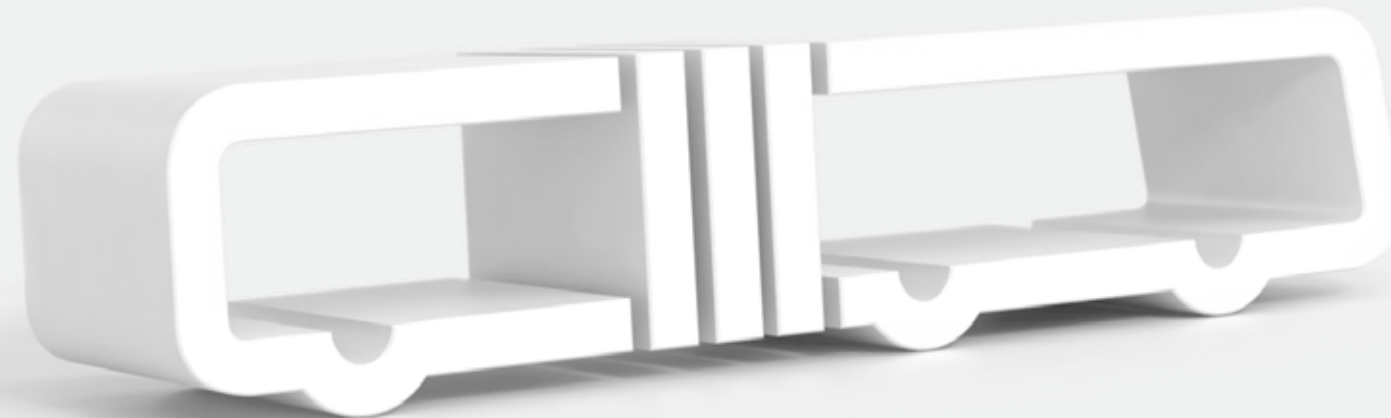
Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind keine operativen Risiken bekannt, die zu einer Gefährdung einzelner Betriebsbereiche oder des gesamten Unternehmens führen könnten. Nach Überprüfung der Risikosituation kommen wir zu dem Ergebnis, dass wir ausreichend versichert sind und genügend bilanzielle Vorsorge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

Aufgrund der Betrauung bis 2027 durch die Stadt Aachen bzw. 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, zum Beispiel unter Berufung auf den satzungsgemäßen Ausgleich im AVV, einzuleiten. Vor diesem Hintergrund hat sich die E.V.A. im Jahr 2016 mit der Stadt Aachen auf ein Finanzierungskonzept für die nächsten Jahre verständigt. 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 sol-

len. Die formale Umsetzung in Nahverkehrspläne und Haushaltsplanungen der Stadt Aachen hat ab 2022 für Maßnahmen des Jahres 2023 begonnen. Weitere Einplanungen werden erwartet, auch wenn durch den Ukraine-Krieg weitere erhebliche Herausforderungen auf die Gebietskörperschaften zukommen.

Insgesamt wird gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan mit einem negativen Planergebnis für 2023 vor Verlustübernahme in Höhe von 42,6 Mio. EUR gerechnet, welches bei Eintritt, insbesondere aufgrund der temporär erhöhten Belastung aus der Neubildung von Pensionsrückstellungen, weiterhin als sehr kritisch angesehen wird.

Aachen, den 14. April 2023
Der Vorstand
Michael Carmincke



Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern

Zum 31.12.2022 beschäftigte die ASEAG 573 Mitarbeitende. Die Anzahl der Mitarbeitenden blieb im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Den 48 Neueintritten standen 48 Austritte gegenüber.

Auch im Jahr 2022 wurden regelmäßig Fahrerschulungen durchgeführt. In allen Bereichen fördert die ASEAG

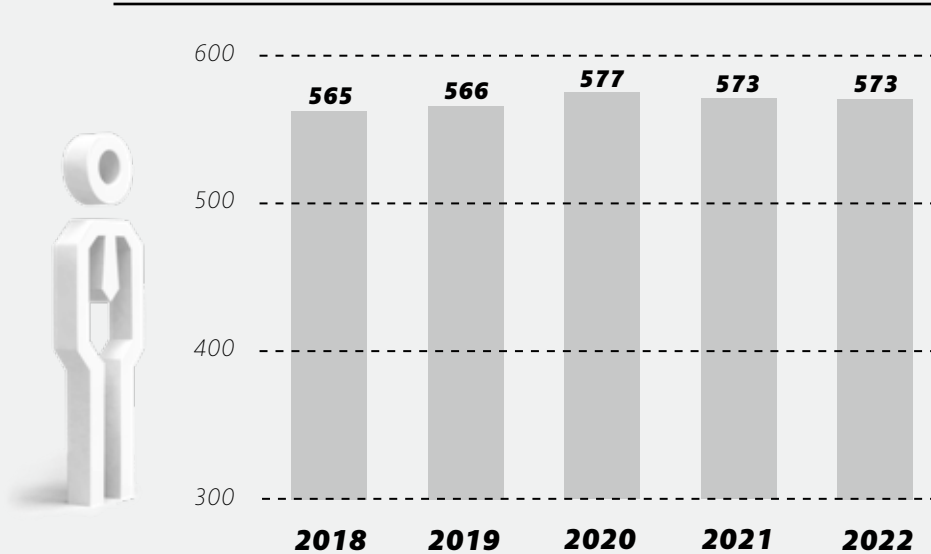
ihre Mitarbeitenden und bietet Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen an. Dabei wurde auch im Jahr 2022 verstärkt auf Online-Schulungen umgestellt.

