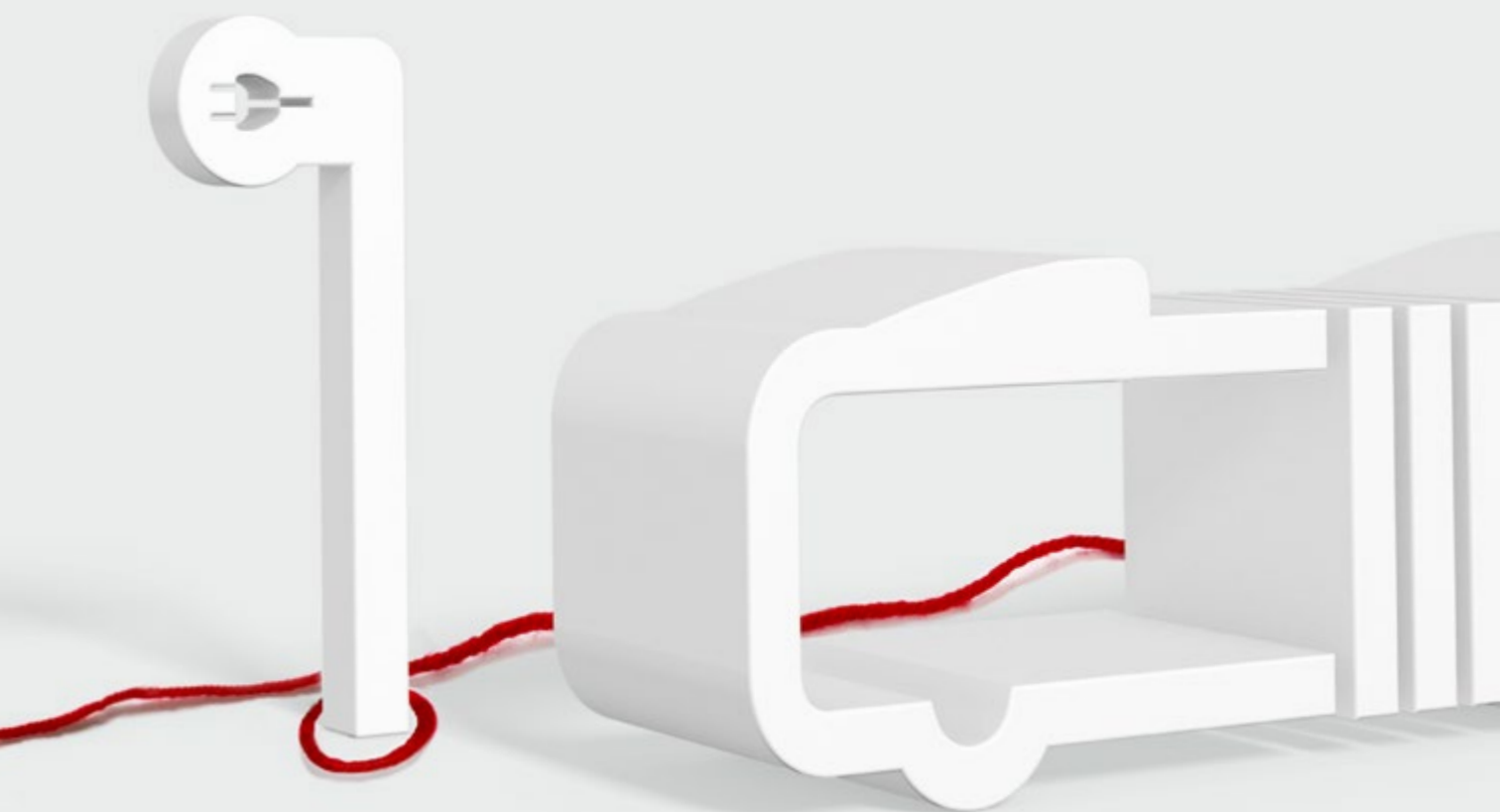


Geschäftsbericht **2015**





Geschäftsbericht 2015



Inhalt

Lagebericht 2015

I. Grundlagen des Unternehmens	5
Geschäftsmodell des Unternehmens	5
Forschung und Entwicklung	6
II. Wirtschaftsbericht	8
Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	8
Geschäftsverlauf	8
Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	8
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	10
Ertragslage	10
Finanzlage	13
Vermögenslage	14
III. Nachtragsbericht	15
IV. Prognosebericht	15
V. Chancen- und Risikobericht	19
Mitarbeiter	24
Tochtergesellschaften	26
Jahresabschluss	28
Bilanz	30
Gewinn-und-Verlust-Rechnung	32
Anhang für das Geschäftsjahr 2015	34
Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	34
Entwicklung des Anlagevermögens	36
Erläuterungen zur Bilanz	38
Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung	40
Organe der Gesellschaft	43
Jahresergebnis	43
Bericht des Aufsichtsrates	44
Unternehmensstruktur und Beteiligungen	48
Finanzkalender 2016	48

Lagebericht 2015



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 Geschäfts-

bericht der APAG verwiesen wird. Die aus dem im Jahr 2016 auslaufenden Projekt „Mobility Broker“ abgeleiteten Ansätze für neue multi- bzw. intermodale Geschäftsmodelle sollen schwerpunktmäßig über die Tochtergesellschaft ASEAG Reisen im Markt platziert werden. Dabei sollen insbesondere Car- und Bike-Sharing-Produkte hier organisiert und an Neukunden vermarktet werden. Die bestehende Kernkundschaft der ASEAG, insbesondere Abo-Kunden, Studenten, Job-Ticket-Inhaber, soll hingegen unmittelbar durch die ASEAG betreut und für die ergänzenden Produkte gewonnen werden – ASEAG Reisen soll sich hier auf die Bereitstellung von Dienstleistungen im Auftrag der ASEAG beschränken.

Die ASEAG beabsichtigt, zusammen mit einem Partner sich an der für nunmehr erst mittelfristig erwarteten Ausschreibung für die Euregiobahn (geplante Betriebsaufnahme nun voraussichtlich 2020/2021) zu beteiligen. Die ausschreibende Stelle, der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR), hat erwartungsgemäß im Jahr 2015 einen Übergangsbetrieb für vier Jahre ausgeschrieben, für den sich die ASEAG und ihr Partner aufgrund geringer Erfolgsaussichten und kurzer Laufzeit nicht beteiligt haben. Spätestens im Jahr 2017 wird nunmehr die Ausschreibung für die Betriebsaufnahme 2020/2021 erwartet.

Mit der förmlichen Betrauung der ASEAG bis zum Jahr 2017, die durch ihre Aufgabenträger Stadt und Kreis Aachen im Jahr 2007 erfolgte, 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. Notwendige Schritte zum Erhalt einer Direktvergabe sind im Jahr 2015 umgesetzt worden. Eine Vorabbekanntmachung zur Direktvergabe an die ASEAG und somit eine entsprechende Verlängerung der Betrauung der ASEAG bis 2027 erfolgte direkt in den ersten Tagen des Geschäftsjahrs 2016 und beinhaltet im Vergleich zum bisherigen Leistungsangebot der ASEAG zusätzlich nahezu sämtliche Linien in der Stadt und StädteRegion Aachen, die bisher von zwei weiteren Liniengenehmigungsinhabern bedient wurden.

Forschung und Entwicklung

Um technisch auf dem aktuellen Stand zu bleiben und bei Diskussionen mit Verkehrsexperten, Politik und Bürgern weiterhin als kompetenter Partner im Bereich des ÖPNV wahrgenommen zu werden, und nicht zuletzt, um Möglichkeiten der Geschäftsfelderweiterung im Umfeld der derzeitigen Kernleistung auszuloten, beteiligt sich die ASEAG an verschiedenen Forschungsprojekten. Dies sind insbesondere die Projekte „Mobility Broker“ und „CIVITAS DYN@MO“.

Das Projekt „Mobility Broker“, gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), leitet die ASEAG seit Oktober 2013. Ziel des Projekts ist die Zusammenführung aller Mobilitätsangebote einer Region auf einem Marktplatz, der aufgrund 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 wird. Das Projekt ist dabei auf eine Laufzeit von 2,7 Jahren bis Ende Mai 2016 angelegt. Der Eigenanteil der ASEAG beläuft sich auf rund 1,3 Mio. EUR. Am Projekt beteiligen sich neben der RWTH Aachen University drei weitere Projektpartnerunternehmen. Das Gesamtprojektvolumen aller Projektpartner beträgt 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 Projekt läuft über einen Zeitraum von vier Jahren bis Ende 2016 und hat ein Volumen von insgesamt mehr als 13 Mio. EUR. Ziel des Projektes sind ei-

ne 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 Elektrobussen im Linienverkehr.

Im Rahmen des Projektes wurde 2015 ein Hybridgelenkbus zu einem reinen Elektrobus mit Batteriebetrieb umgebaut, so dass die technischen Abteilungen der ASEAG vertieftes Wissen über diese Antriebstechnologie erwerben konnten. In einer ersten Testphase wurde der Bus auf der Linie 43 eingesetzt, auf der er immer wieder das Betriebsgelände der ASEAG passierte und somit aufgeladen werden konnte. Die aus dieser Phase gewonnenen Erkenntnisse mündeten in einem Konzept für einen elektrischen Busbetrieb, das gemeinsam mit der Stadt Aachen entwickelt wurde. 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 gibt. Nach jetzigem Stand sollen im Jahr 2016 zunächst fünf Elektrogelenkbusse angeschafft werden. Der Kauf weiterer Elektrobusse ist vorgesehen.

Beide Projekte sind im Jahr 2013 gestartet und noch nicht abgeschlossen. Projektzeitplanbedingt liegen bisher keine abschließenden Forschungsergebnisse vor. Eine Aktivierung von Projektergebnissen ist derzeit nicht vorgesehen. Lediglich die externen Anschaffungskosten für den Umbau des Elektrobusses sind aktiviert worden.

Neben diesen beiden großen, geförderten Projekten hat die ASEAG ein weiteres Projekt im Bereich der bedarfsorientierten Verkehre gestartet. 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 bisher beispielsweise das AnrufLinienTaxi (ALT) oder das AnrufSammelTaxi (AST).

Im Rahmen des Projektes „Dynamisches Liniensystem“ (DLS) sollen weitere bedarfsorientierte Lösungsmöglichkeiten entwickelt werden, um das Busliniennetz zu optimieren und dennoch die ÖPNV-Anbindung in nachfrageschwächeren Gebieten zu sichern. 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 innovativen Systems vermarktet werden kann. Eine erste Testphase des Systems ist für 2016 geplant. Eine mögliche Umsetzung in einer Aachener Modellregion wird zum Fahrplanwechsel 2017 im Rahmen der Betrauung angestrebt.

Im Zuge der Fortentwicklung ihrer Vertriebssysteme führt die ASEAG im Rahmen des Projektes zur Einführung des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM), federführend ist der Aachener Verkehrsverbund (AVV), ein neues, mandantenfähiges Vertriebshintergrundsystem im Abonnentenbereich ein. Damit verbunden sind entsprechende Systeme zur Fahrkartenkontrolle sowohl auf den Linien der ASEAG als auch auf den Fahrzeugen der Subunternehmer auf Basis des deutschlandweiten Standards für E-Tickets nach VDV-Kernapplikation. Das Projekt befindet sich planmäßig in der europaweiten Ausschreibungs- und Vergabephase. Mehrere renommierte Anbieter in den Segmenten für mandantenfähige Hintergrundsysteme und fahrzeugseitige Einstiegskontrollsysteme haben in der ersten Verhandlungsphase ihre Angebote eingereicht. Die Vergabe an die Auftragnehmer soll Mitte April 2016 erfolgen. Danach folgen eine Pflichtenheft- und eine Umsetzungsphase. Die Abnahme des Gesamtsystems ist für Mitte 2017 geplant.



II. Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) hat in seiner Pressemitteilung im Februar 2016 mitgeteilt, dass sich die deutsche Wirtschaft auf einem moderaten Wachstumskurs befindet, das fragilere weltwirtschaftliche Umfeld jedoch Spuren hinterlässt.

