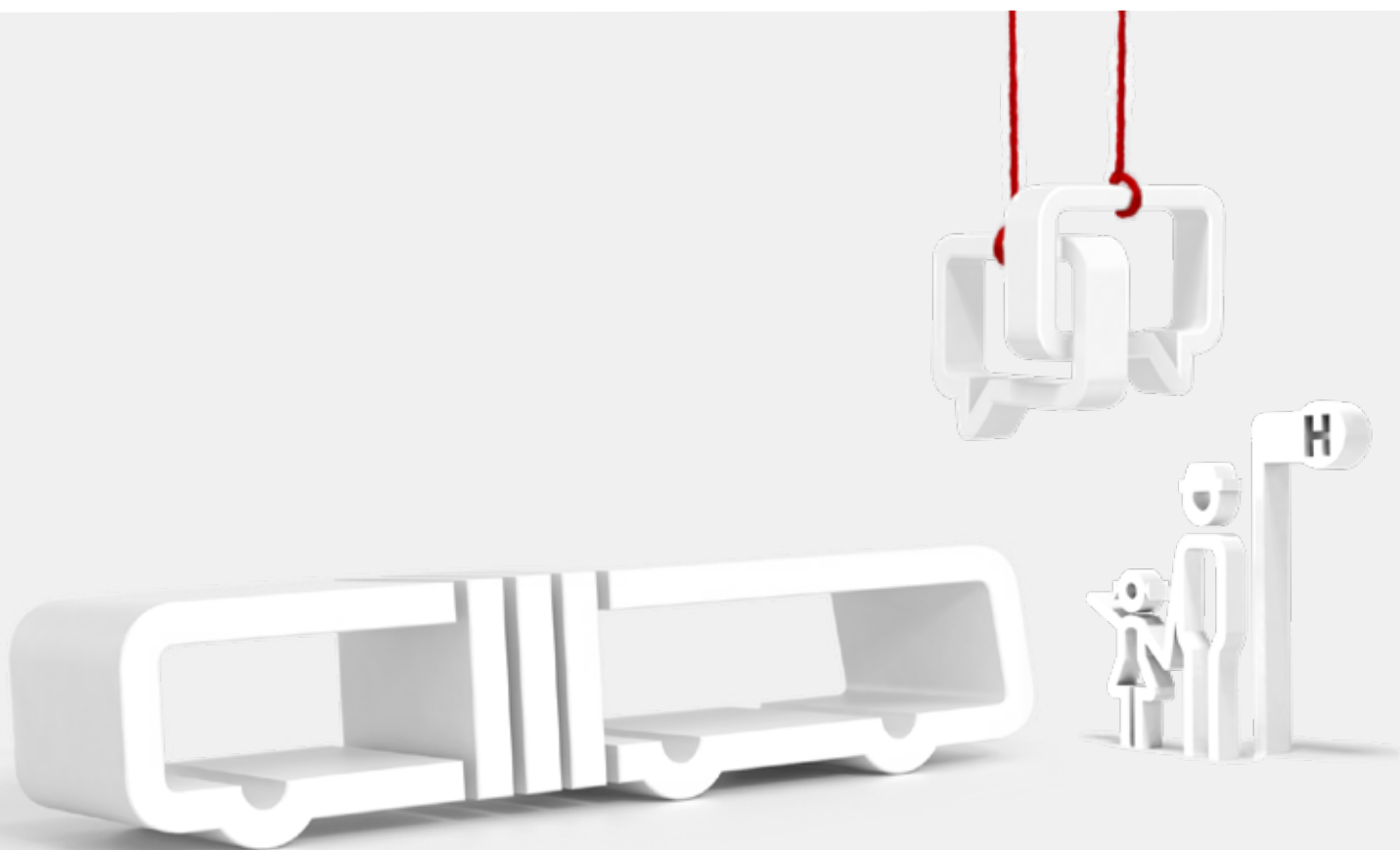


# ***Geschäftsbericht*** **2024**







*Geschäftsbericht 2024*



# Inhalt

|                                                                                                                                                                                                   |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024</b>                                                                                                                                                     | <b>4</b>  |
| <b>I. Grundlagen des Unternehmens</b>                                                                                                                                                             | <b>5</b>  |
| Geschäftsmodell des Unternehmens                                                                                                                                                                  | 5         |
| Forschung und Entwicklung                                                                                                                                                                         | 6         |
| <b>II. Wirtschaftsbericht</b>                                                                                                                                                                     | <b>9</b>  |
| Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen                                                                                                                                      | 9         |
| Geschäftsverlauf                                                                                                                                                                                  | 10        |
| Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren                                                                                                                                             | 14        |
| Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289 f HGB zum Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst | 16        |
| Ertragslage                                                                                                                                                                                       | 16        |
| Finanzlage                                                                                                                                                                                        | 21        |
| Vermögenslage                                                                                                                                                                                     | 22        |
| <b>III. Prognosebericht</b>                                                                                                                                                                       | <b>23</b> |
| <b>IV. Chancen- und Risikobericht</b>                                                                                                                                                             | <b>29</b> |
| <b>Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitenden</b>                                                                                                                                                  | <b>36</b> |
| <b>Tochtergesellschaften</b>                                                                                                                                                                      | <b>38</b> |
| <b>Jahresabschluss</b>                                                                                                                                                                            | <b>40</b> |
| Bilanz                                                                                                                                                                                            | 42        |
| Gewinn-und-Verlust-Rechnung                                                                                                                                                                       | 44        |
| Anhang für das Geschäftsjahr 2024                                                                                                                                                                 | 46        |
| Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze                                                                                                                                                           | 46        |
| Entwicklung des Anlagevermögens                                                                                                                                                                   | 48        |
| Erläuterungen zur Bilanz                                                                                                                                                                          | 50        |
| Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung                                                                                                                                                     | 53        |
| Nachtragsbericht                                                                                                                                                                                  | 56        |
| Organe der Gesellschaft                                                                                                                                                                           | 57        |
| Jahresergebnis                                                                                                                                                                                    | 58        |
| <b>Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers</b>                                                                                                                                      | <b>58</b> |
| <b>Bericht des Aufsichtsrates</b>                                                                                                                                                                 | <b>62</b> |
| <b>Unternehmensstruktur und Beteiligungen</b>                                                                                                                                                     | <b>63</b> |
| <b>Finanzkalender 2025</b>                                                                                                                                                                        | <b>63</b> |

# ***Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024***



# I. Grundlagen des Unternehmens

## Geschäftsmodell des Unternehmens

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

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

im unmittelbaren Fokus der Geschäftstätigkeit liegen. Dabei werden sämtliche Aktivitäten im Hinblick auf den Bau und die Bewirtschaftung von Parkhäusern und Parkplätzen durch die 100%ige Tochtergesellschaft Aachener Parkhaus GmbH, Aachen, (APAG) wahrgenommen, sodass bezüglich dieser Aktivitäten auf den Geschäftsbericht der APAG verwiesen wird. Alternative Mobilitätskonzepte werden im Hause der ASEAG entwickelt. Dabei wird softwareseitig auf eine IT-Lösung der Better Mobility GmbH zurückgegriffen. 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 Thema

Verkehrswende werden erweiterte und neue Anforderungen gestellt, die neben der reinen Busleistung auch Produktangebote und Konzepte für die „erste und letzte Meile“ als Zubringer zum ÖPNV-Angebot vorsehen. In diesem Kontext gilt es, Mobilitätsdienstleistungen wie On-Demand-Verkehre, Car- und Bike-Sharing oder E-Roller und Taxi intelligent mit dem klassischen Busangebot zu verknüpfen. Auch Dienstleistungen des ruhenden Verkehrs sind dabei über die APAG einzubinden (z. B. Park-and-Ride-Ticket), sodass der Kunde ein durchgängiges Mobilitätsenerlebnis erfährt, und zwar unabhängig von dem Verkehrsmittel, für das er sich bei seiner jeweiligen Fahrt entschieden hat. Technologisch bildet die stetig zu erweiternde movA-App der ASEAG schon heute die Basis hierfür. Als eine große Plattform zur Fortentwicklung des ÖPNV in Stadt und StädteRegion hat das von den Aufgabenträgern gegründete „Netzwerk Mobilitätswende Region Aachen“ (NEMORA; zuvor AG Innovation) im Geschäftsjahr 2022 seine Arbeit aufgenommen, um Verkehrsprojekte (u. a. „Vision 2027“ der ASEAG) gemeindeübergreifend vorantreiben zu können. Darüber hinaus bringt sich die ASEAG in die Planungen rund um die Regio-Tram ein, die die ASEAG im Falle einer Realisierung betreiben möchte. Die zugehörige Machbarkeitsstudie hat einen Nutzen-Kosten-Faktor größer eins ergeben. Die politischen Gremien haben den Aachener Verkehrsverbund (AVV) damit beauftragt, die nächsten Planungsschritte anzugehen.

Mit der förmlichen Betrauung der ASEAG, die durch ihre Aufgabenträger Stadt und StädteRegion Aachen im April 2017 erfolgte, ist die Basis geschaffen worden, um den Anforderungen der EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO 1370/2007) und des ÖPNV-Gesetzes NRW bis zum Jahr 2027 gerecht zu werden. Für eine Folgebetrauung ab Dezember 2027 gilt es nun, die ersten Weichen zu stellen. So wurde beispielsweise durch den Aufgabenträger Stadt Aachen im Jahr 2023 ein Gutachten zum Liniennetz in Auftrag gegeben, um hieraus gegebenenfalls resultierende Anpassungen des Nahverkehrsplans rechtzeitig beschließen zu können. Die sich entsprechend ergebenden Aspekte werden zurzeit diskutiert und sol-

len in die neuen Nahverkehrspläne der Aufgabenträger Stadt und StädteRegion Aachen einfließen. Die Verabschiedung der neuen Nahverkehrspläne wird für den Sommer bzw. Herbst 2025 erwartet. Dabei zeichnet sich bereits ab, dass wesentliche Effekte für die Nutzung des ÖPNV voraussichtlich nur durch den Ausbau der Infrastruktur erreicht werden können, damit die derzeitigen Reisezeiten deutlich erhöht werden.

Darüber hinaus bleibt es ein Ziel der ASEAG, sich den ökonomischen und ökologischen Anforderungen unserer Gesellschaft zu stellen und damit den spezifischen Bedürfnissen der Bürger und Bürgerinnen der StädteRegion Aachen an einen nutzerorientierten ÖPNV gerecht zu werden. Vor diesem Hintergrund hat die ASEAG auch in Vorbereitung auf die ab 2025 verpflichtende Berichtserstattung zum Thema Nachhaltigkeit eine Gemeinwohlbilanzierung durchgeführt und sich im Rahmen eines konzernweiten Projektes auf die neuen Berichtspflichten vorbereitet. Hinzu kommt ein sehr dynamisches politisches Umfeld innerhalb Deutschlands (z. B. Entwicklungen rund um das Deutschlandticket, Diskussionen zum Klimawandel, Kürzung von Fördermitteln im Kontext des Technologiewandels) und eine hohe Unsicherheit aufgrund der geopolitischen Lage (z. B. Ukraine-Krise, Nahost-Krise), was immer wieder neue Herausforderungen mit sich bringt. Selbst eine moderne, vollständig auf Euro-VI-Abgasnorm umgerüstete Busflotte erfüllt die neuen Erwartungen und gesetzlichen Vorgaben kaum. Weitere Investitionen in Technik und Infrastruktur – mit einem erheblichen Kapitalbedarf und teilweise schwierigen Beschaffungssituationen – werden notwendig sein, um den in den ÖPNV gesetzten Erwartungen auch nur annähernd gerecht werden zu können.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

## **Forschung und Entwicklung**

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

### **NetLiner Aachen-Laurensberg und Roetgen**

Beim Landeswettbewerb mobil NRW hatten die Stadt Aachen mit dem NetLiner Aachen-Laurensberg sowie die Gemeinde Roetgen mit dem NetLiner Roetgen gewonnen. Damit wurden über einen Zeitraum von drei Jahren bis Ende 2024 der Betrieb und die Weiterentwicklung des On-Demand-Systems NetLiner der ASEAG gefördert. Projektziele waren u.a.:

- Nachhaltige Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes im Projektgebiet durch flexiblen und innovativen On-Demand-Verkehr
- Zubringerfunktion des NetLiners mit Anschlusssicherung an das bestehende Liniennetz („Starke Achsen“)
- Implementierung eines innovativen und intelligenten Mobility-as-a-Service-(MaaS-)Angebots mit Verknüpfung zu anderen Mobilitätsangeboten über die movA-App
- Direktere und schnellere Verbindungen, im Nahbereich umstiegsfrei
- Gleichmäßig hohe Erschließungsqualität im gesamten Bediengebiet
- Hohe Flexibilität und genaue Passung zwischen ÖPNV und Arbeitszeiten am Campus Melaten/Uniklinik



- Ressourcenschonung durch Fahrzeuge, die in ihrer Größe an den Bedarf angepasst sind
- Integration des Taxigewerbes in das On-Demand-System, dadurch Einsatz unterschiedlicher Fahrzeugkonzepte je nach Auslastung des Systems möglich

Die Projektziele konnten erreicht und die Förderprojekte somit erfolgreich abgeschlossen werden. Mithilfe beider Projekte war es möglich, den NetLiner als festen Bestandteil des ÖPNV-Angebotes zu etablieren, sodass er auch nach Ende der Förderperiode in beiden projektbeteiligten Städten und Gemeinden weiter betrieben wird. Damit trägt der NetLiner wesentlich zur Sicherstellung eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrsangebotes bei.

### **Digitalisierungsmaßnahmen in der MaaS-App movA**

Im Rahmen des Förderprojekts „MaaS NRW – Digitalisierungsmaßnahmen in der MaaS-App movA“ wird die digitale Informations- und Datenqualität gestärkt. Zudem wird die Förderung einer landesweiten Vernetzung im ÖPNV fokussiert. Zunächst wurde movA durch eine barrierearme Bedienbarkeit, u. a. mithilfe der Implementierung einer Screenreader-Funktion, für weitere Nutzergruppen zugänglich und durch die Anpassung von Farben, Kontrasten und Schriftgrößen einfacher nutzbar. Ziel ist es, bis Mitte 2025 die Auskunftsqualität durch die Einbindung weiterer Datenquellen für umfangreichere Fahrgastinformationen und dadurch für eine flexiblere Mobilität zu verbessern. Dazu zählt die bereits eingebundene Anzeige der Standorte und Auslastung von APAG-Parkhäusern. Weiterhin soll zukünftig die Bereitstellung von Auslastungsinformationen der Busse in Echtzeit eine optimale Planung der Reise ermöglichen. Über die geplante Anbindung an das DELFI-Landesystem sollen Auslastungsdaten zur Verfügung gestellt werden, um die digitalisierte und vernetzte Mobilität landesweit zu unterstützen. Detailliertere Navigationsfunktionen und die Möglichkeit einer Fahrtbegleitung sollen zudem die Erlebbarkeit für Nutzer der App und den nahtlosen Ablauf der individuellen Reiseketten optimieren.

Daran anschließend werden im Förderprojekt „MaaS NRW 2.0“ durch kundenorientierte Digitalisierungsmaßnahmen in der MaaS-App die Zugänglichkeit und vereinfachte Nutzung der App weiter fokussiert. Bestehende Angebote, wie die Buchung von Car-Sharing-Fahrzeugen, wurden technisch optimiert. Auch die Führerscheininvalidierung soll technisch weiterentwickelt werden. Die landesweit einheitliche Darstellung von Mobilstationen und Fahrradabstellanlagen mit radbox.nrw-Software soll einen Wiedererkennungswert für die Vernetzung multimodaler Angebote schaffen. Ein In-App-Feedbacktool soll die nutzerzentrierte App-Entwicklung fördern. Dabei können Nutzer Ideen und Anregungen teilen. Ergänzend zu Auslastungsinformationen der Busse in Echtzeit sollen Prognosedaten für eine flächendeckende Beauskunftung der Auslastung eingebunden werden.

### **Haaren clever mobil**

Mit dem Modellvorhaben „Haaren clever mobil“ will die Stadt Aachen in einem Stadtrandgebiet mit einer landesdurchschnittlichen Pkw-Besitzquote demonstrieren, dass es durch einen erheblichen Ausbau des Umweltverbundes, der Fuß- und Radwegeinfrastruktur sowie einen umfassenden Mobilitätsmanagement-Ansatz gelingen kann, die Mobilitätswende beispielhaft für Aachen und für NRW erfolgreich umzusetzen. Teilprojekt 2 „Ausbau des ÖPNV“ soll das ÖPNV-Angebot sowie besonders die nahräumige Erschließung der Haarener Ortsteile deutlich verbessern.

Im Detail wurden daher im Rahmen des Projekts folgende neue Angebote im vierten Quartal 2023 in Betrieb genommen:

- Schnellbuslinie SB71 (Uniklinik – Schanz – Aachen Bushof – Haaren – Verlautenheide)
- NetLiner Haaren, Verlautenheide, Hüls
- Ortsbus Haaren (Verlautenheide – Haaren Markt – Hüls)

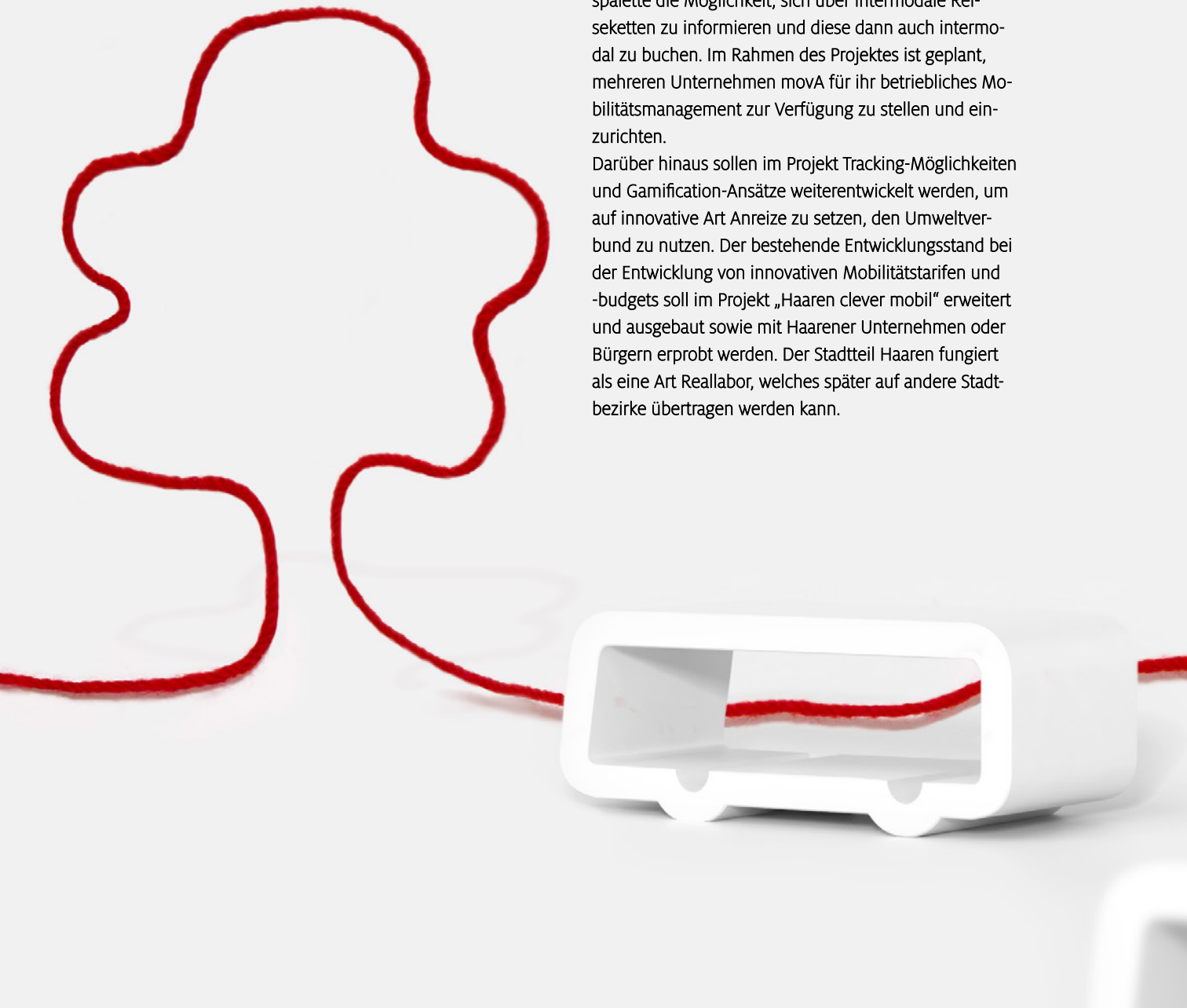
Das Konzept vereint die Vorteile flexibler Routen und Fahrpläne (NetLiner) mit der Möglichkeit, regelmäßige Nachfragen in der Hauptverkehrszeit (Ortsbus) zuverlässig bedienen und miteinander kombinieren zu können.

Der Betrieb soll möglichst umweltfreundlich ausgestaltet werden, weshalb sowohl für die Kleinbusse als auch für die Schnellbuslinie Elektrofahrzeuge zum Einsatz kommen sollen. Die Planung, Umsetzung sowie zielkonforme Ausgestaltung und Optimierung des Konzepts wurde und wird durch den Dialog mit den Bürgern geprägt und fortlaufend durch ein begleitendes Monitoring unterstützt.

Ein weiteres Teilprojekt ist „Digitalisierung und movA“. Für eine gute Erreichbarkeit des Stadtbezirks Haaren sind ein komfortabler ÖPNV, sichere Radverkehrsverbindungen, gut ausgebaute Fußwege und ein attraktives Angebot an Mobilitätsalternativen zum Pkw-Verkehr we-

sentliche Voraussetzungen. Darüber hinaus soll die Nutzung der verschiedenen Verkehrsformen des Umweltverbundes intensiviert und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Modal Split reduziert werden. Autofahrern sollen Anreize vermittelt werden, um sie zum Umstieg zu bewegen. Um eine Verkettung verschiedener Mobilitätsangebote zu ermöglichen, müssen sowohl Informationen über die Verfügbarkeit als auch Buchungsmöglichkeiten vorhanden sein. Dies erfolgt über die movA-App. Zu den Mobilitätsangeboten in movA gehören alle ÖPNV-Angebote einschließlich des On-Demand-Systems, Bike-Sharing, Car-Sharing, E-Scooter und Taxi. Die App bietet den Nutzern über diese breite Angebotspalette die Möglichkeit, sich über intermodale Reiseketten zu informieren und diese dann auch intermodal zu buchen. Im Rahmen des Projektes ist geplant, mehreren Unternehmen movA für ihr betriebliches Mobilitätsmanagement zur Verfügung zu stellen und einzurichten.

Darüber hinaus sollen im Projekt Tracking-Möglichkeiten und Gamification-Ansätze weiterentwickelt werden, um auf innovative Art Anreize zu setzen, den Umweltverbund zu nutzen. Der bestehende Entwicklungsstand bei der Entwicklung von innovativen Mobilitätstarifen und -budgets soll im Projekt „Haaren clever mobil“ erweitert und ausgebaut sowie mit Haarener Unternehmen oder Bürgern erprobt werden. Der Stadtteil Haaren fungiert als eine Art Reallabor, welches später auf andere Stadtbezirke übertragen werden kann.



## **Elektronisches Fahrgeld-Management (EFM – Baustufe 2)**

Im Jahr 2024 wurden die Umsetzungen zu den Teilprojekten der Baustufe 2 des EFM im AVV fortgesetzt.