„ASEAG & Du – Fit für 2027“ – so nennt sich das neue Projekt der ASEAG, das Ende des Kalenderjahrs 2022 seine „Fahrt“ aufgenommen hat. Mit externer Unterstützung wurde ein Konzept erarbeitet und innerhalb der ASEAG ein Leitungskreis sowie ein Kernteam gebildet, die sich mit Themen wie zum Beispiel Mitarbeiterbefragung, betriebliches Gesundheitsmanagement, Rahmenbedingungen und Kommunikation befassen.

Insgesamt hat die ASEAG 13 Auszubildende direkt beschäftigt. Hinzu kommen die Auszubildenden im kauf-

männischen Bereich. Diese haben ein Auszubildendenverhältnis mit der Muttergesellschaft E.V.A., mit der die ASEAG bei der Ausbildung der kaufmännischen Auszubildenden eng zusammenarbeitet. Im Jahr 2022 konnte die ASEAG zwei Ausbildungsplätze im Rahmen einer dreieinhalbjährigen Berufsausbildung als Kraftfahrzeugmechatroniker, Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik, und einen Ausbildungsplatz zur Fachkraft im Fahrbetrieb besetzen. Nach erfolgreich abgeschlossener Berufsausbildung wird den Auszubildenden die Übernahme in ein Arbeitsverhältnis angeboten. Auch in den kommenden Jahren wird dieses Ausbildungsplatzangebot aufrechterhalten bzw. erweitert.

Mitarbeitende gesamt



Mitarbeitende gesamt

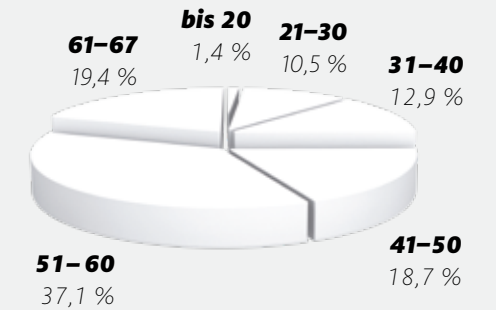
	2022	2021	2020	2019	2018
Mitarbeitende gesamt	573	573	577	566	565
Vollzeitkräfte	486	486	490	480	478
Teilzeitkräfte	74	68	69	68	70
Auszubildende	13	19	18	18	17

Stand 31.12.2022

Alterstruktur 2022

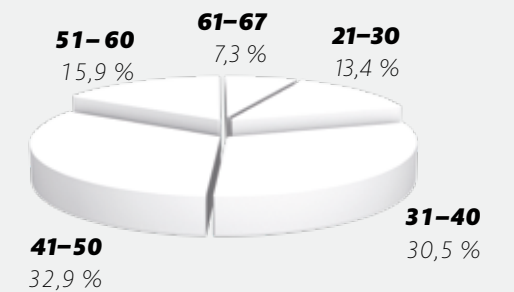
in Lebensjahren

ASEAG



ESBUS

insgesamt 164 Mitarbeitende



Stand 31.12.2022

Auszubildende

Gesamt



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

Stand 31.12.2022

Mitarbeitende nach Bereichen 2022

Gesamt



- 15** Betrieb und Ausbildung
- 52** Busse und Werkstätten
- 400** Fahrdienstmanagement
- 16** Mobilität und Qualität
- 51** Finanzen und Vertrieb
- 39** Sonstige

Stand 31.12.2022

Tochtergesellschaften



Better Mobility GmbH

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

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



Aachener Parkhaus GmbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG mit 100 %

Geschäftszweck: Bewirtschaftung von Parkflächen

Umsatzerlöse 12.560.422 EUR / 51 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 8.090.840 EUR / 168 Mitarbeitende



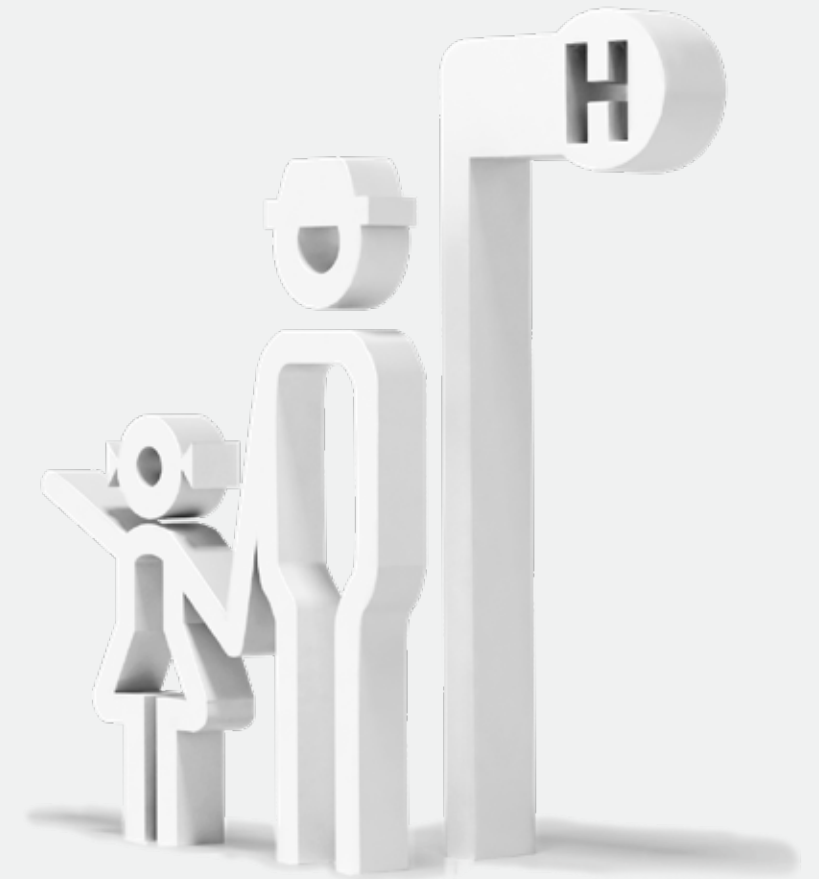
ASEAG Reisen GmbH

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 15.768 EUR / keine eigenen Mitarbeitende am Bilanzstichtag

