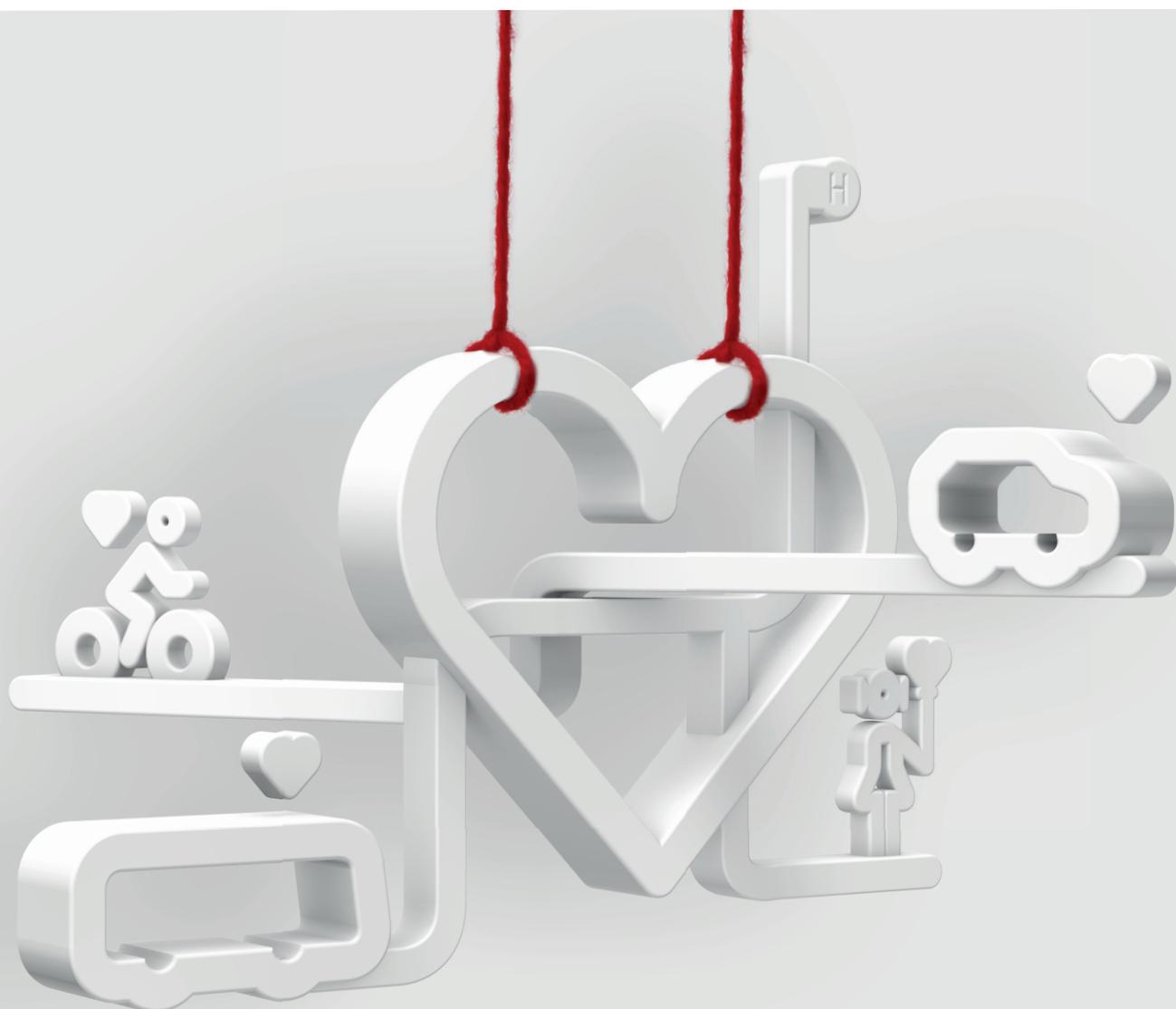


# ***Geschäftsbericht*** **2016**





*Geschäftsbericht 2016*



# Inhalt

<b>Lagebericht 2016</b>	<b>4</b>
<b>I. Grundlagen des Unternehmens</b>	<b>5</b>
<i>Geschäftsmodell des Unternehmens</i>	5
<i>Forschung und Entwicklung</i>	6
<b>II. Wirtschaftsbericht</b>	<b>8</b>
<i>Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen</i>	8
<i>Geschäftsverlauf</i>	8
<i>Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren</i>	8
<i>Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289 a HGB zum Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst</i>	10
<i>Ertragslage</i>	10
<i>Finanzlage</i>	13
<i>Vermögenslage</i>	14
<b>III. Prognosebericht</b>	<b>15</b>
<b>IV. Chancen- und Risikobericht</b>	<b>19</b>
<b>Mitarbeiter</b>	<b>24</b>
<b>Tochtergesellschaften</b>	<b>26</b>
<b>Jahresabschluss</b>	<b>28</b>
<i>Bilanz</i>	30
<i>Gewinn-und-Verlust-Rechnung</i>	32
<i>Anhang für das Geschäftsjahr 2016</i>	34
<i>Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze</i>	34
<i>Entwicklung des Anlagevermögens</i>	36
<i>Erläuterungen zur Bilanz</i>	38
<i>Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung</i>	40
<i>Nachtragsbericht</i>	43
<i>Organe der Gesellschaft</i>	43
<i>Jahresergebnis</i>	43
<b>Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers</b>	<b>44</b>
<b>Bericht des Aufsichtsrates</b>	<b>45</b>
<b>Unternehmensstruktur und Beteiligungen</b>	<b>48</b>
<b>Finanzkalender 2017</b>	<b>48</b>

# Lagebericht für das Geschäftsjahr 2016

## 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 Geschäftsbericht der APAG ver-

wiesen wird. Die aus dem im Jahr 2016 auslaufenden Projekt Mobility Broker abgeleiteten Ansätze für neue multi- bzw. intermodale Geschäftsmodelle sollen ab 2017 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 weiterhin, sich zusammen mit einem Partner an der nunmehr für den Herbst 2017 erwarteten Ausschreibung für die Euregiobahn (geplante Betriebsaufnahme nun voraussichtlich 2020/21) zu beteiligen. Die ausschreibende Stelle, der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR), hat erwartungsgemäß im Jahr 2015 einen Übergangsbetrieb für vier Jahre ausgeschrieben; an dieser Ausschreibung haben sich die ASEAG und ihr Partner aufgrund geringer Erfolgsaussichten und kurzer Laufzeit jedoch nicht beteiligt.

Mit der förmlichen Betrauung der ASEAG bis zum Jahresende 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. Notwendige Schritte zum Erhalt einer Direktvergabe sind 2015 umgesetzt worden. Eine Vorabbeurkundung 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. Die formalen gesellschaftsrechtlichen Weisungen, mit denen der Vergabevorgang abgeschlossen und somit die Fortführung des Betriebs durch die ASEAG bis zum Jahresende 2027 gesichert wäre, werden im April 2017 erwartet.

## 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 auch weiterhin an verschiedenen Forschungsprojekten, auf die nachfolgend eingegangen wird.

### Mobility Broker

Ende Mai 2016 konnte das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) geförderte Projekt „Mobility Broker“ erfolgreich abgeschlossen werden. Ziel des Projekts war die Zusammenfassung aller öffentlich verfügbaren Mobilitätsangebote der Region Aachen auf einem web- und appbasierten Marktplatz, dem „Mobility Broker“. Dieser fungiert als Türöffner in den modalen ÖPNV und bietet eine weitgehende Vereinfachung der Kommunikation, Planung und Nutzung des ÖPNV. Bereits vorhandene Mobilitätsanbieter wurden als Partner in das neue System integriert und erhalten so die Möglichkeit, ihr Kundenvolumen zu erhöhen. Der Kunde selbst muss nur ein einziges Informationsmedium kontaktieren, er kommuniziert lediglich mit einem einzigen Anbieter und erhält nur eine einzige Abrechnung für alle Leistungen. Wer von A nach B will, findet über Mobility Broker unter Angabe seiner individuellen Präferenzen die entsprechenden Möglichkeiten auf einen Blick. Im Projektverlauf ist ein nutzerfreundliches Produkt entstanden, das von Smartphone- und Web-Nutzern aller Altersklassen bedient werden kann. Neben ÖPNV-affinen Gruppen, wie Studenten oder Job-Ticket-Besitzern, werden auch die gelegentlichen Kunden im ÖPNV über den Mobility Broker an Elektromobilitäts- oder Verleihangebote (Car- und Bike-Sharing-Angebote) herangeführt.

### CIVITAS DYN@MO

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 hatte ein Volumen von insgesamt mehr als 13 Mio. EUR und lief über einen Zeitraum von vier Jahren bis Ende 2016. Ziel des Projektes sind 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.

Zunächst wurden im Projektkontext verschiedene Hybridbustypen getestet. Dabei lag der Fokus insbesondere auf der Messung und Auswertung von Kraftstoffverbräuchen sowie der Überprüfung der Alltagstauglichkeit von verschiedenen Fahrzeugtypen. In Kooperation mit dem Projektpartner ika (Institut für Kraftfahrzeuge der RWTH Aachen) wurden Geräusch- und Vibrationsmessungen im Vergleich zu konventionell angetriebenen Fahrzeugmustern durchgeführt.

Durch die Einführung der EURO-6-Abgasnorm im Januar 2014 ergaben sich Veränderungen im Hybridbusmarkt – zahlreiche Hersteller haben dieses Antriebskonzept nicht weiter verfolgt. Nach einer Marktanalyse und Absprache mit der Stadt Aachen und der EU wurde die Maßnahmenbeschreibung geändert und der Projektinhalt konnte auf den Test rein elektrischer Antriebe und Leichtbaufahrzeuge erweitert werden. So wurde 2015 in der Werkstatt der ASEAG ein Hybridgelenkbus zu einem reinen Elektrobus umgebaut und im Echtbetrieb getestet. Ende 2016 wurde der Bus zusätzlich mit einem Pantografen (Dachstromabnehmer) ausgerüstet, um alternative Lademöglichkeiten zu testen. Eine entsprechende Ladestation auf dem ASEAG-Betriebshof wird Anfang 2017 errichtet und in Betrieb genommen. Durch den Umbau und Betrieb konnte großes Fachwissen im technischen Bereich der ASEAG aufgebaut werden. Nicht zuletzt dadurch wurde in einem Beschluss der Stadt Aachen der Beschaffung von 14 Elektrogelenk-

bussen und einem Elektrodoppelgelenkbus zugestimmt. Die Ausschreibung hat der deutsche Hersteller Sileo gewonnen, das erste Fahrzeug konnte Ende 2016 geliefert werden und wird 2017 den Betrieb aufnehmen. Die übrigen Busse werden in den Jahren 2017 und 2018 an die ASEAG ausgeliefert.

Im Jahr 2015 wurde im Rahmen von CIVITAS DYN@MO ein Leichtbaubus des niederländischen Herstellers VDL getestet. Durch eine geringere Gesamtmasse und einen sparsamen Downsizing-EURO-6-Motor konnten Kraftstoffersparungen von mehr als 10% im Vergleich zu einem konventionell angetriebenen Fahrzeug nachgewiesen werden. Die ersten fünf Fahrzeuge dieses Typs wurden Anfang 2016 in die Flotte integriert, weitere fünf Fahrzeuge werden Anfang 2017 folgen. So hat CIVITAS DYN@MO insgesamt mit dazu beigetragen, frühzeitig die Flottenstrategie der ASEAG auf zukünftige Technologien auszurichten. Das Projekt wurde am 30. November 2016 abgeschlossen. Die Ergebnisse werden durch die EU veröffentlicht.

### Dynamisches Liniensystem (DLS)

Im Bereich des bedarfsorientierten Verkehrs hat die ASEAG das Projekt „Dynamisches Liniensystem“ (DLS) 2016 fortgeführt. Unter dem Namen NetLiner wurde dieses innovative Rufbussystem im Rahmen einer Pilotphase von März bis Juni 2016 in Monschau erfolgreich getestet. Rund 100 Testkunden nutzten während der Pilotphase die beiden Kleinbusse des NetLiners. Bei den Kleinbussen handelt es sich um zwei Sprinter von Mercedes Benz, jeweils mit Platz für bis zu 23 Personen.

Der NetLiner ist an keine festen Fahrplanzeiten und keine festen Linienwege gebunden, somit fährt der NetLiner nur dort und zu den Zeiten, wo Anmeldungen vorliegen und eine Nachfrage besteht.