Die stärker binnenwirtschaftlich ausgerichteten Dienstleistungsbereiche befinden sich weiter im Aufwärtstrend. Der Arbeitsmarkt entwickelt sich nach wie vor positiv. Die Turbulenzen auf den internationalen Finanzmärkten zu Jahresbeginn – unter anderem ausgelöst durch den niedrigen Ölpreis und die Verunsicherung über die weitere Entwicklung in China – führten zu einer schlechteren Stimmungslage in den deutschen Unternehmen. Die Geschäftserwartungen gingen im Januar deutlich zurück. Die Konjunktur in den stärker binnenwirtschaftlich ausgerichteten Dienstleistungsbereichen ist – gemessen an der weiter steigenden Beschäftigung – klar aufwärtsgerichtet. Durch die günstige Entwicklung am Arbeitsmarkt und solide Einkommenszuwächse nimmt die Kaufkraft der privaten Haushalte weiter zu. Die hohe Zuwanderung von Flüchtlingen löst, wenngleich in überschaubarer Größenordnung, ebenfalls Nachfrageimpulse aus.

Der VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) geht in seinem Jahresbericht 2015 darauf ein, dass die Verkehrsentwicklung naturgemäß abhängig von gesellschaftlichen, demografischen und vor allem gesamtwirtschaftlichen Faktoren ist. Der Busverkehr stagniert nach jetzigem Kenntnisstand, ist im ländlichen Raum weiter rückläufig, was jedoch durch die Zuwächse im Großstadtverkehr kompensiert wird. Die Zuwächse wurden vor al-

lem in den gut ausgebauten Verkehrssystemen der Großstädte und nahe den Ballungszentren erzielt.

Geschäftsverlauf

Das Geschäftsjahr 2015 ist weiterhin von außerordentlich hohen Aufwendungen für Altersversorgung geprägt. Aufgrund der Nullzinspolitik der Europäischen Zentralbank befindet sich auch der für die Bewertung der Pensionsrückstellungen maßgebliche durchschnittliche Zinssatz der letzten sieben Jahre weiterhin im freien Fall. Wurde im Zeitpunkt der Wirtschaftsplanerstellung von den Experten noch ein Zinssatz von 4,30 % prognostiziert, so beläuft sich der tatsächliche Wert zum Bilanzstichtag nunmehr auf 3,89 %. Das ist auch der wesentliche Grund, warum die Aufwendungen für Altersversorgungen gegenüber dem Planansatz um 1,9 Mio. EUR gestiegen sind.

Darüber hinaus belastet das Resultat einer neuen Verkehrserhebung das Ergebnis um 2,9 Mio. EUR. Es handelt sich dabei um Mehrabgaben unserer kassentechnischen Einnahmen, im Wesentlichen zu Gunsten der Deutsche Bahn AG. Davon betreffen 1,4 Mio. EUR Nachzahlungen für das Vorjahr.

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

Aufgrund einer neuen Verkehrserhebung droht eine Neuregelung der AVV-Abgaben im Berichtsjahr mit Rückwir-

kung ab 2014. Daraus folgte eine a-periodische Nachzahlung für das Vorjahr in Höhe von –1,4 Mio. EUR. Die Abgaben des laufenden Jahres werden sich voraussichtlich gegenüber dem Planansatz um –1,5 Mio. EUR erhöhen. Durch Rückstellungen ist entsprechende Vorsorge getroffen worden. Kompensiert wurde dies im Wesentlichen durch höhere kassentechnische Einnahmen (0,6 Mio. EUR) sowie durch Zuschussnachzahlungen für Vorjahre in Höhe von 0,5 Mio. EUR.

Im Berichtsjahr wurde einer unserer Subunternehmer insolvent, der seine Fahrzeuge an unserer Betriebstank-

stelle betankte. Durch diesen Ausfall reduzierten sich die Treibstoffkosten. Die Verkehrsleistung wurde durch Vergabe an andere Subunternehmer, die nicht bei der ASEAG tanken, erbracht. Die Anmietkosten fielen insbesondere aufgrund der niedrigen Dieselpreise geringer als geplant aus. Der höhere Personalaufwand resultiert, wie bereits beschrieben, im Wesentlichen aus den Aufwendungen für Altersversorgung.

Das Planergebnis wurde demzufolge um 3,1 Mio. EUR unterschritten.

	Wirtschaftsplan	Jahresabschluss	+ / –
Nutzkilometer eigene Leistung	8.820	8.856	36
Nutzkilometer angemietete Leistung	6.532	6.492	–40
	15.352	15.348	–4
Beförderte Personen in tausend	64.502	65.547	1045
Beförderungserlöse (T€)	45.732	43.431	–2.301
Zuschüsse (T€)	6.756	7.191	435
Abgaben gemäß Verkehrsvertrag (T€)	–1.606	–1.478	128
Kosten Treibstoff (T€)	–6.424	–6.173	251
Kosten Busanmietungen (T€)	–17.443	–17.192	251
Fahrergesellschaft (ESBUS)	106	106	0
Kosten Fahreranmietungen (ESBUS) (T€)	–4.069	–4.156	–87
Eigene Mitarbeiteräquivalente gesamt	547	545	–2
Kosten Personal (T€)	–33.868	–36.063	–2.195
darin enthalten:			
Kosten Altersversorgung (o. Zinsen) (T€)	–6.255	–8.202	–1.947
Ergebnis ASEAG (T€)	–24.470	–27.552	–3.082
darin enthalten:			
Ergebnis APAG (T€)	2.238	2.590 *	352
Ergebnis ASEAG Reisen (T€)	10	–32	–42
Ergebnis ESBUS (T€)	–90	–4	86

* davon verbleiben 500 T€ als Gewinnrücklage bei der APAG

Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289 a HGB zum Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst

Der Aufsichtsrat der ASEAG hat in seiner Sitzung vom 26.11.2015 beschlossen, für den Aufsichtsrat eine Zielgröße von 16,67 % Frauenanteil für den Zeitraum vom 1. Oktober 2015 bis 30. Juni 2017 mindestens beizubehalten und für den Vorstand am Status quo für den Zeitraum vom 1. Oktober 2015 bis 30. Juni 2017 festzuhalten.

Weiter stimmte der Aufsichtsrat dem Beschluss des Vorstandes zu, für die erste Führungsebene am Status quo für den Zeitraum vom 1. Oktober 2015 bis 30. Juni 2017 festzuhalten und für die zweite Führungsebene die Zielgröße von mindestens 7,69 % Frauenanteil für den Zeitraum vom 1. Oktober 2015 bis 30. Juni 2017 nicht zu unterschreiten.

Verkehr 2015



356
Gesamt **218** eigene Fahrzeuge
 138 angemietet mit Fahrer

Ertragslage

Die ASEAG hat das Geschäftsjahr 2015 mit einem Fehlbetrag vor Verlustübernahme von 27,6 Mio. EUR abgeschlossen. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine erhebliche Ergebnisverschlechterung um 27,3 Mio. EUR. Ursache hierfür ist im Wesentlichen ein im Vorjahr enthaltener außerordentlicher Ertrag aus der Auflösung von Pensionsrückstellungen infolge eines gewonnenen Arbeitsgerichtsprozesses in Höhe von 24,1 Mio. EUR.

Die Umsatzerlöse reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 1,2 Mio. EUR auf 50,7 Mio. EUR. Die kassentechnischen Einnahmen erhöhten sich aufgrund einer Tarifierhöhung sowie einer steigenden Anzahl an Fahrgästen um insgesamt 2,4 Mio. EUR. Allerdings stieg auch die AVV-Abgabe fremder Einnahmeanteile aufgrund einer neuen Verkehrserhebung um insgesamt 3,6 Mio. EUR. Davon betrafen 1,8 Mio. EUR a-periodische Abgaben für das Vorjahr. Die sonstigen betrieblichen Erträge sanken um 25,5 Mio. EUR auf 5,3 Mio. EUR. Dies resultiert mit 24,1 Mio. EUR aus einer außerordentlichen Auflösung der Pensionsrückstellungen im Vorjahr. Weitere Veränderungen resultieren im Wesentlichen aus geringeren Dieselmäufen und verzögerten Busverkäufen.

Linien	68
Linienlänge in Kilometer	1.240,8
Wagenkilometer in tausend	17.119
Nutzwagenkilometer in tausend	15.350
Personenkilometer in Mio.	362,3
Platzkilometer in Mio.	1.256
Fahrgäste in Mio.	65,55

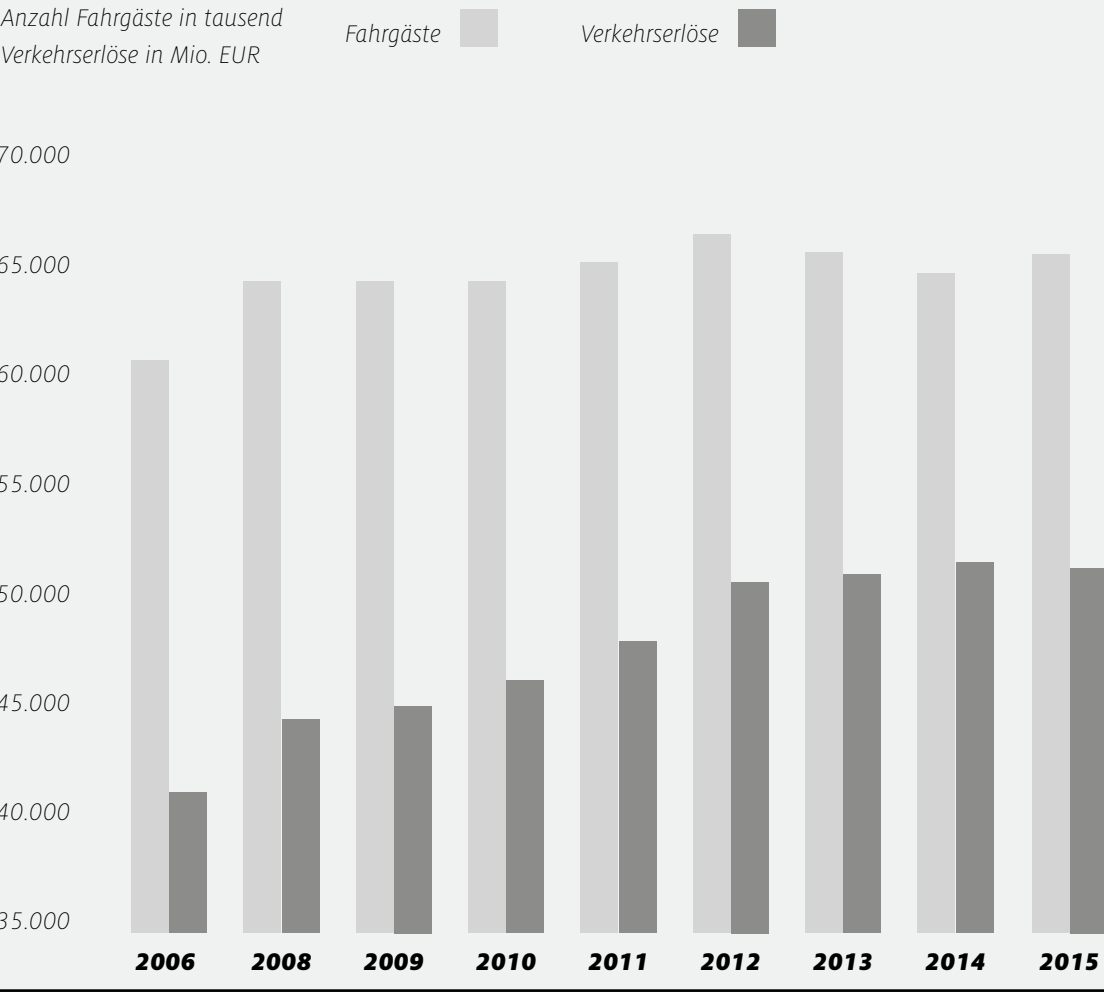
Stand 31.12.2015

Der Materialaufwand erhöhte sich insgesamt um 0,4 Mio. EUR auf 33,2 Mio. EUR. Dabei stiegen die Kosten für Fahrerabstellung von ESBUS um 1,1 Mio. EUR, für externe Fahrausweisprüfer um 0,2 Mio. EUR und für Treibstoffbezug um 0,1 Mio. EUR. Die Kosten für außerordentliche Sanierungsaufwendungen sanken dagegen um 1,1 Mio. EUR.