- Die Einführung des bargeldlosen Bezahls mit Bankkarten und Kreditkarten bei Fahrten mit den Bussen der ASEAG wurde nach einem Piloten mit zehn Fahrzeugen freigegeben. Neben der ASEAG waren der Hersteller der Vertriebstechnik (IVU Traffic Technologies AG, Aachen), der Payment-provider (First Data GmbH, Bonn) sowie die E.V.A.-Buchhaltung (Abwicklungsprozesse) an der Umsetzung beteiligt.
- Nachdem im Jahr 2023 ein Großteil der Semestertickets auf Chipkarte nach fünfjähriger Gültigkeit ausgetauscht werden mussten, wurden für das Wintersemester 2024/25 an die Erstsemester der RWTH Aachen die Fahrberechtigungen in der naveo-App ausgegeben. Es ist geplant, im Jahr 2025 möglichst alle Deutschland-Semestertickets an die Studierenden in der naveo-App darzustellen und Chipkarten nur noch in Ausnahmefällen auszuhandigen.
- Im Herbst 2024 konnte das Projekt easyConnect (Pilot zum länderübergreifenden Ticketing) in der Stufe 2 starten. Hier ist die ASEAG als Teil des Projektkonsortiums mit den Themen Kontrolle und Abrechnung beteiligt. Die Kontrolle erfolgt dabei nach dem Motics-Verfahren aus dem ((eTicket-Deutschland (Motics steht für Mobile Ticketing Crypto Service und ist ein digitaler Kopierschutz). In der Teilnehmerversammlung der VDV-ETS im November 2024 wurde beschlossen, dass alle Verkehrsunternehmen bis spätestens 1. Januar 2026 nach diesem Standard kontrollieren können müssen.

Die ASEAG strebt weiterhin einen zügigen Abschluss der EFM-Teilprojekte an. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit den zuständigen AVV-Gremien und den AVV-Verkehrsunternehmen.

## **Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme**

Im Oktober 2023 wurde der Schlussverwendungsnachweis beim Projektträger TÜV Rheinland eingereicht. Trotz mehrfacher Nachfragen informierte uns der Projektträger zuletzt im Oktober 2024 darüber, dass die Bearbeitung des Verwendungsnachweises weiterhin andauert.

# **II. Wirtschaftsbericht**

## **Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen**

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) hat in seiner Pressemitteilung zur wirtschaftlichen Lage in Deutschland am 15. Januar 2025 bekannt gegeben, dass die wirtschaftliche Schwächephase auch zum Jahreswechsel 2024/25 anhält. Im Gesamtjahr 2024 ist das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 0,2 % gegenüber dem Vorjahr gesunken. Positiv trugen dabei vor allem die öffentlichen und – zu einem geringeren Ausmaß – die privaten Konsumausgaben bei. Dies wurde jedoch überlagert von deutlich rückläufigen Anlageinvestitionen sowie einem negativen Impuls von-

seiten des Außenbeitrags, wobei weitgehend stagnierenden Importen sinkende Exporte gegenüberstanden. Der in den letzten Monaten zu beobachtende Auftrieb bei den Verbraucherpreisen hat sich zum Jahresende fortgesetzt. Die Inflationsrate, also der Anstieg des Niveaus der Verbraucherpreise, ist im Dezember voraussichtlich deutlich auf +2,6 % gestiegen, nachdem die Rate im Oktober +2,0 % und im November +2,2 % betragen hatte.

Trotz anhaltender wirtschaftlicher Stagnation entwickelt sich der Arbeitsmarkt zum Jahresende vergleichsweise stabil. Im November nahm die Erwerbstätigkeit gegenüber Oktober saisonbereinigt um 23.000 Personen zu. Trotz einer im historischen und internationalen Vergleich weiterhin robusten Lage am Arbeitsmarkt ist im Jahr 2025 vorerst nicht mit einer Umkehr der schwachen Entwicklung am Arbeitsmarkt zu rechnen.

(Quelle: [www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/Wirtschaftliche-Lage/2025/20250115-die-wirtschaftliche-lage-in-deutschland-im-januar-2025.html](http://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/Wirtschaftliche-Lage/2025/20250115-die-wirtschaftliche-lage-in-deutschland-im-januar-2025.html))

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bezeichnet in seiner Bekanntmachung vom 6. Januar 2025 das Jahr 2025 als Schlüsseljahr für die Verkehrs- und Mobilitätsbranche. Der VDV fordert darin klare Weichenstellungen in Berlin und Brüssel. Während in Deutschland die neue Bundesregierung ihre verkehrspolitischen Ziele definieren wird, muss in Brüssel das neu besetzte EU-Verkehrskommissariat mit weitreichenden Initiativen die Richtung für eine nachhaltige Mobilität in Europa vorgeben. Ingo Wortmann, Präsident des VDV, betont die Dringlichkeit einer klaren verkehrspolitischen Weichenstellung. „Die Ziele eines nachhaltigen Wirtschaftswachstums und der wirtschaftlichen Transformation sind auf dem Kontinent und in Deutschland nur erreichbar, wenn Berlin und Brüssel die richtigen Rahmenbedingungen schaffen. Insbesondere Busse und Bahnen müssen stärker in den Fokus gerückt und als Teil der Lösung verstanden werden.“

(Quelle: [www.vdv.de/250106-pm-eu-ausblick-2025.pdf](http://www.vdv.de/250106-pm-eu-ausblick-2025.pdf))

## Geschäftsverlauf

Nach den schweren Jahren der Coronazeit setzt sich die Erholung der ÖPNV-Nachfrage auch im Jahr 2024 fort. Die Fahrgastzahlen stiegen gegenüber 2023 deutlich an und erreichen ein neues rechnerisches Rekordniveau. Dies gilt trotz erheblicher Probleme der ASEAG, die seitens der Aufgabenträger bestellte Leistung überhaupt zu erbringen. Die Fahrgastzahlen erreichen in etwa ein Niveau, wie es sich ergeben hätte, wenn das Vor-Corona-Niveau um das bis dahin durchschnittliche Wachstum fortgeschrieben worden wäre. Gleichzeitig hat die Coronakrise gezeigt, dass in Zeiten großer Veränderungen die in der Vergangenheit bewährten Nutzungshäufigkeiten je Ticketart nicht geeignet sind, Fahrgastzahlen valide zu erfassen. Vor diesem Hintergrund hat sich die ASEAG entschlossen, auf eine Hochrechnung aus dem Fahrgastzählsystem zu setzen. Dies hat auch den Vorteil, dass Veränderungen von Fahrgastzahlen deutlich schneller erkannt werden können als bei einer statischen Betrachtung über verkaufte Ticketarten. Mit der Einführung des Deutschlandtickets wurden die Nachteile der statischen Betrachtung je Ticketart nochmals verstärkt. Das Deutschlandticket ist dann auch der Grund dafür, dass der Umsatz nicht im gleichen Verhältnis wie die Fahrgastzahl ansteigt. Weitere Preisnachlässe gingen mit dem Deutschland-Semesterticket einher, das an beiden Hochschulen in Aachen zum Sommersemester eingeführt wurde und bei Fortbestand des Deutschlandtickets inzwischen mit einem unbefristeten Vertrag verknüpft ist. Daraus resultierende Umsatzeinbußen werden in den Jahren 2024 und 2025 letztendlich zwar durch den Mindererlösausgleich zum Deutschlandticket getragen, erhöhen dabei jedoch zunehmend die Abhängigkeit der Verkehrsbranche von staatlicher Unterstützung. Der Trend hin zum Deutschlandticket hielt dabei das gesamte Jahr über an, auch wenn sich im vierten Quartal eine Sättigung des Marktes mit Deutschlandtickets abzeichnete. Inwieweit sich die seitens Bund und Land beschlossene Preissteigerung des Deutschlandtickets zum Januar 2025 negativ auswirken wird, bleibt abzuwarten, da auch der neue Preis deutlich unter dem Preisniveau des herkömmlichen Ticketsortiments liegt.

Neben dem Deutschlandticket für Dauernutzer soll der eezy-Tarif in NRW mittelfristig das wesentliche Tarifangebot für Gelegenheitskunden werden. Auch wenn hier ein starkes prozentuales Wachstum zu verzeichnen ist, so bleibt der Anteil des Tarifes im Segment der Gelegenheitskunden noch hinter den Erwartungen zurück. Dies führen die Verkehrsunternehmen u. a. auf die starke Fokussierung der Kundenwahrnehmung auf das medial übermächtige Deutschlandticket zurück. Vor diesem Hintergrund haben die Verkehrsunternehmen in NRW sich nunmehr verstärkt auf die Bewerbung des eezy-Tarifes fokussiert, um auch den Gelegenheitskunden den einfachen und häufig im Vergleich zum konventionellen Papiersortiment günstigeren Zugang zum ÖPNV nahezubringen.

Die Schulträger im Raum Aachen sind auch im Geschäftsjahr 2024 zu großen Teilen einem Vorschlag des NRW-Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) gefolgt, der nach dem Schuljahr 2023 auch für das Schuljahr 2024 Anwendung gefunden und so die Gelder der Schulträger im Finanzierungssystem des ÖPNV belassen hat.

Die weiterhin regelmäßige Berichterstattung zum Deutschlandticket ist aus Marketingsicht sehr zu begrüßen, da sich nun auch Kundengruppen mit dem ÖPNV intensiver beschäftigen, die diesem bisher eher zurückhaltend gegenüberstanden, auch wenn die Botschaften über die Zukunft des Deutschlandtickets in der Regel kaum positiv belegt waren – Preiserhöhung, Fortbestand u. Ä. Insgesamt hat sich die Anzahl von Unternehmen, mit denen die ASEAG zusammenarbeitet, aufgrund des Deutschlandtickets als Jobticket weiter erhöht. Allerdings bleibt es wie auch im Geschäftsjahr 2023 so, dass die tatsächliche Nutzung des Ticketangebots der Arbeitgeber durch die Arbeitnehmer noch Entwicklungspotenzial hat. Viele Unternehmen nutzen die Möglichkeit, sich durch das Angebot des Deutschlandtickets als Jobticket als attraktiver Arbeitgeber zu positionieren.

Die ASEAG hat im Geschäftsjahr 2024 einen neuen Fahrgastrekord erreicht und reiht sich damit in bereits vermeldete Fahrgastrekorde anderer Verkehrsunternehmen ein. Dabei ist jedoch zu beachten, dass nach Auf-

fassung der ASEAG das Deutschlandticket nicht den Sogeffekt auf die ÖPNV-Nachfrage in der Region Aachen hat, wie er gegebenenfalls in den großen Metropolen zu erkennen ist. Dies wird auch durch die Aussagen zur Wirkung des Deutschlandtickets im ländlichen Raum in der aktuellen Evaluierung zum Deutschlandticket im Grundsatz bestätigt. Auch wenn die ASEAG Anfang des Jahres 2023 bereits umsatzseitig in etwa wieder das Vor-Corona-Niveau erreicht hatte, ist davon auszugehen, dass das Deutschlandticket die Rückkehr der Branche zur „Nachfrage-Normalität“ nach der Coronapandemie erleichtert hat. Das heißt, dass der Umsatz zwar verbucht werden konnte, die verkauften Abos und Monatskarten jedoch noch weniger genutzt wurden als in der Zeit vor der Coronapandemie.

Insgesamt setzt sich im Berichtsjahr 2024 die im Geschäftsjahr 2023 begonnene Entwicklung fort, die auf der einen Seite von viel Optimismus im Hinblick auf einen wieder erstarkenden ÖPNV geprägt war, auf der anderen Seite jedoch auch erhebliche Unsicherheiten im Hinblick auf die nachhaltige Finanzierung des ÖPNV beinhaltet. Dabei haben die Finanzierungssorgen vor dem Hintergrund stark belasteter Haushalte und der Aufkündigung von Förderprogrammen, insbesondere im Bereich der Beschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen (Elektrobusse, Wasserstoffbusse), deutlich zugenommen. Neben einer weiterhin dringend notwendigen nachhaltigen Finanzierung des neuen Tarifangebots bedarf es auch einer Sicherung der Finanzierung des Technologiewandels und des Infrastrukturausbaus. Diese Themen sind allein durch die Kommunen nicht zu bewältigen.

Wie wichtig dabei eine starke Infrastruktur auch für den ÖPNV ist, kann auch beim Thema Sperrung A544 gesehen werden. Anfang des Geschäftsjahres 2024 kam es nach der zuvor halbseitigen Autobahnsperrung im Januar 2024 zur Vollsperrung und Sprengung der Autobahnbrücke. Trotz zeitweiser erheblicher Verkehrsaufkommen auf den Ausweichstrecken konnte aber durch Infrastrukturmaßnahmen – teilweise vorerst temporär eingerichtet – und erhebliche betriebliche Bemühungen



der Betrieb auf einem noch vertretbaren Verspätungsniveau gehalten werden. Dennoch binden die betrieblichen Kompensationsmaßnahmen zur Stabilisierung des Betriebs erhebliche Personalressourcen, die dann nicht für Angebotsverbesserungen zur Verfügung stehen – dies dann auch noch vor dem Hintergrund knapper Personalressourcen insgesamt. Neben der Sperrung der A544 sind im Hinblick auf infrastrukturelle Probleme sicher auch Baustellen am Theaterplatz und in der Pontstraße zu nennen, mit denen ein attraktiver ÖPNV umgehen muss.

Die gemeinsam von den jeweiligen Verwaltungen erzielten Erfolge im Bereich der Infrastrukturverbesserung (z. B. verstärkte LSA-Beeinflussung; dauerhafte Markierung von Busspuren) reichen dabei leider bisher nicht aus, um die infrastrukturellen Versäumnisse der Vergangenheit zu kompensieren.

Auch bei den Beteiligungsgesellschaften der ASEAG zeichnet sich nach den schweren Jahren der Pandemie eine Verbesserung ab. Im Wesentlichen ist dabei die Aachener Parkhaus GmbH (APAG) zu betrachten, die nach der Abwertung des Beteiligungswertes im letzten Jahr und einer sich anschließenden Kapitalerhöhung durch die ASEAG nunmehr ein Geschäftsjahr erlebt hat, das die Planansätze für das Geschäftsjahr übertroffen hat. Aus diesem Grund konnte die APAG einen Wirtschaftsplan für die Folgejahre vorlegen, der keinen erneuten Abwertungsbedarf in sich birgt. Dennoch bleiben einige Risiken bestehen, die sich auch hier insbesondere auf den Bereich Infrastruktur konzentrieren. Die Parkobjekte im Eigentum der APAG sind überwiegend aus den 60er und 70er Jahren, teilweise besteht hier ein erheblicher Sanierungsbedarf. Dabei ist positiv zu berichten, dass die langen Vorbereitungen zur Sanierung des Parkhauses Rathaus nun abgeschlossen werden konnten und im Januar 2025 mit der Komplettisanierung begonnen werden konnte. Neben den infrastrukturellen Risiken bei der APAG bleibt jedoch auch die Frage nach der Entwicklung der Aachener Innenstadt mit Risiken behaftet. Durch die Stadtentwicklung müssen andere Angebote geschaffen werden, die den gegebenenfalls mittelfristig entfallenden Einkaufstourismus kompensieren. Nur eine

attraktive Innenstadt ist der Magnet, den die Parkhäuser für einen wirtschaftlichen Betrieb benötigen.

Die Tochtergesellschaft ASEAG Reisen hat ihren Betrieb Ende 2023 vollkommen eingestellt, sodass hier im Geschäftsjahr 2024 nur noch Kosten für die Vorhaltung des Firmenmantels aufgelaufen sind. Ob dieser Firmenmantel mittelfristig mit einem anderen Gesellschaftszweck noch genutzt werden wird, entscheidet sich voraussichtlich im Geschäftsjahr 2025.

Im Hinblick auf die Systemstabilität der Vertriebssoftware haben sich inzwischen leichte Verbesserungen gegenüber den Vorjahren eingestellt. Insgesamt ist die Zusammenarbeit zwar besser geworden, aber in vielen Detailthemen konnte das erhoffte finale Ergebnis noch nicht erreicht werden. Positiv hervorzuheben ist, dass in einem ersten Schritt die Erstsemester der RWTH Aachen statt der Chipkarte als Trägermedium der Fahrkarte nun ihr Semesterticket in der naveo-App auf ihrem Handy erhalten. Hierdurch wird die Ausgabe von Tausenden Plastikkarten vermieden und auch im operativen Verhalten der Kunden bringt diese Ausgabeform viele Vorteile mit sich. Im Jahr 2025 sollen die übrigen Semesterticketkunden der ASEAG diesem Digitalisierungsschritt folgen. Einige weitere Projekte für vertriebliche Veränderungen konnten bis auf Restarbeiten abgeschlossen werden. Die neuen Fahrscheinautomaten sind in Betrieb, auch wenn die Entwicklung zum Deutschlandticket diesen Vertriebskanal im städtischen Raum weitestgehend überflüssig machten. Das bargeldlose Bezahlen auf dem Fahrzeug ist zum Beginn des vierten Quartals in den Produktivbetrieb gegangen und erfreut sich seitdem einer zunehmenden Nutzung. Welcher Anteil des Verkaufs beim Fahrer dann final bargeldlos erfolgen wird, ist sicherlich abzuwarten, aber der Trend geht eindeutig in diese Richtung. In vielen Städten Deutschlands wurde das Bargeld – auch aus sicherheitstechnischen Gründen – im Bus bereits abgeschafft, und in den benachbarten Niederlanden kann bereits seit mehreren Jahren nicht mehr mit Bargeld beim Fahrpersonal bezahlt werden. Auch der positive Trend bei den Online-Vertriebswegen setzt sich im Geschäftsjahr 2024 fort. Unabhängig davon, wie der Fahrkartenkauf erfolgte, wird das Handy

zunehmend als Trägermedium der Fahrkarte genutzt. Der rein digitale Tarif eazy.nrw gewinnt ebenfalls an Bedeutung und soll landesweit als der zukünftige Tarif für Gelegenheitskunden positioniert werden. er ist parallel zum Deutschlandticket dazu in der Lage, den „Tarifdschungel“ nicht nur für die Stammkunden zu lichten, sondern kommt auch Gelegenheitskunden mit der notwendigen Einfachheit entgegen.

Die Entwicklungen zur Bündelung der technologischen Basis der von der ASEAG allein betriebenen App movA und der gemeinschaftlich mit allen Verkehrsunternehmen im AVV und dem AVV selbst betriebenen App naveo sowie die parallele Integration weiterer Partner rund um den Aufgabenträger go.Rheinland schreiten auch im Geschäftsjahr 2024 weiter voran. Dass der von der ASEAG beschrittene Weg zur Digitalisierung notwendig ist, ergibt sich auch aus den Anforderungen zum Deutschlandticket, das – nach einer kurzen Übergangszeit – ausschließlich digital angeboten werden darf. Hier sind die Verkehrsunternehmen in NRW und der AVV-Raum insbesondere gut aufgestellt. Die zurzeit in der Diskussion befindliche Umsetzung von einheitlichen, erhöhten Sicherheitsstandards bei der Ticketausgabe, die in vielen Regionen Deutschlands bisher nicht vorhanden sind oder jetzt erst sukzessive Einzug halten, werden seitens der ASEAG in der Regel bereits erfüllt.

Das Modernisierungs- und Erneuerungsprogramm der Busflotte der ASEAG im Bereich der Dieselflotten wurde im Jahr 2021 abgeschlossen. Sämtliche Busse der ASEAG erfüllen seit 2020 die Abgasnorm Euro VI und weitere 27 Busse der ASEAG sind vollelektrisch angetrieben. Hierdurch leistet die ASEAG – in enger Abstimmung mit der Stadt Aachen – ihren Beitrag zur Reduzierung der Stickoxide in Aachen. Auch die ersten weiteren Schritte hin zu emissionsfreien Verkehren können dank der Fördermittel des Landes und Mitteln der Aufgabenträger für insgesamt 90 weitere Busse getan werden. 33 Elektrobusse werden – mit Lieferverzug – nun voraussichtlich zum Ende des ersten Halbjahres 2025 geliefert und weitere 32 Elektrobusse sind zwischenzeitlich bestellt worden. Auch wenn diese Bestellungen wichtige Schrit-

te in den Bemühungen gegen den Klimawandel darstellen, zeigte das Geschäftsjahr 2024 auch die kommenden, zu erwartenden Probleme beim Technologiewandel auf. So hat sich die ASEAG u.a. aufgrund der enormen Herausforderungen, die bereits der Umstieg auf Elektrobusse mit sich bringt, dazu entschieden, vorerst die Nutzung von Wasserstoff als Antriebsenergie der Busse zurückzustellen und sich bei den 90 geförderten, emissionsfreien Bussen voll auf Elektrobusse zu konzentrieren. Gleichzeitig sorgt die im Geschäftsjahr 2024 erfolgte Einstellung der Förderung emissionsfreier Busse durch Bund und Land dafür, dass Investitionen in weitere emissionsfreie Busse wirtschaftlich eine kaum zu bewältigende Herausforderung darstellen werden. Dies in Kombination mit gesetzlichen Regulierungen, die die Anschaffung von neuen Bussen mit Verbrennungsmotor ab Mitte 2029 unwahrscheinlich bis unmöglich erscheinen lassen – Hersteller von Stadtbussen müssen ab 2030 zu 90 % und ab 2035 zu 100 % emissionsfreie Fahrzeuge auf den Markt bringen –, zeigt die Finanzierungsherausforderungen, vor denen die Branche im Allgemeinen und die ASEAG im Speziellen stehen. Das Ergebnis der ASEAG in Höhe von –35,7 Mio. EUR ist um rund +7,5 Mio. EUR besser als geplant ausgefallen. Wesentliche Ursachen hierfür sind die folgenden:

- Die Gesamtleistung liegt mit 92,1 Mio. EUR auf Planniveau.
- Die Planung ging von höheren Treibstoffkosten aus. Insgesamt wurden hier ca. 0,5 Mio. EUR weniger aufgewendet.
- Darüber hinaus reduzierten sich die Kosten für Busanmietungen im Vergleich zum Planansatz um 2,2 Mio. EUR.
- Die Kosten für die Personalbeschaffung über die ESBUS lagen ca. 2,6 Mio. EUR unter Plan, da seitens ESBUS nicht der ASEAG-seitige Bedarf an Neueinstellungen abgedeckt werden konnte.
- Die Löhne und Gehälter sowie Sozialabgaben liegen insgesamt ca. 0,7 Mio. EUR unterhalb des Planniveaus, da die Ausfallzeiten der Mitarbeiter sich anders als geplant verteilt haben. So sind Lohnfortzahlungen innerhalb von sechs Wochen Krankheit

deutlich anders zu bewerten als Aufstockungen des Krankengeldes in den Wochen 7 bis 39 oder gar darüber hinausgehende Abwesenheiten.

- Die Aufwendungen für Altersversorgung sind gegenüber dem Planansatz um 1,0 Mio. EUR geringer, da die Zuführung zu den Pensionsrückstellungen mit 1,0 Mio. EUR deutlich geringer ausfiel.
- Aufgrund von Investitionsverschiebungen fielen die Abschreibungen um 2,0 Mio. EUR geringer aus als im Planansatz.
- Die sonstigen Aufwendungen überschreiten aufgrund der allgemeinen Preisentwicklung das Planniveau um ca. 1,1 Mio. EUR.
- Aufgrund des guten Zinsniveaus und der Möglichkeit, hohe kurzfristige Festgeld- und Termingeldanlagen zu tätigen, fielen die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge um 0,8 Mio. EUR oberhalb des Planansatzes aus.

des Geschäftsverlaufs und der Lage der Gesellschaft von Bedeutung sind, herangezogen:

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

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

## **Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren**

Zur internen Steuerung des Unternehmens werden die folgenden bedeutsamsten finanziellen und nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die für das Verständnis





|                                                                | Wirtschaftsplan | Jahresabschluss | +/-    |
|----------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|--------|
| Nutzwagenkilometer eigene Leistung inkl. ESBUS<br>in tausend   | 8.730           | 7.905           | -826   |
| Nutzwagenkilometer angemietete Leistung o. ESBUS<br>in tausend | 11.498          | 11.651          | 153    |
|                                                                | 20.228          | 19.556          | -672   |
| Beförderte Personen in tausend                                 | 64.209          | 75.371          | 11.162 |
| Beförderungserlöse (T€)                                        | 91.851          | 92.080          | 229    |
| Zuschüsse (T€)                                                 | 8.748           | 8.411           | -337   |
| Kosten Treibstoff (T€)                                         | -6.026          | -5.560          | 466    |
| Kosten Busanmietungen inkl. ESBUS (T€)                         | -53.785         | -51.543         | 2.242  |
| Mitarbeiteräquivalente (ESBUS)                                 | 159             | 113             | -46    |
| Kosten Fahreranmietungen (ESBUS) (T€)                          | -8.467          | -5.849          | 2.618  |
| Mitarbeiteräquivalente, eigene                                 | 560             | 562             | 2      |
| Kosten Personal (T€)                                           | -37.767         | -36.076         | 1.691  |
| darin enthalten:                                               |                 |                 |        |
| Kosten Altersversorgung (T€)                                   | -2.507          | -1.482          | 1.025  |
| Zinsaufwendungen im Wesentl. für Altersversorgung (T€)         | -665            | -1.009          | -344   |
| Ergebnis ASEAG (T€)                                            | -43.194         | -35.708         | 7.486  |
| darin enthalten:                                               |                 |                 |        |
| Ergebnis APAG (T€)                                             | 0               | 0               | 0      |
| Ergebnis ASEAG Reisen (T€)                                     | 0               | -17             | -17    |
| Ergebnis ESBUS (T€)                                            | 159             | 95              | -64    |

Stand 31.12.2024

## Erklärung zur Unternehmensführung

**gemäß § 289 f HGB zum Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst**

Der Aufsichtsrat der ASEAG hat in seiner Sitzung vom 23. Juni 2022 beschlossen, für den Aufsichtsrat eine Zielgröße von 33,33 % Frauenanteil für den Zeitraum vom 1. Juli 2022 bis 30. Juni 2023 beizubehalten und für den Vorstand am Status quo für den Zeitraum vom 1. Juli 2022 bis 30. Juni 2023 festzuhalten.

