

Geschäftsbericht **2014**





Geschäftsbericht 2014



Inhalt

Lagebericht 2014

I. Grundlagen des Unternehmens

Geschäftsmodell des Unternehmens

Forschung und Entwicklung

II. Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Geschäftsverlauf

Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Ertragslage

Finanzlage

Vermögenslage

III. Nachtragsbericht

IV. Prognosebericht

V. Chancen und Risikobericht

Mitarbeiter

Tochtergesellschaften

Jahresabschluss

Bilanz

Gewinn- und Verlustrechnung

Anhang für das Geschäftsjahr 2014

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Entwicklung des Anlagevermögens

Erläuterungen zur Bilanz

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Organe der Gesellschaft

Jahresergebnis

Bericht des Aufsichtsrates

Unternehmensstruktur und Beteiligungen

Finanzkalender 2014

5

5

5

8

8

8

9

11

13

14

15

15

19

24

26

28

30

32

34

34

36

38

40

43

43

44

48

48

Lagebericht 2014



I. Grundlagen des Unternehmens

Geschäftsmodell des Unternehmens

Die Grundlagen des Geschäftsmodells der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG) ergeben sich aus der Satzung des Unternehmens. Hier heißt es: „Gegenstand der Gesellschaft sind der Bau, der Erwerb und der Betrieb von Straßenbahnen, Obuslinien und Omnibuslinien sowie Eisenbahnen zur Personen- und Güterbeförderung in der Region Aachen und alle damit im Zusammenhang stehenden begleitenden Tätigkeiten. Gegenstand der Gesellschaft ist ferner der Bau und die Bewirtschaftung von Parkhäusern und Parkplätzen. Gegenstand der Gesellschaft ist zudem für eigene Zwecke die Erprobung alternativer Antriebsformen und Mobilitätskonzepte zum Betrieb von Straßenbahnen, Obuslinien, Omnibuslinien und Eisenbahnen zur Personen- und Güterbeförderung und die Beteiligung an Gesellschaften mit dem vorgenannten Gesellschaftszweck.“ Im Laufe der langjährigen Geschichte der ASEAG haben sich die Schwerpunkte innerhalb des satzungsgemäßen Geschäftsmodells verschoben, so dass derzeit

- der Betrieb von Omnibuslinien zur Personenbeförderung in der Region Aachen,
- der Bau und die Bewirtschaftung von Parkhäusern und Parkplätzen und
- die Erprobung alternativer Antriebsformen und Mobilitätskonzepte

im unmittelbaren Fokus der Geschäftstätigkeit liegen. Dabei werden sämtliche Aktivitäten im Hinblick auf den Bau und die Bewirtschaftung von Parkhäusern und Parkplätzen durch die 100%ige Tochtergesellschaft Aachener Parkhaus GmbH, Aachen (APAG) wahrgenommen, so dass bezüglich dieser Aktivitäten auf den Geschäftsbe-

richt der APAG verwiesen wird. Darüber hinaus beabsichtigt die ASEAG grundsätzlich, sich zusammen mit einem Partner an der für nunmehr erst mittelfristig erwarteten Ausschreibung für die Euregiobahn (geplante Betriebsaufnahme nun voraussichtlich 2020/21) zu beteiligen. Nach derzeitigen Überlegungen der ausschreibenden Stelle, der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR), ist kurzfristig eine separate Ausschreibung für einen Übergangsbetrieb von drei bis vier Jahren zu erwarten, an der sich die ASEAG und ihr Partner aufgrund geringer Erfolgsaussichten und kurzer Laufzeit voraussichtlich jedoch nicht beteiligen werden.

Der Betrieb von Omnibuslinien zur Personenbeförderung ist durch eine Betrauung aus dem Jahr 2007 noch bis zum 31. Dezember 2017 abgesichert. Der Vorstand strebt eine Direktvergabe der Leistungen an die ASEAG gemäß EU VO 1370/2007 ab 2018 an. Die entsprechende Vorabkennzeichnung wird für 2015 erwartet.

Die Erprobung alternativer Antriebsformen und Mobilitätskonzepte erfolgt im kleineren Umfang im laufenden Betrieb. Größere Tests bzw. Vorhaben werden in der Regel im Rahmen von geförderten Projekten durchgeführt.

Forschung und Entwicklung

Um technisch auf einem aktuellen Stand zu bleiben und bei Diskussionen mit Verkehrsexperten, Politikern 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 an verschiedenen Forschungsprojekten als Partner. Dies sind insbesondere die Projekte „Mobility Broker“ und „CIVITAS DYN@MO“.

- Das Projekt „Mobility Broker“, gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), wird seit Oktober 2013 von der ASEAG geleitet. Ziel des Projekts ist die Zusammenführung aller Mobilitätsange-

bote einer Region auf einem Marktplatz, der auf Grund einer präferenzbasierten Auswahl (Fahrzeit, Umsteigeanzahl, Preis, Verkehrsmitteltyp) den Reisenden sowohl unimodale als auch intermodale Mobilitätsangebote vermittelt. Schnittstelle zu dem Marktplatz soll eine mobile Anwendung sein, die es den Anwendern jederzeit an jedem Ort ermöglicht, ein passendes Mobilitätsangebot (Pedelec, Elektro-/Auto, Bus, Bahn, Taxi oder Mitfahrgelegenheit) anzufordern. Grundlage ist ein integriertes Mobilitätskonzept für flexible Intermodalität, das insbesondere die erste und letzte Meile von Reiseketten verbessert und durch Angebote der Elektromobilität ergänzt. Das Projekt ist dabei auf eine Laufzeit von 2,5 Jahren angelegt. Der Eigenanteil der ASEAG beläuft sich auf rund 1,3 Mio. EUR. Das Projekt wird zusammen mit der RWTH Aachen und drei weiteren Partnern betrieben. Das Gesamtprojektvolumen aller Projektpartner beläuft sich auf 4,3 Mio. EUR.

- Das Projekt „CIVITAS DYN@MO“ ist ein EU-Projekt, an welchem 27 Partner aus vier europäischen Städten (neben Aachen: Palma de Mallorca, Gdynia und Koprivnica) teilnehmen. Das Projektvolumen über alle Partner beträgt über 13 Mio. EUR über einen Zeitraum von vier Jahren. Ziel des Projektes ist eine nachhaltige Verkehrsentwicklung sowie die Erarbeitung von konkreten praktischen Lösungen, wie man die Mobilität in Städten besser organisiert. Die ASEAG ist einer der Projektpartner, ihr obliegt die Erprobung von Hybrid- und Elektrobusen im Linienverkehr. Hierzu wird beispielsweise auch im Rahmen eines separaten Programms ein Bus zu einem Elektrobus mit Batteriebetrieb umgebaut, so dass die technischen Abteilungen der ASEAG vertieftes Wissen über diese Antriebstechnologie erwerben können. Eine erste Testphase im Linienbetrieb ist für das erste Halbjahr 2015 geplant. Diese mündet in einem Grobkonzept, das gemeinsam mit der Stadt Aachen entwickelt werden soll. Ziel dieses Konzeptes ist es, eine Entscheidungsgrundlage für den Aufgabenträger zu erarbeiten, die Aussagen im Hinblick auf Zeitschiene, technische Realisierbarkeit, finanzielle Mittel und Finanzierungswege für eine mögliche Elektrifizierung des Linienverkehrs in Aachen geben.

Beide Projekte sind in 2013 gestartet und noch nicht abgeschlossen. Projektzeitplanbedingt liegen bisher keine abschließenden Forschungsergebnisse vor.

Eine Aktivierung von Projektergebnissen ist derzeit nicht vorgesehen. Auch wurden bisher keine Entwicklungskosten aktiviert, so dass diesbezüglich auch keine Abschreibungen anfallen.

Im Gegensatz zum Linienverkehr, der regelmäßig und nach Fahrplan ein Angebot an Fahrten bereitstellt, orientiert sich die Nutzung des sogenannten bedarfsorientierten Verkehrs an der aktuell bestehenden Verkehrsnachfrage an bestimmten Tagen, zu bestimmten Zeiten oder auf bestimmten Strecken. Bei der ASEAG sind dies beispielsweise das AnrufLinienTaxi (ALT) oder das AnrufSammelTaxi (AST). Im Rahmen des Projektes „Dynamisches Liniensystem“ (DLS) sollen weitere bedarfsorientierte Lösungsmöglichkeiten, das Buslinienetz zu optimieren und dennoch die ÖPNV-Anbindung in nachfrageschwächeren Gebieten zu sichern, entwickelt werden. Ziel ist die Vernetzung nachfragestarker Buslinien mit flexiblen Bedienformen, die Zubringer- und Verknüpfungsfunktionen in nachfrageschwächeren Gebieten übernehmen. Die Dynamisierung des Fahrplans bietet dem Kunden eine höhere Flexibilität. Wichtige Fragestellungen im Projekt sind darüber hinaus, wie bei einer Umsetzung der Kunde über die Erfüllung seines Fahrtwunsches informiert werden kann, in welchen Zeitabschnitten die Fahrtwünsche gebündelt werden und wie eine Einführung eines DLS als innovatives System vermarktet werden kann. Eine erste Testphase des Systems ist für Dezember 2015 geplant. Eine mögliche Umsetzung in einer Aachener Modellregion wird zum Fahrplanwechsel 2017 im Rahmen der Betrauung angestrebt.

Im Zuge der Fortentwicklung der Vertriebssysteme wird die ASEAG im Rahmen der vom Aachener Verkehrsverbund (AVV) geplanten Einführung des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) seine Vertriebssysteme im Abonnentenbereich und in der Fahrkartenkontrolle auf VDV-Kernapplikationsfähige Prozesse umstellen. Eine Umsetzung ist bis Sommer 2016 geplant. Eine weiter-

führende Entwicklung hin zum Verkauf von Einzeltickets im Rahmen des EFM und zum Beispiel Check-In/Check-Out-Systemen soll nach erfolgreicher Einführung der ersten Phase erfolgen. Dabei ist der rasante technische Fortschritt in diesem Bereich zu berücksichtigen.



II. Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) bewertet die aktuelle wirtschaftliche Lage in Deutschland als sehr positiv. Nachdem die Wirtschaft im letzten Sommer mehr oder weniger stagnierte, deuten die aktuellen Indikatoren darauf hin, dass die Konjunktur wieder an Fahrt gewinnt. Im vierten Quartal 2014 legte die Industrieproduktion verhältnismäßig stark zu und sowohl die überraschend positive Entwicklung der Auftragseingänge als auch die deutlich verbesserte Stimmung in den Unternehmen lassen eine weitere Belebung erwarten. Der schwächere Eurokurs und der äußerst niedrige Ölpreis dürften ihren Beitrag dazu geleistet haben. Zudem entwickelt sich der Arbeitsmarkt weiter positiv. Ein hohes Maß an Beschäftigung, steigende Realeinkommen und niedrige Zinsen ermöglichen eine hohe Konsumnachfrage. Nach Ursprungszahlen waren knapp 43 Mio. Personen im Inland erwerbstätig, gut 400.000 mehr als noch vor einem Jahr.

Verkehr 2014



352 **212** eigene Fahrzeuge
Gesamt **140** angemietet mit Fahrer

Der VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) geht in seinem Jahresbericht 2014 darauf ein, dass die Verkehrsentwicklung naturgemäß abhängig von gesellschaftlichen, demografischen und vor allem gesamtwirtschaftlichen Faktoren ist. Für das Berichtsjahr konnte weiterhin ein moderates Wachstum im Personenverkehr in Höhe von 0,6 Prozent verzeichnet werden. In den Sparten des Personennahverkehrs mit Schiene stieg die Nachfrage nach den Leistungen der VDV-Unternehmen weiter an. Die Fahrgastzahlen der Sparte Bus musste jedoch ein Fahrgastminus von einem Prozent hinnehmen. Die Zuwächse wurden vor allem in den gut ausgebauten Verkehrssystemen der Großstädte und nahe den Ballungszentren erzielt.

