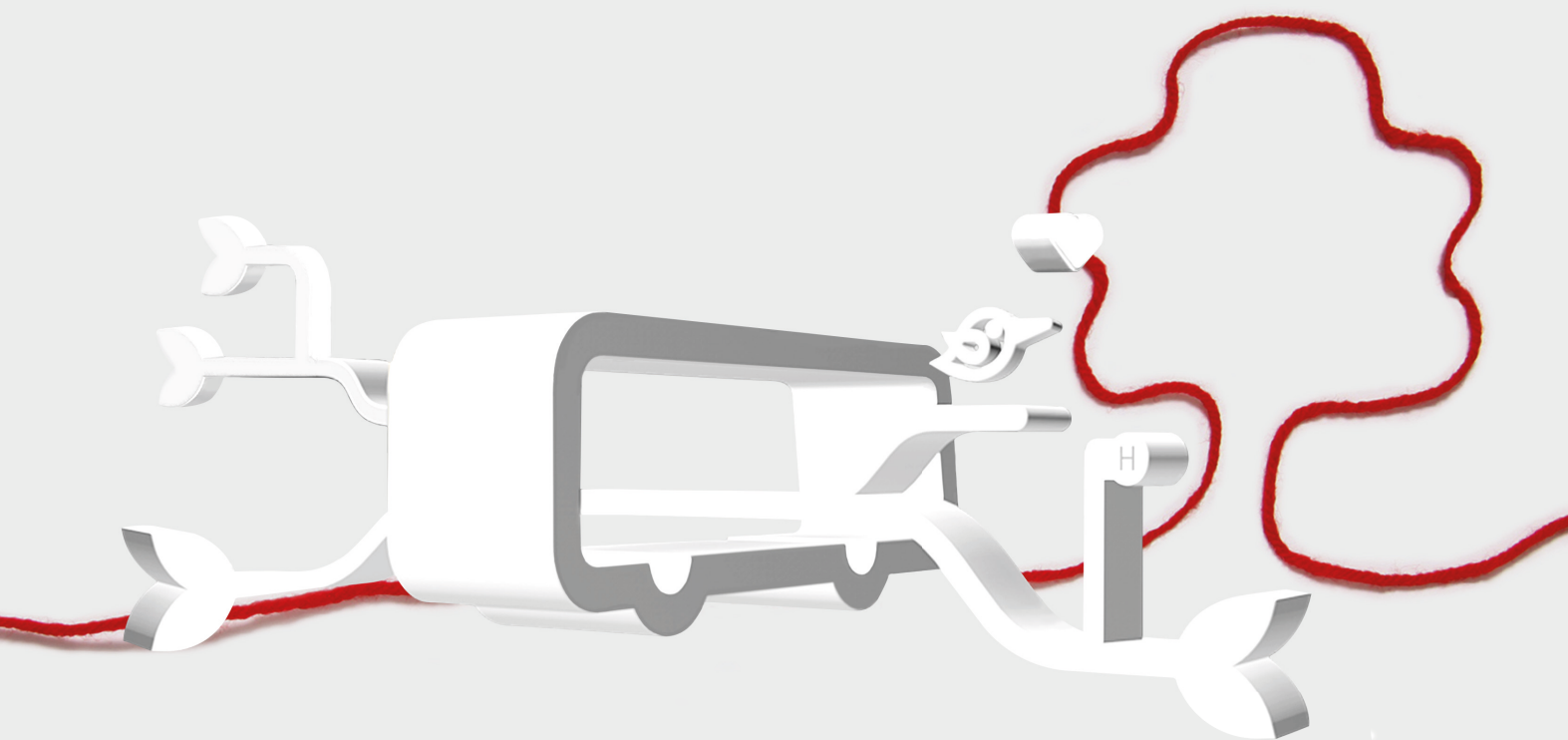


Geschäftsbericht **2025**





Geschäftsbericht 2025



Inhalt

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025	4
I. Grundlagen des Unternehmens	5
Geschäftsmodell des Unternehmens	5
Forschung und Entwicklung	6
II. Wirtschaftsbericht	10
Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen	10
Geschäftsverlauf	11
Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	16
Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB zum Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst	18
Ertragslage	20
Finanzlage	23
Vermögenslage	24
III. Prognosebericht	25
IV. Chancen- und Risikobericht	32
Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitenden	40
Tochtergesellschaften	42
Jahresabschluss	44
Bilanz	46
Gewinn-und-Verlust-Rechnung	48
Anhang für das Geschäftsjahr 2025	50
Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	50
Entwicklung des Anlagevermögens	52
Erläuterungen zur Bilanz	54
Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung	57
Nachtragsbericht	60
Organe der Gesellschaft	61
Jahresergebnis	62
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	62
Bericht des Aufsichtsrats	66
Unternehmensstruktur und Beteiligungen	67
Finanzkalender 2026	67

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025



I. Grundlagen des Unternehmens

Geschäftsmodell des Unternehmens

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

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

im unmittelbaren Fokus der Geschäftstätigkeit liegen. Dabei werden sämtliche Aktivitäten im Hinblick auf den Bau und die Bewirtschaftung von Parkhäusern und Parkplätzen durch die 100-prozentige Tochtergesellschaft Aachener Parkhaus GmbH (APAG), Aachen, 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 Bikesharing oder E-Roller und Taxi intelligent mit dem klassischen Busangebot zu verknüpfen. Auch Dienstleistungen des ruhenden Verkehrs sind dabei über die APAG einzubinden (z. B. 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, die nunmehr schrittweise mit der zentralen Vertriebsplattform der Verkehrsunternehmen im AVV zusammengeführt wird. Als wichtiger Schritt dahin ist festzuhalten, dass die Better Mobility GmbH die Ausschreibung des AVV zur Integration der Multimodalität auch in das naveo-Umfeld im Jahr 2025 gewinnen konnte. 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 Regiotram ein, die die ASEAG im Falle einer Realisierung betreiben möchte. Die zugehörige Machbarkeitsstudie hat einen Nutzen-Kosten-Faktor größer eins ergeben. Die politischen Gremien hatten den Aachener Verkehrsverbund damit beauftragt, die nächsten Planungsschritte anzugehen. Hierzu gehört sicherlich auch, dass die an die Regiotram angrenzenden Gebietskörperschaften nunmehr ihren Willen erklärt haben, den Bau der Schienentrasse durch eine gemeinsame Infrastrukturgesellschaft voranzutreiben.

Mit der förmlichen Betrauung der ASEAG, die durch ihre Aufgabenträger Stadt und StädteRegion Aachen im April 2017 erfolgt ist, 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 Folgebetrachtung ab Dezember 2027 sind im Jahr 2025 mit der Erstellung der neuen Nahverkehrspläne die ersten Weichen gestellt worden. Die Vorabbekanntmachung zur Folgebetrachtung an die ASEAG wird für das erste Halbjahr 2026 erwartet, bevor dann nach aktuellen Planungen voraussichtlich Ende 2026 oder Anfang 2027 die formale Betrachtung für eine weitere langfristige Periode durch die Aufgabenträger erfolgt.

Darüber hinaus bleibt ein Ziel der ASEAG, sich den ökonomischen und ökologischen Anforderungen unserer Gesellschaft zu stellen und damit den spezifischen Anforderungen der Bürger und Bürgerinnen der Städte-Region Aachen an einen nutzerorientierten ÖPNV gerecht zu werden. Vor diesem Hintergrund hat die ASEAG auch in Vorbereitung auf die verpflichtende Berichterstattung zum Thema Nachhaltigkeit eine Gemeinwohl-bilanzierung durchgeführt und ihr Energiemanagementsystem nach DIN EN ISO 50001 zertifizieren lassen. Ergänzend bereitet sich die ASEAG im Rahmen eines konzernweiten Projekts auf die neuen Berichtspflichten im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit vor. Hinzu kommen ein sehr dynamisches politisches Umfeld innerhalb Deutschlands (z. B. Entwicklungen rund um das Deutschlandticket, Diskussionen rund um den Klimawandel) und eine hohe Unsicherheit aufgrund der geopolitischen Lage (z. B. Ukraine-Krise, Nahostkrise, Zölle), die immer wieder neue Herausforderungen mit sich bringen. Selbst eine moderne, vollständig auf Euro-VI-Abgasnorm umgerüstete und seit Ende des Geschäftsjahres 2025 mit HVO100 betriebene Busflotte erfüllt die neuen Erwartungen kaum. Die bis Mitte 2026 erwarteten insgesamt 90 neuen Elektrobusse stellen einen wesentlichen Schritt im Hinblick auf die CO₂-Reduzierung dar, aber weitere Investitionen in Technik und Infrastruktur mit einem erheblichen Kapitalbedarf 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 Sprachfor-

men 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 als kompetenter Partner im Bereich des ÖPNV wahrgenommen zu werden und um Möglichkeiten der Geschäftsfelderweiterung im Umfeld der derzeitigen Kernleistung auszuloten, beteiligt sich die ASEAG weiterhin an verschiedenen Forschungsprojekten, auf die nachfolgend eingegangen wird.

Digitalisierungsmaßnahmen in der MaaS-App movA

Im Rahmen des Förderprojekts „MaaS NRW – Digitalisierungsmaßnahmen in der MaaS-App movA“ wurde die digitale Informations- und Datenqualität gestärkt. Zunächst wurde movA durch eine barrierearme Bedienbarkeit, unter anderem mithilfe der Implementierung einer Screenreader-Funktion, für weitere Nutzergruppen zugänglich und durch die Anpassung von Farben, Kontrasten und Schriftgrößen einfacher nutzbar. Die Auskunftsqualität wurde durch die Einbindung weiterer Datenquellen für umfangreichere Fahrgastinformationen und dadurch eine flexiblere Mobilität verbessert. Dazu zählen die Anzeige der Standorte und Auslastung von APAG-Parkhäusern sowie die Bereitstellung von Auslastungsinformationen der Busse in Echtzeit für eine optimale Planung der Reise. Detailliertere Navigationsfunktionen und die Möglichkeit einer Fahrtbegleitung verbessern zudem die Erlebbarkeit für Nutzer der App und den nahtlosen Ablauf der individuellen Reiseketten. Das Förderprojekt konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Daran anschließend werden im Förderprojekt „MaaS NRW 2.0“ durch kundenorientierte Digitalisierungsmaßnahmen in der MaaS-App die Zugänglichkeit und die vereinfachte Nutzung der App weiter fokussiert. Be-

stehende Angebote wie die Buchung von Carsharing-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 und 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 beides miteinander kombinieren zu können. Der Betrieb soll möglichst umweltfreundlich ausgestaltet werden, weshalb sowohl für die Kleinbus-

se als auch 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 wesentliche 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, Bikesharing, Carsharing, 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 Projekts ist geplant, Unternehmen entsprechende Mobilitätsdienstleistungen in 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.

TRANSIT: Mobilität in der Euregio Maas-Rhein

In der Euregio Maas-Rhein sind Grenzen im Alltag vieler Menschen kaum noch spürbar. Im öffentlichen Verkehr jedoch gibt es nach wie vor organisatorische, technische und rechtliche Hürden. Um sie zu überwinden, wurde das INTERREG-Projekt TRANSIT ins Leben gerufen. Dahinter steht ein breites Netzwerk von Partnern aus Deutschland, Belgien und den Niederlanden, das den öffentlichen Nahverkehr grenzüberschreitend verbessern möchte.

Kernziel des Projekts ist es, die Zusammenarbeit zwischen allen relevanten Akteuren wie Verwaltungen, Verkehrsunternehmen, Hochschulen, IT-Firmen und Mobilitätsinitiativen enger zu verzahnen. TRANSIT versteht sich als Plattform, die Kommunikation erleichtert, Vertrauen schafft und gemeinsame Lösungen ermöglicht.

Hinter dem Akronym für „Transnational Regional Administration Network for Sustainable Integrated Transport“ steckt ein klares Ziel: ein besser vernetzter, nachhaltiger und bürgernaher ÖPNV in der Euregio. Beteiligt sind Partner aus Deutschland, Belgien und den Niederlanden – von Verkehrsunternehmen wie der ASEAG oder Arriva bis hin zu Hochschulen, Softwarefirmen und Mobilitätsinitiativen. Geleitet wird das Konsortium durch den Aachener Verkehrsverbund.

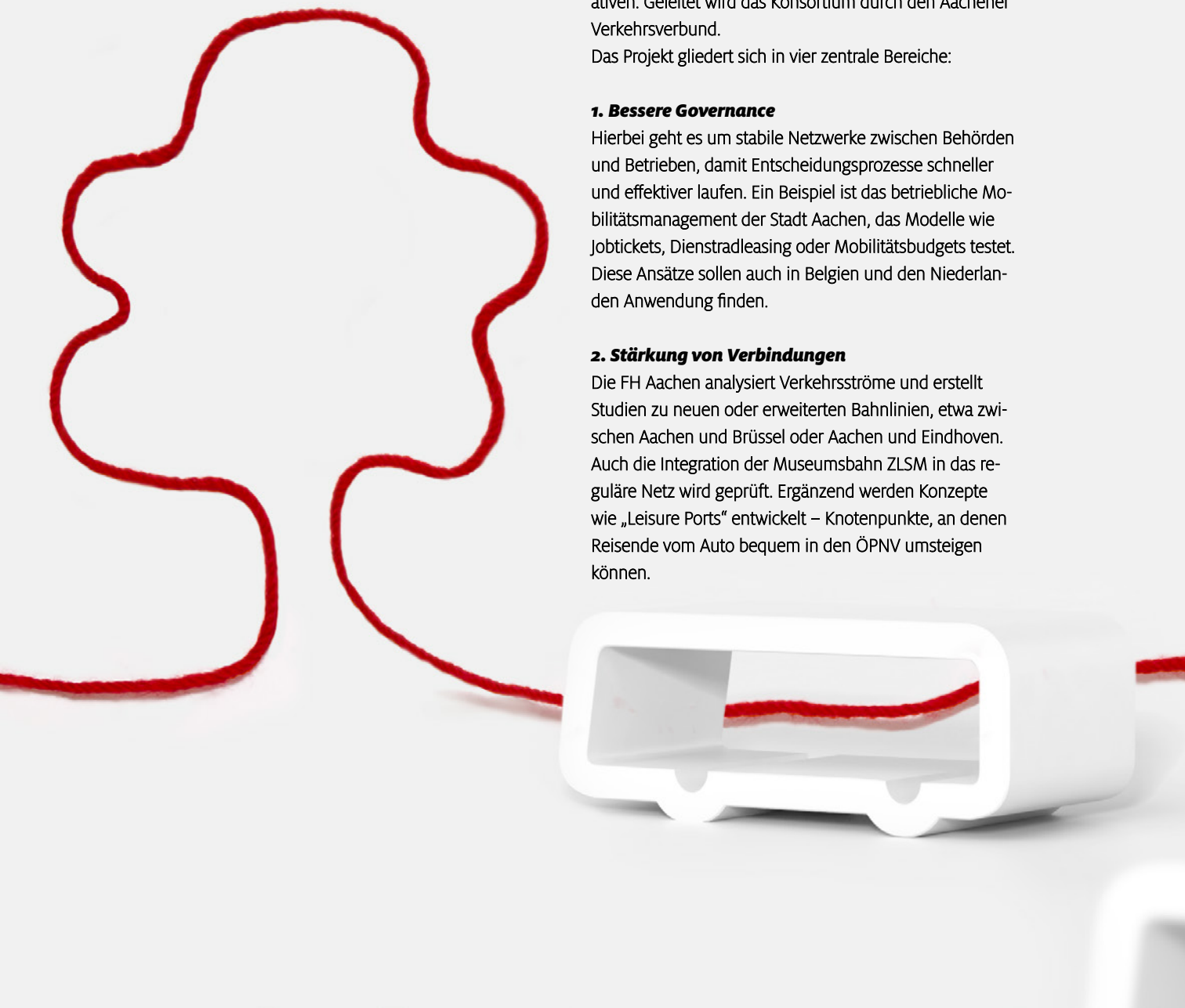
Das Projekt gliedert sich in vier zentrale Bereiche:

1. Bessere Governance

Hierbei geht es um stabile Netzwerke zwischen Behörden und Betrieben, damit Entscheidungsprozesse schneller und effektiver laufen. Ein Beispiel ist das betriebliche Mobilitätsmanagement der Stadt Aachen, das Modelle wie Jobtickets, Dienstradleasing oder Mobilitätsbudgets testet. Diese Ansätze sollen auch in Belgien und den Niederlanden Anwendung finden.

2. Stärkung von Verbindungen

Die FH Aachen analysiert Verkehrsströme und erstellt Studien zu neuen oder erweiterten Bahnlinien, etwa zwischen Aachen und Brüssel oder Aachen und Eindhoven. Auch die Integration der Museumsbahn ZLSM in das reguläre Netz wird geprüft. Ergänzend werden Konzepte wie „Leisure Ports“ entwickelt – Knotenpunkte, an denen Reisende vom Auto bequem in den ÖPNV umsteigen können.



3. Digitale Lösungen

Mit „Euregio GPT“ entsteht ein mehrsprachiges, KI-gestütztes Informationssystem für ÖPNV und Freizeitangebote. Darüber hinaus werden durch die ASEAG in einer Machbarkeitsprüfung digitale Mobilitätsbudgets konzipiert, die Beschäftigten mehr Flexibilität bei der Wahl ihrer Verkehrsmittel bieten. Ziel ist es, Barrieren abzubauen und nutzerfreundliche Services zu schaffen.

4. Evaluation und Monitoring

Damit Fortschritte messbar bleiben, entwickelt TRANSIT gemeinsam mit wissenschaftlichen Partnern Indikatoren, die zeigen, ob Kooperation, Verkehrsverlagerung und Nutzung neuer Angebote tatsächlich vorankommen. So wird das Projekt zu einem lernenden Prozess.

Elektronisches Fahrgeld-Management (EFM – Baustufe 2)

Im Jahr 2025 wurden die Teilprojekte der Baustufe 2 des EFM im AVV weiter umgesetzt.

Die ASEAG war vom verbreiteten Betrug mit dem Deutschlandticket (Kriminelle nutzen Sicherheitslücken bei der SEPA-Lastschrift und kaufen mit gestohlenen IBAN-Daten Tickets, die sie zu Spottpreisen verkaufen) weitgehend verschont. Bei der movA-App erfolgt die Zahlungsabwicklung über einen Finanzdienstleister, der das Ausfallrisiko trägt, bei der naveo-App ist eine ungeprüfte Bestellung in der App noch nicht möglich, da die Bestellung aktuell noch über die separate Landingpage des AVV erfolgt.

Für das 2023 eingeführte Deutschlandticket wurde zusätzlich das sogenannte Zentrale PV-System (ZPVS) entwickelt. Der AVV hat die Berechtigungserteilung für das 2023 eingeführte Deutschlandticket auf das neue Zentrale PV-System (ZPVS) umgestellt.

Die Umstellung der Deutschlandsemestertickets auf die naveo-App konnte im Jahr 2025 für ca. 90 % der Studierenden von RWTH Aachen und FH Aachen abgeschlossen werden. Sie erhalten nur in Ausnahmefällen auf Antrag noch eine Chipkarte.

Die Einführung des bargeldlosen Bezahls mit Bankkarten und Kreditkarten bei Fahrern in den Bussen der ASEAG konnte abgeschlossen werden.

Das Förderprojekt „easyConnect“ (Pilot zum länderübergreifenden Ticketing) in der Stufe 2, an dem die ASEAG beteiligt ist, wurde bis Mitte 2026 verlängert. In der konstituierenden Sitzung des Beirats der Digitalisierungsoffensive (DO-Beirat) am 3. September 2025 und der ersten regulären Sitzung am 5. November 2025 in Gelsenkirchen wurden die Leitplanken für den Neustart der Digitalisierungsoffensive gesetzt: Digitale Anwendungen sollen im grenzüberschreitenden ÖPNV ausgeweitet werden. Dieses Projekt ist im Rahmen des festgelegten Erstellungszeitraums für seine Ansätze im Cross-Border-Ticketing ausgezeichnet worden.