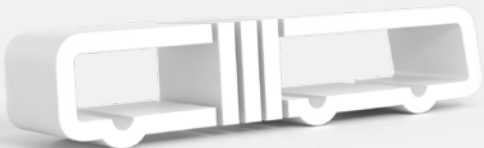
Weiter stimmte der Aufsichtsrat dem Beschluss des Vorstandes zu, für die erste Führungsebene am Status quo für den Zeitraum vom 1. Juli 2022 bis 30. Juni 2023 festzuhalten, möglichst jedoch eine Quote von 25 % anzustreben, und für die zweite Führungsebene den Status quo von 22,22 % Frauenanteil mindestens für den Zeitraum vom 1. Juli 2022 bis 30. Juni 2023 beizubehalten. Die eher kurzfristige Zielfestlegung war dem Umstand geschuldet, dass Teile des Aufsichtsrats weiteren Diskussionsbedarf hatten. Infolgedessen hat eine Personalfindungskommission dem Aufsichtsrat am 2. Dezember 2022 einen Vorschlag zur Beschlussfassung unterbreitet, der Ziele für die Frauenquote bis zum 30. Juni 2027 beinhaltet.

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

## Ertragslage

Die ASEAG hat das Geschäftsjahr 2024 mit einem Fehlbetrag vor Verlustübernahme von 35,7 Mio. EUR abgeschlossen. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Ergebnisverschlechterung von 1,9 Mio. EUR. Davon resultieren insgesamt –8,3 Mio. EUR aus einem schlechteren Betriebsergebnis und +6,4 Mio. EUR aus einem verbesserten Finanz- und Beteiligungsergebnis. Das schlechtere Betriebsergebnis ergibt sich im Wesentlichen aus erhöhten Materialaufwendungen von 9,3 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr. Der Personalaufwand stieg um 1,8 Mio. EUR. Jedoch wurde im Bereich der Altersvorsorge ein positiver Effekt durch geringere Zuführungen zu Pensionsrückstellungen in Höhe von 2,2 Mio. EUR erzielt. Im Finanz- und Beteiligungsergebnis ergeben sich gestiegene Zinserträge von 0,9 Mio. EUR und reduzierte Zinsen für Pensionsaufwendungen in Höhe von 0,7 Mio. EUR. Im Vorjahr wurde wegen der Unternehmensneubewertung der APAG eine außerplanmäßige Abschreibung auf Finanzanlagen in Hö-

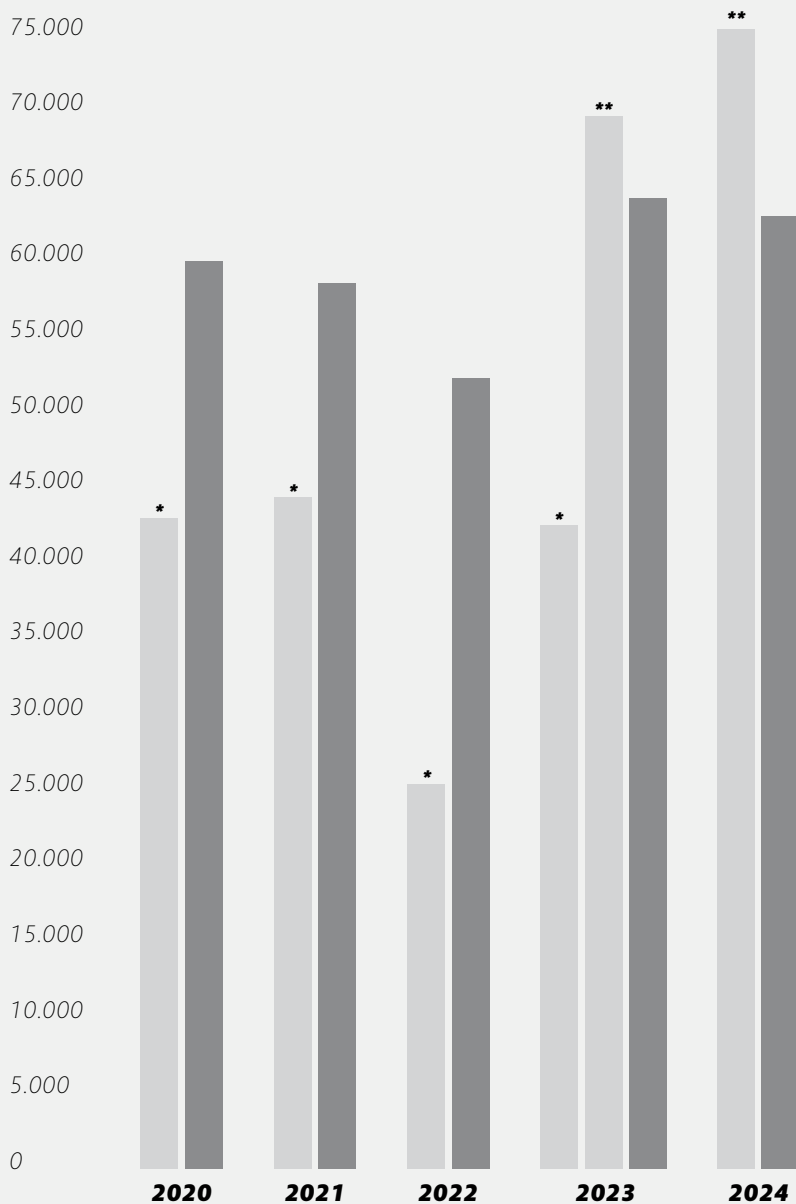
## Verkehr 2024

|                                                                                     |            |                           |               |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------------------|---------------|
|  |            |                           |               |
| <b>539</b>                                                                          | <b>261</b> | eigene Fahrzeuge          | <b>118</b>    |
| <b>Gesamt</b>                                                                       | <b>278</b> | angemietet mit Fahrer     | <b>1.995</b>  |
|                                                                                     |            | Wagenkilometer in 1000    | <b>21.623</b> |
|                                                                                     |            | Personenkilometer in Mio. | <b>407</b>    |
|                                                                                     |            | Platzkilometer in Mio.    | <b>1.568</b>  |

## Fahrgäste und Verkehrserlöse

Anzahl Fahrgäste in tausend  
Verkehrserlöse in tausend €

Fahrgäste  
Verkehrserlöse



\*Die Berechnung erfolgt u. a. in Anlehnung an die VDV-Empfehlung zur Anpassung der Nutzungshäufigkeit bei Zeitkarten nach der Coronapandemie und zum Deutschlandticket. Wirtschaftspl. = Istzahl des Vorjahres.

\*\* Hochrechnung automatisches Zählsystem (AFZ)

Stand 31.12.2024

he von 5,0 Mio. EUR durchgeführt. Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen reduzierten sich im Berichtsjahr um 0,1 Mio. EUR.

Die Verkehrseinnahmen reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,5 Mio. EUR auf 54,5 Mio. EUR. Im Wesentlichen ist dies auf die verstärkte Nutzung des Deutschlandtickets zurückzuführen. Die Zuschüsse reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Mio. EUR auf 8,4 Mio. EUR. Die sonstigen Umsatzerlöse, wie z. B. Fahrzeugvermietungen, Sonderverkehre und Leistungen für andere Verkehrsunternehmen, stiegen um 1,8 Mio. EUR auf 7,7 Mio. EUR.

Durch die Erhöhung der sonstigen Erlöse um 1,0 Mio. EUR reduzierten sich die gesamten Umsatzerlöse lediglich um 0,9 Mio. EUR auf 70,6 Mio. EUR.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich um 3,7 Mio. EUR auf 21,5 Mio. EUR. Hierin enthalten sind im Wesentlichen Ertragszuschüsse der Stadt Aachen in Höhe von 19,3 Mio. EUR (Vorjahr: 13,6 Mio. EUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen von 0,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1,3 Mio. EUR) sowie Schadenersatzleistungen von 0,5 Mio. EUR (Vorjahr: 0,3 Mio. EUR). Die Erträge aus der Erstattung der Stromsteuer betrugen 0,2 Mio. EUR.

Die Materialaufwendungen erhöhten sich insgesamt um 9,3 Mio. EUR auf 73,8 Mio. EUR. Hierbei erhöhten sich die Kosten für Treibstoffe um 0,7 Mio. EUR auf 5,6 Mio. EUR. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen erhöhten sich insgesamt um 8,2 Mio. EUR auf 65,5 Mio. EUR. Diese Zunahme ist im Wesentlichen auf erhöhte Leistungen für Fahrzeugmieten von 7,0 Mio. EUR sowie erhöhte Leistungen von verbundenen Unternehmen in Höhe von 0,4 Mio. EUR zurückzuführen. Die Energiebezüge von der STAWAG stiegen um 0,2 Mio. EUR.

Der Personalaufwand erhöhte sich ohne Sozialabgaben und Altersversorgung insgesamt um 1,8 Mio. EUR auf 28,7 Mio. EUR. Die durchschnittliche Anzahl von Mitarbeiteräquivalenten erhöhte sich um zwei auf 562. Darüber hinaus wurden im Vergleich zum Vorjahr (3,3 Mio. EUR) höhere Einmalzahlungen (4,3 Mio. EUR) an das Personal geleistet. Hierzu gehören mit 2,0 Mio. EUR Urlaubs- und Weihnachtsvergütungen, mit 0,6 Mio. EUR Mehrarbeitsvergütungen sowie mit 1,2 Mio. EUR Vergütungen für Zuschläge.

Die Aufwendungen für Sozialabgaben und Altersversorgung reduzierten sich um 1,8 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 7,4 Mio. EUR. Die Reduktion ist auf die um 2,2 Mio. EUR gesunkenen Zuführungen zu



den Pensionsrückstellungen zurückzuführen. Die Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung stiegen hingegen um 0,6 Mio. EUR.

Die Abschreibungen in Höhe von 4,8 Mio. EUR (Vorjahr: 4,8 Mio. EUR) enthalten ausschließlich planmäßige Abschreibungen. Außerplanmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände oder Sachanlagen fielen im Berichtsjahr nicht an.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 13,7 Mio. EUR (Vorjahr: 12,0 Mio. EUR) sind neben dem üblichen Aufwand im Wesentlichen Versicherungsprämien in Höhe von 1,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1,5 Mio. EUR), externe EDV-Kosten von 1,5 Mio. EUR (Vorjahr: 1,1 Mio. EUR), AVV-Umlagen in Höhe von 0,4 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 Mio. EUR), Rechts- und Beratungskosten von 0,8 Mio. EUR (Vorjahr: 1,0 Mio. EUR), Mieten und Pachten von 0,3 Mio. EUR (Vorjahr: 0,2 Mio. EUR) sowie konzerninterne Leistungen in Höhe von 4,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3,3 Mio. EUR) enthalten. Zusätzlich beinhalten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen EDV-Kosten gegenüber der regio iT in Höhe von 0,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1,0 Mio. EUR).

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen reduzierten sich um 0,078 Mio. EUR auf 0,095 Mio. EUR und

enthalten im Berichtsjahr wie im Vorjahr ausschließlich die Gewinnabführung der ESBUS. Der Gewinn der APAG wird, wie im Vorjahr, in der Gesellschaft thesauriert.

Die Aufwendungen aus der Verlustübernahme erhöhten sich auf 0,017 Mio. EUR (Vorjahr: 0,002 Mio. EUR) und enthalten im laufenden Jahr ausschließlich die Ergebnisübernahme der ASEAG Reisen GmbH.

Durch das gestiegene Zinsniveau im Berichtsjahr und die Anlage auf Festgeld- und Tagesgeldkonten erhöhten sich die Zinserträge auf 1,6 Mio. EUR (Vorjahr: 0,6 Mio. EUR).

Die Zinsaufwendungen reduzierten sich um 0,6 Mio. EUR auf 1,0 Mio. EUR und betreffen nahezu ausschließlich Zinsaufwendungen aufgrund der Zuführung aus Pensionsrückstellungen (Vorjahr: 1,6 Mio. EUR).

Zwischen der ASEAG und der Energieversorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung Aachen, Aachen, (E.V.A.) besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Aufgrund dieses Vertrages wird der Jahresfehlbetrag der ASEAG von der E.V.A. ausgeglichen. Im Berichtsjahr betrug der Jahresfehlbetrag 35,7 Mio. EUR (Vorjahr: 33,8 Mio. EUR).





## Finanzlage

Im Berichtsjahr belief sich das Finanzvolumen der ASEAG auf 60,8 Mio. EUR.

Die Investitionen nach Abzug der Zuschüsse in Sachanlagen in Höhe von 5,3 Mio. EUR resultierten im Wesentlichen aus Zugängen der Anlagen im Bau. Die Zunahme der Finanzmittel um 52,1 Mio. EUR resultiert hauptsächlich aus den Festgeldern bei der Norddeutschen Landesbank in Höhe von 47,0 Mio. EUR. Die Termingeldanlage bei der Norddeutschen Landesbank beträgt 10,1 Mio. EUR und wird im Berichtsjahr unter den Finanzmitteln ausgewiesen. Im Vorjahr wurden noch 30 Mio. EUR im sonstigen Umlaufvermögen in der Position kurzfristige Wertpapiere gezeigt. Daher reduziert sich im Berichtsjahr das sonstige Umlaufvermögen um 25,6 Mio. EUR. Innerhalb dieser Position stiegen

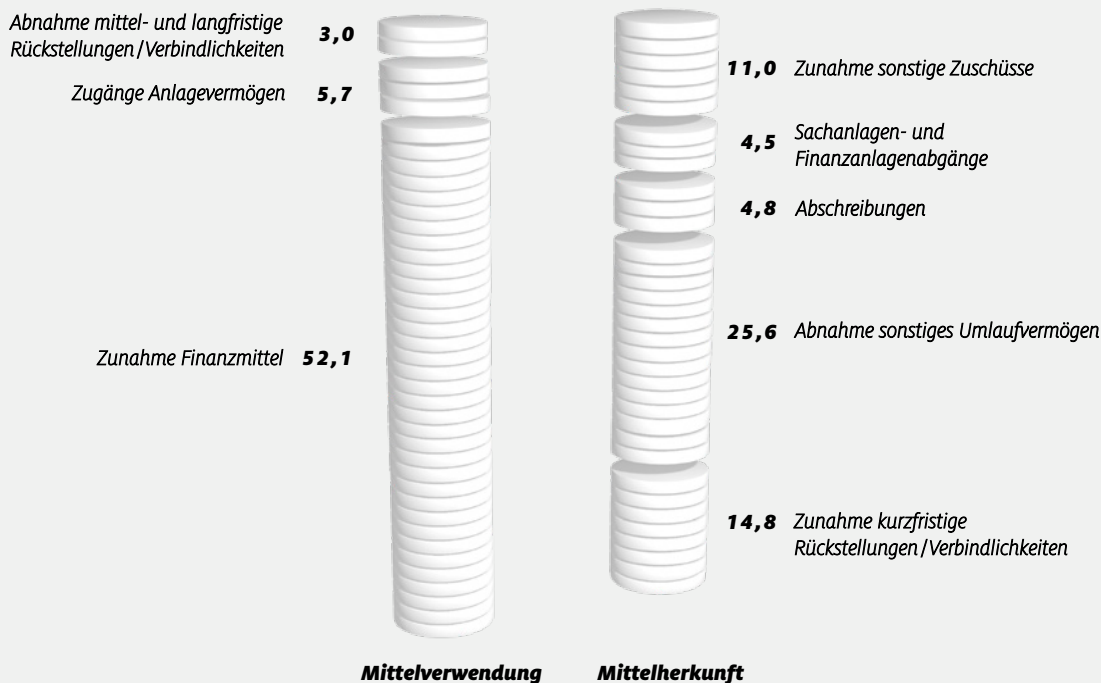
die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 4,2 Mio. EUR. Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten erhöhten sich um 14,8 Mio. EUR. Diese Erhöhung ist im Wesentlichen auf höhere Verbindlichkeiten in Höhe von 9,7 Mio. EUR gegenüber dem Aachener Verkehrsverbund zurückzuführen. Ebenfalls stiegen im Berichtsjahr die Verbindlichkeiten gegenüber Dritten, da im Vorjahr wegen der SAP S/4HANA-Umstellung ein Großteil der Verbindlichkeiten zum Jahresende ausgeglichen wurde. Die Mittelherkunft erfolgte neben der bereits oben erwähnten Abnahme des sonstigen Umlaufvermögens und der Zunahme der kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus der Zunahme der sonstigen Zuschüsse von 11,0 Mio. EUR. Weitere 4,5 Mio. EUR wurden aus den Sachanlagen- und Finanzanlagenabgängen erzielt. Die Abschreibungen betrugen 4,8 Mio. EUR.

## Finanzstruktur

### Gesamt

in Mio. €

**60,8**





## Vermögenslage

Die Bilanzsumme beträgt zum Bilanzstichtag 193,8 Mio. EUR und liegt um 22,9 Mio. EUR oberhalb des Vorjahreswertes.

Das Finanzanlagevermögen (40,3 Mio. EUR) beträgt 20,8 % der Bilanzsumme und beinhaltet neben dem Beteiligungsbuchwert von 35,6 Mio. EUR auch APAG-Ausleihungen an verbundene Unternehmen mit einem Wert von 4,1 Mio. EUR. Der Anteil der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens (39,2 Mio. EUR) beträgt 20,2 % der Bilanzsumme und besteht maßgeblich aus Fahrzeugen für Personenverkehr. Die Finanzmittel (63,7 Mio. EUR) betragen 32,8 % des Gesamtvermögens und resultieren im Wesentlichen aus der Anlage von Festgeldern (47,0 Mio. EUR) und Termingeldern (10,1 Mio. EUR) sowie dem Cash-Pool-

Guthaben von 5,6 Mio. EUR. Das übrige Umlaufvermögen in Höhe von 50,6 Mio. EUR besteht größtenteils aus dem Verlustausgleichsanspruch gegen die E.V.A. von 35,7 Mio. EUR, den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen von 4,5 Mio. EUR sowie den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten von 7,5 Mio. EUR. Das übrige Umlaufvermögen beträgt 26,1 % der Bilanzsumme.

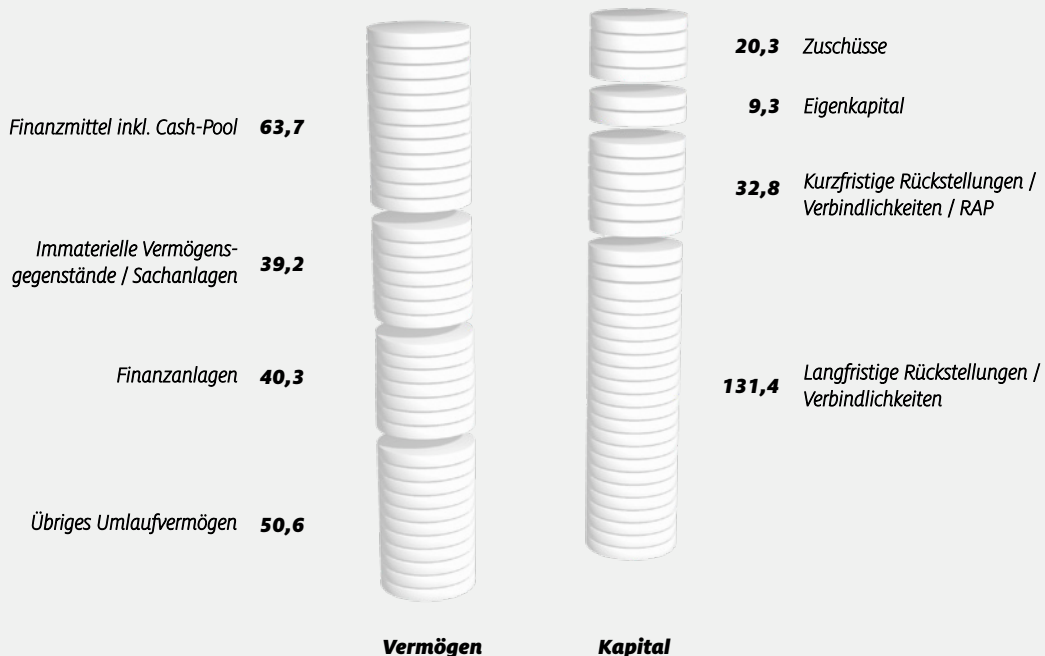
Die Kapitalseite weist insgesamt 131,4 Mio. EUR mittel- und langfristige Mittel aus, die sowohl das Anlagevermögen als auch Teile des Umlaufvermögens langfristig abdecken. Die hauptsächlich aus Pensionsverpflichtungen resultierenden mittel- und langfristigen Rückstellungen betragen 67,5 % der Bilanzsumme. Der Anteil der kurzfristigen Zuschüsse, der Rückstellungen, der Verbindlichkeiten und des Rechnungsabgrenzungspostens von insgesamt 53,7 Mio. EUR beträgt 27,7 %. Die Eigenkapitalquote beträgt 4,8 % bei einem Anteil von 9,3 Mio. EUR.

## Bilanzstruktur

### Gesamt

in Mio. €

**193,8**



### III. Prognosebericht

Im Geschäftsjahr 2024 waren das Deutschlandticket mit seinen Auswirkungen auf die Nachfrage und die unsichere Finanzierung des ÖPNV insgesamt die beherrschenden Themen. Dem ÖPNV wird bei der Gestaltung der Verkehrswende zwar weiterhin eine wesentliche Bedeutung zugeschrieben, doch ist zunehmend erkennbar, dass technische, personelle und finanzielle Ressourcen nicht in dem Umfang vorhanden sind, wie sie für einen zügigen Ausbau von Angebot und Infrastruktur benötigt werden. Aus Sicht der ASEAG fehlen damit die nachhaltigen Komponenten für einen dauerhaften Einstieg in die Verkehrswende, da die Absenkung des Tarifes allein nicht den Schub für die Leistungsfähigkeit des ÖPNV mit sich bringt und auf Dauer nur ein leistungsfähiges System den Kunden überzeugen wird. Zumindest im Hinblick auf die Finanzierung des Deutschlandtickets wurde Ende des Jahres 2024 mit der Preiserhöhung auf 58 EUR pro Monat ein wichtiger Schritt getan; dies darf jedoch nicht der letzte sein, wenn das Angebot fortbestehen soll. Inwieweit das Angebot des Deutschlandtickets auch nach den im Jahr 2025 durchgeführten Bundestagswahlen und der derzeit stattfindenden Regierungsbildung Ziel der Politik bleibt, gilt es abzuwarten. Klar ist jedoch, dass aktuell die Finanzierung nicht über das Jahr 2025 hinaus gesichert ist und bei einem Rückfall in die alte Tariflogik mit erheblichen Widerständen der Kunden zu rechnen sein wird, da die Preiswahrnehmung durch das sehr günstige, stark subventionierte Deutschlandticket kundenseitig gestört ist.