Geschäftsverlauf

Das Geschäftsjahr 2014 ist von zwei wesentlichen Ereignissen geprägt, die sich aus den Pensionsrückstellungen ergeben.

Aufgrund einer Entscheidung des Arbeitsgerichtes im März 2011 wurde in erster Instanz der Klage eines Mitarbeiters auf Gleichbehandlung unterschiedlicher Arbeitnehmergruppen zugesprochen. Seit dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2010 wurden hierfür entsprechende zusätzliche Rückstellungen gebildet. Im Geschäftsjahr wurde dieser Prozess vor dem Bundesarbeitsgericht in letzter Instanz zu Gunsten der ASEAG entschieden. Demzufolge

konnte die mittlerweile auf 24,1 Mio. EUR angewachsene Rückstellung erfolgswirksam aufgelöst werden.

Aufgrund der Nullzinspolitik der Europäischen Zentralbank befindet sich auch der für die Bewertung der Pensionsrückstellungen maßgebliche Zinssatz im freien Fall. Wurde im Zeitpunkt der Wirtschaftsplanerstellung von den Experten noch ein Zinssatz von 4,87 % prognostiziert, so beläuft sich der tatsächliche Wert zum Bilanzstichtag nunmehr auf 4,53 %. Das war der wesentliche Grund, warum die Aufwendungen für Altersversorgungen gegenüber dem Planansatz um 5,0 Mio. EUR gestiegen sind.

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

Die Verkehrserlöse verfehlten unsere geplanten Erwartungen um –0,2 Mio. EUR. Dabei standen im Wesentlichen um –0,9 Mio. EUR geringeren Erlösen aus Fahrscheinverkäufen um 0,8 EUR höhere Zuschüsse gegenüber.

Im Vorjahr entstanden im Fahrdienst Engpässe aufgrund frühzeitiger Renteneintritte und einer überdurchschnittlichen Zahl von Erkrankungen. Um dem entgegen zu wirken wurde in der zweiten Jahreshälfte 2013 damit begonnen das Fahrpersonal aufzustocken. Da die neuen Mitarbeiter allerdings erst ausgebildet werden mussten, erfolgte eine Entlastung erst mit einer entsprechenden Verzögerung. In der Zwischenzeit wurden daher mehr Fahrleis-

tungen durch Subunternehmer erbracht. Dies wirkte auch noch in die ersten drei Monaten des Jahres 2014 hinein, so dass sich hieraus eine Verschiebung der Fahrleistung ergab. Aufgrund dessen erhöhten sich die Kosten für angemietete Leistungen und die Treibstoffkosten fielen geringer aus.

Bei der ESBUS Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH (ESBUS) wurden durchschnittlich zwei Mitarbeiter weniger eingestellt und an die ASEAG abgestellt als ursprünglich angenommen. Die Anzahl der ASEAG-Mitarbeiter lag um sechs Personen unter dem Planansatz. Der höhere Personalaufwand resultiert, wie bereits beschrieben, im Wesentlichen aus den Aufwendungen für Altersversorgung.

Das Beteiligungsergebnis fiel im Wesentlichen durch das bessere APAG-Ergebnis um 1,1 Mio. EUR deutlich höher aus.

Das Planergebnis konnte aufgrund des Sondereffektes infolge der Auflösung der Pensionsrückstellungen sehr deutlich unterschritten werden, so dass das Ergebnis als überaus günstig zu bewerten ist.

Linien	69
Linienlänge	1.264,2
Wagenkilometer in 1000	16.950
Nutzwagenkilometer in 1000	15.237
Personenkilometer in Mio.	360,6
Platzkilometer in Mio.	1.242
Fahrgäste in Mio.	64,50

	Wirtschaftsplan	Jahresabschluss	+/-
Nutzkilometer eigene Leistung	8.804	8.713	-91
Nutzkilometer angemietete Leistung	6.461	6.557	96
	15.265	15.270	5
Beförderte Personen in Tausend	65.649	64.502	-1.147
Beförderungserlöse (T€)	45.420	44.558	-862
Zuschüsse (T€)	6.895	7.712	817
Abgaben gemäß Verkehrsvertrag (T€)	-1.517	-1.839	-322
Kosten Treibstoff (T€)	-6.379	-6.074	305
Kosten Busanmietungen (T€)	-17.171	-17.322	-151
Gemietete Fahrer (ESBUS)	82	81	-1
Kosten Fahreranmietungen (ESBUS) (T€)	-2.917	-3.019	-102
Eigene Mitarbeiter gesamt	579	573	-6
Kosten Personal (T€)	-29.434	-34.766	-5.332
darin enthalten:			
Kosten Altersversorgung (o. Zinsen) (T€)	-1.267	-6.272	-5.005
Ergebnis ASEAG (T€)	-20.561	-335	20.226
darin enthalten:			
Ergebnis APAG (T€)	1.483	2.465	982
Ergebnis ASEAG-Reisen (T€)	50	32	-18
Ergebnis ESBUS (T€)	-112	50	162

Stand 31.12.2014

Ertragslage

Die ASEAG hat das Geschäftsjahr 2014 mit einem Fehlbetrag vor Verlustübernahme von 0,3 Mio. EUR abgeschlossen. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine erhebliche Ergebnisverbesserung um 19,6 Mio. EUR. Hierin ist ein außerordentlicher Ertrag aus der Auflösung von Pensionsrückstellungen infolge eines gewonnenen Arbeitsgerichtsprozesses in Höhe von 24,1 Mio. EUR enthalten.

Die Umsatzerlöse erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 1,1 Mio. EUR auf 51,9 Mio. EUR. Die beförderten Personen reduzierten sich dabei um 1,1 Mio. und

kompensierten damit die Tarifierpassung auf insgesamt -0,1 Mio. EUR. Die Zuschusserlöse stiegen insbesondere durch a-periodische Nachzahlungen um 1,0 Mio. EUR. Die sonstigen Erlöse lagen um 0,2 Mio. EUR über denen des Vorjahres.

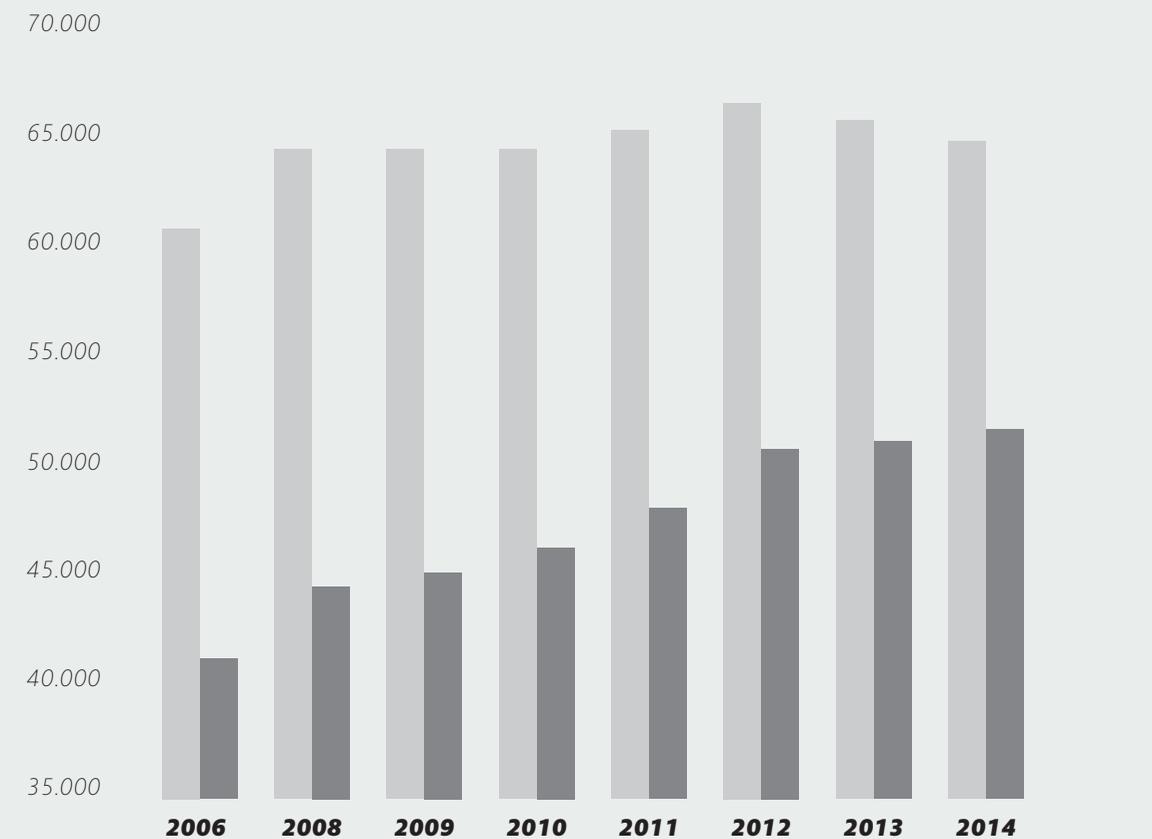
Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen um 24,4 Mio. EUR auf 30,8 Mio. EUR. Dies resultiert mit 24,1 Mio. EUR aus der außerordentlichen Auflösung der Pensionsrückstellungen.

Der Materialaufwand erhöhte sich insgesamt um 2,9 Mio. EUR auf 32,8 Mio. EUR. Die Kosten für Fahrzeugmieten stiegen dabei um 0,4 Mio. EUR, die Kosten für Fahrerab-

Fahrgäste und Verkehrserlöse

Anzahl Fahrgäste in TSD
Verkehrserlöse in Mio. EUR

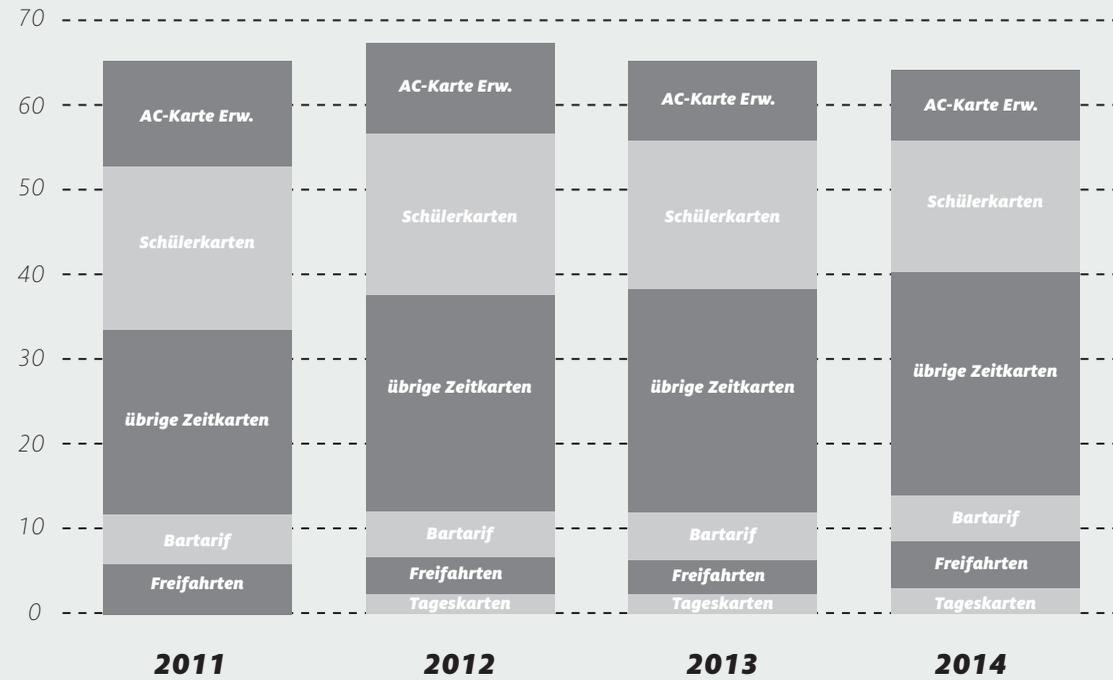
Fahrgäste Verkehrserlöse



Stand 31.12.2014

Fahrgäste

in Mio.