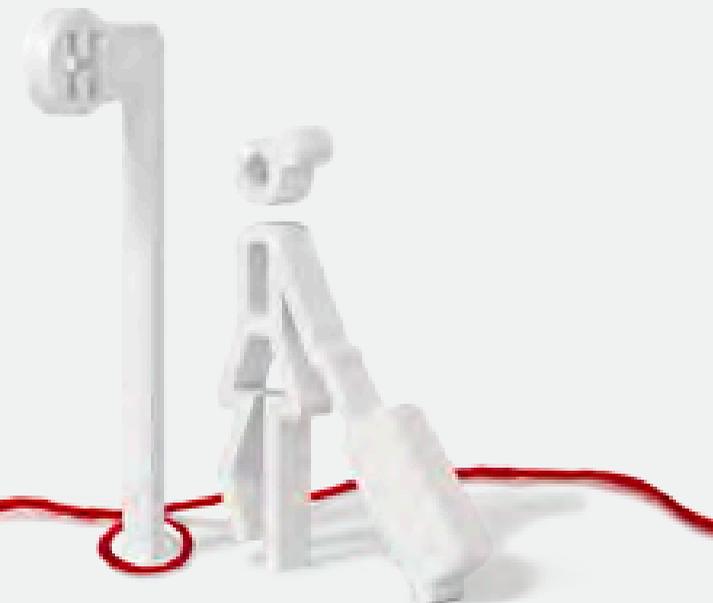
Gebucht werden kann der NetLiner online per Smartphone beziehungsweise Computer oder telefonisch. Die Kundenwünsche werden zentral in einem automatischen Tourenoptimierungsprogramm gesammelt und

zu jeweils optimierten Fahrten gebündelt. Bei einer Online-Buchung erhalten die Kunden zehn Minuten vor Abfahrt eine SMS mit der genauen Abfahrtszeit und der Abfahrts Haltestelle ihrer gebuchten Fahrt. Hierdurch entstehen keine langen Wartezeiten an den Haltestellen und Verspätungen können gegebenenfalls aufgefangen werden. Den Fahrern der Kleinbusse des NetLiners wird die Route zur nächsten Haltestelle auf einem Smartphone übermittelt und angezeigt. Dort sehen die Fahrer auch, wie viele Fahrgäste an der nächsten Haltestelle aus- und einsteigen werden. Verknüpfungspunkt zum Linienverkehr in und aus Richtung Aachen und Simmerath ist der Bushof in Monschau-Imgenbroich. Von den Testkunden wurde der NetLiner sehr gut angenommen. Aufgrund der erfolgreichen Pilotphase ist der NetLiner seit Dezember 2016 ein offizielles Angebot der ASEAG in Monschau.

Im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans der Stadt Aachen ist zum Dezember 2017 ein Einsatz des NetLiners auf Aachener Stadtgebiet vorgesehen.

### Elektronisches Fahrgeld-Management (EFM)

Um sich dem Standard der Nachbarverbände VRR/VRS anzugleichen, führt die ASEAG in Zusammenarbeit mit den zum AVV-Verband gehörenden Unternehmen zum Fahrplanwechsel 2017 das Elektronische Fahrgeld-Management (EFM) gemäß VDV-Standard, zweite Baustufe, ein.



## II. Wirtschaftsbericht

### Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) hat im Februar 2017 mitgeteilt, dass sich die deutsche Wirtschaft auf einem soliden Wachstumskurs befindet. Sie ist im Jahr 2016 um 1,9 % gewachsen.

Die Arbeitslosigkeit befindet sich auf dem niedrigsten Stand seit 25 Jahren – Deutschland verzeichnet mit mehr als 43,5 Millionen Erwerbstätigen erneut einen Beschäftigungsrekord. Die realen Nettolöhne und -gehälter sind seit Anfang dieser Legislaturperiode durchschnittlich um mehr als 1,4 % pro Jahr gestiegen, was unter anderem auf Beschäftigungsaufbau, aber auch auf Tarifabschlüsse und Mindestlohn zurückzuführen ist. Die anhaltende wirtschaftliche Dynamik wird vor allem durch die Binnenwirtschaft getragen, insbesondere von den Konsumausgaben und den Wohnungsbauinvestitionen.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) geht in seinem Jahresbericht 2016 darauf ein, dass die Verkehrsentwicklung naturgemäß abhängig von gesellschaftlichen, demografischen und vor allem gesamtwirtschaftlichen Faktoren ist. Der Busverkehr in ländlichen Bereichen ist entsprechend eher rückläufig, was jedoch durch die Zuwächse im Großstadtverkehr kompensiert wird.

### Geschäftsverlauf

Die ASEAG hat in Erwartung der Direktvergabe mit den bisherigen Konzessionären Taeter Aachen Transdev Rheinland GmbH (Taeter) und RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH (RVE) Verträge geschlossen, aus denen

unter anderem eine vorzeitige Übertragung der Konzessionen zum 1. Januar 2016 auf die ASEAG resultierte. Damit entfallen erstmalig die Ausgleichszahlungen für Einnahmeansprüche dieser Gesellschaften, die die ASEAG aufgrund entsprechender AVV-Verkehrsverträge bis dahin zu leisten hatte. Durch die Leistungsübernahme von ca. 3,3 Millionen Nutzkilometern im Nord- und Südnetz des AVV-Gebietes ergeben sich infolgedessen sowohl höhere Verkehrseinnahmen als auch höhere Zuschüsse. Kompensiert werden diese Mehrerlöse allerdings durch höhere Kosten für Fahrzeuganmietungen, da die bisherigen Konzessionäre diese Leistungen nunmehr als Subunternehmer der ASEAG erbringen.

Die größte Ergebnisauswirkung ergab sich jedoch durch eine gesetzliche Änderung bezüglich der Abzinsung von Pensionsrückstellungen, bei der erstmalig der durchschnittliche Marktzins der vergangenen zehn Jahre (zum Bilanzstichtag: 4,00 %) statt wie bisher der vergangenen sieben Jahre (zum Bilanzstichtag: 3,22 %) angewendet wurde. Hieraus ergibt sich ein Unterschiedsbetrag von 10,9 Mio. EUR, der das Ergebnis erheblich entlastet. Demzufolge wurde die jährliche Zuführung aus einem Fünftel des Bewertungsunterschieds aufgrund des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) in Höhe von 0,8 Mio. EUR im Berichtsjahr um weitere 2,1 Mio. EUR erhöht.

### Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Zur internen Steuerung des Unternehmens werden die folgenden finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs und der Lage der Gesellschaft am bedeutsamsten sind, herangezogen:

- Betriebsleistung in Nutzkilometern
- Beförderte Personen
- Anzahl Mitarbeiter
- Jahresergebnis

Die nachfolgende Tabelle zeigt die vier Leistungsindikatoren – teilweise mit ergänzenden Informationen:

	Wirtschaftsplan	Jahresabschluss	+/-
<i>Nutzkilometer eigene Leistung inkl. ESBUS in tausend</i>	9.369	9.388	19
<i>Nutzkilometer angemietete Leistung o. ESBUS in tausend</i>	9.338	9.338	0
	18.707	18.726	19
<i>Beförderte Personen in tausend</i>	72.287	72.360	73
<i>Beförderungserlöse (T€)</i>	52.522	53.309	787
<i>Zuschüsse (T€)</i>	8.399	8.574	175
<i>Abgaben gemäß Verkehrsvertrag (T€)</i>	0	-194	-194
<i>Kosten Treibstoff (T€)</i>	-6.152	-6.117	35
<i>Kosten Busanmietungen inkl. ESBUS (T€)</i>	-27.154	-26.458	696
<i>Mitarbeiteräquivalente (ESBUS)</i>	123	126	3
<i>Kosten Fahreranmietungen (ESBUS) (T€)</i>	-4.874	-5.080	-206
<i>Eigene Mitarbeiteräquivalente</i>	539	530	-9
<i>Kosten Personal (T€)</i>	-38.736	-28.823	9.913
<i>darin enthalten:</i>			
<i>Kosten Altersversorgung (o. Zinsen) (T€)</i>	-10.610	-1.256	9.354
<i>Ergebnis ASEAG (T€)</i>	-30.508	-21.275	9.233
<i>darin enthalten:</i>			
<i>Ergebnis APAG (T€)</i>	1.742	2.702*	960
<i>Ergebnis ASEAG Reisen (T€)</i>	0	-115	-115
<i>Ergebnis ESBUS (T€)</i>	10	29	19

\* davon verbleiben 200 T€ als Gewinnrücklage bei der APAG

Stand 31.12.2016

## 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. November 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.

## Ertragslage

Die ASEAG hat das Geschäftsjahr 2016 mit einem Fehlbetrag vor Verlustübernahme von 21,3 Mio. EUR abgeschlossen. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Ergebnisverbesserung von 6,3 Mio. EUR.

Ursache hierfür ist im Wesentlichen eine Gesetzesänderung bezüglich der Abzinsung von Pensionsrückstellungen, bei der erstmalig der durchschnittliche Marktzins der vergangenen zehn Jahre (zum Bilanzstichtag: 4,00 %) statt wie bisher der vergangenen sieben Jahre (zum Bilanzstichtag: 3,22 %) angewendet wurde. Die Aufwendungen für Altersversorgung lagen demzufolge um 6,9 Mio. EUR unter denen des Vorjahres. Aufgrund dieses einmaligen

Bewertungsvorteils wurde die unter den sonstigen Aufwendungen ausgewiesene jährliche Zuführung aus einem Fünfzehntel des Bewertungsunterschieds aufgrund des BilMoG in Höhe von 0,8 Mio. EUR im Berichtsjahr um weitere 2,1 Mio. EUR erhöht.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse war im Geschäftsjahr neben der Tarifierhöhung von 2,5 % von weiteren Ereignissen beeinflusst. Die wesentlichste Änderung resultiert aus den zum 1. Januar 2016 übernommenen Linienkonzessionen der Vorkonzessionäre RVE und Taeter. Hieraus ergeben sich höhere kassentechnische Einnahmen aus dem Nord- und Südnetz des AVV-Gebietes und demzufolge auch geringere Abgaben aus Übersteiger- und Fremdverkaufsvorgängen. Darüber hinaus entfallen damit erstmalig die bisherigen Abgaben aus den Einnahmeansprüchen dieser Gesellschaften. Aufgrund dieser Strukturveränderung steigt außerdem die jeweilige Bemessungsgrundlage der Zuschüsse, die sich gegenüber dem Vorjahr ebenfalls erhöhen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sanken im Wesentlichen aufgrund geringerer Rückstellungsaufösungen, die durch höhere Erträge aus Anlagenabgängen kompensiert wurden, insgesamt um 0,2 Mio. EUR auf 1,2 Mio. EUR.

Auch die Materialaufwendungen werden durch die Konzessionsübernahme im Nord- und Südnetz des AVV-Gebietes wesentlich beeinflusst, da die Vorkonzessionäre RVE und Taeter ihre Betriebsleistung dort weiterhin erbringen, allerdings nunmehr in ihrer neuen Eigenschaft als Subunternehmer der ASEAG. Die Kosten für Fahrzeuganmietungen stiegen demzufolge um 9,3 Mio. EUR auf 26,6 Mio. EUR. Im Laufe des Berichtsjahres wurde die vertraglich vereinbarte Mindestanzahl der eigenen Fahrer von 325 Mitarbeitern unterschritten und somit erstmalig durch Personalübergänge von ESBUS bis dahin aufgefüllt. Die Kosten für das abgestellte Fahrerpersonal stiegen gegenüber dem Vorjahr um 0,8 Mio. EUR. Darüber hinaus belasteten um 0,8 Mio. EUR gestiegene außerordentliche Instandhaltungsmaßnahmen an Betriebsgebäuden das Jahresergebnis.

## Verkehr 2016



**462**  
Gesamt

220 eigene Fahrzeuge  
242 angemietet mit Fahrer

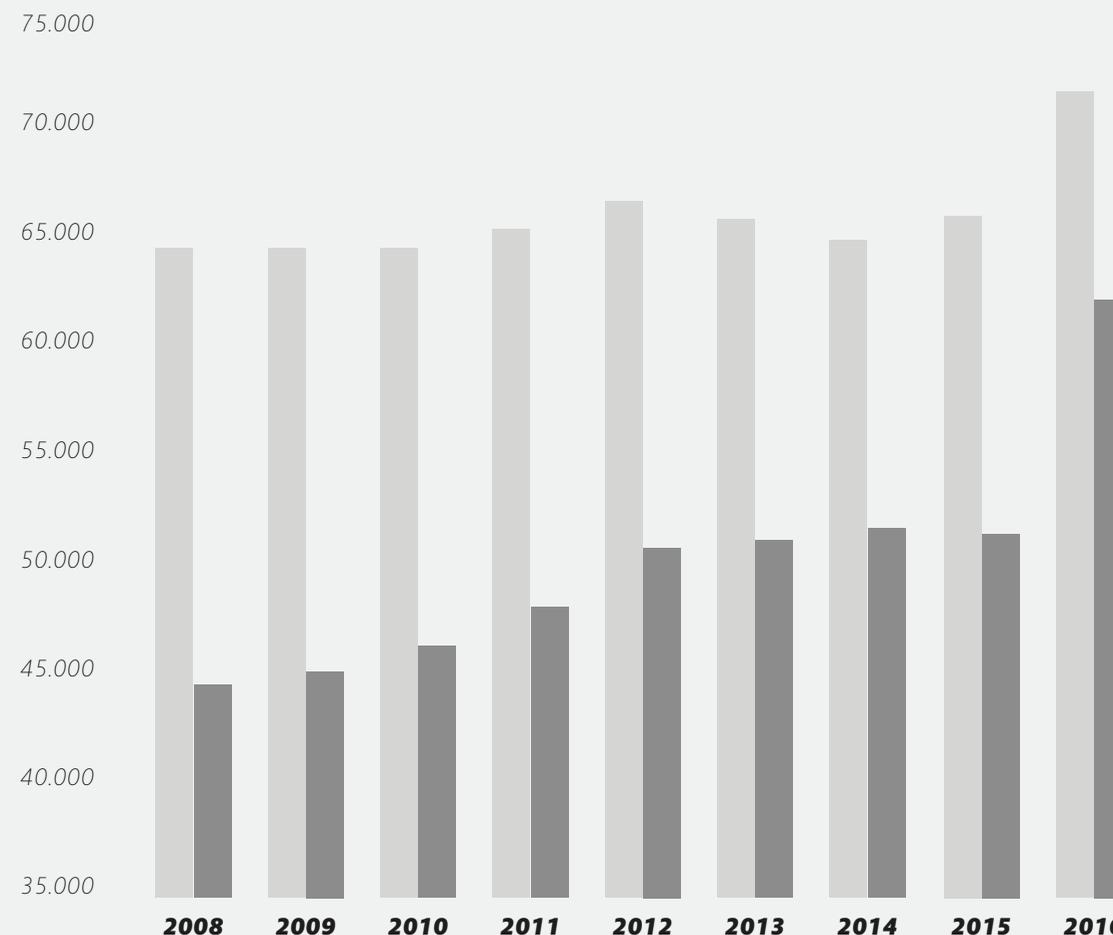
Linien	101
Linienlänge	1.787,9
Wagenkilometer in 1000	16.848
Nutzwagenkilometer in 1000	18.726
Personenkilometer in Mio.	404,5
Platzkilometer in Mio.	1.489
Fahrgäste in 1000	72.360