Aufgrund der Anerkennung der aktuellen Rahmenparameter durch alle Beteiligten geht die ASEAG zurzeit davon aus, dass die nächsten Nahverkehrspläne von Stadt und StädteRegion Aachen, deren Verabschiedung im Jahr 2025 erwartet wird, gegenüber dem Status quo lediglich kleinere Anpassungen des ÖPNV-Angebots beinhalten werden. In den Fokus der Betrachtungen rückt zunehmend der Ausbau der Infrastruktur. Wie elementar

wichtig dies ist, konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr 2024 auch am Beispiel der Sperrung der A544 gesehen werden. Die Störungen im Betrieb konnten nur mit erheblichen Mehraufwendungen halbwegs abgefangen werden. Umso erfreulicher ist es, dass diese Sperrung voraussichtlich im Oktober 2025 beendet sein wird. Damit wäre die geplante Bauzeit gut eingehalten worden, was häufig bei Baustellen leider nicht der Fall ist. Gleichzeitig ist aber insbesondere das Stadtgebiet Aachen mit vielen Baustellen belegt, sei es, dass alte Infrastruktur ersetzt werden muss oder dass neue geschaffen wird – beispielhaft sei hier der Fernwärmeausbau genannt, der perspektivisch sicher noch zu vielen Baustellen führen wird. Hierin sieht die ASEAG Risiko und Chance in einem. Sicherlich werden Baustellen zu Verspätungen und Mehraufwendungen führen. Gleichzeitig besteht aber die Möglichkeit, Straßenräume nach Beendigung der Tiefbauarbeiten so zu gestalten, dass sie den Anforderungen eines leistungsfähigen ÖPNV genügen.

Angebotsseitig bemüht sich die ASEAG weiterhin um die Akquisition von Fördermitteln. Ging es hierbei in den letzten Jahren primär um die Finanzierung neuer Verkehre, handelt es sich nun vermehrt darum, die Finanzierung bestehender Verkehre fortzusetzen. Mit der Projektgruppe NEMORA haben sich die Aufgabenträger Stadt und StädteRegion Aachen im Geschäftsjahr 2022 gemeinsam aufgestellt, um insbesondere ÖPNV-Themen, Radverkehr, Mobilitätsstationen u.Ä. gemeinsam für die gesamte Region zu denken und voranzutreiben. Die ASEAG hat ihre Position als gefragter Ansprechpartner der Verwaltungen bei diesen Themen weiter festigen können, und Grundsatzbeschlüsse zu Themen wie „Starke Achsen für den ÖPNV“ und Mobilstationen sind nun Schritt für Schritt in die Umsetzung zu bringen.

Mit einem Leistungsvolumen von etwa 19,6 Mio. Nutzkilometern pro Jahr bleibt die ASEAG das größte Verkehrsunternehmen im AVV. Dieses Leistungsvolumen darf über den Vergabezeitraum bis 2027 als gesichert angenommen werden. Vor dem Hintergrund der derzeitigen politischen Statements und der beschlossenen Fortschreibung des Nahverkehrsplans sieht die ASEAG

weiterhin eine breit angelegte Unterstützung für den ÖPNV, auch wenn die finanziellen und personellen Ressourcen nicht mehr wie in den letzten Jahren vorhanden sein werden. Auch wenn die Perspektive für den Busverkehr nicht mehr so günstig ist wie in den letzten Jahren, so konnte zumindest die weitere Förderung der Planung zum Bau der Regio-Tram positiv zur Kenntnis genommen werden. Wenn es zur Umsetzung der Regio-Tram kommen sollte, wäre dies ein erheblicher Gewinn für den ÖPNV in der Region Aachen. Kapazitäten werden durch den Systemwechsel automatisch erhöht, Reisezeiten durch die verbesserte Infrastruktur reduziert. Insgesamt wäre die Regio-Tram für den Nordkreis eine wichtige Stärkung des ÖPNV.

Zielten die politischen Diskussionen angebotsseitig in der Vergangenheit noch primär auf eine Ausweitung des Leistungsangebots ab, so ist es unter den aktuellen Rahmenbedingungen kurz- bis mittelfristig eher eine Optimierung im Status quo. Tarifpolitisch wurde im Geschäftsjahr 2024 der letzte große Schritt der Abtarifierung bei den Studierenden mit dem Deutschland-Semesterticket vollzogen. Weitere großflächige Tendenzen zur Senkung von Tarifen sind nicht zu erkennen, wenn man vereinzelte Anfragen nach subventionierten City-Tarifen außer Acht lässt. Durch den sehr hohen Anteil an Tarifauffüllungen durch Bund und Land bleibt es wie im Jahr zuvor dabei, dass die weitere Finanzierung des ÖPNV nahezu ausschließlich von Entscheidungen auf Bundes- und Landesebene abhängig ist, ohne dass es hier eine Perspektive gibt, in der die ASEAG maßgeblich länger als zwölf Monate im Voraus Rahmenbedingungen als gesichert annehmen darf. Insgesamt bleiben im ÖPNV-Markt weiterhin viele Unsicherheiten bestehen, auf die Verkehrsunternehmen und Verbünde versuchen sich einzustellen. So haben der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und der AVV Aktivitäten aufgenommen, um weitere Synergien in der bestehenden Tarifkooperation zu nutzen. Unter anderem sollen Tarife in AVV und VRS einer einheitlichen Logik folgen, und der digitale eezy-Tarif soll Kern des Angebots im Segment der Gelegenheitskunden werden. Hierdurch soll zum einen der Tarif für die Kunden verständlicher werden, sollen aber

gleichzeitig auch Kosten eingespart werden, da die Vorrhaltung eines einzelnen Tarifangebots auch mit Kosten einhergeht. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat in diesem Kontext bereits seine Tarifreform beschlossen und beabsichtigt, diese zum 1. März 2025 umzusetzen. Die ASEAG würde es begrüßen, wenn diese neue Aufbruchstimmung auch zur Umsetzung konkreter Maßnahmen führen würde und Komplexitäten tatsächlich reduziert werden könnten.

Im Bereich der Personalbeschaffung ist die Situation weiterhin angespannt. Auch wenn die altersbedingte Fluktuation im Fahrdienst im Jahr 2024 im Vergleich zu den Vorjahren eher moderat war, so blieb dennoch die Notwendigkeit erhalten, verstärkt Mitarbeiter für den Fahrdienst einzustellen. Die Trends zu Arbeitszeitreduzierung und zur Eigenkündigung haben sich gegenüber den Vorjahren nochmals verstärkt. Mitarbeiter stellen für sich fest, dass die Arbeitsbedingungen im Schichtbetrieb nicht oder nur eingeschränkt zu ihren Vorstellungen passen. Für die kommenden Jahre geht die ASEAG davon aus, dass dieser Trend bestehen bleiben 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 (bestellte Mehrleistungen, aber auch Produktivitätseinbußen aufgrund von Krankheit oder Arbeitszeitreduzierungen) abzudecken. Dennoch ist es im Geschäftsjahr 2024 nicht gelungen, die Kapazitätsreduzierungen durch Abgänge oder Arbeitszeitreduzierungen durch Neueinstellungen vollumfänglich zu kompensieren. Vor diesem Hintergrund hat die ASEAG auch im Geschäftsjahr 2024 weitere Leistungen an Auftragsunternehmer vergeben. All dies reichte jedoch nicht aus, um die Leistung auf dem gewünschten Qualitätsniveau zu erbringen. Fahrtausfälle begleiteten die ASEAG leider im gesamten Geschäftsjahr 2024. Neben Einstellungen von Personal und der Vergabe an Subunternehmer hat die ASEAG das Projekt „ASEAG & DU – Fit für 2027“ ins Leben gerufen. Ziel ist es u. a., gegebenenfalls bestehende betriebliche Schwächen zu erkennen und zu beseitigen. Auch wenn in einzelnen Projekten Abläufe angepasst wurden und Ver-

besserungen erzielt werden konnten, so wirken diese bisher lediglich intern. Direkte Auswirkungen für den Kunden sind leider bislang kaum sichtbar, da die hohen Krankenstände insbesondere im Fahrdienst bedauerlicherweise weiterhin fortbestehen und die daraus resultierenden Fahrtenausfälle ein berechtigtes Kernproblem der Kunden sind. Im Bereich der Leistungserbringung wieder die Betriebsstabilität zu erreichen, die der Kunde von der ASEAG gewohnt ist, bleibt damit eine der wesentlichen Aufgaben im Jahr 2025.

Die ASEAG stellt sich natürlich auch in anderen Funktionsbereichen als dem Fahrdienst, insbesondere in den Planungs- und IT-Bereichen, für die Zukunft auf. Einzelne Stellen sind hier noch zu besetzen oder entstehen im Zuge eines sich verändernden Marktumfeldes. Bezogen auf die Gesamtmitarbeiterzahl ist dieser Personalbereich im Vergleich zum Betriebspersonal jedoch von untergeordneter Bedeutung. Die Personalbeschaffung und -entwicklung bleibt auch in den kommenden Jahren eine anspruchsvolle Aufgabe, weshalb die E.V.A. als zentraler Dienstleister ihre Rekrutierungsbemühungen weiter fortsetzen wird und speziell für die ASEAG den Bereich Personalentwicklung verstärkt hat. Aufgrund der Schwierigkeit, gutes akademisches Personal für die Verkehrsbetriebe zu interessieren, bemüht sich die ASEAG, weiterhin Studierende frühzeitig an die Themen der Verkehrsbranche heranzuführen. Hierbei setzt sie insbesondere auf studentische Jobangebote, die Betreuung von Bachelor-/Masterarbeiten, Teilnahme an Karrieremessen sowie auf das Angebot dualer Studiengänge. Für 2025 plant die ASEAG insgesamt mit einem Personalbestand von ca. 562 Mitarbeiteräquivalenten. Dies ist gegenüber 2024 lediglich eine geringe Zunahme.

Bei den Personalkosten besteht für die Zukunft eine relativ hohe Unsicherheit: Nachdem zu Beginn des Geschäftsjahres 2024 bereits für Anpassungen im Manteltarifvertrag gestreikt wurde, stehen am Anfang des Geschäftsjahres 2025 die nächsten Verhandlungen zum Lohn tariff auf der Agenda. Die Gewerkschaft fordert dabei 8 % Lohnerhöhung, mindestens jedoch 350 EUR monatlich. Letzteres wäre für viele Mitarbeitenden eine

Erhöhung um mehr als 10 %, dies bei einer sich wieder beruhigenden Inflationsrate in Deutschland von durchschnittlich 2,2 % (2024). Die Wirtschaftsplanung sieht für das Geschäftsjahr 2025 inklusive Altersvorsorge Personalkosten in Höhe von 38,3 Mio. EUR vor.

Bei den Partnerunternehmen der ASEAG, die gemeinsam die Busbetriebsleistung erstellen, setzt sich die Reduzierung des Kostenvorteils des privaten Tarifs gegenüber dem kommunalen Spartentarif durch hohe Tarifabschlüsse und sich verändernde sonstige Arbeitsbedingungen weiter fort. Aufgrund der bestehenden Preisgleitklauseln in den Verträgen mit den Partnerunternehmen kommt ab 2025 der hohe Tarifabschluss im Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V. (NWO) zum Jahresbeginn 2024 nun auch in den Kosten der ASEAG vollumfänglich an. Da die Tarifanpassungen zum 1. Januar 2025 bereits bekannt sind, könnte ein hoher Tarifabschluss im öffentlichen Dienst den Kostenvorteil der privaten Unternehmer wieder wachsen lassen. Losgelöst von der Vergütungsfrage bleibt als ein Wettbewerbsvorteil der privaten Partnerunternehmen ein deutlich geringerer Krankenstand, der im Vergleich zur ASEAG, wo er unverändert hoch blieb, im Berichtsjahr deutlich niedriger ausfiel. Inwieweit die bei der ASEAG ergriffenen Maßnahmen zur Senkung des Krankenstandes im Jahr 2025 Wirkung zeigen, bleibt abzuwarten. Zu guter Letzt bringt die Existenz unterschiedlicher Tarifverträge bisher auch mit sich, dass nicht von gemeinsamen Streikaktionen ausgegangen werden muss. Aufgrund der etwa 50%igen Fremdvergabe bei der ASEAG kann so im Streikfall also auch etwa 50 % der Leistung für den Kunden erbracht werden. Durch die zunehmende Nutzung der Apps der ASEAG (mo-va und naveo) können die Kunden deutlich besser über das verbliebene Fahrtenangebot informiert werden.

Ertragsseitig ist für das Geschäftsjahr 2025 weiterhin mit gesicherten Einnahmen zu rechnen, da die entsprechenden Regelungen zum Mindererlösausgleich für das Deutschlandticket auch für das Jahr 2025 fortgeschrieben wurden. Allerdings sind die Jahre ab 2026 als extrem unsicher anzusehen. Sollte das Deutschlandticket

aufgrund entfallender Refinanzierung eingestellt werden, sind deutliche Verwerfungen zu erwarten, da durch das Deutschlandticket die Preiswahrnehmung der Kunden erheblich gestört wird. Eine einfache Rückkehr zum Produktsortiment wie vor dem Deutschlandticket erscheint unwahrscheinlich und dürfte in jedem Fall kurzfristig erhebliche Gegenreaktion der Kunden hervorrufen. Diese Einschätzung wird auch dadurch getragen, dass sich die Substitution des klassischen AVV-Tarifes im Jahr 2024 fortgesetzt hat und bereits die Preisanpassung des Deutschlandtickets Schule (Selbstzahler) zum Januar 2025 von 29 EUR pro Monat auf 38 EUR pro Monat zu entsprechenden Nachfragen geführt hat. Dies, obwohl das vergleichbare AVV-Tarifprodukt mit lediglich lokalem Geltungsbereich ähnlich viel kostet. Von dem Rückgang der Umsatzerlöse sind alle AVV-Produktsortimente betroffen. Je exakter das Deutschlandticket den Kundenwunsch trifft, umso stärker die Substitution. In logischer Konsequenz sind Zeitkartenprodukte wie Monatskarte und Abonnement besonders betroffen. Aber auch Einzelfahrscheine sind davon berührt. Mit jedem neuen Ticketangebot in der Kategorie Deutschlandticket beginnt die Substitution des vorherigen Produktes – zuletzt das Deutschland-Semesterticket.

Weiterhin optimistisch stimmt die ASEAG zurzeit, dass sich Unternehmen weiterhin mit den Themen Nachhaltigkeit und attraktiver Arbeitgeber beschäftigen. Die anfängliche Befürchtung der ASEAG, dass aufgrund des geringen Vorteils des Deutschlandtickets als Jobticket zum normalen Deutschlandticket der Kontakt zu den Unternehmen verloren gehen könnte, hat sich glückli-

cherweise nicht bestätigt. Die Unternehmen sind überwiegend Kunden bei der ASEAG geblieben und nutzen teilweise sogar die Möglichkeit der Kombination der alten Jobticket-Produkte mit dem Deutschlandticket. Insgesamt sind sogar viele Unternehmenskunden hinzugekommen, auch wenn die tatsächlichen Abnahmemengen dieser Kunden noch gering sind.

Für 2025 geht die ASEAG von Beförderungserlösen in Höhe von ca. 73,0 Mio. EUR aus. In die Planung ist die im AVV beschlossene Preissteigerung von ca. 5,75 % zum 1. Januar 2025 eingeflossen. Verwerfungen zwischen Beförderungserlösen und Mindererlösausgleich zum Deutschlandticket werden nicht differenziert geplant. Mit der Richtlinie zum Mindererlösausgleich 2025 zum Deutschlandticket sollten diese Ergebnisbeiträge als gesichert anzunehmen sein, auch wenn ein Teil als staatlicher Zuschuss gewährt wird. Die eigentliche Nachfrage der Beförderungsleistung durch den Kunden wird sich nach Einschätzung der ASEAG weniger dynamisch als in den Vorjahren entwickeln, da die Nachwirkungen der Coronapandemie kompensiert wurden und im Geschäftsjahr 2024 bereits ein erhebliches Fahrgastwachstum verzeichnet werden konnte. Preissteigerungen beim Deutschlandticket in Verbindung mit einem weiterhin erwarteten geringen Wirtschaftswachstum in Deutschland werden die Dynamik zum Erliegen bringen – von einem signifikanten Rückgang geht die ASEAG jedoch auch nicht aus.

Die neben den Beförderungserlösen ebenfalls wichtigen Erlöspositionen wie Ausgleichszahlungen für die Schü-





lerbeförderung (§ 11 a ÖPNVG-NRW), für Schwerbehinderte (§ 228 ff. SGB IX) und Zuschüsse für das Mobilitätsticket (Sozialticket) werden in der Planung als konstant angesehen, doch auch hier herrscht weiterhin noch viel Unklarheit darüber, welchen Einfluss das Deutschlandticket auf diese Finanzierungskomponenten hat. Außer politischen Grundsatzaussagen, dass die Mittel im System ÖPNV bleiben sollen, liegen bisher keine belastbaren Aussagen vor.

Für die Entwicklung der Dieselpreise sind abgeschlossene Preise aus Dieselswaps und die zum Planungszeitpunkt erzielten Dieselbeschaffungspreise für ungesicherte Mengen in die Planung eingeflossen. Da die ASEAG nach einem Pilottest im Jahr 2024 jedoch erwägt, im Jahr 2025 auf den in seiner Gesamtbilanz als nahezu CO<sub>2</sub>-frei angesehenen synthetischen Kraftstoff HVO100 umzustellen, hat die ASEAG vorerst den Erwerb weiterer Dieselswaps ausgesetzt und prüft den Einsatz alternativer Finanzprodukte zur Absicherung der Planung.

Nachdem im Laufe des Geschäftsjahres 2023 die Zählsysteme in den Fahrzeugen darauf hinwiesen, dass das Fahrgastanzahlniveau von 2019 wieder erreicht wurde, zeigt die Hochrechnung für das gesamte Jahr 2024 einen neuen Rekord bei der Anzahl der Fahrgäste. Allerdings ist dabei darauf hinzuweisen, dass die Ermittlungsmethode für die Anzahl der Fahrgäste sich im Jahr 2024 gegenüber den Vorjahren ändert. Das bisherige Verfahren zur Ermittlung der Fahrgastanzahl (Fahrkartentyp x spezifische Fahrtenhäufigkeit für diesen Fahrkartentyp) erscheint aufgrund diverser Veränderungen (Homeoffice, Deutschlandticket u. Ä.) nicht mehr zeitgemäß, zumal durch eine hohe Anzahl von Fahrzeugen mit Zählgeräten auch eine qualifizierte Hochrechnung anhand der einzelnen Zählergebnisse möglich ist. Insgesamt wurden auf Basis der Hochrechnung 75,3 Mio. Fahrgäste befördert (Hochrechnung Geschäftsjahr 2023: 69,7 Mio.). Dies würde bedeuten, dass das Niveau von 2019 deutlich überschritten wurde.

Nachdem auch im Jahr 2024, insbesondere aufgrund aperiodischer Erträge und einer verminderten Leistungserbringung, das Ergebnis besser als das Planni-

veau ist, wird für das Geschäftsjahr 2025 ein Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme von 44,8 Mio. EUR gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan erwartet. Das Niveau aus der letzten Mittelfristplanung wird dabei um etwa 3,4 Mio. EUR überschritten. Bereits beschlossene Maßnahmen zur Verkehrswende sollen durch direkte Zahlungen der Stadt Aachen finanziert werden. Diese fließen der ASEAG als sogenannter vorweggenommener Ergebnisausgleich zu. Um die Kreditfinanzierung anderer Konzerngesellschaften im E.V.A.-Konzern nicht zu gefährden, wurde dieses Vorgehen mit der Stadt Aachen abgestimmt. Auf das Ergebnis wirken sich dabei insbesondere Personal-, Treibstoff- und Subunternehmerkosten sowie höhere Abschreibungen durch moderne Fahrgastinformationsmedien (z. B. dynamische Fahrgastinformationssäulen, Internet und App), zeitgemäße Vertriebsinfrastruktur (z. B. elektronisches Fahrgeld-Management) und Fahrzeuge mit modernen Antriebsformen (Elektrobusse) kostentreibend aus, ohne dass im verbliebenen Geschäft wesentliche Einsparungen generiert werden können. So hat die ASEAG zur Erhaltung des hohen technischen Stands der Busflotte zuerst massiv in Busse der Abgasnorm Euro VI und inzwischen bereits in 27 Elektrobusse investiert. Weitere 33 Elektrobusse werden jetzt mit Lieferverzug voraussichtlich zum Ende des ersten Halbjahres 2025 geliefert und nochmals 32 Elektrobusse sind für Anfang 2026 bestellt worden.

Bei einer Tochtergesellschaft der ASEAG, der Aachener Parkhaus GmbH, besteht aufgrund des überplanmäßigen Jahresergebnisses von 1.703 TEUR und einer Planung, die den Buchwert der Beteiligung bestätigt, zurzeit kein Abwertungsbedarf. Die Situation ist jedoch vor dem Hintergrund erheblicher Sanierungsbedarfe weiterhin kritisch zu beobachten. Im Hinblick auf die Parkhausnutzung kann generell davon ausgegangen werden, dass die Frequentierung noch hinter dem Niveau der Vor-Corona-Zeit zurückbleibt. Dies ist in Teilen sicher auch auf die Sperrung der A544 zurückzuführen. Da die Wirtschaftsplanung der APAG von einer länger anhaltenden Belastung durch Instandhaltungsmaßnahmen ausgeht, wird nach den Vorjahren zur Stärkung der Eigenkapitalquote und zur Finanzierung anstehender

Sanierungsinvestitionen das Ergebnis erneut in die Gewinnrücklage der APAG eingestellt. Für die mittelfristige Zukunft erwartet die APAG eine weiterhin hohe finanzielle Belastung durch Sanierungen, sodass bis 2027 von einem Ergebnis von maximal 1,4 Mio. EUR ausgegangen wird, bevor dann ab 2028 wieder Ergebnisse von über 2 Mio. EUR erwartet werden. Ursache hierfür ist u. a. die noch ausstehende Sanierung des Parkhauses Rathaus, welches erst im Jahr 2026 nach einer längeren Schließung schrittweise wieder in Betrieb genommen wird. Zur Kompensation der steigenden Kosten sieht die Planung der APAG dabei regelmäßige Erhöhungen der Parkgebühren, insbesondere in den innerstädtischen Parkobjekten, vor, denen idealerweise eine Erhöhung der Parkgebühren am Straßenrand seitens der Stadt Aachen vorangeht.

Die positive Entwicklung im digitalen Vertrieb über die Mobilitätsplattform movA und seit Mitte 2022 über die ÖPNV-App naveo – eine Gemeinschaftslösung aller Verkehrsunternehmen im AVV zusammen mit dem AVV – hat sich auch im Geschäftsjahr 2024 fortgesetzt. Hierzu beigetragen hat auch das Deutschlandticket, da nunmehr auch höherpreisige Tickets über die Apps verkauft bzw. ausgegeben werden. Auch wenn durch das Deutschlandticket der digitale Verkauf von Einzelfahrscheinen u.Ä. insgesamt zurückgegangen ist, konnte der monatliche Umsatz auf diesen digitalen Vertriebswegen in diesem Produktsegment wieder deutlich gesteigert werden, auch wenn die Zahlen aus der Zeit vor dem Deutschlandticket nicht wieder erreicht werden. Es bleibt das Ziel, diesen Vertriebsweg weiter auszubauen, da er bei entsprechender Nutzung nicht nur kosteneffizienter ist als die Chipkarte oder das Papierticket, sondern auch deutlich nachhaltiger. Mit diesem Ziel befindet sich die Strategie der ASEAG außerdem im Einklang mit den Zielen der politischen Vertreter in Bund und Land. Insbesondere die Nutzung des eazy-Tarifes soll im Jahr 2025 weiter vorangetrieben werden, und den Studierenden der Aachener Hochschulen soll die Nutzung der App als Trägermedium ihres Semestertickets nahegelegt werden. Darüber hinaus bietet die movA-App als digitales Vertriebsmedium auch Unternehmen die Mög-

lichkeit, ihr betriebliches Mobilitätsmanagement zu unterstützen bzw. auszuweiten. Auch wenn zurzeit die hohe Präsenz des Deutschlandtickets die Vorteile eines ganzheitlichen, betrieblichen Mobilitätsmanagements noch überlagert, ist die ASEAG weiterhin der Meinung, dass diese Form der Unterstützung von Mobilität durch die Arbeitgeber in der Zukunft stark an Bedeutung gewinnen wird.

