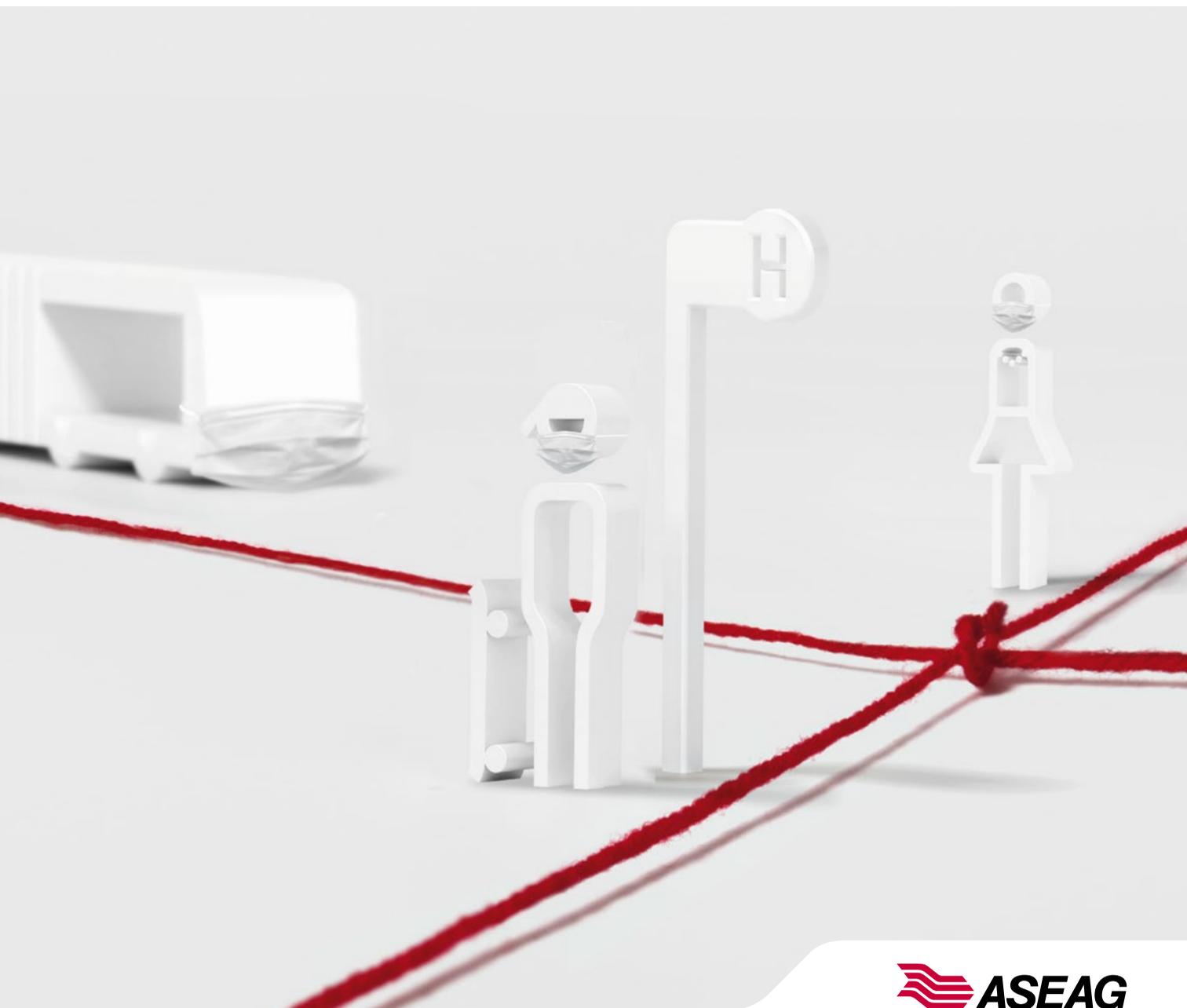


# ***Geschäftsbericht*** **2020**







*Geschäftsbericht 2020*



# Inhalt

<b>Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020</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>	10
<i>Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren</i>	11
<i>Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289 a HGB zum Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst</i>	14
<i>Ertragslage</i>	14
<i>Finanzlage</i>	17
<i>Vermögenslage</i>	18
<b>III. Prognosebericht</b>	<b>19</b>
<b>IV. Chancen- und Risikobericht</b>	<b>22</b>
<b>Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern</b>	<b>26</b>
<b>Tochtergesellschaften</b>	<b>28</b>
<b>Jahresabschluss</b>	<b>30</b>
<i>Bilanz</i>	32
<i>Gewinn-und-Verlust-Rechnung</i>	34
<i>Anhang für das Geschäftsjahr 2020</i>	36
<i>Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze</i>	36
<i>Entwicklung des Anlagevermögens</i>	38
<i>Erläuterungen zur Bilanz</i>	40
<i>Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung</i>	42
<i>Nachtragsbericht</i>	45
<i>Organe der Gesellschaft</i>	45
<i>Jahresergebnis</i>	45
<b>Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers</b>	<b>46</b>
<b>Bericht des Aufsichtsrates</b>	<b>50</b>
<b>Unternehmensstruktur und Beteiligungen</b>	<b>51</b>
<b>Finanzkalender 2021</b>	<b>51</b>

# ***Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020***



# I. Grundlagen des Unternehmens

## Geschäftsmodell des Unternehmens

Im Laufe der langjährigen Geschichte der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft, Aachen, (ASEAG) haben sich die Schwerpunkte innerhalb des satzungsgemäßen Geschäftsmodells verschoben, sodass derzeit

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

im unmittelbaren Fokus der Geschäftstätigkeit liegen. Dabei werden sämtliche Aktivitäten im Hinblick auf den Bau und die Bewirtschaftung von Parkhäusern und Parkplätzen durch die 100%ige Tochtergesellschaft Aachener Parkhaus GmbH, Aachen, (APAG) wahrgenommen, sodass bezüglich dieser Aktivitäten auf den Geschäftsbericht der APAG verwiesen wird. Alternative Mobilitätskonzepte werden im Hause der ASEAG entwickelt. Dabei wird softwareseitig auf eine IT-Lösung der Better Mobility GmbH zurückgegriffen. Die Gesellschaft wurde 2019 gemeinsam mit der regio iT gegründet und soll die gemeinschaftlich entwickelte Mobilitätsplattform „Mobility Broker“ technologisch fortentwickeln und überregional als IT-Lösung vermarkten.

Aufgrund des aktuellen Marktumfelds und der rechtlichen Rahmenbedingungen fokussiert sich die ASEAG auf ihre langjährige Kernkompetenz. Dies ist der Verkehr mit Bussen in der Stadt und in der StädteRegion Aachen. Durch die intensivierte Diskussion zum The-

ma Verkehrswende werden erweiterte und neue Anforderungen gestellt, die neben den reinen Busleistungen auch Produktangebote und Konzepte für „die erste und die letzte Meile“ als Zubringer zum ÖPNV-Angebot vorsehen. In diesem Kontext gilt es, Mobilitätsdienstleistungen wie On-Demand-Verkehre, Car- und BikeSharing oder E-Roller und Taxi intelligent mit dem klassischen Busangebot zu verknüpfen. Auch Dienstleistungen des ruhenden Verkehrs sind dabei über die APAG einzubinden (z. B. P+R-Ticket), sodass der Kunde ein durchgängiges Mobilitätsenerlebnis erfährt, und zwar unabhängig vom Verkehrsmittel, für das er sich bei seiner jeweiligen Fahrt entschieden hat. Technologisch bildet die stetig zu erweiternde movA-App der ASEAG schon heute die Basis hierfür. Dabei sind ein entsprechender Kompetenzaufbau bei der ASEAG und die Zusammenarbeit mit weiteren Partnern zwingend notwendig. Darüber hinaus bringt sich die ASEAG in die Planungen rund um die „RegioTram“ ein, die die ASEAG im Falle einer Realisierung betreiben möchte.

Mit der förmlichen Betrauung der ASEAG, die durch ihre Aufgabenträger Stadt und StädteRegion Aachen im April 2017 erfolgte, ist die Basis geschaffen worden, um den Anforderungen der EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO 1370/2007) und des ÖPNV-Gesetzes NRW bis zum Jahr 2027 zu entsprechen. Darüber hinaus bleibt ein Ziel der ASEAG, sich den ökonomischen und ökologischen Erwartungen unserer Gesellschaft zu stellen und damit den spezifischen Anforderungen der Bürger und Bürgerinnen der StädteRegion Aachen an einen nutzerorientierten ÖPNV gerecht zu werden. Dabei hat die ASEAG durch erhebliche Neuinvestitionen in die Busflotte bzw. durch SCRT-Filter-Nachrüstungen inzwischen einen Fuhrpark, der vollständig die Vorgaben der Euro-VI-Abgasnorm erfüllt.

## **Forschung und Entwicklung**

Um technisch auf dem aktuellen Stand zu bleiben und bei Diskussionen mit Verkehrsexperten, mit Politik und mit Bürgern und Bürgerinnen 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.

### **Interreg-Projekt I-AT Interregional Automated Transport**

Seit dem 1. Januar 2017 ist die ASEAG Projektpartner im Interreg-Projekt I-AT Interregional Automated Transport. Die ASEAG leitet in diesem Projekt das Arbeitspaket 4 „Living Lab Border-Shuttle Aachen – Vaals“. In dem Projekt ist eine grenzüberschreitende Teststrecke zwischen dem Aachener Universitätsklinikum und Vaals für einen automatisierten ÖPNV-Shuttle geplant. Voraussetzung hierfür sind die Fahrzeugzulassung des automatisierten Fahrzeugs und die dazugehörige Streckengenehmigung. Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen CM Mission, der von einem niederländischen Unternehmen zu einem automatisierten Fahrzeug umgebaut wird. Verantwortlich für die Fahrzeugentwicklung ist das Arbeitspaket „Fahrzeugentwicklung“, in dem überwiegend niederländische Projektpartner vertreten sind. Die ASEAG ist nicht an der Fahrzeugentwicklung beteiligt. Aus diversen technischen und sicherheitstechnischen Gründen war ein Betrieb des Fahrzeugs im automatisierten Betrieb im öffentlichen Straßenraum nicht möglich. So sahen beispielsweise die rechtlichen Rahmenbedingungen vor, dass das Fahrzeug beidseitig so große Sicherheitsabstände zum Straßenrand einzuhalten hätte, dass es zu Kollisionen mit dem Gegenverkehr geführt hätte. Im März 2020 wurden daher im Testcenter Aldenhoven Demonstration Days durchgeführt, zu denen mobilitätspolitische Sprecher, Vertreter des Verkehrsministeri-

ums NRW, kommunale Vertreter der Stadt Aachen, der Gemeinde Vaals, Mitarbeiter der ASEAG sowie wissenschaftliche Vertreter von Hochschulen geladen waren.

Das I-AT-Projekt wurde zum 31. Dezember 2020 abgeschlossen. Die Ergebnisse werden auf der projekteigenen Website <https://www.i-at.eu/iatdeutsch> dargestellt.

### **Erlebniswelt Mobilität Aachen**

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

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

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

Aktuelle Informationen gibt es unter [www.erlebniswelt.ac](http://www.erlebniswelt.ac). Corona-bedingt fanden 2020 keine Aktionen der Erlebniswelt Mobilität Aachen statt.

### **Urban Air Mobility Initiative**

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

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

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

### **SHOW – SHared automation Operating models for Worldwide adoption**

SHOW zielt darauf ab, den Einsatz einer gemeinsamen, vernetzten und elektrifizierten Automatisierung im städtischen Verkehr zu unterstützen, um eine nachhaltige urbane Mobilität zu fördern. Während des Projekts werden in 20 Städten in ganz Europa Demonstrationen in der Praxis durchgeführt, bei denen Flotten automatisierter Fahrzeuge in den öffentlichen Verkehr, den nachfragerresponsiven Verkehr (DRT), in Mobility as a Service (MaaS) und Logistics as a Service (LaaS) eingebunden werden.

SHOW ist eine große und ganzheitliche Initiative zur Pilotierung automatisierter Fahrzeuge in städtischen Umgebungen. Sie vereint eine enge Partnerschaft, an der 69 Partner aus 13 EU-Ländern beteiligt sind, und fördert die internationale Zusammenarbeit durch die Kooperation mit Organisationen aus den USA, Südkorea, Australien, China und anderen Ländern.

Die ASEAG ist gemeinsam mit der Stadt Aachen an der deutschen Testsite in Aachen beteiligt. Hier wird es darum gehen, in einer Testphase einen automatisierten Shuttle auf dem Campus Boulevard zu testen und für diese Testphase den Shuttle ins Liniennetz zu integrieren. Für den Hauptteil der Entwicklungsarbeit für das Aachener Teilprojekt sind die FEV und e.Go zuständig.

### **Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)**

Die Umsetzung der Digitalisierungsprojekte im EFM (AVV Baustufe 2) hat sich aufgrund der Corona-Pandemie verzögert. Durch die Lockdown-Phasen und die damit verbundenen Reiseverbote bei einigen Systemherstellern sowie wegen erschwelter Bedingungen für Tests und Integration konnten weitere Verschiebungen nicht verhindert werden. Die ASEAG befindet sich für alle Projekte zum EFM (Fahrzeug, Vorverkauf, Ticketautomaten) in der Umsetzung. Ticketautomaten und Vorverkaufssysteme wurden bereits vollständig geliefert und werden nach Abschluss der Pilottests in die Inbetriebnahme gehen.

Hierbei setzt die ASEAG als erstes Unternehmen in NRW Produktmodule nach dem deutschen eTicket-Standard produktiv ein. Darüber hinaus wurde das länderübergreifende Projekt easy Connect gestartet, in dem die ASEAG die Rolle des Kundenvertragspartners übernehmen wird.

Da sich die weiteren Verbundunternehmen im AVV immer noch im Vergabeprozess befinden, ist eine flächendeckende Inbetriebnahme der geplanten Erweiterungen erst möglich, wenn alle Unternehmen den gleichen Projektstatus wie die ASEAG erreicht haben.

### **Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme**

Im Projekt Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme wird die ASEAG ihre knapp 30 Jahre alte Funktechnik grundlegend erneuern und die Bordrechner entsprechend aufrüsten. Durch die Bordrechner besteht ein enger Zusammenhang zum Projekt Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM). Darüber hinaus wird durch die neuen Techniken der gesamte Datenaustausch zwischen Fahrzeug und Leitstelle optimiert, was vielfältige Möglichkeiten zu Gunsten des Kunden bietet (z. B. optimierte Ampelbeeinflussung zur Busbeschleunigung).

Die im Rahmen des Projektes Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme beantragten neuen digitalen Funk-

frequenzen wurden nach eingehender Prüfung durch die Bundesnetzagentur genehmigt. Derzeit befindet sich das EU-Vergabeverfahren für die neue digitale Funknetzinfrastruktur in der Phase der Bietergespräche. Die Auftragsvergabe an den Lieferanten erfolgte Anfang März 2021.

Die für den Einbau der Digitalfunktechnik notwendigen Vorarbeiten an den 13 Standorten im Bediengebiet der ASEAG sind angelaufen. In diesem Rahmen werden die vorhandenen und neu hinzugekommenen Standorte mit der notwendigen Infrastruktur ausgerüstet.

Die für den Einsatz der neuen digitalen Funktechnik erforderlichen Bordrechner werden von der Fa. IVU geliefert. Nach Beauftragung im September 2020 erfolgt derzeit die Pflichtenheftphase.

Neben den beiden Teilprojekten für Funknetz- und Fahrzeugtechnik wurde das dritte Teilprojekt, welches sich mit der LTE-Ertüchtigung der DFI-Anzeiger beschäftigt, bereits im letzten Jahr erfolgreich abgeschlossen.

## **II. Wirtschaftsbericht**

### **Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen**

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) hat in seiner Pressemitteilung zur wirtschaftlichen Lage in Deutschland am 14. Januar 2021 bekannt gegeben, dass die deutsche Wirtschaft im Jahr 2020 aufgrund der Corona-Pandemie eine schwere Rezession, vergleichbar mit der Wirtschafts- und Finanzkrise in den Jahren 2008 und 2009, durchlebt hat. Im Jahr 2020 ist das Bruttoinlandsprodukt um 5,0 % zurückgegangen, nachdem es zuvor zehn Jahre lang Jahr für Jahr zugenommen hatte.