Stand 31.12.2016

## Fahrgäste und Verkehrserlöse

Anzahl Fahrgäste in Tausend  
Verkehrserlöse in Mio. €

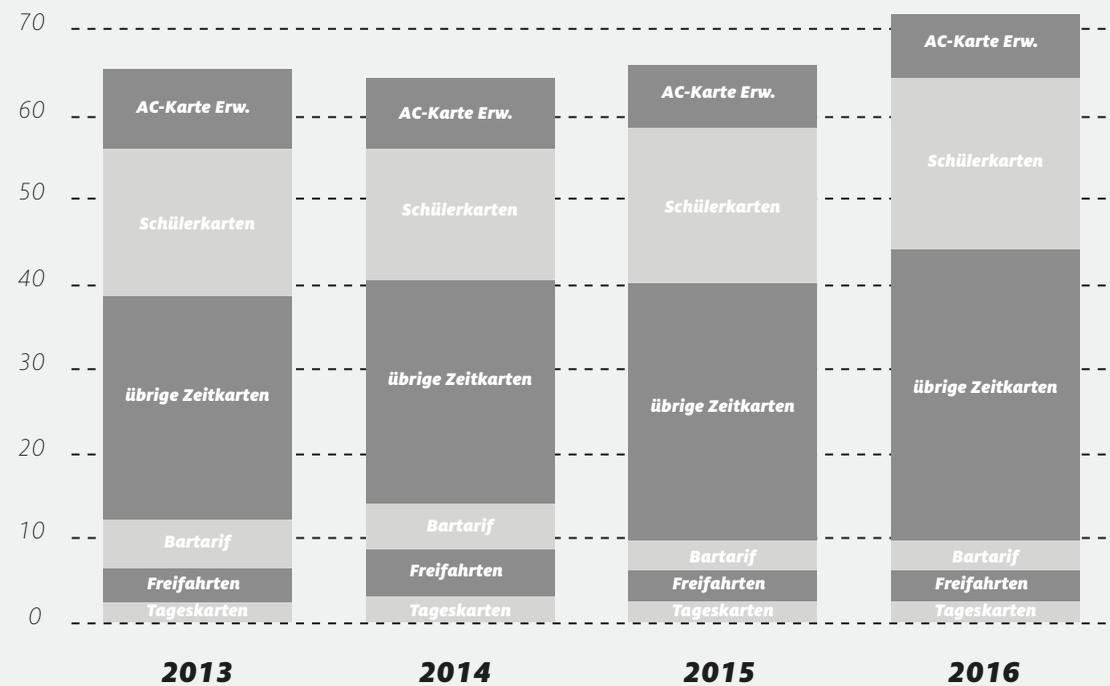
Fahrgäste ■ Verkehrserlöse ■



Stand 31.12.2016

## Fahrgäste

in Mio.



Stand 31.12.2016

Der Personalaufwand verringerte sich ohne Altersversorgung insgesamt um 0,3 Mio. EUR. Sinkende Mitarbeiterzahlen wurden dabei durch eine Tarifloohnerhöhung kompensiert. Die durchschnittliche Anzahl von Mitarbeiter-äquivalenten reduzierte sich von 545 auf 531. Zeitgleich wurde der Personalbestand bei der Fahrbetriebsgesellschaft ESBUS entsprechend erhöht. Aufgrund von geänderten gesetzlichen Vorschriften bezüglich der Abzinsung von Pensionsrückstellungen sanken die Aufwendungen für Altersversorgung gegenüber dem Vorjahr um 6,9 Mio. EUR. Im Vorjahr wurde die Abschreibungsdauer des Busbestandes der technischen Nutzungsdauer angepasst und von neun auf zwölf Jahre verlängert, daher liegen die planmäßigen Abschreibungen weiterhin auf einem niedrigen Niveau. Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden auch die außerordentlichen Aufwendungen des Bewertungsunterschieds der Pensionsrückstellungen gemäß BilMoG in Höhe von mindestens einem Fünftel (0,8 Mio. EUR) ausgewiesen. Dieser Betrag wurde im Be-

richtsjahr aufgrund der einmaligen Auflösung infolge der gesetzlichen Änderung bezüglich des Abzinsungssatzes auf insgesamt 2,9 Mio. EUR aufgestockt. Die in den nächsten Jahren noch zuzuführenden Bewertungsunterschiede zur Pensionsrückstellung belaufen sich damit insgesamt noch auf ca. 4,0 Mio. EUR.

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen enthalten im Wesentlichen die Gewinnabführungserträge der APAG in Höhe von 2,5 Mio. EUR (Vorjahr: 2,1 Mio. EUR), nach Einstellung in die Gewinnrücklage in Höhe von 0,2 Mio. EUR (Vorjahr: 0,5 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 13,2 Mio. EUR.

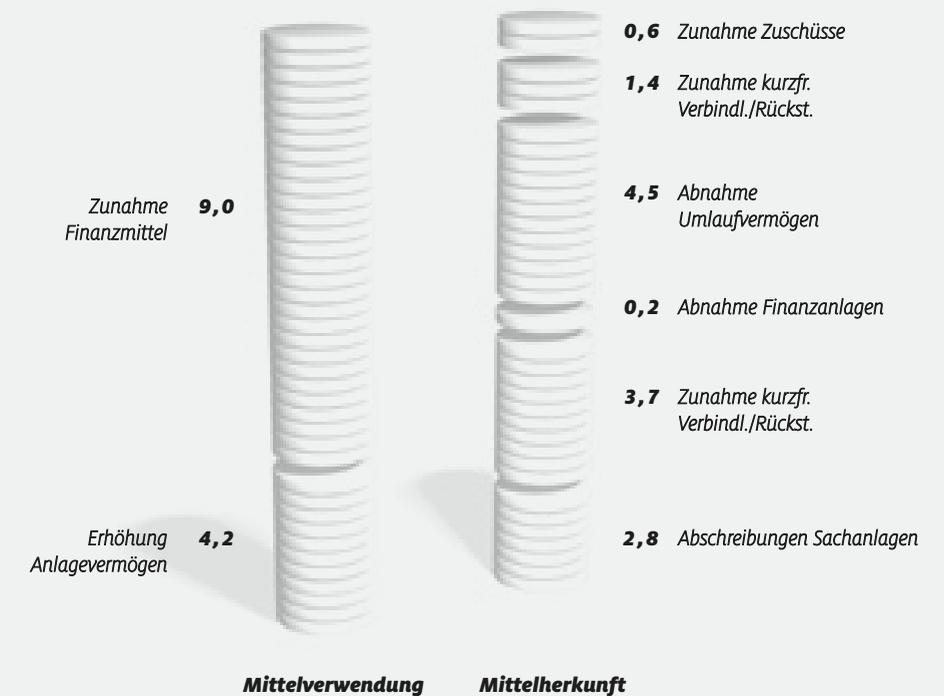
Die geplanten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände verzögerten sich im Berichtsjahr so sehr, dass sie größtenteils in das folgende Jahr verschoben wurden. Dies betrifft vor allem die Anschaffung neuer Busse. Durch die zugeflossenen Zuschüsse für Businvestitionen des Vorjahres ergab sich sogar insgesamt eine Reduzierung von 0,1 Mio. EUR. Demzufolge wurden die zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel ausschließlich den Finanzanlagen (4,3 Mio. EUR) und Cash-Pool-Guthaben (9,0 Mio. EUR) zugeführt.

Die Mittelherkunft erfolgte mit 4,5 Mio. EUR aus der Abnahme des Umlaufvermögens, im Wesentlichen infolge des geringeren Verlustausgleichsanspruchs gegenüber der E.V.A. Aus der Erhöhung der Pensionsrückstellungen ergaben sich 3,7 Mio. EUR und aus Abschreibungen 2,8 Mio. EUR. Darüber hinaus standen weitere Finanzierungsmittel aus höheren Rückstellungen und Verbindlichkeiten (1,4 Mio. EUR) sowie aus Anlagenabgängen (0,2 Mio. EUR) zur Verfügung. Die zugeflossenen Investitionszuschüsse, die zum Bilanzstichtag noch nicht verwendet werden konnten, erhöhten sich um weitere 0,6 Mio. EUR.

## Finanzstruktur

Gesamt

**13,2 Mio. Euro**



Stand 31.12.2016

## Vermögenslage

Die Bilanzsumme beträgt zum Bilanzstichtag 125,0 Mio. EUR und liegt um 5,9 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Das Finanzanlagevermögen bildet 36,0 % der Bilanzsumme und beinhaltet neben 9,1 Mio. EUR Ausleihungen an verbundene Unternehmen unter anderem mit 35,4 Mio. EUR den Buchwert der Beteiligungen an der APAG. Der Anteil der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens beträgt 15,7 % und besteht im Wesentlichen aus Fahrzeugen für Personenverkehr. Die Finanzmittel betragen 25,4 % des Gesamtvermögens und resultieren maßgeblich aus dem unter den Forderungen gegen verbundene Unternehmen ausgewiesenen Cash-Pool-Guthaben in Höhe von

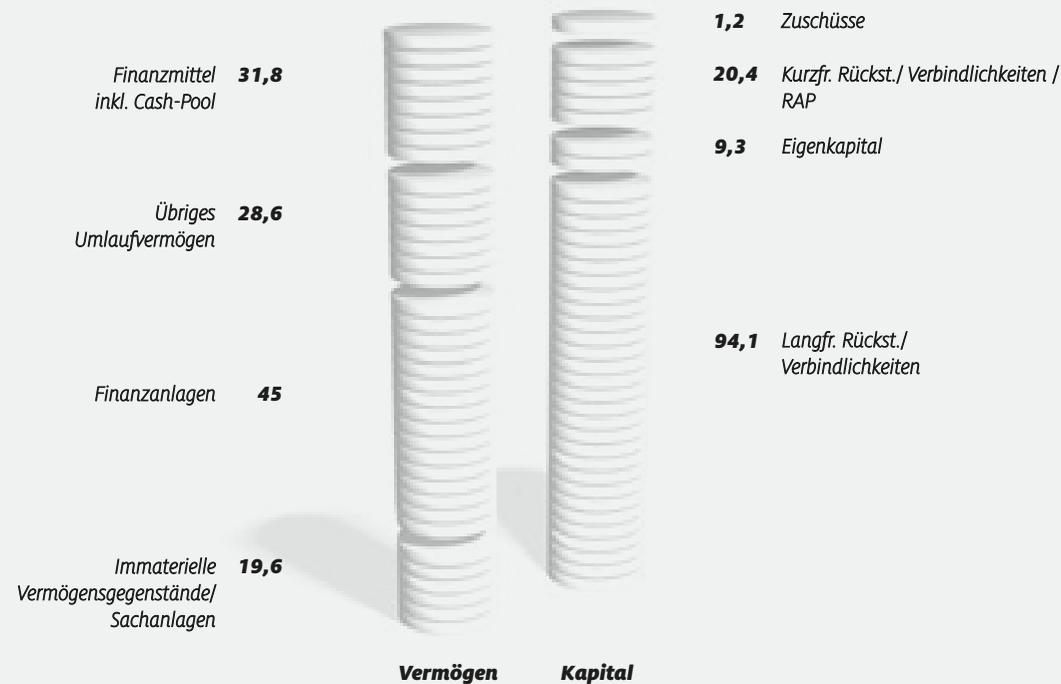
30,9 Mio. EUR sowie aus Kassen- und Bankguthaben in Höhe von 0,9 Mio. EUR. Das übrige Umlaufvermögen besteht größtenteils aus dem Verlustausgleichsanspruch gegen die E.V.A. und beträgt 22,9 % der Bilanzsumme.