Die IT-seitige Weiterentwicklung der movA-App und die Realisierung der engen technologischen Verbindung der Hintergrundsysteme der movA- und naveo-App werden durch die gemeinsam mit der regio IT im Jahr 2019 gegründete Better Mobility GmbH umgesetzt. Diese Gesellschaft bietet ihre technischen Lösungen auch außerhalb der StädteRegion Aachen zur Nutzung an, insbesondere anderen Verkehrsbetrieben. Insgesamt kommt die Technologie der Better Mobility neben Aachen in Düsseldorf, Ravensburg und Coesfeld zum Einsatz. Vor dem Hintergrund eines hohen Wettbewerbs und zu erwartender abnehmender Projektstätigkeit aufgrund insgesamt knapper werdender finanzieller Möglichkeiten von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen gilt es zu bestehen. Umso wichtiger ist es, bei den Projekten platziert zu sein, bei denen ein weiterer Ausbau der Plattform zu erwarten ist, da hier bereits mehrere Geldgeber ihre Interessen bündeln und diese gegebenenfalls weitere Partner im Zuge der Erschließung von Synergiepotenzialen akquirieren, die es zu integrieren gilt.

Dies könnte sowohl für die multimodale Datendrehscheibe NRW als auch für das naveo-System im AVV gelten. Zusätzlich zu den bisherigen Produktangeboten arbeitet die Better Mobility auch an weiteren Service-Lösungen für den ÖPNV, mit denen zusätzliche Umsatzpotenziale erschlossen werden sollen. Dass der Weg zu mehr Digitalisierung wohl nicht mehr rückgängig zu machen sein wird, spiegelt sich auch darin wider, dass der VRR mit seiner Tarifreform zum 1. März 2025 den 2024 erfolgten Grundsatzbeschlüssen nun auch Taten folgen lässt. Durch die Tarifreform wird auf vielen Relationen das digitale Angebot des eazy-Tarifes bei den Gelegenheitskunden das mit Abstand attraktivste Angebot dar-



stellen. Wer konventionell ein Ticket erwirbt, wird tendenziell deutlich mehr bezahlen. Der VRR setzt damit eine Strategie um, die nicht nur im ÖPNV bereits bekannt ist, um einen Vertriebsweg zu fördern, sondern auch aus anderen Branchen (z. B. Preisdifferenzierung zwischen Online-Zeitungen und Ausgabe auf Papier). Da die ASEAG diese Entwicklungen mitgehen möchte, sieht sie sich mit ihren Apps und der im Jahr 2024 eingeführten Möglichkeit zum bargeldlosen Bezahlen auf den Fahrzeugen gut aufgestellt.

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 als zuverlässiger Dienstleister für Stadt und StädteRegion Aachen zu positionieren und diese Position zu einem umfassenden Mobilitätsdienstleister auszubauen. Dabei gilt es für die ASEAG, sich im Spannungsfeld zwischen wirtschaftlichen Anforderungen und angebotsorientierten Zielen zu bewähren und das Vertrauen, das die politischen Vertreter mit der Direktvergabe der Leistung der ASEAG entgegenbringen, weiterhin zu bestätigen.

Da leider im Geschäftsjahr 2024 die gewünschte Betriebsstabilität seitens der ASEAG nicht erbracht werden konnte, wurden weitere Leistungen an Partnerunternehmen vergeben. In dem aktuellen Umfang entspricht dies nicht der grundsätzlichen Zielsetzung der ASEAG, weshalb mittelfristig wieder eine Erhöhung der Eigenerbringungsquote angestrebt wird.

Das nach der Pandemie zu verzeichnende Wachstum in der Kundennachfrage im ÖPNV, die statistisch im Jahr 2024 einen neuen Rekord erreicht hat, wird sich ohne Investitionen in die Infrastruktur durch die Aufgabenträger so im Geschäftsjahr 2025 und den Folgejahren nicht fortsetzen lassen. Die ASEAG geht von einem stabilen Plateau, gegebenenfalls von einem leichten Wachstum aus. In die Wirtschaftsplanung sind diese Aspekte prin-

zipiell eingeflossen. Welche Effekte sich letztendlich einstellen werden, ist auch aufgrund der zurzeit noch anhaltenden großen Veränderungen und Unsicherheiten, die durch das Deutschlandticket ausgelöst wurden, derzeit nicht abzuschätzen. Aktuell geht die ASEAG davon aus, dass zumindest im Jahr 2025 jedweder Mindere Erlös durch die Förderung des Deutschlandtickets ausgeglichen wird, sodass hieraus kurzfristig keine negativen wirtschaftlichen Effekte erwartet werden.

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

Die ASEAG bewegt sich mit ihren Geschäftsfeldern in einem zunehmend dynamischen Marktumfeld. Hiermit sind stets Chancen und Risiken verbunden, die frühzeitig identifiziert, analysiert, bewertet und dokumentiert werden müssen. Durch das Risikomanagement der ASEAG wird dies gewährleistet, sodass Maßnahmen zur Steuerung und Minimierung der Risiken ergriffen werden können. Im Risikomanagement wird zwischen externen Marktrisiken, operativen Betriebsrisiken und finanzwirtschaftlichen Risiken differenziert.

Insgesamt ist das Chancen- und Risikomanagement 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

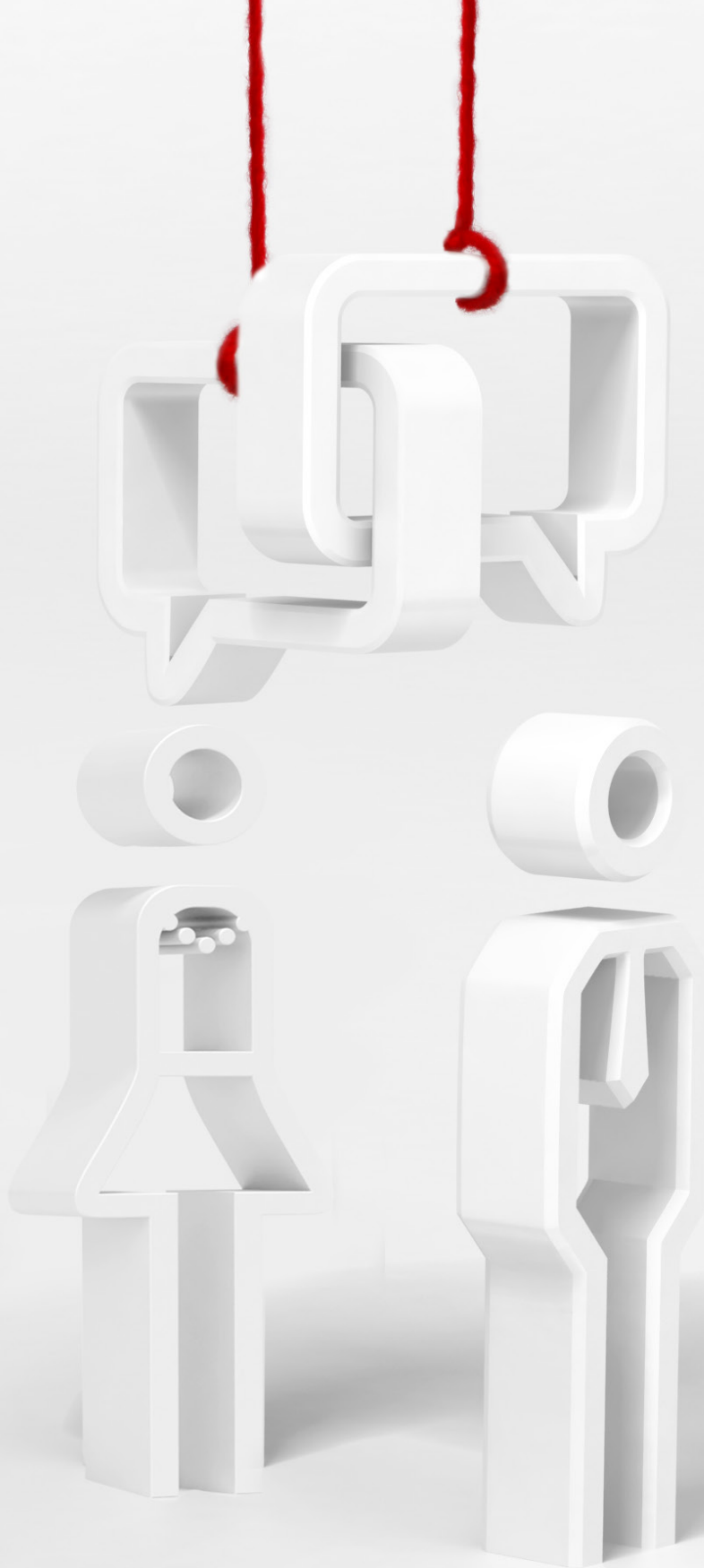
konzernweite Unternehmensverfassung in Kraft getreten, die im Geschäftsjahr 2022 umfassend überarbeitet wurde. Diese sieht u.a. Regelungen zum Wettbewerbsrecht, zur Antikorruption, zur Vermeidung von Interessenkonflikten, zum Datenschutz und zur Umsetzung der Verfassung vor. Wie in den Vorjahren wurden auch im Geschäftsjahr 2024 in allen Unternehmensbereichen regelmäßig systematische und vollständige Risikoehebungen 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.

Während der Coronapandemie war als neues Risiko das Risiko einer Pandemie hinzugekommen. Obwohl das Ereignis „Coronapandemie“ länger als ursprünglich erwartet anhielt, zielt das im Risikomanagement abgebildete Risiko nicht auf die Wiederholung eines solchen Ereignisses in den nächsten Jahren ab. Die Eintrittswahrscheinlichkeit einer erneuten Pandemie in den kommenden Jahren nach der inzwischen als beendet erklärten Coronapandemie wird als gering eingestuft. Dennoch zeigte sich während der Coronapandemie, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen erheblich sind, auch wenn diese im Wesentlichen durch staatliche Zuschüsse aufgefangen wurden.

Mit dem Deutschlandticket wurden im Geschäftsjahr 2023 die Zuschüsse, die die Folgen der Pandemie auffangen sollten, durch Zuschüsse ersetzt, die die wirtschaftlichen Auswirkungen des neuen Ticketangebots kompensieren. Trotz der fortbestehenden Unsicherheit bei der langfristigen Finanzierung des Deutschlandtickets darf für das Geschäftsjahr 2025 von einem gesicherten Ausgleich ausgegangen werden. Für die Folgejahre bleibt die Finanzierungsunsicherheit jedoch weiterhin bestehen. Nachfrageseitig hat sich der ÖPNV-Markt gerade im städtischen Raum sicherlich schneller als allgemein erwartet wieder erholt. Bereits vor dem Start des Deutschlandtickets konnte die ASEAG in vielen Produktsegmenten bereits das Vor-Corona-Niveau wieder erreichen. Das Deutschlandticket in Verbindung mit dem langfristigen Trend zur erhöhten ÖPNV-Nutzung hat nunmehr

im Geschäftsjahr 2024 zu einem neuen Fahrgastrekord geführt, sodass die Fahrzeugauslastung nun über dem Niveau vom Jahr 2019 liegt (+5,5 %). Dies allerdings zu deutlich reduzierten Beförderungsentgelten und letztendlich auf einem Niveau, das in etwa dem entspricht, welches sich ergeben hätte, wenn sich das auch in der Richtlinie zum Mindererlösausgleich zum Deutschlandticket herangezogene Marktwachstum von 1,3 % p.a. seit dem Jahr 2019 fortgesetzt hätte. Letztendlich können die unterschiedlichen Faktoren, die auf die Fahrgastzahl einwirken, nicht für sich bewertet werden, weshalb das Ergebnis im Vordergrund stehen sollte. Dies zeigt, dass der Trend zu einer umweltfreundlichen Mobilität im Grundsatz fortbesteht. Bremsend werden sich aber zukünftig die anhaltende Personalknappheit und zunehmende Finanzierungsschwierigkeiten auswirken. Gerade aus Personalknappheit resultierende Fahrtausfälle könnten zur Unzufriedenheit der Kunden führen, die dann für längere Zeit dem System ÖPNV verloren gehen.

Aus Sicht der ASEAG bestehen zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Geschäftsberichts weiterhin erhebliche Zweifel, ob die Finanzierung der Ertragsausfälle nachhaltig gesichert ist. Die politische Diskussion zur weiteren Finanzierung hat nach Auffassung der ASEAG offenbart, dass insbesondere der Bund kein Interesse an einer langfristigen Finanzierung hat, sondern in seinen Mitteln eine Anschubfinanzierung sieht. Ohne eine nachhaltige Beteiligung des Bundes dürfte eine dauerhafte Finanzierung jedoch kaum möglich sein. Die Gespräche u.a. zum Semesterticket und nach der ersten Preiserhöhung zum Januar 2025 bestätigen bereits, dass sich die Preissensibilität verschoben hat und Zahlungsbereitschaften der Kunden vor dem Hintergrund der staatlichen Subventionierung des Deutschlandtickets abnehmen. Sollte die Finanzierung des Deutschlandtickets durch Bund und Land nicht nachhaltig gesichert werden können, wird der Weg zurück zu einer höheren Nutzerfinanzierung nach Einschätzung der ASEAG extrem schwierig. Statt politisch gewünschter Leistungsausweitungen könnten dann Leistungsminderungen wegen fehlender Finanzierbarkeit die Folge sein.



Aktuelle Zinsprognosen sind in die mittelfristige Wirtschaftsplanung eingeflossen. Dabei wird aufgrund der aktuellen Zinsentwicklung davon ausgegangen, dass die Zinseffekte auf die Pensionsrückstellungen gegenüber den vorherigen Jahren deutlich rückläufig sein werden, auch wenn das Zinsniveau im Geschäftsjahr 2024 wieder rückläufig war. Bei den Bewertungen der Pensionsrückstellungen wurde weiterhin die im ersten Quartal 2016 eingetretene Umstellung zur Ermittlung des Abzinsungssatzes vom 7-Jahres-Durchschnitt auf einen 10-Jahres-Durchschnitt in der Zinsprognose berücksichtigt. Obwohl diese Planungsprämissen in der Mittelfristplanung gewürdigt wurden, kann es in den Folgejahren dennoch durch sich weiter verändernde Rahmenparameter (Zinssätze/-prognosen, Tarifabschlüsse) weiterhin zu erheblichen Belastungen des Ergebnisses durch Anpassungen der Pensionsrückstellungen kommen. Eine diesbezügliche bilanzielle Vorsorge ist handelsrechtlich nicht möglich, wurde jedoch nach aktuellem Kenntnisstand (Zinsprognosen) in der mittelfristigen Wirtschaftsplanung berücksichtigt. Im Hinblick auf den nach Art. 67 (1) Satz 1 EGHGB (BilMoG) über einen Zeitraum von maximal 15 Jahren zu bildenden Rückstellungsanteil, der sich aus der Neubewertung der Pensionsrückstellungen im Jahr 2010 ergeben hatte, besteht kein Risiko mehr, da dieser Zuführungsprozess im Jahr 2017 vorzeitig abgeschlossen wurde. Auch wenn wieder steigende Zinsen für die Bewertung der Pensionsrückstellungen den Aufwand für die Zuführung zu den Pensionsrückstellungen in der GuV reduzieren, so führen sie gleichzeitig dazu, dass die fälligen Rentenzahlungen die Liquidität der ASEAG zukünftig belasten, da über den Ergebnisabführungsvertrag mit der E.V.A. nicht im gleichen Umfang Liquidität zufließt. Dies gilt es bei zukünftigen Finanzierungen zu berücksichtigen, weshalb der Aufsichtsrat der ASEAG im Jahr 2024 dem Vorschlag des Vorstandes zugestimmt hat, dass zukünftig das Anlagevermögen verstärkt durch Drittmittel von Banken finanziert werden soll. Um insgesamt die Abhängigkeit von der Zinsentwicklung der Pensionsrückstellungen zu reduzieren,

hat die ASEAG den Durchführungsweg für neu zu schaffende Altersvorsorge im Jahr 2016 geändert. Die Durchführung durch die Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen, (AKREKA) ermöglicht eine andere bilanzielle Darstellungsweise, ohne dass jedoch die zu zahlende Altersvorsorge in der Höhe dadurch beeinflusst wird. Zum Bilanzstichtag waren 282 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 bestehen sollte, sofern der politische Wille gegeben ist. Zusätzlich haben die Aufgabenträger bereits mit den Vorbereitungen für eine mögliche Anschlussbetrauung begonnen. Im Rahmen dieser Vorbereitungen werden die damaligen Aussagen zur Inhouse-Fähigkeit der ASEAG nochmals überprüft.

Bei den Subunternehmern besteht tendenziell das Risiko, dass durch überdurchschnittliche Vergütungsabschlüsse ein Produktionsvorteil der Partnerunternehmen schwindet. Der Tarifvertragspartner des NWO ist nunmehr die Gewerkschaft ver.di, die auch ein wesentlicher Tarifvertragspartner im öffentlichen Dienst ist. Dass eine Harmonisierung der Vergütung zwischen Beschäftigten im öffentlichen Dienst und den bei privaten Unternehmen sicherlich ein tarifpolitisches Ziel der Gewerkschaft ist, liegt dabei auf der Hand. Der Tarifabschluss des

NWO für das Jahr 2024 in Höhe von durchschnittlich 14,42 % fließt im Jahr 2025 über die Preisgleitklausel in die Verträge als Kostensteigerung ein. Der Abschluss für das Jahr 2025 ist wieder deutlich moderater und es gilt, die aktuell laufenden Tarifverhandlungen im öffentlichen Dienst abzuwarten, um hier eine weitere Tendenz zu erkennen. Da die Forderungen der Gewerkschaften im öffentlichen Dienst relativ hoch sind, könnte es sein, dass sich die Schere zwischen den Vergütungstarifen vorerst nicht weiter schließt. Im Hinblick auf die tarifpolitischen Entwicklungen bei der Tochtergesellschaft ES-BUS, bei der im Jahr 2021 die Nahverkehrsgewerkschaft NahVG einen eigenständigen Tarifvertrag für ihre Beschäftigten gefordert hatte, bevor diese Gespräche ohne Ergebnis beendet wurden, ist weiterhin nichts Neues zu berichten. Die ASEAG geht daher davon aus, dass seitens der Gewerkschaften vor 2027 keine Forderungen mehr aufkommen werden, die über die im öffentlichen Dienst verhandelten und gegebenenfalls in die Haustarife des ASEAG-Teilkonzerns zu übertragenden Positionen hinausgehen. Wie sich das Tarifvertragswerk des ASEAG-Teilkonzerns, welches Ende 2027 ausläuft, dann langfristig entwickelt, bleibt abzuwarten. Auch die fortbestehenden Schwierigkeiten aller Verkehrsunternehmen bei der Personalbeschaffung lassen das Risiko überdurchschnittlicher Lohnsteigerungen weiterhin als hoch erscheinen. In der Wirtschaftsplanung wurde dieser Sachverhalt durch einen überdurchschnittlichen Kostenanstieg beim Einkauf der Subunternehmerleistung prinzipiell berücksichtigt.

Auch wenn es im Vorjahr zu einer Korrektur des Beteiligungswertes an der Aachener Parkhaus GmbH (APAG) gekommen ist und das Jahresergebnis 2024 sowie die Wirtschaftsplanung 2025 bis 2029 darauf hindeuten, dass sich das Risiko einer erneuten Korrektur des Beteiligungswertes vorerst verringert hat, so gilt es, dieses Risiko weiterhin intensiv zu beobachten. Geplante Sanierungen und die umsatzseitige Abhängigkeit von der grundsätzlichen Entwicklung der Aachener Innenstadt

bringen weiterhin Risiken mit sich, die für die weitere Entwicklung der APAG relevant sind. Um diesen Risiken Rechnung zu tragen, wurden im Rahmen der Wirtschaftsplanung 2025 und Folgejahre Steigerungen der Parktarife und Maßnahmen zur Erhöhung des Eigenkapitals der APAG berücksichtigt.

Weitere wesentliche Risiken ergeben sich aus Umweltbelangen, die es erforderlich machen, dass die ASEAG schneller als geplant kostenintensive, schadstoffreduzierende oder umweltpolitische Maßnahmen einzuleiten hat. Dabei stehen aktuell nicht mehr Themen wie Umweltzone oder Dieselfahrverbote im Vordergrund. Vielmehr sorgt die Clean-Vehicles-Richtlinie der EU und ihre Umsetzung in nationales Recht dafür, dass weiterhin umweltpolitischer Druck auf der ASEAG lastet. Demnach müssen zukünftig erhebliche Anteile der Fahrzeugbeschaffung E-Busse oder Wasserstoffbusse (inkl. Brennstoffzelle) beinhalten. Hinzu kommt, dass von der ASEAG als kommunalen Unternehmen im Zuge der Umstellung auf saubere Antriebstechnologien eine Vorreiterrolle in der Region erwartet wird. Dies spiegelt sich beispielsweise im Grundsatzbeschluss des Mobilitätsausschusses der Stadt Aachen zum Ende des Geschäftsjahres 2021 wider, der vorsieht, dass die ASEAG zukünftig bei Ersatzbeschaffungen ausschließlich auf „saubere“ Fahrzeuge zurückgreifen soll. Auch wenn durch die Förderprogramme des Landes NRW und Zuflüsse durch die Gesellschafter/Aufgabenträger die nächsten 90 Elektrobusse als finanziert angesehen werden können, hat die ASEAG im Geschäftsjahr 2024 ergänzend mit der Drittfinanzierung der Busflotte durch Geschäftsbanken begonnen – die Realisierung wird im Jahr 2025 erwartet. Ziel der Drittfinanzierung ist es, freie Liquidität zur Bedienung der mittelfristigen Pensionsverpflichtungen zu erhalten. Durch den im Geschäftsjahr 2024 erfolgten vollständigen Entfall der Förderprogramme für emissionsfreie Busse stellt die Finanzierung weiterer Busse langfristig ein erhebliches Risiko dar. Inwieweit hier durch Assets besicherte Drittmittel zum Einsatz kom-



men können, ist in den kommenden Jahren zu klären. Dabei ist zu beachten, dass nicht nur die ASEAG-Fahrzeuge langfristig emissionsfrei werden müssen, sondern auch die Fahrzeuge der Subunternehmer. Dies wird neben den wirtschaftlichen Aspekten auch viele technologische Fragestellungen mit sich bringen.

Die Abhängigkeit von Zuschüssen und Fördermitteln bleibt auch zukünftig ein wesentliches Risiko. Zuschüsse unterliegen in der Regel keiner Dynamisierung, so dass 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 Zuschusssituation beim Mobil-Ticket (Sozialticket) hat sich gegenüber den Vorjahren aufgrund der Stabilisierung der Verkaufszahlen ebenfalls gefestigt. Die Zuschüsse je Ticket sind aufgrund der politischen Komponente dieses Tickets (hauptsächlich Empfänger von staatlichen Leistungen) preislich nur schwer zu entwickeln. Diese sind im Wesentlichen als zu gering anzusehen. Auch wenn das Deutschlandticket-Sozial eine wesentliche Größe im Segment der Produktpalette für Leistungsempfänger eingenommen hat, so zeigt sich doch, dass die vollständige Substitution der regionalen Tickets wohl nicht stattfinden wird. Die vor der Produkteinführung befürchteten Effekte – z.B. eine Verteilung der Zuschüsse auf eine deutlich erhöhte Nutzerzahl – sind bisher nicht eingetreten. Effekte aus einer veränderten Einnahmenaufteilung können noch nicht beurteilt werden, da es bisher keine Einnahmenaufteilung zum Deutschlandticket gibt bzw. entstehende Nachteile durch Mindererlösausgleiche kompensiert werden würden.