Jahresabschluss



Bilanz

Zum 31. Dezember 2022

Aktiva

	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
		€	T€
A. Anlagevermögen	(1)		
<i>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</i>			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte		407.467,00	240
2. Geleistete Anzahlungen		172.933,65	98
		580.400,65	338
<i>II. Sachanlagen</i>			
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		2.841.724,81	2.641
2. Fahrzeuge für Personenverkehr		28.813.603,00	34.961
3. Technische Anlagen und Maschinen		1.431.785,00	1.486
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		814.897,00	968
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		8.347.941,15	3.750
		42.249.950,96	43.806
<i>III. Finanzanlagen</i>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		35.580.423,81	35.580
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		8.600.000,00	8.740
3. Beteiligungen		314.216,68	237
4. Sonstige Ausleihungen		215.799,88	232
		44.710.440,37	44.789
		87.540.791,98	88.933
B. Umlaufvermögen			
<i>I. Vorräte</i>			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		683.868,62	571
<i>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</i>	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		22.949.734,44	12.943
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		41.416.621,34	52.813
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		175.525,00	176
4. Sonstige Vermögensgegenstände		2.310.736,74	11.600
		66.852.617,52	77.532
<i>III. Wertpapiere</i>	(3)		
1. Sonstige Wertpapiere		10.000.000,00	15.000
<i>IV. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</i>		10.573.548,09	564
		88.110.034,23	93.667
C. Rechnungsabgrenzungsposten		0,00	12
		175.650.826,21	182.612

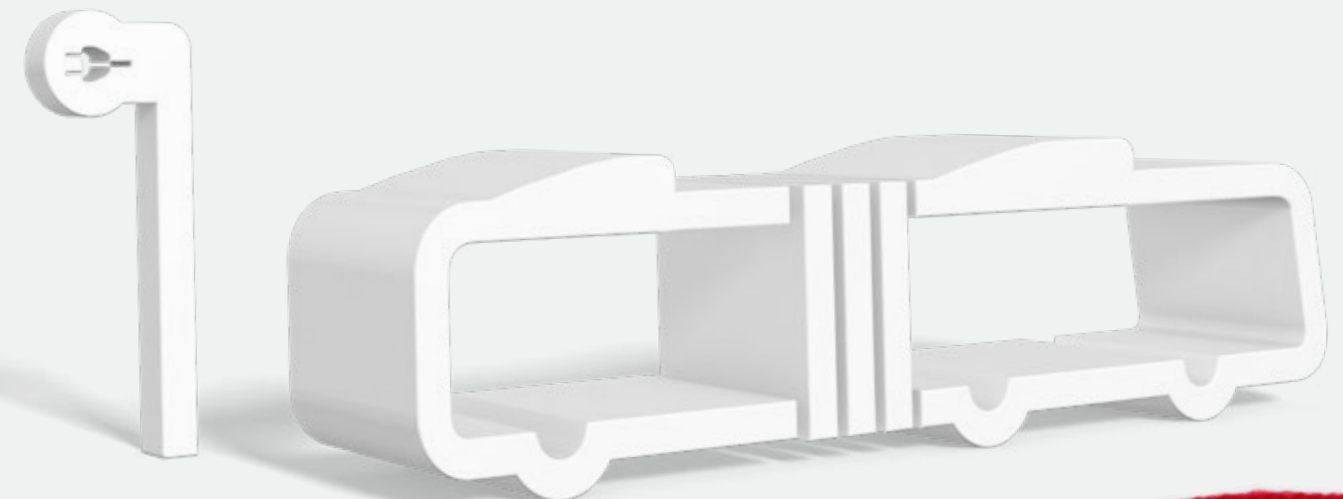
Passiva

	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
		€	T€
A. Eigenkapital	(4)		
<i>I. Gezeichnetes Kapital</i>		6.021.120,00	6.021
<i>II. Kapitalrücklage</i>		3.311.281,49	3.311
		9.332.401,49	9.332
B. Zuschüsse	(5)	3.989.543,36	1.844
C. Rückstellungen	(6)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		133.907.990,00	132.720
2. Steuerrückstellungen		3.226,00	3
3. Sonstige Rückstellungen		5.897.462,19	9.804
		139.808.678,19	142.527
D. Verbindlichkeiten	(7)		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		7.958.586,35	17.978
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		2.594.364,04	3.144
3. Sonstige Verbindlichkeiten		8.439.771,02	5.414
		18.992.721,41	26.536
E. Rechnungsabgrenzungsposten		3.527.481,76	2.373
		175.650.826,21	182.612

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	Anhang	2022	2021
		€	T€
1. Umsatzerlöse	(8)	60.339.248,26	63.161
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		14.072,66	11
3. Sonstige betriebliche Erträge	(9)	18.685.682,90	11.474
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		8.005.946,07	6.445
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		51.699.336,59	46.062
		59.705.282,66	52.507
5. Personalaufwand	(10)		
a) Löhne und Gehälter		25.535.087,33	25.810
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		7.264.651,14	7.435
		32.799.738,47	33.245
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(11)	4.872.035,00	4.515
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	10.671.805,35	10.907
Betriebsergebnis		-29.009.857,66	-26.528
8. Erträge aus Beteiligungen		6.795,10	7
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	(13)	51.554,18	67
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(14)	111.519,37	115
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(15)	48.205,49	9
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	(16)	27.432,82	1.891
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(17)	4.234.543,22	10.904
Ergebnis nach Steuern		-33.053.759,56	-39.125
14. Sonstige Steuern	(18)	81.745,06	85
15. Erträge aus Verlustübernahme		33.135.504,62	39.210
Jahresüberschuss / Bilanzgewinn		0,00	0



Anhang für das Geschäftsjahr 2022

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

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

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

Sachanlagen sind zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um Abschreibungen, bewertet. Kos-

ten im Sinne des § 255 Abs. 2 Satz 3 HGB sind nicht einbezogen worden.