Der Arbeitsmarkt entwickelte sich trotz des Teil-Lockdowns stabil. Die Erwerbstätigkeit ging im November nur leicht zurück und die um saisonale Einflüsse bereinigte Arbeitslosigkeit sank im Dezember erneut merklich. Die Anzeigen für Kurzarbeit im November und Dezember deuten indes auf einen Anstieg für Menschen in Kurzarbeit hin.

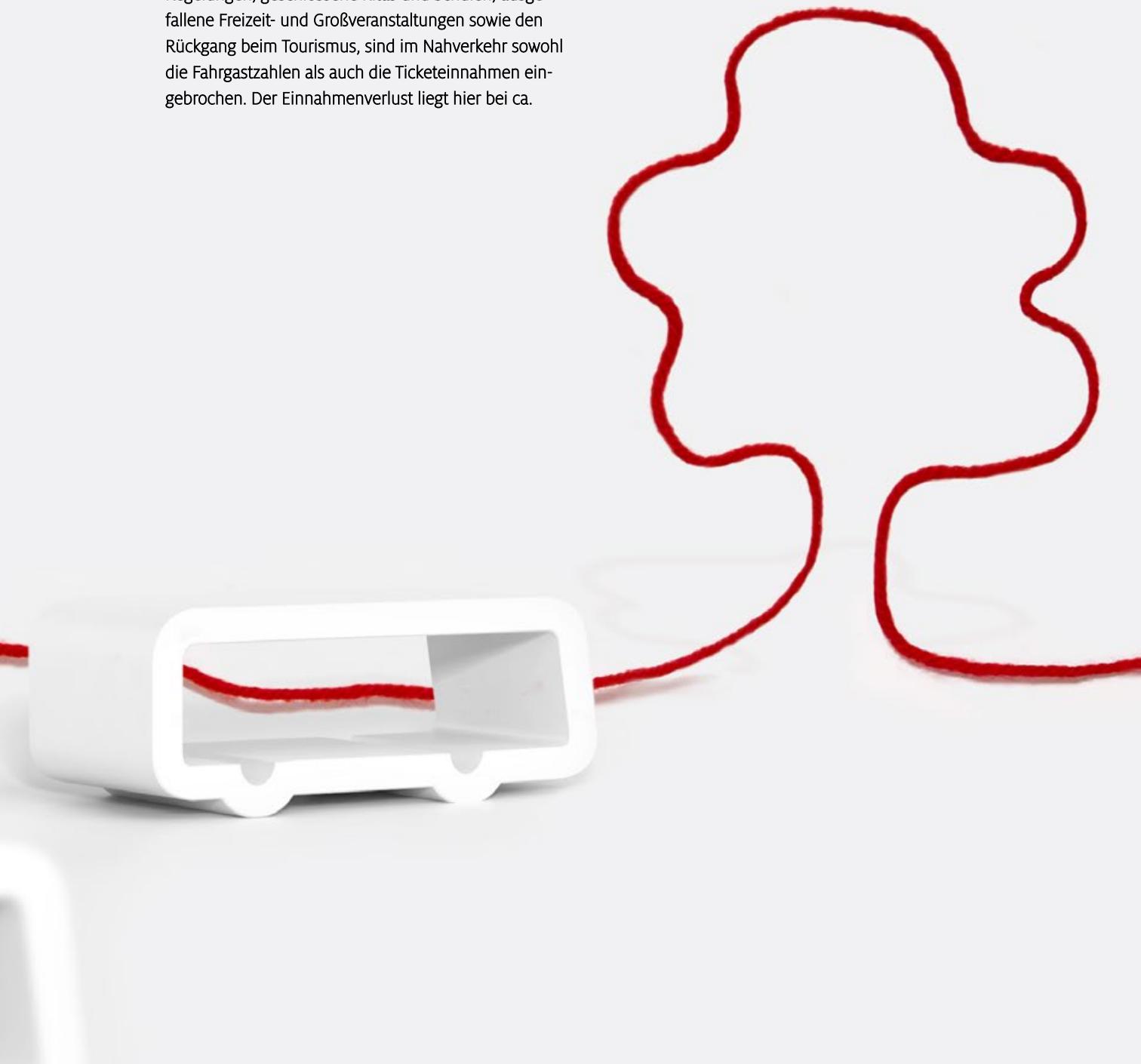
Quelle: [bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/Wirtschaftliche-Lage/2020](https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/Wirtschaftliche-Lage/2020)



Der VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) vermeldet in seiner Presseinformation vom 4. Februar 2021 Fahrgastrückgänge bis zu 80 %. Die mit der Corona-Pandemie einhergehenden Beschränkungen haben die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Corona-Jahr 2020 hart getroffen. Durch den Rückgang der Mobilität während der Lockdowns, verstärkt durch umfangreiche Kurzarbeit- und Homeoffice-Regelungen, geschlossene Kitas und Schulen, ausgefallene Freizeit- und Großveranstaltungen sowie den Rückgang beim Tourismus, sind im Nahverkehr sowohl die Fahrgastzahlen als auch die Ticketeinnahmen eingebrochen. Der Einnahmenverlust liegt hier bei ca.

3,5 Mrd. EUR. Ingo Wortmann, der Präsident des Branchenverbands VDV, berichtet, dass der von Bund und Ländern beschlossene Rettungsschirm die Branche vor dauerhaften wirtschaftlichen Schäden bewahrt. Doch noch ist die Covid-19-Krise nicht vorbei und es werden weiterhin monatliche Verluste in dreistelliger Millionenhöhe eingefahren.

Quelle: [vdv.de/presse](https://www.vdv.de/presse)



## Geschäftsverlauf

Im Geschäftsjahr 2020 ist die langjährig positive Entwicklung im ÖPNV im Hinblick auf Umsätze und Fahrgastzahlen stark abgebremst worden. Ursache hierfür ist die Corona-Pandemie ab März 2020. Die Auswirkungen schienen sich zwar im Sommer 2020 deutlich abzuschwächen, nahmen dann aber zum Herbst mit erneutem Lockdown erheblich zu und ziehen sich auch in das Geschäftsjahr 2021 hinein. Insofern hat die ASEAG ein sehr schwieriges Geschäftsjahr erlebt. Wirtschaftlich werden die Folgen der Corona-Pandemie im Geschäftsjahr 2020 durch den ÖPNV-Rettungsschirm vom Bund und Land NRW aufgefangen; dies gilt jedoch nicht für die Beteiligungsgesellschaften Aachener Parkhaus GmbH und ASEAG Reisen GmbH.

Nachdem die Probleme bei der System Einführung der neuen Vertriebssoftware behoben werden konnten, liefen die Projekte für weitere vertriebliche Veränderungen weiter. Nach den Abonnenten und Großkunden sollten auch für Gelegenheitskunden neue Vertriebs einrichtungen im Geschäftsjahr 2020 beispielsweise in Form von neuen Automaten zur Verfügung stehen. Diese Projekte verzögern sich teilweise aus technischen und/oder verfahrensrechtlichen Gründen, und die zumindest zu Beginn Corona-bedingt ungewohnte Form der Zusammenarbeit mit den Lieferanten tat ihr Übriges. Nunmehr wird die Einführung der neuen Technologien im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 erwartet.

Positive Einflüsse hat die Corona-Pandemie auf die Nutzung des Online-Vertriebsweges über die movA-App der ASEAG, in dem der Umsatz deutlich zugenommen hat. Insgesamt befindet sich die ASEAG mit der Umsetzung des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) im Einklang mit den landespolitischen Zielen zur Digitalisierung des ÖPNV. Diese sind in der „ÖPNV Digitalisierungs offensive NRW“ des Verkehrsministeriums des Landes NRW niedergelegt.

Bei den Fahrzeugen steht das 2018 gestartete Modernisierungs- und Erneuerungsprogramm kurz vor dem Abschluss, auch wenn es hier Corona-bedingt ebenfalls zu Verzögerungen kommt. Nach der umfassenden Umrüs-

tung von älteren Fahrzeugen mit SCRT-Filtern und einer überdurchschnittlichen Neubeschaffung im Jahr 2019 (inkl. sieben Elektrobussen) wurden 2020 nochmals 43 neue Busse in Betrieb genommen. Die ebenfalls für 2020 geplante Inbetriebnahme von fünf E-Solobussen und fünf E-Gelenkbussen verzögert sich jedoch in das Jahr 2021. Die dann noch ausstehende Auslieferung von weiteren zehn E-Gelenkbussen erfolgt voraussichtlich im September 2021. Insgesamt hat die ASEAG seit dem Geschäftsjahr 2020 kein Fahrzeug mehr in Betrieb, das nicht mindestens die Anforderung der Euro-VI-Norm erfüllt. Hierdurch leistet die ASEAG – in enger Abstimmung mit der Stadt Aachen – ihren Beitrag zur Reduzierung der Stickoxide in Aachen. Die Verträge mit der Firma Sileo über die Lieferung von 14 E-Bussen wurden einvernehmlich rückabgewickelt.

Das Ergebnis der ASEAG in Höhe von –33,0 Mio. EUR liegt auf Planniveau. Dennoch gibt es innerhalb der Gewinn- und Verlust-Rechnung abweichende Positionen gegenüber der Wirtschaftsplanung. Die Abweichungen ergeben sich im Wesentlichen aus folgenden Effekten: Die Umsatzerlöse fielen insgesamt um 6,8 Mio. EUR geringer aus. Neben einer deutlichen, Corona-bedingten Reduktion der Verkehrserlöse um 8,4 Mio. EUR lagen die Nebenerlöse um rund 1,6 Mio. EUR über den Erwartungen. Dies lag im Wesentlichen an vorzeitigen Vorauszahlungen von Zuschüssen für Schülerbeförderungen. Aus sonstigen Erträgen ergaben sich positive Ergebniseffekte in Höhe von 9,9 Mio. EUR. Davon betreffen 7,1 Mio. EUR Billigkeitsleistungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm vom Bund und Land NRW, 1,1 Mio. EUR Zuschüsse für die Umrüstung der Busse mit SCRT-Abgasfiltern, 0,6 Mio. EUR weitergeleitete Zuschüsse der Stadt Aachen aus der ÖPNV-Pauschale sowie 0,8 Mio. EUR aus der Auflösung von Rückstellungen.

Die Materialaufwendungen stiegen um 0,6 Mio. EUR gegenüber dem Planansatz. Durch geringeren Verbrauch an Treibstoff, eine nicht stattgefundene geplante Erhöhung der Eigenleistung (stattdessen Vergabe an Subunternehmer) sowie deutlich geringere Treibstoffkosten bei der Beschaffung konnten rund 1,8 Mio. EUR gegen-

über dem Wirtschaftsplan eingespart werden. Bei den sonstigen externen Fremdleistungen konnten ebenfalls 0,9 Mio. EUR eingespart werden. Gegenläufig sind die Aufwendungen für Fahrzeuganmietungen. Diese sind insgesamt um rd. 3,3 Mio. EUR gegenüber dem Wirtschaftsplan gestiegen.

Die Kosten für den Personaleinsatz ohne Aufwendungen für Altersversorgungen liegen bei der ASEAG mit 30,4 Mio. EUR um 0,8 Mio. EUR unter Plan. Die Kosten aus der Fahreranmietung von der ESBUS Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH, Eschweiler, (ESBUS) lagen mit rund 6,0 Mio. EUR um rund 0,1 Mio. EUR unter Plan. Die Arbeitsmarktsituation bleibt, wie bereits im Vorjahr, weiterhin schwierig. Dies führt dazu, dass ausscheidende Fahrpersonale trotz intensiver Bemühungen nur mit einem Zeitverzug nachbesetzt werden können. Dies wird auch zunehmend bei Subunternehmern zum Problem, da diese sich ebenfalls mit Kostensteigerungen im Personalbereich auseinandersetzen müssen.

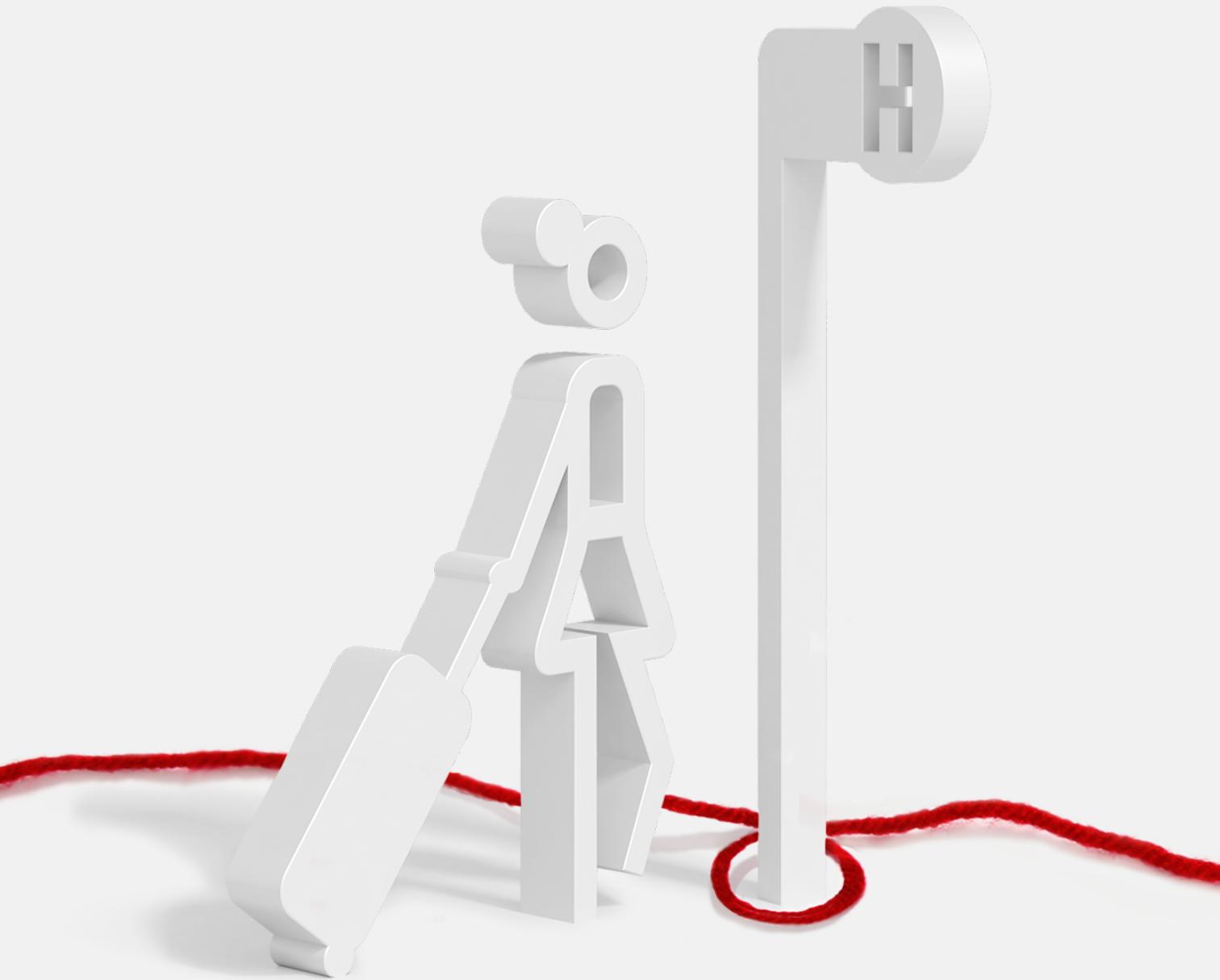
Die Aufwendungen für Altersversorgungen lagen inklusive Zinsanteil um 0,5 Mio. EUR unter dem Planansatz. Aufgrund von Investitionsverschiebungen fielen die Abschreibungen um 0,3 Mio. EUR geringer aus. Die Erträge/Verluste aus Gewinnabführungsverträgen/Verlustübernahmen fielen mit –1,9 Mio. EUR um 3,3 Mio. EUR geringer aus. Dies resultiert aus einer Corona-bedingten Verlustübernahme, wodurch das Ergebnis bei der Aachener Parkhaus GmbH, Aachen, (APAG) um 3,1 Mio. EUR sowie bei der ASEAG Reisen GmbH um 0,3 Mio. EUR schlechter gegenüber dem Planansatz ausfiel. Das Ergebnis der ESBUS lag leicht über Planniveau.