Der Personalaufwand erhöhte sich insgesamt um 1,3 Mio. EUR. Dies resultiert mit 1,9 Mio. EUR aus der Altersversorgung, die durch geringere Personalkosten für die aktiven Mitarbeiter kompensiert wurden. Die durchschnittliche

Anzahl von Mitarbeiteräquivalenten reduzierte sich von 573 auf 545. Zeitgleich wurde der Personalbestand bei der Fahrbetriebsgesellschaft ESBUS entsprechend erhöht. Im Berichtsjahr wurde die Abschreibungsdauer des Busbestandes der technischen Nutzungsdauer angepasst und von neun auf zwölf Jahre verlängert, daher liegen die planmäßigen Abschreibungen um 1,0 Mio. EUR unter dem Vorjahresniveau. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen liegen im Wesentlichen bedingt durch höhere Versicherungsaufwendungen mit 0,3 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen ent-

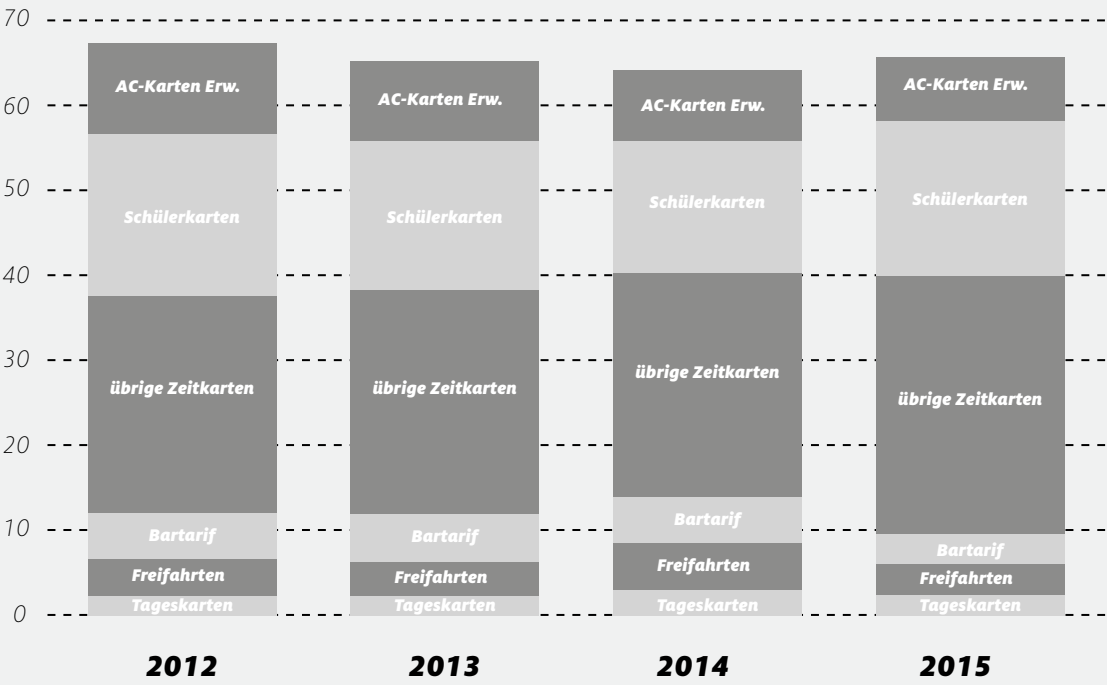
Fahrgäste und Verkehrserlöse



Stand 31.12.2015

Fahrgäste

in Mio.



Stand 31.12.2015

halten im Wesentlichen die Gewinnabführungserträge der APAG in Höhe von 2,1 Mio. EUR (Vorjahr: 2,5 Mio. EUR), nach Einstellung in die Gewinnrücklage in Höhe von 0,5 Mio. EUR. Dabei erzielte die APAG ein Ergebnis von 2,6 Mio. EUR, von dem 0,5 Mio. EUR in die Gewinnrücklage eingestellt wurden. Die außerordentlichen Aufwendungen in Höhe von 0,8 Mio. EUR resultieren aus einer weiteren Zuführung von einem Fünfzehntel des Bewertungsunterschieds der Pensionsrückstellungen gemäß Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG). Die in den nächsten Jahren noch zuzuführenden Bewertungsunterschiede zur Pensionsrückstellung belaufen sich insgesamt noch auf ca. 6,9 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 35,1 Mio. EUR.

Die Zunahme des Umlaufvermögens resultiert aus dem wesentlich höheren Verlustausgleichsanspruch, der im Vorjahr aufgrund eines Sondereffekts durch die Auflösung von Pensionsrückstellungen, infolge des gewonnenen Arbeitsgerichtsprozesses, außerordentlich gering ausgefallen war. Fällige Finanzanlagen wurden größtenteils in den Cash-Pool übertragen, demzufolge erhöhten sich die Finanzmittel um 9,2 Mio. EUR. Die Investitionen in das Sachanlagevermögen resultieren in erster Linie aus der Anschaffung von neun Gelenkbussen, fünf Solobussen sowie einem Nachtrag zum Umbau eines Hybridbusses zu

einem Elektrobus. Davon werden acht Gelenkbusse unter den im Bau befindlichen Anlagen ausgewiesen, da sie zum Bilanzstichtag noch nicht zugelassen waren. Im Berichtsjahr zugeflossene Zuschüsse für Businvestitionen des Vorjahres wirkten sich anschaffungskostenmindernd aus.

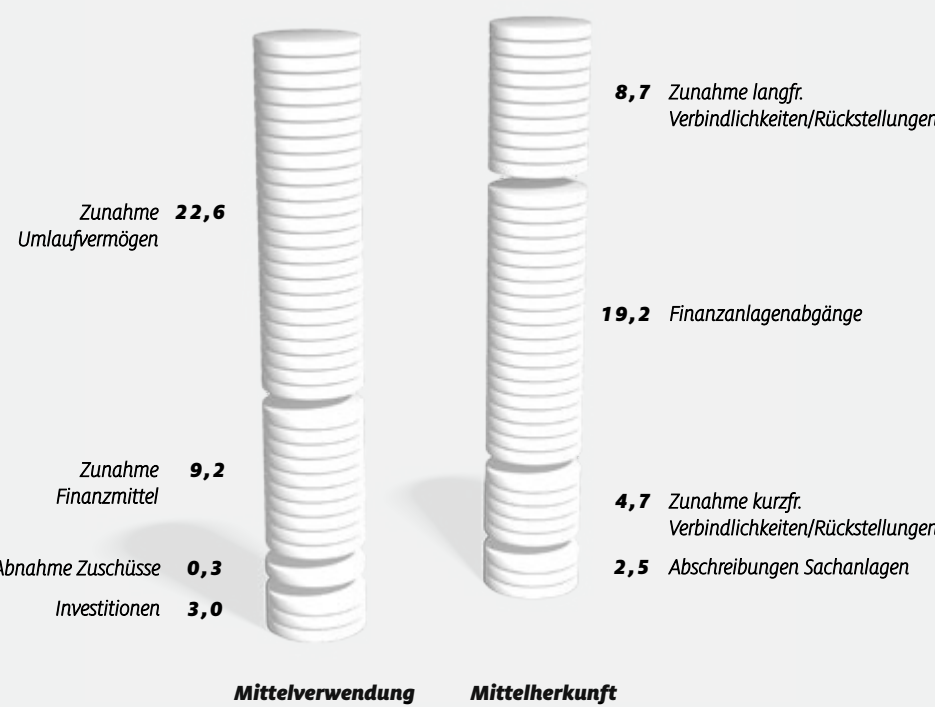
Die Mittelherkunft erfolgte mit 19,2 Mio. EUR aus Finanzanlagenabgängen, die im Wesentlichen an die E.V.A. ausgeliehen waren. Die Zunahme der langfristigen Rückstellungen resultierte überwiegend aus den gestiegenen Pensionsverpflichtungen. Die Zunahme der kurzfristigen Verbindlichkeiten betrifft hauptsächlich offene Lieferantenrechnungen für Busanschaffungen. Darüber hinaus ergaben sich mit 2,5 Mio. EUR weitere Finanzierungsmittel aus der Abschreibung von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen.

Finanzstruktur

Gesamt

35,1 Mio. Euro

Mio. Euro



Stand 31.12.2015

Vermögenslage

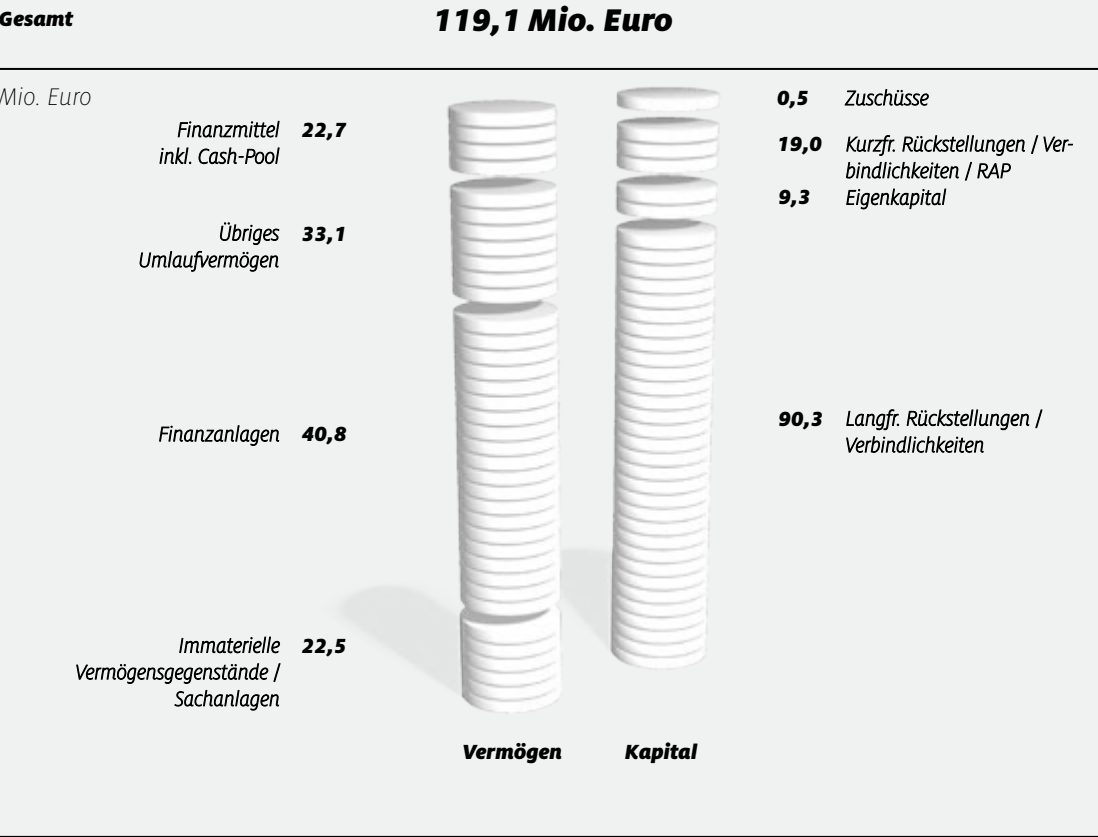
Die Bilanzsumme beträgt zum Bilanzstichtag 119,1 Mio. EUR und liegt um 13,0 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Das Finanzanlagevermögen bildet 34,3 % der Bilanzsumme und beinhaltet neben 4,9 Mio. EUR Ausleihungen an verbundene Unternehmen unter anderem mit 35,4 Mio. EUR den Beteiligungsbuchwert an der APAG. Der Anteil der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens beträgt 18,9 % und besteht im Wesentlichen aus Fahrzeugen für Personenverkehr. Die Finanzmittel betragen 19,0 % des Gesamtvermögens und resultieren maßgeblich aus dem unter den Forderungen gegen verbundene Unternehmen ausgewiesenen Cash-Pool-Guthaben in Höhe von 21,9 Mio. EUR

sowie aus Kassen- und Bankguthaben in Höhe von 0,8 Mio. EUR. Das übrige Umlaufvermögen besteht größtenteils aus dem Verlustausgleichsanspruch gegen die E.V.A. und beträgt 27,8 % der Bilanzsumme.

Die Kapitaleseite weist insgesamt 99,6 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 und Verbindlichkeiten betragen 75,8 % der Bilanzsumme. Der Anteil der kurzfristigen Zuschüsse, Rückstellungen, Verbindlichkeiten und des Rechnungsabgrenzungspostens beträgt 16,4 %, die Eigenkapitalquote beträgt 7,8 %.