Insgesamt gilt weiterhin, dass das Deutschlandticket zu einer generellen Subventionierung des ÖPNV durch Bundes- und Landesmittel führt, die bei Entfall aufgrund ihres Gesamtvolumens durch kommunale Mittel der Aufgabenträger nicht kompensiert werden kann. Tarifliche Maßnahmen, die auf die Bedürfnisse in der Region

abzielen, sind dadurch kaum noch realisierbar. Die bisher fehlende nachhaltige gesetzliche Verankerung vieler Ausgleichszahlungen hat zur Folge, dass die Mittel gegebenenfalls jährlich erneut im Rahmen der Haushaltsplanungen von Bund und Ländern eingestellt werden müssen, wodurch das mit den Tarifprodukten einhergehende Leistungsversprechen der Verkehrsunternehmen gegebenenfalls kurzfristig zurückgenommen werden muss. Die weitere Entwicklung der ÖPNV-Finanzierung gilt es daher kritisch zu beobachten. Schon heute ist festzuhalten, dass die Abhängigkeit der ASEAG als kommunalen Verkehrsunternehmens von Entscheidungen in Bund und Land erheblich zugenommen hat.

Einnahmenseitig besteht grundsätzlich 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. Dieses Risiko wurde durch die Thematik Deutschlandticket mit seinen weiterhin nicht abschließend geklärten Regeln zur Einnahmenaufteilung nochmals deutlich verstärkt. Hinzu kommt, dass die ASEAG faktisch keinen Einfluss auf ein zukünftiges Verfahren zur Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets hat. Dies ist signifikant anders als in dem bisherigen Einnahmenaufteilungsprozess, der durch den AVV-Verbundtarif und lokale Beschlüsse dominiert wird. Für den Zeitraum einer Finanzierung der Mindererlöse aus dem Deutschlandticket durch Bund und Land, in dem nicht die eigentlichen Einnahmen aus Verkäufen an Kunden relevant sind, sondern eine Soll-Betrachtung auf Basis einer fiktiven Fortschreibung des Geschäftsjahres 2019, entfaltet das Risiko keine Wirkung. Sollte dieses Verfahren enden, ist das Risiko erheblich. Die Unsicherheit bei der Einnahmenaufteilung führt dazu, dass im AVV-Raum von der sonst im fünfjährigen Turnus üblichen Verkehrserhebung vorerst abgesehen wird.

Weiterhin besteht ein wesentliches Risiko durch eine zunehmende Anzahl leistungsgeminderter Mitarbeitender



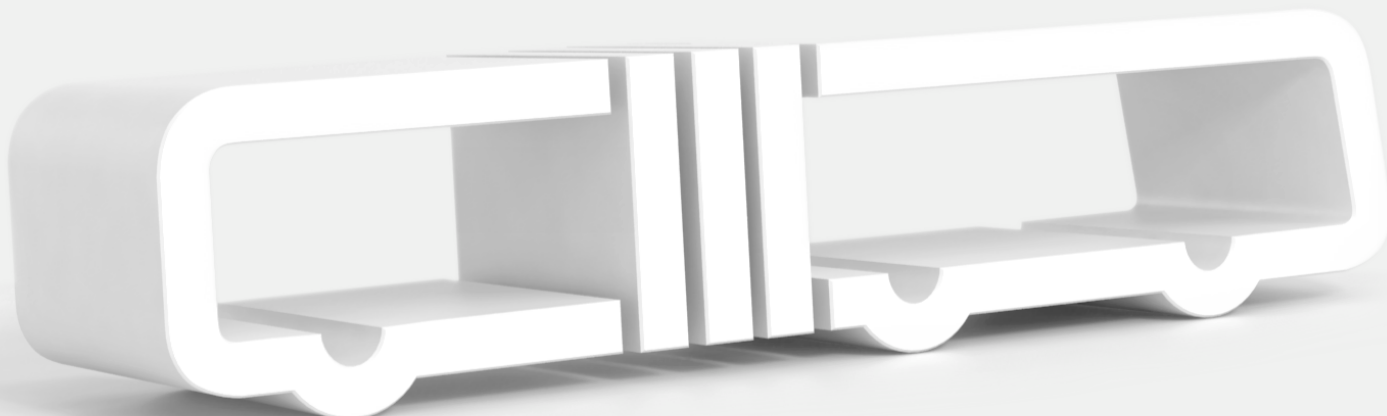
bzw. hohe Krankenstände. Die fehlende Verfügbarkeit für den Einsatz im Fahrdienst verschärft die Problematik des Fachkräftemangels zusätzlich.

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

Aufgrund der Betrauung bis 2027 durch die Stadt Aachen bzw. durch die StädteRegion Aachen ist der Fortbestand der ASEAG in Verbindung mit der Satzung des AVV gesichert. Derzeit nutzen die beiden Aufgabenträger den Ergebnisabführungsvertrag zwischen E.V.A. und ASEAG, um ihren Verpflichtungen nachzukommen. Sollte der Ausgleich gefährdet sein, ist die Geschäftsführung der E.V.A. gefordert, Maßnahmen zur Sicherstellung der Refinanzierung des ÖPNV einzuleiten. Vor diesem Hintergrund hatte sich die E.V.A. im Jahr 2016 mit der Stadt Aachen auf ein Finanzierungskonzept für die nächsten Jahre verständigt. Dieses wurde im Geschäftsjahr 2023 einvernehmlich für beendet erklärt, da sich die wirtschaftliche Situation der E.V.A. wieder deutlich verbessert hat. Darüber hinaus führt die ASEAG Gesprä-

che mit den Aufgabenträgern, um auch die finanziellen Herausforderungen rund um Technologiewandel, Infrastruktur und Verkehrswende gemeinsam zu meistern. Die Beschlussfassungen zu zukünftigen Nahverkehrsplänen werden im Jahr 2025 erwartet. Einige Leistungsausweitungen aus einem Grundsatzbeschluss der Stadt Aachen aus dem Jahr 2021 wurden umgesetzt und sind in die Haushaltsplanungen eingeflossen. Andere damals beschlossene Leistungsausweitungen werden nun vor dem Hintergrund knapper Personalressourcen und einer angespannten Haushaltslage zurückgestellt. Insgesamt wird gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan mit einem negativen Planergebnis für 2025 vor Verlustübernahme in Höhe von 44,8 Mio. EUR gerechnet. Vor dem Hintergrund angespannter Haushaltslagen ist dies sicher kritisch zu sehen. Jedoch führt die hohe Inflation des Jahres 2022 und 2023 dazu, dass ein Verlustniveau von über 40 Mio. EUR die neue Realität sein dürfte, sofern nicht wie in den Vorjahren außerplanmäßige Sondereffekte oder eine unfreiwillig reduzierte Leistungserbringung zur Ergebnisverbesserung beitragen.

Aachen, den 31. März 2025  
Der Vorstand  
Michael Carmincke



# Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitenden

Zum 31. Dezember 2024 beschäftigte die ASEAG 593 Mitarbeitende. Die Anzahl der Mitarbeitenden erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 14 Mitarbeitende. Den 54 Eintritten standen 40 Austritte gegenüber. Auch im Jahr 2024 wurden regelmäßig Fahrerschulungen durchgeführt. In allen anderen Bereichen fördert die

ASEAG ihre Mitarbeitenden und bietet eine Vielzahl von Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen an.

„ASEAG & Du – Fit für 2027“ – so heißt das Projekt der ASEAG, das Ende 2022 gestartet wurde und seither unterschiedliche Themen in Teilprojekten erarbeitet. Regelmäßig tagt das Kernteam und danach der Leitungskreis, um sich mit den fünf Teilprojekten „Führung & Du“, „Fahrgast & Du“, „Gesundheit & Du“, „Fahrdienst & Du“ und „Zusammenarbeit & Du“ abzustimmen und zuvor getroffene Vorab-Entscheidungen umzusetzen, wie z. B. Inhalte zu Führungskräfte-Workshops, bereichsübergreifenden Workshops, Gesundheitsmaßnahmen und -angebote bzw. Digitalisierungsthemen etc.

## Mitarbeitende gesamt

|                             | 2024       | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 |
|-----------------------------|------------|------|------|------|------|
| Vollzeitkräfte              | 500        | 494  | 486  | 486  | 490  |
| Teilzeitkräfte              | 80         | 73   | 74   | 68   | 69   |
| Auszubildende               | 13         | 12   | 13   | 19   | 18   |
| <hr/>                       |            |      |      |      |      |
| <b>Mitarbeitende gesamt</b> | <b>593</b> | 579  | 573  | 573  | 577  |
| ESBUS                       | 138        | 151  | 148  | 159  | 146  |

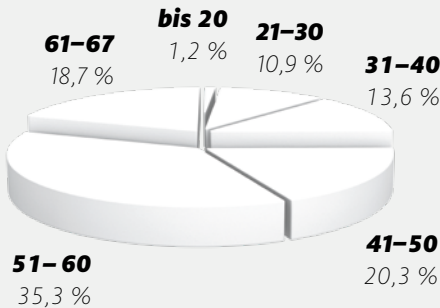
Stand 31.12.2024



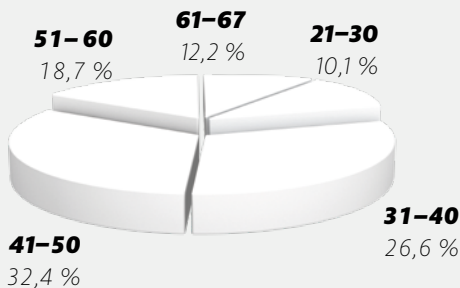
## Altersstruktur 2024

in Lebensjahren

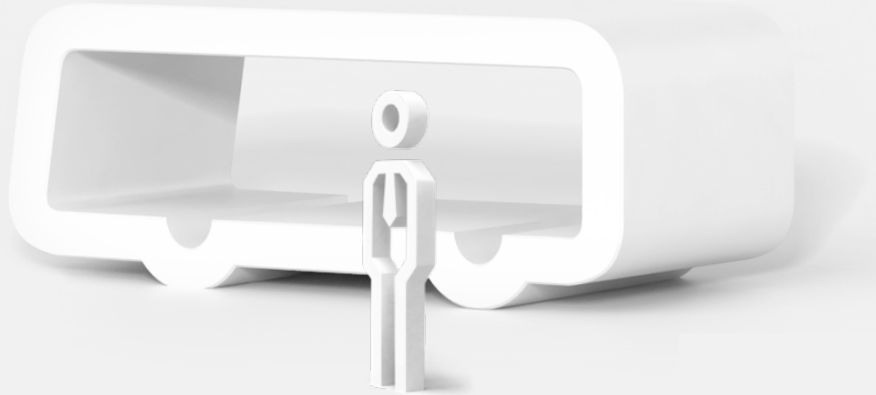
### ASEAG



### ESBUS



Stand 31.12.2024



Insgesamt hat die ASEAG 13 Auszubildende und einen dualen Studenten direkt beschäftigt. Hinzu kommen die Auszubildenden im kaufmännischen Bereich. Diese haben ein Ausbildungsverhältnis mit der Holdinggesellschaft E.V.A. abgeschlossen, mit der die ASEAG bei der Ausbildung der kaufmännischen Auszubildenden eng zusammenarbeitet.

zeugtechnik, einen Ausbildungsplatz als Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker und vier Ausbildungsplätze zur Fachkraft im Fahrbetrieb besetzen. Nach erfolgreich abgeschlossener Berufsausbildung wird den Auszubildenden die Übernahme in ein Arbeitsverhältnis angeboten. Auch in den kommenden Jahren wird dieses Ausbildungsplatzangebot aufrechterhalten bzw. erweitert.

Im Jahr 2024 konnte die ASEAG einen Ausbildungsplatz als Kraftfahrzeugmechatroniker, Fachrichtung Nutzfahr-

## Auszubildende

### Gesamt

13

- 7** Kfz-Mechatroniker  
Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik
- 4** Fachkräfte im Fahrbetrieb
- 2** Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker  
Fachrichtung Karosserieinstandhaltungstechnik

Stand 31.12.2024

## Mitarbeitende nach Bereichen 2024 (nur ASEAG)

### Gesamt

593

- 12** Betrieb und Ausbildung
- 59** Busse und Werkstätten
- 412** Fahrdienstmanagement
- 18** Mobilität und Qualität
- 53** Finanzen und Vertrieb
- 39** Sonstige

Stand 31.12.2024

# Tochtergesellschaften



## **Aachener Parkhaus GmbH**

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-AG mit 100 %

Geschäftszweck: Bewirtschaftung von Parkflächen

Umsatzerlöse 16.231.244 EUR / 53 Mitarbeitende

## **Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH**

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-AG mit 100 %

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



## **Better Mobility GmbH**

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

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

Umsatzerlöse 1.906.031 / 23 Mitarbeitende



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

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-AG mit 100 %

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

Umsatzerlöse 7.553.735 EUR / 144 Mitarbeitende



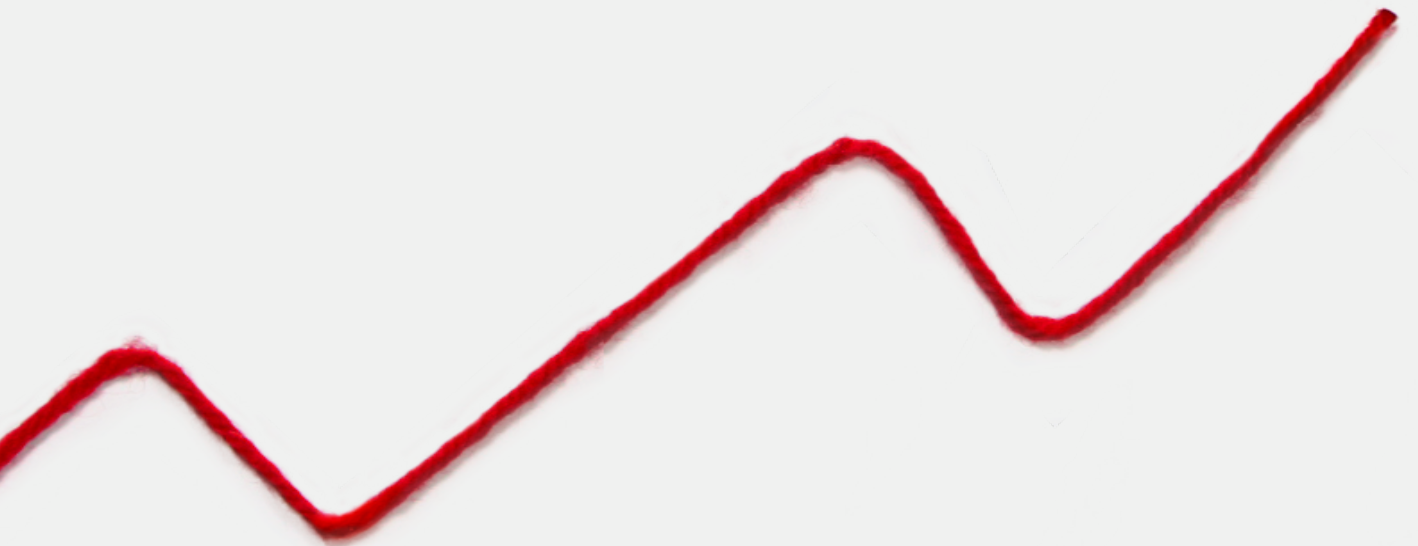
## **ASEAG Reisen GmbH**

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-AG mit 100 %

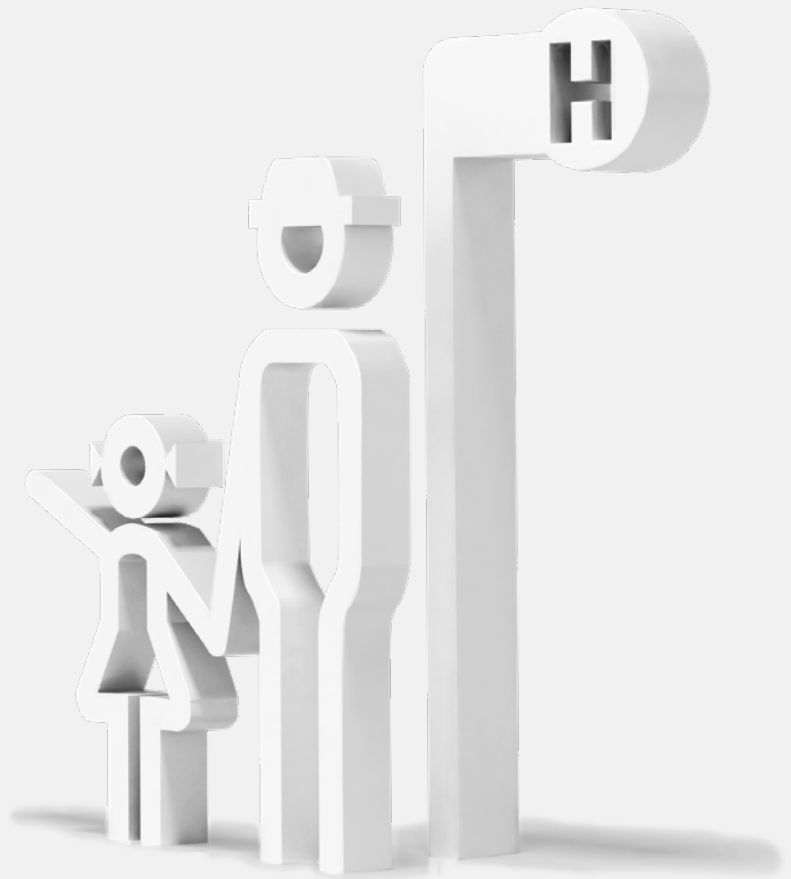
Geschäftszweck: Durchführung von Fahrten,  
Veranstaltungen und Reisen aller betrieblicher Art  
für ihre mittelbar und unmittelbar beteiligten  
Gesellschafter

Umsatzerlöse 0 EUR / keine eigenen  
Mitarbeitenden am Bilanzstichtag

# ***Jahresabschluss***







# Bilanz

Zum 31. Dezember 2024

## Aktiva

|                                                                                | Anhang | 31.12.2024            | 31.12.2023     |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------------------|----------------|
|                                                                                |        | €                     | T€             |
| <b>A. Anlagevermögen</b>                                                       | (1)    |                       |                |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände                                           |        |                       |                |
| 1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte                      |        | 139.391,00            | 365            |
| 2. Geleistete Anzahlungen                                                      |        | 518.131,97            | 184            |
|                                                                                |        | 657.522,97            | 549            |
| II. Sachanlagen                                                                |        |                       |                |
| 1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken   |        | 2.707.194,81          | 2.684          |
| 2. Fahrzeuge für Personenverkehr                                               |        | 20.636.964,00         | 23.800         |
| 3. Technische Anlagen und Maschinen                                            |        | 982.220,00            | 1.201          |
| 4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung                          |        | 5.086.262,00          | 5.514          |
| 5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau                                   |        | 9.227.969,90          | 4.794          |
|                                                                                |        | 38.640.610,71         | 37.993         |
| III. Finanzanlagen                                                             |        |                       |                |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen                                          |        | 35.580.423,81         | 35.580         |
| 2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen                                      |        | 4.080.000,00          | 8.460          |
| 3. Beteiligungen                                                               |        | 419.916,68            | 379            |
| 4. Sonstige Ausleihungen                                                       |        | 179.546,60            | 202            |
|                                                                                |        | 40.259.887,09         | 44.621         |
|                                                                                |        | <b>79.558.020,77</b>  | <b>83.163</b>  |
| <b>B. Umlaufvermögen</b>                                                       |        |                       |                |
| I. Vorräte                                                                     |        |                       |                |
| 1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe                                             |        | 939.508,97            | 755            |
| II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände                              | (2)    |                       |                |
| 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                                  |        | 7.498.778,24          | 6.374          |
| 2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen                                    |        | 10.082.713,38         | 3.522          |
| 3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht |        | 302.860,84            | 278            |
| 4. Forderungen gegenüber Gesellschaftern                                       |        | 35.708.405,21         | 33.769         |
| 5. Sonstige Vermögensgegenstände                                               |        | 1.659.905,88          | 1.940          |
|                                                                                |        | 55.252.663,55         | 45.883         |
| III. Wertpapiere                                                               | (3)    |                       |                |
| 1. Sonstige Wertpapiere                                                        |        | 0,00                  | 30.000         |
| IV. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten                            | (4)    | 58.062.921,22         | 11.108         |
|                                                                                |        | <b>114.255.093,74</b> | <b>87.746</b>  |
| <b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>                                           |        | <b>10.416,11</b>      | <b>0</b>       |
|                                                                                |        | <b>193.823.530,62</b> | <b>170.909</b> |

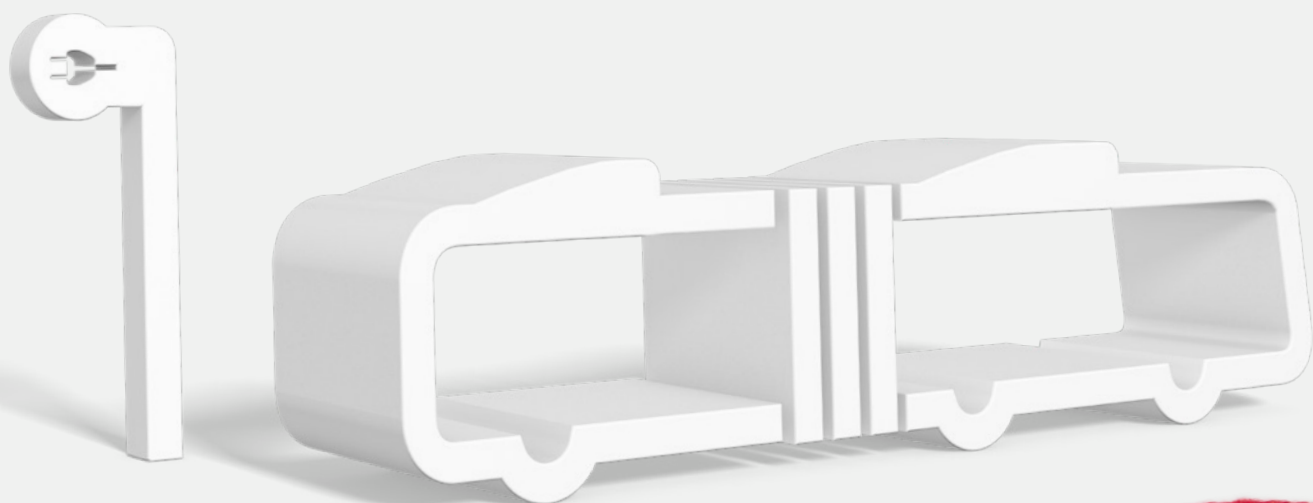
## Passiva

|                                                                       | Anhang | 31.12.2024            | 31.12.2023     |
|-----------------------------------------------------------------------|--------|-----------------------|----------------|
|                                                                       |        | €                     | T€             |
| <b>A. Eigenkapital</b>                                                | (5)    |                       |                |
| 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>                                                   | (6)    | 20.293.945,07         | 9.246          |
| <b>C. Rückstellungen</b>                                              | (7)    |                       |                |
| 1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen          |        | 130.809.116,00        | 133.798        |
| 2. Steuerrückstellungen                                               |        | 0,00                  | 0              |
| 3. Sonstige Rückstellungen                                            |        | 4.980.481,83          | 5.740          |
|                                                                       |        | <b>135.789.597,83</b> | <b>139.538</b> |
| <b>D. Verbindlichkeiten</b>                                           | (8)    |                       |                |
| 1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                   |        | 9.553.246,36          | 1.381          |
| 2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen                |        | 3.525.171,34          | 1.791          |
| 3. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis |        | 74.491,04             | 43             |
| 4. Sonstige Verbindlichkeiten                                         |        | 12.128.742,76         | 4.531          |
|                                                                       |        | <b>25.281.651,50</b>  | <b>7.746</b>   |
| <b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>                                  |        | <b>3.125.934,73</b>   | <b>5.047</b>   |
|                                                                       |        | <b>193.823.530,62</b> | <b>170.909</b> |