Für den Abschluss der Baustufe 2 des EFM ist weiterhin eine enge Abstimmung mit den AVV-Gremien und den beteiligten Verkehrsunternehmen erforderlich. Hinzu kommen neue Aufgaben im Jahr 2026 durch:

- die Umsetzung des angestrebten gemeinsamen Tarifs AVV/VRS,
- das Pilotprojekt „DeutschlandTicket Job für Auszubildende“ im Elektrohandwerk,
- die Weiterentwicklung des eazy.nrw-Systems sowie
- die notwendige Anpassung der Sicherheitskomponenten zum eTicket Deutschland, da das bestehende Sicherheitssystem am 1. Dezember 2026 15 Jahre alt wird.

Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme

Der im Oktober 2023 eingereichte Schlussverwendungsnachweis wurde nach längerer Bearbeitungszeit durch den Projektträger TÜV Rheinland abschließend geprüft. Im Februar 2025 ging der offizielle Schlussbescheid ein, mit dem das Projekt formal beendet wurde. Damit konnte das Fördervorhaben erfolgreich abgeschlossen und vollständig abgerechnet werden.

II. Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) hat in seiner Pressemitteilung vom 15. Januar 2026 bekannt gegeben, dass die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland sich im vierten Quartal mit einem preis-, kalender- und saisonbereinigten BIP-Zuwachs von 0,2 % gegenüber dem Vorquartal wieder leicht belebt. Im Gesamtjahr 2025 lag das preisbereinigte BIP um 0,2 % über dem Vorjahresniveau. Positive Wachstumsimpulse dürften dabei im vierten Quartal von einer steigenden Industrieproduktion ausgegangen sein, die sich verwendungsseitig teilweise in einer Belebung der Ausrüstungsinvestitionen niederschlagen dürfte. Vom Außenhandel dürfte kein Wachstumsbeitrag zu erwarten sein. Mit zunehmender Realisierung der fiskalischen Impulse dürfte sich die konjunkturelle Entwicklung zu Jahresbeginn weiter stabilisieren und im Jahresverlauf an Dynamik gewinnen.

Die Inflation sank im Dezember 2025 auf 1,8 % und liegt damit erstmals seit Herbst 2024 wieder unter 2 %. Rückläufige Energiepreise und unterproportionale Zu-

wächse bei Nahrungsmitteln dämpfen den Verbraucherpreisanstieg; Dienstleistungspreise bleiben zentraler Preistreiber.

Die Perspektiven für die deutsche Exportwirtschaft bleiben damit insgesamt herausfordernd. Auch wenn sich Weltwirtschaft und globaler Handel bislang als robust erwiesen haben, deutet sich am aktuellen Rand – wie von internationalen Beobachtern für die Jahreswende erwartet – eine Abschwächung an. Eine allmähliche Erholung der Exporte ist erst im späteren Jahresverlauf zu erwarten.

Der Preisauftrieb verlagert sich weiter in Richtung Dienstleistungen – die Preisentwicklung wird damit zunehmend von der Binnenwirtschaft bestimmt, insbesondere von Löhnen und Kosten in personalintensiven Bereichen wie Pflege, Gesundheit und sozialen Dienstleistungen, während Importgüter und Energiepreise insgesamt preisdämpfend wirken.

Die Frühindikatoren deuten zu Jahresbeginn auf eine weiterhin gedämpfte Arbeitskräftenachfrage hin. Der Bestand der bei der Bundesagentur gemeldeten Stellen ist weiterhin niedrig und auch das ifo-Beschäftigungsbarometer hat sich im Dezember in allen Wirtschaftsbereichen eingetrübt.

Das IAB-Beschäftigungsbarometer, das neben der gewerblichen Wirtschaft auch die Arbeitsmarktlage im öffentlichen Bereich abbildet, hat zuletzt ebenfalls nachgegeben. Eine baldige Trendwende am Arbeitsmarkt ist daher zu Jahresbeginn noch nicht absehbar.

Quelle: bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/Wirtschaftliche-Lage/2026/20260115-die-wirtschaftliche-lage-in-deutschland-im-januar-2026.html

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat in seinem Rundschreiben vom 5. Dezember 2025 bekannt gegeben, dass der Deutsche Bundestag und der Bundesrat den Entwurf des elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen haben. Damit stellt der Bund im Zeitraum von 2026 bis 2030 weiterhin 1,5 Mrd. EUR pro Jahr für das Deutschlandticket bereit. Die Verkehrsminister der Länder haben sich am 18. September 2025 ebenfalls darauf verständigt, von 2026 bis

2030 jährlich jeweils 1,5 Mrd. EUR pro Jahr zur Verfügung zu stellen, sodass insgesamt 3 Mrd. EUR zur Verfügung stehen.

Der VDV begrüßt den Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens. Damit besteht für die nächsten fünf Jahre Planungssicherheit über die Höhe der Finanzierungsbeteiligung von Bund und Ländern am Deutschlandticket.

Quelle: vdp.de/vdvinfodetail.aspx?id=25186&coriander=V3_fc9afo2-06c8-37ff-bazo-f594a438b2f4

Dennoch sind den Worten des VDV-Präsidenten Beachtung zu schenken: „Die Einigung von Bundestag und Bundesrat beendet das Gezerre um das Deutschlandticket – das ist gut für Fahrgäste, Länder und Verkehrsunternehmen. Die Finanzierung ist damit aber nicht bis 2030 gesichert. Der Finanzierungsanteil von Bund und Ländern mit drei Milliarden Euro ist so hoch, dass Finanzierungssicherheit nicht allein aus der Dynamisierung des Ticketpreises kommen kann. Ohne eine Anpassung auch des Anteils von Bund und Ländern wird der Ticketpreis schnell und deutlich steigen. Das wird 2026 frühzeitig zu diskutieren sein. Der Index für die künftige Preisgestaltung des Deutschlandtickets muss aus Sicht der Branche Personal- und Energiekosten sowie allgemeine Kostensteigerungen realistisch abbilden. Und wir müssen, gemeinsam mit Bund und Ländern, die Marktpotenziale, etwa beim D-Ticket Job, durch offensive Bewerbung heben. Hier müssen sich neben der Branche auch Bund und Länder engagieren, denn allen drei Partnern kommen mehr Ticketverkäufe und mehr Kundinnen und Kunden gleichermaßen zugute.“

Quelle: vdp.de/presse.aspx?id=a7748fd1-aacb-4655-b715-4ade92cfcac5&mode=detail

Geschäftsverlauf

Nach dem Rekordjahr 2024 konsolidieren sich die Fahrgastzahlen im Jahr 2025 auf einem insgesamt hohen Niveau, verzeichnen jedoch einen Rückgang von knapp 6 % gegenüber 2024. Die ASEAG führt dies unter anderem auf die deutliche Anpassung des Preises für das Deutschlandticket sowie auf die im Berichtsjahr bestehenden

Schwierigkeiten, die von den Aufgabenträgern beauftragten Leistungen zu erbringen, zurück. Darüber hinaus hat auch die Änderung der Berechnung der Fahrgastzahlen Einfluss auf das Ergebnis.

Mit zunehmender Anzahl von Fahrzeugen mit automatischen Zählsystemen werden Hochrechnungen exakter. Die Leistungserbringung der ASEAG stabilisierte sich jedoch gegen Jahresende, sodass die ASEAG wieder von einer zunehmenden Nachfrage ausgeht. Eine abschließende Bewertung ist jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht möglich. Umsatzseitig kommt es hingegen zu einem deutlicheren Plus, da hier die Preissteigerung des Deutschlandtickets zum Tragen kommt. Aufgrund der Systematik der Mindererlösausgleiche zum Deutschlandticket entsteht hierdurch jedoch kein positiver Ergebniseffekt. Dies verdeutlicht, wie abhängig der lokale ÖPNV durch die erheblichen Eingriffe in die Tariflandschaft durch Bund und Land nunmehr von Entscheidungen auf dieser Ebene ist, obwohl formal die Zuständigkeit für die ÖPNV-Finanzierung bei den lokalen Aufgabenträgern liegt. Mit den ab dem Jahr 2026 geltenden Finanzierungsregelungen zum Deutschlandticket sollten sich zumindest Vertriebsserfolge wieder lohnen, auch wenn die Preisgestaltung nicht mehr von der ASEAG oder den Aufgabenträgern beeinflusst werden kann. Vor diesem Hintergrund sieht die ASEAG eine Entwicklung, die in den letzten Tagen des Geschäftsjahres 2025 seitens des Verkehrsministeriums und des VRR kommuniziert wurde, als sehr kritisch an. Zum 1. Februar 2026 wurde zunächst als Pilotprojekt in den Mitgliedsunternehmen der Elektroinnungen in NRW ein erneut preisreduziertes Ticket für Auszubildende mit zusätzlicher Subvention am Markt platziert. Der Ansatz, verstärkt über Unternehmen die Produkte zu platzieren, wird grundsätzlich von der ASEAG befürwortet. Allerdings wurden alle bisher üblichen Abstimmungsprozesse bei der Tarifbildung außer Acht gelassen. Zudem ist der Preis auf gleicher Höhe wie das Semesterticket allein aufgrund eines erheblich höheren Aufwands in der Vertragsabwicklung kritisch zu hinterfragen. Positiv könnte sich die überproportionale Preissteigerung des Deutschlandtickets zum 1. Januar 2026 im kommenden Geschäftsjahr 2026 auswirken, wenn sich die ab-

zeichnende Tendenz, dass die ASEAG maßgeblich von der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets nach Postleitzahlen profitiert, nachhaltig bestätigt, zumal die ASEAG davon ausgeht, dass der Preisanstieg keine signifikanten negativen Nachfrageeffekte mit sich bringt. Diese Annahme resultiert unter anderem daraus, dass das Deutschlandticket auch zum neuen Preis weiterhin ein sehr attraktives Angebot für den Kunden darstellt.

Neben dem Deutschlandticket für Dauernutzer ist es in NRW einheitliches strategisches Ziel, dass der eezy.nrw-Tarif das wesentliche Tarifangebot für Gelegenheitskunden werden soll. Um das im Jahr 2025 durchaus starke Wachstum weiter zu fördern, soll mit der gemeinsamen Tarifreform von AVV und VRS zum Juni 2026 eine deutliche Straffung der Produktpalette erfolgen und gleichzeitig der Einstieg in eine Austerisierung von konventionellen Tarifen erfolgen. Das heißt, dass sich die konventionellen Tarife zukünftig preislich stärker nach oben entwickeln sollen als der eezy.nrw-Tarif. Der VRR ist mit seiner Tarifreform im ersten Quartal 2025 bereits vorangegangen.

Die Schulträger im Raum Aachen sind auch im Geschäftsjahr 2025 zu großen Teilen einem Vorschlag des NRW-Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) gefolgt, der seit der Einführung des Deutschlandtickets Anwendung gefunden hat und so

die Gelder der Schulträger im Finanzierungssystem des ÖPNV belassen hat.

Die weiterhin regelmäßige Berichterstattung zum Deutschlandticket im Jahr 2025 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. Vor dem Hintergrund der jetzt getroffenen Vereinbarungen zwischen Bund und Land geht die ASEAG davon aus, dass die mediale Aufmerksamkeit zum Deutschlandticket deutlich abnehmen wird. Da jedoch bereits im vierten Quartal 2024 erste Anzeichen einer Stagnation der Absatzzahlen erkennbar wurden, die sich im Jahr 2025 bestätigt haben, gilt es nun wieder, andere Wege zu finden, um neue Kunden vom ÖPNV zu überzeugen. Dies kann nur durch eine stabile Leistungserbringung möglichst in Verbindung mit Verbesserung der Angebotsqualität – weniger störungsanfällig durch bessere Infrastruktur oder aber mehr Leistung – erfolgen. Wesentliche Adressaten der Vertriebsbemühungen bleiben dabei die Unternehmen der Region, da hier am einfachsten Multiplikatoreffekte erreicht werden können. Vor diesem Hintergrund freut sich die ASEAG darüber, dass die Anzahl von Unternehmen, mit denen die ASEAG zusammenarbeitet, nochmals erhöht werden



konnte. Allerdings bleibt es wie im Geschäftsjahr 2024 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 Deutschlandticket-Jobtickets als attraktiver Arbeitgeber zu positionieren, ohne dass es letztendlich zu einer signifikanten Nutzung durch die Belegschaft kommt.

Insgesamt setzte sich im Geschäftsjahr 2025 die Entwicklung fort, die auf der einen Seite von viel Optimismus im Hinblick auf einen wieder erstarkenden ÖPNV geprägt ist, auf der anderen Seite jedoch auch erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich der nachhaltigen Finanzierung des ÖPNV beinhaltet. Dabei haben die Finanzierungssorgen vor dem Hintergrund stark belasteter Haushalte, der Aufkündigung von Förderprogrammen insbesondere im Bereich der Beschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen (Elektrobusse, Wasserstoffbusse) sowie der weiterhin hohen Forderungen der Gewerkschaften nach Lohnerhöhungen deutlich über der allgemeinen Preissteigerung bzw. nach Verbesserungen der Arbeitsbedingungen, die in der Regel Produktivitätsverluste bedeuten, 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. Unmittelbar erkennbar war auch im Jahr 2025 der Zusammenhang zwischen den Faktoren Infrastruktur, Personalproduktivität und Leistungsfähigkeit. War die ASEAG in der Vergangenheit noch davon ausgegangen, dass das durch die Sperrung der Brücke auf der A544 für die Betriebsstabilität gebundene Personal nach Beendigung der Sperrung für neue Verkehrsleistung zur Verfügung steht, so zeigte sich letztendlich, dass ein Großteil der freiwerdenden Kapazitäten zur Kompensation von Mehrleistungen aufgrund anderer Baustellen an der Infrastruktur und in produktivitätsmindernden Maßnahmen zur Veränderung der Arbeitsbedingungen gebunden blieben. Die Aufnahme neuer Leistungen konn-

te somit nicht erfolgen. Auch wenn gemeinsam mit den jeweiligen Verwaltungen im Jahr 2025 weitere Erfolge im Bereich der Infrastrukturverbesserung (z. B. verstärkte LSA-Beeinflussung, dauerhafte Markierung von Busspuren) erzielt werden konnten, reichen diese nicht aus, um die infrastrukturellen Versäumnisse der Vergangenheit zu kompensieren.

Die Entwicklung bei den Beteiligungsgesellschaften der ASEAG bleibt positiv. Im Wesentlichen ist dabei die Aachener Parkhaus GmbH zu betrachten, die nach der Abwertung des Beteiligungswertes in den letzten Jahren inklusive einer sich anschließenden Kapitalerhöhung durch die ASEAG nunmehr in der Mittelfristplanung Ergebnisse zeigt, die einen stabilen Beteiligungswert erwarten lassen. Das aktuelle Geschäftsjahr 2025 wird dabei besser als geplant abgeschlossen, was jedoch primär auf Verschiebungen von geplanten Instandhaltungsmaßnahmen zurückzuführen ist. Diese Verschiebung resultiert im Wesentlichen aus dem Brand im Parkhaus Galeria Kaufhof, in dessen Folge die Personalkapazitäten der APAG dort gebunden waren.

Auch wenn die Planungen erhebliche Sanierungsaufwendungen beinhalten, bleiben einige Risiken aus Kostenabweichungen bestehen. Die Parkobjekte im Eigentum der APAG sind überwiegend aus den 1960er und 1970er Jahren und teilweise besteht erheblicher Sanierungsbedarf. Mit dem Abschluss der Sanierung des Parkhauses Rathaus – erwartet im dritten Quartal 2026 – wird die sicherlich größte Sanierungsherausforderung abgeschlossen sein, aber auch die Kumulation der Sanierungsbedarfe in den anderen Parkhäusern wird die APAG in den kommenden Jahren beschäftigen. 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 gegebenenfalls mittelfristig den entfallenden Einkaufstourismus kompensieren. Nur eine attraktive Innenstadt ist der Magnet, den die Parkhäuser für einen wirtschaftlichen Betrieb brauchen.

Die Tochtergesellschaft ASEAG Reisen hat ihren Betrieb Ende 2023 vollkommen eingestellt, sodass auch im Ge-

schäftsjahr 2025 nur noch Kosten für die Vorhaltung des Firmenmantels angelaufen sind. Ob dieser Firmenmantel mittelfristig noch genutzt wird, wird sich voraussichtlich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 entscheiden.

Im Hinblick auf die Systemstabilität der Vertriebssoftware setzen sich die leichten Verbesserungen gegenüber den Vorjahren fort, aber weiterhin gilt, dass in vielen Detailthemen das erhoffte finale Ergebnis noch nicht erreicht werden konnte. Positiv hervorzuheben ist, dass die Studierenden der großen Hochschulen in Aachen das Semesterticket statt als Chipkarte nun in der naveo-App erhalten. Hierdurch wird die Ausgabe von tausenden Plastikkarten vermieden, und auch im operativen Verwalten der Kunden bringt diese Ausgabeform viele Vorteile mit sich. Weitere Kundengruppen sollen folgen, sobald die technischen Voraussetzungen hierfür geschaffen wurden.

Einige weitere Projekte für vertriebliche Veränderungen konnten abgeschlossen werden. Die neuen Fahrscheinautomaten sind seit 2024 in Betrieb, erzielen aber aufgrund des Deutschlandtickets nur sehr geringe Umsätze, weshalb nach der Entscheidung zum Fortbestand des Deutschlandtickets mindestens bis zum Jahr 2030 eine entsprechende Wertberichtigung für diese Investition vorgenommen wurde. Das bargeldlose Bezahlen auf dem Fahrzeug nimmt als Bezahlmethode weiter zu und sorgt zusammen mit den Online-Produkten in den Apps dafür, dass der Bargeldanteil im klassischen Gelegenheitsverkehr weiter rückläufig ist. Damit liegt die ASEAG im allgemeinen Trend, da in vielen Städten Deutschlands die unbaren Bezahlmethoden auf dem Vormarsch sind. Der rein digitale Tarif eezы.nrw nimmt ebenfalls weiter an Bedeutung zu und soll landesweit als der zukünftige Tarif für Gelegenheitskunden positioniert werden, da er parallel zum Deutschlandticket dazu in der Lage ist, den Tarifdschungel nicht nur für die Stammkunden zu lichten, sondern auch für die Gelegenheitskunden die notwendige Einfachheit mit sich bringt. Ei-

ne Befragung im VRS-Raum zeigt eine 90-prozentige Zufriedenheit mit dem Tarif und dem Handling in den Apps bei einer Gesamtnote von 1,64 (Skala von 1 bis 5). Vor diesem Hintergrund sind auch die Bemühungen des AVV und des VRS zu sehen, die im Rahmen einer Tarifreform/-fusion zum Juni 2026 unter anderem einige Tarifstufen abschaffen werden, da die zuvor durch eher kleinteilig angelegte Tarifzonen geschaffene Tarifgerechtigkeit – angemessene Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzung – durch den Tarif eezы.nrw von ganz allein sichergestellt wird.

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 und die parallele Integration weiterer Partner rund um den Aufgabenträger go.Rheinland haben im Geschäftsjahr 2025 einen wesentlichen Schritt vollzogen. Mit der Vergabe des AVV eines wesentlichen Bausteins der App naveo, der Integration von multimodalen Angeboten an die Better Mobility, ist die Voraussetzung geschaffen, dass die ebenfalls von der Better Mobility entwickelte App movA technologisch mit dem Backend der App naveo kommunizieren wird. Gemeinsame Frontendlösungen sind dann sicher nur noch eine Frage der Zeit. 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, sowie aus den allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklungen. Hier sind die Verkehrsunternehmen in NRW und der AVV-Raum gut aufgestellt. Die zurzeit diskutierte Umsetzung von einheitlichen, erhöhten Sicherheitsstandards bei der Ticketausgabe, die in vielen Regionen Deutschlands bisher nicht vorhanden sind oder jetzt erst sukzessive Einzug halten, ist seitens der ASEAG in der Regel bereits erfolgt.