Stand 31.12.2014

stellung von ESBUS um 1,9 Mio. EUR und der außerordentliche Sanierungsaufwand um 0,6 Mio. EUR. Der Personalaufwand erhöhte sich insgesamt um 3,4 Mio. EUR. Dies resultiert mit 4,2 Mio. EUR aus der Altersversorgung, die durch geringere Personalkosten für die aktiven Mitarbeiter kompensiert wurde. Die durchschnittliche Anzahl von Mitarbeiteräquivalenten reduzierte sich von 602 auf 573. Die planmäßigen Abschreibungen liegen etwas über dem Vorjahresniveau. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen mit 0,2 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen enthalten im Wesentlichen die Gewinnabführungserträge der APAG in Höhe von 2,5 Mio. EUR (Vorjahr: 1,7 Mio. EUR). Die außerordentlichen Aufwendungen in Höhe von 0,8 Mio. EUR resultieren aus einer weiteren Zuführung

von einem Fünftel des Bewertungsunterschieds der Pensionsrückstellungen gemäß BilMoG. Die in den nächsten Jahren noch zuzuführenden Bewertungsunterschiede zur Pensionsrückstellung belaufen sich insgesamt noch auf ca. 7,7 Mio. EUR.

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

Finanzlage

Im Berichtsjahr belief sich das Finanzvolumen der ASEAG auf 22,4 Mio. EUR.

Die Abnahme der langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen um 16,5 Mio. EUR resultiert im Wesentlichen aus der Auflösung von Pensionsrückstellungen infolge des gewonnenen Arbeitsgerichtsprozesses, die allerdings durch Zuführungen aufgrund weiter sinkender Zinsen kompensiert wurden. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten reduzierten sich um 1,7 Mio. EUR im Wesentlichen dadurch, dass im Vorjahreswert noch nicht fällige Rechnungen aus Fahrzeugbeschaffungen enthalten waren. Die Investitionen in das Sachanlagevermögen resul-

tieren in erster Linie aus der Anschaffung von 9 Gelenkbussen, 5 Solobussen, einem Bausatz zum Umbau eines Hybridbusses zu einem Elektrobus sowie der Installation von dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI).

Die Mittelherkunft erfolgte mit 15,2 Mio. EUR aus der Abnahme des Umlaufvermögens bedingt durch die deutlich geringere Forderung aus der Verlustübernahme. Darüber hinaus ergaben sich mit 3,4 Mio. EUR weitere Finanzierungsmittel aus der Reduzierung des Cash-Pool-Guthabens sowie mit 3,6 Mio. EUR aus der Abschreibung von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen.

Finanzstruktur

Gesamt

22,4 Mio. Euro



Stand 31.12.2014

Vermögenslage

Die Bilanzsumme beträgt zum Bilanzstichtag 106,1 Mio. EUR und liegt um 18,6 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert.

Das Finanzanlagevermögen bildet 56,6 % der Bilanzsumme und beinhaltet neben 24,3 Mio. EUR Ausleihungen unter anderem mit 35,4 Mio. EUR den Beteiligungsbuchwert an der APAG. Der Anteil der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens beträgt 20,9 % und besteht im Wesentlichen aus Fahrzeugen für Personenverkehr. Die Finanzmittel betragen 12,6 % des Gesamtvermögens und resultieren maßgeblich aus dem unter den Forderungen gegen E.V.A. ausgewiesenen Cash-Pool-Guthaben in Höhe von 12,7 Mio. EUR sowie aus Kassen- und Bankguthaben in Höhe

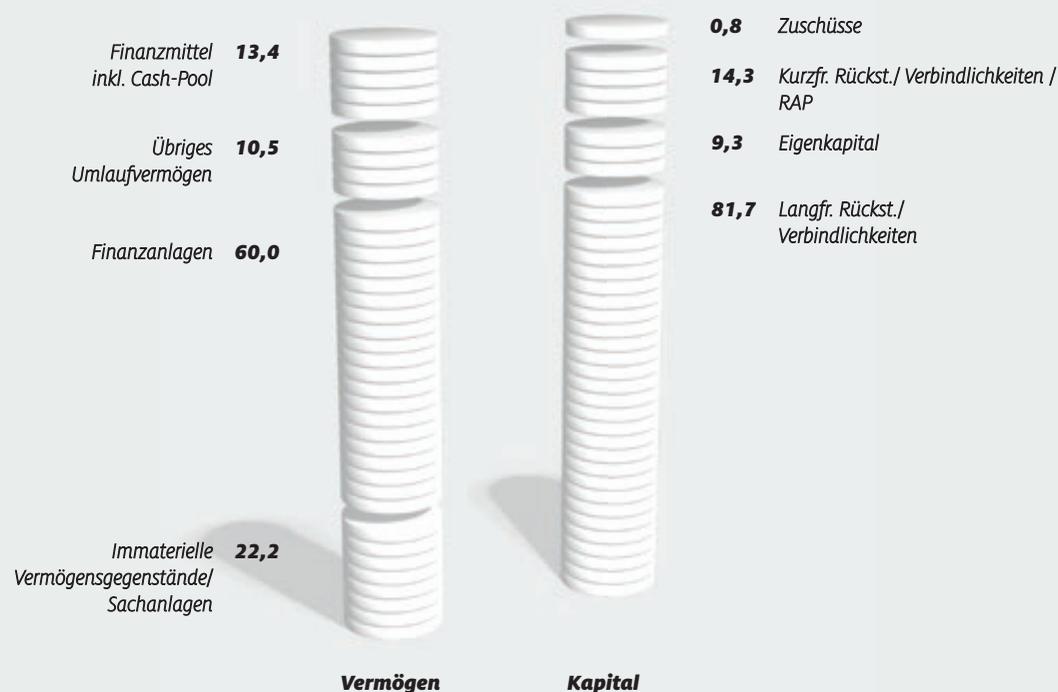
von 0,8 Mio. EUR. Das übrige Umlaufvermögen besteht größtenteils aus Forderungen aus dem Verkauf von Semestertickets sowie aus Gewinnabführungsansprüchen gegen Tochtergesellschaften und beträgt 9,9 % der Bilanzsumme.

Die Kapitaleite weist insgesamt 91,0 Mio. EUR mittel- und langfristige Mittel aus, die sowohl das Anlagevermögen als auch Teile des Umlaufvermögens langfristig abdecken. Die hauptsächlich aus Pensionsverpflichtungen resultierenden mittel- und langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten betragen 77,0 % der Bilanzsumme. Der Anteil der kurzfristigen Zuschüsse, Rückstellungen, Verbindlichkeiten und des Rechnungsabgrenzungspostens beträgt 14,2 %, die Eigenkapitalquote beträgt 8,8 %.

Bilanzstruktur

Gesamt

106,1 Mio. Euro



Stand 31.12.2014

III. Nachtragsbericht

Es sind keine Vorgänge oder Ereignisse von besonderer Bedeutung eingetreten, die das im vorliegenden Abschluss vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft wesentlich beeinflussen.

IV. Prognosebericht

Die kommenden Geschäftsjahre 2015 bis 2019 werden geprägt sein von der Vorbereitung der Neustrukturierung des Verkehrsmarktes im Verkehrsgebiet des Aachener Verkehrsverbundes (AVV). Mit Ende der Betrauungen der kommunalen Unternehmen im AVV zum Jahresende 2017 steht der AVV vor der Herausforderung, die Vergabe der Verkehrsleistung für die Zeit ab 2018 zu organisieren. Wesentliche rechtliche und politische Maßnahmen sind im Geschäftsjahr 2014 vorbereitet worden und sollen im Geschäftsjahr 2015 endgültig verabschiedet werden. Dabei geht die ASEAG nach dem derzeitigen Stand der Diskussionen mit dem AVV und politischen Vertretern der Stadt Aachen und der Städteregion Aachen weiterhin davon aus, dass die ASEAG für ihre bisherigen Leistungen (ca. 15 Mio. Nutz-km) eine Direktvergabe nach Maßgabe der EU VO 1370/2007 erhalten wird und die entsprechende Vorabbekanntmachung im letzten Quartal 2015 erfolgt. Analog trifft dies auch für die übrigen kommunalen Verkehrsunternehmen im AVV zu. Das Vergabeverfahren für die Leistungen, die zurzeit überwiegend von privaten Verkehrsunternehmen erbracht werden, ist zurzeit noch nicht abschließend entschieden, aber eine Direktvergabe weiterer Leistungen unmittelbar an die ASEAG erscheint aus Sicht der ASEAG inzwischen wahrscheinlich. Im Er-

gebnis könnte die ASEAG für die Erbringung der gesamten Betriebsleistung im ÖSPV in der Stadt Aachen und der StädteRegion Aachen zuständig sein – vereinzelt einbrechende Linien aus den Nachbarkreisen bzw. -ländern ausgenommen.

Nachdem die Geschäftsjahre 2012 und 2013 personalpolitisch noch von Tarifverhandlungen mit der Gewerkschaft ver.di geprägt waren, ist es im Geschäftsjahr 2014 zu einer Konzentration auf die Umsetzung der tariflichen Veränderungen gekommen. Der Ausbau der Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH, Eschweiler (ESBUS) zur Fahrbetriebstochter ist in 2014 stetig vorangeschritten, so dass hier inzwischen über 100 Fahrer beschäftigt werden. Damit findet der personelle Austausch im Fahrdienst zwischen der ASEAG und der ESBUS derzeitiger schneller als geplant statt, so dass nach dem derzeitigen Stand davon auszugehen ist, dass die Anzahl der Mitarbeiter im Fahrdienst der ASEAG bereits im Jahr 2016 auf die im Tarifvertrag vorgesehene Zahl von 325 Mitarbeitern abgeschmolzen ist. In den übrigen Funktionsbereichen der ASEAG werden keine nennenswerten Änderungen erwartet, so dass wir insgesamt von einem Personalbestand von 547 in 2015 ausgehen, der sich dann in 2016 aufgrund der Verschiebung zur ESBUS noch um etwa 20 Mitarbeiter reduziert. Der Abgang älterer Mitarbeiter wird dabei auch durch die Gesetzgebung zur Rente mit 63 beschleunigt. Dieser tendenziell kostensenkenden Entwicklung des Personalabgangs von Mitarbeitern mit weitreichenden Besitzstandswahrungen gegenüber Neubeschäftigten wirkt entgegen, dass die Gewerkschaften weiterhin hohe Tarifforderungen stellen. Die Tarifierhöhungen für das Geschäftsjahr 2015 stehen für den Nahverkehr zwar fest, aber die Forderungen seitens ver.di in 2015 für andere Bereiche des öffentlichen Dienstes lassen überproportionale Lohnforderungen in unteren Tarifgruppen für 2016 ff. erwarten. Darüber hinaus bedroht das Tarifreue- und Vergabegesetz NRW (TVgG) weiterhin die mit der Fremdvergabe erzielten Kostenvorteile. Hier konnte trotz einiger gerichtlicher Verfahren in Nordrhein-Westfalen, die Einschätzungen und Erwartungen zur Entschärfung des TVgG unterstützen, letztendlich keine Rechtssicherheit hergestellt werden, so dass dieses Risiko weiterhin verbleibt.