## **Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren**

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

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

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



	Wirtschaftsplan	Jahresabschluss	+/-
<i>Nutzwagenkilometer eigene Leistung inkl. ESBUS</i>			
<i>in tausend</i>	9.950	8.819	-1.131
<i>Nutzwagenkilometer angemietete Leistung o. ESBUS</i>			
<i>in tausend</i>	9.485	10.143	658
	19.435	18.963	-472
<i>Beförderte Personen in tausend</i>	71.437	42.933*	-28.504
	71.437	63.844**	-7.593
<i>Beförderungserlöse (T€)</i>	57.088	48.699	-8.389
<i>Zuschüsse (T€)</i>	8.414	9.577	1.067
<i>Kosten Treibstoff (T€)</i>	-6.026	-4.216	1.810
<i>Kosten Busanmietungen inkl. ESBUS (T€)</i>	-30.389	-33.701	-3.312
<i>Mitarbeiteräquivalente (ESBUS)</i>	139	129	-10
<i>Kosten Fahreranmietungen (ESBUS) (T€)</i>	-6.078	-5.991	87
<i>Mitarbeiteräquivalente, eigene</i>	557	555	-2
<i>Kosten Personal (T€)</i>	-33.547	-32.075	1.473
<i>darin enthalten:</i>			
<i>Kosten Altersversorgung (T€)</i>	-2.364	-1.717	648
<i>Zinsaufwendungen im Wesentl. für Altersversorgung (T€)</i>	-10.116	-10.309	-192
<i>Ergebnis ASEAG (T€)</i>	-33.006	-33.031	-25
<i>darin enthalten:</i>			
<i>Ergebnis APAG (T€)</i>	1.300	-1.775	-3.075
<i>Ergebnis ASEAG Reisen (T€)</i>	0	-278	-278
<i>Ergebnis ESBUS (T€)</i>	23	117	94

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

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

Stand 31.12.2020

## 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 21. Juni 2017 beschlossen, für den Aufsichtsrat eine Zielgröße von 16,67 % Frauenanteil für den Zeitraum vom 1. Juli 2017 bis 30. Juni 2022 beizubehalten und für den Vorstand am Status quo für den Zeitraum vom 1. Juli 2017 bis 30. Juni 2022 festzuhalten.

Weiter stimmte der Aufsichtsrat dem Beschluss des Vorstandes zu, für die erste Führungsebene am Status quo für den Zeitraum vom 1. Juli 2017 bis 30. Juni 2022 festzuhalten und für die zweite Führungsebene den Status Quo von 0 % Frauenanteil mindestens beizubehalten und eine Quote von 12,5 % für den Zeitraum vom 1. Juli 2017 bis 30. Juni 2022 anzustreben.

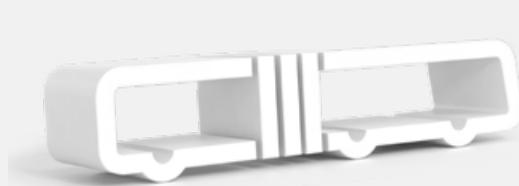
## Ertragslage

Die ASEAG hat das Geschäftsjahr 2020 mit einem Fehlbetrag vor Verlustübernahme von 33,0 Mio. EUR abgeschlossen. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Ergebnisverschlechterung von 2,7 Mio. EUR. Davon resultieren insgesamt 0,2 Mio. EUR aus einem schlechteren Betriebsergebnis und 2,5 Mio. EUR aus einem ebenfalls rückläufigen

gen Finanz- und Beteiligungsergebnis. Dabei sind 3,5 Mio. EUR auf eine Ergebnisverschlechterung bei der APAG zurückzuführen. Hingegen verringerte sich der Zinsaufwand zu den Pensionsrückstellungen um rd. 1,1 Mio. EUR. Trotz Tarifierhöhung von nominal 1,77 % sanken die Verkehrseinnahmen zzgl. Zuschüssen im Vergleich zum Vorjahr um 6,6 Mio. EUR auf 59,2 Mio. EUR. Die sonstigen Umsatzerlöse, wie z. B. Fahrzeugvermietungen, Sonderverkehre und Leistungen für andere Verkehrsunternehmen, sanken um 0,5 Mio. EUR auf rd. 5,1 Mio. EUR. Ausschlaggebend für die rückläufigen Umsatzerlöse war die Corona-Pandemie ab März 2020.

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen insgesamt um 7,5 Mio. EUR auf 13,5 Mio. EUR. Hierin enthalten sind Anlagenabgänge in Höhe von 3,4 Mio. EUR, wovon 3,2 Mio. EUR aus dem Verkauf eines Wohngrundstücks resultieren und 0,2 Mio. EUR auf den Verkauf von Bussen entfallen. Des Weiteren sind im Wesentlichen Erträge aus Billigkeitsleistungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm von Bund, Land NRW und Stadt Aachen in Höhe von 7,1 Mio. EUR, aus weiteren Zuschüssen von der Stadt Aachen in Höhe von 1,9 Mio. EUR sowie Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen mit 0,8 Mio. EUR enthalten. Die Materialaufwendungen erhöhten sich geringfügig um 0,1 Mio. EUR auf 51,5 Mio. EUR. Die Kosten für Treibstoff verringerten sich um rd. 1,3 Mio. EUR, wobei die Aufwendungen für bezogene Leistungen insgesamt um rd. 2,1 Mio. EUR zunahmen und im Wesentlichen Preisanpassungen für Fahrzeuganmietungen und Abnahmeverpflichtungen beinhalten.

## Verkehr 2020



# 501

**Gesamt**

**248** eigene Fahrzeuge

**253** angemietet mit Fahrer

Linien	<b>108</b>
Linienlänge in km	<b>1.922,8</b>
Wagenkilometer in 1000	<b>20.494</b>
Personenkilometer in Mio.	<b>243,4</b>
Platzkilometer in Mio.	<b>1.519</b>
Fahrgäste in 1000*	<b>42.933</b>
Fahrgäste in 1000**	<b>63.844</b>

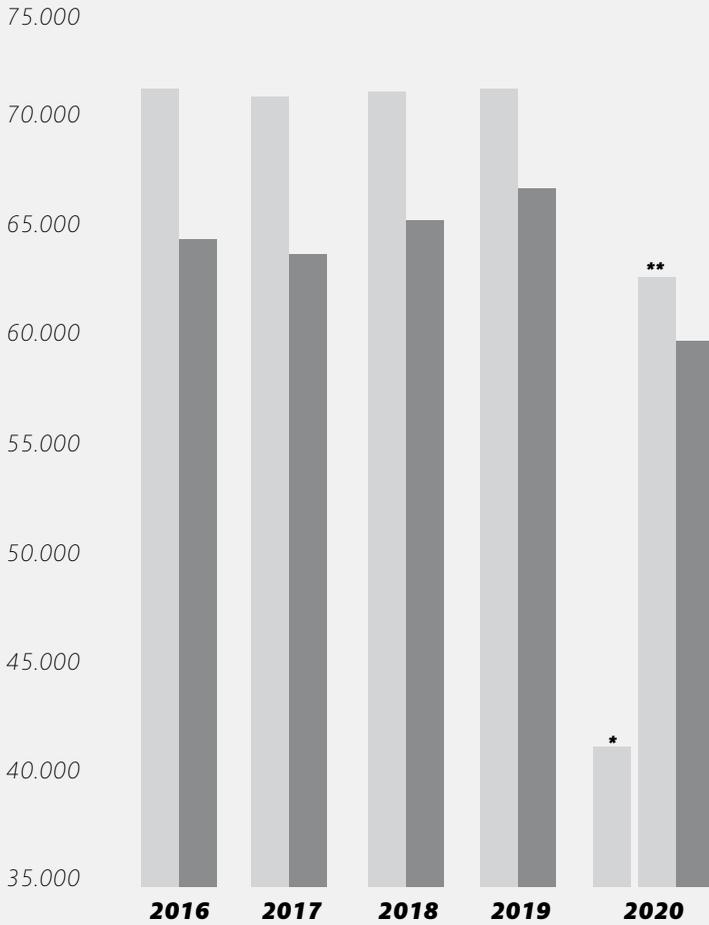
\*Die Berechnung erfolgt in Anlehnung an die VDV-Empfehlung zur Anpassung der Nutzungshäufigkeit bei Zeitkarten in der Corona-Pandemie.

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

## Fahrgäste und Verkehrserlöse

Anzahl Fahrgäste in tausend  
Verkehrserlöse in tausend €

Fahrgäste   
Verkehrserlöse 



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

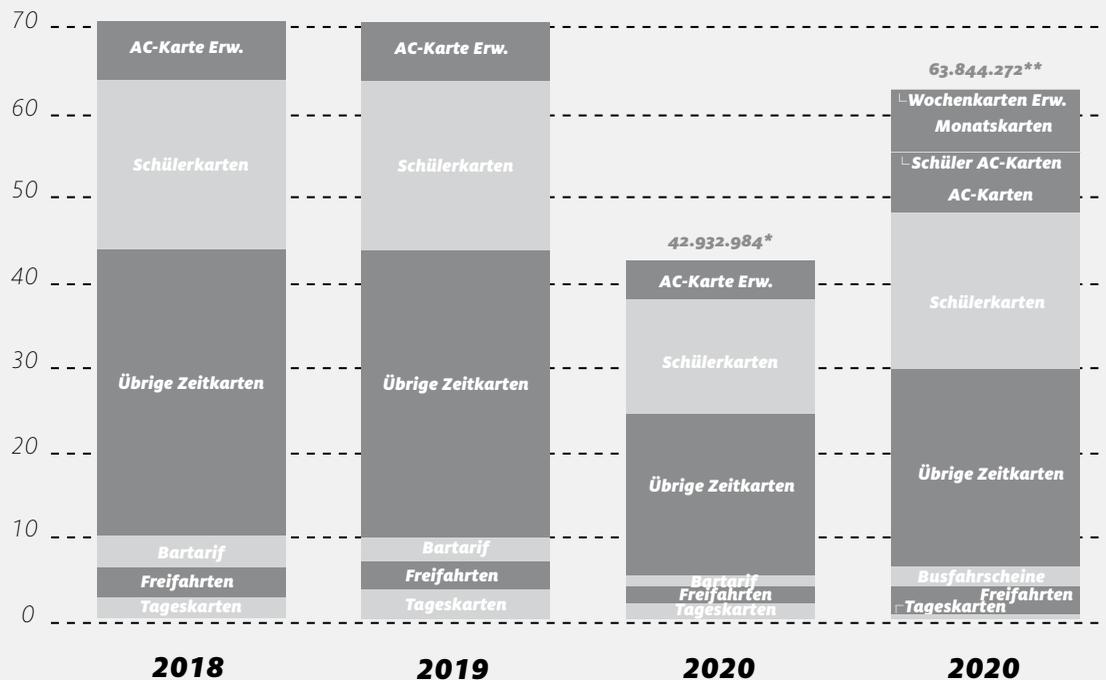
\*\*Die Berechnung erfolgt ohne Berücksichtigung der pandemiebedingt reduzierten Nutzungshäufigkeit der Zeitkarten.

Stand 31.12.2020



## Fahrgäste

in Mio.



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

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

Stand 31.12.2020

Der Personalaufwand erhöhte sich ohne Altersversorgung insgesamt um 0,3 Mio. EUR. Neben der Tariflohnerhöhung wirkte sich auch die durchschnittlich gestiegene Anzahl von Mitarbeiteräquivalenten von 544 auf 555 aus.

Die Aufwendungen für Altersversorgung verringerten sich um 0,5 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 1,7 Mio. EUR.

Die Abschreibungen in Höhe von 5,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3,9 Mio. EUR) enthalten planmäßige Abschreibungen mit 4,6 Mio. EUR und außerplanmäßige Abschreibungen mit 0,6 Mio. EUR.

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

Abgang des Anlagevermögens betragen 0,3 Mio. EUR.

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen verringerten sich um 1,6 Mio. EUR auf 0,1 Mio. EUR und enthalten im Berichtsjahr ausschließlich die Gewinnabführung der ES-BUS.

Die Aufwendungen aus der Verlustübernahme erhöhten sich hingegen um 1,9 Mio. EUR auf insgesamt 2,1 Mio. EUR und enthalten im laufenden Jahr im Wesentlichen die Ergebnisübernahme der APAG mit 1,8 Mio. EUR.

Die Zinsaufwendungen verringerten sich um 1,1 Mio. EUR auf 10,3 Mio. EUR und betreffen fast ausschließlich Zinsaufwendungen aufgrund der Zuführung aus Pensionsrückstellungen.

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

## Finanzlage

Im Berichtsjahr belief sich das Finanzvolumen der ASEAG auf 24,2 Mio. EUR.

Die Investitionen nach Abzug der Zuschüsse in Sachanlagen in Höhe von rd. 5,1 Mio. EUR resultierten im Wesentlichen aus der Anschaffung von zehn Diesel-Gelenkbussen, acht Diesel-Doppelgelenkbussen und 25 Solo-Dieselmotoren. Die Zunahme des übrigen Umlaufvermögens resultiert mit 10 Mio. EUR vornehmlich aus der kurzfristigen Anlage eines Wertpapiers sowie mit 8,7 Mio. EUR aus der Erhöhung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

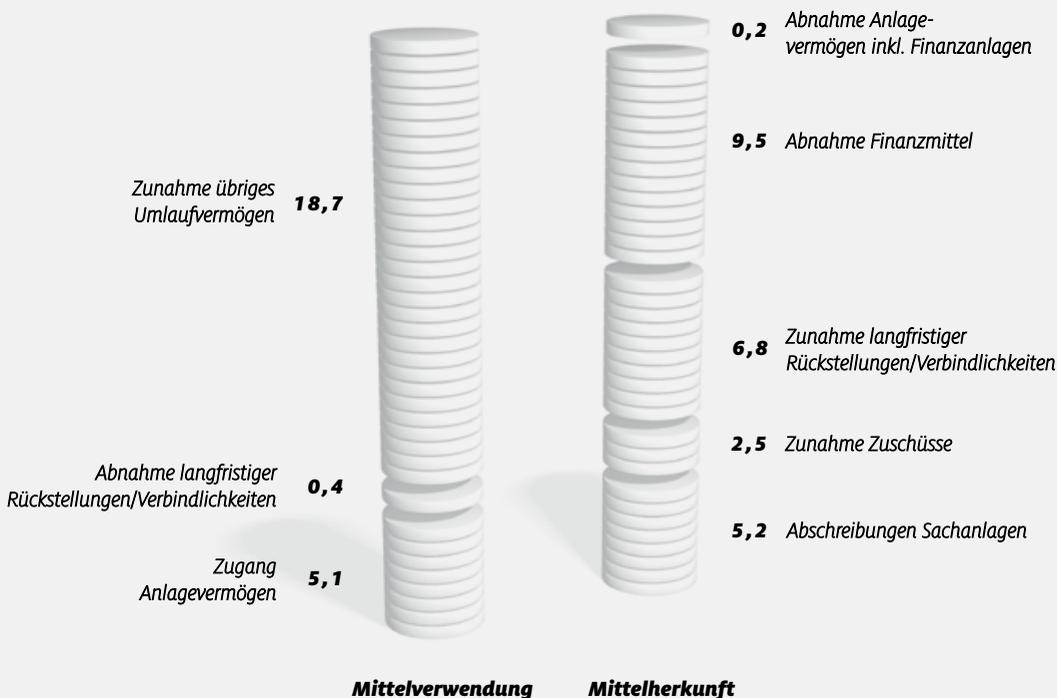
Die Mittelherkunft erfolgte mit 6,8 Mio. EUR im Wesentlichen aus der Zunahme der langfristigen Pensionsrückstellungen, die neben der periodischen Zuführung in Höhe von 11,2 Mio. EUR eine Inanspruchnahme von 4,4 Mio. EUR beinhalten. Weitere 5,2 Mio. EUR standen aus Abschreibungen zur Verfügung. Die Abnahme der Finanzmittel in Höhe von 9,5 Mio. EUR resultiert zum einen aus einem Rückgang der Bankguthaben in Höhe von 14,8 Mio. EUR und einer Erhöhung des Cash-Pool-Bestands gegen verbundene Unternehmen von rd. 5,3 Mio. EUR.