Bilanzstruktur



Stand 31.12.2015

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.

tungserbringung hat die ASEAG mit den bisherigen Konzessionären (Taeter Aachen Transdev Rheinland GmbH bzw. RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH) Verträge geschlossen, die unter anderem eine vorzeitige Übertragung der Konzessionen zum 1.1.2016 auf die ASEAG vorsehen. Dies ist inzwischen auch von der Bezirksregierung genehmigt worden, so dass die Verkehrsleistung der ASEAG ab 2016 insgesamt knapp 19 Mio. Nutz-km pro Jahr beträgt.

Auch im Jahr 2015 schritt der Ausbau der Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH, Eschweiler, (ESBUS) zur Fahrbetriebstochter stetig voran, so dass hier inzwischen über 130 Fahrer beschäftigt werden. Damit findet der personelle Austausch im Fahrdienst zwischen der ASEAG und der ESBUS schneller als ursprünglich geplant statt, so dass nach derzeitigem Stand davon auszugehen ist, dass die Anzahl der Mitarbeiter im Fahrdienst der ASEAG bereits 2016 auf die im Tarifvertrag vorgesehene Zahl von 325 Mitarbeitern abgeschmolzen sein wird. In den übrigen Funktionsbereichen der ASEAG werden geringfügige Neueinstellungen erwartet (z. B. Werkstatt, IT), um sich insbesondere auf die kommenden technologischen Anforderungen einzustellen, so dass insgesamt von einem Personalbestand von 539 Mitarbeiteräquivalenten im Jahr 2016 ausgegangen wird, der sich dann in den Folgejahren nur noch marginal 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 Forderungen seitens ver.di in den letzten Tarifrunden für andere Bereiche des öffentlichen Dienstes lassen auch für 2016 überproportionale Lohnforderungen in den unteren Tarifgruppen für 2016 und die Folgejahre erwarten. Die Bedrohung aus dem Tariftreue- und Vergabegesetz NRW (TVgG) für die aus der Fremdvergabe erzielten Kostenvorteile hingegen hat sich derzeit deutlich abgeschwächt, da das Verwaltungsgericht Düsseldorf das Gesetz für verfassungswidrig hält und das OLG Düsseldorf die entsprechende Verordnung für nichtig

IV. Prognosebericht

Die kommenden Geschäftsjahre 2016 bis 2020 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 2015 abgeschlossen worden. Sollten nicht noch durch entsprechende eigenwirtschaftliche Konzessionsanträge oder andere rechtliche Einsprüche Irritationen entstehen, wird die ASEAG aufgrund der politischen Beschlüsse neben den bisherigen Leistungen (gut 15 Mio. Nutz-km) auch für die übrige Busleistung (gut 3,5 Mio. Nutz-km) in der Stadt Aachen und Städte-Region Aachen eine Direktvergabe nach Maßgabe der EU VO 1370/2007 erhalten – vereinzelte einbrechende Linien aus den Nachbarkreisen bzw. -ländern ausgenommen. Die entsprechende Vorabkennzeichnung wurde Anfang 2016 im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Analog trifft dies voraussichtlich auch für die übrigen kommunalen Verkehrsunternehmen im AVV zu, die ebenfalls auf eine Direktvergabe sämtlicher Leistungen in ihrem jeweiligen Kreisgebiet zusteuern. In Vorbereitung auf die ab 2018 per Direktvergabe dann gesicherte Leis-

erklärt hat; ob und wie der Gesetzgeber gegebenenfalls nachbessert, ist derzeit unklar. Des Weiteren werden die Ergebnisse der ASEAG vor Verlustübernahme durch die E.V.A. in den kommenden Jahren aufgrund weiterer erheblicher Zuführungen zu Pensionsrückstellungen belastet. Ursachen hierfür sind im Wesentlichen weiter fallende Abzinsungssätze für die Bewertung der Pensionsrückstellungen, welche 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. Entlastend könnte sich eine geplante Gesetzesänderung auswirken, die für das Jahr 2016 erwartet wird und zumindest die Geschwindigkeit der Zinsabsenkung reduziert.

Neben diesen Rahmenbedingungen werden steigende Umsatzerlöse, im Prinzip konstante Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (§ 11 a ÖPNVG-NRW) und Schwerbehinderte (§ 148 SGB IX), Zuschüsse für das Mobilitätsticket (Sozialticket) sowie die Entwicklung der Dieselpreise das Ergebnis beeinflussen. Dabei geht mit der Leistungsausweitung selbstverständlich eine adäquate Ertrags-, aber auch Kostensteigerung einher. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass es zu keinem Ergebniseffekt durch die Leistungsausweitung kommt. Das Niveau der Ausgleichszahlungen nach § 11 a ÖPNVG-NRW (Schülerbeförderung) hat sich im Jahr 2013 stabilisiert und wird auch in den Folgejahren in etwa konstant bleiben. Der Rückgang der Schwerbehindertenquote hat bereits in der Vergangenheit dazu geführt, dass kein unternehmensspezifischer Zuschusssatz nach § 148 Abs. 5 SGB IX mehr erreicht werden konnte. Im Ergebnis ist die ASEAG somit bereits 2014 auf den Landessatz zurückgefallen. Mit Erreichen des Landessatzes sind keine nennenswerten weiteren negativen Entwicklungen aus diesem Zuschussesegment mehr zu erwarten, so dass ein relativ konstantes Niveau eingeplant wurde. Im abgelauenen Geschäftsjahr konnten die erheblichen Mengeneinbrüche der Jahre 2013 und 2014 im Segment des Bar tarifes (z. B. Einzelfahrscheine, Tageskarten), die unter

anderem auch auf Verschiebungen hin zum Mobilticket zurückgeführt werden, gestoppt werden. Dies ist gelungen, obwohl die Verkäufe der Mobiltickets weiterhin erheblich zunehmen. Darüber hinaus konnte seitens der Verkehrsbranche eine Erhöhung des Zuschussvolumens von 30 Mio. EUR auf 40 Mio. EUR im Landeshaushalt NRW und seitens der ASEAG eine überdurchschnittliche Preisanpassung des Verkaufspreises für das Mobilticket (Sozialticket) erreicht werden. Weitere Preisanpassungen sollen in den kommenden Jahren folgen.

Der Jahresfehlbetrag für das Jahr 2015 beträgt 27,6 Mio. EUR und liegt um 3,1 Mio. EUR über dem Planansatz sowie ca. 27,3 Mio. EUR über dem Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme des Geschäftsjahres 2014. Diese deutliche Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr ist durch einen Einmaleffekt im Jahr 2014 begründet, der aus der Auflösung der Rückstellungen entstanden war, die für einen Rechtsstreit im Zusammenhang mit der Methode der Ermittlung der Pensionsansprüche für ehemals gewerbliche Mitarbeiter erstmalig im Jahr 2010 gebildet worden waren und im Jahr 2014 aufgelöst werden konnten. Das gegenüber dem Planansatz schlechtere Ergebnis resultiert im Wesentlichen aus wiederum erhöhten Rückstellungsbildungen für die Altersvorsorge (ca. 2 Mio. EUR) und aus geringeren Umsatzerlösen (ca. 1,6 Mio. EUR). Dieser Rückgang erklärt sich trotz steigender kassentechnischer Einnahmen aus erhöhten Rückstellungen für erwartete Abgaben im Rahmen der Einnahmenaufteilung im Aachener Verkehrsverbund. Für das Geschäftsjahr 2016 ist ein Jahresfehlbetrag von 30,5 Mio. EUR gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan geplant. Neben den Effekten aus den Pensionsverpflichtungen gilt grundsätzlich weiterhin, dass die allgemeinen Kostensteigerungen planmäßig im Wesentlichen durch Mehrerlöse gedeckt werden sollen; die Ergebnisverschlechterung resultiert daher weiterhin 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 wie in der Vergangenheit auch nicht Bestandteil der Planung. Mögliche Kostensteigerungen im Bereich des Dieserverbrauchs sind in der Planung entsprechend enthalten. Aufgrund des Preisverfalls beim Treibstoff im Jahr 2015 – insbesondere zum Jahresende – liegt der derzeit Einkaufspreis deutlich unter den Planansätzen, so dass an dieser Stelle derzeit keine zusätzlichen Belastungen gegenüber der Wirtschaftsplanung erwartet werden. Der Verbrauch von Diesel, der durch Dieselswaps gesichert ist, ist unabhängig von der derzeitigen Marktpreisentwicklung. Unterstützung erhält das Ergebnis durch das auch im Geschäftsjahr 2015 weiter ansteigende Beteiligungsergebnis der APAG, die 2015 ein Ergebnis von gut 2,6 Mio. EUR erzielt und hiervon 2,1 Mio. EUR an die ASEAG abgeführt hat. Für die mittelfristige Zukunft erwartet die APAG weiterhin ein Ergebnis von mehr als 2,0 Mio. EUR. Diese etwas moderatere Einschätzung der Ergebnissituation beruht im Wesentlichen darauf, dass sich im Geschäftsjahr 2015 die Notwendigkeit umfangreicher Sanierungsarbeiten in mehreren Parkhäusern herausgestellt hat und somit das Ergebnis über die kommenden Jahre entsprechend belastet wird. Aspekte wie das Aquis Plaza, die jetzt doch nicht kommende PKW-Maut oder die zeitlich verzögert eingeführte Umweltzone in Aachen haben vorerst anscheinend keinen spürbaren negativen Effekt auf das Parkaufkommen in Aachen, sind jedoch weiter zu beobachten. Der beschlossene mittelfristige Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2016 bis 2020 geht von einem negativen Ergebnis vor Verlustübernahme zwischen – 25,1 Mio. EUR und – 30,6 Mio. EUR aus. Grundsätzlich gilt auch mittelfristig weiterhin, dass Erlössteigerungen einen Großteil der Kostensteigerungen auffangen werden. Analog zur Aussage im Hinblick auf das Geschäftsjahr 2016 werden auch die Geschäftsjahre bis 2020 durch erhebliche Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen belastet.

Da sich bis zum Jahr 2020 die erwartete Absenkung des Zinssatzes für Pensionsrückstellungen jedoch verlangsamt, fallen die Belastungen im zunehmenden Zeitverlauf geringer aus. Hierdurch erklärt sich im Wesentlichen die geplante Ergebnisverbesserung von – 30,5 Mio. EUR im Jahr 2016 auf – 25,1 Mio. EUR im Jahr 2020. Da der Gesetzgeber derzeit Änderungen im Hinblick auf die Bewertungsansätze für Rückstellungen zur Altersvorsorge diskutiert, können sich im Rahmen der Mittelfristplanung jedoch noch erhebliche Veränderungen ergeben. Aufgrund der Zielrichtung des Gesetzgebungsverfahrens sind hieraus jedoch nur Ergebnisentlastungen zu erwarten. Ein gegenüber der Planung rasanteres Absinken des Zinssatzes wird derzeit als eher unwahrscheinlich angesehen, da das Zinsniveau bereits extrem niedrig ist. Aufgrund des starken Hebels des Zinssatzes auf die zu bildende Rückstellung für die Altersvorsorge können jedoch bereits kleinste Zinsabweichungen zu Ergebnisveränderungen im siebenstelligen Bereich führen.