Die Kapitaleseite weist insgesamt 103,4 Mio. EUR mittel- und langfristige Mittel aus, die sowohl das Anlagevermögen als auch Teile des Umlaufvermögens langfristig abdecken. Die hauptsächlich aus Pensionsverpflichtungen resultierenden mittel- und langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten betragen 75,3 % der Bilanzsumme. Der Anteil der kurzfristigen Zuschüsse, Rückstellungen, Verbindlichkeiten und des Rechnungsabgrenzungspostens beträgt 17,3 %, die Eigenkapitalquote liegt bei 7,4 %.

## Bilanzstruktur

Gesamt

125 Mio. Euro



Stand 31.12.2016

## III. Prognosebericht

Die kommenden Geschäftsjahre 2018 bis 2021 werden geprägt sein von 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. Die entsprechende Vorabkennzeichnung wurde Anfang 2016 im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Da bisher weder eigenwirtschaftliche Konzessionsanträge noch andere rechtliche Einsprüche eingereicht wurden, wird die ASEAG aufgrund der politischen Beschlüsse neben den bisherigen Leistungen (gut 15 Millionen Nutzkilometer) auch für die übrige Busleistung (gut 3,5 Millionen Nutzkilometer) in der Stadt Aachen und StädteRegion Aachen eine Direktvergabe nach Maßgabe der EU VO 1370/2007 erhalten – vereinzelte einbrechende Linien aus den Nachbarkreisen bzw. -ländern ausgenommen. Dieser formale Vergabeakt ist im Jahr 2017 vorgesehen und wird dann ebenfalls im EU-Amtsblatt im April 2017 veröffentlicht, so dass 30 Tage nach Veröffentlichung bei fehlender Klage endgültige Rechtssicherheit besteht. Von einer solchen Klage geht die Geschäftsführung trotz vieler Klageverfahren im Verkehrsmarkt derzeit nicht aus, da andere Klageverfahren in der Regel bereits in früheren Phasen des Vergabeprozesses angestrebt wurden. In dieses Bild passt auch die Situation in den anderen Regionen des AVV. Während zu Beginn des Geschäftsjahres 2016 auch für die übrigen kommunalen Verkehrsunternehmen im AVV eine Direktvergabe durch die Aufgabenträger erwartet wurde, stellt sich hier die Situation inzwischen deutlich differenzierter dar. Der Kreis Düren hat sich letztendlich für eine Ausschreibung der gesamten Verkehrsleistung im Kreis entschieden und dies im Rahmen einer Vorabkennzeichnung im Juli 2016 im EU-Amts-

blatt veröffentlicht. Die Ausschreibung wird nunmehr für den Juli 2017 erwartet und die Betriebsaufnahme für die zweite Jahreshälfte 2018. Im Kreis Heinsberg ist es zwar wie erwartet zur Vorabkennzeichnung der geplanten Direktvergabe gekommen, doch wurde seitens möglicher Wettbewerber dagegen Klage eingereicht, so dass hier die letztendliche Entscheidung über die Vergabe noch vollkommen offen ist.

Die ASEAG selbst hat in Erwartung der Direktvergabe 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. Januar 2016 auf die ASEAG vorsahen. Dies ist von der Bezirksregierung so genehmigt worden, so dass die Verkehrsleistung der ASEAG seit 2016 insgesamt circa 19 Millionen Nutzkilometer pro Jahr beträgt.

Mit dem Erreichen der gemäß Tarifvertrag vorgesehenen Mitarbeiteranzahl im Fahrdienst der ASEAG ist der Ausbau der Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH, Eschweiler (ESBUS), zur Fahrbetriebstochter früher als geplant abgeschlossen. Ausscheidende Fahrdienstmitarbeiter bei der ASEAG werden durch ESBUS-Mitarbeiter ersetzt und Neueinstellungen im Fahrdienst erfolgen über die ESBUS. Nachdem sich durch die Möglichkeit zur Rente mit 63 dieser Austauschprozess in den letzten Jahren sehr dynamisch entwickelt hat, wird für die kommenden Jahre noch ein temporäres Verweilen auf dem hohen Fluktuationsniveau erwartet, bevor hier wieder Normalität eintritt. In den übrigen Funktionsbereichen der ASEAG werden keine signifikanten Veränderungen erwartet, so dass insgesamt von einem Personalbestand von 535 Mitarbeiteräquivalenten im Jahr 2017 ausgegangen wird, der sich dann in den Folgejahren nur noch marginal reduziert. Der Abgang älterer Mitarbeiter wird dabei durch die Gesetzgebung zur Rente mit 63 auch in den kommenden Jahren tendenziell beschleunigt. Dieser kostensenkenden Entwicklung des Personalabgangs von Mitarbeitern mit weitreichenden Besitzstandswahrungen gegenüber Neubeschäftigten wirkt entgegen, dass die Gewerkschaften weiterhin hohe Tarifforderungen

gen stellen, auch wenn die nächsten Tarifverhandlungen, die den Tarifvertrag der ASEAG betreffen, erst für 2018 anstehen. Die Bedrohung aus dem Tariftreue- und Vergabegesetz NRW (TVgG) für die aus der Fremdvergabe erzielten Kostenvorteile hingegen hat sich deutlich abgeschwächt, nachdem nunmehr neben dem kommunalen Spartentarifvertrag NRW auch der Tarifvertrag des privaten Omnibusgewerbes in Nordrhein-Westfalen zugelassen ist.

Nachdem 2016 die Gesetzesänderung zur Bewertung der Pensionsrückstellungen zu einer einmaligen Entlastung geführt hat, werden die Ergebnisse der ASEAG vor Verlustübernahme durch die E.V.A. in den kommenden Jahren aufgrund weiterer erheblicher Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen wieder belastet werden. Ursache 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 steigende Lebenserwartung sowie die Neubewertung der Pensionsrückstellungen aufgrund des BilMoG (je ein Fünftel des zum 1. Januar 2010 festgestellten gesamten Unterschiedsbetrags) negativ auf das Gesamtergebnis aus. Bezüglich dieser Fünftel-Regelung hat die ASEAG im Geschäftsjahr 2016 erstmals eine höhere Rückstellung als gesetzlich gefordert gebildet. Aktuell sind auch in den Jahren 2017 bis 2019 erhöhte Zuführungen geplant, so dass es zu einer vorzeitigen vollständigen Rückstellungsbildung kommen könnte – dies würde dann eine Ergebnisentlastung für die Jahre ab 2020 bedeuten. Neben diesen Rahmenbedingungen werden steigende Umsatzerlöse, im Prinzip konstante Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (§ 11 a ÖPNVG-NRW) und für Schwerbehinderte (§ 148 SGB IX), Zuschüsse für das Mobilitätsticket (Sozialticket) sowie die Entwicklung der Dieselpreise das Ergebnis beeinflussen. Dabei geht mit der Leistungsausweitung 2016 selbstverständlich eine adäquate Ertrags-, aber auch Kostensteigerung einher.

Das Niveau der Ausgleichszahlungen nach § 11 a ÖPNVG-NRW (Schülerbeförderung) hat sich seit dem

Jahr 2013 stabilisiert und wird auch in den Folgejahren in etwa konstant bleiben, der Anstieg der Fördermittel im Jahr 2016 ist ausschließlich auf die Übernahme der Liniengenehmigungen zurückzuführen. Der Rückgang der Schwerbehindertenquote hat bereits in der Vergangenheit dazu geführt, dass kein unternehmensspezifischer Zuschuss 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 Zuschusssegment mehr zu erwarten, so dass ein relativ konstantes Niveau eingeplant wurde. In den Jahren 2015 und 2016 konnten die erheblichen Mengeneinbrüche der Jahre 2013 und 2014 im Segment des Bartarifes (zum Beispiel 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 und inzwischen auch das Kombi-Ticket mit Alemannia Aachen nicht mehr besteht. Nachdem das Fahrgastwachstum 2016 im Stammgebiet bei etwa 2 % liegt, erwartet die ASEAG auch nach Preisanpassungen in großen Teilen des Ticketsortiments für die kommenden Jahre weiterhin ein moderates Fahrgastwachstum.

Der Jahresfehlbetrag für das Jahr 2016 beträgt 21,3 Mio. EUR und liegt um 9,3 Mio. EUR unter dem Planansatz sowie etwa 6,3 Mio. EUR unter dem Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme des Geschäftsjahres 2015. Diese deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorjahr ist durch einen Einmaleffekt im Jahr 2016 begründet, der aus der Neubewertung der Pensionsrückstellungen aufgrund veränderter Gesetzgebung entsteht. Das gegenüber dem Planansatz bessere Ergebnis resultiert im Wesentlichen aus demselben Effekt. Für das Geschäftsjahr 2016 ist ein Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme von 27,3 Mio. EUR gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan avisiert.

Neben den Effekten aus den Pensionsverpflichtungen gilt grundsätzlich weiterhin, dass die allgemeinen Kos-

tensteigerungen 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 (zum Beispiel dynamische Fahrgastinformationssäulen, Internet und App), zeitgemäße Vertriebsinfrastruktur (beispielsweise das sog. Elektronische Fahrgeld-Management) und Fahrzeuge mit modernen Antriebsformen (Euro-6-, Hybrid- oder Elektrobusse) sind kapital- und/oder 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 im Jahr 2015 – insbesondere zum Jahresende – liegt der derzeitige Einkaufspreis unter den Planansätzen, so dass an dieser Stelle derzeit keine zusätzlichen Belastungen gegenüber der Wirtschaftsplanung erwartet werden. Der Verbrauch von Diesel, der durch Dieselswaps bis 2019 gesichert ist, ist unabhängig von der derzeitigen Marktpreisentwicklung.

Unterstützung erhält das Ergebnis durch das auch im Geschäftsjahr 2016 erfreuliche Beteiligungsergebnis der APAG, die 2016 ein Ergebnis von 2,7 Mio. EUR erzielt und hiervon ca. 2,5 Mio. EUR an die ASEAG abgeführt hat. Für die mittelfristige Zukunft erwartet die APAG weiterhin ein Ergebnis von mehr als 2,2 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. Dabei werden positive Effekte aus neuen Vertragsabschlüssen helfen, dieses Ergebnis sicher zu erreichen. Aspekte wie das Aquis Plaza oder die

zeitlich verzögert eingeführte Umweltzone in Aachen hatten vorerst scheinbar keinen spürbaren negativen Effekt auf das Parkaufkommen in Aachen, galten jedoch als weiter zu beachten. Zwischenzeitlich haben sich erste negative Effekte durch das Aquis Plaza eingestellt, die jedoch bisher durch andere Mehreinnahmen kompensiert werden konnten. Welche Auswirkungen die jetzt wohl doch noch kommende Pkw-Maut hat, bleibt derzeit offen.

Der beschlossene mittelfristige Wirtschaftsplan für den Zeitraum von 2017 bis 2021 geht von einem negativen Ergebnis vor Verlustübernahme zwischen –27,3 Mio. EUR und –29,5 Mio. EUR aus. Grundsätzlich gilt auch mittelfristig weiterhin, dass Erlössteigerungen einen Großteil der Kostensteigerungen auffangen werden. Analog zur Aussage im Hinblick auf das Geschäftsjahr 2017 werden auch die Geschäftsjahre bis 2021 durch erhebliche Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen belastet. Die in der letzten Mittelfristplanung ab 2020 erwartete Entlastung aufgrund geringerer Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen wird aufgrund der Gesetzesänderung zur Bewertung der Pensionsrückstellungen nunmehr erst für Zeiträume ab 2023 erwartet, für die derzeit noch keine Detailplanungen vorliegen. Diesem Effekt steht jedoch der im Jahr 2016 zu verzeichnende Einmaleffekt gegenüber, der im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einer deutlichen Unterschreitung des Planwertes geführt hat.

Für die grundsätzliche Bewertung der Pensionsrückstellungen gilt jedoch auch zukünftig, dass ein gegenüber der Planung rasanteres Absinken des Zinssatzes derzeit als eher unwahrscheinlich angesehen wird, 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. Um die Abhängigkeit zumindest etwas zu reduzieren, hat die ASEAG 2016 für neue Pensionsverpflichtungen den Durchführungsweg der Altersvorsorge hin zur Unterstützungskasse Akreka GmbH, Aachen (Akreka), gewählt, wodurch andere

bilanzielle Möglichkeiten entstehen. An der Höhe der letztendlich zu leistenden Pensionszahlung ändert dies jedoch nichts.