## Finanzstruktur

### Gesamt

in Mio. €

**24,2**



## Vermögenslage

Die Bilanzsumme beträgt zum Bilanzstichtag 159,7 Mio. EUR und liegt um 8,9 Mio. EUR über dem Vorjahreswert.

Das Finanzanlagevermögen (44,8 Mio. EUR) beträgt 28,0 % der Bilanzsumme und beinhaltet neben dem Buchwert der Beteiligung an der APAG von 35,4 Mio. EUR des Weiteren Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Höhe von 8,9 Mio. EUR. Der Anteil der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens (35,1 Mio. EUR) beträgt 22,0 % und besteht im Wesentlichen aus Fahrzeugen für Personenverkehr. Die Finanzmittel (20,3 Mio. EUR) betragen 12,7 % des Gesamtvermögens und resultieren aus dem ausgewiesenen Cash-Pool-Guthaben in Höhe von 19,7 Mio.

EUR unter den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sowie aus Kassen- und Bankguthaben in Höhe von 0,6 Mio. EUR. Das übrige Umlaufvermögen in Höhe von 59,5 Mio. EUR besteht größtenteils aus dem Verlustausgleichsanspruch gegen die E.V.A. und beträgt 37,3 % der Bilanzsumme.

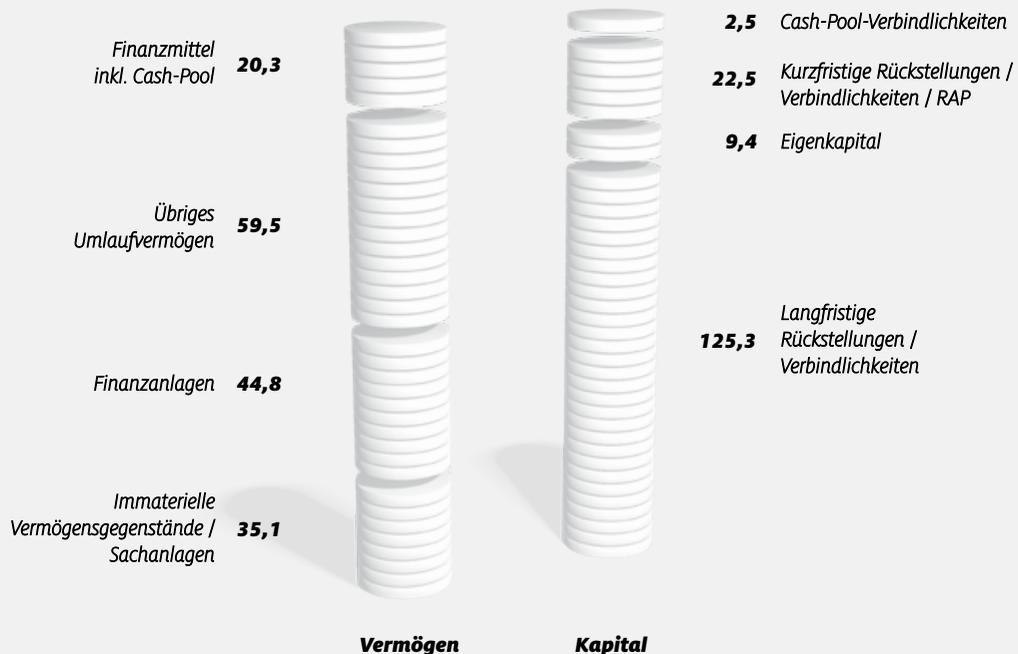
Die Kapittalseite weist insgesamt 125,3 Mio. EUR mittel- und langfristige Mittel aus, die sowohl das Anlagevermögen als auch Teile des Umlaufvermögens langfristig abdecken. Die hauptsächlich aus Pensionsverpflichtungen resultierenden mittel- und langfristigen Rückstellungen betragen 78,5 % der Bilanzsumme. Der Anteil der kurzfristigen Zuschüsse, der Rückstellungen, der Verbindlichkeiten und des Rechnungsabgrenzungspostens (25 Mio. EUR) beträgt 15,6 %. Die Eigenkapitalquote beträgt 5,9 % bei einem Anteil von 9,4 Mio. EUR.

## Bilanzstruktur

### Gesamt

in Mio. €

**159,7**



Stand 31.12.2020

## III. Prognosebericht

Die Corona-Pandemie ist kunden- und erlösseitig eines der beherrschenden Themen des ÖPNV-Marktes. Losgelöst jedoch von dieser Thematik wird die Rolle des ÖPNV bei der Gestaltung der Verkehrswende intensiver denn je diskutiert. Die ASEAG hat im Herbst 2019 – also vor Ausbruch der Corona-Pandemie – ihre „Vision 2027“ in die politische Diskussion eingebracht, die neben einem erheblichen Ausbau der Infrastruktur auch eine generelle Leistungsausweitung von etwa 30 % des heutigen Leistungsangebots beinhaltet. Die Diskussion hierüber kam zwar zwischenzeitlich leicht ins Stocken, aber mit Beginn des Kommunalwahlkampfes 2020 waren Klimaschutz und die Rolle des ÖPNV hierbei parteiübergreifend wieder auf der Agenda. Mit der Verabschiedung des „Integrierten Klimaschutzkonzeptes“ im Stadtrat der Stadt Aachen, das u. a. die Umsetzung der Vision 2027 der ASEAG als ein Maßnahmenpaket zum Klimaschutz beinhaltet, wurde ein wesentlicher Eckpfeiler für kurz- bis mittelfristige Angebotsausweitungen gesetzt.

Auch seitens der StädteRegion Aachen gibt es klare Hinweise, dass das Thema Verkehrswende ein bedeutender Bestandteil der Klimaschutzmaßnahmen sein wird. Zahlreiche Städte und Gemeinden der StädteRegion sind an die ASEAG herantreten, um Konzepte für eine Angebotserweiterung gemeinsam mit der ASEAG zu erarbeiten. Dabei spielt die derzeit Corona-bedingt geringere Nachfrage nach der Verkehrsleistung vorerst keine Rolle.

Mit einem Leistungsvolumen von knapp 19 Mio. Nutzkilometern pro Jahr ist die ASEAG das größte Verkehrsunternehmen im AVV. Dieses Leistungsvolumen darf über den Vergabezeitraum bis 2027 als gesichert angenommen werden, und vor dem Hintergrund der derzeitigen politischen Rahmenbedingungen geht die ASEAG von einer sukzessiven Zunahme des Leistungsangebots aus. Darüber hinaus ist es weiterhin ein Ziel der ASEAG, die Vermarktung des ÖPNV auch in außerstädtischen

Kernbereichen voranzutreiben. Neben den aktuellen Beratungen der Städte und Gemeinden gehen bereits konkrete Projekte in die Umsetzung. So ist es beispielsweise gelungen, im Rahmen von Förderprojekten des Landes NRW sowohl für Roetgen als auch für den teilweise ländlich geprägten Ortsteil Laurensberg der Stadt Aachen einen bedarfsorientierten Verkehr – Produktname NetLiner – zu etablieren. Die Betriebsaufnahme wird 2021 erfolgen. Im Jahr 2022 wird dann ein ebenfalls geförderter Schnellbus Aachen–Monschau die Bedienqualität auf dieser Strecke weiter verbessern. Selbstverständlich schreiten auch die vom AVV koordinierten Untersuchungen zur RegioTram, einer Bahnverbindung zwischen Baesweiler und Aachen über Alsdorf und Würselen, voran, die nach heutiger Auffassung auch von der ASEAG betrieben werden soll. Im Vorgriff auf diese Verbindung wird derzeit auch eine Taktverdichtung der heutigen Buslinie auf dieser Strecke diskutiert. Während die politischen Diskussionen auf eine weitere Ausweitung des Leistungsangebots hindeuten, ist im Hinblick auf die tarifpolitischen Maßnahmen bei den Fahrkartenspreisen aktuell eher eine Tendenz zu weiteren Fahrpreisvergünstigungen zu erkennen. Wenn es dazu kommt, wird dies die Ergebnissituation der ASEAG insgesamt belasten.

Nach einem dynamischen Personalaustauschprozess in den letzten Jahren zwischen ESBUS als Fahrbetriebs-tochter und der ASEAG zeigte sich kurzzeitig ein leicht abgeschwächtes Fluktuationsniveau im Fahrdienst der ASEAG. Inzwischen geht die ASEAG jedoch davon aus, dass es in den kommenden Jahren noch einmal zu einer verstärkten Nutzung der Möglichkeit zur „Rente mit 63“ kommen wird. Aus diesem Grund hat die ASEAG ihre Bemühungen am Arbeitsmarkt für Busfahrer nochmals intensiviert, um bereits heute vorhandene Stellen wiederzubesetzen und gleichzeitig den stetig steigenden Bedarf z. B. aufgrund von bestellten Mehrleistungen abzudecken. In den übrigen Funktionsbereichen der ASEAG werden keine signifikanten Veränderungen erwartet, sodass insgesamt von einem Personalbestand von ca. 563 Mitarbeiteräquivalenten im Jahr 2021 ausgegangen wird. Dies ist gegenüber 2020 lediglich eine

geringe Zunahme. Das Ausscheiden älterer Mitarbeiter wird dabei durch die Gesetzgebung zur sog. Rente mit 63 auch in den kommenden Jahren tendenziell beschleunigt. Der kostensenkenden Entwicklung durch den Personalabgang von Mitarbeitern mit weitreichenden Besitzstandswahrungen gegenüber Neubeschäftigten wirkt entgegen, dass die Gewerkschaften weiterhin hohe Tarifforderungen stellen. Darüber hinaus entstehen aufgrund der Schwierigkeiten in der Personalbeschaffung betriebliche Forderungen, die ebenfalls kostentreibend wirken. Insgesamt wird von Personalkosten in Höhe von 34,5 Mio. EUR ausgegangen. Hinzu kommen die Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen, die aufgrund weiter fallender Zinsen auch 2021 das Ergebnis erheblich belasten werden. Der Tarifabschluss zwischen ver.di und dem NWO, dem Arbeitgeberverband der privaten Omnibusunternehmen in NRW, hat dazu geführt, dass faktisch aus dem Tariftreue- und Vergabegesetz NRW (TVgG NRW) keine Risiken mehr für die Vergabe an private Subunternehmen bestehen. Die Reduzierung des Kostenvorteils setzt sich durch den privaten Tarif gegenüber dem kommunalen Spartentarif durch hohe Tarifabschlüsse und sich verändernde sonstige Arbeitsbedingungen bei den Subunternehmern weiter fort.

Corona-bedingt kam es 2020 zu einem erheblichen Rückgang der Beförderungserlöse, die jedoch im Berichtsjahr durch einen ÖPNV-Rettungsschirm des Landes NRW und des Bundes vollständig aufgefangen werden. Ein solcher Rettungsschirm wird derzeit auch für das Jahr 2021 auf politischer Ebene diskutiert und hat nach Einschätzung von Verbundvertretern des Aachener Verkehrsverbundes bzw. des VDV gute Chancen, zumindest in großen Teilen realisiert zu werden. Auffällig bei der Entwicklung der Beförderungserlöse war dabei, dass wie erwartet diejenigen Kundensegmente besonders stark zurückgegangen sind, in denen der Fahrgast kurzfristige Entscheidungen treffen muss bzw. kann – z. B. Einzeltickets, Wochenkarten (Spontankunden). Produkte mit einer regelmäßigeren Nutzung waren nicht so stark betroffen – Abo-Karten, Job-Tickets. Für das Jahr 2021 geht die ASEAG von Beförderungserlösen in Höhe von 54,6 Mio. EUR aus. Welche Effekte die

2019 durchgeführte Verkehrserhebung haben wird, ist derzeit nicht qualifiziert zu beurteilen. Die Vorstellung der Ergebnisse wird im ersten Halbjahr 2021 erwartet. In die Planung sind die im AVV beschlossene Preissteigerung von 1,96 % zum 1. Juli 2021 und ein Corona-bedingter Mengenabschlag im Bereich der Spontankunden eingeflossen. Aufgrund der aktuellen Diskussionen, die derzeit bezüglich der Rolle des ÖPNV in Deutschland geführt werden – insbesondere vor dem Hintergrund umweltpolitischer und sozialpolitischer Fragestellungen –, geht die ASEAG von einer kurz- bis mittelfristigen Erholung der Nachfrage aus, sobald sich ein Ende der Corona-Pandemie abzeichnet. Effekte daraus lassen sich jedoch zurzeit nicht beziffern. Dabei wird es auch zu Tarifwanderungsbewegungen von relativ teuren Gelegenheitsnutzer-Produkten zu Stammnutzer-Produkten kommen, sodass hiermit nicht zwangsweise Mehrerlöse verbunden sind. Andere wichtige Erlöspositionen wie Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (§ 11 a ÖPNVG-NRW) und für Schwerbehinderte (§ 228 ff. SGB IX) sowie Zuschüsse für das Mobilitätsticket (Sozialticket) werden als konstant angesehen. Für die Entwicklung der Dieselpreise sind abgeschlossene Preise aus Dieselswaps und die zum Planungszeitpunkt bekannte Forward-Kurve für Dieselswapgeschäfte für ungesicherte Mengen in die Planung eingeflossen.

Die Fahrgastanzahl war 2020 im Stammgebiet Corona-bedingt stark rückläufig und wird sich auch im Jahr 2021 aufgrund der zu Beginn des Jahres bestehenden Maßnahmen der Bundesregierung zur Bekämpfung der Corona-Pandemie wahrscheinlich nicht wieder erholen. Vor dem Hintergrund der gestarteten Impfungen und anscheinend auch von ersten Erfolgen bei der Lindernung von Corona-Symptomen geht die ASEAG von einer Stabilisierung der Nachfrage in der zweiten Jahreshälfte 2021 aus, die aber frühestens im Jahr 2022 nachhaltig wirken kann. Wann die guten Zahlen und der stabile positive Nachfragetrend aus dem Jahr 2019 wieder erreicht werden, lässt sich derzeit nicht gesichert sagen und hängt neben den zurzeit günstigen politischen Rahmenbedingungen für den ÖPNV maßgeblich von den möglichen Langzeitwirkungen der Corona-Pandemie auf das

Verbraucherverhalten ab. Die Fahrgastzahlen des Jahres 2020 sind im Wesentlichen durch ein trotz Corona-Pandemie recht stabiles Kaufverhalten im Stammkundensegment und ein in Abhängigkeit von der jeweiligen Corona-Situation sehr schwankendes Nachfrageverhalten der Gelegenheitskunden zu erklären. Da die ASEAG bei den Stammkunden zwar über ein recht stabiles Kaufverhalten berichten kann, aber gleichzeitig davon ausgeht, dass die erworbenen Karten im geringeren Umfang als in den Vorjahren genutzt wurden, werden erstmals zwei Angaben zu den statistischen Fahrgastzahlen gemacht. Vor dem Hintergrund, dass es im Jahr 2020 trotz Corona-Krise gelungen ist, weitere Arbeitgeber vom Job-Ticket zu überzeugen und inzwischen entsprechende Verträge zu unterzeichnen, blickt die ASEAG insgesamt jedoch optimistisch in die Zukunft und geht davon aus, dass sich die Nachfrage mittelfristig wieder stabilisieren wird. Hierzu werden auch die mit der Vision 2027 der ASEAG diskutierten angebotsseitigen Maßnahmen ihren Teil beitragen.

Nachdem im Jahr 2020 das Ergebnis auf Planniveau lag, wird für das Geschäftsjahr 2021 Corona-bedingt ein Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme von 40,5 Mio. EUR gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan erwartet. Dabei wirken sich neben Einnahmerückgängen aufgrund der Corona-Pandemie auch höhere Abschreibungen durch moderne Fahrgastinformationsmedien (z. B. dynamische Fahrgastinformationssäulen, Internet und App), zeitgemäße Vertriebsinfrastruktur (z. B. elektronisches Fahrgeldmanagement) und Fahrzeuge mit modernen Antriebsformen (Euro-VI- oder Elektrobusse) kostentreibend aus, ohne dass im verbliebenen Geschäft wesentliche Einsparungen generiert werden können. So hat die ASEAG zur Erhaltung des hohen technischen Stands der Busflotte in den Jahren 2019 und 2020 zahlreiche neue Dieselbusse und sieben E-Solobusse angeschafft. Im ersten Halbjahr 2021 stehen weitere fünf E-Solobusse und fünf E-Gelenkbusse zur Auslieferung an, die für 2020 geplant waren, bevor dann zum Jahreswechsel 2021/2022 zehn weitere E-Gelenkbusse in Betrieb genommen werden sollen. Zur Auslieferung von 14 weiteren Elektrobussen der Firma Sileo wird es hingegen

nicht mehr kommen, da die Verträge einvernehmlich aufgelöst wurden.