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 2016 sollen planmäßig fünf Solobusse und neun Gelenkbusse mit der Euro-6-Abgasnorm angeschafft werden. Allerdings sollen aufgrund der ersten positiven Erfahrungen mit Elektrobussen und aufgrund der politischen Diskussion rund um den Luftreinhalteplan der Stadt Aachen gegebenenfalls je fünf Elektrogelenkbusse in den Jahren 2016 bis 2018 angeschafft werden, die separat von der Stadt Aachen bzw. im Rahmen des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes gefördert werden sollen, ohne dass für die ASEAG Mehrkosten entstehen. In diesem Zusammenhang kann es zu Änderungen bei der Beschaffung der konventionellen Dieselbusse kommen. Durch die Beschaffung der Elektrobusse soll nach dem Einsatz von einzelnen Elektrobussen im Testbetrieb nunmehr auch ein Test dieser Antriebsart im realen Betriebsablauf erfolgen. Das Ziel eines umweltverträglichen ÖPNV bleibt

somit weiterhin bestehen. Die Teilnahme an den Projekten „Mobility Broker“ und „Civitas Dyn@mo“ sind dabei ein weiterer wesentlicher Baustein. Darüber hinaus soll die Vermarktung des ÖPNV, insbesondere in der Region, intensiviert werden. Hier bilden unter anderem 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 unter anderem durch einen mobilen Datenzugriff auf aktuelle Abfahrtspläne und die flexible Nutzungsmöglichkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel Zugangshemmnisse zum ÖPNV abgebaut werden. Durch den Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation und der ASEAGmobil App, die Abfahrtszeiten in Echtzeit anzeigt und einen mobilen Fahrtbegleiter anbietet, der je nach Verkehrslage – sofern möglich – eine alternative Route ermittelt, sind wesentliche erste Schritte bereits erfolgt. Weitere Maßnahmen sind für das Jahr 2016 geplant (z. B. Testbetrieb Dynamisches Liniensystem in Monschau, Markteinführung „Mobility Broker“). 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 StädteRegion 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 erfolgte, 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 Vorabbekanntmachung zur Direktvergabe an die ASEAG und somit eine Verlängerung der Betrauung der ASEAG bis 2027 erfolgte direkt in den ersten Tagen des Geschäftsjahrs 2016. 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 und das Vertrauen, das die politischen Vertreter mit einer Direktvergabe der Leistung der ASEAG entgegenbringen, zu bestätigen.

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 2020/2021) zu beteiligen. Die ausschreibende Stelle, der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR), hat erwartungsgemäß 2015 einen Übergangsbetrieb für vier Jahre ausgeschrieben, finden sich die ASEAG und ihr Partner aufgrund geringer Erfolgsaussichten und kurzer Laufzeit nicht beteiligt haben. Spätestens im Jahr 2017 wird nunmehr die Ausschreibung für die Betriebsaufnahme 2020/2021 erwartet.

Nachdem es in den Jahren 2013 und 2014, insbesondere aufgrund statistischer Effekte, eher zu stagnierenden Fahrgastzahlen gekommen ist, konnten im Jahr 2015 sowohl bei den Beförderungserlösen als auch bei Fahrgastzahlen ganzjährig betrachtet Steigerungen verzeichnet werden. Aufgrund der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2014, die im Dezember 2015 veröffentlicht wurde, kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass sich die Einnahmenaufteilung zu Ungunsten der ASEAG verändert. Im Ergebnis 2015 wurde hierfür aufgrund kaufmännischer Vorsicht maximale bilanzielle Vorsorge getroffen. Die langfristigen Auswirkungen gegenüber der Planung lassen sich jedoch noch nicht beziffern.

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

Darüber hinaus fungieren die interne Revision und der Abschlussprüfer bei der Jahresabschlussprüfung als unabhängige Kontrollinstanzen. Zum 1. Januar 2010 ist eine konzernweite Unternehmensverfassung in Kraft getreten. Diese sieht unter anderem Regelungen zum Wettbewerbsrecht, zur Antikorruption, zur Vermeidung von Interessenkonflikten, zum Datenschutz und zur Umsetzung der Verfassung vor. Wie in den Vorjahren wurden auch im Geschäftsjahr 2015 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 infolge eines Arbeitsgerichtsurteils Anfang 2011 notwendig geworden, eine außerordentliche Pensionsrückstellung in Höhe von 19,14 Mio. EUR zu bilden; die Pensionsrückstellung valutierte zum 31. Dezember 2013 in Höhe von 23,06 Mio. EUR. Das dazugehörige Gerichtsverfahren wurde im Jahr 2014 letztinstanzlich beim Bundesarbeitsgericht gewonnen. Die weiteren ca. 70 Klagen zum gleichen grundsätzlichen Sachverhalt waren zum Bilanzstichtag 2014 überwiegend von den Klägern zurückgezogen worden, so dass die ASEAG vor dem Hintergrund des erwarteten Rückzugs aller Klagen im Laufe des Geschäftsjahrs 2015 die Rückstellung zum 31. Dezember 2014 vollständig aufgelöst hatte. Zum 31. Dezember 2015 ist festzustellen, dass wie erwartet sämtliche Klagen zurückgezogen wurden, so dass dieses Risiko nunmehr nicht mehr besteht.

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 in die mittelfristige Wirtschaftsplanung eingeflossen. Dennoch kann es durch sich weiter verändernde Rahmenparameter (Zinssätze/-prognosen, Versicherungstafeln u. Ä.) auch 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. Dabei kommt noch nicht die für Februar 2016 erwartete veränderte Gesetzgebung zur Anwendung, die eine Verlängerung des Zeitraumes für die Ermittlung des Zinssatzes zur Abzinsung der Pensionsrückstellung von sieben auf zehn Jahre vorsieht. Durch die von der EU angestrebte Liberalisierung des Verkehrsmarktes mit einem „kontrollierten“ Wettbewerb und die 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 hatte jedoch bereits im Jahr 2014 damit begonnen, sich mit den Anforderungen, die mit der Umsetzung der VO 1370/2007 einhergehen, auseinanderzusetzen, und konnte die notwendigen politischen Beschlüsse zur Weiterführung der Betrauung (Direktvergabe) im Jahr 2015 einholen. Direkt zu Beginn des Jahres 2016 erfolgte die entsprechende Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt.

Neben den rechtlichen Risiken aus der Verordnung VO 1370/2007 zur Direktvergabe ergab sich aus dem seit Mai 2012 in Nordrhein-Westfalen geltenden Tariftreue- 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 jedoch nicht zu einer abschließenden Rechtsmeinung. Mit Beschluss vom 19. Oktober 2015 – VII Verg 30/13 – hat das OLG Düsseldorf die zum TVgG-NRW erlassene Verordnung „zur Feststellung der Repräsentativität von Tarifverträgen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (RepTVVO)“ vom 31. Oktober 2012 verworfen und für nichtig erklärt. Darüber hinaus sieht das Verwaltungsgericht Düsseldorf in der Regelung zum ÖPNV des TVgG-NRW einen Verstoß gegen die Tarifautonomie des Grundgesetzes und hält das Tariftreue- und Vergabegesetz somit für verfassungswidrig – eine entsprechende Vorlage des Gesetzes beim Verfassungsgerichtshof NRW hat das Verwaltungsgericht veranlasst. Somit existiert dieses Risiko derzeit nicht mehr; ob der Gesetz- bzw. Verordnungsgeber jedoch nachbessert, wird sich wohl im Jahr 2016 entscheiden.

Ein weiteres wesentliches bilanzielles Risiko bleibt trotz der sehr positiven Entwicklung in den Jahren 2014 und 2015 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 mehreren 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 ergaben sich aus Umweltbelangen, die es erforderlich machen, dass die ASEAG schneller als geplant kostenintensive schadstoffreduzierende oder umweltpolitische Maßnahmen einzuleiten hat. Die ersten Anzeichen, die 2014 ergeben hatten, dass es zur Einführung einer Umweltzone in Aachen kommen wird, haben sich im Jahr 2015 dahingehend konkretisiert, dass nunmehr ab dem 1. Februar 2016 in Aachen eine Umweltzone eingeführt wird. Aufgrund von Übergangsfristen für Busse konnte jedoch hier die befürchtete beschleunigte Neubeschaffung bzw. Umrüstung von älteren Bussen vermieden werden, so dass sich die Mehrkosten auf die Gebühren für die Ausnahmegenehmigungen beschränken. Unsicherheit besteht noch im Hinblick auf eine seitens der Bezirksregierung Köln für die Stadt Eschweiler geforderte Umweltzone, da hier noch Gespräche zwischen Stadt und Bezirksregierung laufen, die die Einführung verhindern sollen.

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. Die Zuschusssituation beim Mobil-Ticket hat sich gegenüber den Vorjahren aufgrund weiter erhöhter Verkaufszahlen bei rückläufigen Zuschusszahlungen je Ticket weiter verschlechtert. Diesem Effekt wird 2016 mit einer überdurchschnittlichen Tarifierung des Mobil-Tickets entgegengesteuert. Auch wenn die Ausgleichszahlungen nicht per Gesetz festgelegt sind, sondern lediglich von Jahr zu Jahr bereitgestellt werden, darf für 2016 und 2017 sicher von einem Fortbestehen der Zuschüsse ausgegangen werden. Darüber hinaus ist seitens der Ministerien signalisiert worden, dass der Zuschussbetrag in NRW von 30 Mio. EUR auf 40 Mio. EUR angehoben werden soll. Ob dies vor dem Hintergrund der rasant zunehmenden Ticketanzahl zu einem erhöhten Zuschuss je Ticket führt, ist noch ungewiss.

Einnahmenseitig besteht darüber hinaus das Risiko, dass sich das Kundenverhalten ändert und beispielsweise Kunden mit einer netzweit gültigen Fahrkarte mehr als bisher das vorhandene Leistungsangebot anderer Verkehrsunternehmen im Aachener Verkehrsverbund (AVV) nutzen. Durch solche Veränderungen kann es im Rahmen der Anpassung der Einnahmenaufteilung infolge von Verkehrserhebungen bei unveränderten Gesamteinnahmen im AVV zu veränderten Einnahmenezuteilungen zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen kommen.

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 2017 und der bis 2027 anstehenden Direktvergabe durch die Stadt Aachen bzw. die StädteRegion Aachen ist der Fortbestand der ASEAG in Verbindung mit der Satzung des Aachener Verkehrsverbunds gesichert. Derzeit nutzen die beiden Aufgabenträger den Ergebnisabführungsvertrag zwischen E.V.A. und ASEAG, um ihren Verpflichtungen nachzukommen. Sollte der Ausgleich gefährdet sein, ist die Geschäftsführung der E.V.A. gefordert, Maßnahmen zur Sicherstellung der Refinanzierung des ÖPNV, z. B. unter Berufung auf den satzungsgemäßen Ausgleich im AVV, einzuleiten.

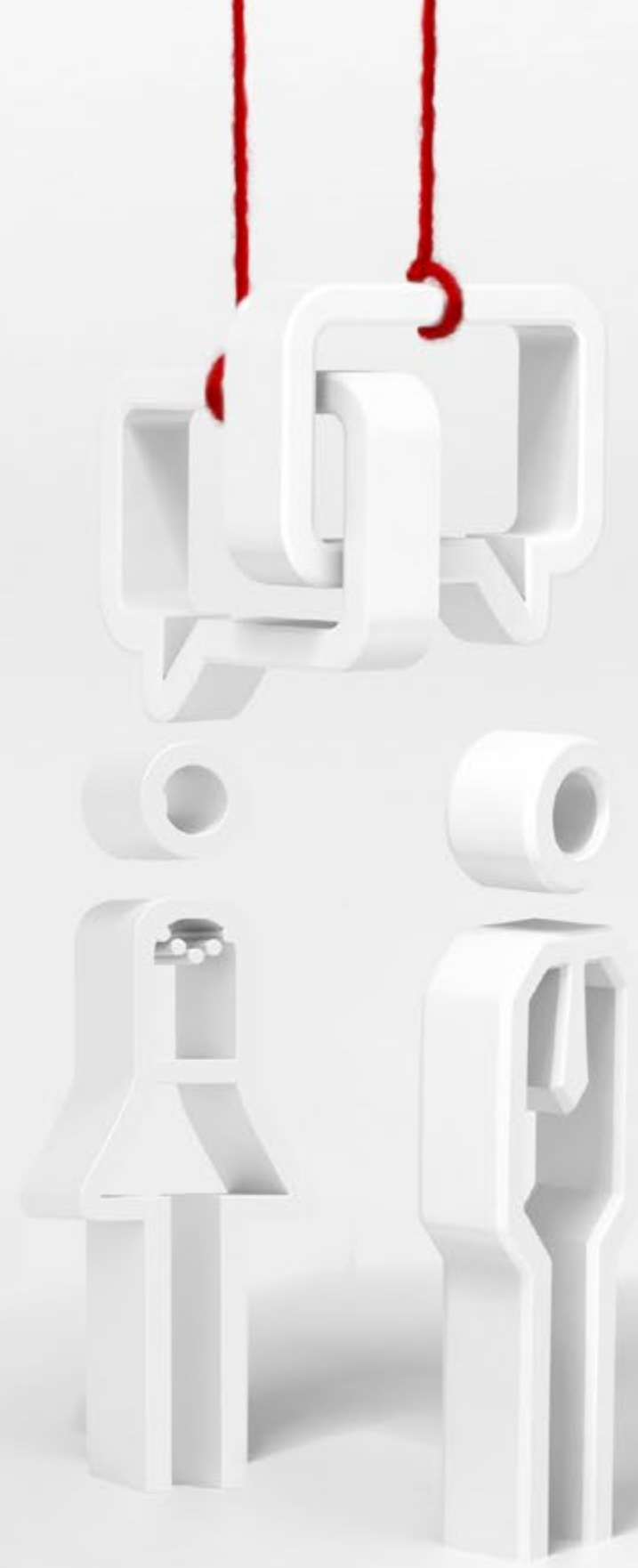
Insgesamt wird gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan mit einem negativen Planergebnis für 2016 vor Verlustübernahme in Höhe von 30,5 Mio. EUR gerechnet, welches bei Eintritt, insbesondere aufgrund der temporär erhöhten Belastung aus der Neubildung von Pensionsrückstellungen, als sehr kritisch angesehen wird.