Im Bereich der Fahrzeugflotte schreitet die Dekarbonisierung bei der ASEAG nach vorherigen Lieferverzö-



gerungen nunmehr geballt voran. Waren im Jahr 2024 noch 27 Elektrobusse bei der ASEAG im Linienverkehr im Einsatz, so steigt die Anzahl über den Jahreswechsel 2025/2026 um 65 elektrische Busse an, bevor dann im Sommer 2026 weitere 25 Elektrobusse erwartet werden. Selbstverständlich erfüllen alle übrigen Busse der ASEAG mindestens den Standard der Abgasnorm Euro VI. Um jedoch auch diese Busse möglichst umweltfreundlich fahren zu lassen, hat die ASEAG zum Dezember 2025 den bisherigen Dieselmotorkraftstoff durch HVO100 abgelöst. Das ist ein synthetischer, paraffinischer Dieselmotorkraftstoff aus hydrierten Pflanzenölen und tierischen Fetten, der fossilen Diesel ersetzt und bis zu 90 % weniger CO₂-Emissionen verursacht. Dabei ist sich die ASEAG bewusst, dass die Reduzierung der CO₂-Emissionen nicht lokal erfolgt, sondern allein in der Gesamtbetrachtung. Insofern sieht die ASEAG diese Kraftstoffform als Übergangslösung auf dem Weg zu vollständig emissionsfreien Antriebsformen. Letztendlich bleibt dies aber auch immer eine Frage der Finanzierbarkeit, da emissionsfreie Busse derzeit noch erheblich teurer in der Anschaffung sind. Da sich vor dem Hintergrund angespannter Haushaltslagen jedoch bisher keine umfänglichen und nachhaltigen Finanzierungsquellen aufzeigen lassen, bleiben die Investitionen in weitere emissionsfreie Busse wirtschaftlich aus eigener Kraft kaum zu bewältigende Herausforderungen. Dies zeigt in Kombination mit gesetzlichen Regulierungen, die die Anschaffung von neuen Bussen mit Verbrennungsmotor ab Mitte 2029 unwahrscheinlich bis unmöglich erscheinen lassen – Hersteller von Stadtbusen müssen ab 2030 zu 90 % und ab 2035 zu 100 % emissionsfreie Fahrzeuge auf den Markt bringen –, die Finanzierungsherausforderungen, vor denen die Branche im Allgemeinen und die ASEAG im Speziellen stehen.

Das Ergebnis der ASEAG in Höhe von –41,0 Mio. EUR ist um rund 3,8 Mio. EUR besser als geplant ausgefallen. Wesentliche Ursachen hierfür sind:

- Die Gesamtleistung liegt mit 95,7 Mio. EUR rund 0,6 Mio. EUR über dem Planniveau.
- Darüber hinaus reduzierten sich die Kosten für Busanmietungen im Vergleich zum Planansatz um 1,7 Mio. EUR.
- Die Kosten für die Personalbeschaffung über die ESBUS lagen ca. 1,1 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. 0,8 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 0,3 Mio. EUR geringer, da die Zuführung zu den Pensionsrückstellungen mit 0,5 Mio. EUR deutlich geringer ausfiel.
- Aufgrund von Investitionsverschiebungen fielen die Abschreibungen um 0,9 Mio. EUR geringer aus als im Planansatz.
- Die sonstigen Aufwendungen überschreiten aufgrund der allgemeinen Preisentwicklung das Planniveau um ca. 1,7 Mio. EUR.
- Die Verbesserung des Finanzergebnisses um 0,9 Mio. EUR resultiert hauptsächlich aus einem aktualisierten Pensionsgutachten.



Finanzielle und nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

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

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

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



	Wirtschaftsplan	Jahresabschluss	+ / -
Nutzwagenkilometer eigene Leistung inkl. ESBUS in tausend	7.881	7.531	-349
Nutzwagenkilometer angemietete Leistung o. ESBUS in tausend	12.314	12.461	147
	20.195	19.993	-203
Beförderte Personen in tausend	75.371	70.936	-4.435
Beförderungserlöse (T€)	95.156	95.758	602
Zuschüsse (T€)	8.884	8.979	95
Kosten Treibstoff (T€)	-5.256	-5.220	36
Kosten Busanmietungen inkl. ESBUS (T€)	-59.099	-57.369	1.729
Mitarbeiteräquivalente (ESBUS)	145	118	-27
Kosten Fahreranmietungen (ESBUS) (T€)	-8.055	-6.928	1.128
Mitarbeiteräquivalente, eigene	563	563	0
Kosten Personal (T€)	-38.252	-37.090	1.162
darin enthalten:			
Kosten Altersversorgung (T€)	-2.394	-2.080	314
Zinsaufwendungen im Wesentl. für Altersversorgung (T€)	718	1.583	866
Ergebnis ASEAG (T€)	-44.784	-41.033	3.751
darin enthalten:			
Ergebnis APAG (T€)	0	0	0
Ergebnis ASEAG Reisen (T€)	0	-3	-3
Ergebnis ESBUS (T€)	0	10	10

Stand 31.12.2025

Erklärung zur Unternehmensführung

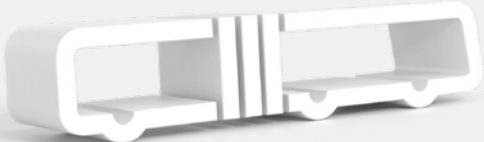
gemäß § 289f HGB zum Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst

Der Aufsichtsrat der ASEAG hat in seiner Sitzung vom 2. Dezember 2022 festgestellt, dass die Nicht-Männer-Quote der in den Aufsichtsrat entsandten Mitglieder von ihm nicht beeinflusst werden kann, da diese in den Aufsichtsrat gewählt werden. Er begrüßt jedoch, wenn im Aufsichtsrat eine Quote von 50 % angestrebt würde. Weiter stimmte der Aufsichtsrat dem Beschluss des Vorstands 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 % anzu-

streben, 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.

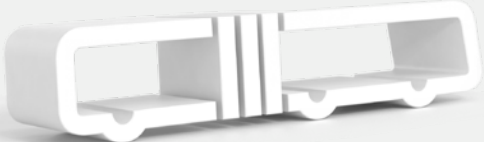
Der Aufsichtsrat hat einstimmig beschlossen, für den Vorstand an einer Nicht-Männer-Quote von 0 % festzuhalten. Besteht der Vorstand aus mehreren Personen, soll eine Nicht-Männer-Quote von 50 % angestrebt werden. Weiter empfiehlt der Aufsichtsrat, für die erste Führungsebene eine Nicht-Männer-Quote von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

Verkehr 2025

			
561	237 eigene Fahrzeuge	Linien	119
Gesamt	324 angemietet mit Fahrer	Linienlänge in km	1.994
		Wagenkilometer in 1.000	21.476
		Personenkilometer in Mio.	383
		Platzkilometer in Mio.	1.614

Stand 31.12.2025

Verkehr 2024

			
539	261 eigene Fahrzeuge	Linien	118
Gesamt	278 angemietet mit Fahrer	Linienlänge in km	1.995
		Wagenkilometer in 1.000	21.623
		Personenkilometer in Mio.	407
		Platzkilometer in Mio.	1.568

Stand 31.12.2024

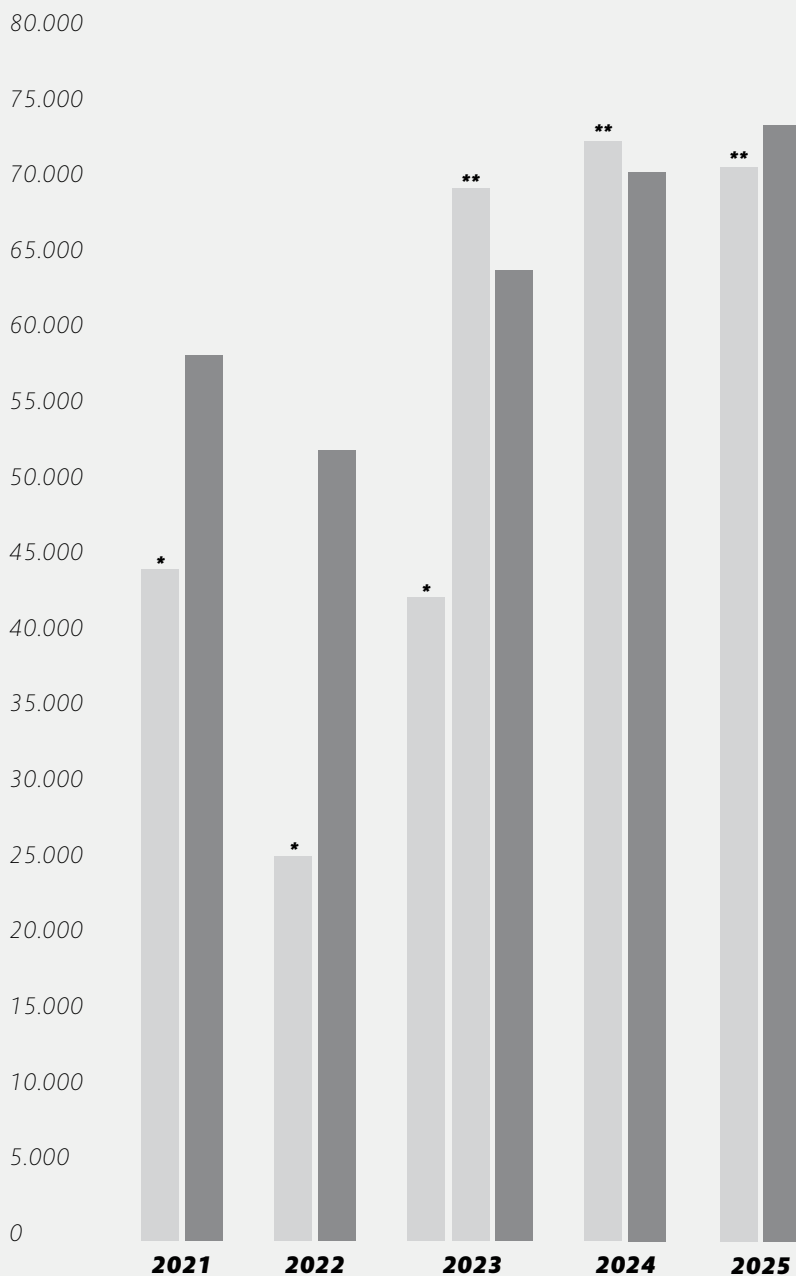
Fahrgäste und Verkehrserlöse

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 31.12.2025

Ertragslage

Die ASEAG hat das Geschäftsjahr 2025 mit einem Fehlbetrag vor Verlustübernahme von 41,0 Mio. EUR abgeschlossen. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Ergebnisverschlechterung von 5,3 Mio. EUR. Davon resultieren insgesamt –6,2 Mio. EUR aus einem schlechteren Betriebsergebnis und 0,9 Mio. EUR aus einem verbesserten Finanz- und Beteiligungsergebnis. Das schlechtere Betriebsergebnis ergibt sich im Wesentlichen aus erhöhten Materialaufwendungen von 5,1 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr. Der Personalaufwand stieg um 1,0 Mio. EUR. Im Finanz- und Beteiligungsergebnis ergeben sich gestiegene Zinserträge von 0,1 Mio. EUR und reduzierte Zinsen für Pensionsaufwendungen in Höhe von 0,9 Mio. EUR. Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen reduzierten sich im Berichtsjahr um 0,1 Mio. EUR.

Die Verkehrseinnahmen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 10,4 Mio. EUR auf 65,0 Mio. EUR. Im Wesentlichen ist dies auf die geänderte Art der Zuschreibung des Deutschlandtickets zurückzuführen. Die Zuschüsse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,6 Mio. EUR auf 9,0 Mio. EUR. Die sonstigen Umsatzerlöse, wie zum Beispiel Fahr-

zeugvermietungen, Sonderverkehre und Leistungen für andere Verkehrsunternehmen, verminderten sich um 1,6 Mio. EUR auf 6,1 Mio. EUR.

Durch die Erhöhung der Umsatzerlöse um 10,4 Mio. EUR erhöhten sich die gesamten Umsatzerlöse um 9,4 Mio. EUR auf 80,1 Mio. EUR.

Die sonstigen betrieblichen Erträge verminderten sich um 5,7 Mio. EUR auf 15,7 Mio. EUR. Hierin enthalten sind im Wesentlichen Ertragszuschüsse der Stadt Aachen in Höhe von 14,5 Mio. EUR (Vorjahr: 19,3 Mio. EUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen von 0,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 Mio. EUR) sowie Schadenersatzleistungen von 0,6 Mio. EUR (Vorjahr: 0,5 Mio. EUR) enthalten.

Die Materialaufwendungen erhöhten sich insgesamt um 5,1 Mio. EUR auf 78,9 Mio. EUR. Hierbei reduzierten sich die Kosten für Treibstoffe um 0,3 Mio. EUR auf 5,2 Mio. EUR. Die Aufwendungen für bezogene Leistungen erhöhten sich insgesamt um 6,2 Mio. EUR auf 71,7 Mio. EUR. Diese Zunahme ist im Wesentlichen auf erhöhte Leistungen für Fahrzeugmieten von 6,0 Mio. EUR zurückzuführen.



Der Personalaufwand ohne Sozialabgaben und Altersversorgung blieb unverändert bei einem Niveau von 28,7 Mio. EUR. Die durchschnittliche Anzahl von Mitarbeiteräquivalenten erhöhte sich um eins auf 563. Darüber hinaus wurden im Vergleich zum Vorjahr (4,3 Mio. EUR) niedrigere Einmalzahlungen (4,1 Mio. EUR) an das Personal geleistet. Hierzu gehören mit 2,0 Mio. EUR Urlaubs- und Weihnachtsvergütungen, mit 0,6 Mio. EUR Mehrarbeitsvergütungen sowie mit 1,1 Mio. EUR Vergütungen für Zuschläge.

Die Aufwendungen für Sozialabgaben und Altersversorgung erhöhten sich um 1,0 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 8,4 Mio. EUR. Die Erhöhung ist auf die um 0,5 Mio. EUR gestiegenen Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen sowie auf die um 0,2 Mio. EUR gestiegenen Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung zurückzuführen.

Die Abschreibungen in Höhe von 5,5 Mio. EUR (Vorjahr: 4,8 Mio. EUR) enthalten planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände oder Sachanlagen.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 16,9 Mio. EUR (Vorjahr: 13,7 Mio. EUR) sind neben dem üblichen Aufwand im Wesentlichen Versicherungsprämien in Höhe von 2,1 Mio. EUR (Vorjahr: 1,8 Mio. EUR), externe EDV-Kosten von 2,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1,5 Mio. EUR), AVV-Umlagen in Höhe von 0,5 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 Mio. EUR), Rechts- und Beratungskosten von 0,7 Mio. EUR (Vorjahr: 0,8 Mio. EUR),

Mieten und Pachten von 0,4 Mio. EUR (Vorjahr: 0,3 Mio. EUR) sowie konzerninterne Leistungen in Höhe von 5,6 Mio. EUR (Vorjahr: 4,2 Mio. EUR) enthalten. Zusätzlich beinhalten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen EDV-Kosten gegenüber der regio iT in Höhe von 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 1,0 Mio. EUR).

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen reduzierten sich um 0,085 Mio. EUR auf 0,01 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 verringerten sich auf 0,003 Mio. EUR (Vorjahr 0,017 Mio. EUR) und enthalten im laufenden Jahr ausschließlich die Ergebnisübernahme der ASEAG Reisen GmbH. Die Zinserträge erhöhten sich um 0,1 Mio. EUR auf 1,7 Mio. EUR (Vorjahr: 1,6 Mio. EUR).

Die Zinsaufwendungen reduzierten sich um 0,8 Mio. EUR auf 0,2 Mio. EUR und betreffen nahezu ausschließlich Zinsaufwendungen aufgrund nicht abgerufener Fördermittel (Vorjahr: 0,07 Mio. EUR).

Zwischen der ASEAG und der Energieversorgungs- und Verkehrsgesellschaft mit beschränkter Haftung Aachen (E.V.A.), Aachen, besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Aufgrund dieses Vertrags wird der Jahresfehlbetrag der ASEAG von der E.V.A. ausgeglichen. Im Berichtsjahr betrug der Jahresfehlbetrag 41,0 Mio. EUR (Vorjahr: 35,7 Mio. EUR).





Finanzlage

Im Berichtsjahr belief sich das Finanzvolumen der ASEAG auf 42,2 Mio. EUR.

Die Investitionen nach Abzug der Zuschüsse in Sachanlagen in Höhe von 33,7 Mio. EUR resultierten im Wesentlichen aus Zugängen der Fahrzeuge aus Personenverkehr und der Anlagen im Bau. Die Zunahme der Finanzmittel um 2,2 Mio. EUR ergibt sich stichtagsbedingt und wird im Berichtsjahr unter den Finanzmitteln ausgewiesen. Gegenüber dem Vorjahr erhöht sich das sonstige Umlaufvermögen um 14,4 Mio. EUR. Innerhalb dieser Position stiegen die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 14,4 Mio. EUR.

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten erhöhten sich um 36,6 Mio. EUR. Diese Erhöhung ist im Wesentlichen auf höhere Verbindlichkeiten in Höhe von 9,9 Mio. EUR gegenüber dem Aachener Verkehrsverbund zurückzuführen. Ebenfalls stiegen im Berichtsjahr stichtagsbedingt die Verbindlichkeiten gegenüber Dritten um 18,7 Mio. EUR.

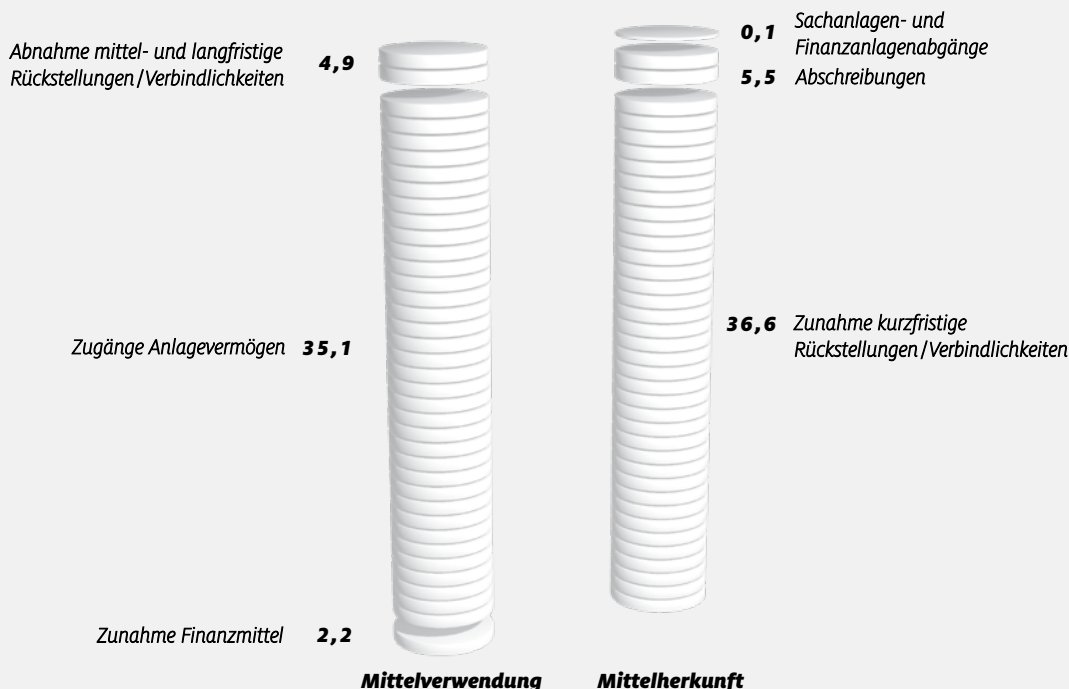
Die Mittelherkunft erfolgte neben der bereits oben erwähnten Zunahme des sonstigen Umlaufvermögens und der Zunahme der kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten. Weitere 17,5 Mio. EUR wurden aus den Sachanlagen- und Finanzanlagenabgängen erzielt. Die Abschreibungen betrugen 5,5 Mio. EUR.

Finanzstruktur

Gesamt

in Mio. €

42,2



Stand 31.12.2025

Vermögenslage

Die Bilanzsumme beträgt zum Bilanzstichtag 222,5 Mio. EUR und liegt um 28,7 Mio. EUR oberhalb des Vorjahreswertes.