Bei den planmäßigen Abschreibungen werden grundsätzlich die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern zugrunde gelegt. Die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern betragen bei Gebäuden und Bauten auf fremden Grundstücken 2 bis 90 Jahre, bei Fahrzeugen für Personenverkehr 6 bis 12 Jahre, bei technischen Anlagen und Maschinen 4 bis 20 Jahre, bei Betriebs- und Geschäftsausstattung 3 bis 23 Jahre.

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

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

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

Forderungen sind mit ihrem Nennwert bilanziert, wobei Forderungen bei zu erwartenden Ausfällen durch individuelle oder pauschale Bewertungsabschläge berücksichtigt wurden. Die sonstigen Vermögensgegenstände und die liquiden Mittel sind zum Nennwert bilanziert. Latente Steuern werden für zeitlich sich in Zukunft voraussichtlich umkehrende Differenzen zwischen den handels- und steuerrechtlichen Bilanzansätzen gebildet, soweit dies nach § 274 HGB zulässig ist. Im Rahmen des Organschaftsverhältnisses mit der E.V.A. (Organträger) werden diese dort bilanziert.

Für die Pensionsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens vorgenommen. Dabei wurden unter Anwendung der Erleichterungsvorschrift des § 253 (2) Satz 2 HGB ein durchschnittlicher Marktzins aus den vergangenen zehn Jahren von 1,78 %, eine Bezüge-Dynamik von 2,0 % und eine altersabhängige Fluktuation nach einer konzernweit spezifischen Fluktuationstabelle zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung beträgt 1,0 %. Zudem wurden die Sterbetafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der in den Rückstellungszuführungen enthaltene Zinsanteil inklusive des Effekts aus der Zinsänderung wird unter der Position Zinsen und ähnliche Aufwendungen ausgewiesen. Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB bei der Anwendung eines durchschnittlichen Marktzinses aus den vergangenen sieben Jahren (1,44 %) beträgt 7.067 TEUR.

Im Jahr 2016 wurde beschlossen, dass Neueinstellungen bei der ASEAG ab dem 01.01.2016 ihre Zusage auf eine betriebliche Altersversorgung bzw. die daraus resultierenden Leistungen zukünftig direkt von der Tochtergesellschaft AKREKA erhalten. Dazu wurde ein entsprechender Leistungsplan mit der AKREKA erstellt, der die Grundlage für die spätere Versorgung darstellt. Die Bewertung erfolgt bei der AKREKA nach § 4 d EStG. Die darüber hinaus bestehende mittelbare Pensionsverpflichtung gemäß § 28 Abs. (2) EGHGB beträgt zum Bilanzstichtag 2.433 TEUR.

Für die Jubiläumsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens vorgenommen. Dabei wurden ein Zinssatz von 1,44 % 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.

2022

Entwicklung des Anlagevermögens

Anschaffungs-/Herstellungskosten

	1.1.2022	Zugang Umbuchung = U	Abgang	Investitions- förderung	31.12.2022
	€	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte	2.565.801,61	182.168,33 140.532,40 U	0,00		2.888.502,34
2. Geleistete Anzahlungen	98.133,84	74.799,81 0,00 U	0,00		172.933,65
	2.663.935,45	397.500,54	0,00	0,00	3.061.435,99
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	11.473.609,38	214.090,13 183.855,72 U	307.970,08		11.563.585,15
2. Fahrzeuge für Personenverkehr	61.913.319,03	379.925,86 0,00 U	1.184.822,41	2.437.293,15	58.671.129,33
3. Technische Anlagen und Maschinen	3.234.713,97	162.209,20 906.728,01 U	0,00	880.100,00	3.423.551,18
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	13.136.824,81	108.042,81 11.407,69 U	11.902,87		13.244.372,44
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.749.768,28	5.840.696,69 -1.242.523,82 U	0,00		8.347.941,15
	93.508.235,47	6.564.432,29	1.504.695,36	3.317.393,15	95.250.579,25
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	41.580.423,81	0,00			41.580.423,81
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	8.740.000,00	0,00	140.000,00		8.600.000,00
3. Beteiligungen	237.216,68	77.000,00	0,00		314.216,68
4. Sonstige Ausleihungen	231.948,71	26.188,04	42.336,87		215.799,88
	50.789.589,20	103.188,04	182.336,87	0,00	50.710.440,37
	146.961.760,12	7.065.120,87	1.687.032,23	3.317.393,15	149.022.455,61