Des Weiteren werden die Ergebnisse der ASEAG vor Verlustübernahme durch die E.V.A. in den kommenden Jahren aufgrund weiterer erheblicher Zuführungen zur Pensionsrückstellungen belastet. Ursachen hierfür sind im Wesentlichen weiter fallende Abzinsungssätze für die Bewertung der Pensionsrückstellungen, die zu sehr hohen Zuführungen in der Handelsbilanz führen. Darüber hinaus wirken sich eine zunehmende Lebenserwartung sowie die Neubewertung der Pensionsrückstellungen wegen des BilMoG (je ein Fünftel des zum 1. Januar 2010 festgestellten gesamten Unterschiedsbetrags) negativ auf das Gesamtergebnis aus.

Neben diesen Rahmenbedingungen werden steigende Umsatzerlöse, konstante Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (§ 11 a ÖPNVG-NRW) und Schwerbehinderte (§ 148 SGB IX), neue Zuschüsse für das Mobilitätsticket (Sozialticket) sowie die Entwicklung der Dieselpreise das Ergebnis beeinflussen.

Das Niveau der Ausgleichszahlungen nach § 11a ÖPNVG-NRW (Schülerbeförderung) hat sich im Jahr 2013 stabilisiert und wird auch in den Folgejahren in etwa konstant bleiben. Der Rückgang der Schwerbehindertenquote ist deutlich stärker als erwartet ausgefallen, so dass die ASEAG ihre Schwerbehindertenzahlung im Jahr 2013 vorzeitig abgebrochen hat, da sich abzeichnete, dass kein unternehmensspezifischer Zuschussatz nach § 148 Abs. 5 SGB IX mehr erreicht werden konnte. Im Ergebnis ist die ASEAG somit auf den Landessatz zurückgefallen. Dies ging mit erheblichen Einnahmeverlusten einher, die sich nunmehr in den Planungen bis 2019 widerspiegeln. Mit Erreichen des Landessatzes sind keine nennenswerten weiteren negativen Entwicklungen aus diesem Zuschusssegment mehr zu erwarten, so dass ein relativ konstantes Niveau eingeplant wurde. Im abgelaufenen Geschäftsjahr kam es wie bereits im Jahr 2013 zu erheblichen Mengeneinbrüchen im Segment des Bartarif (z.B. Einzelfahrscheine, Tageskarten), die unter anderem auch auf Verschiebungen hin zum Mobiliticket zurückgeführt werden. Eine detaillierte Untersuchung der Verschiebungen zwischen den Ticketarten und daraus resultierende Effekte auf die Gesamteinnahmen inkl.

der Zuschüsse wurde in 2014 durchgeführt. Erste Ergebnisse des Gutachters wurden nunmehr im Februar 2015 vom Gutachter vorgestellt. Auch wenn eine endgültige Würdigung der Ergebnisse noch aussteht, so ist doch davon auszugehen, dass die landesweit zunehmenden Verkaufszahlen und daraus resultierenden deutlich geringeren Zuschüssen je Ticket bereits in 2014 dazu geführt haben, dass gegenüber der normalen Preisstruktur und dem Nutzungsverhalten ohne Mobil-Ticket Einnahmenverluste hingenommen werden mussten. Der politische Ansatz zur Steigerung der Mobilität dieser Kundengruppe konnte nach den Einschätzungen des Gutachters zu Lasten der Wirtschaftlichkeit erreicht werden. Im AVV besteht Einvernehmen darüber, dass politisch und preislich entsprechend nachgesteuert werden muss, um die Erlössituation dieses Produktes nachhaltig zu steigern.

Der Jahresfehlbetrag für das Jahr 2014 beträgt 0,4 Mio. EUR und liegt um 20,2 Mio. EUR unter dem Planansatz sowie ca. 19,6 Mio. EUR unter dem Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme des Geschäftsjahres 2013. Diese deutliche Verbesserung ist durch einen Einmaleffekt begründet, der aus der Auflösung der Rückstellungen entsteht, die für einen Rechtsstreit im Zusammenhang mit der Ermittlungsmethode der Pensionsansprüche für ehemals gewerbliche Mitarbeiter erstmalig in 2010 gebildet worden ist. Das als Musterverfahren geführte Verfahren wurde im Geschäftsjahr 2014 vor dem BAG gewonnen und die übrigen Klagen sind inzwischen zu großen Teilen zurückgenommen worden. Mit der Rücknahme der derzeit noch verbliebenen Klagen wird kurzfristig gerechnet. Ohne diesen Einmaleffekt wäre das Ergebnis insbesondere wegen der Neubildungen von Pensionsrückstellungen aufgrund sinkender Abzinsungseffekte schlechter als der Planansatz ausgefallen. Für das Geschäftsjahr 2015 ist ein Jahresfehlbetrag von 24,5 Mio. EUR gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan geplant, der allerdings aufgrund der weiter rasant fallenden Abzinsungssätze für Pensionsverpflichtungen bereits nicht mehr gehalten werden kann. Zum Stand Februar 2015 ist für das angebrochene Geschäftsjahr von einem Jahresfehlbetrag von 28,2 Mio. EUR auszugehen.

Darin enthalten ist aufgrund des fallenden Abzinsungssatzes ein Zuführungsanteil zu den Pensionsrückstellungen in Höhe von ca. 7,0 Mio. EUR.

Neben den Effekten aus den Pensionsverpflichtungen gilt grundsätzlich weiterhin, dass die allgemeinen Kostensteigerungen planmäßig im Wesentlichen durch Mehrerlöse gedeckt werden; die Ergebnisverschlechterung resultiert daher weniger aus inflationären Gesichtspunkten, sondern insbesondere aus erhöhten technischen und kundenseitigen Anforderungen, die sich in zunehmendem Aufwand widerspiegeln. Moderne Fahrgastinformationsmedien (z.B. Dynamische Fahrgastinformationssäulen, Internet und APP), zeitgemäße Vertriebsinfrastruktur (z.B. elektronisches Fahrgeldmanagement) und Fahrzeuge mit modernen Antriebsformen (Euro 6-, Hybrid- oder Elektrobusse) sind kapital- und wartungsintensiv, ohne dass im verbliebenen Geschäft wesentliche Einsparungen generiert werden können. Dabei sich gegebenenfalls ergebende Mehrerlöse durch eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sind nur sehr schwer zu beziffern und daher bisher nicht Bestandteil der Planung.

Mögliche Kostensteigerungen im Bereich des Dieserverbrauchs sind in der Planung entsprechend enthalten. Aufgrund des Preisverfalls im letzten Quartal 2014 liegt der derzeitige Einkaufspreis deutlich unter den Planansätzen, so dass derzeit hier keine zusätzlichen Belastungen gegenüber der Wirtschaftsplanung erwartet werden. Der Verbrauch von Diesel, der durch Dieselswaps gesichert ist, ist unabhängig von der derzeitigen Marktpreisentwicklung.

Positive Unterstützung erhält das Ergebnis durch das auch im Geschäftsjahr 2014 weiter ansteigende Beteiligungsergebnis der APAG, die in 2014 knapp 2,5 Mio. EUR Ergebnis an die ASEAG abgeführt hat. Für die Zukunft erwartet die APAG ein Ergebnis zwischen etwa 2,0 Mio. EUR und dem Jahresergebnis des Geschäftsjahres 2014. Diese etwas moderatere Einschätzung der Ergebnissituation beruht im Wesentlichen darauf, dass mit dem Aquis Plaza, der PKW-Maut und der Umweltzone in

Aachen mehrere Veränderungen anstehen, deren Auswirkungen auf die Ergebnissituation der APAG kaum zu beurteilen sind – sich tendenziell aber nach Einschätzung der Geschäftsführung eher belastend auf das Ergebnis auswirken werden.

Der beschlossene mittelfristige Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2015 bis 2019 geht von einem negativen Ergebnis vor Verlustübernahme zwischen – 24,5 Mio. EUR und – 25,9 Mio. EUR aus. Da inzwischen davon ausgegangen wird, dass die ASEAG ab 2018 sämtliche Verkehre in Stadt und StädteRegion Aachen erbringt, entfällt der Ergebnisverbesserungseffekt im Jahr 2018 der in der letzten Mittelfristplanung aufgrund des Entfalls der Einnahmenanspruchsverträge ab 2018 noch ausgewiesen wurde. Diese Finanzmittel, die zur Finanzierung der von RVE und Taeter erbrachten Verkehrsleistungen aufgebracht wurden, werden bei einer Direktvergabe der Leistung an die ASEAG ab 2018 zur Finanzierung der eigenen Verkehre benötigt. Grundsätzlich gilt auch mittelfristig weiterhin, dass Erlössteigerungen einen Großteil der Kostensteigerungen auffangen werden. Analog zur Aussage im Hinblick auf das Geschäftsjahr 2015 werden auch die Geschäftsjahre bis 2019 durch erhebliche Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen belastet. Da hier im Februar 2015 eine erneute Zinsprognose für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen herangezogen wurde, ist derzeit davon auszugehen, dass die vorstehenden Ergebnisse der Wirtschaftsplanung nicht erreicht werden können. Die überarbeitete Mittelfristplanung geht von Jahresfehlbeträgen vor Verlustübernahme zwischen 27,7 Mio. EUR und 30,5 Mio. EUR in den Jahren 2016 bis 2019 aus.

Die Verschlechterung des mittelfristigen Ergebnisses gegenüber der letzten Mittelfristplanung resultiert nahezu vollständig aus der erstmaligen Berücksichtigung von Zinsprognosen für die Bewertung der Pensionsrückstellung. Bisher wurde der zum Zeitpunkt der Planung bekannte Zinssatz in der Planung für die Folgejahre festgeschrieben und auf bestehende Risiken aus der Zinsentwicklung für die Höhe der Pensionsrückstellungen im Risikomanagement der ASEAG hingewiesen.

Das Programm zur Modernisierung der Busflotte ist mittlerweile abgeschlossen. Anstehende Investitionen dienen nunmehr primär dazu, den erreichten hohen technischen Stand der Busflotte zu erhalten und technische Fortschritte entsprechend in den Busbestand kontinuierlich einfließen zu lassen. Im Jahr 2015 werden 5 Solobusse und 9 Gelenkbusse mit der Euro 6-Abgasnorm angeschafft. Darüber hinaus wird im Rahmen eines EU-weiten Projektes zur Elektromobilität der Einsatz von Elektrobussen im Linienverkehr weiter untersucht werden. Nachdem der Umbau des Hybridbusses zum reinen Elektrobus weitestgehend in 2014 abgeschlossen werden konnte, steht für 2015 der Test im Linienverkehr auf der Agenda. Neben den Forschungsergebnissen erwartet die ASEAG insbesondere einen Know-how-Zugewinn im Bereich dieser Antriebstechnik, die die ASEAG anstelle der Hybridtechnologie als mittel- bis langfristige Zukunftstechnologie im ÖPNV ansieht, sofern eine entsprechende Kostenentwicklung der Technologie dieses umweltpolitisch gewünschte Ziel ebenfalls unterstützt.

Das Ziel eines umweltverträglichen ÖPNV bleibt somit weiterhin bestehen. Die Teilnahme an den Projekten „Mobility Broker“ und „Civitas Dyn@mo“ sind dabei ein wesentlicher Baustein. Darüber hinaus soll die Vermarktung des ÖPNV, insbesondere in der Region, intensiviert werden. Hier bilden u.a. Überlegungen zu einer weiteren Optimierung bedarfsorientierter Verkehre einen Schwerpunkt der geplanten Aktivitäten. Ziel der ASEAG ist es dabei, sich als Mobilitätsdienstleister mit Leistungen zu positionieren, die über die reine Busleistung hinausgehen. Zeitgleich sollen u. a. durch einen mobilen Datenzugriff auf aktuelle Abfahrtspläne und die flexible Nutzungsmöglichkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel Zugangshemmnisse zum ÖPNV abgebaut werden – mit dem Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation und der ASEAGmobil App, die Abfahrtszeiten in Echtzeit anzeigt, ist ein erster wesentlicher Schritt bereits im Geschäftsjahr 2013 erfolgt. Weitere Maßnahmen konnten zusammen mit dem AVV realisiert werden bzw. sind für die Jahre 2015 und 2016 geplant. Die Zielsetzung eines ökologisch hochwertigen ÖPNV liegt weiterhin im Trend der Branche.