Die Finanzmittel inkl. Cash-Pool (65,9 Mio. EUR) betragen 29,6 % der Bilanzsumme und resultieren im Wesentlichen aus der Anlage von Festgeldern (10,0 Mio. EUR) und Termingeldern (53,6 Mio. EUR) und dem Cash-Pool-Guthaben von 1,6 Mio. EUR. Die Finanzanlagen in Höhe von 40,2 Mio. EUR beinhalten im Wesentlichen neben dem Beteiligungsbuchwert von 35,6 Mio. EUR auch APAG-Ausleihungen an verbundene Unternehmen mit einem Wert von 4,0 Mio. EUR. Der Anteil der immateriellen Vermögensgegenstände und des Sachanlagevermögens (51,4 Mio. EUR) beträgt 23,1 % der Bilanzsumme und besteht maßgeblich aus

Fahrzeugen für Personenverkehr. Das übrige Umlaufvermögen in Höhe von 65,0 Mio. EUR besteht größtenteils aus dem Verlustausgleichsanspruch gegen die E.V.A. von 41,0 Mio. EUR, den Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen von 5,9 Mio. EUR sowie den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten von 14,8 Mio. EUR. Das übrige Umlaufvermögen beträgt 29,2 % der Bilanzsumme.

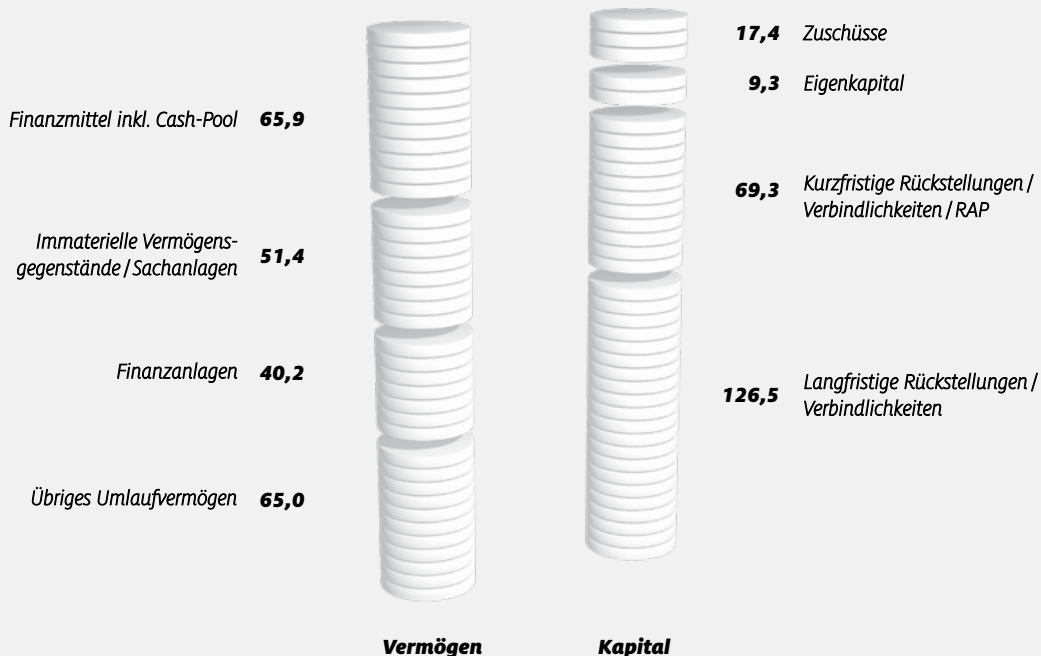
Die Kapitalseite weist insgesamt 126,5 Mio. EUR mittel- und langfristige Mittel aus, die sowohl das Anlagevermögen als auch Teile des Umlaufvermögens langfristig abdecken. Die hauptsächlich aus Pensionsverpflichtungen resultierenden mittel- und langfristigen Rückstellungen betragen 56,9 % der Bilanzsumme. Der Anteil der kurzfristigen Zuschüsse, der Rückstellungen, der Verbindlichkeiten und des Rechnungsabgrenzungspostens von insgesamt 86,6 Mio. EUR beträgt 38,9 %. Die Eigenkapitalquote beträgt 4,2 % bei einem Anteil von 9,3 Mio. EUR.

Bilanzstruktur

Gesamt

in Mio. €

222,5



III. Prognosebericht

Auch im Geschäftsjahr 2025 waren das Deutschlandticket mit seinen Auswirkungen auf die Nachfrage sowie die unsichere Finanzierung des ÖPNV insgesamt die beherrschenden Themen. Dabei konnte zumindest bei der Finanzierung der Zuschüsse zum Deutschlandticket Klarheit für die Jahre 2026 bis 2030 erreicht werden. Offen bleibt dabei jedoch die Entwicklung des eigentlichen Nutzerpreises. Nachdem die letzte Bundesregierung noch einen ersten Anstieg des Preises von 49 EUR pro Monat auf 58 EUR pro Monat beschlossen hatte, kam es im Jahr 2025 trotz anderslautender Bekundungen im Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung zu einer erneuten Preiserhöhung auf 63 EUR pro Monat ab dem Jahr 2026. Zukünftig soll der Preis indexiert werden. Wie jedoch dieser Index aussieht, ob er den Herausforderungen der Finanzierung des Deutschlandtickets angemessen Rechnung tragen wird, wie letztendlich die Kunden auf diese Preise reagieren und ob dies zu neuen politischen Reaktionen führt, bleibt abzuwarten. Nach Einschätzung der ASEAG wird dem ÖPNV bei der Gestaltung der Verkehrswende zwar weiterhin eine wesentliche Bedeutung zugeschrieben, doch die Tendenz, dass technische, personelle und finanzielle Ressourcen nicht in dem Umfang vorhanden sind, wie sie für einen zügigen Ausbau von Angebot und Infrastruktur benötigt würden, wird immer offensichtlicher. Insbesondere die Situation, dass ein weiterhin schwaches Wirtschaftswachstum in Deutschland auf tendenziell angespannte Haushaltslagen der Aufgabenträger trifft, lässt es unwahrscheinlich erscheinen, dass sich an dieser Tendenz kurzfristig etwas ändert. Sollte sich also durch die anhaltende Schwäche der deutschen Wirtschaft für die ASEAG Entspannung am Arbeitsmarkt einstellen, so bleibt schlussendlich die Frage der Finanzierbarkeit von Technologiewandel und Verkehrswende. Aus Sicht der ASEAG ist damit ein nachhaltiger Einstieg in die Verkehrswende insgesamt weiterhin fraglich. Auch wenn die Absenkung des Tarifs mit dem Deutsch-

landticket tendenziell eine fördernde Komponente für die Verkehrswende ist, so wird das fehlende Angebot – gerade in den suburbanen Räumen – bremsend auf die Verkehrswende wirken. Dies gilt nach Einschätzung der ASEAG auch vor dem Hintergrund, dass die Aufgabenträger in Stadt und StädteRegion Aachen in ihren im Geschäftsjahr 2025 verabschiedeten Nahverkehrsplänen weiterhin von einem Ausbau des Fahrplanangebots ausgehen. Aus Sicht der ASEAG bleibt es wichtig, dass der begonnene Weg zum Ausbau der Infrastruktur für den ÖPNV fortgesetzt wird. Sollte bei der Finanzierung des ÖPNV eine Priorisierung zwischen Infrastrukturausbau und Angebotserweiterung notwendig werden, so ist aus Sicht der ASEAG der Infrastrukturausbau klar zu bevorzugen, da von diesem auch bereits vorhandene Fahrplanangebote nachhaltig profitieren. Der in Aachen anstehende Fernwärmeausbau ist dabei sicherlich Risiko und Chance in einem. Baustellen werden den ÖPNV ausbremsen und dessen Attraktivität mindern, bilden aber gleichzeitig die Chance, mit geringem zusätzlichem finanziellem Aufwand eine attraktive ÖPNV-Infrastruktur für die Zukunft zu schaffen.

Insgesamt bemüht sich die ASEAG weiterhin um die Akquisition von Fördermitteln, um die notwendigen Maßnahmen beim Wandel hin zur umweltfreundlichen Elektromobilität und zur Angebotserweiterung/-erhaltung einzuwerben, auch wenn dies vor dem Hintergrund reduzierter finanzieller Mittel der Fördermittelgeber zunehmend schwieriger ist. Dabei zeigt sich auch, dass Unternehmen, die bisher weniger als die ASEAG von Fördermitteln profitiert haben, nun eine bevorzugte Position im Rennen um die Fördermittel erhalten. So sah das von der neuen Bundesregierung wieder ins Leben gerufene Förderprogramm für Elektrobusse explizit eine Bevorzugung von Unternehmen vor, die bisher noch nicht bei der Zuteilung von Fördermitteln zum Zuge gekommen waren. Inhaltlich ist dies zwar verständlich, da alle Regionen in Deutschland vor den gleichen Herausforderungen stehen, aber es zeigt auch, dass die Finanzmittel begrenzt sind. Die Projektgruppe NEMORA, mit der sich die Aufgabenträger Stadt und StädteRegion Aachen im Geschäftsjahr 2022 gemeinsam aufgestellt ha-

ben, um insbesondere ÖPNV-Themen, Radverkehr, Mobilitätsstationen und Ähnliches gemeinsam für die gesamte Region zu denken und voranzutreiben, hat auch im Jahr 2025 ihre Arbeit fortgesetzt. Die ASEAG hat dabei 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 20,0 Mio. Nutzkilometern pro Jahr bleibt die ASEAG das größte Verkehrsunternehmen im AVV. Dieses Leistungsvolumen darf über den Vergabezeitraum bis 2027 als gesichert angenommen werden. Nach Gesprächen mit der Stadt Aachen und der StädteRegion Aachen kommt die ASEAG zu dem Ergebnis, dass der politische Wille besteht, diese Vergabe fortzusetzen. Im Jahr 2026 rechnet die ASEAG daher mit einer entsprechenden Vorabbekanntmachung. Insgesamt 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. Im Hinblick auf die Regiotram, die einen weiteren Meilenstein für die Verkehrswende in der Region Aachen bedeuten würde, sind weitere Beschlüsse gefallen. So soll die Trasse durch eine Infrastrukturgesellschaft gebaut werden, deren Anteile von den anliegenden Gebietskörperschaften der Regiotram gehalten werden. Die ASEAG begrüßt diese Entwicklung ausdrücklich und wird soweit rechtlich möglich bei den Planungen weiter unterstützen.

Tarifpolitisch wurde im Geschäftsjahr 2025 die Fusion des AVV-Tarifs mit dem VRS-Tarif beschlossen. Sie soll ab Sommer 2026 stufenweise realisiert werden. Der strategische Fokus liegt dabei auf dem Deutschlandticket für Stammkunden und dem digitalen eazy-Ticket für Gelegenheitskunden. Konventionelle Tarife – Tarife mit einer explizit eingeschränkten (klein)räumlichen Gültigkeit – sollen zukünftig in den Hintergrund treten. Dieser Trend soll durch eine entsprechende preisliche Ausgestaltung der konventionellen Tarife unterstützt werden. Nachdem mit der Einführung des Deutschlandsemestertickets

die Differenzierung unterschiedlicher Tarifprodukte im Sortiment Deutschlandticket beendet schien, kommt nun zum Ende des Geschäftsjahres 2025 in NRW ein Deutschlandticket für Auszubildende auf die politische Agenda, das bereits ab Februar 2026 für Auszubildende von tarifgebundenen Innungsbetrieben der Elektribranche in NRW umzusetzen ist. Auch wenn dieses Tarifangebot durch Landesmittel entgeltlich aufgefüllt wird, so sieht die ASEAG ein erhebliches Risiko, dass dies den Anfang neuer politisch motivierter Abtarifizierungsbemühungen darstellt. Vor dem Hintergrund, dass der bereits niedrige Preis des Deutschlandtickets und die zu Beginn des Tarifproduktes gepriesene Einfachheit eigentlich ausreichend für eine erfolgreiche Vermarktung sein sollten, sollten solche neuen Produkte nach Auffassung der ASEAG zukünftig möglichst vermieden werden. Dies auch, da erneut Mittel, die scheinbar für den ÖPNV vorhanden sind, konsumtiv statt investiv eingesetzt werden. Durch den sehr hohen Anteil an Tarifauffüllungen von 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, obwohl die Kostenverantwortung bei den lokalen Aufgabenträgern liegt. Insgesamt bleiben im ÖPNV-Markt weiterhin viele Unsicherheiten bestehen, auf die Verkehrsunternehmen und -verbünde versuchen sich einzustellen.

Im Bereich der Personalbeschaffung ist die Situation insbesondere für den Fahrdienst weiterhin angespannt. Die Trends zu Arbeitszeitreduzierung oder 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 vorerst bestehen bleiben wird. Aus diesem Grund hält die ASEAG ihre Bemühungen am Arbeitsmarkt um Busfahrer auf hohem Niveau aufrecht, um bereits heute vorhandene Stellen wiederzubesetzen und gleichzeitig den stetig steigenden Bedarf (bestellte Mehrleistungen, aber auch Produktivitätseinbußen aufgrund von Krankheit oder Arbeitszeitreduzierungen) abzudecken. Den-

noch ist es auch im Geschäftsjahr 2025 nicht gelungen, die Kapazitätsreduzierungen durch Abgänge oder Arbeitszeitreduzierungen durch Neueinstellungen vollumfänglich zu kompensieren. Da jedoch mit Beendigung der Brückensperrung auf der A544 Personal frei wurde, das zuvor zur Stabilisierung des Betriebsablaufs eingesetzt wurde, konnte zum Jahresende 2025 eine Betriebsstabilität erreicht werden, die den Qualitätsvorgaben des öffentlichen Dienstleistungsvertrags mit der Stadt Aachen entspricht. Dennoch ist davon auszugehen, dass vor dem Hintergrund zu erwartender Verrentungen von Fahrpersonal die Erhaltung dieses Zustands auch für das Geschäftsjahr 2026 eine wesentliche Herausforderung darstellen wird. Neben der Einstellung von Personal und der Vergabe an Subunternehmer hat die ASEAG das Projekt „ASEAG & DU fit für 2027“ ins Leben gerufen. Ziel ist es unter anderem, gegebenenfalls bestehende betriebliche Schwächen zu erkennen und zu beseitigen. Auch wenn in einzelnen Projekten Abläufe angepasst wurden und Verbesserungen erzielt werden konnten, so wirken diese bisher lediglich intern. Direkte Auswirkung für den Kunden sind bisher kaum sichtbar, da die hohen Krankenstände insbesondere im Fahrdienst fortbestehen und somit die gewonnene Betriebsstabilität ausschließlich auf die anderen genannten Effekte zurückzuführen ist.

Die ASEAG stellt sich natürlich auch in anderen Funktionsbereichen als dem Fahrdienst, insbesondere in den Planungs- und IT-Bereichen, für die Zukunft auf. Hier konnten zwar einige Stellen besetzt werden, aber durch parallele Fluktuation müssen weiter Anstrengungen unternommen werden, um den Zielzustand zu erreichen. 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 fortsetzen wird und speziell für die ASEAG den Bereich Personalentwicklung weiter ausbauen wird. 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 2026 plant die ASEAG insgesamt mit einem Personalbestand von ca. 563 Mitarbeiteräquivalenten. Dies liegt auf dem Niveau von 2025.

Bei den Personalkosten besteht für die Zukunft weiterhin eine relativ hohe Unsicherheit. Nachdem zu Beginn des Geschäftsjahres 2024 bereits für Anpassungen im Manteltarifvertrag gestreikt wurde, endeten die Lohnstarifverhandlungen 2025 letztlich zwar mit einem vertretbaren Kompromiss, aber die nächsten Verhandlungen im öffentlichen Dienst stehen bereits 2026 wieder an. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass der Tarifvertrag der ASEAG zum Jahresende 2027 auslaufen wird und somit mit weiteren Forderungen der Gewerkschaft zu rechnen ist. Die Wirtschaftsplanung sieht für das Geschäftsjahr 2026 inklusive Altersvorsorge Personalkosten in Höhe von 39,2 Mio. EUR vor.

Bei den Partnerunternehmen der ASEAG, die gemeinsam mit der ASEAG die Busbetriebsleistung erstellen, setzt sich auch im Jahr 2025 die Reduzierung des Kostenvorteils des privaten Tarifs gegenüber dem kommunalen Spartentarif fort. Dieser Effekt wird auch durch die hohe Nachfrage am Markt durch die ASEAG verstärkt. Losgelöst von der Vergütungsfrage bleibt ein Wettbewerbsvorteil der privaten Partnerunternehmen ein deutlich geringerer Krankenstand, der auch im Geschäftsjahr 2025 bei der ASEAG unverändert hoch blieb. Ein weiterer Vorteil der Fremdvergabe liegt darin, dass durch die Existenz unterschiedlicher Tarifverträge gemeinsame Streikaktionen eher unwahrscheinlich sind, sodass ein relativ großes Restangebot bliebe, falls auch die ASEAG von Arbeitsk Kampfmaßnahmen betroffen wäre. Über das verbleibende Angebot könnten die Kunden aufgrund der zunehmenden App-Nutzung gut informiert werden.

Ertragsseitig besteht ab dem Geschäftsjahr 2026 prinzipiell das Risiko, dass die ASEAG von der ab dem

Jahr 2026 greifenden Deckelung der Zuschüsse zum Deutschlandticket betroffen sein könnte. Allerdings zeichnet sich aufgrund der ersten Einnahmenaufteilungsabrechnungen zum Deutschlandticket nach Postleitzahl, die die ASEAG zum Jahresende 2025 erreichten, ab, dass die Einnahmen insgesamt weiterhin das Niveau der Solleinnahmen inkl. Zuschüssen erreichen wird. Sollte sich dies bestätigen, gilt es zu beobachten, wie sich die Einnahmenaufteilung zum Deutschlandticket weiterentwickelt, da die Aufteilung nach Postleitzahl lediglich als Übergangslösung gesehen wird. Für Stammkunden hat das bestehende AVV-Altsortiment außer beim Sozialticket, das bei eingeschränktem Gültigkeitsraum günstiger als das Deutschlandticket Sozial ist, inzwischen kaum noch Bedeutung.

Das Risiko, dass eine durch das Deutschlandticket veränderte Preiswahrnehmung bei einem potenziellen Entfall des Deutschlandtickets zu erheblichen Störungen der Nachfrage nach ÖPNV-Tickets führt, scheint durch die aktuelle Gesetzgebung jetzt bis zum Jahr 2030 gebannt. Ebenso ist die Wahrscheinlichkeit, dass dann nach insgesamt etwa sieben Jahren Deutschlandticket noch der Weg zurück in alte Tarifwelten möglich ist, wohl eher als gering anzusehen. Insofern erscheint mittelfristig bei signifikanten Preissteigerungen des Deutschlandtickets eine politisch motivierte preisliche Unterwanderung des Deutschlandtickets mit anderen Produkten (spezielle Nutzergruppen, eingeschränkte Gültigkeiten o. Ä.) wahrscheinlicher. Diese Einschätzung ändert sich auch nicht dadurch, dass mit der aktuellen Tarifreform Produkte entwickelt werden, die eigentlich

bei Entfall des Deutschlandtickets ihre Abnehmer am Markt finden sollen.

Für 2026 geht die ASEAG von Beförderungserlösen in Höhe von ca. 75,6 Mio. EUR aus. In die Planung ist die im AVV beschlossene Preissteigerung von ca. 2 % zum 1. Januar 2026 eingeflossen. Verwerfungen zwischen Beförderungserlösen und Mindererlösausgleichen zum Deutschlandticket werden weiterhin nicht differenziert geplant. Erst mit dem Geschäftsjahr 2026 erwartet die ASEAG durch die Einnahmenaufteilungsregelungen zum Deutschlandticket eine valide Basis, die differenzierte Planungen ermöglicht. Dies gilt vorbehaltlich weiterer politischer Entscheidungen zum Deutschlandticket. Die eigentliche Nachfrage der Beförderungsleistung war nach dem Fahrgastrekord im Jahr 2024 im Jahr 2025 leicht rückläufig. Hierin sieht die ASEAG aber keine Trendwende. Vielmehr ist zu vermuten, dass das Deutschlandticket aufgrund seines niedrigen Preises im Jahr 2024 zu vielen Fahrten geführt hat, die keinen speziellen, zwingenden Fahrtanlass hatten. Zum einen eben solche Effekte im Laufe der Zeit wieder ab und zum anderen dämpft sicher auch der überdurchschnittliche Preisanstieg des Deutschlandtickets solche Nutzungen. Mittelfristig wird der Trend nach einer umweltfreundlichen, preisgünstigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr sich fortsetzen. Entscheidend dabei wird dabei auch sein, dass es dem ÖPNV gelingt, den Kunden wieder ein stabiles Angebot zu präsentieren, das sich beispielsweise durch Infrastrukturmaßnahmen im Hinblick auf Reisezeiten sogar noch verbessert.