Aachen, den 24. März 2016

Der Vorstand

Michael Carmincke

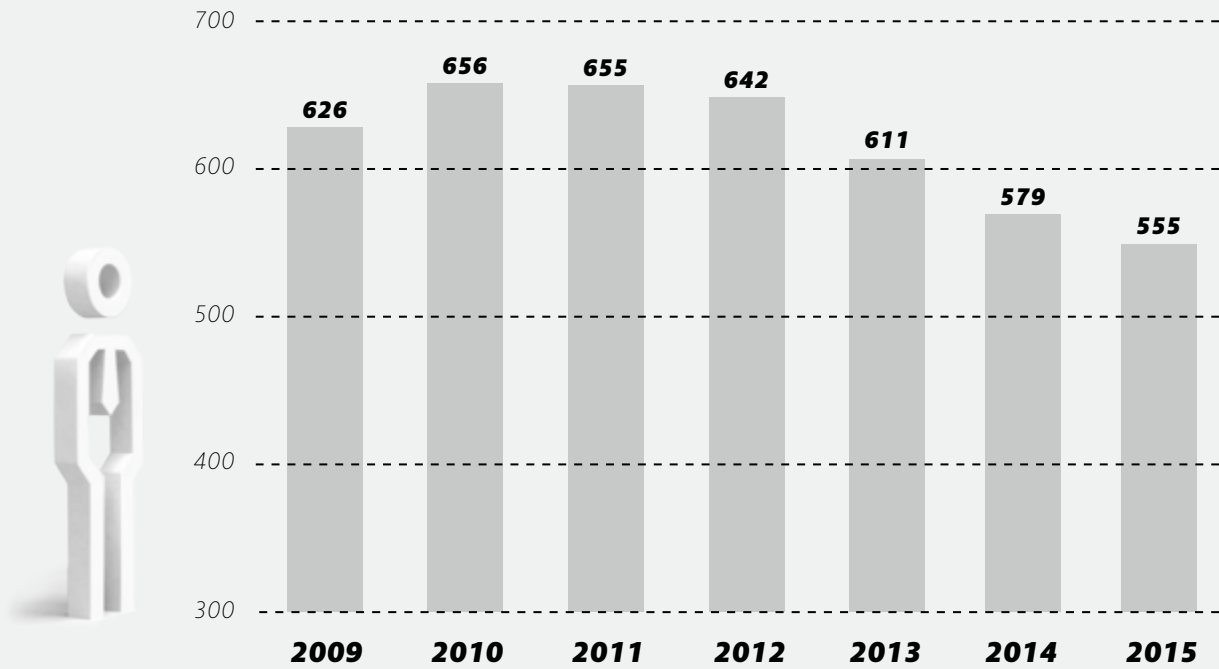




Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2015 beschäftigte die ASEAG 555 Mitarbeiter/-innen. Die Anzahl der Mitarbeiter/-innen reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 29 Mitarbeiter. Elf Eintritten standen 40 Austritte gegenüber. Hierin spiegelt sich die Strategie zur Nutzung der Fahrdiensttochter ESBUS wider, bei der entsprechend Personal aufgebaut wurde.

Mitarbeiter gesamt



Stand 31.12.2015

Mitarbeiter gesamt

	2015	2014	2013	2012	2011
Mitarbeiter gesamt	555	579	611	642	655
Vollzeitkräfte	486	517	550	574	584
Teilzeitkräfte	52	48	42	46	47
Auszubildende	17	14	19	22	24

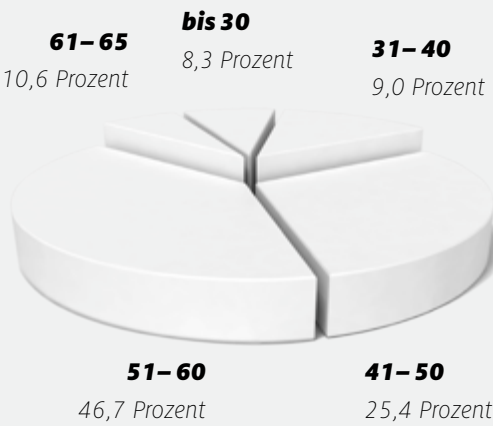
Stand 31.12.2015

Auch im Jahr 2015 wurden wieder umfangreiche Fahrer-schulungen durchgeführt. In allen Bereichen bietet die ASEAG weitere Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen an. Im Jahr 2015 bot die ASEAG drei jungen Menschen die Möglichkeit, eine dreieinhalbjährige Berufsausbildung als Kraftfahrzeugmechatroniker, Fachrichtung Nutzfahr-zeugtechnik, zu beginnen. Vier jungen Menschen wurde 2015 die Möglichkeit gebo-ten, eine dreijährige Berufsausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb zu beginnen. Die anerkannte Berufsausbil-

dung schließt nach zweieinhalb bzw. drei Jahren mit einer IHK-Abschlussprüfung ab. Ziel der ASEAG ist es einerseits, die Altersstruktur der im Unternehmen beschäftigten Bus-fahrer ausgewogener zu gestalten, und andererseits, den jungen Menschen neben dem reinen Busfahren auch weitere Qualifikationen rund um den ÖPNV an die Hand zu geben. Während ihrer Berufsausbildung lernen die Auszubildenden zunächst anderthalb Jahre lang kaufmän-nische und organisatorische Themen der ASEAG kennen und werden danach in der Fahrschule und im Fahrbetrieb ausgebildet. Nach erfolgreich abgeschlossener Berufsaus-bildung wird den Auszubildenden ein Arbeitsvertrag im Fahrdienst angeboten.

Auch in den kommenden Jahren wird dieses Ausbil-dungsplatzangebot aufrechterhalten.

Altersstruktur 2015



Stand 31.12.2015

Auszubildende

Gesamt



- 5 Kfz-Mechatroniker
Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik
- 12 Fachkraft im Fahrbetrieb

Stand 31.12.2015

Mitarbeiter nach Bereichen 2015

Gesamt



- 342 Fahrdienst
- 105 Verkehrsverwaltung
- 41 Werkstatt
- 17 Auszubildende
- 50 Sonstige

Stand 31.12.2015

Tochtergesellschaften



Aachener Parkhaus GmbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG: 100 Prozent

Geschäftszweck: Bewirtschaftung von Parkflächen

2015: Umsatzerlöse 12.583.809,77 EUR / 28 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 ihre
Hinterbliebenen 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

2015: Umsatzerlöse 5.428.941,14 EUR / 133 Mitarbeiter



ASEAG Reisen GmbH

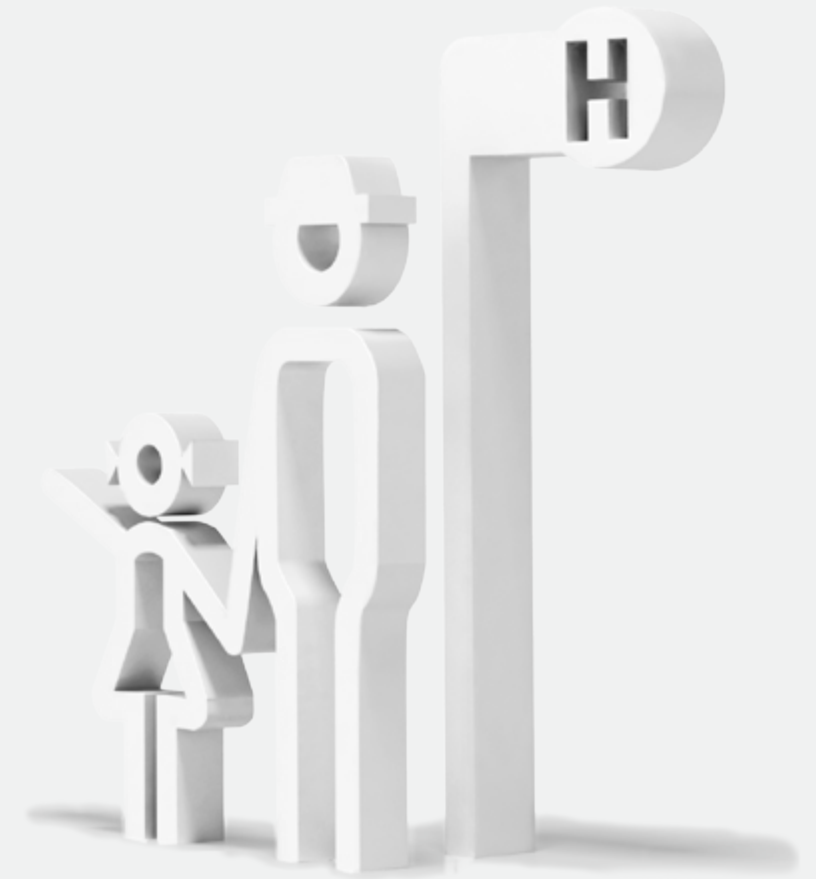
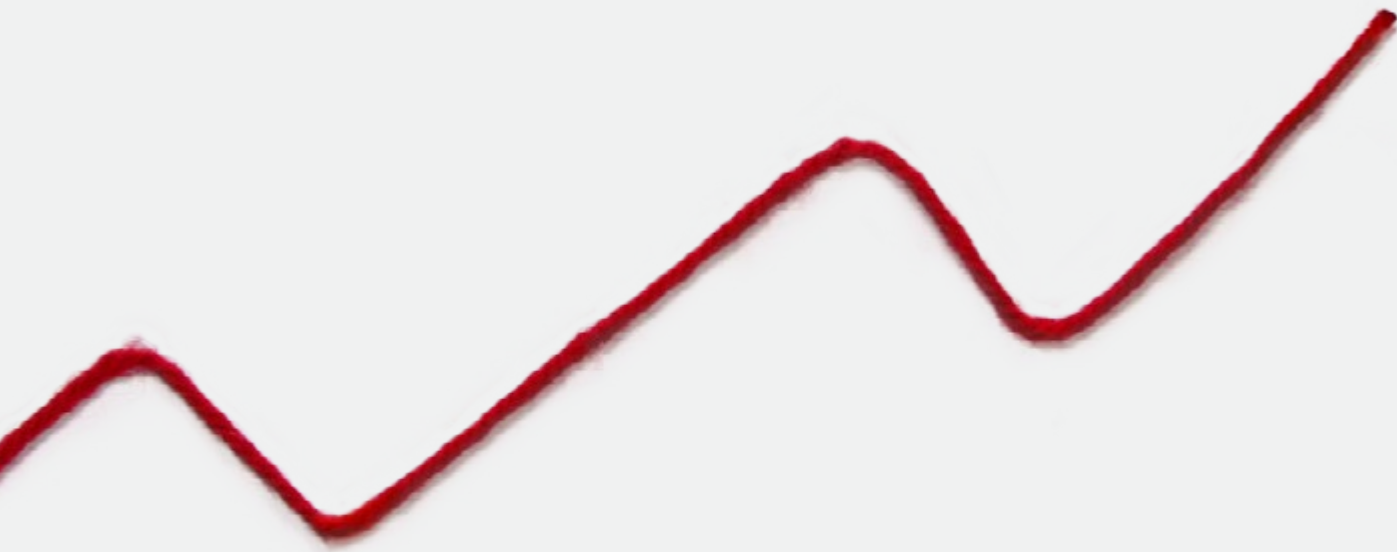
Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG: 100 Prozent