Wie in der Vergangenheit auch verfolgt die ASEAG insgesamt das Ziel, sich als kommunales Verkehrsunternehmen und zuverlässigen Dienstleister für Stadt und Städte-Region Aachen zu positionieren und diese Position zu einem umfassenden Mobilitätsdienstleister auszubauen. Mit der förmlichen Betrauung der ASEAG bis zum Jahr 2017, die durch ihre Aufgabenträger Stadt und Kreis Aachen im Jahr 2007 erfolgt ist, ist eine gute Basis geschaffen worden, um den neuen Anforderungen der EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO 1370/2007) und des ÖPNV-Gesetzes NRW gerecht zu werden. Eine entsprechende Vorabkennzeichnung zur Direktvergabe an die ASEAG und somit eine Verlängerung der Betrauung der ASEAG bis 2027 wird im Geschäftsjahr 2015 erwartet.

Darüber hinaus bleibt ein Ziel der ASEAG, sich den ökonomischen und ökologischen Anforderungen unserer Gesellschaft zu stellen und damit den spezifischen Anforderungen der Bürger der StädteRegion Aachen an einen nutzerorientierten ÖPNV gerecht zu werden. Dabei gilt es für die ASEAG, sich im Spannungsfeld zwischen wirtschaftlichen Anforderungen und angebotsorientierten Zielen zu bewähren.

Neben den vorstehend dargelegten Aktivitäten auf dem Weg zum umfassenden Mobilitätsdienstleister in der StädteRegion Aachen beabsichtigt die ASEAG grundsätzlich, sich zusammen mit einem Partner an der für nunmehr erst mittelfristig erwarteten Ausschreibung für die Euregiobahn (geplante Betriebsaufnahme nun voraussichtlich 2020/21) zu beteiligen. Nach derzeitigen Überlegungen der ausschreibenden Stelle, der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR), ist kurzfristig eine separate Ausschreibung für einen Übergangsbetrieb von drei bis vier Jahren zu erwarten, an der sich die ASEAG und ihr Partner aufgrund geringer Erfolgsaussichten und kurzer Laufzeit voraussichtlich jedoch nicht beteiligen werden.

Nachdem es in den Jahren 2013 und 2014 eher zu stagnierenden Fahrgastzahlen gekommen ist, ist davon auszugehen, dass im Jahr 2015 sowohl bei den Beförderungserlösen als auch bei Fahrgastzahlen ganzjährig betrachtet Steigerungen zu erwarten sind.

V. Chancen und Risikobericht

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

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

Darüber hinaus fungieren die interne Revision und der Abschlussprüfer bei der Jahresabschlussprüfung als unabhängige Kontrollinstanzen. Zum 1. Januar 2010 ist eine konzernweite Unternehmensverfassung in Kraft getreten. Diese sieht u. a. Regelungen zum Wettbewerbsrecht, zur Antikorruption, zur Vermeidung von Interessenkonflikten, zum Datenschutz und zur Umsetzung der Verfassung vor. Wie in den Vorjahren wurden auch im Geschäftsjahr 2014 in allen Unternehmensbereichen regelmäßig systematische und vollständige Risikoerhebungen vorgenommen. Im Rahmen der halbjährlichen Aktualisierung bzw. Überprüfung wurden alle wesentlichen Risiken identifiziert, analysiert, bewertet und dokumentiert, und zwar nach ihrer potenziellen Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit.

Zum 31. Dezember 2010 war es in Folge eines Arbeitssgerichtsurteils Anfang 2011 notwendig geworden, eine außerordentliche Pensionsrückstellung in Höhe von 19,14 Mio. EUR zu bilden; die Pensionsrückstellung valutiert zum 31. Dezember 2013 in Höhe von 23,06 Mio. EUR. Das dazugehörige Gerichtsverfahren wurde im Jahr 2014 letztinstanzlich beim BAG gewonnen. Weitere ca. 70 Klagen zum gleichen grundsätzlichen Sachverhalt sind inzwischen überwiegend von den Klägern zurückgezogen worden. Die ASEAG erwartet einen Rückzug aller Klagen und hat daher die Rückstellung zum 31. Dezember 2014 vollständig aufgelöst.

Im Zusammenhang mit dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) stellt das Ergebnis der einmaligen Neubewertung bei Einführung der Pensionsrückstellungen ein ergebnisbelastendes Risiko dar, welches im Rahmen der Fünf-Jahres-Planung bereits bewertet und eingeplant ist. Auch ein weiter absinkender Abzinsungssatz ist aufgrund von Zinsprognosen erstmalig in die mittelfristige Wirtschaftsplanung eingeflossen. Dennoch kann es durch sich weiter verändernde Rahmenparameter (Zinssätze/-prognosen, Versicherungstabellen u. ä.) auch weiterhin zu erheblichen Belastungen des Ergebnisses durch Anpassungen der Pensionsrückstellungen kommen. Eine diesbezügliche bilanzielle Vorsorge ist handelsrechtlich nicht möglich und wurde jedoch nach aktuellem Kenntnisstand in der mittelfristigen Wirtschaftsplanung bzw. deren Überarbeitung zum Februar 2015 berücksichtigt.

Durch die von der EU angestrebte Liberalisierung des Verkehrsmarktes mit einem „kontrollierten“ Wettbewerb und den damit verbundenen Restrisiken bei der Direktvergabe wird sich die Lage im ÖPNV entscheidend weiter verändern. In Übereinstimmung mit der neuen EU-Verordnung zur Regelung des ÖPNV (VO 1370/2007) wird die ASEAG der Mobilitätsdienstleister in Stadt und StädteRegion Aachen bis 2017 bleiben. Der Ratsbeschluss, der eine Konkretisierung der Betrauung bis Ende 2017 vorsieht, wurde am 21. November 2007 gefasst. Dieser Sachverhalt bedeutet für die ASEAG einen gewissen Bestandsschutz für die nächsten Jahre.

Die ASEAG hat jedoch bereits im Jahr 2014 damit begonnen, sich mit den Anforderungen, die mit der Umsetzung der VO1370/2007 einhergehen, auseinanderzusetzen und geht davon aus, dass ein politischer Beschluss zur Weiterführung der Betrauung (Direktvergabe) im Jahr 2015 erreicht werden kann.

Neben den rechtlichen Risiken aus der Verordnung VO 1370/2007 zur Direktvergabe ergibt sich aus dem seit Mai 2012 in Nordrhein-Westfalen geltenden Tarifreue- und Vergabegesetz (TVgG-NRW), welches durch den Minister für Arbeit, Integration und Soziales im Herbst 2012 für den ÖPNV konkretisiert wurde, ein zusätzliches Kostenrisiko bei der Beauftragung der Subunternehmer. Das im Auftrag der ASEAG erstellte Rechtsgutachten der Kanzlei Heuking Kühn Lüer Wojtek kommt zwar zu dem Ergebnis, dass die ASEAG und die Subunternehmerverträge der ASEAG nicht vom TVgG-NRW betroffen sind – die bisherige Rechtsprechung führte bisher jedoch nicht zu einer abschließenden Rechtsmeinung, auch wenn sich grundsätzlich eher positive Tendenzen erkennen lassen, die das Risiko für die ASEAG geringer erscheinen lassen.

Ein weiteres wesentliches bilanzielles Risiko bleibt trotz der sehr positiven Entwicklung in 2014 die künftige Werthaltigkeit der Beteiligung an der APAG. Rückläufige Ergebnisse in den vergangenen Jahren haben im Jahresabschluss 2012 zu einer Korrektur des Beteiligungswertes geführt. Sollten die von der Geschäftsführung und dem Gesellschafter eingeleiteten Maßnahmen und die mit dem Projekt Parkhaus Tivoli verbundenen verbliebenen Erwartungen mittelfristig nicht vollumfänglich greifen bzw. eintreten, besteht das Risiko eines weiteren Korrekturbedarfs des Beteiligungsansatzes. Mit dem erfolgreichen Start von inzwischen drei neuen Parkobjekten und der besser als erwartet anlaufenden Vermarktung des Tivoli-Parkhauses an Dritte nimmt die Gefahr der Notwendigkeit einer Korrektur des Beteiligungswertes jedoch weiter ab.

Weitere wesentliche Risiken ergeben sich aus Umweltbelangen, die es erforderlich machen können, dass die

ASEAG schneller als geplant kostenintensive schadstoff-reduzierende oder umweltpolitische Maßnahmen einzu-leiten hätte. Erste Anzeichen ergeben sich hier aus den Beschlüssen der Bezirksregierung zur Einführung einer Umweltzone in Aachen, die gegebenenfalls zu einer beschleunigten Neubeschaffung oder aber zu Umrüstungen von älteren Bussen führen wird. Beide Maßnahmen sind mit Mehrkosten gegenüber der Wirtschaftsplanung verbunden.

Auch wenn sich die Zuschusssituation gemäß der aktuellen Rechtslage im Bereich der Schülerbeförderung verbessert hat, bleibt ein wesentliches Risiko der ASEAG weiterhin die Abhängigkeit von Zuschüssen und Fördermitteln, die in der Regel auch keiner Dynamisierung unterliegen und die damit verbundene Notwendigkeit, wegfallende oder stagnierende Zuschüsse durch andere geeignete Maßnahmen zu kompensieren. Im Geschäftsjahr 2013 ist die ASEAG bei der Schwerbehindertenquote früher als erwartet auf das gesetzliche Niveau zurückgefallen. Hierdurch hat sich das diesbezügliche zukünftige Risiko zwar erheblich reduziert, bleibt aber im Grundsatz bestehen. Bezüglich der Zuschusssituation zum Mobil-Ticket hat sich die Situation gegenüber den Vorjahren aufgrund weiter erhöhter Verkaufszahlen bei rückläufigen Zuschusszahlungen je Ticket weiter erhöht. Hinzu kommt, dass diese Ausgleichszahlungen nicht per Gesetz festgelegt sind, sondern lediglich von Jahr zu Jahr bereitgestellt werden und insgesamt gedeckelt sind, also auch keiner Inflationierung unterliegen.

Weiterhin besteht das wesentliche 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.

Der Fortbestand der ASEAG ist gesichert, wenn die E.V.A. langfristig den Verlust der ASEAG ausgleichen kann. Sollte der Ausgleich gefährdet sein ist die Geschäftsführung der E.V.A. gefordert, Maßnahmen zur Sicherstellung der Refinanzierung des ÖPNV einzuleiten.

Insgesamt wird gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan mit einem negativen Planergebnis für 2015 vor Verlustübernahme i.H.v. 24,5 Mio. EUR gerechnet (Fort-schreibung Februar 2015: 28,2 Mio. EUR), welches bei Eintritt, insbesondere aufgrund der temporär erhöhten Belastung aus der Neubildung von Pensionsrückstel-lung, als sehr kritisch angesehen wird.