Die neben den Beförderungserlösen ebenfalls wichtigen Erlöspositionen wie Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (§ 11a ÖPNVG-NRW) und für Schwerbehinderte (§ 228 ff. SGB IX) sowie Zuschüsse für das Mobilitätsticket (Sozialticket) werden in der Planung als konstant angesehen, doch auch hier herrscht weiterhin Unklarheit darüber, ob und wenn ja welchen Einfluss das Deutschlandticket auf diese Finanzierungs Komponenten hat. Außer den politischen Grundsatzaussagen, dass die Mittel im System ÖPNV bleiben sollen, gibt es bisher nichts Greifbares. Für die Entwicklung der Kosten der Antriebsenergie in den Verbrennungsmotoren wurde ein Inflationsaufschlag auf den zum Zeitpunkt bekannten Dieselpreis vorgenommen. Zusätzlich erfolgten Preisaufschläge für die steigende CO₂-Abgabe sowie für den Wechsel auf HVO100. Eine Preissicherung für HVO100 ist nach Rücksprache mit den Hausbanken der ASEAG zurzeit noch nicht verfügbar. Aufgrund der bisher nicht nachzuweisenden Korrelation zwischen der Preisentwicklung von Diesel und HVO100 hat die ASEAG bisher keine Termingeschäfte zur Absicherung des HVO100-Preises abgeschlossen. Der zunehmenden Bedeutung von Strom als Antriebsenergie für die Busse wurde durch entsprechende Preisabsicherungen Rechnung getragen.

Die Umstellung der Ermittlung der Fahrgastzahlen von einer statistischen Berechnung aus Verkäufen auf eine Hochrechnung tatsächlicher Zählwerte aus dem Fahrzeug im Geschäftsjahr 2024 führte in Kombination mit einer sicher auch durch das Deutschlandticket geförderten zunehmenden Nachfrage unmittelbar zu einem neuen Fahrgastrekord. Dieses Rekordniveau konnte im Jahr 2025 nicht ganz gehalten werden. Die ASEAG führt dies zum einen auf ihre erheblichen Probleme bei der Leistungserstellung (Personalknappheit) und zum anderen auf eine gewisse Anfangseuphorie beim Deutschlandticket zurück. Unter Anfangseuphorie versteht die ASEAG den Sachverhalt, dass einige Fahrten nur erfolgten, weil es günstig möglich war. Hier hat sich sicherlich eine Normalisierung der Nachfrage eingestellt. Insgesamt wurden auf Basis der Hochrechnung 70,9 Mio. Fahrgäste befördert (Hochrechnung Geschäftsjahr 2025:

75,3 Mio.). Dies bedeutet einen Rückgang um etwa 5,8 %. Allerdings geht die ASEAG aufgrund der Stabilisierung der Betriebsleistung zum Ende des Geschäftsjahres 2025 nicht davon aus, dass sich dieser Trend fortsetzt. Vielmehr ist zu erwarten, dass sich der moderate Wachstumstrend, der bis zum Jahr 2019 vorherrschte, wieder einstellt. Dabei geht die ASEAG nicht davon aus, dass die steigenden Preise des Deutschlandtickets aktuell signifikante Nachfragerückschläge mit sich bringen, da das Preisniveau insgesamt weiterhin als sehr niedrig im Vergleich zu der alten Tarifwelt anzusehen ist. Inwieweit eine gegebenenfalls noch länger anhaltende gesamtwirtschaftliche Schwäche in Deutschland positiv oder negativ auf den ÖPNV wirken wird, bleibt abzuwarten.

Nachdem das Geschäftsjahr 2025 insbesondere aufgrund einer erfreulichen Ertragsentwicklung und unerwarteter Vertriebsprovisionen zum Deutschlandticket über dem Planniveau ist, wird für das Geschäftsjahr 2026 ein Jahresfehlbetrag vor Verlustübernahme von 46,4 Mio. EUR gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan erwartet. Das Niveau aus der letzten Mittelfristplanung für das Geschäftsjahr 2026 wird dabei um etwa 2,0 Mio. EUR überschritten. Ein wesentlicher Grund für diesen erneuten Anstieg des Planergebnisses liegt darin, dass es nicht gelingt, die im Rahmen der Brückensperrung auf der A544 zusätzlich zur Stabilisierung des Fahrplans eingesetzten Mitarbeiter nach Beendigung der Brückenarbeiten in die Umsetzung der bereits seitens der Stadt Aachen beschlossenen Verkehrswendemaßnahmen zu überführen. Vielmehr binden andere Baustellen und Produktivitätsprobleme die Kapazitäten im bestehenden Fahrplanangebot. Infolgedessen entfallen geplante Erträge, ohne dass in gleichem Umfang Aufwände reduziert werden können. Die Umsetzung der bereits beschlossenen Maßnahmen zur Verkehrswende wird auf das Geschäftsjahr 2028 verschoben, da trotz Stabilisierung im Betrieb nach wie vor von einer angespannten Personalsituation auszugehen ist.

Bereits umgesetzte Maßnahmen werden weiterhin über Ertragszuschüsse der Stadt Aachen finanziert, die der ASEAG als vorweggenommener Ergebnisausgleich zu-

fließen, um die Kreditfinanzierung anderer Konzerngesellschaften im E.V.A.-Konzern nicht zu gefährden. Treibende Kosten bleiben weiterhin Personal-, Antriebs- und Subunternehmerkosten sowie Kosten der Digitalisierung und des Technologiewandels. So hat die ASEAG im Rahmen der angestrebten Dekarbonisierung weiter in Elektrobusse investiert. Infolgedessen haben zum Jahresende 2025 und werden im Jahr 2026 zahlreiche Elektrobusse den Betrieb aufnehmen. Auch wenn dies durch Lieferverzögerungen verursacht ist, wird sich der Bestand an Elektrobussen innerhalb eines Jahres von 27 auf 117 erhöhen. In Kombination mit dem flächendeckenden Einsatz von HVO100 seit Dezember 2025 – einem Kraftstoff, dem in seiner Gesamtbilanz eine CO₂-Reduzierung von bis zu 90 % zugeschrieben wird – in ihrer eigenen Fahrzeugflotte macht die ASEAG einen erheblichen Schritt bei den Bemühungen, ihre CO₂-Bilanz zu verbessern. In den kommenden Jahren sollen auch die Subunternehmer Schritt für Schritt zur weiteren CO₂-Reduzierung beitragen.

Nachdem die Tochtergesellschaft der ASEAG, die Aachener Parkhaus GmbH (APAG), über mehrere Jahre einem permanenten Abwertungsdruck unterlag, stabilisiert sich durch Preismaßnahmen am Markt und durch den Abschluss kostenintensiver Sanierungsmaßnahmen die Bewertungssituation. Vor dem Hintergrund weiterer Sanierungsbedarfe muss jedoch auch künftig beobachtet werden, ob die planerisch berücksichtigten Kosten ausreichend sind, um die technisch notwendigen Maßnahmen durchzuführen. Die Absichten der Bundesregierung, massiv in Infrastruktur zu investieren, sind zwar grundsätzlich zu begrüßen, können jedoch auch überproportionale Preisentwicklungen im Bausektor nach sich ziehen, was sich dann negativ auf die APAG auswirken könnte. Im Hinblick auf die Parkhausnutzung kann generell davon ausgegangen werden, dass die Frequenzierung der Parkhäuser aufgrund der weiterhin angespannten Wirtschaftslage und der generell schwächeren Frequenzierung der Innenstädte insgesamt nicht zunehmen wird. Vor diesem Hintergrund gehen die Planungen davon aus, dass tendenziell positive Effekte (Öff-

nung der Brücke A544) kompensiert werden und es insgesamt zu einer mengenmäßigen Stagnation kommt.

Da die Wirtschaftsplanung der APAG von einer länger anhaltenden Belastung durch die notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen ausgeht, wird wie im Vorjahr das Ergebnis 2025 zur Stärkung der Eigenkapitalquote und zur Finanzierung anstehender Sanierungsinvestitionen in die Gewinnrücklage der APAG eingestellt. Dieses Vorgehen ist auch in den Folgejahren geplant, bevor ab dem Jahr 2029 nur noch von einer teilweisen Thesaurierung der Ergebnisse ausgegangen wird. Nach dem Jahr 2026, das noch wesentlich von der Sanierung des Parkhauses Rathaus geprägt sein wird (Planergebnis ca. 0,5 Mio. EUR), erwartet die APAG ab dem Jahr 2027 eine deutliche Ergebnisverbesserung auf über 1,5 Mio. EUR, bevor sich dann die Ergebnisse ab 2029 auf einem Niveau deutlich über 2,0 Mio. EUR einpendeln. Zur Kompensation der steigenden Kosten sieht die Planung der APAG regelmäßige Erhöhungen der Parkgebühren insbesondere in den innerstädtischen Parkobjekten vor, der idealerweise eine Erhöhung der Parkgebühren am Straßenrand seitens der Stadt Aachen vorangeht.

Die positiven Entwicklungen bei der Digitalisierung des Vertriebs setzen sich weiter fort. Der Anteil der bargeldlosen Verkäufe von Tickets im Kundensegment der Gelegenheitskunden steigt stetig – sei es, dass die Option der bargeldlosen Zahlung genutzt wird oder direkt auf die Online-Produkte in den Apps zurückgegriffen wird. Bei den Online-Produkten wiederum erfreut sich der eezy.nrw-Tarif einer wachsenden Beliebtheit. Aber auch im Monatskartenbereich nimmt die Nutzung der App als Trägermedium der Fahrtberechtigung gegenüber der Chipkarte deutlich zu. So wurde nach den Erstsemestern der RWTH im Jahr 2024 zwischenzeitlich allen Studierenden der RWTH und der FH die Ausgabe des Tickets in der App naveo angeboten, sodass inzwischen etwa 90 % der Studierenden keine Chipkarte mehr als Fahrkarte besitzen. In konkreten Zahlen bedeutet das etwa 50.000 Plastikkarten und deren regelmäßiger Wechsel weniger. Die ASEAG geht davon aus, dass

ein sich weiter veränderndes Nutzungsverhalten und die Beseitigung noch bestehender Hemmnisse (z. B. kein Zugang zur App für Minderjährige) die Nutzungsquote der App noch weiter erhöhen. In einer nächsten Phase sollen weitere Vertragskunden (z. B. Firmen) gezielt in Richtung App-Nutzung entwickelt werden. Da die Einführung des Deutschlandtickets im Jahr 2023 am einfachsten über konstant funktionierende Vertriebsprozesse abgewickelt werden konnte, wurden viele Unternehmen zunächst mit Chipkarten als Trägermedium der Fahrkarte versorgt. Diese Kundenkreise müssen nun gezielt an die App-Nutzung herangeführt werden, damit ihre Chipkarten nach Ablauf nicht durch neue nicht nachhaltige Plastikkarten ersetzt werden müssen. Dies passt auch zur weiteren Strategie der ASEAG, verstärkt über Unternehmen den Zugang zum Endnutzer zu finden. Die Better Mobility hat dabei den Auftrag des AVV erhalten, durch den die zentrale Vertriebsplattform der Verkehrsunternehmen im AVV (und inzwischen auch einiger SPNV-Aufgabenträger außerhalb des AVV) um die Aspekte Multimodalität und betriebliches Mobilitätsmanagement erweitert werden soll. Dies ist ein wesentlicher Schritt auf dem Weg zur weiteren Standardisierung der Systeme innerhalb der Vertriebslandschaft im AVV. Insgesamt bewegt sich die ASEAG mit ihrer Digitalisierungsstrategie analog zur Branche. Dabei gibt es Verkehrsunternehmen, die Trends zur Digitalisierung konsequenter vorantreiben (z. B. kein Fahrscheinverkauf beim Fahrer mit Bargeld), und wiederum andere, die bisher eher zurückhaltend agieren. Dies scheint außer vom politischen Umfeld auch von der Unternehmensgröße abzuhängen – je größer, desto agiler und konsequenter.

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. Dies gilt bisher noch trotz zunehmender Haushaltsprobleme auf allen Ebenen der ÖPNV-Finanzierung. 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 der eines umfassenden Mobilitätsdienstleisters 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 im Geschäftsjahr 2025 die gewünschte Betriebsstabilität seitens der ASEAG erst zum Ende des Geschäftsjahres erbracht werden konnte, wurden zu Jahresbeginn noch 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, das zusammen mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 zu einem Fahrgastrekord geführt hatte, konnte wie erwartet nicht fortgesetzt werden. Insgesamt kam es zu einer leichten Konsolidierung der Fahrgastzahlen im Jahr 2025. Ohne signifikante Investitionen in die Infrastruktur durch die Aufgabenträger geht die ASEAG für die kommenden Jahre von einem stabilen Plateau, gegebenenfalls von einem leichten Wachstum der Fahrgastzahlen aus, wozu auch die Stabilisierung des Betriebs gegenüber dem Geschäftsjahr 2025 positiv beiträgt. In die Wirtschaftsplanung sind diese Aspekte prinzipiell eingeflossen. Welche Effekte sich einstellen werden, ist derzeit auch aufgrund der anhaltenden großen Veränderungen und Unsicherheiten, die durch das Deutschlandticket ausgelöst wurden, nicht abzuschätzen. Aktuell geht die ASEAG davon aus, dass zumindest im Jahr 2026 durch die Förderung des Deutschlandtickets und die Preiserhöhung am Jahresanfang in Kombination mit der Einnahmenaufteilung dieses Tickets nach Postleitzahl die Solleinnahmen erreicht werden.

IV. Chancen- und Risikobericht

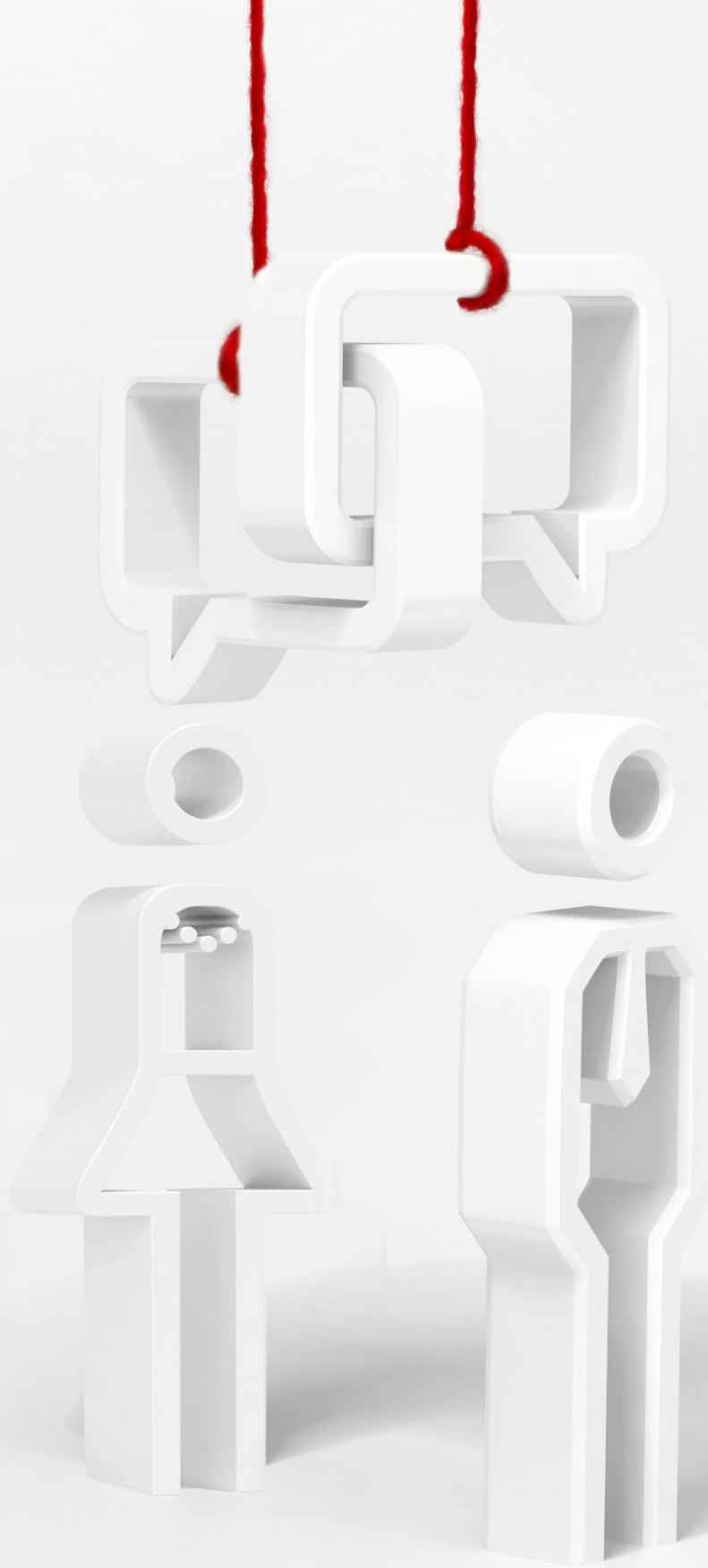
Die ASEAG bewegt sich mit ihren Geschäftsfeldern weiterhin in einem dynamischen Marktumfeld. Hiermit sind stets Chancen und Risiken verbunden, die frühzeitig identifiziert, analysiert, bewertet und dokumentiert werden müssen. Durch das Risikomanagement der ASEAG wird dies gewährleistet, sodass Maßnahmen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

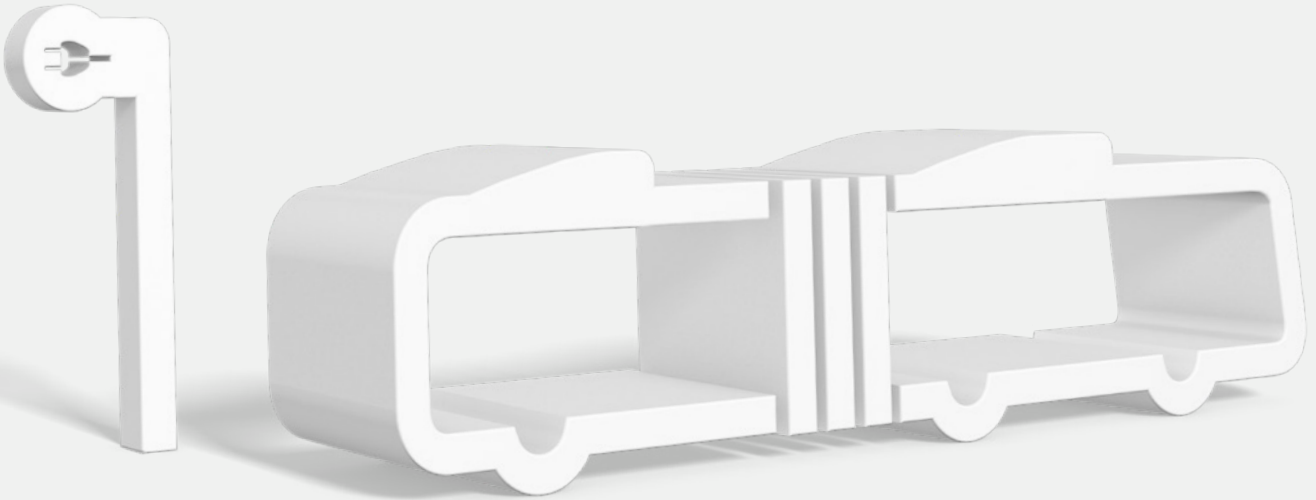
Insgesamt ist das Chancen- und Risikomanagement konsequent in die bestehenden Steuerungs- und Controllingprozesse integriert. Im Rahmen der Unternehmenssteuerung werden allgemeine Markt- und Erlösrisiken im Zuge der Überwachung der Entwicklung von Erlösen, Mengen und Kosten in der Planung, der Vorhersage 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 unter anderem Regelungen zum Wettbewerbsrecht, zur Antikorruption, zur Vermeidung von Interessenkonflikten, zum Datenschutz und zur Umsetzung der Verfassung vor. Wie in den Vorjahren wurden auch im Geschäftsjahr 2025 in allen Unternehmensbereichen regelmäßig systematische und vollständige Risikoerhebungen vorgenommen. Im Rahmen der halbjährlichen Aktualisierung bzw. Überprüfung wurden

alle wesentlichen Risiken identifiziert, analysiert, bewertet und dokumentiert, und zwar nach ihrer potenziellen Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit.