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

2015: Umsatzerlöse 1.749.044,69 EUR / 2 Mitarbeiter

www.aseag-reisen.de

Jahresabschluss



Bilanz

Zum 31. Dezember 2015

Aktiva

	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
		€	T€
A. Anlagevermögen	(1)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte		281.670,00	300
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		3.486.483,64	3.737
2. Fahrzeuge für Personenverkehr		12.925.740,00	14.221
3. Technische Anlagen und Maschinen		861.055,00	755
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		1.722.209,00	2.072
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		3.248.319,51	1.066
		22.243.807,15	21.851
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		35.578.689,54	35.579
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		4.866.666,65	23.963
3. Beteiligungen		37.816,68	50
4. Sonstige Ausleihungen		343.877,15	367
		40.827.050,02	59.959
		63.352.527,17	82.110
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		437.961,82	519
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		1.629.197,70	7.195
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		52.354.506,27	15.016
3. Sonstige Vermögensgegenstände		544.218,62	462
		54.527.922,59	22.673
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		843.138,26	821
		55.809.022,67	24.013
C. Rechnungsabgrenzungsposten		9.914,82	10
		119.171.464,66	106.133

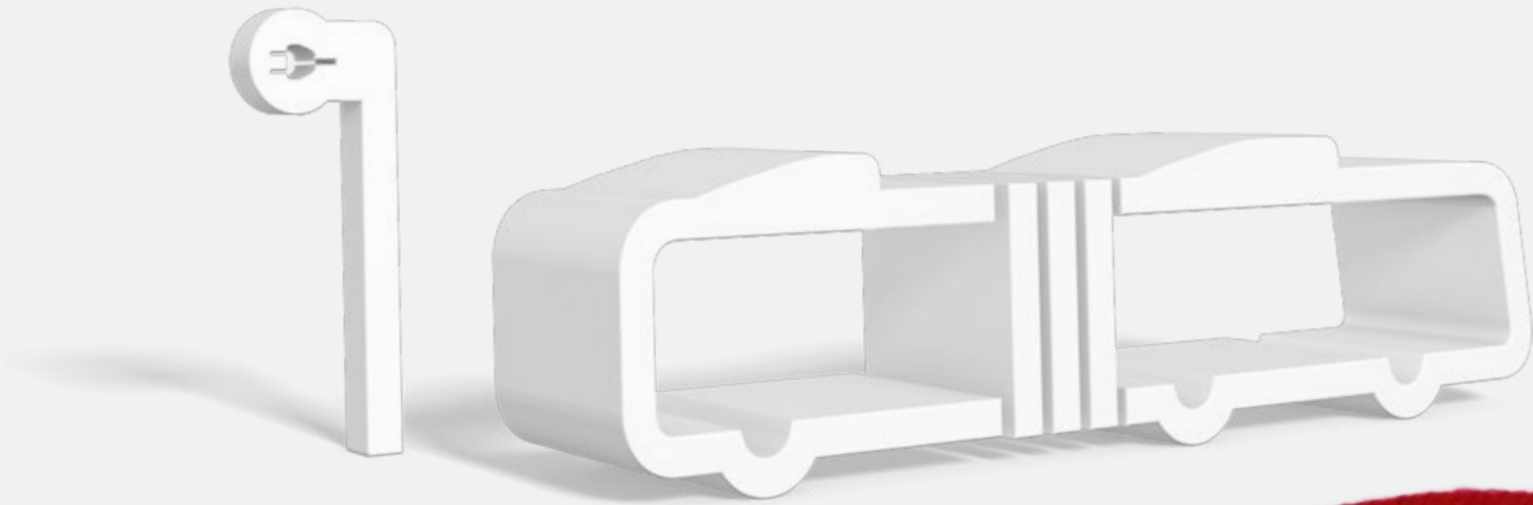
Passiva

	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
		€	T€
A. Eigenkapital	(3)		
I. Gezeichnetes Kapital		6.021.120,00	6.021
II. Kapitalrücklage		3.311.281,49	3.311
		9.332.401,49	9.332
B. Zuschüsse		494.935,88	838
C. Rückstellungen	(4)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		88.750.517,00	80.207
2. Sonstige Rückstellungen		3.560.631,21	4.508
		92.311.148,21	84.715
D. Verbindlichkeiten	(5)		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		6.658.374,38	2.746
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		1.025.292,58	303
3. Sonstige Verbindlichkeiten		7.586.006,15	6.798
		15.269.673,11	9.847
E. Rechnungsabgrenzungsposten		1.763.305,97	1.401
		119.171.464,66	106.133

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015

	Anhang	2015	2014
		€	T€
1. Umsatzerlöse	(6)	50.712.827,28	51.885
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		39.197,91	77
3. Sonstige betriebliche Erträge	(7)	5.266.893,76	30.799
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		8.197.131,13	8.301
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		25.010.448,69	24.538
		33.207.579,82	32.839
5. Personalaufwand	(8)		
a) Löhne und Gehälter		23.243.071,87	23.784
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		12.819.695,86	10.982
		36.062.767,73	34.766
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		2.570.478,29	3.569
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(9)	9.123.089,06	8.818
Betriebsergebnis		- 24.944.995,95	2.769
8. Erträge aus Beteiligungen		6.359,10	6
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	(10)	2.089.844,44	2.547
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(11)	190.867,19	277
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(12)	9.606,82	10
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	(13)	36.470,09	0
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(14)	4.012.707,26	5.094
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		- 26.697.495,75	515
14. Außerordentliche Aufwendungen / außerordentliches Ergebnis	(15)	765.233,00	765
15. Sonstige Steuern	(16)	89.906,09	85
16. Erträge aus Verlustübernahme		27.552.634,84	335
Jahresüberschuss/Bilanzgewinn		0,00	0



Anhang für das Geschäftsjahr 2015

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 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 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 in Höhe von 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. Zum 1. Januar 2015 wurde die Nutzungsdauer des Busbestandes von neun auf zwölf Jahre angepasst. Dadurch reduzierten sich die Abschreibungen um 1,5 Mio. EUR. Ansonsten betragen die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern bei Gebäuden und Bauten auf fremden Grundstücken zwei bis 90 Jahre, bei Fahrzeugen für Personenverkehr fünf bis zwölf Jahre, bei technischen Anlagen und Maschinen vier bis 20 Jahre, bei Betriebs- und Geschäftsausstattung drei 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. Die Anteile an der APAG wurden 2012 aufgrund dauernder Wertminderung um 6,0 Mio. EUR wertberichtigt. Die übrigen Finanzanlagen sind mit Ausnahme der Anteile an dem verbundenen Unternehmen Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen, zu Anschaffungskosten bewertet. Die unter den sonstigen Ausleihungen ausgewiesenen Wohnungsbaudarlehen werden hingegen auf den Barwert abgezinst.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind zu durchschnittlichen Einstandspreisen oder – unter Beachtung des Niederstwertprinzips – zu niedrigeren Tageswerten am Bilanzstichtag bewertet. Soweit erforderlich, erfolgen Wertminderungen für Überbestände. Forderungen sind mit ihrem Nennwert bilanziert, wobei zu erwartende Ausfälle durch individuelle oder pauschale Bewertungsabschläge berücksichtigt wurden. Die sonstigen Vermögensgegenstände und die liquiden Mittel sind zum Nennwert bilanziert.

Latente Steuern werden für zeitlich sich in Zukunft voraussichtlich umkehrende Differenzen zwischen den handels- und steuerrechtlichen Bilanzansätzen gebildet, soweit dies nach § 274 HGB zulässig ist. Im Rahmen des

Organschaftsverhältnisses mit der E.V.A. (Organträger) werden diese dort bilanziert.

Für die Pensionsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens vorgenommen. Dabei wurden unter Anwendung der Erleichterungsvorschrift des § 253 (2) Satz 2 HGB ein Zinssatz von 3,89 % sowie eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung von 2,0 % sowie eine Fluktuation von 0,0 % 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 1. Januar 2010 ergab sich ein Unterschiedsbetrag in Höhe von 11.478 TEUR; dieser wurde im Berichtsjahr mit 765.233 EUR (ein Fünftel gemäß Art. 67 (1) Satz 1 EGHGB) den Rückstellungen zugeführt. Die verbleibende Unterdeckung zum 31. Dezember 2015 beträgt somit 6.887 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 3,89 % 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

	1.1.2015	Zugang	Abgang	31.12.2015
	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte	1.857.894,02	122.235,00	0,00	1.980.129,02
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	12.203.181,50	15.984,68 723.083,11 U	0,00	12.219.166,18
2. Fahrzeuge für Personenverkehr	41.875.407,35	-466.260,54 1.)	0,00	42.132.229,92
3. Technische Anlagen und Maschinen	1.981.210,52	199.815,42	79.236,16	2.101.789,78
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	10.978.672,77	180.479,62 -723.083,11 U	23.204,52	11.135.947,87
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.065.371,09	2.906.031,53	0,00	3.248.319,51
	68.103.843,23	2.836.050,71	102.440,68	70.837.453,26
III. Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	41.578.689,54	0,00		41.578.689,54
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	23.963.333,32	0,00	19.096.666,67	4.866.666,65
3. Beteiligungen	50.066,68		12.250,00	37.816,68
		8.803,26 A		
4. Sonstige Ausleihungen	367.208,35	19.339,80	51.474,26	343.877,15
		8.803,26 A		
	65.959.297,89	19.339,80	19.160.390,93	46.827.050,02
		8.803,26 A		
	135.921.035,14	2.977.625,51	19.262.831,61	119.644.632,30

U = Umbuchung
A = Aufzinsung
1.) nach Abzug von 2.254.138,63 € Investitionszuschüssen

Abschreibungen

	1.1.2015	Zugang	Abgang	31.12.2015
	€	€	€	€
	1.558.289,02	140.170,00	0,00	1.698.459,02
	8.466.176,86	266.505,68	0,00	8.732.682,54
	27.654.432,35	1.552.057,57	0,00	29.206.489,92
	1.225.884,52	85.417,42	70.567,16	1.240.734,78
	8.906.304,77	526.327,62	18.893,52	9.413.738,87
	0,00			0,00
	46.252.798,50	2.430.308,29	89.460,68	48.593.646,11
	6.000.000,00			6.000.000,00
	0,00			0,00
	0,00			0,00
	0,00			0,00
	6.000.000,00	0,00	0,00	6.000.000,00
	53.811.087,52	2.570.478,29	89.460,68	56.292.105,13

Buchwerte

	31.12.2014	31.12.2015
	€	€
	299.605,00	281.670,00
	3.737.004,64	3.486.483,64
	14.220.975,00	12.925.740,00
	755.326,00	861.055,00
	2.072.368,00	1.722.209,00
	1.065.371,09	3.248.319,51
	21.851.044,73	22.243.807,15
	35.578.689,54	35.578.689,54
	23.963.333,32	4.866.666,65
	50.066,68	37.816,68
	367.208,35	343.877,15
	59.959.297,89	40.827.050,02
	82.109.947,62	63.352.527,17

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagen-
spiegel dargestellt. Im Berichtsjahr erfolgte eine Verlän-
gerung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer für
den Busbestand von neun auf zwölf Jahre.
Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen betreffen
Darlehen an APAG mit 4.800 TEUR (Vorjahr: 4.880 TEUR)
und an ESBUS mit 67 TEUR (Vorjahr: 83 TEUR).

	Eigenkapital 31.12.2015 T€	Anteil am Kapital	Jahresergebnis 2015 T€
Aachener Parkhaus GmbH, Aachen	1.711	100 %	0 ¹
ASEAG Reisen GmbH, Aachen	223	100 %	0 ²
ESBUS Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH, Eschweiler	26	100 %	0 ²
Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen	390	100 %	0 ³

1) nach Gewinnabführung 2) nach Verlustausgleich 3) Eigenkapital inklusive Deckungsrücklage

(2) Forderungen und sonstige
Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen bein-
halten sonstige Forderungen gegen die Gesellschafterin
E.V.A. in Höhe von 52.034 TEUR (Vorjahr: 12.981 TEUR)
und resultieren mit 27.553 TEUR (Vorjahr: 335 TEUR) aus
dem Verlustausgleichsanspruch und mit 23.892 TEUR
(Vorjahr: 12.658 TEUR) aus dem Cash-Pooling. In den
sonstigen Vermögensgegenständen sind unter ande-
rem Steuerforderungen in Höhe von 88 TEUR (Vorjahr:
78 TEUR) enthalten. Bis auf eine Sicherheitsleistung für
das Mietobjekt Kundencenter in Höhe von 30 TEUR be-
stehen 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 gezeich-

nete Kapital von 6.021.120 EUR ist voll eingezahlt und
war zum Bilanzstichtag eingeteilt in 2.352.000 auf den
Inhaber lautende Stückaktien.