Abschreibungen

	1.1.2022	Zugang	Abgang	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022
	€	€	€	€	€	€
	2.326.030,61	155.004,73	0,00	2.481.035,34	239.771,00	407.467,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	98.133,84	172.933,65
	2.326.030,61	155.004,73	0,00	2.481.035,34	337.904,84	580.400,65
	8.832.795,35	186.308,85	297.243,86	8.721.860,34	2.640.814,03	2.841.724,81
	26.952.280,03	4.014.952,71	1.109.706,41	29.857.526,33	34.961.039,00	28.813.603,00
	1.748.230,97	243.535,21	0,00	1.991.766,18	1.486.483,00	1.431.785,00
	12.169.144,81	272.233,50	11.902,87	12.429.475,44	967.680,00	814.897,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	3.749.768,28	8.347.941,15
	49.702.451,16	4.717.030,27	1.418.853,14	53.000.628,29	43.805.784,31	42.249.950,96
	6.000.000,00			6.000.000,00	35.580.423,81	35.580.423,81
	0,00	0,00	0,00	0,00	8.740.000,00	8.600.000,00
	0,00	0,00	0,00	0,00	237.216,68	314.216,68
	0,00	0,00	0,00	0,00	231.948,71	215.799,88
	6.000.000,00	0,00	0,00	6.000.000,00	44.789.589,20	44.710.440,37
	58.028.481,77	4.872.035,00	1.418.853,14	61.481.663,63	88.933.278,35	87.540.791,98

Buchwerte

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel dargestellt.

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

Anteile an verbundenen Unternehmen:

	Eigenkapital 31.12.2022 T€	Anteil am Kapital	Jahresergebnis 2022 T€
Aachener Parkhaus GmbH, Aachen	2.667	100 %	755 ³
ASEAG Reisen GmbH, Aachen	223	100 %	0 ¹
ESBUS Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH, Eschweiler	26	100 %	0 ²
Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen	1.839	100 %	0 ⁴

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

Anteile an Beteiligungsunternehmen:

	Eigenkapital 31.12.2022 T€	Anteil am Kapital	Jahresergebnis 2022 T€
gewoge Aachen AG, Aachen	55.419	0,20 %	5.449 ¹
GWG Wohnungsbaugesellschaft für die StädteRegion mbH, Aachen	20.206	0,61 %	100 ¹
beka GmbH, Köln	1.143	0,91 %	57 ¹
Better Mobility GmbH, Aachen	177	49,50 %	-198

1) Angaben per 31.12.2021

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten im Wesentlichen Forderungen gegenüber der Stadt Aachen in Höhe von 16.305 TEUR (Vorjahr: 610 TEUR). Hierin sind eine Forderung in Höhe von 12.000 TEUR aus dem Corona-Rettungsschirm sowie eine Forderung für den Fördermittelabruf aus dem KlnvFÖG NRW in Höhe von 3.525 TEUR enthalten. Die Forderungen gegen verbunde-

ne Unternehmen beinhalten sonstige Forderungen gegen die Gesellschafterin E.V.A. in Höhe von 41.417 TEUR (Vorjahr: 52.813 TEUR) und resultieren hauptsächlich mit 33.136 TEUR (Vorjahr: 39.209 TEUR) aus dem Verlustausgleichsanspruch und mit 6.401 TEUR (Vorjahr: 10.102 TEUR) aus dem Cash-Pooling. Bei den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich um einen Rahmenkreditvertrag (Volumen 175 TEUR), der von der Better Mobility

GmbH mit 175 TEUR (175 TEUR im Jahr 2021) komplett in Anspruch genommen wurde. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind hauptsächlich Forderungen aus einer Sondervereinbarung mit dem Kunden Evobus in Höhe von 1.195 TEUR enthalten. Darüber hinaus bestehen Steuerforderungen in Höhe von 97 TEUR (Vorjahr: 70 TEUR). Bis auf eine Sicherheitsleistung für das Mietobjekt Kundencenter in Höhe von 30 TEUR bestehen wie im Vorjahr keine weiteren Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände mit Restlaufzeiten von mehr als einem Jahr.

(3) Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die beiden im August 2021 getätigten Termingeldanlagen von 10.000 TEUR und 5.000 TEUR bei der Quintet Private Bank S.A. wurden im Januar 2022 (Verzinsung 0,05 %) und im Februar 2022 (Verzinsung 0,07 %) fällig. Die ASEAG zeichnete im August 2022 eine Termingeldanlage gegenüber der NordLB in Höhe von 10.000 TEUR mit einer Verzinsung von 0,68 % und einer Fälligkeit im Februar 2023.

(4) Eigenkapital

Die Aktien befinden sich zu 94,9 % im Besitz der E.V.A. und zu 5,1 % im Besitz der Stadt Aachen. Das gezeichnete Kapital von 6.021 TEUR ist voll eingezahlt und war zum Bilanzstichtag eingeteilt in 2.352.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien.

(5) Zuschüsse

In den Zuschüssen in Höhe von 3.990 TEUR (Vorjahr: 1.844 TEUR) sind im Wesentlichen Zuschüsse für die

Anschaffung von E-Bussen und zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Höhe von 3.634 TEUR (Vorjahr: 886 TEUR) sowie Zuschüsse für das Elektronische Fahrgeld-Management und die Digitalisierung des Bordnetzes in Höhe von 141 TEUR (Vorjahr: 923 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 erhöhten sich im Berichtsjahr um 1.188 TEUR auf 133.908 TEUR (Vorjahr: 132.720 TEUR). Die Steuerrückstellungen resultieren aus Umsatzsteuerrisiken aufgrund einer lohnsteuerlichen Betriebsprüfung. Die im Vorjahr eingestellte Rückstellung für eventuelle Rückzahlungsverpflichtungen aus dem Corona-Rettungsschirm in Höhe von 3.759 TEUR wurde im Berichtsjahr aufgelöst. In den sonstigen Rückstellungen sind darüber hinaus im Wesentlichen Risiken aus Personalverpflichtungen (2.720 TEUR, Vorjahr: 2.670 TEUR), Risiken aus der Einnahmenaufteilung AVV/NRW (750 TEUR, Vorjahr: 1.500 TEUR) und unterlassenen Instandhaltungen (110 TEUR, Vorjahr: 85 TEUR) enthalten. Für die Jahresabschlusskosten wurde eine Rückstellung von 136 TEUR (Vorjahr: 140 TEUR) gebildet.