Aufgrund der Corona-Pandemie kommt es für das Geschäftsjahr 2020 anstelle einer positiven Ergebnisabführung der APAG an die ASEAG zu einer Verlustübernahme. Das Ergebnis liegt im Geschäftsjahr 2020 mit –1.775 TEUR deutlich unter dem Planniveau. Für die mittelfristige Zukunft erwartet die APAG weiterhin ein Ergebnis von über 1,5 Mio. EUR, wobei eine erwartete Teilschließung des Parkhauses Rathaus das Ergebnis 2022 erheblich zusätzlich belasten wird. Diese gegenüber den Vorjahren moderatere Einschätzung der Ergebnissituation beruht im Wesentlichen darauf, dass umfangreiche Sanierungsarbeiten, insbesondere beim Parkhaus Rathaus, aber auch in anderen Objekten entsprechend belastend auf das Ergebnis einwirken. Dabei kommt auch zum Tragen, dass Kosten für Betonarbeiten aufgrund der guten Auslastung der Unternehmen teilweise sich sehr volatil entwickeln.

Nachdem es nach der Eröffnung des Aquis Plaza zu einer Neusortierung der Kundenströme im Parkbereich gekommen war, hatte sich inzwischen ein neuer, stabiler Zustand eingestellt. Durch die Schließung des Parkhauses Büchel im Geschäftsjahr 2020 wird der Prozess nun erneut angestoßen.

Durch die Teilnahme am Förderprojekt Mobility Broker hatte die ASEAG 2017 die technische Basis geschaffen, um den Kunden ein multimodales Verkehrsangebot zu unterbreiten. Nach weiterem konsequentem Fortentwickeln dieser Mobilitätsplattform hat die ASEAG im Herbst 2019 unter dem Namen movA eine neue App am Markt platziert, über die auch der ÖPNV-Ticketverkauf ermöglicht wird. Gleichzeitig ist die Technologie die Basis, mit der die ASEAG die betriebliche Mobilität von Firmenkunden gestalten kann. Die IT-seitige Weiterentwicklung dieser Technologie erfolgt seit Oktober 2019 in der gemeinsam mit der regio IT gegründeten Better Mobility GmbH. Diese Gesellschaft wird die technische Lösung dann außerhalb der StädteRegion Aachen insbesondere anderen Verkehrsbetrieben zur Nutzung anbieten und konnte im Geschäftsjahr 2020 die Ausschrei-

bung der Rheinbahn AG aus Düsseldorf gewinnen. Auf dem lokalen Markt in der StädteRegion Aachen besteht bei mehreren Geschäftspartnern großes Interesse. Neue Abschlüsse konnten aber erst zu Beginn des Geschäftsjahrs 2021 verzeichnet werden. Ein Grund ist neben der Erklärungsbedürftigkeit des Produktes auch die Corona-bedingte Zurückhaltung bei der Gestaltung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Mit Abnahme der Corona-bedingten Einschränkungen geht die ASEAG hier von einer anziehenden Nachfrage aus, da über die movA-App Kundenanforderungen deutlich individueller abgebildet werden können als in der klassischen ÖPNV-Vertriebslandschaft. Bei allen Nachteilen, die die Corona-Pandemie für den ÖPNV mitbringt, zeigt sich doch auch im ÖPNV, dass die Pandemie ein deutlicher Treiber der Digitalisierung ist – es kam im Geschäftsjahr 2020 zu einem sprunghaften Anstieg der online verkauften Tickets.

Die Zielsetzung eines ökologisch hochwertigen ÖPNV mit möglichst geringen Zugangshemmnissen liegt auch weiterhin im Trend der Branche und wird politisch als ein Lösungsbaustein bei der Bewältigung von umweltpolitischen Fragestellungen angesehen. Wie in der Vergangenheit auch, verfolgt die ASEAG insgesamt das Ziel, sich als kommunales Verkehrsunternehmen und zuverlässigen Dienstleister für Stadt und StädteRegion Aachen zu positionieren und diese Position zu einem umfassenden Mobilitätsdienstleister auszubauen. Dabei gilt es für die ASEAG, sich im Spannungsfeld zwischen wirtschaftlichen Anforderungen und angebotsorientierten Zielen zu bewähren und das Vertrauen, das die politischen Vertreter mit der Direktvergabe der Leistung der ASEAG entgegenbringen, weiterhin zu bestätigen. Die zu Beginn des Geschäftsjahres 2021 aufgrund des Corona-Virus bestehenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens werden auch das kommende Geschäftsjahr negativ beeinflussen. In die Wirtschaftsplanung sind zwar solche negativen Effekte eingeflossen, aber ob dies ausreicht, ist aktuell nicht final zu beurteilen und hängt von der Fortdauer des Ereignisses ab. Dabei gilt wie im Jahr 2020 auch, dass Umsätze im Gelegenheitsverkehr und bei kurzfristig zu nutzenden Zeitkarten besonders gefährdet sind.

## **IV. Chancen- und Risikobericht**

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

Um dies sicherzustellen, ist das Chancen- und Risikomanagementsystem konsequent in die bestehenden Steuerungs- und Controlling-Prozesse integriert. Im Rahmen der Unternehmenssteuerung werden allgemeine Markt- und Erlösrisiken 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. Sie sieht u. a. Regelungen zum Wettbewerbsrecht, zur Antikorruption, zur Vermeidung von Interessenkonflikten, zum Datenschutz und zur Umsetzung der Verfassung vor. Wie in den Vorjahren wurden auch im Geschäftsjahr 2020 in allen Unternehmensbereichen regelmäßig systematische und vollständige Risikoerhebungen vorgenommen. Im Rahmen der halbjährlichen Aktualisierung bzw. Überprüfung wurden alle wesentlichen Risiken identifiziert, analysiert, bewertet und dokumentiert, und zwar nach ihrer potenziellen Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit.

Als neues Risiko hinzugekommen ist das Risiko einer Pandemie. Auch wenn die Eintrittswahrscheinlichkeit einer erneuten Pandemie in den kommenden Jahren nach der derzeit bestehenden Corona-Pandemie als gering eingestuft wird, so zeigt sich doch in der derzeitigen Pandemie, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen erheblich sind. Für das Geschäftsjahr 2020 werden diese Auswirkungen in großen Teilen durch den ÖPNV-Rettungsschirm aufgefangen, und auch für das Geschäftsjahr 2021 bestehen gute Chancen, dass es zu einem zweiten ÖPNV-Rettungsschirm kommen wird. Dennoch wird die Corona-Pandemie die seitens der Politik angestrebte Verkehrswende hin zu mehr umweltfreundlicher Mobilität – wozu auch der ÖPNV zählt – zumindest kurzfristig bremsen. Mittel- bis langfristig wird davon ausgegangen, dass in städtischen Räumen der Trend hin zum ÖPNV wieder einsetzen wird.

Aktuelle Zinsprognosen, die einen stark absinkenden Abzinsungssatz für die Bewertung der Pensionsrückstellungen beinhalten, sind in die mittelfristige Wirtschaftsplanung eingeflossen. Dabei ist die im ersten Quartal 2016 eingetretene Umstellung zur Ermittlung des Abzinsungssatzes vom 7-Jahres-Durchschnitt auf einen 10-Jahres-Durchschnitt in der Zinsprognose berücksichtigt. Obwohl diese Planungsprämissen in der Mittelfristplanung gewürdigt wurden, kann es in den Folgejahren dennoch durch sich weiter verändernde Rahmenparameter (Zinssätze/-prognosen, Tarifabschlüsse) weiterhin zu erheblichen Belastungen des Ergebnisses durch Anpassungen der Pensionsrückstellungen kommen. Eine diesbezügliche bilanzielle Vorsorge ist handelsrechtlich nicht möglich, wurde jedoch nach aktuellem Kenntnisstand (Zinsprognosen) in der mittelfristigen Wirtschaftsplanung berücksichtigt. Im Hinblick auf den nach Art. 67 (1) Satz 1 EGHGB (BilMoG) über einen Zeitraum von maximal 15 Jahren zu bildenden Rückstellungsanteil, der sich aus der Neubewertung der Pensionsrückstellungen im Jahr 2010 ergeben hatte, besteht kein Risiko mehr, da dieser Zuführungsprozess 2017 vorzeitig abgeschlossen wurde. Um insgesamt die Abhängigkeit von der Zinsentwicklung der Pensionsrückstellungen zu reduzieren, hat die ASEAG den Durchführungsweg für neu zu schaffende Altersvorsorge im Jahr 2016 geän-

dert. Die Durchführung durch die Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen, (AKREKA) ermöglicht eine andere bilanzielle Darstellungsweise, ohne dass jedoch die letztendlich zu zahlende Altersvorsorge in der Höhe dadurch beeinflusst wird. Zum Bilanzstichtag waren 125 Mitarbeiter diesem Durchführungsweg der Altersvorsorge zugeordnet.

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

Nachdem aus dem Tarifreue- und Vergabegesetz (TVgG NRW) kein unmittelbares Risiko für die Vergabe von Leistungen an Subunternehmer mehr besteht, verbleibt das Risiko eines schleichenden, überproportionalen Kostenanstiegs in diesem Bereich, 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. Die aktuellen Schwierigkeiten aller Verkehrsunternehmen bei der Personalbeschaffung verstärken diesen Effekt sicher noch. In der Wirtschaftsplanung wurde dieser Sachverhalt durch einen überdurchschnittlichen Kostenanstieg beim Einkauf der Subunternehmerleistung prinzipiell berücksichtigt.

Wurde vor der Corona-Pandemie das Risiko einer erneuten Korrektur des Beteiligungswertes der APAG als eher

gering angesehen, so hat dieses Risiko vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie wieder an Bedeutung gewonnen. Zum einen ist zurzeit nicht vorhersehbar, wie sich die Pandemie auf die Innenstädte und damit die Parkhausnutzung auswirkt, und zum anderen hat die Pandemie gezeigt, wie sensibel der Betrieb von Parkhäusern auf das Ereignis einer Pandemie reagiert. Dies könnte dazu führen, dass entsprechende Risikofaktoren bei der Unternehmensbewertung ungünstiger ausfallen werden und somit den Unternehmenswert der APAG reduzieren. Zunehmende Instandhaltungsaufwendungen stellen eine weitere Herausforderung dar. Als stabilisierender Effekt auf den Unternehmenswert ist das derzeit niedrige Zinsniveau anzusehen. Insgesamt gilt es, das Bewertungsrisiko der Beteiligung stets zu überwachen.

Weitere wesentliche Risiken ergeben sich aus Umweltbelangen, die es erforderlich machen, dass die ASEAG schneller als geplant kostenintensive, schadstoffreduzierende oder umweltpolitische Maßnahmen einzuleiten hat. Themen wie Umweltzone oder Dieselfahrverbote gehören inzwischen zum Alltag oder konnten durch Vergleiche vorerst beigelegt werden. Dennoch ist zu erwarten, dass durch die Clean-Vehicles-Richtlinie der EU weiterhin umweltpolitischer Druck auf der ASEAG lasten wird, da von der ASEAG als kommunalem Unternehmen sicher in weiten Teilen eine Vorreiterrolle im Hinblick auf umweltfreundliche Technologien erwartet wird. Bei der Finanzierung dieser Maßnahmen setzt die ASEAG weiterhin auf Förderprogramme des Landes bzw. Bundes und auf die Co-Finanzierung durch die Aufgabenträger als Besteller der Verkehrsleistungen.

Auch zukünftig bleibt ein wesentliches Risiko der ASEAG die Abhängigkeit von Zuschüssen und Fördermitteln. Diese unterliegen in der Regel keiner Dynamisierung, sodass damit stets die Notwendigkeit verbunden ist, wegfallende oder stagnierende Zuschüsse durch andere geeignete finanzielle Maßnahmen zu kompensieren. Die Zuschusssituation für die Beförderung von Schwerbehinderten scheint derzeit auf niedrigem Niveau stabil. Die Lage beim Mobil-Ticket hat sich gegenüber den Vorjahren aufgrund der Stabilisierung der Verkaufszahlen ebenfalls gefestigt. Die Zuschüsse je Ticket sind bei

einem aufgrund der politischen Komponente dieses Tickets (i. W. Empfänger von staatlichen Leistungen) preislich nur schwer zu entwickelndem Ticket jedoch als zu gering anzusehen. Ob und wenn ja, welche Auswirkungen die Corona-bedingten Einnahmerückgänge in diesem Marktsegment auf die Zuschüsse haben, kann derzeit nicht beurteilt werden. Die fehlende gesetzliche Verankerung der Ausgleichszahlungen hat zur Folge, dass die Mittel jährlich erneut im Rahmen der Haushaltsplanung des Landes NRW zur Disposition stehen. Die weitere Entwicklung dieser Zuschüsse bleibt somit formal weiterhin offen. Die Verkehrsverbünde gehen derzeit davon aus, dass es aufgrund starker Gegenbewegungen seitens unterschiedlicher Interessenvertreter innerhalb dieser Legislaturperiode in NRW keinen erneuten Versuch zur Mittelkürzung durch die Landesregierung geben wird. Mit dem sog. NRW-Upgrade-Azubi ist im Geschäftsjahr 2019 eine weitere Ticketart entstanden, die seitens des Landes NRW bezuschusst wird. Gleiches gilt nun für den im Jahr 2021 in NRW angestrebten eTarif, der ebenfalls seitens des Landes subventioniert werden soll. Mit dieser Entwicklung geht eine zunehmende Abhängigkeit der ASEAG als kommunales Verkehrsunternehmen von Bund und Land einher.

Einnahmenseitig besteht neben dem beschriebenen Corona-bedingten Risiko das Risiko, dass sich das Kundenverhalten ändert und beispielsweise Kunden mit einer netzweit gültigen Fahrkarte mehr als bisher das vorhandene Leistungsangebot anderer Verkehrsunternehmen im AVV nutzen. Durch solche Veränderungen kann es im Rahmen der Anpassung der Einnahmenaufteilung infolge von Verkehrserhebungen bei unveränderten Gesamteinnahmen im AVV zu veränderten Einnahmenteilungen zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen kommen. Im Jahr 2019 fand eine erneute Fahrgasterhebung bezüglich des Nutzerverhaltens statt, deren Ergebnisse im zweiten Quartal 2021 erwartet werden.

Weiterhin besteht ein wesentliches Risiko durch eine zunehmende Anzahl leistungsgeminderter Mitarbeiter, die insbesondere nicht mehr im Fahrdienst eingesetzt werden können.



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

Aufgrund der Betrauung bis 2027 durch die Stadt Aachen bzw. durch die StädteRegion Aachen ist der Fortbestand der ASEAG in Verbindung mit der Satzung des AVV gesichert. Derzeit nutzen die beiden Aufgabenträger den Ergebnisabführungsvertrag zwischen E.V.A. und ASEAG, um ihren Verpflichtungen nachzukommen. Sollte der Ausgleich gefährdet sein, ist die Geschäftsführung der E.V.A. gefordert, Maßnahmen zur Sicherstel-

lung der Refinanzierung des ÖPNV, z. B. unter Berufung auf den satzungsgemäßen Ausgleich im AVV, einzuleiten. Vor diesem Hintergrund hat sich die E.V.A. 2016 mit der Stadt Aachen auf ein Finanzierungskonzept für die nächsten Jahre verständigt.

Insgesamt wird gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan mit einem negativen Planergebnis für 2020 vor Verlustübernahme in Höhe von 40,5 Mio. EUR gerechnet, welches bei Eintritt, insbesondere aufgrund der temporär erhöhten Belastung aus der Neubildung von Pensionsrückstellungen, weiterhin als sehr kritisch angesehen wird.