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 2017 sollen acht Solobusse und fünf Gelenkbusse mit der Euro-6-Abgasnorm angeschafft werden. Darüber hinaus hat die Diskussion mit der Stadt Aachen rund um den Luftreinhalteplan dazu geführt, dass die ASEAG im abgelaufenen Geschäftsjahr 14 (+ 1 Option) Elektrobusse bestellt hat, die in den Jahren 2017 und 2018 ausgeliefert werden sollen. Hierbei handelt es sich bis auf eine Ausnahme – Doppelgelenkbus – ausschließlich um Gelenkbusse. Diese Busbeschaffung wird über das Kommunalinvestitionsförderungsgesetz gefördert, so dass für die ASEAG unter Berücksichtigung eines reduzierten Investitionsvolumens in Dieselbusse keine Mehrkosten entstehen. 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, die beide 2016 beendet wurden, war dabei ein weiterer wesentlicher Baustein. Darüber hinaus soll die Vermarktung des ÖPNV, insbesondere in der Region, intensiviert werden. Hier bildeten unter anderem Überlegungen zu einer weiteren Optimierung bedarfsorientierter Verkehre einen Schwerpunkt der geplanten Aktivitäten, die nach einer Pilotphase im Dezember 2016 zur Aufnahme des NetLiner-Betriebs in Monschau geführt haben – weitere mögliche Einsatzgebiete im Bedienungsgebiet der ASEAG sollen 2017 geprüft werden. Das Ziel, sich als Mobilitätsdienstleister mit Leistungen zu positionieren, die über die reine Busleistung hinausgehen, besteht dabei fort. Neben den bestehenden App-Anwendungen soll ab Mitte 2017 mit dem Mobility Broker ein weiteres Produkt zu dieser Positionierung

beitragen. Basis des Mobility Brokers ist die im Rahmen eines Förderprojekts entwickelte Buchungsplattform, die es der ASEAG ermöglichen wird, ihren Kunden unter anderem zusammen mit lokalen Partnern neben Busleistungen auch Car- und Bike-Sharing-Angebote zu unterbreiten; dies alles mit einem Zugangsmedium – der Chipkarte, die im Rahmen des Projektes Elektronisches Fahrgeld-Management angeschafft wird. Die Zielsetzung eines ökologisch hochwertigen ÖPNV mit möglichst geringen Zugangshemmnissen liegt weiterhin im Trend der Branche.

Wie in der Vergangenheit auch verfolgt die ASEAG insgesamt das Ziel, sich als kommunales Verkehrsunternehmen und zuverlässiger Dienstleister für Stadt und StädteRegion Aachen zu positionieren und diese Position zu einem umfassenden Mobilitätsdienstleister auszubauen.

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 erfolgte direkt in den ersten Tagen des Geschäftsjahrs 2016. Der formale Vergabeakt, der frühestens ein Jahr nach Vorabkennzeichnung erfolgen kann, wird im April 2017 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 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 für den Herbst 2017 erwarteten Ausschreibung für die Euregiobahn (geplante Betriebsaufnahme nun voraussichtlich 2021) zu beteiligen. Die ausschreibende Stelle, der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR), hatte erwartungsgemäß im Jahr 2015 einen Übergangsbetrieb für vier Jahre ausgeschrieben, woran sich die ASEAG und ihr Partner aufgrund geringer Erfolgsaussichten und kurzer Laufzeit nicht beteiligt haben.

Nachdem es in den Jahren 2013 und 2014, insbesondere aufgrund statistischer Effekte, eher zu stagnierenden Fahrgastzahlen gekommen ist, konnten 2016 sowohl bei den Beförderungserlösen als auch bei den Fahrgastzahlen ganzjährig betrachtet Steigerungen verzeichnet und der Trend aus 2015 fortgesetzt werden. Die Ergebnisse der Verkehrserhebung 2014, die im Dezember 2015 veröffentlicht wurden, haben inzwischen zu einer einvernehmlichen Einnahmenaufteilung geführt. Auch wenn die Einschnitte stark zu spüren waren, konnte gegenüber der im Jahr 2015 getroffenen bilanziellen Vorsorge im Rahmen der Verhandlungen ein deutlich besseres Ergebnis erzielt werden. Die mittelfristigen Auswirkungen sind in die aktuelle Planung eingeflossen. Ob und inwieweit weitere Verkehrserhebungen – frühestens 2019 – weitere Effekte haben, ist derzeit nicht qualifiziert zu beurteilen.

## IV. Chancen- und Risikobericht

Unternehmerisches Handeln ist stets mit Chancen und Risiken verbunden. Aufgabe des Risikomanagements ist es, Risiken frühzeitig zu identifizieren, zu analysieren, zu bewerten und zu dokumentieren. Darauf basierend werden Maßnahmen zur Steuerung, Begrenzung und Minimierung der Risiken ergriffen. In die Analysen flie-

ßen 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 Erlösriskien 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 2016 in allen Unternehmensbereichen regelmäßig systematische und vollständige Risikoerhebungen vorgenommen. Im Rahmen der halbjährlichen Aktualisierung beziehungsweise Überprüfung wurden alle wesentlichen Risiken identifiziert, analysiert, bewertet und dokumentiert, und zwar nach ihrer potenziellen Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit. Im Zusammenhang mit dem 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. Dabei ist die im ersten Quartal 2016 eingetretene Umstellung zur Ermittlung des Abzinsungssatzes vom Sieben-Jahres-Durchschnitt auf einen Zehn-Jahres-Durchschnitt in der Zinsprognose berücksichtigt. Obwohl diese Gesetzesän-

derung im Geschäftsjahr 2016 einmalig zu einer erheblichen Entlastung gegenüber der Planung geführt hat, kann es in den Folgejahren dennoch durch sich weiter verändernde Rahmenparameter (Zinssätze/-prognosen, Versicherungstabellen und Ähnliches) weiterhin zu erheblichen Belastungen des Ergebnisses durch Anpassungen der Pensionsrückstellungen kommen. Eine diesbezügliche bilanzielle Vorsorge ist handelsrechtlich nicht möglich, wurde jedoch nach aktuellem Kenntnisstand (Zinsprognosen) in der mittelfristigen Wirtschaftsplanung berücksichtigt. Im Hinblick auf den nach Art. 67 (1) Satz 1 EGHGB (BilMoG) über einen Zeitraum von maximal 15 Jahren zu bildenden Rückstellungsanteil, der sich aus der Neubewertung der Pensionsrückstellungen im Jahr 2010 ergeben hatte, wurde im Geschäftsjahr 2016 erstmals ein höherer Betrag als vom Gesetzgeber vorgeschrieben zu den Pensionsrückstellungen zugeführt. Auch die Mittelfristplanung sieht eine erhöhte Zuführung in den Jahren 2017 bis 2019 vor, so dass planerisch im Geschäftsjahr 2019 die Zuführung abgeschlossen sein sollte. Aufgrund der hohen Unsicherheiten im Bereich Altersvorsorge beinhalten die Planungen für die Geschäftsjahre 2020 und 2021 jedoch ebenfalls noch Zuführungen aus diesem Bereich, die nicht benötigt werden, wenn die Mittelfristplanung wie avisiert eintritt. Insoweit wurde hier planerisch Vorsorge zur Risikominimierung getroffen. Um insgesamt die Abhängigkeit von der Zinsentwicklung der Pensionsrückstellungen zu reduzieren, hat die ASEAG den Durchführungsweg für neu zu schaffende Altersvorsorge im Jahr 2016 geändert. Die Durchführung durch die Unterstützungskasse Akreka ermöglicht eine andere bilanzielle Darstellungsweise, ohne dass jedoch die letztendlich zu zahlende Altersvorsorge in der Höhe dadurch beeinflusst wird.

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 Ratsbe-

schluss, der eine Konkretisierung der Betrauung bis Ende 2017 vorsieht, wurde am 21. November 2007 gefasst. Dieser Sachverhalt bedeutet für die ASEAG einen gewissen Bestandsschutz bis zum Ende des Geschäftsjahres 2017. Um diesen Bestandsschutz auch für eine nächste Periode von zehn Jahren zu erhalten, hat die ASEAG 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 Vorabkennzeichnung im EU-Amtsblatt. Eigenwirtschaftliche Anträge zur Erbringung der Verkehrsleistungen sind bei der Bezirksregierung nicht gestellt worden. Im April 2017 soll nunmehr die Vergabe an die ASEAG in Form einer gesellschaftsrechtlichen Weisung der Stadt Aachen an den E.V.A.-Konzern erfolgen und in der Folge an die ASEAG nebst Veröffentlichung im EU-Amtsblatt. Hierdurch wird eine 30-tägige Frist in Kraft gesetzt, in der letztmalig gegen die Direktvergabe rechtlich vorgegangen werden könnte. Sofern keine Klage eingereicht wird, besteht hiernach Rechtssicherheit für die Direktvergabe an die ASEAG und somit Bestandsschutz bis Ende des Geschäftsjahres 2027.

Neben den rechtlichen Risiken aus der Verordnung VO 1370/2007 zur Direktvergabe ergab 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 kommt zwar zu dem Ergebnis, dass die ASEAG und die Subunternehmerverträge der ASEAG nicht vom TVgG-NRW betroffen sind – die bisherige Rechtsprechung führte bislang jedoch nicht zu einer abschließenden Rechtsmeinung. Mit Beschluss vom 19.10.2015 – 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 (RepT-VVO)“ vom

31. Oktober 2012 verworfen und für nichtig erklärt. Hier hat das Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes NRW zwischenzeitlich korrigiert und mit einer neuen RepTVVO vom 5. April 2016 nachgebessert. Nunmehr ist neben dem kommunalen Spartentarifvertrag TV-N NRW auch der Tarifvertrag des privaten Verbandes Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V. in Vergaben im straßengebundenen Personennahverkehr als zulässig anerkannt. Hierdurch reduziert sich das Risiko eines sprunghaften Kostenanstiegs im Bereich der Subunternehmer stark. Es bleibt jedoch das Risiko eines schleichenden, überproportionalen Kostenanstiegs in diesem Bereich, da der Tarifvertragspartner des Verbandes Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V. nunmehr die Gewerkschaft ver.di ist, die im Vergleich zum bisherigen Tarifvertragspartner „Christliche Gewerkschaft GÖD“ im Rahmen von Tarifverhandlungen sicher als durchsetzungsstärker einzustufen ist. Vor diesem Hintergrund ist die vom Verwaltungsgericht Düsseldorf im Jahr 2015 aufgeworfene Fragestellung, ob in der Regelung zum ÖPNV des TVgG-NRW ein Verstoß gegen die Tarifautonomie des Grundgesetzes vorliege und diese somit verfassungswidrig sei, für die wirtschaftliche Beurteilung des Risikos nicht mehr relevant.

Aufgrund der sehr positiven Entwicklung der Ergebnisse aus der Beteiligung an der Aachener Parkhaus GmbH (APAG) wird derzeit das Risiko einer erneuten Anpassung des Beteiligungswertes als eher gering angesehen. Deutlich rückläufige Ergebnisse in Jahren bis 2012 hatten im Jahresabschluss 2012 zu einer Korrektur des Beteiligungswertes geführt. Seitdem ist es der Geschäftsführung gelungen, die Ergebnisse nachhaltig zu steigern. Da Schwankungen in der Auslastung der Parkhäuser aufgrund der eher geringen variablen Kostenanteile sich direkt in der Ergebnissituation widerspiegeln, gilt es das Bewertungsrisiko der Beteiligung stets zu überwachen.

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 in 2014 ergeben hatten, dass es zur Einführung einer Umweltzone in Aachen kommen wird, haben sich im Jahr 2015 dahingehend konkretisiert, dass nunmehr im Februar 2016 in Aachen und im Juni 2016 in Eschweiler eine Umweltzone eingeführt wurde. 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. Allerdings hat die ASEAG in enger Abstimmung mit der Stadt Aachen Elektrobussen in ihre Fahrzeugbeschaffungsstrategie aufgenommen. Dabei werden die Mehrkosten für die in den Jahren 2017 und 2018 zur Auslieferung anstehenden Elektrobussen vom Gesellschafter übernommen. Wie mit gegebenenfalls ab 2019 aus umweltpolitischen Gründen auf der politischen Agenda stehenden weiteren Elektrobussen umzugehen ist, ist derzeit vollkommen offen. Die ASEAG erwartet, dass ein wirtschaftlicher Betrieb im Vergleich zu Euro-6-Dieseln nunmehr möglich sein wird, so dass Fördermittel oder weitere Mittel des Gesellschafters zur Verfügung stehen müssten, um einem solchen Wunsch nachkommen zu können.

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 wurde 2016 und wird 2017 mit einer überdurchschnittlichen Tarifanpassung des Mobil-Tickets entge-

gengesteuert, was bisher nicht zu einem Nachfragerückgang geführt hat. Auch wenn die Ausgleichszahlungen nicht per Gesetz festgelegt sind, sondern lediglich von Jahr zu Jahr bereitgestellt werden, darf 2017 sicher von einem Fortbestehen der Zuschüsse ausgegangen werden. Darüber hinaus wurde seitens der Ministerien der Zuschussbetrag in NRW von 30 Mio. EUR auf 40 Mio. EUR ab 2016 angehoben. Insgesamt führt diese Anhebung zwar zu Mehreinnahmen, die jedoch aufgrund der gleichzeitig rasant steigenden absoluten Ticketzahl kaum zu steigenden Einnahmen je Ticket führen. Darüber hinaus ist vor dem Hintergrund der in NRW anstehenden Landtagswahl derzeit unklar, ob die Mittel auch ab 2018 zur Verfügung stehen.