Es liegen Informationen vor, dass über den NWO wegen der hohen Inflation im Berichtsjahr Forderungen der Subunternehmer auf die ASEAG zukommen. Zu diesem Zweck wurde eine Rückstellung in Höhe von 1.000 TEUR gebildet.

(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 31.12.2022 T€	Summe 31.12.2021 T€
D. Verbindlichkeiten					
1. aus Lieferungen und Leistungen	7.959	0	0	7.959	17.978
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	2.594	0	0	2.594	3.144
3. Sonstige Verbindlichkeiten	8.440	0	0	8.440	5.414
– davon aus Steuern	280	0	0	280	288
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	8	0	0	8	2
	18.993	0	0	18.993	26.536



Die Vorjahresverbindlichkeiten gliedern sich wie folgt:

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

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Am Bilanzstichtag bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen im Wesentlichen aus Verträgen über Fahrzeuganmietungen. Die Verpflichtungen für Fahrzeuganmietungen bestehen in Höhe von 38.650 TEUR pro Jahr, davon 1.485 TEUR gegenüber verbundenen Unterneh-

men. Die entsprechenden Verträge laufen in der Regel ein bis fünf Jahre. Die ASEAG ist zur Leistung von Zuwendungen an ihre Unterstützungseinrichtung AKREKA zur Vermeidung einer Unterdotierung der Deckungsrücklage verpflichtet. Für das Jahr 2022 betrug diese Zuwendung 263 TEUR, sodass keine Unterdeckung besteht.

Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

(8) Umsatzerlöse

	2022	2021	+/-	
	T€	T€	T€	
Verkehrseinnahmen	46.641	49.504	-2.863	-5,8 %
Zuschüsse	8.152	8.227	-75	-0,9 %
Aperiodische Erlöse	-124	664	-788	-118,7 %
Sonstige Erlöse	5.670	4.766	904	-19,0 %
	60.339	63.161	-2.822	-4,5 %

(9) Sonstige betriebliche Erträge

Aufgrund des Corona-Rettungsschirms wird im Berichtsjahr unter dieser Position eine Billigkeitsleistung zum Ausgleich der Schäden im öffentlichen Personennahverkehr in Höhe von 12.000 TEUR (Vorjahr: 6.241 TEUR) ausgewiesen. Des Weiteren werden unter anderem Erträge aus Anlagenabgängen in Höhe von 1.530 TEUR

(Vorjahr: 2.058 TEUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 4.019 TEUR (Vorjahr: 2.490 TEUR), sonstige periodenfremde und aperiodische Erträge in Höhe von 98 TEUR (Vorjahr: 29 TEUR) sowie Zuschüsse in Höhe von 185 TEUR (Vorjahr: 252 TEUR) ausgewiesen.

(10) Personalaufwand

Im Berichtsjahr sind Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 1.998 TEUR (Vorjahr: 2.121 TEUR) angefallen.

Im Jahresmittel waren folgende Mitarbeiter beschäftigt:

	2022	2021	+/-
Mitarbeiter (Vollzeit)	483	479	4
Mitarbeiter (Teilzeit)	71	72	-1
Mitarbeiter (gesamt)	554	551	3
Auszubildende	13	17	-4
Aushilfen	14	13	1

(11) Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich um 357 TEUR auf 4.872 TEUR. Außerplanmäßige Abschreibungen fielen wie im Vorjahr im Berichtsjahr nicht an.

(12) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Hierin sind mit 3.131 TEUR (Vorjahr: 3.460 TEUR) Verwaltungskosten der E.V.A. und mit 6 TEUR (Vorjahr: 159 TEUR) Leistungen der übrigen verbundenen Unternehmen enthalten.

(13) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Diese betreffen mit 52 TEUR die ESBUS (Vorjahr: 67 TEUR). Der Jahresüberschuss der APAG in Höhe von 755 TEUR wurde in der Gesellschaft thesauriert.

Name	Festvergütung in TEUR	variabler Bezug in TEUR	Sachbezug in TEUR	Summe in TEUR
Michael Carmincke	240	30,0	14,9	284,9

Bei den variablen Bezügen sind Ausgleichszahlungen zur Altersversorgung in Höhe von 20 TEUR enthalten. Ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten im Berichtsjahr 363,3 TEUR; davon aus Pensionszahlungen 345,8 TEUR und sonstige Nebenleistungen in Höhe von 14,9 TEUR. Für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.806,9 TEUR.

(14) Erträge aus Ausleihungen des

Finanzanlagevermögens

Davon betreffen 97 TEUR (Vorjahr: 100 TEUR) Erträge von verbundenen Unternehmen.

(15) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Hierin sind Zinserträge von Dritten mit 48 TEUR (Vorjahr: 9 TEUR) enthalten.

(16) Aufwendungen aus Verlustübernahme

Diese betreffen mit 27 TEUR (Vorjahr: 87 TEUR) die ASEAG Reisen GmbH, Aachen, (ASEAG Reisen).

(17) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsaufwendungen enthalten im Wesentlichen den Zinseffekt bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 4.210 TEUR (Vorjahr: 10.892 TEUR).