Aachen, den 30. März 2015

Der Vorstand

Michael Carmincke





Mitarbeiter

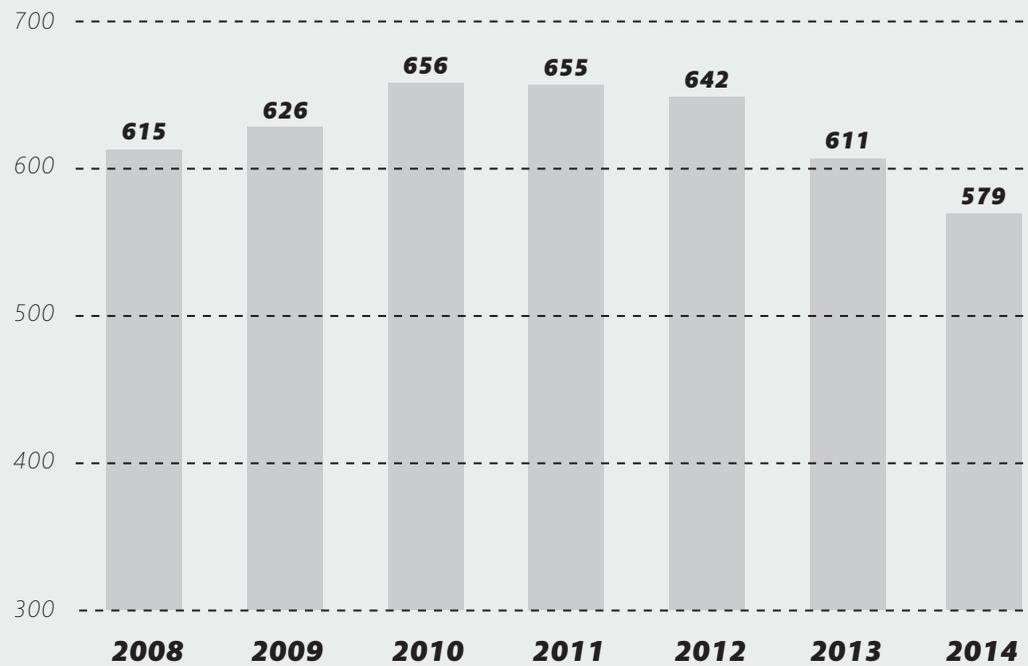
Zum 31. Dezember 2014 beschäftigte die ASEAG 579 Mitarbeiter/-innen.

Die Anzahl der Mitarbeiter/-innen reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 33 Mitarbeiter. 11 Eintritten standen 43 Austritte gegenüber. Hierin spiegelt sich die Strategie der Leistungsverschiebung von der ASEAG hin zur Toch-

tergesellschaft ESBUS wieder, bei der entsprechend Personal aufgebaut wurde.

Auch im Jahr 2014 wurden wieder umfangreiche Fahrerschulungen durchgeführt. In allen Bereichen bietet die ASEAG weitere Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen an. Im Jahr 2014 bot die ASEAG zwei jungen Menschen die Möglichkeit, eine dreieinhalbjährige Berufsausbildung als Kraftfahrzeugmechatroniker, Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik, zu beginnen.

Mitarbeiter Gesamt



Stand 31.12.2014

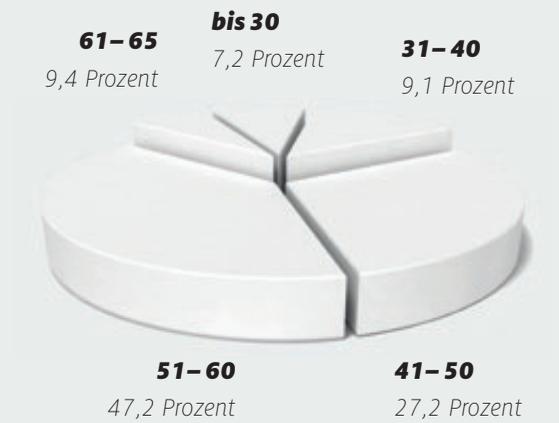
Mitarbeiter gesamt

	2014	2013	2012	2011	2010
Mitarbeiter gesamt	579	611	642	655	656
Vollzeitkräfte	517	550	574	584	598
Teilzeitkräfte	48	42	46	47	40
Auszubildende	14	19	22	24	18

Stand 31.12.2014

Vier junge Menschen haben in 2014 eine dreijährige Berufsausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb begonnen. Die anerkannte Berufsausbildung schließt nach zweieinhalb bzw. drei Jahren mit einer IHK-Abschlussprüfung ab. Ziel ist es, zum einen die Altersstruktur der im Unternehmen beschäftigten Busfahrer ausgewogener zu gestalten und zum anderen, dass die jungen Leute neben dem Busfahren selbst eine Vielzahl weiterer Qualifikationen rund um den ÖPNV erhalten. Während ihrer Berufsausbildung lernen die Auszubildenden zunächst anderthalb Jahre lang kaufmännische und organisatorische Themen der ASEAG kennen und werden danach in der Fahrschule und im Fahrbetrieb ausgebildet. Nach erfolgreich abgeschlossener Berufsausbildung wird den Auszubildenden ein Arbeitsvertrag im Fahrdienst angeboten. Auch in den kommenden Jahren wird dieses Ausbildungsplatzangebot aufrechterhalten.

Altersstruktur 2014



Stand 31.12.2014

Auszubildende

Gesamt



- 2** Kfz-Mechatroniker
Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik
- 12** Fachkraft im Fahrbetrieb

Stand 31.12.2014

Mitarbeiter nach Bereichen 2014

Gesamt



- 366** Fahrdienst
- 105** Verkehrsverwaltung
- 43** Werkstatt
- 14** Auszubildende
- 51** Sonstige

Stand 31.12.2014

Tochtergesellschaften



Aachener Parkhaus GmbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG 100 Prozent

Geschäftszweck: Bewirtschaftung von Parkflächen

2014: Umsatzerlöse 11.956.362,78 EUR / 25 Mitarbeiter

www.apag.de

Unterstützungskasse Akreka GmbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG 100 Prozent

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



Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG 100 Prozent

Geschäftszweck: Verkehrsunternehmen zur
Personenbeförderung im öffentlichen Linien-
verkehr und für alle damit verbundenen
Dienstleistungen

2014: Umsatzerlöse 4.243.411,08 EUR / 106 Mitarbeiter



ASEAG Reisen GmbH

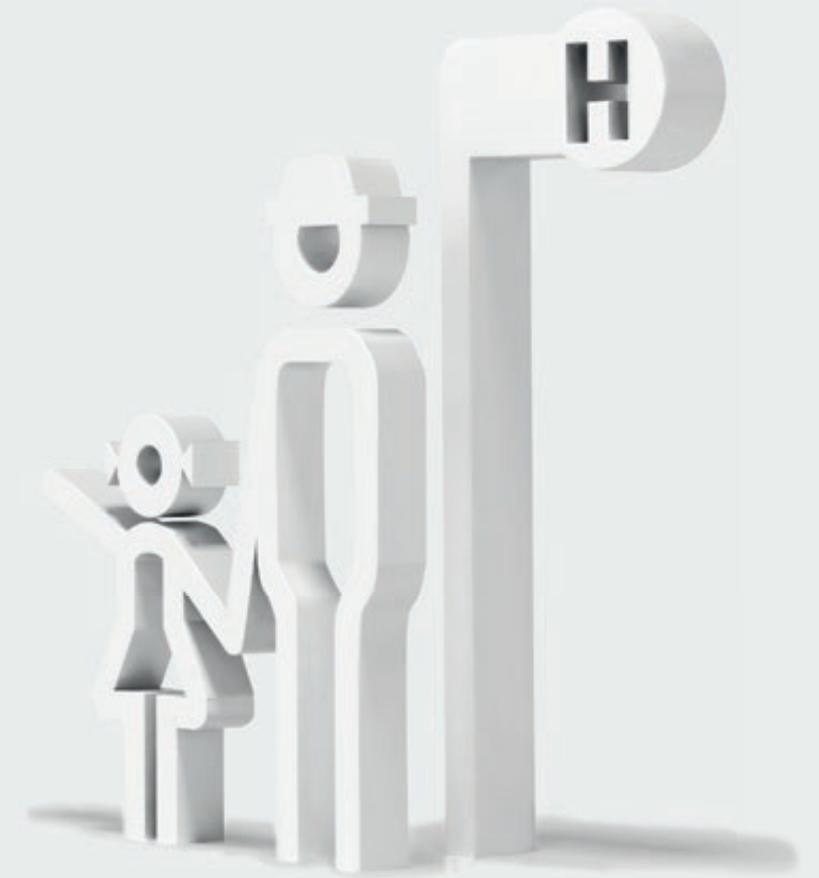
Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG 100 Prozent

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

2014: Umsatzerlöse 1.920.943,80 EUR / 1 Mitarbeiter

www.aseag-reisen.de

Jahresabschluss



Bilanz

Zum 31. Dezember 2014

Aktiva

	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
		€	T€
A. Anlagevermögen	(1)		
<i>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</i>			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte		299.605,00	39
<i>II. Sachanlagen</i>			
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		3.737.004,64	3.915
2. Fahrzeuge für Personenverkehr		14.220.975,00	14.101
3. Technische Anlagen und Maschinen		755.326,00	437
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		2.072.368,00	1.585
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		1.065.371,09	1.907
		21.851.044,73	21.945
<i>III. Finanzanlagen</i>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		35.578.689,54	35.579
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		23.963.333,32	24.060
3. Beteiligungen		50.066,68	50
4. Sonstige Ausleihungen		367.208,35	396
		59.959.297,89	60.085
		82.109.947,62	82.069
B. Umlaufvermögen			
<i>I. Vorräte</i>			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		518.914,70	409
<i>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</i>	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		7.195.350,17	1.938
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		15.015.946,13	38.224
3. Sonstige Vermögensgegenstände		461.950,36	567
		22.673.246,66	40.729
<i>III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</i>		820.556,56	761
		24.012.717,92	41.899
C. Rechnungsabgrenzungsposten		10.151,64	770
		106.132.817,18	124.738

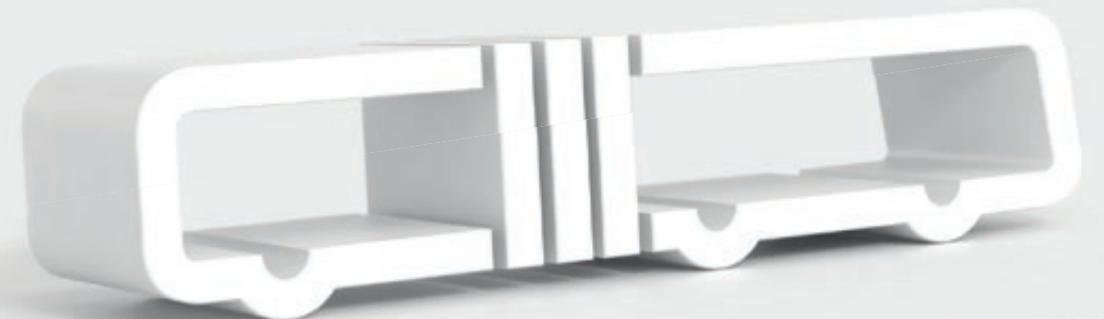
Passiva

	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
		€	T€
A. Eigenkapital	(3)		
<i>I. Gezeichnetes Kapital</i>		6.021.120,00	6.021
<i>II. Kapitalrücklage</i>		3.311.281,49	3.311
		9.332.401,49	9.332
B. Zuschüsse		838.024,51	1.238
C. Rückstellungen	(4)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		80.206.670,00	96.429
2. Sonstige Rückstellungen		4.508.594,05	4.431
		84.715.264,05	100.860
D. Verbindlichkeiten	(5)		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		2.745.749,76	5.503
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		302.592,97	264
3. Sonstige Verbindlichkeiten		6.798.465,19	6.146
		9.846.807,92	11.913
E. Rechnungsabgrenzungsposten		1.400.319,21	1.395
		106.132.817,18	124.738

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014

	Anhang	2014 €	2013 T€
1. Umsatzerlöse	(6)	51.885.263,08	50.771
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		76.713,37	107
3. Sonstige betriebliche Erträge	(7)	30.799.399,86	6.412
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		8.300.672,11	7.921
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		24.538.616,62	22.010
		32.839.288,73	29.931
5. Personalaufwand	(8)		
a) Löhne und Gehälter		23.783.799,17	24.375
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		10.981.916,92	6.947
		34.765.716,09	31.322
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		3.569.733,49	3.537
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(9)	8.817.833,05	8.592
Betriebsergebnis		2.768.754,95	-16.092
8. Erträge aus Beteiligungen		6.359,10	8
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	(10)	2.547.074,43	1.836
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(11)	276.900,64	120
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(12)	9.735,91	244
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		0,00	3
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(13)	5.094.252,27	5.149
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		514.572,76	-19.036
14. Außerordentliche Aufwendungen/ außerordentliches Ergebnis	(14)	765.233,00	765
15. Sonstige Steuern	(15)	84.806,47	108
16. Erträge aus Verlustübernahme		335.466,71	19.909
Jahresüberschuss/Bilanzgewinn		0,00	0



Anhang für das Geschäftsjahr 2014

Der Jahresabschluss der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft (ASEAG) wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften, den ergänzenden Bestimmungen des Einführungsgesetzes zum HGB (EGHGB) und des Aktiengesetzes erstellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 13. Juli 1988 wurde bei der Erstellung beachtet. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gegliedert.