Aachen, den 31. März 2021

Der Vorstand

Michael Carmincke

# Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern

Zum 31. Dezember 2020 beschäftigte die ASEAG 578 Mitarbeiter/-innen.

Die Anzahl der Mitarbeiter/-innen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um elf Mitarbeiter.

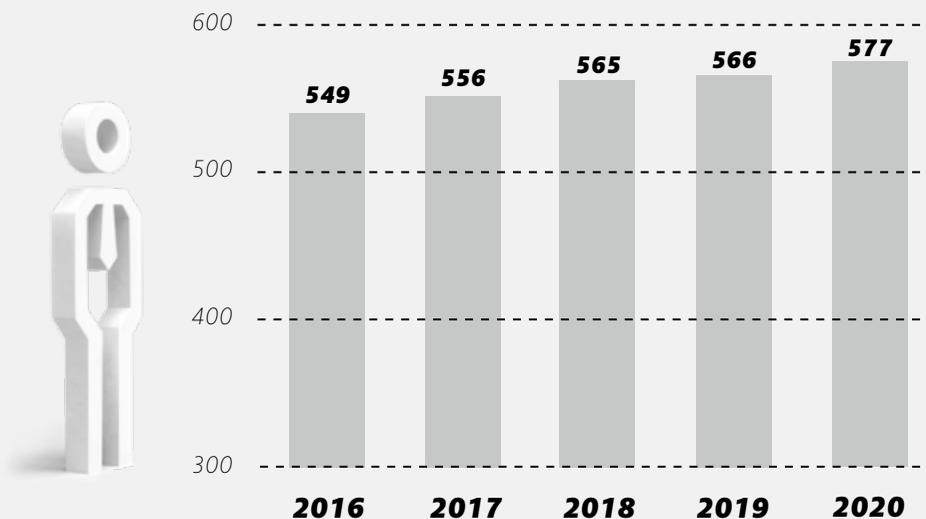
Den 47 Neueintritten standen 36 Austritte gegenüber.

Auch im Jahr 2020 wurden Fahrerschulungen im Rahmen der pandemiebedingten Möglichkeiten durchgeführt. In allen Bereichen fördert die ASEAG ihre Mitarbeiter/-innen

und bietet Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen an. Dabei wurde 2020 verstärkt auf Online-Schulungen umgestellt. Das betriebliche Gesundheitsmanagement der ASEAG war im Jahr 2020 aufgrund der Corona-Pandemie fast ausschließlich auf Eis gelegt. Da der ASEAG die Gesundheit ihrer Mitarbeiter/-innen sehr am Herzen liegt, wurden beispielsweise folgende Maßnahmen ergriffen, um eine innerbetriebliche Ausbreitung der Pandemie möglichst zu verhindern:

- Einstellung des Fahrkartenverkaufs durch den Fahrer in der ersten Phase der Pandemie in Verbindung mit klarer Abtrennung des Fahrerbereichs vom Fahrgastraum
- Nachrüstung von Fahrzeugen mit Spuckschutzscheiben, sofern die Fahrzeuge nicht bereits damit ausgestattet waren

## Mitarbeiter gesamt



## Mitarbeiter gesamt

	2020	2019	2018	2017	2016
<b>Mitarbeiter gesamt</b>	<b>577</b>	566	565	556	549
Vollzeitkräfte	<b>490</b>	480	478	475	469
Teilzeitkräfte	<b>69</b>	68	70	64	61
Auszubildende	<b>18</b>	18	17	17	19

Stand 31.12.2020

- Nachrüstung des Schalterbereichs im Kunden-Center mit Spuckschutzwänden
- Homeoffice-Möglichkeiten im Verwaltungsbereich
- Quarantäne in Verdachtsfällen oder bei Kontaktpersonen ersten Grades auch ohne Anordnung des Gesundheitsamtes bis zum Vorliegen von negativen Testergebnissen
- Stärkere Nutzung der digitalen Informationswege (z. B. Infoportal, Stelen, Intranet)

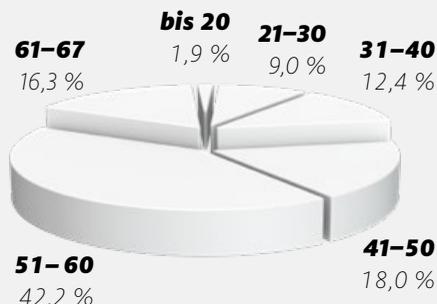
Insgesamt hat die ASEAG 18 Auszubildende direkt beschäftigt. Hinzu kommen die Auszubildenden im kaufmännischen Bereich. Diese haben ein Arbeitsverhältnis mit der Muttergesellschaft E.V.A., mit der die ASEAG bei der Ausbildung der kaufmännischen Auszubildenden eng zusammenarbeitet. Im Jahr 2020 hat die ASEAG einen Ausbildungsplatz im Rahmen einer dreieinhalbjährigen Berufsausbildung als Kraftfahrzeugmechatroniker, Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik, und zwei Ausbildungsplätze zur Fachkraft im Fahrbetrieb besetzt.

Nach erfolgreich abgeschlossener Berufsausbildung wird den Auszubildenden ein Arbeitsvertrag angeboten. Auch in den kommenden Jahren wird dieses Ausbildungsplatzangebot aufrechterhalten bzw. erweitert.

### Alterstruktur 2020

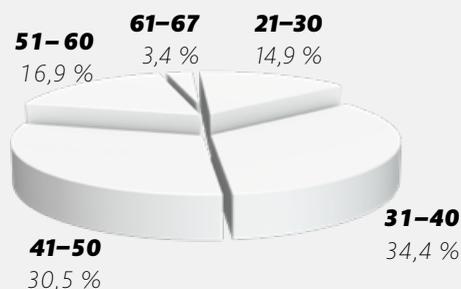
in Lebensjahren

#### ASEAG



#### ESBUS

insgesamt 150 Mitarbeiter



Stand 31.12.2020

### Auszubildende

#### Gesamt

18

- 7 Kfz-Mechatroniker  
Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik
- 8 Fachkräfte im Fahrbetrieb
- 3 Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker  
Fachrichtung Karosserieinstandhaltungstechnik

Stand 31.12.2020

### Mitarbeiter nach Bereichen 2020

#### Gesamt

577

- 52 Betrieb und Technik
- 53 Busse und Werkstätten
- 350 Fahrbetrieb
- 16 Qualität und Auftragsunternehmen
- 56 Finanzen und Vertrieb
- 50 Sonstige

Stand 31.12.2020

# Tochtergesellschaften



## **Aachener Parkhaus GmbH**

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-AG 100 %

Geschäftszweck: Bewirtschaftung von Parkflächen

Umsatzerlöse 10.093.524 EUR / 42 Mitarbeiter

## **Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH**

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-AG 100 %

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



## **Better Mobility GmbH**

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

Geschäftszweck: technische Weiterentwicklung  
der Mobilitätsplattform Mobility Broker  
und deren Vermarktung



## **Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH**

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-AG 100 %

Geschäftszweck: Verkehrsunternehmen zur Personen-  
beförderung im öffentlichen Linienverkehr und für alle  
damit verbundenen Dienstleistungen

Umsatzerlöse 7.379.370 EUR / 150 Mitarbeiter



## **ASEAG Reisen GmbH**

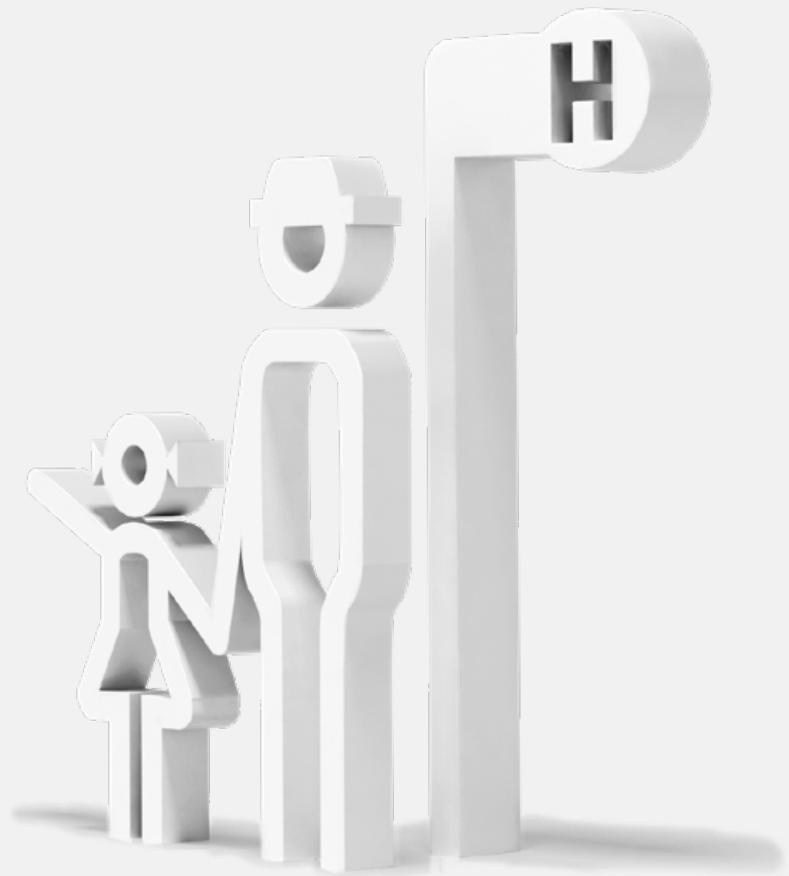
Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-AG 100 %

Geschäftszweck: Durchführung von Fahrten, Veran-  
staltungen und Reisen aller betrieblichen Arten für ihre  
mittelbar und unmittelbar beteiligten Gesellschafter

Umsatzerlöse 253.608 EUR / keine eigenen Mitarbeiter  
am Bilanzstichtag

# ***Jahresabschluss***





# Bilanz

Zum 31. Dezember 2020

## Aktiva

	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
		€	T€
<b>A. Anlagevermögen</b>	(1)		
<i>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</i>			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte		172.727,00	99
2. Geleistete Anzahlungen		147.073,24	22
		319.800,24	121
<i>II. Sachanlagen</i>			
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		2.867.292,07	3.104
2. Fahrzeuge für Personenverkehr		27.770.073,00	24.606
3. Technische Anlagen und Maschinen		1.696.331,00	1.082
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		1.112.436,00	1.676
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		1.363.404,56	4.784
		34.809.536,63	35.252
<i>III. Finanzanlagen</i>			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		35.580.423,81	35.580
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		8.880.000,00	9.020
3. Beteiligungen		50.316,68	50
4. Sonstige Ausleihungen		239.597,71	251
		44.750.338,20	44.901
		<b>79.879.675,07</b>	<b>80.274</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
<i>I. Vorräte</i>			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		570.235,50	538
<i>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</i>	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		13.366.837,00	7.479
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		53.935.535,96	46.243
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		100.300,00	50
4. Sonstige Vermögensgegenstände		1.210.017,59	767
		68.612.690,55	54.539
<i>III. Wertpapiere</i>	(3)		
1. Sonstige Wertpapiere		10.000.000,00	0
<i>IV. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten</i>		604.435,64	15.399
		<b>79.787.361,69</b>	<b>70.476</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>11.386,41</b>	<b>11</b>
		<b>159.678.423,17</b>	<b>150.761</b>

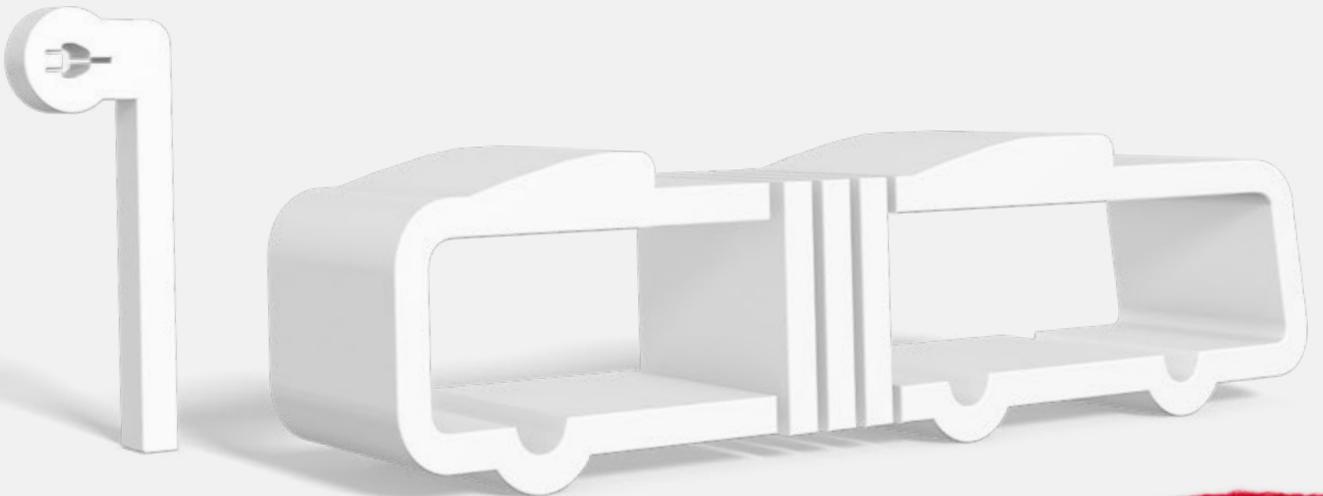
## Passiva

	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
		€	7€
<b>A. Eigenkapital</b>	(4)		
I. Gezeichnetes Kapital		6.021.120,00	6.021
II. Kapitalrücklage		3.311.281,49	3.311
		<b>9.332.401,49</b>	<b>9.332</b>
<b>B. Zuschüsse</b>	(5)	2.523.114,15	63
<b>C. Rückstellungen</b>	(6)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		124.512.664,00	117.734
2. Steuerrückstellungen		3.226,00	3
3. Sonstige Rückstellungen		7.339.111,05	4.893
		<b>131.855.001,05</b>	<b>122.630</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>	(7)		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		6.059.373,71	7.580
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		3.125.861,42	2.106
3. Sonstige Verbindlichkeiten		4.366.508,40	6.676
		<b>13.551.743,53</b>	<b>16.362</b>
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>2.416.162,95</b>	<b>2.374</b>
		<b>159.678.423,17</b>	<b>150.761</b>

## Gewinn-und-Verlust-Rechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

	Anhang	2020	2019
		€	T€
1. Umsatzerlöse	(8)	64.311.840,24	71.400
2. Andere aktivierte Eigenleistungen		29.750,24	32
3. Sonstige betriebliche Erträge	(9)	13.527.477,68	6.006
4. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		6.468.531,79	8.443
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		45.020.907,52	42.959
		51.489.439,31	51.402
5. Personalaufwand	(10)		
a) Löhne und Gehälter		25.286.378,13	25.000
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		6.788.164,60	7.349
		32.074.542,73	32.349
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(11)	5.236.817,94	3.936
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(12)	9.910.874,14	10.380
<b>Betriebsergebnis</b>		<b>-20.842.605,96</b>	<b>-20.629</b>
8. Erträge aus Beteiligungen		6.795,09	6
9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	(13)	117.134,71	1.760
10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(14)	118.294,91	120
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(15)	14.132,42	5
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	(16)	2.052.588,03	135
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(17)	10.308.884,60	11.387
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>-32.947.721,46</b>	<b>-30.260</b>
14. Sonstige Steuern	(18)	83.562,98	84
15. Erträge aus Verlustübernahme		33.031.284,44	30.334
<b>Jahresüberschuss / Bilanzgewinn</b>		<b>0,00</b>	<b>0</b>



## Anhang für das Geschäftsjahr 2020

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

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

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

## Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

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

Bei den planmäßigen Abschreibungen werden grundsätzlich die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern zugrunde gelegt. Die betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern betragen bei Gebäuden und Bauten auf fremden Grundstücken zwei bis 90 Jahre, bei Fahrzeugen für Personenverkehr sechs bis zwölf Jahre, bei technischen Anlagen und Maschinen vier bis 20 Jahre, bei Betriebs- und Geschäftsausstattung drei bis 23 Jahre.