(18) Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern resultieren im Wesentlichen mit 55 TEUR (Vorjahr: 58 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 284,9 TEUR, die sich wie folgt zusammensetzt:

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

Mitglieder des Aufsichtsrates

	Gesamtbezüge in TEUR
Dr. Michael Ritzau, Vorsitzender	4,9
Jochen Emonds, 1. stellv. Vorsitzender	3,8
Leo Buse, 2. stellv. Vorsitzender	4,0
Gaby Breuer	2,9
Patrick Haas	3,0
Ye-One Rhie	2,6
Kasim Ordu	2,7
Elisabeth Paul	2,9
Stefan Roebrocks	3,0
Sibylle Keupen	3,0
Sascha Vogel	3,0
Susanne Lo Cicero-Marenberg (ab 01.08.)	1,3
Norbert Langohr (ab 08.04. bis 31.07.22)	0,9

38,0

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

Derivative Finanzinstrumente

Von der ASEAG wurden im Oktober 2020 Commodity-Swap-Geschäfte mit einer Laufzeit vom 01.01.2021 bis 31.12.2023 abgeschlossen. Im August 2022 und im Oktober 2022 wurden jeweils drei weitere Swap-Geschäfte, also insgesamt sechs, abgeschlossen. Die Laufzeiten dieser Swaps sind bis Ende 2023 (zwei Swaps), Ende

2024 (zwei Swaps) und Ende 2025 (zwei Swaps) festgelegt. Der Nominalbetrag der laufenden Swap-Geschäfte wird mit 11.944.492 EUR zur Dieselpreisabsicherung der antizipierten Grundgeschäfte eingesetzt und als entsprechende Bewertungseinheit gebildet. Über einen Zeitraum von drei Jahren gleichen sich die Wertänderungen voraussichtlich vollständig aus, da Grund- und Sicherungsgeschäft die gleichen Nominalbeträge und Fristigkeiten haben und demselben Risiko ausgesetzt sind. Zur Abbildung der gebildeten Bewertungseinheiten wird die Einfrierungsmethode gewählt. Am 31.12.2022 war eines der im Jahr 2020 abgeschlossenen Swap-Geschäfte fällig. Insgesamt erhielt die ASEAG im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von 744.878 EUR aus der Dieselpreisabsicherung.

Der beizulegende negative Zeitwert der verbliebenen Swap-Geschäfte beträgt zum Bilanzstichtag 538.421 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 VSWAPX2089	1.200	1.078	0,0	31.12.2022
2	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPX2090	1.200	1.101	484,5	31.12.2023
3	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPAM180	1.200	1.843	-244,8	31.12.2023
4	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPAO649	1.320	1.945	-217,8	31.12.2023
5	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPAM182	960	1.362	-152,6	31.12.2024
6	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPAO650	1.200	1.661	-151,8	31.12.2024
7	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPAM183	960	1.300	-114,4	31.12.2025
8	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPAO651	1.200	1.624	-141,5	31.12.2025
Summe					11.944	-538,4	

Nachtragsbericht

Das Jahr 2022 war wie das Vorjahr durch die Corona-Pandemie negativ geprägt. Nachfrageseitig sind die mit dem 9-Euro-Ticket und dem Deutschland-Ticket verbundenen politischen Statements positiv zu bewerten, auch wenn eine nachhaltige Finanzierungslösung bisher nicht vorliegt und somit viele potenziell negative wirtschaftliche Effekte damit einhergehen können. 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 Deutschland-Ticket verbundenen Tarifabsenkung in letzter Konsequenz formal jedoch bei den Aufgabenträgern. Der weitestgehende Entfall der coronabedingten Einschränkungen des öffentlichen Lebens wird den im zweiten Halbjahr 2022 einsetzenden positiven Nachfragetrend weiter unterstützen. Vergütungsseitig sieht sich die ASEAG mit ho-

hen Forderungen der Gewerkschaften konfrontiert, Ergebnisse zu den Tarifverhandlungen liegen noch nicht vor. Insofern ist eine abschließende Beurteilung der diversen Effekte auf die Vermögens-, die Finanz- und die Ertragslage der ASEAG noch nicht möglich. Planerische Vorsorge wurde für das Jahr 2023 durch teilweise erhöhte Planungsansätze bis zu einem gewissen Maße geschaffen.

Ein weiteres Risiko für die Geschäftsentwicklung ergibt sich durch den seit Ende Februar 2022 andauernden Krieg in der Ukraine. 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

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

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

vom 08.04. – 31.07.2022

Herr Norbert Langohr

Amtsleiter StädteRegion Aachen

ab 01.08.2022

Frau Susanne Lo Cicero-Marenberg, Würselen

Technische Dezernentin

Vorstand

Michael Carmincke, Vorstand der ASEAG

Jahresergebnis

Der Jahresverlust 2022 in Höhe von 33.135.504,62 EUR wurde aufgrund des Ergebnisabführungsvertrags von der E.V.A. übernommen. Das Geschäftsjahr schließt daher ausgeglichen ab.

Aachen, den 14. April 2023

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 2022 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 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB