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 beziehungsweise die StädteRegion Aachen ist der Fortbestand der ASEAG in Verbindung mit der Satzung des Aa-

chener 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, zum Beispiel unter Berufung auf den satzungsgemäßen Ausgleich im AVV, einzuleiten. Vor diesem Hintergrund hat sich die E.V.A. im Jahr 2016 mit der Stadt Aachen auf ein Finanzierungskonzept für die nächsten Jahre verständigt.

Insgesamt wird gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan mit einem negativen Planergebnis für 2017 vor Verlustübernahme in Höhe von 27,3 Mio. EUR gerechnet, welches bei Eintritt, insbesondere aufgrund der temporär erhöhten Belastung aus der Neubildung von Pensionsrückstellungen, als sehr kritisch angesehen wird.

Aachen, den 11. April 2017

Der Vorstand

Michael Carmincke



# Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2016 beschäftigte die ASEAG 549 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um einen Mitarbeiter. 30 Eintritten standen 31 Austritte gegenüber.

Auch im Jahr 2016 wurden wieder umfangreiche Fahrerschulungen durchgeführt. In allen Bereichen fördert die ASEAG ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und bietet ihnen Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen an.

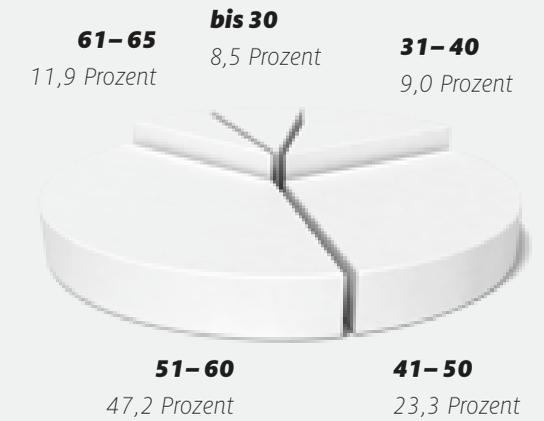
Das betriebliche Gesundheitsmanagement der ASEAG hat auch im Jahr 2016 einige Aktivitäten für die Gesundheit und Fitness der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter organisiert. Fester Bestandteil sind unter anderem auch jährlich stattfindende Gesundheitstage, bei denen ne-

ben diversen Gesundheitschecks auch Informationen rund um das Thema Fitness, gesunde Ernährung et cetera gegeben werden.

Im Jahr 2016 bot die ASEAG einen Ausbildungsplatz im Rahmen einer dreieinhalbjährigen Berufsausbildung zum Kraftfahrzeugmechatroniker, Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik, und drei Ausbildungsplätze zur Fachkraft im Fahrbetrieb an. Nach erfolgreich abgeschlossener Berufsausbildung wird den Auszubildenden in der Regel ein Arbeitsvertrag angeboten.

Auch in den kommenden Jahren wird dieses Ausbildungsplatzangebot aufrechterhalten bzw. ausgeweitet.

## Altersstruktur 2016



Stand 31.12.2016

## Mitarbeiter nach Bereichen 2016

### Gesamt



- 335** Fahrdienst
- 99** Verkehrsverwaltung
- 44** Werkstatt
- 17** Auszubildende
- 54** Sonstige

Stand 31.12.2016

### Auszubildende

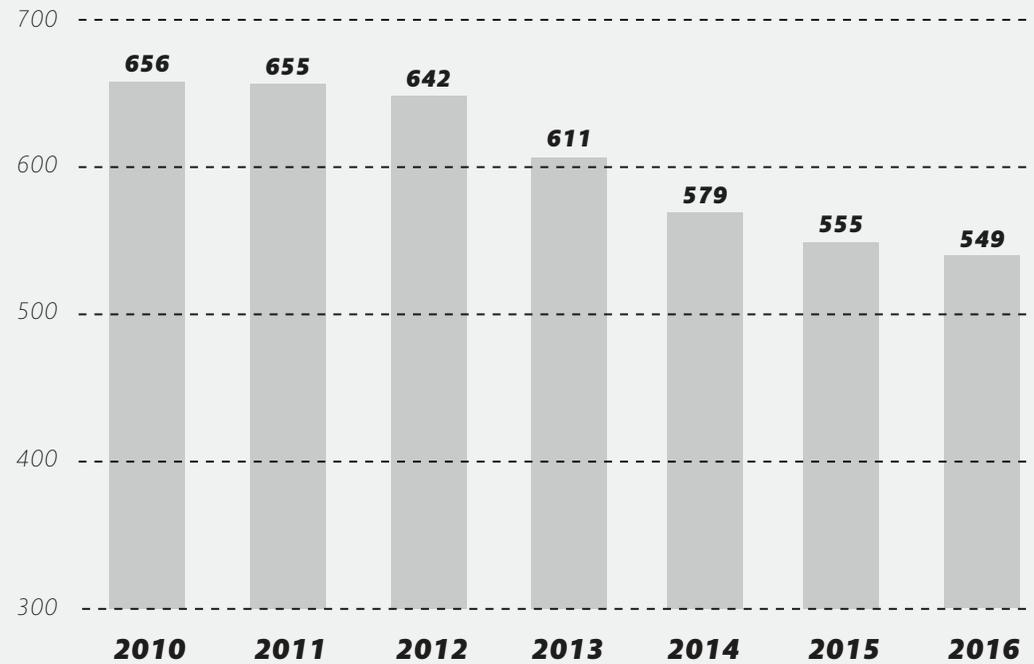
### Gesamt



- 6** Kfz-Mechatroniker  
Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik
- 11** Fachkraft im Fahrbetrieb

Stand 31.12.2016

## Mitarbeiter Gesamt



Stand 31.12.2016

## Mitarbeiter gesamt

	2016	2015	2014	2013	2012
<b>Mitarbeiter gesamt</b>	<b>549</b>	555	579	611	642
Vollzeitkräfte	<b>471</b>	486	517	550	574
Teilzeitkräfte	<b>61</b>	52	48	42	46
Auszubildende	<b>17</b>	17	14	19	22

Stand 31.12.2016



# Tochtergesellschaften

**APAG**

**Aachener Parkhaus GmbH**

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-AG: 100 %

Geschäftszweck: Bewirtschaftung von Parkflächen

2016: Umsatzerlöse 12.785.426 EUR / 28 Mitarbeiter

[www.apag.de](http://www.apag.de)

**Unterstützungskasse  
Akreka GmbH**

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-AG: 100 %

Geschäftszweck: Unterstützungskasse für die aktiven und  
ehemaligen Betriebsangehörigen der ASEAG sowie für ihre  
Hinterbliebenen in sozialen Belangen

**ESBUS**

**Eschweiler Bus- und  
Servicegesellschaft mbH**

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-AG: 100 %

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

2016: Umsatzerlöse 6.385.128,52 EUR / 149 Mitarbeiter

**aseag reisen**

**ASEAG Reisen GmbH**

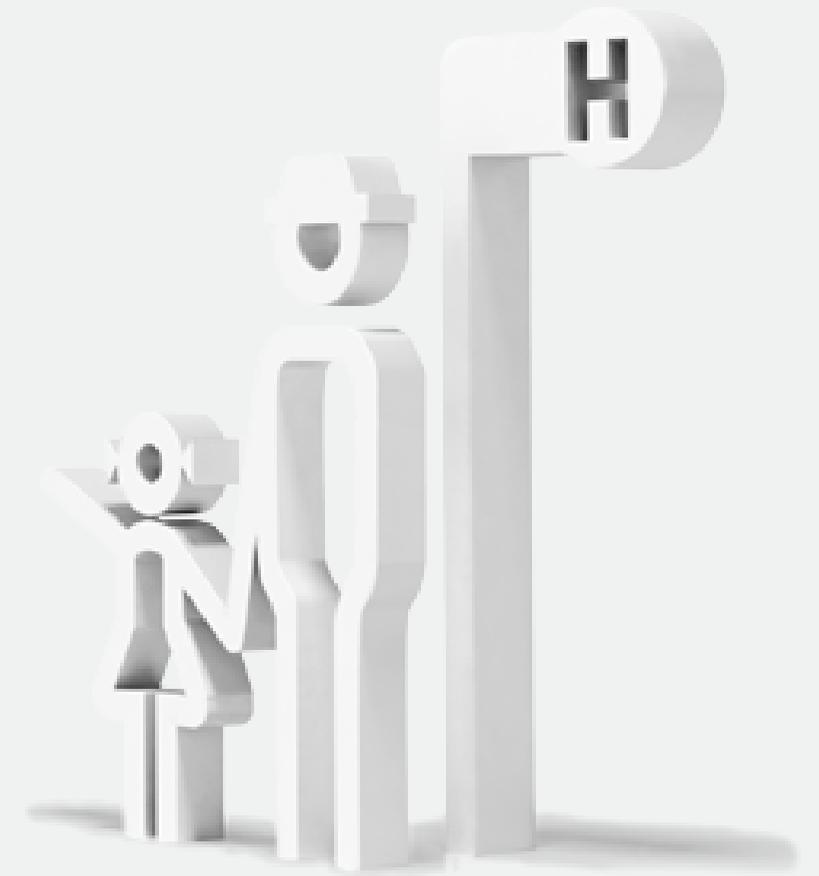
Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-AG: 100 %

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

2016: Umsatzerlöse 1.999.785,47 EUR / 2 Mitarbeiter

[www.aseag-reisen.de](http://www.aseag-reisen.de)

# ***Jahresabschluss***



# Bilanz

Zum 31. Dezember 2016

## Aktiva

	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
		€	T€
<b>A. Anlagevermögen</b>	(1)		
<i>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</i>			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte		148.786,00	281
2. Geleistete Anzahlungen		32.859,30	0
		181.645,30	281
<i>II. Sachanlagen</i>			
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		3.242.364,64	3.486
2. Fahrzeuge für Personenverkehr		12.444.095,00	12.926
3. Technische Anlagen und Maschinen		899.658,00	861
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		1.468.074,00	1.722
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		1.320.810,08	3.249
		19.375.001,72	22.243
<i>III. Finanzanlagen</i>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		35.580.423,81	35.579
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		9.069.999,98	4.867
3. Beteiligungen		37.816,68	38
4. Sonstige Ausleihungen		308.349,68	344
		44.996.590,15	40.828
		<b>64.553.237,17</b>	<b>63.352</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
<i>I. Vorräte</i>			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		424.091,35	438
<i>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</i>	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		3.125.201,45	1.629
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		55.157.720,60	52.355
3. Sonstige Vermögensgegenstände		550.263,15	544
		58.833.185,20	54.528
<i>III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</i>		886.345,06	843
		<b>60.143.621,61</b>	<b>55.809</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>881.058,36</b>	<b>10</b>
		<b>125.577.917,14</b>	<b>119.171</b>

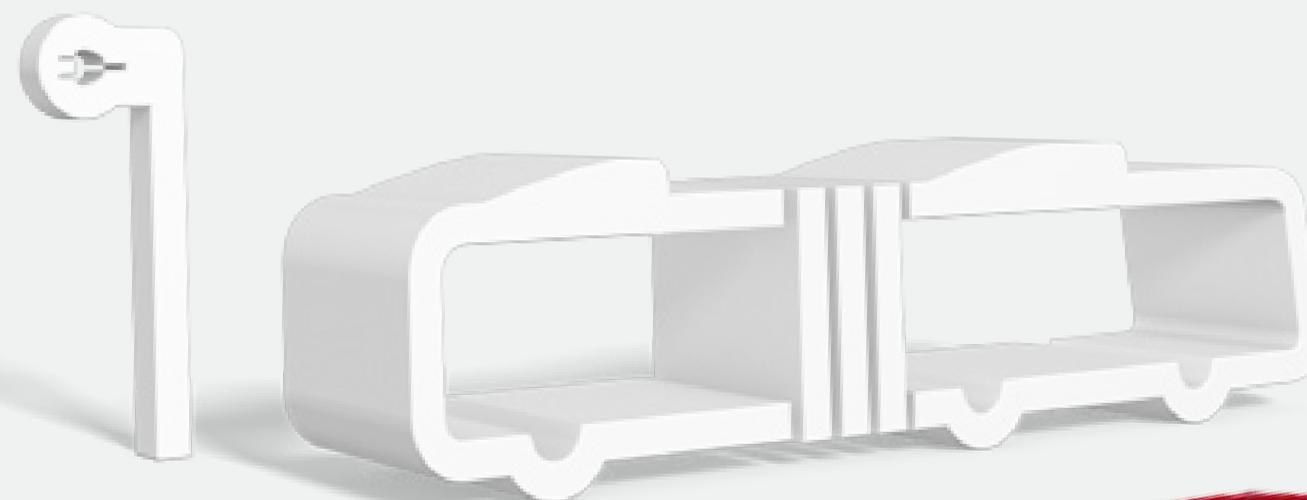
## Passiva

	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
		€	T€
<b>A. Eigenkapital</b>	(3)		
<i>I. Gezeichnetes Kapital</i>		6.021.120,00	6.021
<i>II. Kapitalrücklage</i>		3.311.281,49	3.311
		<b>9.332.401,49</b>	<b>9.332</b>
<b>B. Zuschüsse</b>		1.147.971,85	495
<b>C. Rückstellungen</b>	(4)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		92.327.548,00	88.750
2. Steuerrückstellungen		51.407,69	0
3. Sonstige Rückstellungen		3.806.264,16	3.561
		<b>96.185.219,85</b>	<b>92.311</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>	(5)		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		4.297.993,08	6.659
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		1.160.654,54	1.025
3. Sonstige Verbindlichkeiten		11.133.506,47	7.586
		<b>16.592.154,09</b>	<b>15.270</b>
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>2.320.169,86</b>	<b>1.763</b>
		<b>125.577.917,14</b>	<b>119.171</b>