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 einer Pandemie 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 Falle der Coronapandemie 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. Die noch im Jahr 2025 lange bestehende Unsicherheit im Hinblick auf eine langfristige Finanzierung des Deutschlandtickets konnte mit der gegen Ende des Jahres 2025 realisierten Anpassung des Regionalisierungsgesetzes zwar vorerst beseitigt werden, aber die getroffenen gesetzlichen Regelungen stellen weiterhin ein Risiko für die ASEAG dar, da durch die Deckelung der Ausgleichsbeträge von Bund und Land zum einen die Wahrscheinlichkeit einer Quotierung des Schadens steigt – insgesamt kein vollständiger Schadensausgleich – und zum anderen die Regelung bis zum Jahr 2030 zeitlich befristet ist. Vorerst geht die ASEAG jedoch davon aus, dass sich kurz- bis mittelfristig kein Schaden einstellt, da für das Jahr 2026 zum einen insgesamt keine Quotierung erwartet wird und zum anderen sich die ersten Einnahmenaufteilungen des Deutschlandtickets nach Postleitzahl der Nutzer durchaus günstig für die ASEAG darstellen. Da die Einnahmenaufteilung über die Postleitzahl der Nutzer jedoch lediglich als Übergangslösung angesehen wird, ist dies weiter zu beobachten. Auch wenn mittelfristig somit negative wirtschaftliche Auswirkungen abgewendet scheinen, so bleibt die ASEAG im Hinblick auf eine wirklich langfristi-





ge Finanzierung skeptisch. Die Deckelung des Bundeszuschusses und der Versuch, steigende Zuschussbedarfe dauerhaft im Preis für den Nutzer einzupreisen, wird über kurz oder lang den politischen Wunsch nach regionalen Ticketlösungen wiederaufkommen lassen, da letztendlich ein Großteil der Mobilität mit dem ÖPNV in der näheren Umgebung der Nutzer stattfindet und ein Deutschlandticket dann überdimensioniert erscheint, wenn es seinen heutigen Kostenvorteil verlieren sollte. Sollte die Finanzierung des Deutschlandtickets durch Bund und Land insofern nicht nachhaltig gesichert werden können, wird der Weg zurück zu einer höheren Nutzerfinanzierung nach Einschätzung der ASEAG jedoch sehr schwierig. Statt politisch gewünschter Leistungsausweitungen könnten dann Leistungsminderungen wegen fehlender Finanzierbarkeit die Folge sein. Nachfrageseitig ist ein leichter Rückgang der Fahrgastzahlen des Jahres 2025 im Vergleich zum Niveau des bisherigen Rekordjahres 2024 zu verzeichnen (–5,8 %). Dass zu diesem weiterhin hohen Nachfrageniveau auch die durch das Deutschlandticket abgesenkten Fahrpreise beigetragen haben, erscheint plausibel. Allerdings ist zu beachten, dass die Fahrgastzahlen in etwa auf dem Niveau liegen, wie es sich ergeben hätte, wenn sich die Fahrgastentwicklung aus der Vor-Corona-Zeit fortgesetzt hätte. Der leichte Fahrgastrückgang gegenüber 2024 ist wahrscheinlich auf zwei Faktoren zurückzuführen. Zum einen war die Betriebsstabilität der ASEAG im Jahr 2025

häufig gestört, und zum anderen ist davon auszugehen, dass die erste Euphorie über die mit dem Deutschlandticket einhergehende kostengünstige Reisefreiheit tendenziell wieder abgenommen hat und eine Konzentration auf die notwendigen Fahrten erfolgt. Letztendlich können die unterschiedlichen Faktoren, die auf die Fahrgastzahl einwirken, nicht valide 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 auch zukünftig die anhaltende Personalknappheit und zunehmende Finanzierungsschwierigkeiten auswirken. Auch wenn es der ASEAG gelungen ist, die Betriebsstabilität zum Ende des Geschäftsjahres 2025 deutlich zu erhöhen, so bleibt das Risiko, dass aus Personalknappheit resultierende Fahrausfälle zur Unzufriedenheit der Kunden führen, die dann für längere Zeit dem System ÖPNV verloren gehen.

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 2025 wie 2024 weiter rückläufig war, so liegt es weiterhin deutlich über den für die Bilanzierung angesetzten langjährigen Durchschnittszinsen. Bei den Bewertungen der Pensi-

onsrückstellungen 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 Abs. 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 und nunmehr auch der gesetzliche Zeitraum von 15 Jahren abgelaufen ist. 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 Vorstands zugestimmt hat, dass zukünftig das Anlagevermögen verstärkt durch Drittmittel von Banken finanziert werden soll. Mit der Teilfinanzierung der 65 E-Busse, deren Auslieferung im zweiten Halbjahr 2025 begonnen hat und die sich noch bis zum ersten Quartal 2026 hinziehen wird, ist die ASEAG in die Umsetzung dieser geänderten Finanzierungsstrategie gegangen. 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 (AKREKA), Aachen, ermöglicht eine andere bilan-

zielle Darstellungsweise, ohne dass jedoch die zu zahlende Altersvorsorge in der Höhe dadurch beeinflusst wird. Zum Bilanzstichtag waren 315 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 Verbandes Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e.V. (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. Die Tarifsteigerung des NWO für das Jahr 2025 fließt 2026 über die Preisgleitklausel in die Verträge als Kostensteigerung ein. Der Abschluss für das Jahr 2025 war wieder deutlich moderater, und es gilt, die weiteren Tarifverhandlungen im öffentlichen Dienst abzuwarten, die neben der Vergütung zunehmend auch die Arbeitsbe-

dingungen im Fahrdienst im Fokus haben. Da die Forderungen der Gewerkschaften im öffentlichen Dienst erneut 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 ESBUS, 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 Geschäftsjahr 2023 zu einer Korrektur des Beteiligungswertes an der Aachener Parkhaus GmbH (APAG) gekommen ist und das Jahresergebnis 2025 sowie die Wirtschaftsplanung 2026 bis 2030 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 2026 und Folgejahre Steigerungen der Parktarife und Maßnahmen zur Steigerung des Eigenkapitals der APAG berücksichtigt. Weitere wesentliche Risiken ergeben sich aus Umweltbelangen, die es erforderlich machen, dass die ASEAG schneller als geplant kostenintensive, schadstoffreduzie-

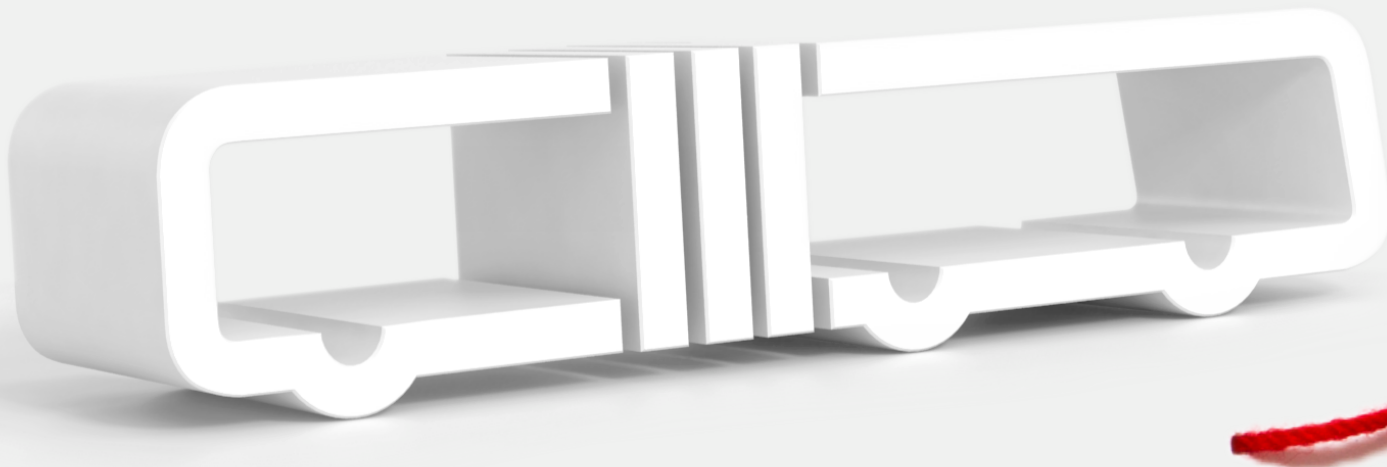
rende oder umweltpolitische Maßnahmen einzuleiten hat. Dabei stehen aktuell nicht mehr Themen wie Umweltzone oder Dieselfahrverbote im Vordergrund. Vielmehr sorgt die Clean-Vehicles-Richtlinie der EU und deren Umsetzung in nationales Recht dafür, dass weiterhin umweltpolitischer Druck auf der ASEAG lastet. Demnach müssen zukünftig erhebliche Anteile der Fahrzeugbeschaffung E-Busse oder Wasserstoffbusse (inkl. Brennstoffzelle) beinhalten. Hinzu kommt, dass von der ASEAG als kommunalem 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 2025 ergänzend mit der Drittfinanzierung der Busflotte durch Geschäftsbanken begonnen. Ziel der Drittfinanzierung ist es, freie Liquidität zur Bedienung der mittelfristigen Pensionsverpflichtungen zu erhalten. Auch wenn die neue Bundesregierung den Entfall der Förderprogramme für emissionsfreie Busse aus dem Jahr 2024 grundsätzlich rückgängig gemacht hat, so stellt die Finanzierung weiterer Busse langfristig ein erhebliches Risiko dar. Der erste Förderaufruf des Bundes im Jahr 2025 zielte aufgrund seiner Zuschlagskriterien primär auf Verkehrsunternehmen, die bisher geringere Anteile an Elektrobussen haben als die ASEAG, weshalb die ASEAG mit ihrem Antrag auf weitere Fahrzeuge in der Förderung – wie erwartet – nicht zum Zuge gekommen ist. Technologisch und wirtschaftlich kommt hinzu, dass bei Elektrobussen die technische Nutzungsdauer der Batterie anders als beim klassischen Dieselbus erheblich von der des Fahrzeugchassis abweicht. Vor diesem Hintergrund hat die ASEAG in der aktuellen Mittelfristplanung den Erwerb von Ersatzbatterien für die ersten seitens der ASEAG beschafften E-Busse in der Wirtschaftsplanung berücksichtigt. Inwieweit durch Assets besicherte Drittmittel im Kontext E-Busse

zum Einsatz kommen 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. Ein erster Schritt Richtung sauberere Fahrzeuge im Sinne des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes könnte dabei der Einsatz von synthetischen Kraftstoffen sein. Hier hat die ASEAG zum Ende des Geschäftsjahres 2025 ihre Fahrzeugflotte auf die Betankung mit HVO100 umgestellt und beabsichtigt, dies auch ihren Subunternehmern in den kommenden Jahren nahezulegen. Insgesamt wird der Weg zur CO²-Reduktion 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, sodass damit stets die Notwendigkeit verbunden ist, wegfallende oder stagnierende Zuschüsse durch andere geeignete finanzielle Maßnahmen zu kompensieren. Die Zuschusssituation für die Beförderung von Schwerbehinderten scheint derzeit auf niedrigem Niveau stabil. Die Zuschusssituation beim Mobil-Ticket hat sich gegenüber den Vorjahren aufgrund der Stabilisierung der Verkaufszahlen ebenfalls stabilisiert. Die Zuschüsse je Ticket sind aufgrund der politischen Komponente dieses Tickets (vor allem Empfänger von staatlichen Leistungen) preislich nur schwer zu entwickeln. Sie 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 – zum Beispiel einer 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 wurden.

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. Tarifpolitische Maßnahmen, die auf die Bedürfnisse in der Region abzielen, sind dadurch kaum noch realisierbar. Die weitere Entwicklung der ÖPNV-Finanzierung gilt es kritisch zu beobachten. Schon heute ist festzuhalten, dass die Abhängigkeit der ASEAG als eines 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. In diesem Zusammenhang ist auch die Entwicklung hin zu einem gemeinsamen tarifpolitischen Raum mit dem VRS zu betrachten. Da das Deutschlandticket das Umsatzvolumen dominiert, kommt dem Ende 2025 beschlossenen gemeinsamen Tarif von AVV und VRS nur eine untergeordnete Rolle zu. Hinzu kommt, dass durch entsprechende Regelungen die Einnahmen vor einer endgültigen Einnahmenaufteilung auf die Verkehrsunternehmen in einem ersten Schritt den beiden Alträumen AVV und VRS zugeschrieben werden, sodass letztendlich durch die Tarifreform/-fusion keine signifikanten Verwerfungen erwartet werden.

Weiterhin besteht ein wesentliches Risiko durch eine zunehmende Anzahl leistungsgeminderter Mitarbeiter bzw. hohen Krankenständen. 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.

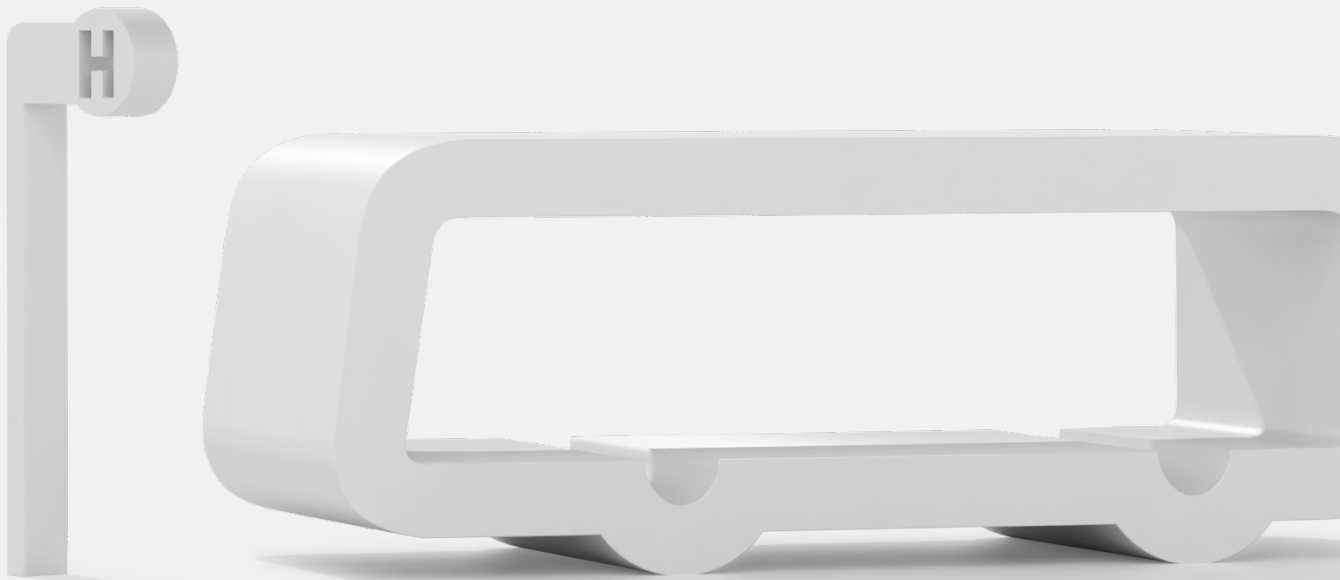
Aufgrund der Betrauung bis 2027 durch die Stadt Aachen bzw. durch die StädteRegion Aachen ist der Fortbestand der ASEAG in Verbindung mit der Satzung des AVV gesichert. Derzeitig nutzen die beiden Aufgabenträger den Ergebnisabführungsvertrag zwischen E.V.A. und ASEAG, um ihren Verpflichtungen nachzukommen. 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 Gespräche mit den Aufgabenträgern, um auch die finanziellen Herausforderungen rund um Technologiewandel, Infrastruktur und Verkehrswende gemeinsam zu meistern. Die Beschlussfassungen zu zukünftigen Nahverkehrsplänen erfolgten im abgeschlossenen Geschäftsjahr 2025 und die Vorabbekanntmachung zur Vergabe wird im Jahr 2026 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.

Der Krieg zwischen den USA, Israel und dem Iran wird voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Wirtschaft haben, wie aktuell an der inflationären Entwicklung der Diesel- und HVO-100-Preise zu beobachten ist. Die Auswirkungen auf die Gesellschaft sind gemäß der Einschätzung der Geschäftsführung derzeit nur schwer zu beurteilen.

Insgesamt wird gemäß verabschiedetem Wirtschaftsplan mit einem negativen Planergebnis für 2026 vor Verlustübernahme in Höhe von 46,4 Mio. EUR gerechnet. Vor dem Hintergrund angespannter Haushaltslagen ist dies sehr kritisch zu sehen. Jedoch führt die hohe Inflation der Jahre 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 8. April 2026
Der Vorstand
Michael Carmincke



Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitenden

Zum 31. Dezember 2025 beschäftigte die ASEAG 588 Mitarbeitende. Die Anzahl der Mitarbeitenden reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um fünf Mitarbeitende. Den 55 Austritten standen 50 Eintritte gegenüber. Auch im Jahr 2025 wurden regelmäßig Fahrerschulungen durchgeführt. In allen anderen Bereichen fördert

die ASEAG ihre Mitarbeitenden und bietet eine Vielzahl von Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen an. Im Jahr 2025 wurde eine digitale Lernplattform eingeführt, um damit das vorhandene Portfolio an Weiterbildungen im gesamten Unternehmen digital zu erweitern. Somit wird den Mitarbeitenden die Vermittlung von vielfältigen Lerneinheiten auch digital mittels eines multimedialen Lernprogramms angeboten. Auch im Jahr 2025 wurde das Projekt „ASEAG & Du – Fit für 2027“ fortgeführt. Es fanden wieder Führungskräfte-Workshops, bereichsübergreifende Workshops sowie Gesundheitsmaßnahmen und -angebote statt. Weitere Themen wie zum Beispiel Digitalisierungsthemen wurden weiterhin umgesetzt.

Mitarbeitende gesamt

	2025	2024	2023	2022	2021
Vollzeitkräfte	496	500	494	486	486
Teilzeitkräfte	79	80	73	74	68
Auszubildende	13	13	12	13	19
Mitarbeitende gesamt	588	593	579	573	573
ESBUS	133	138	151	148	159

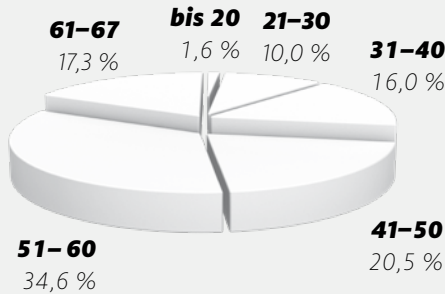


Stand 31.12.2025

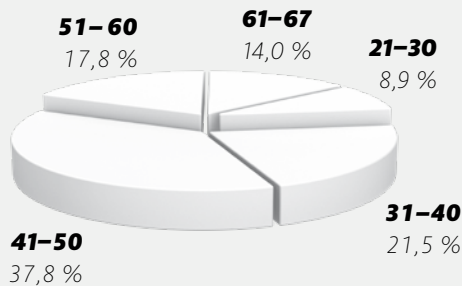
Altersstruktur 2025

in Lebensjahren

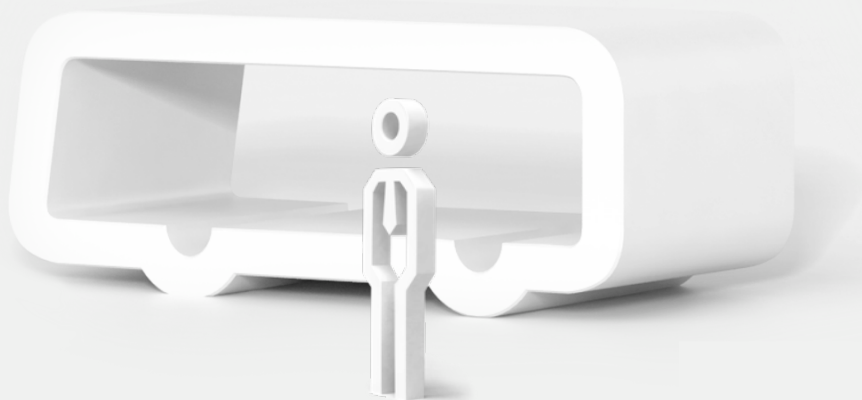
ASEAG



ESBUS



Stand 31.12.2025



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.