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

Sonstige Informationen

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

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

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

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

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen

Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

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

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur

Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prü-

fungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten

Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zu-

grunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

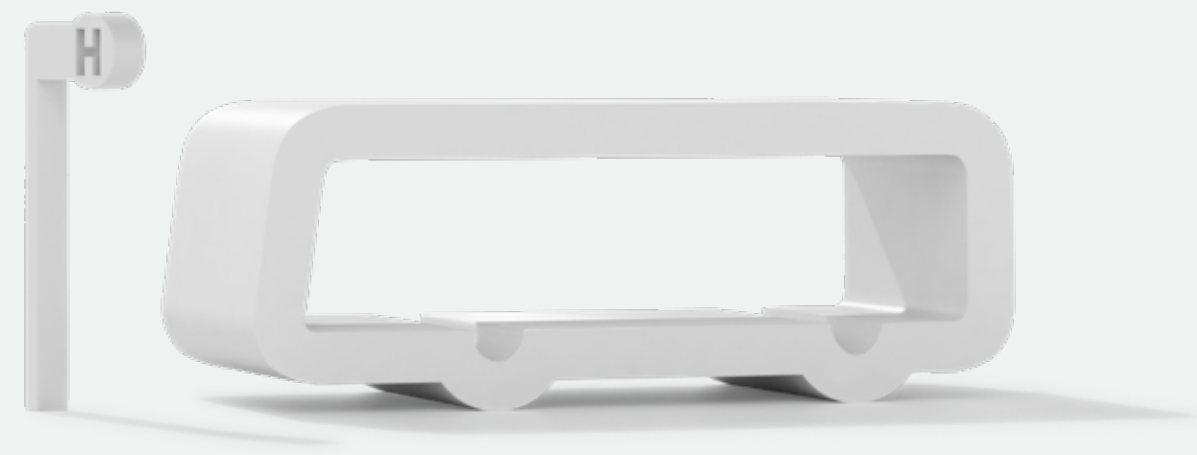
Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.“

Den vorstehenden Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2022 (Bilanzsumme 175.650.826,21 EUR; Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme 33.135.504,62 EUR) und des Lageberichts für das Geschäftsjahr 2022 der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft haben wir in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Grundsätzen ordnungsmäßiger Erstellung von Prüfungsberichten (IDW PS 450 n. F.) erstattet.

Duisburg, den 14. April 2023

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 2022 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 2022 haben wir gebilligt. Er ist damit festgestellt.

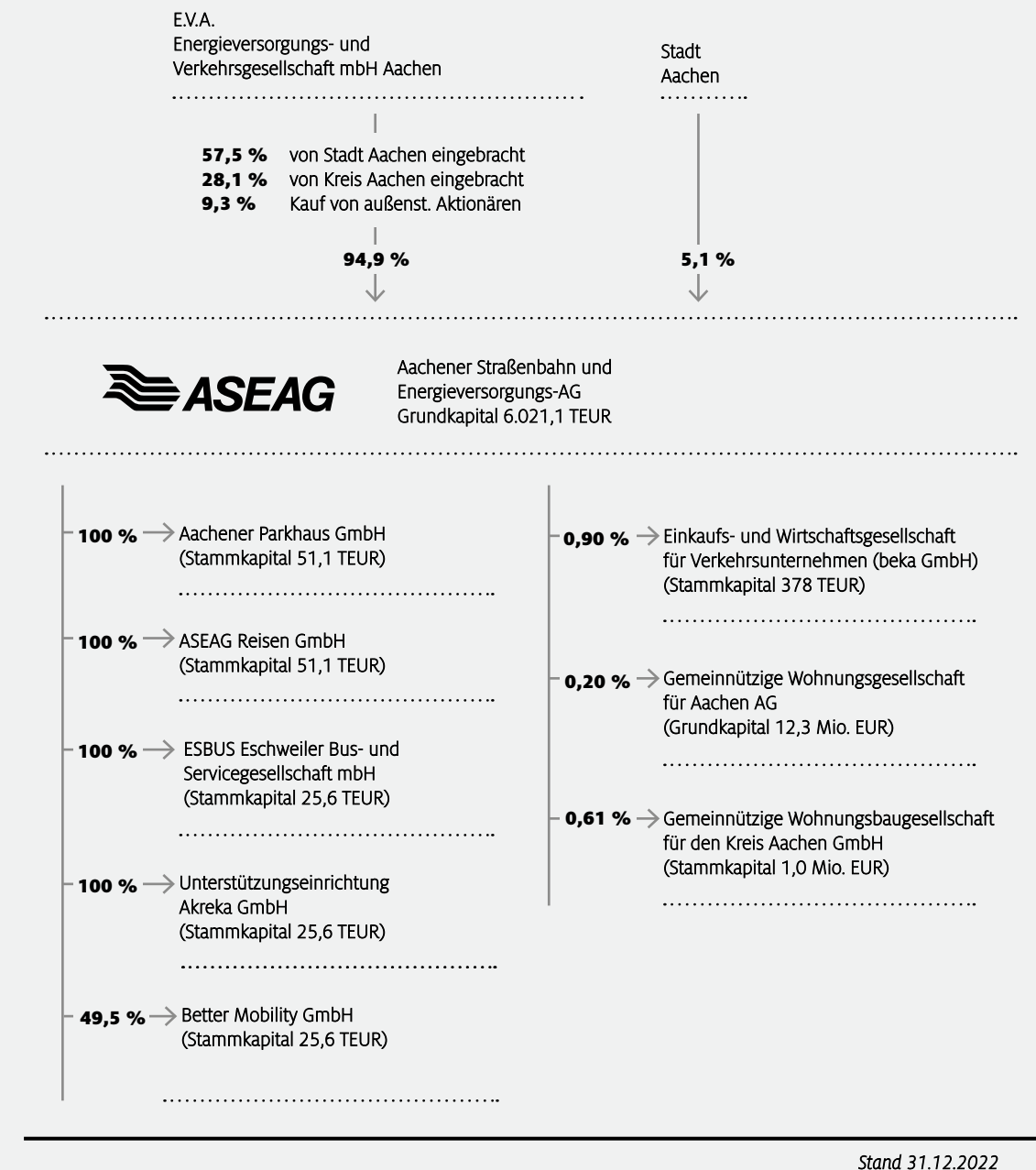
Aachen, den 14. April 2023

Der Aufsichtsrat

Dr. Michael Ritzau
Vorsitzender



Unternehmensstruktur und Beteiligungen



Finanzkalender 2023

- 28. April 2023 Aufsichtsratssitzung zur Feststellung des Jahresabschlusses
- 15. Juni 2023 Ordentliche Hauptversammlung

esog. de