## Gewinn-und-Verlust-Rechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

	Anhang	2016 €	2015 T€
1. Umsatzerlöse	(6)	67.385.713,35	54.579
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		11.577,56	39
3. Sonstige betriebliche Erträge	(7)	1.214.506,72	1.401
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		8.475.471,01	8.513
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		36.857.281,66	25.710
		45.332.752,67	34.223
5. Personalaufwand	(8)		
a) Löhne und Gehälter		22.944.292,48	23.243
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		5.878.711,13	12.820
		28.823.003,61	36.063
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		2.798.714,91	2.570
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(9)	11.606.462,92	8.873
<b>Betriebsergebnis</b>		<b>- 19.949.136,48</b>	<b>- 25.710</b>
8. Erträge aus Beteiligungen		6.359,10	6
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	(10)	2.531.199,86	2.090
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(11)	107.084,95	191
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(12)	8.791,21	10
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen		4.631,43	0
13. Aufwendungen aus Verlustübernahme	(13)	115.150,31	37
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(14)	3.754.508,95	4.013
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit / Ergebnis nach Steuern</b>		<b>- 21.169.992,05</b>	<b>- 27.463</b>
15. Sonstige Steuern	(15)	104.554,92	90
16. Erträge aus Verlustübernahme		21.274.546,97	27.553
<b>Jahresüberschuss / Bilanzgewinn</b>		<b>0,00</b>	<b>0</b>



## Anhang für das Geschäftsjahr 2016

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

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

Im Geschäftsjahr wurden erstmalig die Vorschriften des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (BilRUG) nach den Vorgaben der EU-Richtlinie 2013/34/EU umgesetzt. Demzufolge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung die Vorjahreszahlen der Umsatzerlöse um +3.866 TEUR, der sonstigen betrieblichen Erträge um -3.866 TEUR, der Materialaufwendungen um +1.015 TEUR, der sonstigen Aufwendungen um -250 TEUR und der außerordentlichen Aufwendungen um -765 TEUR angepasst. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um Ausweisänderung der Erträge und Aufwendungen aus dem Mietgeschäft, der Betriebsführungsleistungen gegenüber Tochtergesellschaften, Material- und Treibstoffverkauf.

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

der Konzernlagebericht der E.V.A. (HRB 956) werden im elektronischen Bundesanzeiger offengelegt.

### Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

Sachanlagen sind zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um Abschreibungen, bewertet. 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 im Sinne des § 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 an die wirtschaftliche Nutzungsdauer, zur besseren Darstellung der Vermögenslage, 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 durchschnittlicher Marktzins aus den vergangenen zehn Jahren von 4,00 % , 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 1.1.2010 ergab sich ein Unterschiedsbetrag in Höhe von 11.478 TEUR; dieser wurde im Berichtsjahr mit 2.900 TEUR den Rückstellungen zugeführt. Die verblei-

bende Unterdeckung zum 31. Dezember 2016 beträgt somit 3.987 TEUR. Der in den Rückstellungszuführungen enthaltene Zinsanteil wird unter der Position Zinsen und ähnliche Aufwendungen ausgewiesen.

Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB bei der Anwendung eines durchschnittlichen Marktzinses aus den vergangenen sieben Jahren (3,22 %) beträgt 10.899 TEUR.

Im Berichtsjahr wurde beschlossen, dass Neueinstellungen bei der ASEAG ab dem 1. Januar 2016 ihre Zusage für eine betriebliche Altersversorgung beziehungsweise die daraus resultierenden Leistungen zukünftig direkt von der Tochtergesellschaft Unterstützungseinrichtung Akreka (Akreka) erhalten. Dazu wurde ein entsprechender Leistungsplan mit der Akreka erstellt, der die Grundlage für die spätere Versorgung darstellt. Die Bewertung erfolgt bei der Akreka nach § 4 d EstG. Die darüber hinaus bestehende mittelbare Pensionsverpflichtung gemäß § 28 Abs. (2) EGHGB beträgt zum Bilanzstichtag 13.689 TEUR.

Für die Jubiläumsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens vorgenommen. Dabei wurden ein Zinssatz von 4,00 % 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.

2016

## Entwicklung des Anlagevermögens

### Anschaffungs-/Herstellungskosten

	1.1.2016	Zugang	Abgang	31.12.2016
€	€	€	€	
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>				
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte	1.980.129,02	6.446,45 U	0,00	<b>2.000.975,47</b>
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	32.859,30	0,00	<b>32.859,30</b>
	1.980.129,02	53.705,75	0,00	<b>2.033.834,77</b>
<b>II. Sachanlagen</b>				
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	12.219.166,18	20.300,76 U 4.831,99	0,00	<b>12.244.298,93</b>
2. Fahrzeuge für Personenverkehr	42.132.229,92	2.734.224,78 U -1.435.422,80 1)	1.363.995,53	<b>42.067.036,37</b>
3. Technische Anlagen und Maschinen	2.101.789,78	135.770,63 8.549,72 U	0,00	<b>2.237.560,41</b>
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.135.947,87	247.816,38 -2.769.521,71 U	61.268,48	<b>11.331.045,49</b>
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.248.319,51	842.012,28	0,00	<b>1.320.810,08</b>
	70.837.453,26	-211.437,97	1.425.264,01	<b>69.200.751,28</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	41.578.689,54	1.734,27		<b>41.580.423,81</b>
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	4.866.666,65	4.300.000,00	96.666,67	<b>9.069.999,98</b>
3. Beteiligungen	37.816,68	0,00	0,00	<b>37.816,68</b>
4. Sonstige Ausleihungen	343.877,15	8.733,06 A 12.608,98	56.869,51	<b>308.349,68</b>
	46.827.050,02	8.733,06 A 4.314.343,25	153.536,18	<b>50.996.590,15</b>
	119.644.632,30	8.733,06 A 4.156.611,03	1.578.800,19	<b>122.231.176,20</b>

U = Umbuchung

A = Aufzinsung

1) nach Abzug von 1.630.701,19 € Investitionszuschüssen

### Abschreibungen

	1.1.2016	Zugang	Abgang	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016
€	€	€	€	€	€	€
	1.698.459,02	153.730,45	0,00	<b>1.852.189,47</b>	281.670,00	<b>148.786,00</b>
	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>	0,00	<b>32.859,30</b>
	1.698.459,02	153.730,45	0,00	<b>1.852.189,47</b>	281.670,00	<b>181.645,30</b>
	8.732.682,54	269.251,75	0,00	<b>9.001.934,29</b>	3.486.483,64	<b>3.242.364,64</b>
	29.206.489,92	1.780.446,98	1.363.995,53	<b>29.622.941,37</b>	12.925.740,00	<b>12.444.095,00</b>
	1.240.734,78	97.167,63	0,00	<b>1.337.902,41</b>	861.055,00	<b>899.658,00</b>
	9.413.738,87	498.118,10	48.885,48	<b>9.862.971,49</b>	1.722.209,00	<b>1.468.074,00</b>
	0,00			<b>0,00</b>	3.248.319,51	<b>1.320.810,08</b>
	48.593.646,11	2.644.984,46	1.412.881,01	<b>49.825.749,56</b>	22.243.807,15	<b>19.375.001,72</b>
	6.000.000,00			<b>6.000.000,00</b>	35.578.689,54	<b>35.580.423,81</b>
	0,00			<b>0,00</b>	4.866.666,65	<b>9.069.999,98</b>
	0,00			<b>0,00</b>	37.816,68	<b>37.816,68</b>
	0,00	4.631,43	4.631,43	<b>0,00</b>	343.877,15	<b>308.349,68</b>
	6.000.000,00	4.631,43	4.631,43	<b>6.000.000,00</b>	40.827.050,02	<b>44.996.590,15</b>
	56.292.105,13	2.803.346,34	1.417.512,44	<b>57.677.939,03</b>	63.352.527,17	<b>64.553.237,17</b>

## Erläuterungen zur Bilanz

### (1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel dargestellt. Im Zuge einer Anpassung des Gesellschaftervertrages der Akreka wurde das gezeichnete Kapital der Gesellschaft im Berichtsjahr um 435,41 EUR auf volle 26.000 EUR geglättet. Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen betreffen Darlehen an die Aachener Parkhaus GmbH (APAG) mit 4.720 TEUR (Vorjahr: 4.800 TEUR), an E.V.A. mit 4.300 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR) und an ESBUS mit 50 TEUR (Vorjahr: 67 TEUR).

	Eigenkapital 31.12.2016 T€	Anteil am Kapital	Jahresergebnis 2016 T€
Aachener Parkhaus GmbH, Aachen	1.911	100 %	0 <sup>1</sup>
ASEAG Reisen GmbH, Aachen	223	100 %	0 <sup>2</sup>
ESBUS Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH, Eschweiler	26	100 %	0 <sup>2</sup>
Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen	438	100 %	0 <sup>3</sup>

1) nach Gewinnabführung 2) nach Verlustausgleich 3) 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 55.158 TEUR (Vorjahr: 52.034 TEUR) und resultieren mit 21.275 TEUR (Vorjahr: 27.553 TEUR) aus dem Verlustausgleichsanspruch und mit 34.116 TEUR (Vorjahr: 23.892 TEUR) aus dem Cash-Pooling. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind unter anderem Steuerforderungen in Höhe von 81 TEUR (Vorjahr: 88 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.

### (4) Rückstellungen

Die Steuerrückstellungen resultieren aus Lohn- und Umsatzsteuerrisiken aufgrund einer lohnsteuerlichen Betriebsprüfung. In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Risiken aus Personalverpflichtungen (1,9 Mio. EUR, Vorjahr: 1,9 Mio. EUR), Versicherungsumlagen (0,9 Mio. EUR, Vorjahr: 0,6 Mio. EUR) und unterlassenen Instandhaltungen (0,5 Mio. EUR, Vorjahr: 0,1 Mio. EUR) enthalten.

### (5) Verbindlichkeiten

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

Restlaufzeiten	bis 1 Jahr T€	größer 1 Jahr T€	davon größer 5 Jahre T€	Summe 31.12.2016 T€	Summe 31.12.2015 T€
<b>D. Verbindlichkeiten</b>					
1. aus Lieferungen und Leistungen	4.298	0	0	<b>4.298</b>	6.659
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	1.161	0	0	<b>1.161</b>	1.025
3. Sonstige Verbindlichkeiten	11.012	121	0	<b>11.134</b>	7.586
– davon aus Steuern	266	0	0	<b>266</b>	260
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	97	121	0	<b>218</b>	179
	16.471	121	0	<b>16.593</b>	15.270

Die Vorjahresverbindlichkeiten gliedern sich wie folgt:

Restlaufzeiten	unter 1 Jahr T€	1 – 5 Jahre T€	über 5 Jahre T€	Summe 31.12.2015 T€
<b>D. Verbindlichkeiten</b>				
1. aus Lieferungen und Leistungen	6.659	0	0	<b>6.659</b>
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	1.025	0	0	<b>1.025</b>
3. Sonstige Verbindlichkeiten	7.439	116	31	<b>7.586</b>
– davon aus Steuern	260	0	0	<b>260</b>
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	32	116	31	<b>179</b>
	15.123	116	31	<b>15.270</b>

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Am Bilanzstichtag bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen im Wesentlichen aus Verträgen über Fahrzeuganmietungen. Die Verpflichtungen für Fahrzeuganmietungen bestehen in Höhe von 26,6 Mio. EUR p. a., davon 1,3 Mio. EUR gegenüber verbundenen Unternehmen. Die entsprechenden Verträge laufen in der Regel ein bis fünf Jahre. Die ASEAG ist zur Leistung von Zuwendungen an ihre Unterstützungseinrichtung „Akreka“

zur Vermeidung einer Unterdotierung der Deckungsrücklage verpflichtet. Für das Jahr 2016 betrug diese Zuwendung 0,11 Mio. EUR, so dass keine Unterdeckung besteht.



## Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

### (6) Umsatzerlöse

Aufgrund der Übernahme der Linienkonzessionen der ehemaligen AVV-Partner RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH (RVE) und Taeter Aachen Transdev Rheinland GmbH (Taeter) erhöhen sich die Verkehrseinnahmen gegenüber dem Vorjahr erheblich. Darüber hinaus entfallen die bis dahin an beide Gesellschaften geleisteten Ausgleichsabgaben für deren Einnahmeansprüche aufgrund der AVV-Verkehrsverträge.