Im Jahr 2025 konnte die ASEAG zwei Ausbildungsplätze für angehende Kraftfahrzeugmechatroniker, Fach-

richtung Nutzfahrzeugtechnik, einen Ausbildungsplatz für einen Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker und drei Ausbildungsplätze für angehende Fachkräfte 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.

Auszubildende

Gesamt

13

- 6** Kfz-Mechatroniker
Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik
- 5** Fachkräfte im Fahrbetrieb
- 2** Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker
Fachrichtung Karosserieinstandhaltungstechnik

Stand 31.12.2025

Mitarbeitende nach Bereichen 2025 (nur ASEAG)

Gesamt

588

- 2** Betrieb und Ausbildung
- 58** Busse und Werkstätten
- 417** Fahrdienstmanagement
- 19** Mobilität und Qualität
- 53** Finanzen und Vertrieb
- 39** Sonstige

Stand 31.12.2025



Tochtergesellschaften



Aachener Parkhaus GmbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG mit 100 %

Geschäftszweck: Bewirtschaftung von Parkflächen

Umsatzerlöse 16.236.125 EUR / 50 Mitarbeitende

Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH

Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG mit 100 %

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



Better Mobility GmbH

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

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

Umsatzerlöse 2.009.333 EUR / 24 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 9.074.683 EUR / 135 Mitarbeitende



ASEAG Reisen GmbH

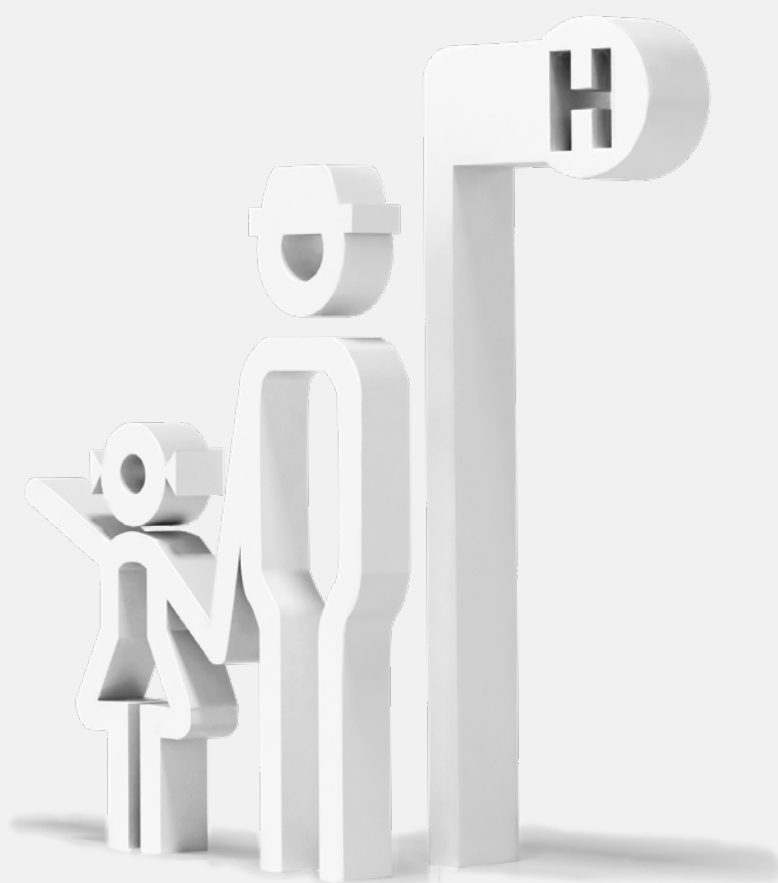
Anteilseigner: Aachener Straßenbahn und
Energieversorgungs-AG mit 100 %

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

Umsatzerlöse 4.998 EUR / keine eigenen
Mitarbeitenden am Bilanzstichtag

Jahresabschluss





Bilanz

zum 31. Dezember 2025

Aktiva

	Anhang	31.12.2025	31.12.2024
		€	T€
A. Anlagevermögen	(1)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte		745.348,00	139
2. Geleistete Anzahlungen		1.001.213,72	518
		1.746.561,72	657
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		4.767.630,81	2.707
2. Fahrzeuge für Personenverkehr		19.754.466,00	20.637
3. Technische Anlagen und Maschinen		1.087.637,00	982
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		5.123.658,00	5.086
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		18.959.327,97	9.228
		49.692.719,78	38.640
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		35.580.423,81	35.580
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen		4.000.000,00	4.080
3. Beteiligungen		499.916,68	420
4. Sonstige Ausleihungen		160.662,16	180
		40.241.002,65	40.260
		91.680.284,15	79.557
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		929.209,55	940
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(2)		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		14.785.876,76	7.499
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen		7.513.773,47	10.083
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		302.860,84	303
4. Forderungen gegenüber Gesellschaftern		41.033.094,69	35.708
5. Sonstige Vermögensgegenstände		2.053.912,64	1.660
		65.689.518,40	55.253
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		64.213.781,45	58.063
		130.832.509,40	114.256
C. Rechnungsabgrenzungsposten		1.207,50	10
		222.514.001,05	193.823

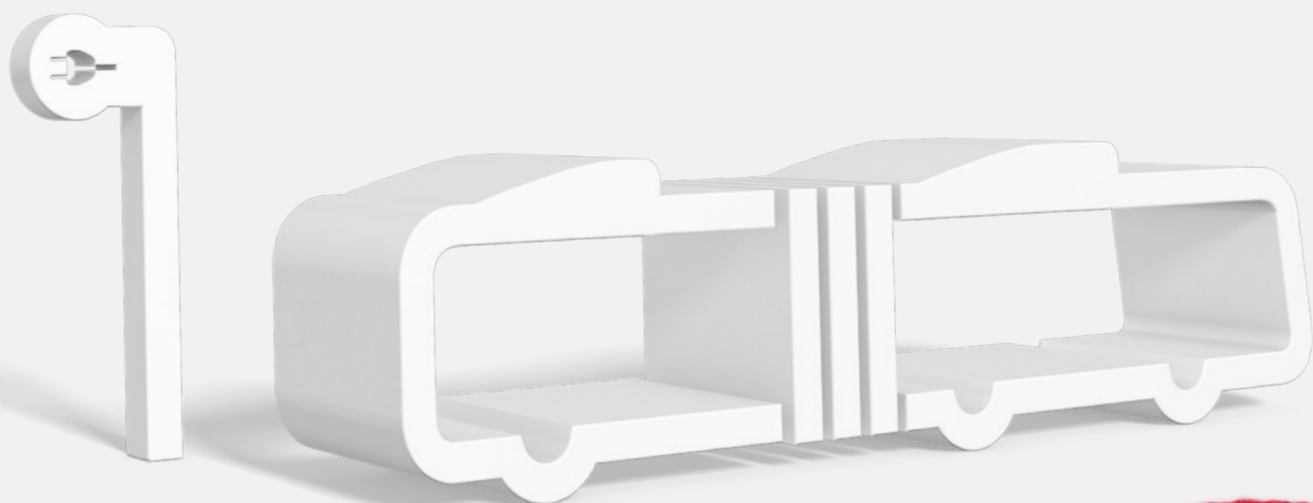
Passiva

	Anhang	31.12.2025	31.12.2024
		€	T€
A. Eigenkapital	(3)		
I. Gezeichnetes Kapital		6.021.120,00	6.021
II. Kapitalrücklage		3.311.281,49	3.311
		9.332.401,49	9.332
 B. Zuschüsse	(4)	17.350.952,39	20.294
 C. Rückstellungen	(5)		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		125.743.091,00	130.809
2. Sonstige Rückstellungen		4.911.941,13	4.980
		130.655.032,13	135.789
 D. Verbindlichkeiten	(6)		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		3.298.983,00	0
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		28.431.731,22	9.553
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		4.585.790,44	3.525
4. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis		47.196,85	75
5. Sonstige Verbindlichkeiten		22.210.814,47	12.129
		58.574.515,98	25.282
 E. Rechnungsabgrenzungsposten		6.601.099,06	3.126
		222.514.001,05	193.823

Gewinn-und-Verlust-Rechnung

für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025

	Anhang	2025	2024
		€	T€
1. Umsatzerlöse	(7)	80.052.609,92	70.625
2. Sonstige betriebliche Erträge	(8)	15.705.765,43	21.456
3. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		8.450.887,60	9.467
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		70.412.028,49	64.307
		78.862.916,09	73.774
4. Personalaufwand	(9)		
a) Löhne und Gehälter		28.725.685,20	28.662
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		8.364.287,44	7.414
		37.089.972,64	36.076
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(10)	5.483.306,09	4.814
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	(11)	16.878.120,24	13.729
Betriebsergebnis		-42.555.939,71	-36.312
7. Erträge aus Beteiligungen		7.051,31	7
8. Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	(12)	9.564,03	95
9. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	(13)	201.454,30	164
10. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	(14)	1.545.181,44	1.434
11. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des UV	(15)	0,00	0,00
12. Aufwendungen aus Verlustübernahme	(16)	3.431,92	17
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(17)	176.793,05	1.009
Ergebnis nach Steuern		-40.972.913,60	-35.638
14. Sonstige Steuern	(18)	60.181,09	70
15. Aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrags übernommener Verlust		41.033.094,69	35.708
Jahresüberschuss / Bilanzgewinn		0,00	0



Anhang für das Geschäftsjahr 2025

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 (E.V.A.), Aachen. 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 (AKREKA), Aachen, zu Anschaffungskosten bewertet. Die unter den sonstigen Ausleihungen ausgewiesenen Wohnungsbaudarlehen werden hingegen auf den Barwert abgezinst. Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind zu durchschnittlichen Einstandspreisen oder – unter Beachtung des Niederstwertprinzips – zu niedrigeren Tageswerten am Bilanzstichtag bewertet. Soweit erforderlich, erfolgen Wertminderungen für Überbestände.

Forderungen sind mit ihrem Nennwert bilanziert, wobei 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 Erleichterungsvor-

schrift des § 253 Absatz 2 Satz 2 HGB ein durchschnittlicher Marktzins aus den vergangenen zehn Jahren von 2,06 %, 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 (2,22 %) beträgt 2.722 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 5.528 TEUR.

Für die Jubiläumsrückstellungen wurde die versicherungsmathematische Berechnung unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens vorgenommen. Dabei wurden ein Zinssatz von 2,22 % 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.

2025

Entwicklung des Anlagevermögens

Anschaffungs-/Herstellungskosten

	01.01.2025	Zugang Umbuchung = U	Abgang	Investitions- förderung	31.12.2025
	€	€	€	€	€
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte	3.033.176,87	488.700,00	0,00	0,00	3.837.208,51
		315.331,64 U			
2. Geleistete Anzahlungen	518.131,97	650.706,75	0,00		1.001.213,72
		-167.625,00 U			
	3.551.308,84	1.287.113,39	0,00	0,00	4.838.422,23
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	11.671.130,66	385.295,33	0,00	262.500,00	14.144.353,31
		2.350.427,32 U			
2. Fahrzeuge für Personenverkehr	54.777.789,62	18.146.252,90	300.728,72	16.231.035,61	56.979.610,83
		587.332,64 U			
3. Technische Anlagen und Maschinen	3.425.485,68	6.716,76	0,00	0,00	3.764.813,19
		332.610,75 U			
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	18.882.859,54	968.308,62	0,00	902.487,92	20.173.741,90
		1.225.061,66 U			
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	9.227.969,90	14.374.497,08	0,00		18.959.327,97
		-4.643.139,01 U			
	97.985.235,40	33.733.364,05	300.728,72	17.396.023,53	114.021.847,20
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	46.580.423,81	0,00			46.580.423,81
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	4.080.000,00	0,00	80.000,00		4.000.000,00
3. Beteiligungen	419.916,68	80.000,00	0,00		499.916,68
4. Sonstige Ausleihungen	179.546,60	9.114,62	27.999,06		160.662,16
	51.259.887,09	89.114,62	107.999,06	0,00	51.241.002,65
	152.796.431,33	35.109.592,06	408.727,78	17.396.023,53	170.101.272,08

Abschreibungen

01.01.2025	Zugang	Abgang	31.12.2025
€	€	€	€
2.893.785,87	198.074,64	0,00	3.091.860,51
0,00	0,00	0,00	0,00
2.893.785,87	198.074,64	0,00	3.091.860,51
8.963.935,85	412.786,65	0,00	9.376.722,50
34.140.825,62	3.385.047,93	300.728,72	37.225.144,83
2.443.265,68	233.910,51	0,00	2.677.176,19
13.796.597,54	1.253.486,36	0,00	15.050.083,90
0,00	0,00	0,00	0,00
59.344.624,69	5.285.231,45	300.728,72	64.329.127,42
11.000.000,00	0,00		11.000.000,00
0,00	0,00	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00
11.000.000,00	0,00	0,00	11.000.000,00
73.238.410,56	5.483.306,09	300.728,72	78.420.987,93

Buchwerte

31.12.2024	31.12.2025
€	€
139.391,00	745.348,00
518.131,97	1.001.213,72
657.522,97	1.746.561,72
2.707.194,81	4.767.630,81
20.636.964,00	19.754.466,00
982.220,00	1.087.637,00
5.086.262,00	5.123.658,00
9.227.969,90	18.959.327,97
38.640.610,71	49.692.719,78
35.580.423,81	35.580.423,81
4.080.000,00	4.000.000,00
419.916,68	499.916,68
179.546,60	160.662,16
40.259.887,09	40.241.002,65
79.558.020,77	91.680.284,15

Erläuterungen zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel dargestellt.

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen betreffen Darlehen an die APAG mit 4.000 TEUR (Vorjahr: 4.080 TEUR).

Anteile an verbundenen Unternehmen:

	Eigenkapital 31.12.2025 T€	Anteil am Kapital	Jahresergebnis 2025 T€
Aachener Parkhaus GmbH, Aachen	12.200	100 %	1.611 ³⁾
ASEAG Reisen GmbH, Aachen	223	100 %	0 ³⁾
ESBUS Eschweiler Bus- und Servicegesellschaft mbH, Eschweiler	26	100 %	0 ³⁾
Unterstützungseinrichtung Akreka GmbH, Aachen	2.941	100 %	0 ³⁾

1) nach Verlustausgleich

2) nach Gewinnabführung

3) Thesaurierung des Gewinns

4) Eigenkapital inklusive Deckungsrücklage

Anteile an Beteiligungsunternehmen:

	Eigenkapital 31.12.2025 T€	Anteil am Kapital	Jahresergebnis 2025 T€
gewoge Aachen AG, Aachen	61.683	0,22 %	4.843 ¹⁾
GWG Wohnungsbaugesellschaft für die StädteRegion mbH, Aachen	23.382	0,61 %	100 ¹⁾
beka GmbH, Köln	1.356	0,91 %	104 ¹⁾
Better Mobility GmbH, Aachen	368	49,50 %	-74

1) Angaben per 31.12.2025

(2) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten Forderungen gegenüber der Stadt Aachen in Höhe von 1.641 TEUR (Vorjahr: 1.348 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 47.822 TEUR (Vorjahr: 44.883 TEUR) und resultieren hauptsächlich mit 41.033 TEUR (Vorjahr: 35.708 TEUR) aus dem Verlustausgleichsanspruch, mit 4.733 TEUR (Vorjahr: 3.154 TEUR) und mit 1.629 TEUR (Vorjahr: 5.593 TEUR) aus dem Cash-Pooling. Bei den Forderungen gegen Unternehmen, mit de-

nen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich um einen Rahmenkreditvertrag (Volumen 300 TEUR), der von der Better Mobility GmbH auch mit 300 TEUR (300 TEUR in 2024) in Anspruch genommen wurde. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind im Wesentlichen Forderungen aus einer Sondervereinbarung mit dem Kunden Daimler Buses (vormals Evobus) in Höhe von 490 TEUR (Vorjahr: 490 TEUR) sowie Forderungen aus Fahrgeldeinnahmen von Dritten in Höhe von 972 TEUR (Vorjahr: 827 TEUR) enthalten. Darüber hinaus bestehen Steuerforderungen in Höhe von 415 TEUR (Vorjahr: 366 TEUR), die sich hauptsächlich aus dem Zinsabschlagsteuererstattungsanspruch von 231 TEUR ergeben. Bis auf eine Sicherheitsleistung für das Mietobjekt Kundencenter in Höhe von 30 TEUR bestehen wie im Vorjahr keine weiteren Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände mit Restlaufzeiten von mehr als einem Jahr.

(3) Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens werden ab dem Vorjahr 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 Termingeldanlagen bei der Deutschen Bank in Höhe von 46.664 TEUR und Festgeldanlagen bei der Aareal Bank in Höhe von 10.025 TEUR enthalten. Die Festgeldanlage zu einem Zinssatz von 1,97% (Laufzeit vier Wochen bis 08.01.2026).

(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 gezeichnete 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 17.351 TEUR (Vorjahr: 20.294 TEUR) sind im Wesentlichen Zuschüsse für die Anschaffung von E-Bussen und zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Höhe von 15.888 TEUR (Vorjahr: 17.391 TEUR) sowie Zuschüsse für das elektronische Fahrgeldmanagement und die Digitalisierung des Bordnetzes in Höhe von 1.030 TEUR (Vorjahr: 2.081 TEUR) enthalten. Darüber hinaus enthält die Position einen Zuschuss für das Projekt „MaaS NRW“ in Höhe von 427 TEUR.

(7) Rückstellungen

Die gutachterlich ermittelten Pensionsrückstellungen reduzierten sich im Berichtsjahr um 5.066 TEUR auf 125.743 TEUR (Vorjahr: 130.809 TEUR).

In den sonstigen Rückstellungen sind darüber hinaus im Wesentlichen Risiken aus Personalverpflichtungen (2.445 TEUR, Vorjahr: 2.689 TEUR) und unterlassenen Instandhaltungen (150 TEUR, Vorjahr: 70 TEUR) enthalten. Für offenstehende Rechnungen wurde eine Rückstellung von 75 TEUR (Vorjahr: 103 TEUR) angesetzt. Für die Jahresabschlusskosten wurde eine Rückstellung von 160 TEUR (Vorjahr: 148 TEUR) gebildet.

Die im Jahr 2023 in Höhe von 1.300 TEUR ausgewiesene Rückstellung bezüglich des Risikos, erhaltene Zuschüsse an Subunternehmer zurückzahlen zu müssen, konnte im Vorjahr zur Hälfte aufgelöst werden. Der verbleibende Betrag von 650 TEUR verbleibt weiterhin. Im Berichtsjahr wurde eine Rückstellung in Höhe von 429 TEUR wegen zu erwartender Kosten aus Spitzabrechnungen mit Subunternehmern gebildet.



(8) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren im Wesentlichen aus Lieferungen und Leistungen. Die Erhöhung der sonstigen Verbindlichkeiten resultiert mit 11,6 Mio. EUR im größten Umfang aus der Bewertung der AVV-Einnahmenaufteilung. Zudem wurde im Berichtsjahr ein langfristiges Bankdarlehen aufgenommen, welches unter den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ausgewiesen ist.