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

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

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

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

Für die Pensionsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung

des Anwartschaftsbarwertverfahrens vorgenommen. Dabei wurden unter Anwendung der Erleichterungsvorschrift des § 253 (2) Satz 2 HGB ein durchschnittlicher Marktzins aus den vergangenen zehn Jahren von 2,30 %, eine Bezügedynamik von 2,0 % und eine altersabhängige Fluktuation nach einer konzernweit spezifischen Fluktuationstabelle zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung beträgt 1,0 %. Zudem wurden die Sterbetafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der in den Rückstellungszuführungen enthaltene Zinsanteil inklusive des Effekts aus der Zinsänderung wird unter der Position Zinsen und ähnliche Aufwendungen ausgewiesen. Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB bei der Anwendung eines durchschnittlichen Marktzinses aus den vergangenen sieben Jahren (1,60 %) beträgt 13.809 TEUR.

Im Jahr 2016 wurde beschlossen, dass Neueinstellungen bei der ASEAG ab dem 1. Januar 2016 ihre Zusage auf eine betriebliche Altersversorgung bzw. die daraus resultierenden Leistungen zukünftig direkt von der Tochtergesellschaft AKREKA erhalten. Dazu wurde ein entsprechender Leistungsplan mit der AKREKA erstellt, der die Grundlage für die spätere Versorgung darstellt. Die Bewertung erfolgt bei der AKREKA nach § 4d EStG. Die darüber hinaus bestehende mittelbare Pensionsverpflichtung gemäß § 28 Abs. (2) EGHGB beträgt zum Bilanzstichtag 851 TEUR.

Für die Jubiläumsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens vorgenommen. Dabei wurden ein Zinssatz von 1,60 % 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 Erfüllungsbeitrages gebildet worden. Verbindlichkeiten werden in Höhe der notwendigen Erfüllungsbeträge angesetzt. Rechnungsabgrenzungsposten wurden für Zahlungsvorgänge gebildet, soweit sie Aufwendungen beziehungsweise Erträge des Folgejahres darstellen.

2020

## Entwicklung des Anlagevermögens

### Anschaffungs-/Herstellungskosten

	1.1.2020	Zugang Umbuchung = U	Abgang	31.12.2020
	€	€	€	€
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>				
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte	2.266.963,58	129.962,00	0,00	<b>2.396.925,58</b>
2. Geleistete Anzahlungen	22.478,71	124.594,53	0,00	<b>147.073,24</b>
	2.289.442,29	254.556,53	0,00	<b>2.543.998,82</b>
<b>II. Sachanlagen</b>				
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	12.579.259,08	46.009,30 3.801.922,72 U	549.922,64	<b>12.075.345,74</b>
2. Fahrzeuge für Personenverkehr	52.664.807,80	3.361.518,28 1) 708.000,13 U	6.019.863,32	<b>53.808.385,48</b>
3. Technische Anlagen und Maschinen	2.776.040,10	66.582,76 31.064,57 U	0,00	<b>3.550.622,99</b>
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	13.641.670,15	214.532,18 2) -4.540.987,42 U	47.839,10	<b>13.839.427,80</b>
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	4.783.718,76	1.120.673,22	0,00	<b>1.363.404,56</b>
	86.445.495,89	4.809.315,74	6.617.625,06	<b>84.637.186,57</b>
<b>III. Finanzanlagen</b>				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	41.580.423,81	0,00		<b>41.580.423,81</b>
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	9.020.000,00	0,00	140.000,00	<b>8.880.000,00</b>
3. Beteiligungen	50.316,68	0,00	0,00	<b>50.316,68</b>
		5.388,35 A		
4. Sonstige Ausleihungen	250.911,15	17.296,63	33.998,42	<b>239.597,71</b>
	50.901.651,64	22.684,98	173.998,42	<b>50.750.338,20</b>
		5.388,35 A		
	139.636.589,82	5.081.168,90	6.791.623,48	<b>137.931.523,59</b>

A = Aufzinsung

1) nach Abzug von 5.926.458,43 € Investitionszuschüssen

2) nach Abzug von 113.040,00 € Investitionszuschüssen

**Abschreibungen**

1.1.2020	Zugang	Abgang	31.12.2020
€	€	€	€
2.168.216,58	55.982,00	0,00	<b>2.224.198,58</b>
0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>
2.168.216,58	55.982,00	0,00	<b>2.224.198,58</b>
9.475.678,24	212.025,30	479.649,87	<b>9.208.053,67</b>
28.058.895,80	3.999.280,00	6.019.863,32	<b>26.038.312,48</b>
1.693.780,10	160.511,89	0,00	<b>1.854.291,99</b>
11.965.812,15	809.018,75	47.839,10	<b>12.726.991,80</b>
0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>
51.194.166,29	5.180.835,94	6.547.352,29	<b>49.827.649,94</b>
6.000.000,00			<b>6.000.000,00</b>
0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>
0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>
0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>
6.000.000,00	0,00	0,00	<b>6.000.000,00</b>
59.362.382,87	5.236.817,94	6.547.352,29	<b>58.051.848,52</b>

**Buchwerte**

31.12.2019	31.12.2020
€	€
98.747,00	<b>172.727,00</b>
22.478,71	<b>147.073,24</b>
121.225,71	<b>319.800,24</b>
3.103.580,84	<b>2.867.292,07</b>
24.605.912,00	<b>27.770.073,00</b>
1.082.260,00	<b>1.696.331,00</b>
1.675.858,00	<b>1.112.436,00</b>
4.783.718,76	<b>1.363.404,56</b>
35.251.329,60	<b>34.809.536,63</b>
35.580.423,81	<b>35.580.423,81</b>
9.020.000,00	<b>8.880.000,00</b>
50.316,68	<b>50.316,68</b>
250.911,15	<b>239.597,71</b>
44.901.651,64	<b>44.750.338,20</b>
80.274.206,95	<b>79.879.675,07</b>

## Erläuterungen zur Bilanz

### (1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel dargestellt.

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen betreffen Darlehen an APAG mit 4.580 TEUR (Vorjahr: 4.720 TEUR) und an E.V.A. mit 4.300 TEUR (Vorjahr: 4.300 TEUR).

#### Anteile an verbundenen Unternehmen:

	Eigenkapital 31.12.2020 T€	Anteil am Kapital	Jahresergebnis 2020 T€
Aachener Parkhaus GmbH, Aachen	1.911	100 %	0 <sup>1</sup>
ASEAG Reisen GmbH, Aachen	223	100 %	0 <sup>1</sup>
ESBUS Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH, Eschweiler	26	100 %	0 <sup>2</sup>
Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen	1.452	100 %	0 <sup>3</sup>

1) nach Verlustausgleich

2) nach Gewinnabführung

3) Eigenkapital inklusive Deckungsrücklage

#### Anteile an Beteiligungsunternehmen:

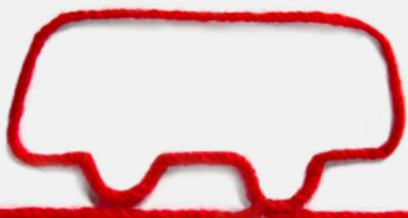
	Eigenkapital 31.12.2020 T€	Anteil am Kapital	Jahresergebnis 2020 T€
gewoge Aachen AG, Aachen	49.258	0,20 %	4.373 <sup>1</sup>
GWG Wohnungsbaugesellschaft für die StädteRegion mbH, Aachen	15.349	0,61 %	100 <sup>1</sup>
beka GmbH, Köln	1.271	0,91 %	135 <sup>1</sup>
Better Mobility GmbH, Aachen	209	49,50 %	-77 <sup>1</sup>

1) Angaben per 31.12.2019

### (2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten sonstige Forderungen gegen die Gesellschafterin E.V.A. in Höhe von 53.936 TEUR (Vorjahr: 46.243 TEUR) und resultieren hauptsächlich mit 30.031 TEUR (Vor-

jahr: 30.344 TEUR) aus dem Verlustausgleichsanspruch und mit 19.646 TEUR (Vorjahr: 14.305 TEUR) aus dem Cash-Pooling. Bei den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich um einen Rahmenkreditvertrag (Volumen 175 TEUR), der von der neu gegründeten Better Mobility GmbH mit 100 TEUR in Anspruch genommen wurde. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind u. a. Steuereforderungen in Höhe von 76 TEUR (Vorjahr: 147 TEUR)



enthalten. Bis auf eine Sicherheitsleistung für das Mietobjekt Kunden-Center in Höhe von 30 TEUR bestehen wie im Vorjahr keine weiteren Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände mit Restlaufzeiten von mehr als einem Jahr.

### (3) Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die ASEAG zeichnete im August 2020 eine Anleihe gegenüber der Quintel Private Bank S.A. in Höhe von 10,0 Mio. EUR mit einer Verzinsung von 0,3 % und einer Fälligkeit im März 2021.

### (4) Eigenkapital

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

### (5) Zuschüsse

In den Zuschüssen in Höhe von 2.523 TEUR (Vorjahr: 63 TEUR) sind im Wesentlichen Zuschüsse für die An-

schaffung von E-Bussen und zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Höhe von 1.659 TEUR enthalten.

### (6) Rückstellungen

Die gutachterlich ermittelten Pensionsrückstellungen erhöhten sich im Berichtsjahr um 6.779 TEUR auf 124.513 TEUR (Vorjahr: 117.734 TEUR). Die Steuerrückstellungen resultieren aus Umsatzsteuerrisiken aufgrund einer lohnsteuerlichen Betriebsprüfung. Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurden der ASEAG Billigkeitsleistungen zum Ausgleich für Schäden im öffentlichen Personennahverkehr von der Bezirksregierung Köln unter Vorbehalt eines abschließenden Nachweises gezahlt. Für eventuelle Rückzahlungsverpflichtungen wurde eine Rückstellung in Höhe von 2.500 TEUR eingestellt. In den sonstigen Rückstellungen sind darüber hinaus im Wesentlichen Risiken aus Personalverpflichtungen (1.579 TEUR, Vorjahr: 1.514 TEUR), Risiken aus der Einnahmenaufteilung AVV/NRW (1.500 TEUR, Vorjahr: 800 TEUR), Fahrzeuganmietungen (95 TEUR, Vorjahr: 685 TEUR) und unterlassenen Instandhaltungen (170 TEUR, Vorjahr: 96 TEUR) enthalten.

### (7) Verbindlichkeiten

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

Restlaufzeiten	bis	größer	davon größer	Summe	Summe
	1 Jahr	1 Jahr	5 Jahre	31.12.2020	31.12.2019
	T€	T€	T€	T€	T€
<b>D. Verbindlichkeiten</b>					
1. aus Lieferungen und Leistungen	6.059	0	0	<b>6.059</b>	7.580
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	3.126	0	0	<b>3.126</b>	2.106
3. Sonstige Verbindlichkeiten	4.367	0	0	<b>4.367</b>	6.676
– davon aus Steuern	296	0	0	<b>296</b>	304
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	32	0	0	<b>32</b>	77
	13.552	0	0	<b>13.552</b>	16.362

Die Vorjahresverbindlichkeiten gliedern sich wie folgt:

Restlaufzeiten	bis 1 Jahr T€	größer 1 Jahr T€	davon größer 5 Jahre T€	<b>Summe 31.12.2019 T€</b>	Summe 31.12.2018 T€
<b>D. Verbindlichkeiten</b>					
1. aus Lieferungen und Leistungen	7.580	0	0	<b>7.580</b>	7.689
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	2.106	0	0	<b>2.106</b>	1.929
3. Sonstige Verbindlichkeiten	6.644	32	0	<b>6.676</b>	5.614
– davon aus Steuern	304	0	0	<b>304</b>	272
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	45	32	0	<b>77</b>	94
	16.330	32	0	<b>16.362</b>	15.232

### **Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Am Bilanzstichtag bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen im Wesentlichen aus Verträgen über Fahrzeuganmietungen. Die Verpflichtungen für Fahrzeuganmietungen bestehen in Höhe von 33.809 TEUR p. a., davon 1.371 TEUR 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 2020 betrug diese Zuwendung 393 TEUR, sodass keine Unterdeckung besteht.

## **Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung**

### **(8) Umsatzerlöse**

	<b>2020 T€</b>	2019 T€	+/- T€	
Verkehrseinnahmen	<b>49.791</b>	57.167	-7.376	-12,9 %
Zuschüsse	<b>8.288</b>	7.878	410	5,2 %
Aperiodische Erlöse	<b>1.106</b>	730	376	51,5 %
Sonstige Erlöse	<b>5.127</b>	5.625	-498	-8,9 %
	<b>64.312</b>	71.400	-7.088	-9,9 %

### **(9) Sonstige betriebliche Erträge**

Aufgrund der Corona-Pandemie wird erstmals im Berichtsjahr unter dieser Position eine Billigkeitsleistung zum Ausgleich der Schäden im öffentlichen Personennahverkehr in Höhe von 7.121 TEUR ausgewiesen. Des Weiteren werden u. a. Erträge aus Anlagenabgängen

in Höhe von 3.422 TEUR (Vorjahr: 1.540 TEUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 813 TEUR (Vorjahr: 2.685 TEUR), sonstige periodenfremde und aperiodische Erträge in Höhe von 35 TEUR (Vorjahr: 24 TEUR) sowie Zuschüsse in Höhe von 1.921 TEUR (Vorjahr: 1.323 TEUR) ausgewiesen.

**(10) Personalaufwand**

Im Berichtsjahr sind Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 1.706 TEUR (Vorjahr: 2.240 TEUR) angefallen. Im Jahresmittel waren folgende Mitarbeiter beschäftigt:

	2020	2019	+/-
Mitarbeiter (Vollzeit)	482	476	6
Mitarbeiter (Teilzeit)	69	68	1
Mitarbeiter (gesamt)	551	544	7
Auszubildende	17	15	2
Aushilfen	12	10	2

**(11) Abschreibungen**

Die Abschreibungen nahmen um 1.300 TEUR auf 4.629 TEUR zu. Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 608 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR).

**(12) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

Hierin sind mit 3.299 TEUR (Vorjahr: 2.929 TEUR) Verwaltungskosten der E.V.A. und mit 40 TEUR (Vorjahr: 35 TEUR) Leistungen der übrigen verbundenen Unternehmen enthalten.

**(13) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen**

Diese betreffen mit 117 TEUR die ESBUS (Vorjahr: 57 TEUR). Die APAG weist erstmals ein negatives Ergebnis aus (Vorjahr Gewinnabführung: 1.702 TEUR).

**(14) Erträge aus Ausleihungen des****Finanzanlagevermögens**

Davon betreffen 104 TEUR (Vorjahr: 106 TEUR) Erträge von verbundenen Unternehmen.

**(15) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge**

Hierin sind Zinserträge von Dritten mit 14 TEUR (Vorjahr: 5 TEUR) sowie von verbundenen Unternehmen in Höhe von 168 EUR (Vorjahr: 298 EUR) enthalten.

**(16) Aufwendungen aus Verlustübernahme**

Diese betreffen mit 1.775 TEUR (Vorjahr: Gewinnabführung) die Aachener Parkhaus GmbH (APAG) und mit 278 TEUR (Vorjahr: 135 TEUR) die ASEAG Reisen GmbH, Aachen, (ASEAG Reisen).

**(17) Zinsen und ähnliche Aufwendungen**

Die Zinsaufwendungen enthalten Aufzinsungen aus Personalverpflichtungen in Höhe von 3.128 TEUR (Vorjahr: 3.428 TEUR) sowie den Zinseffekt aus der Zinssatzänderung bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 7.092 TEUR (Vorjahr: 7.939 TEUR).

**(18) Sonstige Steuern**

Die sonstigen Steuern resultieren im Wesentlichen aus Grundsteuern.

**Sonstige Angaben**

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einem Jahresfestgehalt, aus einer erfolgsabhängigen Tantieme, aus Sachbezügen sowie aus sonstigen Nebenleistungen, insbesondere für Ausgleichszahlungen. Der Vorstand erhielt im Berichtsjahr eine Gesamtvergütung in Höhe von 264,3 TEUR, die sich wie folgt zusammensetzt:

Name	Festvergütung in TEUR	Tantieme in TEUR	Sachbezug in TEUR	Summe in TEUR
Michael Carmincke	226,7	30	7,6	264,3

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

Ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene erhielten im Berichtsjahr 348,3 TEUR; davon aus Pensionszahlungen 337,5 TEUR und aus sonstigen Nebenleistungen 10,8 TEUR. Für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.926,5 TEUR.