# Gewinn-und-Verlust-Rechnung

für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

|                                                                                                | Anhang | 2024                  | 2023           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------------------|----------------|
|                                                                                                |        | €                     | T€             |
| 1. Umsatzerlöse                                                                                | (9)    | 70.624.515,10         | 71.577         |
| 2. Andere aktivierte Eigenleistungen                                                           |        | 0,00                  | 8              |
| 3. Sonstige betriebliche Erträge                                                               | (10)   | 21.455.558,40         | 17.794         |
| 4. Materialaufwand                                                                             |        |                       |                |
| a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe<br>und für bezogene Waren                  |        | 9.467.401,14          | 7.176          |
| b) Aufwendungen für bezogene Leistungen                                                        |        | 64.306.772,51         | 57.284         |
|                                                                                                |        | 73.774.173,65         | 64.460         |
| 5. Personalaufwand                                                                             | (11)   |                       |                |
| a) Löhne und Gehälter                                                                          |        | 28.661.552,72         | 26.859         |
| b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für<br>Altersversorgung und für Unterstützung              |        | 7.414.480,28          | 9.254          |
|                                                                                                |        | 36.076.033,00         | 36.113         |
| 6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände<br>des Anlagevermögens und Sachanlagen | (12)   | 4.813.970,30          | 4.791          |
| 7. Sonstige betriebliche Aufwendungen                                                          | (13)   | 13.728.818,52         | 12.004         |
| <b>Betriebsergebnis</b>                                                                        |        | <b>-36.312.921,97</b> | <b>-27.989</b> |
| 8. Erträge aus Beteiligungen                                                                   |        | 6.890,42              | 7              |
| 9. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen                                                       | (14)   | 95.386,80             | 173            |
| 10. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens                                         | (15)   | 164.024,04            | 108            |
| 11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge                                                       | (16)   | 1.434.275,23          | 581            |
| 12. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des UV                                | (17)   | 0,00                  | 5.000          |
| 13. Aufwendungen aus Verlustübernahme                                                          | (18)   | 16.739,27             | 2              |
| 14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen                                                           | (19)   | 1.009.358,77          | 1.565          |
| <b>Ergebnis nach Steuern</b>                                                                   |        | <b>-35.638.443,52</b> | <b>-33.687</b> |
| 15. Sonstige Steuern                                                                           | (20)   | 69.961,69             | 82             |
| 16. Erträge aus Verlustübernahme                                                               |        | 35.708.405,21         | 33.769         |
| <b>Jahresüberschuss / Bilanzgewinn</b>                                                         |        | <b>0,00</b>           | <b>0</b>       |



## Anhang für das Geschäftsjahr 2024

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

Der Jahresabschluss der ASEAG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften, den ergänzenden Bestimmungen des Einführungsgesetzes zum HGB (EGHGB) und des Aktiengesetzes sowie den ergänzenden Bestimmungen der Satzung erstellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen wurde bei der Erstellung beachtet. Die Gewinn- und Verlust-Rechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gegliedert. 94,9 % des Aktienkapitals der ASEAG befinden sich im Besitz des Mutterunternehmens Energieversorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung Aachen, Aachen, (E.V.A.). Die ASEAG stellt keinen eigenen Konzernabschluss sowie Konzernlagebericht auf, da die E.V.A. einen befreienden Konzernabschluss nach § 291 HGB aufstellt. Der Jahresabschluss der ASEAG wird in den Konzernabschluss der E.V.A. einbezogen, die den Konzernabschluss für den größten und kleinsten Kreis von Unternehmen aufstellt. Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht der E.V.A. (HRB 956) werden im Unternehmensregister 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 2 bis 90 Jahre, bei Fahrzeugen für Personenverkehr 6 bis 12 Jahre, bei technischen Anlagen und Maschinen 4 bis 20 Jahre, bei Betriebs- und Geschäftsausstattung 3 bis 23 Jahre.

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

Die 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 durchschnittli-



cher Marktzins aus den vergangenen zehn Jahren von 1,90 %, eine Bezüge-Dynamik von 2,0 % und eine altersabhängige Fluktuation nach einer konzernweit spezifischen Fluktuationstabelle zugrunde gelegt. Die angenommene Rentensteigerung beträgt 1,0 %. Zudem wurden die Sterbetafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck verwendet. Der in den Rückstellungszuführungen enthaltene Zinsanteil inklusive des Effekts aus der Zinsänderung wird unter der Position Zinsen und ähnliche Aufwendungen ausgewiesen. Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB bei der Anwendung eines durchschnittlichen Marktzinses aus den vergangenen sieben Jahren (1,96 %) beträgt 1.072 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 4.452 TEUR.

Für die Jubiläumsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens vorgenommen. Dabei wurden ein Zinssatz von 1,96 % sowie eine erwartete Lohn- und Gehaltssteigerung von 2,0 % zugrunde gelegt.

Für erkennbare Risiken und ungewisse Verpflichtungen sind nach vernünftiger kaufmännischer Vorsicht weitere Rückstellungen in Höhe des notwendigen Erfüllungsbetrages gebildet worden. Verbindlichkeiten werden in Höhe der notwendigen Erfüllungsbeträge angesetzt. Rechnungsabgrenzungsposten wurden für Zahlungsvorgänge gebildet, soweit sie Aufwendungen bzw. Erträge des Folgejahres darstellen.

2024

## Entwicklung des Anlagevermögens

### Anschaffungs-/Herstellungskosten

|                                                                                 | 01.01.2024            | Zugang<br>Umbuchung = U | Abgang              | Investitions-<br>förderung | 31.12.2024            |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------------|---------------------|----------------------------|-----------------------|
|                                                                                 | €                     | €                       | €                   | €                          | €                     |
| <b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>                                     |                       |                         |                     |                            |                       |
| 1. Entgeltlich erworbene Konzessionen<br>und ähnliche Rechte                    | 3.076.276,87          | 0,00                    | 0,00                | 43.100,00                  | <b>3.033.176,87</b>   |
|                                                                                 |                       | 0,00 U                  |                     |                            |                       |
| 2. Geleistete Anzahlungen                                                       | 183.956,97            | 334.175,00              | 0,00                |                            | <b>518.131,97</b>     |
|                                                                                 |                       | 0,00 U                  |                     |                            |                       |
|                                                                                 | <b>3.260.233,84</b>   | <b>334.175,00</b>       | <b>0,00</b>         | <b>43.100,00</b>           | <b>3.551.308,84</b>   |
| <b>II. Sachanlagen</b>                                                          |                       |                         |                     |                            |                       |
| 1. Grundstücke und Bauten einschließlich<br>der Bauten auf fremden Grundstücken | 11.443.705,37         | 20.239,62               | 0,00                |                            | <b>11.671.130,66</b>  |
|                                                                                 |                       | 207.185,67 U            |                     |                            |                       |
| 2. Fahrzeuge für Personenverkehr                                                | 56.171.850,99         | 307.739,78              | 1.701.801,15        | 0,00                       | <b>54.777.789,62</b>  |
|                                                                                 |                       | 0,00 U                  |                     |                            |                       |
| 3. Technische Anlagen und Maschinen                                             | 3.425.485,68          | 0,00                    | 0,00                | 0,00                       | <b>3.425.485,68</b>   |
|                                                                                 |                       | 0,00 U                  |                     |                            |                       |
| 4. Andere Anlagen, Betriebs- und<br>Geschäftsausstattung                        | 18.551.072,31         | 266.718,73              | 0,00                | 24.694,00                  | <b>18.882.859,54</b>  |
|                                                                                 |                       | 89.762,50 U             |                     |                            |                       |
| 5. Geleistete Anzahlungen und<br>Anlagen im Bau                                 | 4.794.058,04          | 4.730.860,03            | 0,00                |                            | <b>9.227.969,90</b>   |
|                                                                                 |                       | -296.948,17 U           |                     |                            |                       |
|                                                                                 | <b>94.386.172,39</b>  | <b>5.325.558,16</b>     | <b>1.701.801,15</b> | <b>24.694,00</b>           | <b>97.985.235,40</b>  |
| <b>III. Finanzanlagen</b>                                                       |                       |                         |                     |                            |                       |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen                                           | 46.580.423,81         | 0,00                    |                     |                            | <b>46.580.423,81</b>  |
| 2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen                                       | 8.460.000,00          | 0,00                    | 4.380.000,00        |                            | <b>4.080.000,00</b>   |
| 3. Beteiligungen                                                                | 378.916,68            | 41.000,00               | 0,00                |                            | <b>419.916,68</b>     |
| 4. Sonstige Ausleihungen                                                        | 202.083,10            | 11.403,03               | 33.939,53           |                            | <b>179.546,60</b>     |
|                                                                                 | <b>55.621.423,59</b>  | <b>52.403,03</b>        | <b>4.413.939,53</b> | <b>0,00</b>                | <b>51.259.887,09</b>  |
|                                                                                 | <b>153.267.829,82</b> | <b>5.712.136,19</b>     | <b>6.115.740,68</b> | <b>67.794,00</b>           | <b>152.796.431,33</b> |

**Abschreibungen**

| 01.01.2024    | Zugang       | Abgang       | 31.12.2024           |
|---------------|--------------|--------------|----------------------|
| €             | €            | €            | €                    |
| 2.711.661,87  | 182.124,00   | 0,00         | <b>2.893.785,87</b>  |
| 0,00          | 0,00         | 0,00         | <b>0,00</b>          |
| 2.711.661,87  | 182.124,00   | 0,00         | <b>2.893.785,87</b>  |
| 8.759.694,56  | 204.241,29   | 0,00         | <b>8.963.935,85</b>  |
| 32.372.240,99 | 3.449.252,78 | 1.680.668,15 | <b>34.140.825,62</b> |
| 2.224.442,68  | 218.823,00   | 0,00         | <b>2.443.265,68</b>  |
| 13.037.068,31 | 759.529,23   | 0,00         | <b>13.796.597,54</b> |
| 0,00          | 0,00         | 0,00         | <b>0,00</b>          |
| 56.393.446,54 | 4.631.846,30 | 1.680.668,15 | <b>59.344.624,69</b> |
| 11.000.000,00 | 0,00         |              | <b>11.000.000,00</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>          |
| 11.000.000,00 | 0,00         | 0,00         | <b>11.000.000,00</b> |
| 70.105.108,41 | 4.813.970,30 | 1.680.668,15 | <b>73.238.410,56</b> |

**Buchwerte**

| 31.12.2023    | 31.12.2024           |
|---------------|----------------------|
| €             | €                    |
| 364.615,00    | <b>139.391,00</b>    |
| 183.956,97    | <b>518.131,97</b>    |
| 548.571,97    | <b>657.522,97</b>    |
| 2.684.010,81  | <b>2.707.194,81</b>  |
| 23.799.610,00 | <b>20.636.964,00</b> |
| 1.201.043,00  | <b>982.220,00</b>    |
| 5.514.004,00  | <b>5.086.262,00</b>  |
| 4.794.058,04  | <b>9.227.969,90</b>  |
| 37.992.725,85 | <b>38.640.610,71</b> |
| 35.580.423,81 | <b>35.580.423,81</b> |
| 8.460.000,00  | <b>4.080.000,00</b>  |
| 378.916,68    | <b>419.916,68</b>    |
| 202.083,10    | <b>179.546,60</b>    |
| 44.621.423,59 | <b>40.259.887,09</b> |
| 83.162.721,41 | <b>79.558.020,77</b> |

## Erläuterungen zur Bilanz

### (1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel dargestellt.

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen betreffen Darlehen an APAG mit 4.080 TEUR (Vorjahr: 4.160 TEUR). Die im Vorjahr ausgewiesene Ausleihung an die E.V.A. in Höhe von 4.300 TEUR wurde im Berichtsjahr getilgt.

#### Anteile an verbundenen Unternehmen:

|                                                                  | Eigenkapital<br>31.12.2024<br>T€ | Anteil am<br>Kapital | Jahresergebnis<br>2024<br>T€ |
|------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------|------------------------------|
| Aachener Parkhaus GmbH, Aachen                                   | 10.590                           | 100 %                | 1.703 <sup>3</sup>           |
| ASEAG Reisen GmbH, Aachen                                        | 223                              | 100 %                | 0 <sup>1</sup>               |
| ESBUS Eschweiler Bus- und<br>Servicegesellschaft mbH, Eschweiler | 26                               | 100 %                | 0 <sup>2</sup>               |
| Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen                    | 2.502                            | 100 %                | 0 <sup>4</sup>               |

1) nach Verlustausgleich

2) nach Gewinnabführung

3) Thesaurierung des Gewinns

4) Eigenkapital inklusive Deckungsrücklage

#### Anteile an Beteiligungsunternehmen:

|                                                              | Eigenkapital<br>31.12.2024<br>T€ | Anteil am<br>Kapital | Jahresergebnis<br>2024<br>T€ |
|--------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------|------------------------------|
| gewoge Aachen AG, Aachen                                     | 59.641                           | 0,20 %               | 4.930 <sup>1</sup>           |
| GWG Wohnungsbaugesellschaft für die StädteRegion mbH, Aachen | 22.931                           | 0,61 %               | 101 <sup>1</sup>             |
| beka GmbH, Köln                                              | 1.285                            | 0,91 %               | 110 <sup>1</sup>             |
| Better Mobility GmbH, Aachen                                 | 208                              | 49,50 %              | -70                          |

1) Angaben per 31.12.2023

### (2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten Forderungen gegenüber der Stadt Aachen in Höhe von 1.348 TEUR (Vorjahr: 1.415 TEUR). Hierin sind größtenteils Forderungen für ÖPNV-Tickets enthalten. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen be-

inhalten sonstige Forderungen gegen die Gesellschafterin E.V.A. in Höhe von 44.883 TEUR (Vorjahr: 36.323 TEUR) und resultieren hauptsächlich mit 35.708 TEUR (Vorjahr: 33.769 TEUR) aus dem Verlustausgleichsanspruch und mit 5.593 TEUR (Vorjahr: 423 TEUR) aus dem Cash-Pooling. Im Gegensatz zum Vorjahr wurden erstmals gleichartige Forderungen und Verbindlichkeiten zur besseren Darstellung der Vermögenslage nicht

miteinander verrechnet. Bei den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich um einen Rahmenkreditvertrag (Volumen 300 TEUR), der von der Better Mobility GmbH auch mit 300 TEUR (275 TEUR im Jahr 2023) in Anspruch genommen wurde. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind im Wesentlichen Forderungen aus einer Sondervereinbarung mit dem Kunden Evobus in Höhe von 490 TEUR (Vorjahr: 490 TEUR) sowie Forderungen aus Fahrgeldeinnahmen von Dritten in Höhe von 827 TEUR (Vorjahr: 787 T€) enthalten. Darüber hinaus bestehen Steuerforderungen in Höhe von 366 TEUR (Vorjahr: 87 TEUR), die sich hauptsächlich aus dem Mineralölsteuererstattungsanspruch von 203 TEUR ergeben. 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 Wertpapiere des Umlaufvermögens werden ab diesem Berichtsjahr in den Guthaben gegenüber Kreditinstituten ausgewiesen. Dabei handelt es sich um Termingeldeinlagen, die im Vorjahr in dieser Position erfasst wurden. Im Berichtsjahr wurden keine Wertpapiere des Umlaufvermögens angelegt.

### **(4) Guthaben gegenüber Kreditinstituten**

Im Wesentlichen sind hierin zwei Festgeldanlagen bei der Norddeutschen Landesbank in Höhe von 47.000 TEUR enthalten. Diese teilen sich auf in 32.000 TEUR zu einem Zinssatz von 2,91 % (Laufzeit sechs Wochen bis 20.01.2025) und 15.000 TEUR zu einem Zinssatz von 2,89 % (Laufzeit vier Wochen bis 20.01.2025).

### **(5) Eigenkapital**

Die Aktien befinden sich zu 94,9 % im Besitz der E.V.A. und zu 5,1 % im Besitz der Stadt Aachen. Das gezeich-

nete Kapital von 6.021 TEUR ist voll eingezahlt und war zum Bilanzstichtag eingeteilt in 2.352.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien.

### **(6) Zuschüsse**

In den Zuschüssen in Höhe von 20.294 TEUR (Vorjahr: 9.246 TEUR) sind im Wesentlichen Zuschüsse für die Anschaffung von E-Bussen und zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Höhe von 17.391 TEUR (Vorjahr: 8.764 TEUR) sowie Zuschüsse für das elektronische Fahrgeld-Management und die Digitalisierung des Bordnetzes in Höhe von 2.081 TEUR (Vorjahr: 285 TEUR) enthalten. Darüber hinaus enthält die Position einen Zuschuss für das Projekt MaaS NRW in Höhe von 767 TEUR.

### **(7) Rückstellungen**

Die gutachterlich ermittelten Pensionsrückstellungen reduzierten sich im Berichtsjahr um 2.989 TEUR auf 130.809 TEUR (Vorjahr: 133.798 TEUR).

In den sonstigen Rückstellungen sind darüber hinaus im Wesentlichen Risiken aus Personalverpflichtungen (2.689 TEUR, Vorjahr: 2.587 TEUR) und unterlassenen Instandhaltungen (70 TEUR, Vorjahr: 268 TEUR) enthalten. Für offenstehende Rechnungen wurde eine Rückstellung von 103 TEUR (Vorjahr: 734 TEUR) angesetzt. Für die Jahresabschlusskosten wurde eine Rückstellung von 148 TEUR (Vorjahr: 129 TEUR) gebildet.

Die im Vorjahr in Höhe von 1.300 TEUR ausgewiesene Rückstellung bezüglich des Risikos, erhaltene Zuschüsse an Subunternehmer zurückzahlen zu müssen, konnte im Berichtsjahr zur Hälfte aufgelöst werden. Im Berichtsjahr wurde eine Rückstellung in Höhe von 485 TEUR wegen zu erwartender Kosten aus Spitzabrechnungen mit Subunternehmern gebildet.



### (8) Verbindlichkeiten

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

| Restlaufzeiten                                                     | bis<br>1 Jahr<br>T€ | größer<br>1 Jahr<br>T€ | davon größer<br>5 Jahre<br>T€ | Summe<br>31.12.2024<br>T€ | Summe<br>31.12.2023<br>T€ |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| D. Verbindlichkeiten                                               |                     |                        |                               |                           |                           |
| 1. aus Lieferungen und Leistungen                                  | 9.553               | 0                      | 0                             | <b>9.553</b>              | 1.381                     |
| 2. gegenüber verbundenen Unternehmen                               | 3.525               | 0                      | 0                             | <b>3.525</b>              | 1.791                     |
| 3. gegenüber verbundenen Unternehmen<br>mit Beteiligungsverhältnis | 74                  | 0                      | 0                             | <b>74</b>                 | 43                        |
| 4. Sonstige Verbindlichkeiten                                      | 12.129              | 0                      | 0                             | <b>12.129</b>             | 4.531                     |
| – davon aus Steuern                                                | 272                 | 0                      | 0                             | <b>272</b>                | 265                       |
| – davon im Rahmen der sozialen Sicherheit                          | 0                   | 0                      | 0                             | <b>0</b>                  | 147                       |
|                                                                    | 25.281              | 0                      | 0                             | <b>25.281</b>             | 7.746                     |

Die Vorjahresverbindlichkeiten gliedern sich wie folgt:

| Restlaufzeiten                                                     | bis<br>1 Jahr<br>T€ | größer<br>1 Jahr<br>T€ | davon größer<br>5 Jahre<br>T€ | Summe<br>31.12.2023<br>T€ | Summe<br>31.12.2022<br>T€ |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| D. Verbindlichkeiten                                               |                     |                        |                               |                           |                           |
| 1. aus Lieferungen und Leistungen                                  | 1.381               | 0                      | 0                             | <b>1.381</b>              | 7.959                     |
| 2. gegenüber verbundenen Unternehmen                               | 1.791               | 0                      | 0                             | <b>1.791</b>              | 2.594                     |
| 3. gegenüber verbundenen Unternehmen<br>mit Beteiligungsverhältnis | 43                  | 0                      | 0                             | <b>43</b>                 | 0                         |
| 4. Sonstige Verbindlichkeiten                                      | 4.531               | 0                      | 0                             | <b>4.531</b>              | 8.440                     |
| – davon aus Steuern                                                | 265                 | 0                      | 0                             | <b>265</b>                | 280                       |
| – davon im Rahmen der sozialen Sicherheit                          | 147                 | 0                      | 0                             | <b>147</b>                | 8                         |
|                                                                    | 7.746               | 0                      | 0                             | <b>7.746</b>              | 18.993                    |

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Am Bilanzstichtag bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen im Wesentlichen aus Verträgen über Fahrzeuganmietungen. Die Verpflichtungen für Fahrzeuganmietungen bestehen in Höhe von 51.756 TEUR p.a., davon 1.666 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 2024 betrug diese Zuwendung 396 TEUR (Vorjahr: 326 TEUR), sodass keine Unterdeckung besteht.



## Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

### (9) Umsatzerlöse

|                     | 2024<br>T€    | 2023<br>T€ | +/-<br>T€ |        |
|---------------------|---------------|------------|-----------|--------|
| Verkehrseinnahmen   | <b>53.574</b> | 55.418     | -1.844    | -3,3 % |
| Zuschüsse           | <b>8.253</b>  | 8.429      | -176      | -2,1 % |
| Aperiodische Erlöse | <b>1.109</b>  | 1.049      | 60        | -5,7 % |
| Sonstige Erlöse     | <b>7.688</b>  | 6.681      | 1.007     | 15,1 % |
|                     | <b>70.624</b> | 71.577     | -953      | -1,3 % |

### (10) Sonstige betriebliche Erträge

Hierin enthalten sind im Wesentlichen Ertragszuschüsse der Stadt Aachen in Höhe von 19,3 Mio. EUR (Vorjahr: 13,6 Mio. EUR). Des Weiteren werden u. a. Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 910 TEUR (Vorjahr: 1.278 TEUR), sonstige periodenfremde und aperiodische Erträge in Höhe von 82 TEUR (Vorjahr: 1.563 TEUR) sowie Zuschüsse in Höhe von 131 TEUR (Vorjahr: 3.572 TEUR) ausgewiesen. Darüber hinaus sind erhaltene Schadensersatzleistungen von 450 TEUR (Vorjahr: 300 TEUR) sowie Stromsteuererstattungen von 172 TEUR (Vorjahr: 0 €) enthalten. Die Erträge aus Anlageabgängen betragen 217 TEUR (Vorjahr: 140 TEUR).

### (11) Personalaufwand

Die Löhne und Gehälter erhöhten sich auf 28.662 TEUR (Vorjahr: 26.859 TEUR). Die Erhöhung ist im Wesentlichen begründet mit einer höheren durchschnittlichen Anzahl von Beschäftigten (569 im Jahr 2024 zu 556 im Jahr 2023). Dies führt im Vergleich zum Vorjahr bei den Bezügen zu einem Mehraufwand von 896 TEUR. Darüber hinaus wurden Einmalzahlungen von 4.269 TEUR (Vorjahr: 3.329 TEUR) geleistet. Insbesondere ist dieser Anstieg auf die Kosten für Mehrarbeit und Zuschläge (1.818 TEUR) zurückzuführen. Im Berichtsjahr sind Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 1.449 TEUR (Vorjahr: 3.636 TEUR) angefallen. Die Reduktion ist auf die verringerten Zuführungen zu Pensionsrückstellungen in Höhe von 997 TEUR (Vorjahr: 3.165 TEUR) zurückzuführen.

Im Jahresmittel waren folgende Mitarbeitende beschäftigt:

|                          | 2024       | 2023 | +/- |
|--------------------------|------------|------|-----|
| Mitarbeitende (Vollzeit) | <b>489</b> | 483  | 6   |
| Mitarbeitende (Teilzeit) | <b>80</b>  | 73   | 7   |
| Mitarbeitende (gesamt)   | <b>569</b> | 556  | 13  |
| Auszubildende            | <b>13</b>  | 11   | 2   |
| Aushilfen                | <b>13</b>  | 14   | -1  |

### (12) Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich um 23 TEUR auf 4.813 TEUR. Außerplanmäßige Abschreibungen fielen wie im Vorjahr im Berichtsjahr nicht an.