(4) Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen
Risiken aus Personalverpflichtungen (1,9 Mio. EUR, Vor-
jahr: 2,3 Mio. EUR), Versicherungsumlagen (0,6 Mio.
EUR, Vorjahr: 0,4 Mio. EUR), unterlassenen Instandhal-
tungen (0,1 Mio. EUR, Vorjahr: 0,6 Mio. EUR) und Risi-
ken aus der AVV-Einnahmenaufteilung (0,4 Mio. EUR,
Vorjahr: 0,6 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 31.12.2015 T€	Summe 31.12.2014 T€
D. Verbindlichkeiten					
1. aus Lieferungen und Leistungen	6.659	0	0	6.659	2.746
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	1.025	0	0	1.025	303
3. Sonstige Verbindlichkeiten	7.439	116	31	7.586	6.798
– davon aus Steuern	260	0	0	260	260
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	32	116	31	179	200
	15.123	116	31	15.270	9.847

Die Vorjahresverbindlichkeiten gliedern sich wie folgt:

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

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Am Bilanzstichtag bestanden sonstige finanzielle Ver-
pflichtungen im Wesentlichen aus Verträgen über Fahr-
zeuganmietungen. Die Verpflichtungen für Fahrzeug-
anmietungen bestehen in Höhe von 27,4 Mio. EUR p. a.
(Vorjahr: 17,4 Mio. EUR p. a.), davon 1,3 Mio. EUR (Vor-
jahr: 1,3 Mio. EUR) gegenüber verbundenen Unterneh-
men. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der
Übernahme der Liniengenehmigungen von Taeter und

RVE zum 1. Januar 2016 bei gleichzeitiger Vergabe der
Leistung an die beiden Unternehmen. Die entsprechen-
den Verträge laufen in der Regel ein bis fünf Jahre. Die
ASEAG ist zur Leistung von Zuwendungen an ihre Un-
terstützungseinrichtung „Akreka“ zur Vermeidung ei-
ner Unterdotierung der Deckungsrücklage verpflichtet.
Für das Jahr 2015 betrug diese Zuwendung 60 TEUR, so
dass keine Unterdeckung besteht.

Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

(6) Umsatzerlöse

	2015 T€	2014 T€	+/- T€	
Verkehrseinnahmen	45.380	44.507	873	2,0 %
AVV-Ausgleichsabgaben	-1.651	-1.772	121	6,8 %
	43.729	42.735	994	2,3 %
Zuschüsse	6.319	6.322	-3	-0,1 %
Aperiodische Erlöse	-390	1.714	-2.104	
Sonstige Erlöse	1.055	1.114	-59	-5,3 %
	50.713	51.885	-1.172	-2,3 %

(7) Sonstige betriebliche Erträge

Unter dieser Position werden unter anderem Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 485.377 EUR (Vorjahr: 24.786.534 EUR), sonstige periodenfremde Erträge in Höhe von 59.143 EUR (Vorjahr: 15.576 EUR) sowie Zuschüsse in Höhe von 132.406 EUR (Vorjahr: 200.337 EUR) ausgewiesen.

(8) Personalaufwand

Im Berichtsjahr sind Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 8.186.356 EUR (Vorjahr: 6.262.591 EUR) angefallen.
Im Jahresmittel waren folgende Mitarbeiter beschäftigt:

	2015	2014	+/-
Mitarbeiter (Vollzeit)	494	526	-32
Mitarbeiter (Teilzeit)	51	44	7
Mitarbeiter (gesamt)	545	570	-25
Auszubildende	14	14	0
Aushilfen	6	7	-1

(9) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Hierin sind mit 2.803.129 EUR (Vorjahr: 2.646.109 EUR) Verwaltungskosten der E.V.A. und mit 771.998 EUR (Vorjahr: 740.620 EUR) Leistungen der übrigen verbundenen Unternehmen enthalten.

(10) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Diese betreffen mit 2.089.844 EUR (Vorjahr: 2.465.388 EUR) ausschließlich die APAG.

(11) Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Davon betreffen 170.049 EUR (Vorjahr: 253.973 EUR) Erträge von verbundenen Unternehmen.

(12) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Hierin sind Zinserträge von verbundenen Unternehmen in Höhe von 3.263 EUR (Vorjahr: 976 EUR) enthalten.

(13) Aufwendungen aus Verlustübernahme

Diese betreffen mit 4.151 EUR (Vorjahr Gewinnabführung: 50.034 EUR) die ESBUS GmbH und mit 32.319 EUR (Vorjahr Gewinnabführung: 31.653 EUR) die ASEAG Reisen GmbH.

(14) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsaufwendungen enthalten Aufzinsungen aus Personalverpflichtungen in Höhe von 4.012.660 EUR (Vorjahr: 5.093.026 EUR).

(15) Außerordentliche Aufwendungen

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

(16) Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern resultieren im Wesentlichen aus Grundsteuern.

Sonstige Angaben

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einem Jahresfestgehalt, einer erfolgsabhängigen Tantieme, Sachbezügen sowie sonstigen Nebenleistungen, insbesondere für Ausgleichszahlungen. Der Vorstand erhielt im Berichtsjahr eine Gesamtvergütung in Höhe von 250,5 TEUR, die sich wie unten angegeben zusammensetzt:

Ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten im Berichtsjahr 315,3 TEUR; davon aus Pensionszahlungen 296,7 TEUR und sonstige Nebenleistungen in Höhe von 18,6 TEUR. Für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.342,1 TEUR.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhalten für ihre Tätigkeit eine pauschale Aufwandsentschädigung gemäß § 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.

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

Mitglieder des Aufsichtsrates	Gesamtbezüge in T€
Heiner Höfken, Vorsitzender	4,9
Peter Timmermanns, 1. stellvertretender Vorsitzender	3,8
Leo Buse, 2. stellvertretender Vorsitzender	3,8
Gaby Breuer	2,9
Helmut Etschenberg	2,8
Karl-Heinz Goldin	2,9
Roger Gülpen	2,9
Hans-Albert Heinrich	2,8
Elisabeth Paul	2,9
Marcel Philipp	2,8
Michael Rau	2,9
Alfred Sonders	2,8
	38,2

Name	Festvergütung in T€	Variabler Bezug in T€	Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen *) in T€	Insgesamt in T€
Michael Carmincke	206,7	30,0	13,8	250,5

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

Derivative Finanzinstrumente

Von der ASEAG wurden im Geschäftsjahr Commodity-Swap-Geschäfte mit einem Nominalbetrag von 15.763.873 EUR 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 –3.408.465 EUR nach bankeneigenen, proprietären Bewertungsmodellen der

Bayerischen Hypo- und Vereinsbank AG, München, HSBC Bank plc, London/GB, und der Deutsche 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 dem 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, Kreisgeschäftsführer DRK Kreisverband Herzogtum Lauenburg e.V., 1. stellv. Vorsitzender
 Leo Buse, kaufmännischer Angestellter E.V.A., 2. stellv. Vorsitzender
 Gaby Breuer, Hausfrau
 Helmut Etschenberg, Städteregionsrat, StädteRegion Aachen
 Karl-Heinz Goldin, freigestelltes Betriebsratsmitglied ASEAG
 Roger Gölpen, Angestellter Werkstatt ASEAG
 Hans-Albert Heinrich, Busfahrer ASEAG
 Elisabeth Paul, Designerin
 Marcel Philipp, Oberbürgermeister Stadt Aachen
 Michael Rau, selbstständiger Architekt
 Alfred Sonders, Bürgermeister Stadt Alsdorf

Vorstand

Michael Carmincke, Vorstand der ASEAG

Jahresergebnis

Der Jahresverlust 2015 in Höhe von 27.552.634,84 EUR wurde aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der E.V.A. übernommen. Das Geschäftsjahr schließt daher ausgeglichen.

Aachen, den 24. März 2016

Der Vorstand
 Michael Carmincke



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 2015 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 2015 haben wir gebilligt. Er ist damit festgestellt.

Aachen, den 14. April 2016

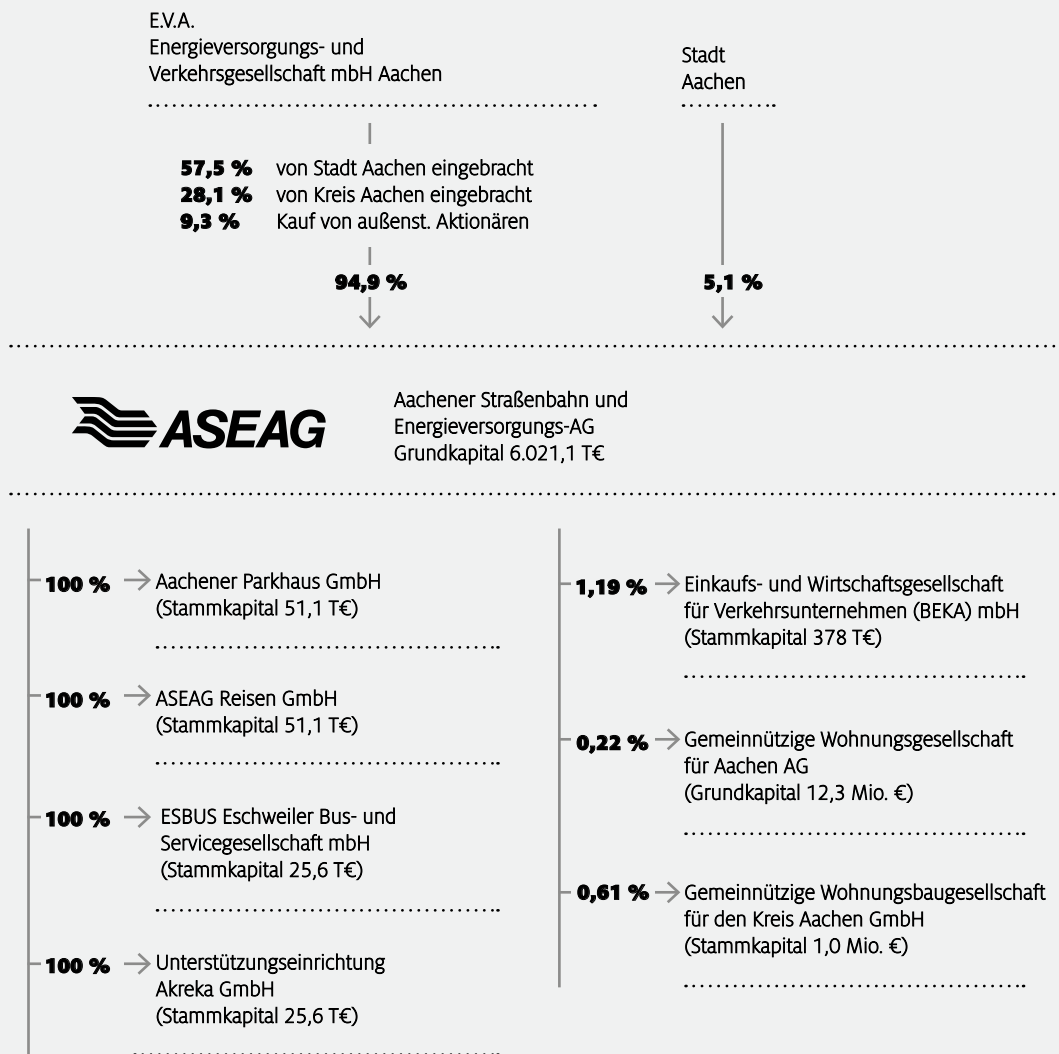
Der Aufsichtsrat

Heiner Höfken
Vorsitzender





Unternehmensstruktur und Beteiligungen



Stand 31.12.2015

Finanzkalender 2016

14. April 2016	Aufsichtsratssitzung zur Feststellung des Jahresabschlusses
14. April 2016	Ordentliche Hauptversammlung

cs200g.de