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

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>	<b>Gesamtbezüge in TEUR</b>
<i>Heiner Höfken, Vorsitzender</i>	4,9
<i>Peter Timmermanns, 1. stellvertretender Vorsitzender</i>	3,6
<i>Leo Buse, 2. stellvertretender Vorsitzender</i>	3,9
<i>Gaby Breuer</i>	2,8
<i>Dr. Tim Grüttemeier</i>	2,7
<i>Wilfried Fischer</i>	2,9
<i>Hans-Albert Heinrich</i>	2,9
<i>Elisabeth Paul</i>	2,9
<i>Stefan Roebrocks</i>	2,9
<i>Alfred Sonders</i>	2,9
<i>Sascha Vogel</i>	2,8
<i>Frauke Burgdorf</i>	2,9
	<b>38,1</b>

### **Derivative Finanzinstrumente**

Von der ASEAG wurden im Oktober 2020 Commodity-Swap-Geschäfte mit einer Laufzeit vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2023 abgeschlossen. Der Nominalbetrag der Swap-Geschäfte wird mit 4.276.248 EUR zur Dieselpreisabsicherung der antizipierten Grundgeschäfte eingesetzt und als entsprechende Bewertungseinheit gebildet. Über einen Zeitraum von drei Jahren gleichen sich die Wertänderungen voraussichtlich vollständig aus, da Grund- und Sicherungsgeschäft die gleichen Nominalbeträge und Fristigkeiten haben und demselben Risiko ausgesetzt sind. Zur Abbildung der gebildeten Bewertungseinheiten wird die Einfrierungsmethode gewählt. Der beizulegende positive Zeitwert der Swap-

Geschäfte beträgt zum Bilanzstichtag 88.949 EUR nach bankeneigenen, proprietären Bewertungsmodellen der Commerzbank AG, Frankfurt. Aufgrund der gebildeten Bewertungseinheiten der Swaps mit den antizipierten Dieselpreisbezügen und dem positiven beizulegenden Wert sind keine Rückstellungen für drohende Verluste aus den Swap-Geschäften zum Bilanzstichtag zu bilden. Selbst bei einer negativen Marktwertentwicklung ist keine Drohverlustrückstellung nach § 249 (1) Satz 1 HGB für die antizipierten künftigen Beschaffungsgeschäfte zu bilanzieren, da nach IDW RS HFA 4 in dem Saldierungsbereich schwebender Geschäfte auch über das schwebende Geschäft hinausgehende konkrete wirtschaftliche Vorteile berücksichtigt werden dürfen.

<b>Nr.</b>	<b>Produkt</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Referenz</b>	<b>Metrische Tonnen/Jahr</b>	<b>Nominalwert TEUR</b>	<b>Zeitwert TEUR</b>	<b>Laufzeit</b>
1	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPX2088	2.400	2.098	75	31.12.2021
2	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPX2089	1.200	1.078	16	31.12.2022
3	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPX2090	1.200	1.101	-2	31.12.2023
<b>Summe</b>					<b>4.277</b>	<b>89</b>	

## Nachtragsbericht

Das Jahr 2020 war bereits durch die Covid-19-Pandemie negativ geprägt. Der fortgesetzte Lockdown zur Eindämmung der Pandemie in den ersten drei Monaten des Jahres 2021 und die damit bestehenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens werden auf den weiteren Geschäftsverlauf und damit auf die Lage der Gesellschaft wesentlich Einfluss nehmen. Trotz entsprechender Planungsansätze kann eine abschließende Beurteilung der Auswirkungen auf die Vermögens-, die Finanz- und die Ertragslage der ASEAG noch nicht vorgenommen werden.

Die zu Beginn des Geschäftsjahres 2021 aufgrund der Corona-Pandemie bestehenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens werden auch das kommende Geschäftsjahr negativ beeinflussen. In die Wirtschaftsplanung sind zwar solche negativen Effekte eingeflossen, aber ob dies ausreicht, ist aktuell nicht final zu beurteilen und hängt von der Fortdauer des Ereignisses ab. Dabei gilt wie im Jahr 2020 auch, dass Umsätze im Gelegenheitsverkehr und bei kurzfristig zu nutzenden Zeitkarten besonders gefährdet sind.

## Organe der Gesellschaft

### Aufsichtsrat

Frau Gaby Breuer, Aachen	Hausfrau	
Frau Frauke Burgdorff, Aachen	Beigeordnete	bis 14.01.2021
Herr Leo Buse, Aachen (2. stellv. Vorsitzender)	kfm. Angestellter ASEAG	
Herr Jochen Emonds, Stolberg (1. stellv. Vorsitzender)	Diplom-Gymnasiallehrer	ab 15.01.2021
Herr Wilfried Fischer, Aachen	selbstständiger IT-Berater	bis 14.01.2021
Herr Dr. Tim Grüttemeier, Stolberg	Städtereignisrat	bis 14.01.2021
Herr Patrick Haas, Stolberg	Bürgermeister Stadt Stolberg	ab 15.01.2021
Herr Hans-Albert Heinrich, Alsdorf	Busfahrer ASEAG	
Herr Heiner Höfken, Aachen (Vorsitzender)	selbstst. Rechtsanwalt	bis 14.01.2021
Herr Stefan Jücker, Aachen	Technischer Dezernent	ab 15.01.2021
Frau Sibylle Keupen, Herzogenrath	Oberbürgermeisterin Stadt Aachen	ab 15.01.2021
Frau Elisabeth Paul, Aachen	Designerin	
Frau Ye-One Rhie, Aachen	wissensch. Mitarbeiterin	ab 15.01.2021
Herr Dr. Michael Ritzau, Aachen (Vorsitzender)	Geschäftsführer	ab 15.01.2021
Herr Stefan Roebrocks, Aachen	Betriebsratsvorsitzender ASEAG	
Herr Alfred Sonders, Alsdorf	Bürgermeister Stadt Alsdorf	bis 14.01.2021
Herr Peter Timmermanns, Baesweiler (1. stellv. Vorsitzender)	Kreisgeschäftsführer DRK Lauenburg	bis 14.01.2021
Herr Sascha Vogel, Herzogenrath	freigestellter Betriebsrat ASEAG	

### Vorstand

Michael Carmincke, Vorstand der ASEAG

## Jahresergebnis

Der Jahresverlust 2020 in Höhe von 33.031.284,44 EUR wurde aufgrund des Ergebnisabführungsvertrags von der E.V.A. übernommen. Das Geschäftsjahr schließt daher ausgeglichen ab.

Aachen, den 31. März 2021

Der Vorstand, Michael Carmincke

## **„Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers**

An die Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-Aktiengesellschaft

### **Wiedergabe des Bestätigungsvermerks**

Wir haben den Jahresabschluss der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften

ten und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

### **Grundlage für die Prüfungsurteile**

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

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

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen

Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

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

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

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts**

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkei-

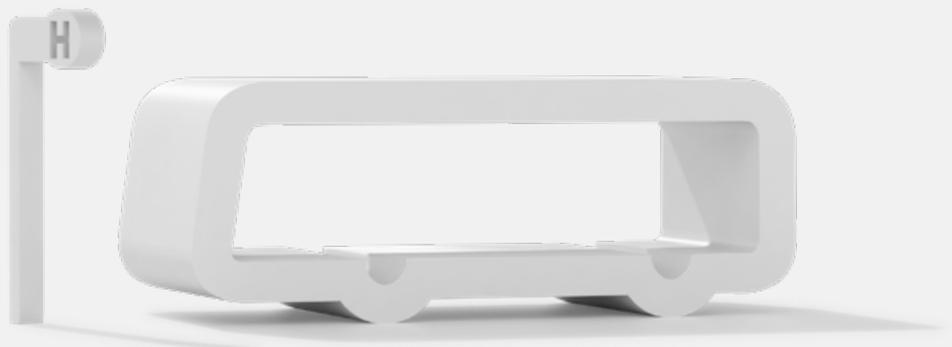
- ten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
  - beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
  - ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
  - beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
  - beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
  - führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.
- Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.“
- Den vorstehenden Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2020 (Bilanzsumme EUR 159.678.423,17; Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme EUR 33.031.284,44) und des Lageberichts für das Geschäftsjahr 2020 der Aachener Straßenbahn

und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft haben wir in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Grundsätzen ordnungsmäßiger Erstellung von Prüfungsberichten (IDW PS 450 n. F.) erstattet.

Duisburg, den 8. April 2021

PKF FASSELT SCHLAGE  
Partnerschaft mbB  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Steuerberatungsgesellschaft  
Rechtsanwälte

Jahn	Pentschev
Wirtschaftsprüfer	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 2020 ist unter Einbeziehung der Buchführung sowie des Lageberichtes von der PKF FASSELT SCHLAGE, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, geprüft worden. Der Bestätigungsvermerk wurde uneingeschränkt erteilt. Dem Ergebnis der Abschlussprüfung und dem Bericht des Vorstandes stimmen wir zu.

Den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 haben wir gebilligt. Er ist damit festgestellt.

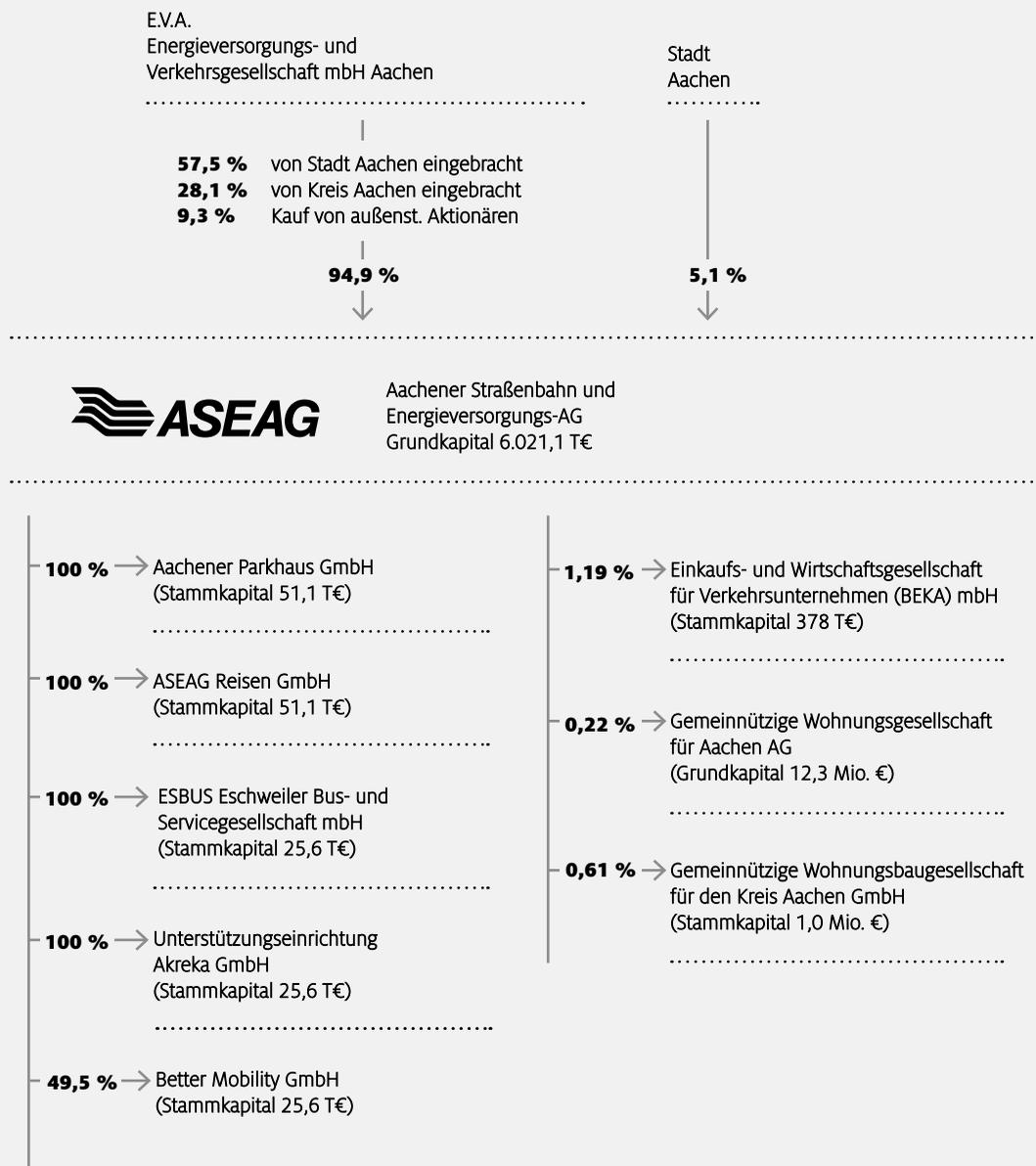
Aachen, den 23. April 2021

Der Aufsichtsrat

Dr. Michael Ritzau  
Vorsitzender



## Unternehmensstruktur und Beteiligungen

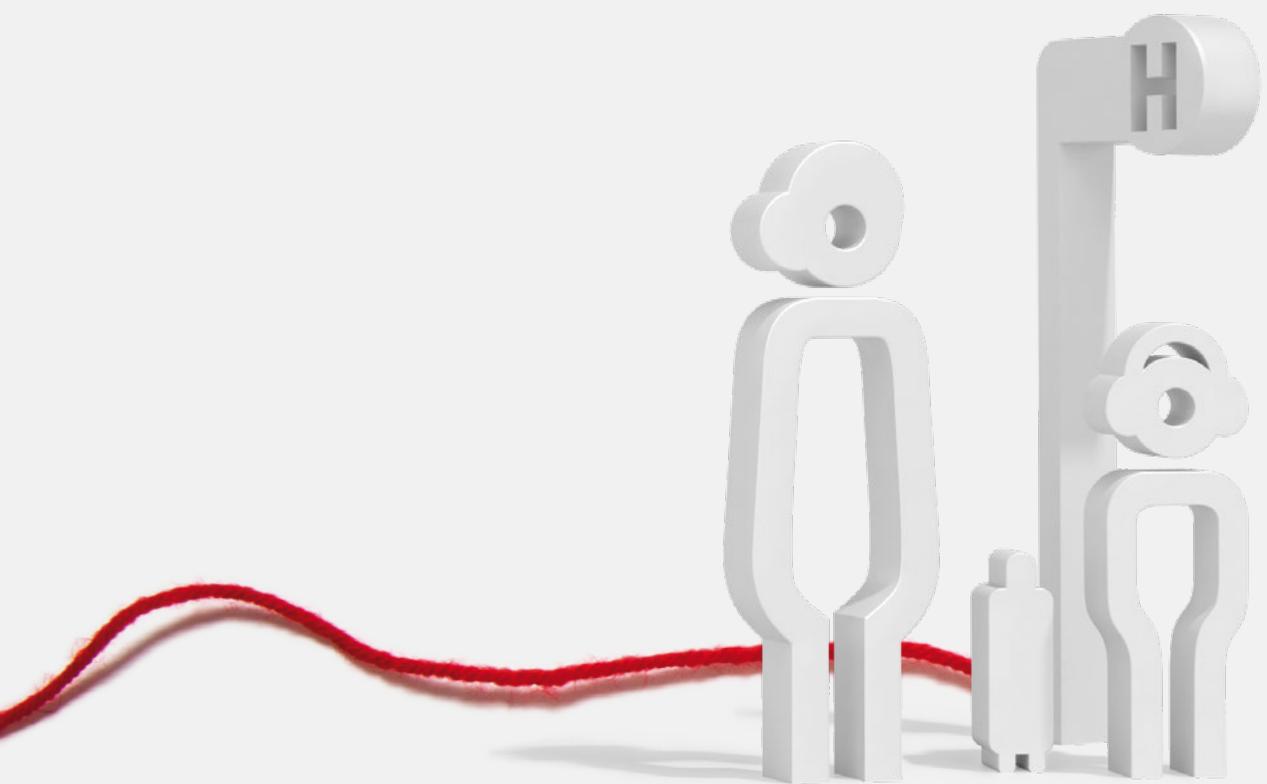


Stand 31.12.2020

### Finanzkalender 2021

23. April 2021	Aufsichtsratssitzung zur Feststellung des Jahresabschlusses
11. Juni 2021	Ordentliche Hauptversammlung





2009.10