### (13) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Hierin sind mit 4.158 TEUR (Vorjahr: 3.302 TEUR) Verwaltungskosten der E.V.A. und mit 1.775 TEUR (Vorjahr: 1.475 TEUR) Kosten für Versicherungen enthalten. Des Weiteren weist die Position Rechts- und Beratungskosten eine Höhe von 697 TEUR (Vorjahr: 1.004 TEUR) aus. Die EDV-Kosten betragen insgesamt 2.545 TEUR (Vorjahr: 2.106 TEUR).

### (14) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Diese betreffen mit 95 TEUR die ESBUS (Vorjahr: 173 TEUR). Der Jahresüberschuss der APAG in Höhe von 1.703 TEUR (Vorjahr: 1.221 TEUR) wurde in der Gesellschaft thesauriert.

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

Davon betreffen 153 TEUR (Vorjahr: 94 TEUR) Erträge von verbundenen Unternehmen. Hierzu gehören mit 136 TEUR (Vorjahr: 64 TEUR) Erträge gegenüber der APAG und mit 17 TEUR (Vorjahr: 30 TEUR) Erträge gegenüber der E.V.A.

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

Hierin sind Zinserträge von Dritten mit 1.375 TEUR (Vorjahr: 581 TEUR) enthalten. Durch das im Berichtsjahr hohe Zinsniveau und die erhöhte Anlage von Fest- und Termingeldern sind die Zinserträge im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen.

**(17) Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens**

Im Berichtsjahr fielen keine Abschreibungen an. Im Vorjahr war hier noch eine außerplanmäßige Abschreibung auf Finanzanlagen in Höhe von 5.000 TEUR aufgrund einer Unternehmensbewertung der APAG enthalten.

**(18) Aufwendungen aus Verlustübernahme**

Diese betreffen mit 17 TEUR (Vorjahr: 2 TEUR) die ASEAG Reisen GmbH, Aachen, (ASEAG Reisen).

**(19) Zinsen und ähnliche Aufwendungen**

Die Zinsaufwendungen enthalten im Wesentlichen den Zinseffekt bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 883 TEUR (Vorjahr: 1.550 TEUR). Zusätzlich enthält die Position Zinsen aus dem Nichtabruf von Fördergeldern des AVV in Höhe von 71 TEUR.

**(20) Sonstige Steuern**

Die sonstigen Steuern resultieren im Wesentlichen mit 45 TEUR (Vorjahr: 52 TEUR) aus Grundsteuern.

**Sonstige Angaben**

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einem Jahresfestgehalt, aus einer erfolgsabhängigen Tantieme, aus Sachbezügen sowie aus sonstigen Nebenleistungen, insbesondere für Ausgleichszahlungen. Der Vorstand erhielt im Berichtsjahr eine Gesamtvergütung in Höhe von 288,1 TEUR, die sich wie folgt zusammensetzt:

| Name              | Festvergütung<br>in TEUR | variabler Bezug<br>in TEUR | Sachbezug<br>in TEUR | Summe<br>in TEUR |
|-------------------|--------------------------|----------------------------|----------------------|------------------|
| Michael Carmincke | 240                      | 30,0                       | 18,1                 | 288,1            |

Bei den variablen Bezügen sind Ausgleichszahlungen zur Altersversorgung in Höhe von 20 TEUR enthalten. Ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen erhielten im Berichtsjahr 414,5 TEUR; davon aus Pensionszahlungen 365,2 TEUR und aus sonstigen Nebenleistungen 49,3 TEUR. Für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.629,4 TEUR.



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

| <b>Mitglieder des Aufsichtsrates</b>          | <b>Gesamtbezüge in TEUR</b> |
|-----------------------------------------------|-----------------------------|
| <i>Dr. Michael Ritzau, Vorsitzender</i>       | 5,0                         |
| <i>Jochen Emonds, 1. stellv. Vorsitzender</i> | 3,9                         |
| <i>Leo Buse, 2. stellv. Vorsitzender</i>      | 4,0                         |
| <i>Gaby Breuer</i>                            | 2,9                         |
| <i>Patrick Haas</i>                           | 3,0                         |
| <i>Kasim Ordu (bis 08.02.)</i>                | 0,3                         |
| <i>Waltraud Rodenbusch (ab 09.02.)</i>        | 2,2                         |
| <i>Elisabeth Paul</i>                         | 3,0                         |
| <i>Stefan Roebrocks</i>                       | 3,0                         |
| <i>Sibylle Keupen</i>                         | 3,0                         |
| <i>Heike Wolf</i>                             | 3,0                         |
| <i>Sascha Vogel</i>                           | 2,9                         |
| <i>Susanne Lo Cicero-Marenberg</i>            | 2,9                         |
| <b>39,1</b>                                   |                             |

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

### **Derivative Finanzinstrumente**

Von den im August 2022 und im Oktober 2022 abgeschlossenen Swap-Geschäften liefen zwei Swaps bis zum 31.12.2024 und zwei weitere Swaps laufen bis zum 31.12.2025. Im April 2023 wurde ein weiteres Swap-Geschäft abgeschlossen, dessen Laufzeit bis Ende 2024

festgelegt war. Der Nominalbetrag der laufenden Swap-Geschäfte wird mit 7.406.848 EUR zur Dieselpreisabsicherung der antizipierten Grundgeschäfte eingesetzt und als entsprechende Bewertungseinheit gebildet. Über einen Zeitraum von drei Jahren gleichen sich die Wertänderungen voraussichtlich vollständig aus, da Grund- und Sicherungsgeschäft die gleichen Nominalbeträge und Fristigkeiten haben und demselben Risiko ausgesetzt sind. Zur Abbildung der gebildeten Bewertungseinheiten wird die Einfrierungsmethode gewählt. Am 31.12.2024 waren drei der in den Vorjahren abgeschlossenen Swap-Geschäfte fällig. Insgesamt erhielt die ASEAG im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von 74.693 EUR aus der Dieselpreisabsicherung. Darüber hinaus erfolgte im Treibstoffverbrauch eine Korrekturbuchung in Höhe von 418 TEUR aus dem Jahr 2023, die im Vorjahr wegen der SAP S/4HANA-Umstellung und sehr frühen Kontenmigration nicht durchgeführt werden konnte.

Der beizulegende negative Zeitwert der verbliebenen Swap-Geschäfte beträgt zum Bilanzstichtag 315.904 EUR nach bankeneigenen, proprietären Bewertungsmodellen der Commerzbank AG, Frankfurt. Aufgrund der gebildeten Bewertungseinheiten der Swaps mit den antizipierten Dieselbezügen sind keine Rückstellungen für drohende Verluste aus den Swap-Geschäften zum Bilanzstichtag zu bilden. Selbst bei einer negativen Marktwertentwicklung ist keine Drohverlustrückstellung nach § 249 (1) Satz 1 HGB für die antizipierten künftigen Beschaffungsgeschäfte zu bilanzieren, da nach IDW RS HFA 4.25 in dem Saldierungsbereich schwebender Geschäfte auch über das schwebende Geschäft hinausgehende konkrete wirtschaftliche Vorteile berücksichtigt werden dürfen.

| <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 VSWAPAM182 | 960                          | 1.362                   | 0,0                  | 31.12.2024      |
| 2            | SWAP           | Rohwarens wap Dieselöl | X CO VSWAPAO650 | 1.200                        | 1.661                   | 0,0                  | 31.12.2024      |
| 3            | SWAP           | Rohwarens wap Dieselöl | X CO VSWAPAY392 | 1.200                        | 1.460                   | 0,0                  | 31.12.2024      |
| 4            | SWAP           | Rohwarens wap Dieselöl | X CO VSWAPAM183 | 960                          | 1.300                   | -141,1               | 31.12.2025      |
| 5            | SWAP           | Rohwarens wap Dieselöl | X CO VSWAPAO651 | 1.200                        | 1.624                   | -174,8               | 31.12.2025      |
| <b>Summe</b> |                |                        |                 |                              | <b>7.407</b>            | <b>-315,9</b>        |                 |

## Nachtragsbericht

Auch das Jahr 2024 war durch das Deutschlandticket geprägt, da in diesem Jahr die Studierenden der RWTH Aachen und der FH Aachen zum Deutschlandticket gewechselt sind. In der Folge mussten etwa 60.000 Kunden entsprechend umgestellt werden, und in einer zweiten Phase wurde damit begonnen, diese von der Chipkarte als Trägermedium für das Ticket auf das Handy umzustellen. Leider gibt es bisher über das Jahr 2025 hinaus keine belastbaren Aussagen zum Fortbestand des Deutschlandtickets, weshalb hier eine hohe Unsicherheit verbleibt. Zum wiedereinsetzenden Trend einer verstärkten ÖPNV-Nutzung, der durch die Coronapandemie unterbrochen worden war, hat das Deutschlandticket sicherlich einen erheblichen Beitrag geleistet. Die weiterhin unsichere nachhaltige Finanzierung des Tickets wird seitens der ASEAG jedoch immer noch als sehr bedenklich eingeschätzt. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Preis des Deutschlandtickets trotz Preiserhöhung zum Jahresbeginn 2025 der neue Benchmark für Tarifierung von ÖPNV-Tickets ist. Die Preiswahrnehmung seitens der Kunden wird nachhaltig gestört, wodurch eine Rückkehr zum alten Tarifsystem zunehmend unwahrscheinlicher erscheint. Durch die vielschichtige Finanzierungsstruktur des ÖPNV in Deutschland und im AVV liegen die Risiken aus der bisher nicht nachhaltig durch Bund und Land sichergestellten Gegenfinanzierung der mit dem Deutschlandticket verbundenen Tarifabsenkung in letzter Konsequenz bei den Aufgabenträgern.

Vergütungsseitig sieht sich die ASEAG trotz deutlich zurückgegangener Inflation mit hohen Forderungen der Gewerkschaften konfrontiert. Die aktuellen Forderungen liegen bei 8 %, jedoch mindestens 350 EUR/Monat. Dies würde für viele Fahrpersonale erneut sogar eine Erhöhung der Vergütung von mindestens 10 % bedeuten. Weitere Ergebnisse aus Verhandlungen zum Manteltarifvertrag des TV-N NW werden aufgrund von Nachverhandlungen zum TV-ASEAG zumindest auch teilweise bei der ASEAG im Jahr 2025 umgesetzt. Hierbei geht es im Wesentlichen um zusätzliche freie Tage und die Bemessungsgrundlage für Zeitzuschläge. Eine abschließende Beurteilung der aktuellen Marktentwicklungen auf Ertrags- und Kostenseite sowie auf die Vermögens-, die Finanz- und die Ertragslage der ASEAG ist noch nicht möglich. Planerische Vorsorge wurde für das Jahr 2025 durch eher konservative Planungsansätze geschaffen.

Ein weiteres Risiko für die Geschäftsentwicklung ergibt sich durch die weiterhin gesamtpolitisch angespannte Gesamtlage (Ukraine-Krise, Nahost-Konflikt, fehlendes Wirtschaftswachstum in Deutschland, Wirtschaftskonflikte mit den USA u.Ä.). Neben volatilen Energiepreisen, die in großen Teilen durch entsprechende Finanztransaktionen der ASEAG abgesichert sind, strahlen diese Krisen in viele Bereiche des wirtschaftlichen Handelns von Unternehmen und Einzelpersonen ab und beeinflussen letztendlich auch deren Zahlungsbereitschaft für Mobilitätsangebote.

## Organe der Gesellschaft

### Aufsichtsrat

Herr Dr. Michael Ritzau, Aachen (Vorsitzender)  
Herr Jochen Emonds, Stolberg (1. stellv. Vorsitzender)  
Herr Leo Buse, Aachen (2. stellv. Vorsitzender)  
Frau Gaby Breuer, Aachen  
Herr Patrick Haas, Stolberg  
Frau Sibylle Keupen, Herzogenrath  
Frau Susanne Lo Cicero-Marenberg, Würselen  
Herr Kasim Ordu, Aachen  
Frau Elisabeth Paul, Aachen  
Herr Stefan Roebrocks, Aachen  
Herr Sascha Vogel, Herzogenrath  
Frau Dr. Heike Wolf, Aachen

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

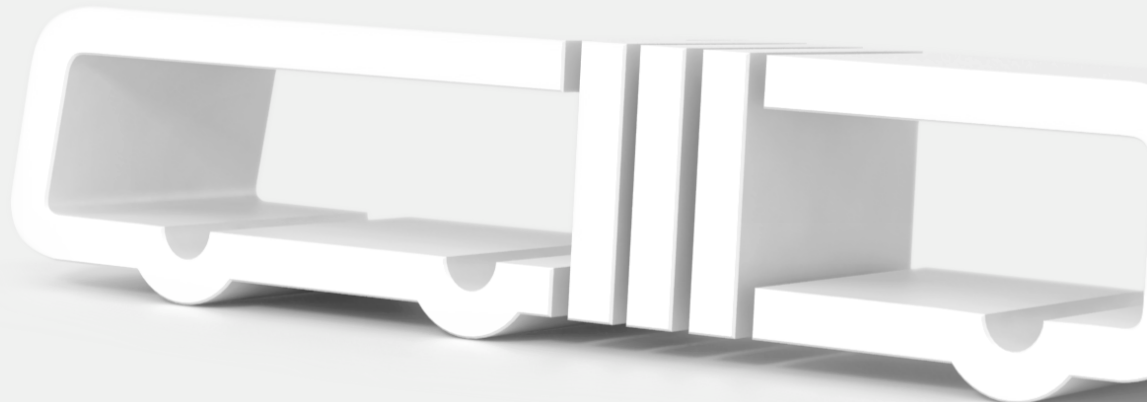
### ab dem 09.02.2024:

Herr Dr. Michael Ritzau, Aachen (Vorsitzender)  
Herr Jochen Emonds, Stolberg (1. stellv. Vorsitzender)  
Herr Leo Buse, Aachen (2. stellv. Vorsitzender)  
Frau Gaby Breuer, Aachen  
Herr Patrick Haas, Stolberg  
Frau Sibylle Keupen, Herzogenrath  
Frau Susanne Lo Cicero-Marenberg, Würselen  
Frau Elisabeth Paul, Aachen  
Frau Waltraud Rodenbusch, Herzogenrath  
Herr Stefan Roebrocks, Aachen  
Herr Sascha Vogel, Herzogenrath  
Frau Dr. Heike Wolf, Aachen

Geschäftsführer  
Diplom-Gymnasiallehrer  
kfm. Angestellter  
Hausfrau  
Bürgermeister  
Oberbürgermeisterin  
Technische Dezernentin  
Designerin  
Rentnerin  
Betriebsratsvorsitzender ASEAG  
freigestellter Betriebsrat ASEAG  
Diplom-Chemikerin

### Vorstand

Michael Carmincke, Vorstand der ASEAG



# Jahresergebnis

Der Jahresverlust 2024 in Höhe von 35.708.405,21 EUR wurde aufgrund des Ergebnisabführungsvertrags von der E.V.A. übernommen. Das Geschäftsjahr schließt daher ausgeglichen ab.

Aachen, den 23. April 2025

Der Vorstand

Michael Carmincke

## Wiedergabe des Bestätigungsvermerks

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft, Aachen, für den als **Anlagen 1 bis 3** beigefügten Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 sowie den in **Anlage 4** wiedergegebenen Lagebericht folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

## „Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Aachener Straßenbahn und  
Energieversorgungs-Aktiengesellschaft

### Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-Aktiengesellschaft – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 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 2024 bis zum 31. Dezember 2024 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 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

### Grundlage für die Prüfungsurteile

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



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

### **Sonstige Informationen**

Der gesetzliche Vertreter und der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote),
- Entgeltbericht nach § 21 Entgelttransparenzgesetz.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungs-schlussfolgerung hierzu ab.

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

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

### **Verantwortung des gesetzlichen Vertreters und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht**

Der gesetzliche Vertreter ist 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 ist der gesetzliche Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die er in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt hat, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

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

Außerdem ist der gesetzliche 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 ist der gesetzliche Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die er als notwendig erachtet hat, 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Jahresab-

schluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von dem gesetzlichen Vertreter angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von dem gesetzlichen Vertreter dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von dem gesetzlichen Vertreter 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt 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 dem gesetzlichen Vertreter dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis

ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von dem gesetzlichen Vertreter 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 bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.“

Duisburg, den 11. April 2025

PKF Fasselt  
Partnerschaft mbB  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Steuerberatungsgesellschaft  
Rechtsanwälte

|                     |                   |
|---------------------|-------------------|
| Hünger              | Pentshev          |
| Wirtschaftsprüferin | Wirtschaftsprüfer |



## ***Bericht des Aufsichtsrates***

Wir haben während des Berichtsjahres die Geschäftsführung der Gesellschaft aufgrund schriftlicher und mündlicher Berichterstattung des Vorstandes überwacht.

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024 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 2024 haben wir gebilligt. Er ist damit festgestellt.

Aachen, den 11. April 2025

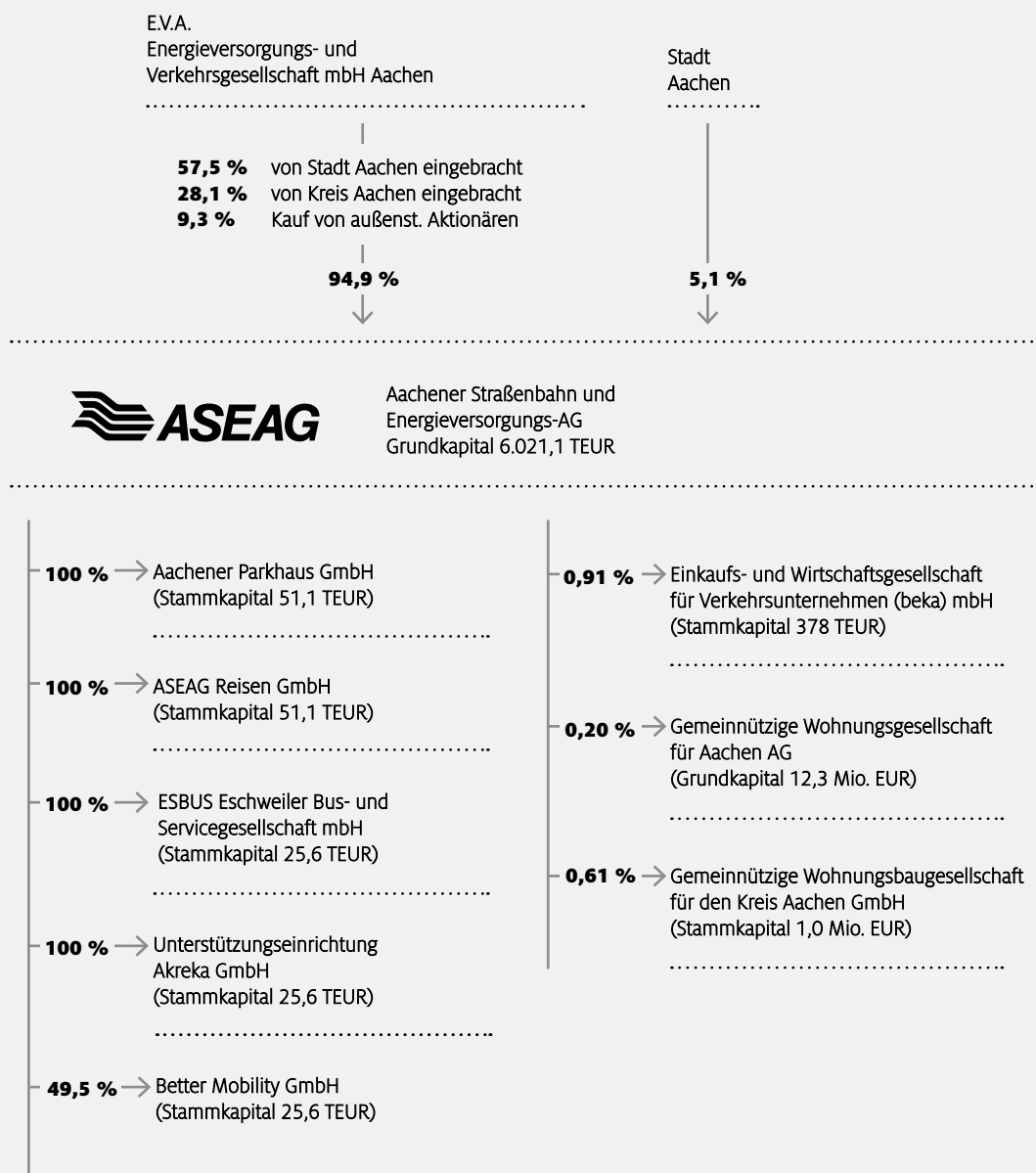
Der Aufsichtsrat

Dr. Michael Ritzau

Vorsitzender



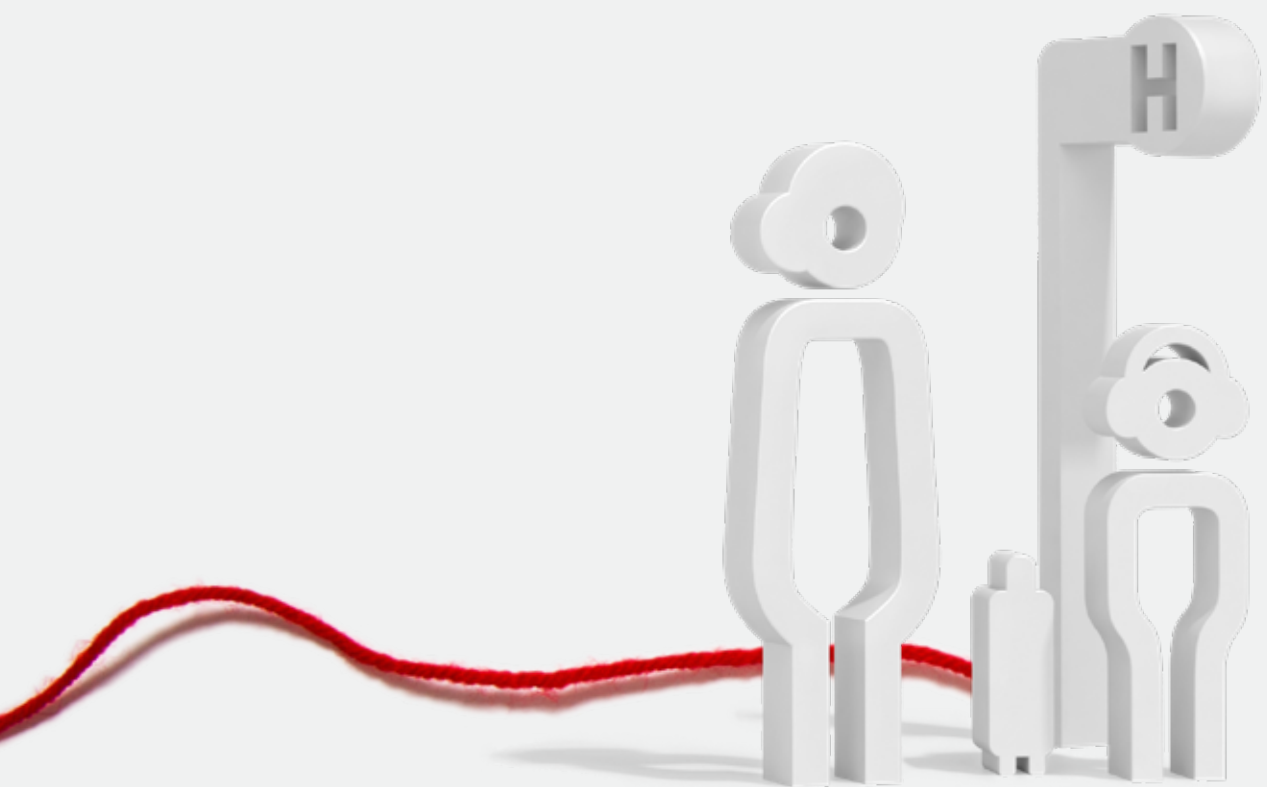
## Unternehmensstruktur und Beteiligungen



Stand 31.12.2024

### Finanzkalender 2025

|                |                                                             |
|----------------|-------------------------------------------------------------|
| 11. April 2025 | Aufsichtsratssitzung zur Feststellung des Jahresabschlusses |
| 26. Juni 2025  | Ordentliche Hauptversammlung                                |





esog. de