	2016 T€	2015 T€	+/- T€	
Verkehrseinnahmen	52.559	45.380	7.179	15,8 %
AVV-Ausgleichsabgaben	0	-1.651	1.651	100,0 %
	52.559	43.729	8.830	20,2 %
Zuschüsse	8.041	6.319	1.722	27,3 %
Aperiodische Erlöse	1.670	-390	2.060	-528,2 %
Sonstige Erlöse	5.116	4.921	195	4,0 %
	67.386	54.579	12.807	23,5 %

### (7) Sonstige betriebliche Erträge

Unter dieser Position werden unter anderem Erträge aus Anlagenabgängen in Höhe von 168.931 EUR (Vorjahr: 0 EUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 66.266 EUR (Vorjahr: 485.377 EUR), sonstige periodenfremde Erträge in Höhe von 23.876 EUR (Vorjahr: 59.143 EUR) sowie Zuschüsse in Höhe von 322.230 EUR (Vorjahr: 132.406 EUR) ausgewiesen.

### (8) Personalaufwand

Im Berichtsjahr sind Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 1.240.310 EUR (Vorjahr: 8.186.356 EUR) angefallen.

Im Jahresmittel waren folgende Mitarbeiter beschäftigt:

	2016	2015	+/-
Mitarbeiter (Vollzeit)	473	494	-21
Mitarbeiter (Teilzeit)	58	51	7
Mitarbeiter (gesamt)	531	545	-14
Auszubildende	16	14	2
Aushilfen	5	6	-1

### (9) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Hierin sind mit 2.831.532 EUR (Vorjahr: 2.803.129 EUR) Verwaltungskosten der E.V.A. und mit 817.819 EUR (Vorjahr: 771.998 EUR) Leistungen der übrigen verbundenen Unternehmen enthalten. Die aperiodische Zuführung aus dem Bewertungsunterschied der Pensionsrückstellungen gemäß BilMoG betrug 2.900.000 EUR (Vorjahr: 765.233 EUR).

### (10) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Diese betreffen mit 2.502.405 EUR (Vorjahr: 2.089.844 EUR) die APAG und mit 28.794 EUR (Vorjahr: Verlustübernahme -4.151 EUR) die ESBUS GmbH.

### (11) Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Davon betreffen 87.135 EUR (Vorjahr: 170.049 EUR) Erträge von verbundenen Unternehmen.

### (12) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Hierin sind Zinserträge von verbundenen Unternehmen in Höhe von 3.146 EUR (Vorjahr: 3.263 EUR) enthalten.

### (13) Aufwendungen aus Verlustübernahme

Diese betreffen mit 115.150 EUR (Vorjahr: 32.319 EUR) ausschließlich die ASEAG Reisen GmbH.

### (14) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsaufwendungen enthalten Aufzinsungen aus Personalverpflichtungen in Höhe von 3.740.834 EUR (Vorjahr: 4.012.660 EUR).

### (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 in Höhe von 264,1 TEUR, die sich wie unten angegeben zusammensetzt:

Ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten im Berichtsjahr 326,3 TEUR, davon aus Pensionszahlungen 308,1 TEUR und sonstige Nebenleistungen in Höhe von 18,2 TEUR. Für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.318,1 TEUR.

Name	Festvergütung in €	Variabler Bezug in €	Sachbezüge und sonstige Nebenleistungen *) in €	Insgesamt in €
Michael Carmincke	220.000,08	30.000,00	14.095,83	264.095,91

\*) 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.

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

<b>Mitglieder des Aufsichtsrates</b>	<i>Gesamtbezüge in €</i>
Heiner Höfken, Vorsitzender	4.900,00
Peter Timmermanns, 1. stellvertretender Vorsitzender	3.700,00
Leo Buse, 2. stellvertretender Vorsitzender	3.900,00
Gaby Breuer	2.700,00
Helmut Etschenberg	2.700,00
Wilfried Fischer (ab 2.12.2016)	304,92
Roger Gülpen (bis 16.6.2016)	1.347,54
Karl-Heinz Goldin (bis 16.6.2016)	1.347,54
Hans-Albert Heinrich	2.900,00
Elisabeth Paul	2.900,00
Marcel Philipp (bis 7.9.2016)	2.495,08
Michael Rau (bis 1.12.2016)	2.595,08
Stefan Roebrocks (ab 17.6.2016)	1.552,46
Alfred Sonders	2.900,00
Sascha Vogel (ab 17.6.2016)	1.552,46
Werner Wingefeld (ab 8.9.2016)	404,92

**38.200,00**

#### **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 einen Zeitraum von vier Jahren gleichen sich die Wertänderungen voraussichtlich vollständig aus, da Grund- und Sicherungsgeschäft die gleichen Nominalbeträge und Fristigkeiten haben und demselben Risiko ausgesetzt sind. Zur Abbildung der gebildeten Bewertungseinheiten wird die Einfrierungsmethode gewählt. Der beizulegende Zeitwert der Swap-Geschäfte beträgt zum Bilanzstichtag –1.172 TEUR nach bankeneigenen, proprietären Bewer-

tungsmodellen der Bayerischen Hypo- und Vereinsbank AG, München, und der HSBC Bank plc, London/GB. Aufgrund der gebildeten Bewertungseinheiten der Swaps mit den antizipierten Dieselbezügen, die auf Basis der geplanten Nutzwagen-Kilometer ermittelt wurden, 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.

## **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.

## **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  
 Wilfried Fischer, selbstständiger IT-Berater (ab 2.12.2016)  
 Karl-Heinz Goldin, freigestelltes Betriebsratsmitglied ASEAG (bis 16.6.2016)  
 Roger Gülpen, Angestellter Werkstatt ASEAG (bis 16.6.2016)  
 Hans-Albert Heinrich, Busfahrer ASEAG  
 Elisabeth Paul, Designerin  
 Marcel Philipp, Oberbürgermeister Stadt Aachen (bis 7.9.2016)  
 Michael Rau, selbstständiger Architekt (bis 1.12.2016)  
 Alfred Sonders, Bürgermeister Stadt Alsdorf  
 Sascha Vogel, Busfahrer ASEAG (ab 17.6.2016)  
 Werner Wingefeld, Dezernent Stadt Aachen (ab 8.9.2016)

#### **Vorstand**

Michael Carmincke, Vorstand der ASEAG

## **Jahresergebnis**

Der Jahresverlust 2016 in Höhe von 21.274.546,97 EUR wurde aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der E.V.A. übernommen. Das Geschäftsjahr schließt daher ausgeglichen.

Aachen, den 11. April 2017

Der Vorstand  
 Michael Carmincke

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlust-Rechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2016 bis 31. Dezember 2016 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass un-

sere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Duisburg, den 11. April 2017

PKF FASSELT SCHLAGE  
Partnerschaft mbB  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Jahn  
Wirtschaftsprüfer

gez. Pentschev  
Wirtschaftsprüfer

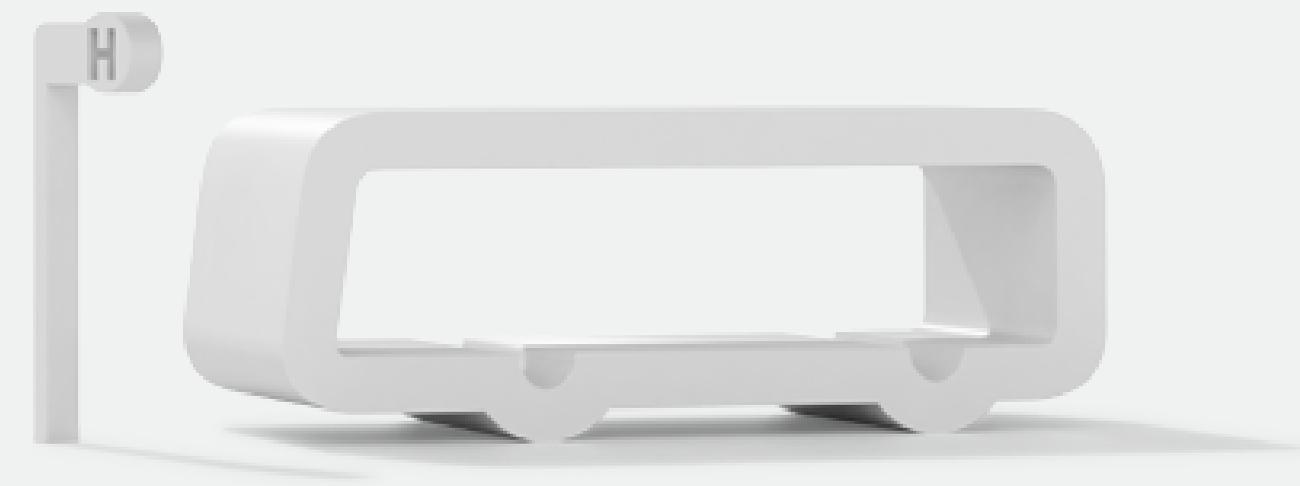
## Bericht des Aufsichtsrates

Wir haben während des Berichtsjahres die Geschäftsführung der Gesellschaft aufgrund schriftlicher und mündlicher Berichterstattung des Vorstandes überwacht. Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2016 ist unter Einbeziehung der Buchführung sowie des Lageberichtes von der PKF FASSELT SCHLAGE Partnerschaft mbB Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, geprüft worden. Der Bestätigungsvermerk wurde uneingeschränkt erteilt. Dem Ergebnis der Abschlussprüfung und dem Bericht des Vorstandes stimmen wir zu. Den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2016 haben wir gebilligt. Er ist damit festgestellt.

Aachen, den 27. April 2017

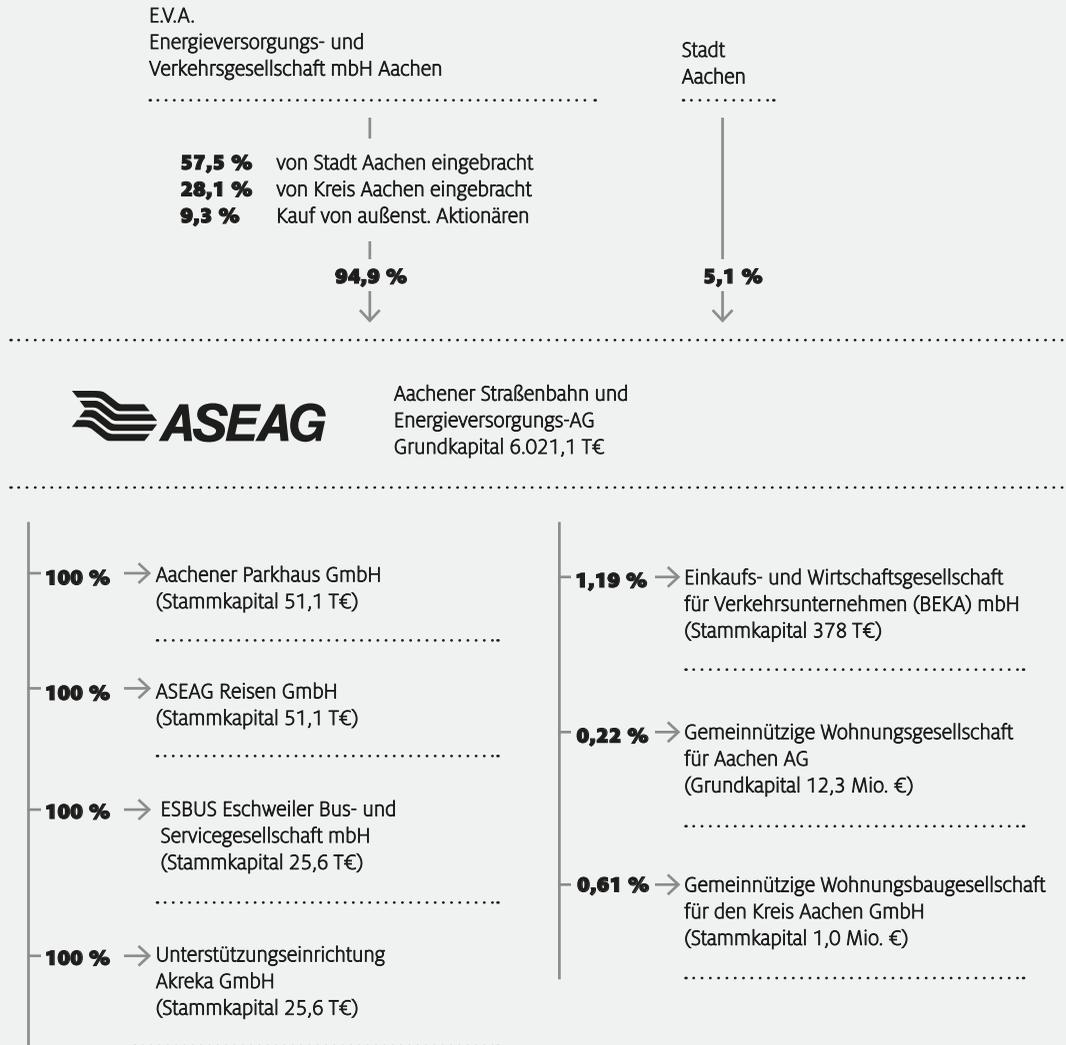
Der Aufsichtsrat

Heiner Höfken  
Vorsitzender





## Unternehmensstruktur und Beteiligungen



Stand 31.12.2016

### Finanzkalender 2017

27. April 2017	Aufsichtsratssitzung zur Feststellung des Jahresabschlusses
27. April 2017	Ordentliche Hauptversammlung

esog. de