94,9 % des Aktienkapitals der ASEAG befinden sich im Besitz des Mutterunternehmens Energieversorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung Aachen, Aachen (E.V.A.). Die ASEAG stellt keinen eigenen Konzernabschluss sowie Konzernlagebericht auf, da die E.V.A. einen befreienden Konzernabschluss nach § 291 HGB aufstellt. Der Jahresabschluss der ASEAG wird in den Konzernabschluss der E.V.A. einbezogen, die den Konzernabschluss für den größten und kleinsten Kreis von Unternehmen aufstellt. Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht der E.V.A. (HRB 956) werden im 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. In die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen i.H.v. 107 TEUR werden neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige Gemeinkosten sowie der Werteverzehr des Anlagevermögens einbezogen. Kosten i.S.d. § 255 Abs. 2 Satz 3 HGB sind nicht einbezogen worden.

Die Abschreibungen werden planmäßig linear und – für Zugänge vor 2008 – degressiv entsprechend der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer der Anlagegüter vorgenommen. Für Zugänge ab 2008 wird ausschließlich nach der linearen Methode abgeschrieben. Die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern betragen bei Gebäuden und Bauten auf fremden Grundstücken 2 bis 90 Jahre, bei Fahrzeugen für Personenverkehr 5 bis 10 Jahre, bei technischen Anlagen und Maschinen 4 bis 20 Jahre, bei Betriebs- und Geschäftsausstattung 3 bis 23 Jahre.

Geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten zwischen 60 EUR und 150 EUR wurden im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben. Vermögensgegenstände zwischen 150 EUR und 1.000 EUR wurden in einen Sammelposten eingestellt und linear über fünf Jahre abgeschrieben.

Im Zuge der Ausgliederung des Teilbetriebs „Parkhausbewirtschaftung“ zu Buchwerten aus der ASEAG und der Übertragung des zivilrechtlichen Eigentums des Parkhauses Adalbertsteinweg auf das verbundene Unternehmen APAG zum 1. Januar 2013 wurde Reinvermögen i.H.v. 160 TEUR ausgegliedert und gleichzeitig der Beteiligungswert an der APAG um 160 TEUR erhöht. Die Anteile an der APAG wurden in 2012 aufgrund dauernder Wertminderung um 6,0 Mio. EUR wertberichtigt. Die übrigen Finanzanlagen sind mit Ausnahme der Anteile an dem verbundenen Unternehmen Unterstützungseinrichtung AKRE-KA GmbH, Aachen zu Anschaffungskosten bewertet. Die unter den sonstigen Ausleihungen ausgewiesenen Wohnungsbaudarlehen werden hingegen auf den Barwert abgezinst.

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

Forderungen sind mit ihrem Nennwert bilanziert, wobei zu erwartende Ausfälle durch individuelle oder pauschale Bewertungsabschläge berücksichtigt wurden. Die sonstigen Vermögensgegenstände und die liquiden Mittel sind zum Nennwert bilanziert.

Latente Steuern werden für zeitlich sich in Zukunft voraussichtlich umkehrende Differenzen zwischen den handels- und steuerrechtlichen Bilanzansätzen gebildet, soweit dies nach § 274 HGB zulässig ist. Im Rahmen des Organisationsverhältnisses mit der E.V.A. (Organträger) werden diese dort gebildet.

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 Zinssatz von 4,53 % sowie eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung von 2,0 % zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung beträgt 1,0 %. Zudem wurden die Sterbetafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Aus der Neubewertung der Pensionsrückstellungen zum 01. Januar 2010 ergab sich ein Unterschiedsbetrag in Höhe von 11.478 TEUR; dieser wurde im Berichtsjahr mit 765.233 EUR (ein Fünfzehntel gemäß Art. 67 (1) Satz 1 EGHGB) den Rückstellungen zugeführt. Die verbleibende Unterdeckung zum 31. Dezember 2014 beträgt somit 7.653 TEUR. Der in den Rückstellungszuführungen enthaltene Zinsanteil wird unter der Position Zinsen und ähnliche Aufwendungen ausgewiesen.

Für die Jubiläumsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens vorgenommen. Dabei wurden ein Zinssatz von 4,53 % 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.

Entwicklung des Anlagevermögens

Anschaffungs-/Herstellungskosten

	1.1.2014	Zugang	Abgang	31.12.2014
	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte	1.544.889,85	135.106,65 U 177.897,52	0,00	1.5857.894,02
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	12.111.100,10	29.670,00 U 62.411,40	0,00	12.203.181,50
2. Fahrzeuge für Personenverkehr	41.770.574,89	2.874.781,23 1.) 268.491,51 U	2.769.948,77	41.875.407,35
3. Technische Anlagen und Maschinen	1.581.096,16	131.622,85 1.295.688,50 U	0,00	1.981.210,52
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	10.109.192,67	-398.023,17 2.) -1.728.956,66 U	28.185,23	10.978.672,77
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.906.900,85	887.426,90	0,00	1.065.371,09
	67.478.864,67	3.423.112,56	2.798.134,00	68.103.843,23
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	41.578.689,54	0,00		41.578.689,54
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	24.059.999,99	0,00	96.666,67	23.963.333,32
3. Beteiligungen	50.066,68			50.066,68
		9.742,83 A		
4. Sonstige Ausleihungen	396.108,97	19.459,93	58.103,38	367.208,35
	66.084.865,18	19.459,93	154.770,05	65.959.297,89
		9.742,83 A		
	135.108.619,70	3.755.576,66	2.952.904,05	135.921.035,14

U = Umbuchung

A = Aufzinsung

1.) nach Abzug von 1.132.367,53 € Investitionszuschüssen

2.) nach Abzug von 1.146.260,30 € Investitionszuschüssen

Abschreibungen

	1.1.2014	Zugang	Abgang	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014
	€	€	€	€	€	€
	1.505.400,85	52.888,17	0,00	1.558.289,02	39.489,00	299.605,00
	8.196.571,46	269.605,40	0,00	8.466.176,86	3.914.528,64	3.737.004,64
	27.669.904,89	2.754.476,23	2.769.948,77	27.654.432,35	14.100.670,00	14.220.975,00
	1.143.576,16	82.308,36	0,00	1.225.884,52	437.520,00	755.326,00
	8.524.034,67	410.455,33	28.185,23	8.906.304,77	1.585.158,00	2.072.368,00
	0,00			0,00	1.906.900,85	1.065.371,09
	45.534.087,18	3.516.845,32	2.798.134,00	46.252.798,50	21.944.777,49	21.851.044,73
	6.000.000,00			6.000.000,00	35.578.689,54	35.578.689,54
	0,00			0,00	24.059.999,99	23.963.333,32
	0,00			0,00	50.066,68	50.066,68
	0,00			0,00	396.108,97	367.208,35
	6.000.000,00	0,00	0,00	6.000.000,00	60.084.865,18	59.959.297,89
	53.039.488,03	3.569.733,49	2.798.134,00	53.811.087,52	82.069.131,67	82.109.947,62

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel dargestellt.

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen betreffen Darlehen an die E.V.A. mit 19.000 TEUR (Vorjahr 19.000 TEUR), an APAG mit 4.880 TEUR (Vorjahr 4.960 TEUR) und an ESBUS mit 83 TEUR (Vorjahr 100 TEUR).

	Eigenkapital 31.12.2014 T€	Anteil am Kapital	Jahresergebnis 2014 T€
Aachener Parkhaus GmbH, Aachen	1.211	100 %	0 ¹
ASEAG Reisen GmbH, Aachen	223	100 %	0 ¹
ESBUS Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH, Eschweiler	26	100 %	0 ¹
Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen	397	100 %	0 ²

¹⁾ nach Gewinnabführung

²⁾ Eigenkapital inklusive Deckungsrücklage

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten sonstige Forderungen gegen die Gesellschafterin E.V.A. in Höhe von 12.981 TEUR (Vorjahr: 36.864 TEUR). In den sonstigen Vermögensgegenständen sind unter anderem Steuerforderungen in Höhe von 78 TEUR (Vorjahr: 80 TEUR) enthalten. Bis auf eine Sicherheitsleistung für das Mietobjekt Kundencenter in Höhe von 30 TEUR bestehen wie im Vorjahr keine weiteren Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände mit Restlaufzeiten von mehr als einem Jahr.

(3) Eigenkapital

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

An der Campusbahn Projektentwicklungsgesellschaft mbH i.L. Aachen mit einem gezeichneten Kapital in Höhe von 25 TEUR (vorläufiges Eigenkapital 2013: 66 TEUR) hält die ASEAG 49 % der Geschäftsanteile. Mit Eintragung in das Handelsregister vom 30. Juli 2013 befindet sich die Gesellschaft in Liquidation. Der Jahresfehlbetrag für den Liquidationszeitraum 24. Juli 2013 bis 23. Juli 2014 beträgt 16 TEUR.

(4) Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Risiken aus Personalverpflichtungen (2,3 Mio. EUR, Vorjahr 2,3 Mio. EUR), Versicherungsumlagen (0,4 Mio. EUR, Vorjahr 0,5 Mio. EUR), unterlassenen Instandhaltungen (0,6 Mio. EUR, Vorjahr 0,2 Mio. EUR) und Risiken aus der AVV-Einnahmenaufteilung (0,6 Mio. EUR, Vorjahr 0,4 Mio. EUR) enthalten.

(5) Verbindlichkeiten

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

Restlaufzeiten	unter 1 Jahr T€	1–5 Jahre T€	über 5 Jahre T€	Summe 31.12.2014 T€	Summe 31.12.2013 T€
D. Verbindlichkeiten					
1. aus Lieferungen und Leistungen	2.746	0	0	2.746	5.503
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	303	0	0	303	264
3. Sonstige Verbindlichkeiten	6.630	108	60	6.798	6.146
– davon aus Steuern	260	0	0	260	257
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	32	108	60	200	223
	9.679	108	60	9.847	11.913

Die Vorjahresverbindlichkeiten gliedern sich wie folgt:

Restlaufzeiten	unter 1 Jahr T€	1–5 Jahre T€	über 5 Jahre T€	Summe 31.12.2013 T€
C. Verbindlichkeiten				
1. aus Lieferungen und Leistungen	5.503	0	0	5.503
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	264	0	0	264
3. Sonstige Verbindlichkeiten	5.956	102	88	6.146
– davon aus Steuern	257	0	0	257
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	33	102	88	223
	11.723	102	88	11.913

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Am Bilanzstichtag bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen im Wesentlichen aus Verträgen über Fahrzeuganmietungen. Die Verpflichtungen für Fahrzeuganmietungen bestehen in Höhe von 17,4 Mio. EUR p. a. (Vorjahr: 17,1 Mio. EUR p.a.), davon 1,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1,3 Mio. EUR) 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 2014 betrug diese Zuwendung 0,05 Mio. EUR, so dass keine Unterdeckung besteht.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(6) Umsatzerlöse

	2014 T€	2013 T€	+/- T€	
Verkehrseinnahmen	44.507	44.472	35	0,1%
AVV-Ausgleichsabgaben	-1.772	-1.744	-28	-1,6%
	42.735	42.728	7	0,0%
Zuschüsse	6.322	6.810	-488	-7,2%
Aperiodische Erlöse	1.714	104	1.610	
Sonstige Erlöse	1.114	1.129	-15	-1,3%
	51.885	50.771	1.114	2,2%

(7) Sonstige betriebliche Erträge

Unter dieser Position werden unter anderem Erträge aus Sachanlagenabgängen in Höhe von 645.527 EUR (Vorjahr: 254.000 EUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 24.786.534 EUR (Vorjahr: 87.778 EUR), sonstige periodenfremde Erträge in Höhe von 15.576 EUR (Vorjahr: 308.835 EUR) sowie Zuschüsse in Höhe von 200.337 EUR (Vorjahr: 423.694 EUR) ausgewiesen.

(8) Personalaufwand

Im Berichtsjahr sind Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 6.262.591 EUR (Vorjahr 2.109.622 EUR) angefallen.

	2014	2013	+/-
Mitarbeiter (Vollzeit)	526	555	-29
Mitarbeiter (Teilzeit)	44	43	1
Mitarbeiter (gesamt)	570	598	-28
Auszubildende	14	18	-4
Aushilfen	7	6	1

(9) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Hierin sind mit 2.646.109 EUR (Vorjahr: 2.755.718 EUR) Verwaltungskosten der E.V.A. und mit 740.620 EUR (Vorjahr: 777.770 EUR) Leistungen der übrigen verbundenen Unternehmen enthalten.

(10) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Diese betreffen mit 2.465.388 EUR (Vorjahr: 1.747.660 EUR) die APAG, mit 50.034 EUR (Vorjahr: 64.745 EUR) die ESBUS GmbH und mit 31.653 EUR (Vorjahr: 23.606 EUR) die ASEAG Reisen GmbH.

(11) Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Davon betreffen 253.973 EUR (Vorjahr 96.594 EUR) Erträge von verbundenen Unternehmen.

(12) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Hierin sind Zinserträge von verbundenen Unternehmen in Höhe von 976 EUR (Vorjahr 127.898 EUR) enthalten.

(13) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsaufwendungen enthalten Aufzinsungen aus Personalverpflichtungen in Höhe von 5.093.026 EUR (Vorjahr 5.105.489 EUR).

(14) Außerordentliche Aufwendungen

Wie bereits im Vorjahr wurde ein weiteres Fünfzehntel des Bewertungsunterschieds der Pensionsrückstellungen gemäß BilMoG in Höhe von 765.233 EUR zugeführt.

(15) Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern resultieren im Wesentlichen aus Grundsteuern.

Sonstige Angaben

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einem Jahresfestgehalt, einer erfolgsabhängigen Tantieme, Sachbezügen sowie sonstigen Nebenleistungen, insbesondere für Ausgleichszahlungen. Der Vorstand erhielt im Berichtsjahr eine Gesamtvergütung von 243,7 TEUR, die sich wie unten angegeben zusammensetzt:

Ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene erhielten im Berichtsjahr 305,1 TEUR; davon aus Pensionszahlungen 295,0 TEUR und sonstige Nebenleistungen in Höhe von 10,1 TEUR. Für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.643,6 TEUR.

Name	Festvergütung in T€	Variabler Bezug in T€	Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen *) in T€	Insgesamt in T€
Michael Carmincke	180,0	30,0	33,7	243,7

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

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

Mitglieder des Aufsichtsrates	Gesamtbezüge in T€
Heiner Höfken, Vorsitzender	5,10
Peter Timmermanns, 1. stellvertretender Vorsitzender	4,00
Leo Buse, 2. stellvertretender Vorsitzender	4,10
Gaby Breuer	1,12
Helmut Etschenberg	2,90
Roger Gülpen	3,10
Karl-Heinz Goldin	3,10
Hans-Albert Heinrich	3,10
Roland Jahn	2,08
Michael Janßen	2,08
Elisabeth Paul	1,12
Marcel Philipp	2,90
Michael Rau	1,02
Alfred Sonders	2,90
Josef Stiel	1,98

40,60

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 Geschäftsjahr Commodity-Swap-Geschäfte mit einem Nominalbetrag von EUR 22.919.621 zur Dieselpreisabsicherung der antizipierten Grundgeschäfte eingesetzt und entsprechende Bewertungseinheiten gebildet. Über den angegebenen Zeitraum gleichen sich die Wertänderungen voraussichtlich vollständig aus, da Grund- und Sicherungsgeschäft die gleichen Nominalbeträge und Fristigkeiten haben und demselben Risiko ausgesetzt sind. Zur Abbildung der gebildeten Bewertungseinheiten wird die Einfrierungsmethode gewählt. Der beizulegende Zeitwert der Swap-Geschäfte beträgt zum Bilanzstichtag –2.463.720 EUR nach bankeneigenen, proprietären Bewertungsmodel-

len der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank AG, München, HSBC Bank plc, London/GB, und der Deutschen Bank AG, Frankfurt am Main. Aufgrund der gebildeten Bewertungseinheiten der Swaps mit den antizipierten Dieselbezügen sind keine Rückstellungen für drohende Verluste aus den Swap-Geschäften zu bilden. Weiter wurden trotz derzeitiger negativer Marktwerte keine Drohverlustrückstellungen nach § 249 (1) Satz 1 HGB für die antizipierten künftigen Beschaffungsgeschäfte bilanziert, da nach IDW RS HFA 4.25 in den Saldierungsbereich schwebender Geschäfte auch über das schwebende Geschäft hinausgehende konkrete wirtschaftliche Vorteile berücksichtigt werden dürfen.

Organe der Gesellschaft**Aufsichtsrat**

Heiner Höfken, selbstständiger Rechtsanwalt, Vorsitzender
 Peter Timmermanns, Geschäftsführer Deutsches Rotes Kreuz StädteRegion Aachen, 1. stellv. Vorsitzender
 Leo Buse, kaufmännischer Angestellter E.V.A., 2. stellv. Vorsitzender
 Gaby Breuer, Hausfrau, ab 18. September 2014
 Helmut Etschenberg, Städteregionsrat StädteRegion Aachen
 Karl-Heinz Goldin, freigestelltes Betriebsratsmitglied ASEAG
 Roger Gülpen, Angestellter Werkstatt ASEAG
 Hans-Albert Heinrich, Busfahrer ASEAG
 Roland Jahn, Geschäftsführer cambio Aachen Stadtteilauto CarSharing GmbH, bis 18. September 2014
 Michael Janßen, Rechtsanwalt, Steinmetz Rechtsanwälte, bis 18. September 2014
 Elisabeth Paul, Designerin, ab 18. September 2014
 Marcel Philipp, Oberbürgermeister Stadt Aachen
 Michael Rau, selbstständiger Architekt, ab 18. September 2014
 Alfred Sonders, Bürgermeister Stadt Alsdorf
 Josef Stiel, Studiendirektor a. D., bis 18. September 2014

Vorstand

Michael Carmincke, Vorstand der ASEAG

Jahresergebnis

Der Jahresverlust 2014 in Höhe von 335.466,71 EUR wurde aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der E.V.A. übernommen. Das Geschäftsjahr schließt daher ausgeglichen.

Aachen, den 30. März 2015

Der Vorstand
 Michael Carmincke



2014

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 2014 ist unter Einbeziehung der Buchführung sowie des Lageberichtes von der Deloitte & Touche GmbH, 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 2014 haben wir gebilligt. Er ist damit festgestellt.

Aachen, den 22. April 2015

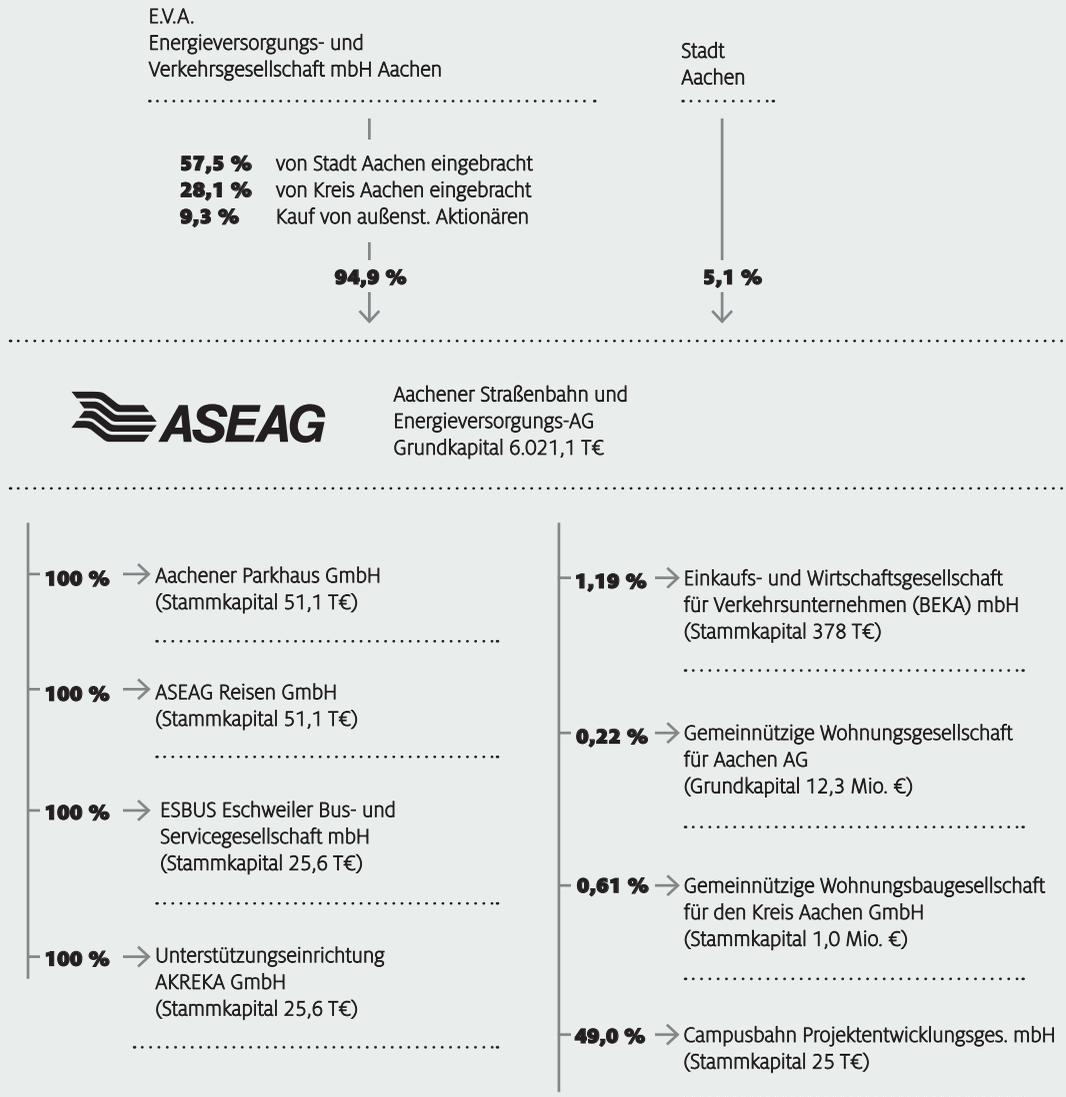
Der Aufsichtsrat

Heiner Höfken
Vorsitzender





Unternehmensstruktur und Beteiligungen



Stand 31.12.2014

Finanzkalender 2015

22. April 2015	Aufsichtsratssitzung zur Feststellung des Jahresabschlusses
18. Juni 2015	Ordentliche Hauptversammlung

2009.10