Restlaufzeiten	bis 1 Jahr T€	größer 1 Jahr T€	davon größer 5 Jahre T€	Summe 31.12.2025 T€	Summe 31.12.2024 T€
D. Verbindlichkeiten					
1. gegenüber Kreditinstituten	330	2.969	1.649	3.299	0
2. aus Lieferungen und Leistungen	28.432	0	0	28.432	9.553
3. gegenüber verbundenen Unternehmen	4.586	0	0	4.586	3.525
4. gegenüber verbundenen Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis	47	0	0	47	74
5. Sonstige Verbindlichkeiten	22.211	0	0	22.211	12.129
– davon aus Steuern	293	0	0	293	272
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	6	0	0	6	0
	55.606	2.969	1.649	58.575	25.281

Die Vorjahresverbindlichkeiten gliedern sich wie folgt:

Restlaufzeiten	bis 1 Jahr T€	größer 1 Jahr T€	davon größer 5 Jahre T€	Summe 31.12.2024 T€	Summe 31.12.2023 T€
D. Verbindlichkeiten					
1. aus Lieferungen und Leistungen	9.553	0	0	9.553	1.381
2. gegenüber verbundenen Unternehmen	3.525	0	0	3.525	1.791
3. gegenüber verbundenen Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis	71	0	0	74	43
4. Sonstige Verbindlichkeiten	12.129	0	0	12.129	4.531
– davon aus Steuern	272	0	0	272	265
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	147
	25.281	0	0	25.281	7.746

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Am Bilanzstichtag bestanden sonstige finanzielle Verpflichtungen im Wesentlichen aus Verträgen über Fahrzeuganmietungen. Die Verpflichtungen für Fahrzeuganmietungen bestehen in Höhe von 57.699 TEUR p. a., davon 2.049 TEUR gegenüber verbundenen Unternehmen. Die entsprechenden Verträge laufen in der Re-

gel 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 2025 betrug diese Zuwendung 450 TEUR (Vorjahr: 396 TEUR), sodass keine Unterdeckung besteht.

Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

(9) Umsatzerlöse

	2025 T€	2024 T€	+/- T€	
Verkehrseinnahmen	64.669	53.574	11.095	20,7 %
Zuschüsse	8.722	8.253	469	5,7 %
Aperiodische Erlöse	541	1.109	-568	-51,2 %
Sonstige Erlöse	6.121	7.688	-1.567	-20,4 %
	80.053	70.624	9.429	13,4 %

(10) Sonstige betriebliche Erträge

Hierin enthalten sind im Wesentlichen Ertragszuschüsse der Stadt Aachen in Höhe von 14,5 Mio. EUR (Vorjahr: 19,3 Mio. EUR). Des Weiteren werden unter anderem Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 46 TEUR (Vorjahr: 910 TEUR) sowie sonstige periodenfremde und aperiodische Erträge in Höhe von 41 TEUR (Vorjahr: 82 TEUR) ausgewiesen. Darüber hinaus sind erhaltene Schadensersatzleistungen von 581 TEUR (Vorjahr: 450 TEUR) sowie Erträge aus Anlagenabgängen 4 TEUR (Vorjahr: 217 TEUR) enthalten.

(11) Personalaufwand

Die Löhne und Gehälter erhöhten sich geringfügig auf 28.726 TEUR (Vorjahr: 28.662 TEUR). Der Anstieg ist im Wesentlichen begründet mit einer Tarifierhöhung zum 01.04.2025. Dies führt im Vergleich zum Vorjahr bei den Bezügen zu einem Mehraufwand von 64 TEUR. Darüber hinaus wurden Einmalzahlungen von 4.031 TEUR (Vorjahr: 4.269 TEUR) geleistet. Diese Reduktion ist unter anderem auf die gesunkenen Kosten für Mehrarbeit und Zuschläge (65 TEUR) zurückzuführen. Im Berichtsjahr sind Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 2.068 TEUR (Vorjahr: 1.449 TEUR) angefallen. Dieser Anstieg ist auf die gestiegenen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen in Höhe von 1.528 TEUR (Vorjahr: 997 TEUR) zurückzuführen.

Im Jahresmittel waren folgende Mitarbeitende beschäftigt:

	2025	2024	+/-
Mitarbeitende (Vollzeit)	481	489	-8
Mitarbeitende (Teilzeit)	79	80	-1
Mitarbeitende (gesamt)	560	569	-9
Auszubildende	13	13	0
Aushilfen	16	13	3

(12) Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich um 669 TEUR auf 5.483 TEUR. Darin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 467 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR).

(13) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Hierin sind mit 5.403 TEUR (Vorjahr: 4.158 TEUR) Verwaltungskosten der E.V.A. und mit 2.127 TEUR (Vorjahr: 1.775 TEUR) Kosten für Versicherungen enthalten. Des Weiteren weist die Position Rechts- und Beratungskosten eine Höhe von 599 TEUR (Vorjahr: 697 TEUR) aus. Die EDV-Kosten betragen insgesamt 3.186 TEUR (Vorjahr: 2.545 TEUR).

(14) Erträge aus Gewinnabführungsverträgen

Diese betreffen mit 10 TEUR die ESBUS (Vorjahr: 95 TEUR). Der Jahresüberschuss der APAG in Höhe von 1.611 TEUR (Vorjahr: 1.703 TEUR) wurde in der Gesellschaft thesauriert.

(15) Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens

Davon betreffen 192 TEUR (Vorjahr: 153 TEUR) Erträge von verbundenen Unternehmen. Es handelt sich ausschließlich um Erträge gegenüber der APAG (Vorjahr: 136 TEUR).

(16) Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Hierin sind Zinserträge von Dritten mit 833 TEUR (Vorjahr: 1.375 TEUR) enthalten. Durch das im Vorjahr hohe Zinsniveau und die erhöhte Anlage von Fest- und Termingeldern sind die Zinserträge im Vergleich zum Vorjahr wieder gesunken.

(17) Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

Im Berichtsjahr fielen wie im Vorjahr keine Abschreibungen an.

(18) Aufwendungen aus Verlustübernahme

Diese betreffen mit 3 TEUR (Vorjahr: 17 TEUR) die ASEAG Reisen GmbH, Aachen (ASEAG Reisen).

(19) Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Die Zinsaufwendungen enthalten im Wesentlichen die Position Zinsen aus dem Nichtabruf von Fördergeldern des AVV in Höhe von 139 TEUR (Vorjahr: 71 TEUR). Zusätzlich enthält die Position den Zinseffekt bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 14 TEUR (Vorjahr: 883 TEUR).

(20) Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern resultieren im Wesentlichen mit 25 TEUR (Vorjahr: 45 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 294,8 TEUR, die sich wie folgt zusammensetzt:

Name	Festvergütung in TEUR	variabler Bezug in TEUR	Sachbezug in TEUR	Summe in TEUR
Michael Carmincke	246,7	30,0	18,1	294,8

Bei den variablen Bezügen sind Ausgleichszahlungen zur Altersversorgung in Höhe von 27 TEUR enthalten.

Ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene erhielten im Berichtsjahr 393,8 TEUR; davon aus Pensionszahlungen 376,7 TEUR und aus sonstigen Nebenleistungen 17,1 TEUR. Für diesen Personenkreis bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 3.490,9 TEUR.



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

Mitglieder des Aufsichtsrats	Gesamtbezüge in TEUR
<i>Dr. Michael Ritzau, Vorsitzender</i>	5,3
<i>Jochen Emonds, 1. stellv. Vorsitzender</i>	4,0
<i>Leo Buse, 2. stellv. Vorsitzender</i>	4,0
<i>Gaby Breuer</i>	2,8
<i>Patrick Haas</i>	3,0
<i>Dr. Michael Ziemons (ab 21.11.)</i>	0,4
<i>Waltraud Rodenbusch</i>	2,5
<i>Elisabeth Paul</i>	3,3
<i>Stefan Roebrocks</i>	3,2
<i>Sibylle Keupen (bis 20.11.)</i>	2,6
<i>Heike Wolf</i>	3,2
<i>Sascha Vogel</i>	2,9
<i>Susanne Lo Cicero-Marenberg</i>	3,0
40,2	

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 31.12.2025. Der Nominalbetrag der laufenden Swap-Geschäfte wird mit 2.924.004 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 31.12.2025 waren zwei der in den Vorjahren abgeschlossenen Swap-Geschäfte fällig. Insgesamt erhielt die ASEAG im Berichtsjahr Zahlungen in Höhe von 75.483 EUR aus der Dieselpreisabsicherung. Darüber hinaus erfolgte eine nachträgliche Buchung in Höhe von 37 TEUR aus 2024, die im Vorjahr nicht durchgeführt werden konnte.

Der beizulegende negative Zeitwert der verbliebenen Swap-Geschäfte beträgt zum Bilanzstichtag 0 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 Abs. 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.

Nr.	Produkt	Bezeichnung	Referenz	Metrische Tonnen/Jahr	Nominalwert TEUR	Zeitwert TEUR	Laufzeit
1	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPAM183	960	1.300	0,00	31.12.2025
2	SWAP	Rohwarens wap Dieselöl	X CO VSWAPAO651	1.200	1.624	0,00	31.12.2025
Summe					2.924	0,00	

Nachtragsbericht

Dass das Deutschlandticket das vertriebliche Umfeld weiterhin prägt, gilt auch für das Geschäftsjahr 2025. Nachdem im Jahr 2024 die Studierenden auf das Ticket mit dem Trägermedium Chipkarte umgestellt wurden, wird seit dem Geschäftsjahr 2025 auch das Handy als Trägermedium angeboten. Infolgedessen haben etwa 90 % die Möglichkeit genutzt, das Ticket nunmehr in der gemeinsamen App aller Verkehrsunternehmen im AVV – naveo – mit sich zu führen. Parallel wurde auf politischer Ebene dafür gesorgt, dass das Deutschlandticket bis zum Jahr 2030 als gesichert anzunehmen ist, wodurch eine gewisse Planungssicherheit einkehrt. Auch wenn die ersten Abrechnungen des Deutschlandtickets nach Postleitzahlen – September und Oktober 2025 liegen vor – für die ASEAG ein grundsätzlich positives Bild zeigen, so wird der Verteilungskampf um die Einnahmen aus dem Deutschlandticket ab dem Jahr 2026 verstärkt erfolgen, da die Postleitzahl des Kunden sicherlich nur einen eher groben Verteilungsschlüssel für die Einnahmen darstellt, der keinen wirklichen Rückschluss auf die tatsächliche Nutzung einzelner Verkehrssysteme zulässt. Durch die gleichzeitige Pauschalierung der Mindererlösausgleiche zum Deutschlandticket ab dem Jahr 2026 werden Verschiebungen in einer noch zu definierenden finalen Einnahmenaufteilung dann unmittelbar zu Gunsten oder zu Lasten eines Verkehrsunternehmens erfolgen. Risiken hieraus tragen schlussendlich im vollen Umfang die lokalen Aufgabenträger. Dass durch das hochsubventionierte Deutschlandticket die Preiswahrnehmung für die ÖPNV-Leistung nachhaltig gestört wird, ist inzwischen als gesichert anzunehmen. Vor diesem Hintergrund sind die Reaktionen der Kunden auf die am Ende des Geschäftsjahres 2025 in den jeweiligen Verbandsversammlungen beschlossenen Schritte zur Tarifzusammenführung von AVV und VRS zum Sommer 2026 mit Spannung zu erwarten, da hier eine Preisbildung ohne Deutschlandticket für ein gestrafftes Restsortiment erfolgt. Im Zielzustand sollen alle Nicht-Deutschlandticket-Nutzer in NRW möglichst mit dem digitalen eezy.nrw-Tarif unterwegs sein, der eine leistungsgerechte Bepreisung der ÖPNV-Fahrten ohne Tarifkenntnisse des Kunden ermöglicht. Betrieblich gilt es, die zum Ende des Geschäftsjahres

2025 erreichte Stabilität in der Leistungserbringung auch im Jahr 2026 fortzusetzen. Vor dem Hintergrund weiterhin hoher Krankenstände in Verbindung mit einer schwierigen Arbeitsmarktsituation für Busfahrer bleibt dies eine elementare Herausforderung für die ASEAG. Vergütungsseitig sieht sich die ASEAG trotz deutlich zurückgegangener Inflation mit hohen Forderungen der Gewerkschaften konfrontiert. Dabei spiegeln sich längst nicht alle Forderungen direkt in einer prozentualen Erhöhung der Tabellenlöhne wider, sondern erfolgen in Form von Verhandlungen über Arbeitszeiten, Entlastungstage, Zuschläge und Ähnliches. 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. Es ist jedoch festzustellen, dass auch aufgrund haushalterischer Zwänge der Aufgabenträger anders als in der Vergangenheit planerische Vorsorge zur Kompensation von Risiken kaum noch in die Mittelfristplanung einfließen kann.

Die wirtschaftliche Entwicklung wird maßgeblich beeinflusst durch den aktuellen Krieg zwischen den USA, Israel und dem Iran, die anhaltende Ukraine-Krise, das weiterhin schwache Wirtschaftswachstum in Deutschland sowie allgemeine geopolitische Spannungen. Diese Faktoren führen zu einer erhöhten Unsicherheit auf den Energie- und Rohstoffmärkten. Insbesondere bestehen Risiken in Form signifikanter Preisvolatilitäten bei Rohöl und daraus abgeleitet bei Diesel und HVO100.

Neben volatilen Energiepreisen, die beim Strombezug teilweise durch entsprechende Sicherungsgeschäfte begrenzt werden, können sich daraus zusätzliche Belastungen ergeben, die nur sehr eingeschränkt abgesichert werden können. Darüber hinaus wirken sich die genannten geopolitischen und wirtschaftlichen Unsicherheiten auf zahlreiche Bereiche des wirtschaftlichen Handelns von Unternehmen und privaten Haushalten aus. Dies kann zu einer gedämpften Nachfrageentwicklung führen und sich mittelbar negativ auf die Zahlungsbereitschaft für Mobilitätsangebote auswirken.

Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

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

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

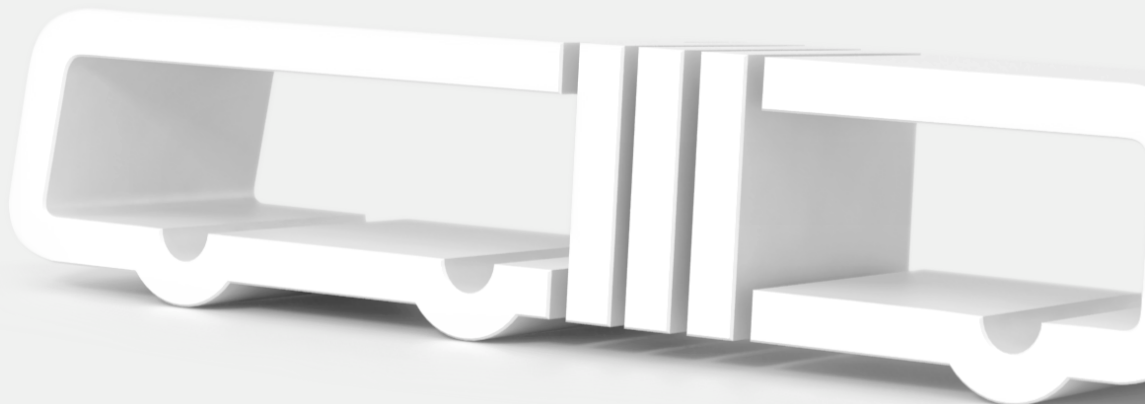
ab dem 22.11.2025:

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

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

Vorstand

Michael Carmincke, Vorstand der ASEAG



Jahresergebnis

Der Jahresverlust 2025 in Höhe von 41.033.094,69 EUR wurde aufgrund des Ergebnisabführungsvertrags von der E.V.A. übernommen. Das Geschäftsjahr schließt daher ausgeglichen ab.

Aachen, den 8. April 2026

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 2025 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 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 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 2025 bis zum 31. Dezember 2025 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 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 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 Prüfungschlussfolgerung 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 ermög-

lichen, 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 we-

sentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss 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 auf-

werfen 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 zukunftsorien-

tierten 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 8. April 2026

PKF Fasselt
Partnerschaft mbB
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft
Rechtsanwälte

Hünger	Pentschev
Wirtschaftsprüferin	Wirtschaftsprüfer



Bericht des Aufsichtsrats

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

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2025 ist unter Einbeziehung der Buchführung sowie des Lageberichts von der PKF Fasselt Partnerschaft mbB, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, geprüft worden. Der Bestätigungsvermerk wurde uneingeschränkt erteilt. Dem Ergebnis der Abschlussprüfung und dem Bericht des Vorstands stimmen wir zu.

Den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2025 haben wir gebilligt. Er ist damit festgestellt.

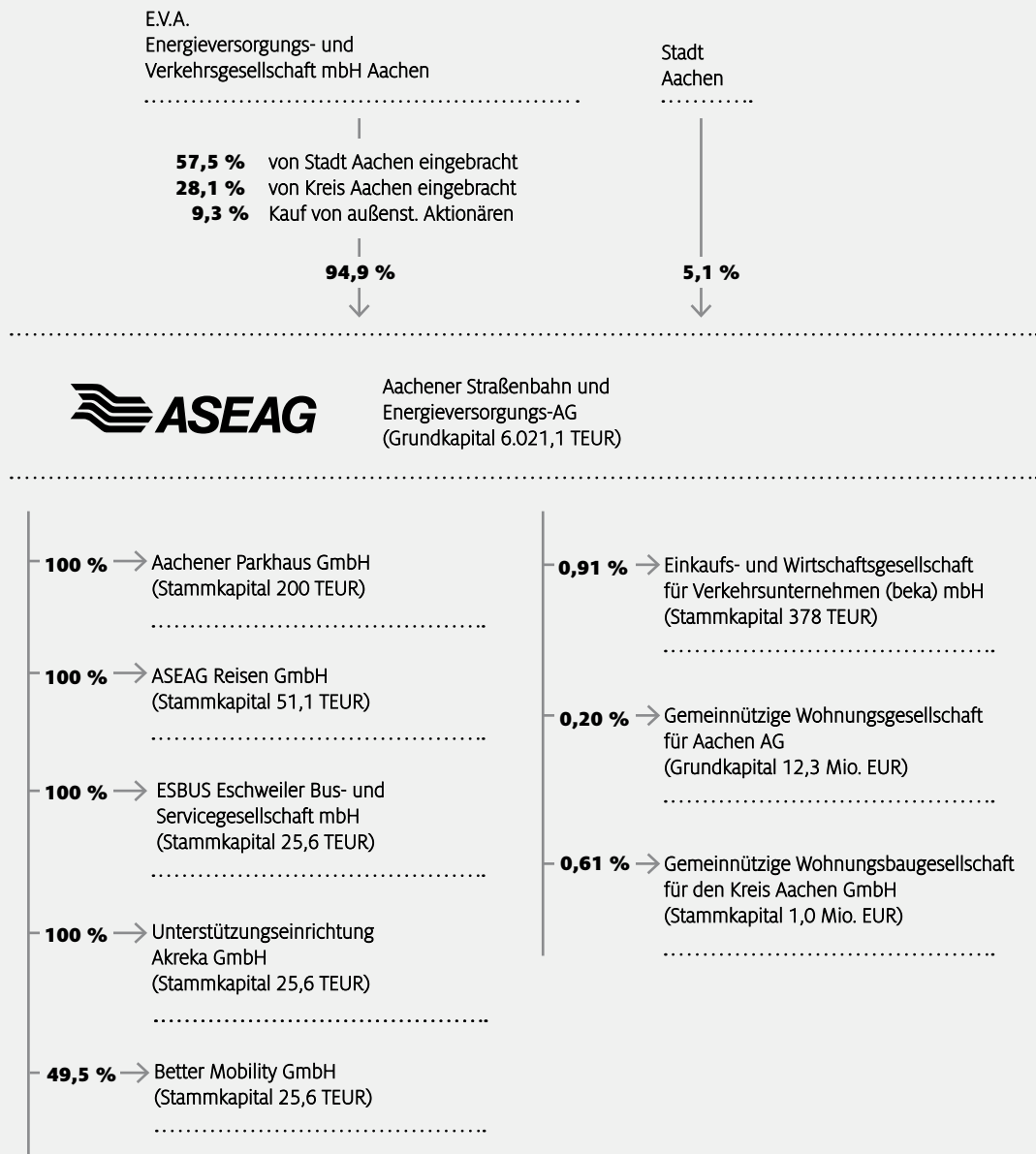
Aachen, den 23. April 2026

Der Aufsichtsrat

Dr. Michael Ritzau
Vorsitzender



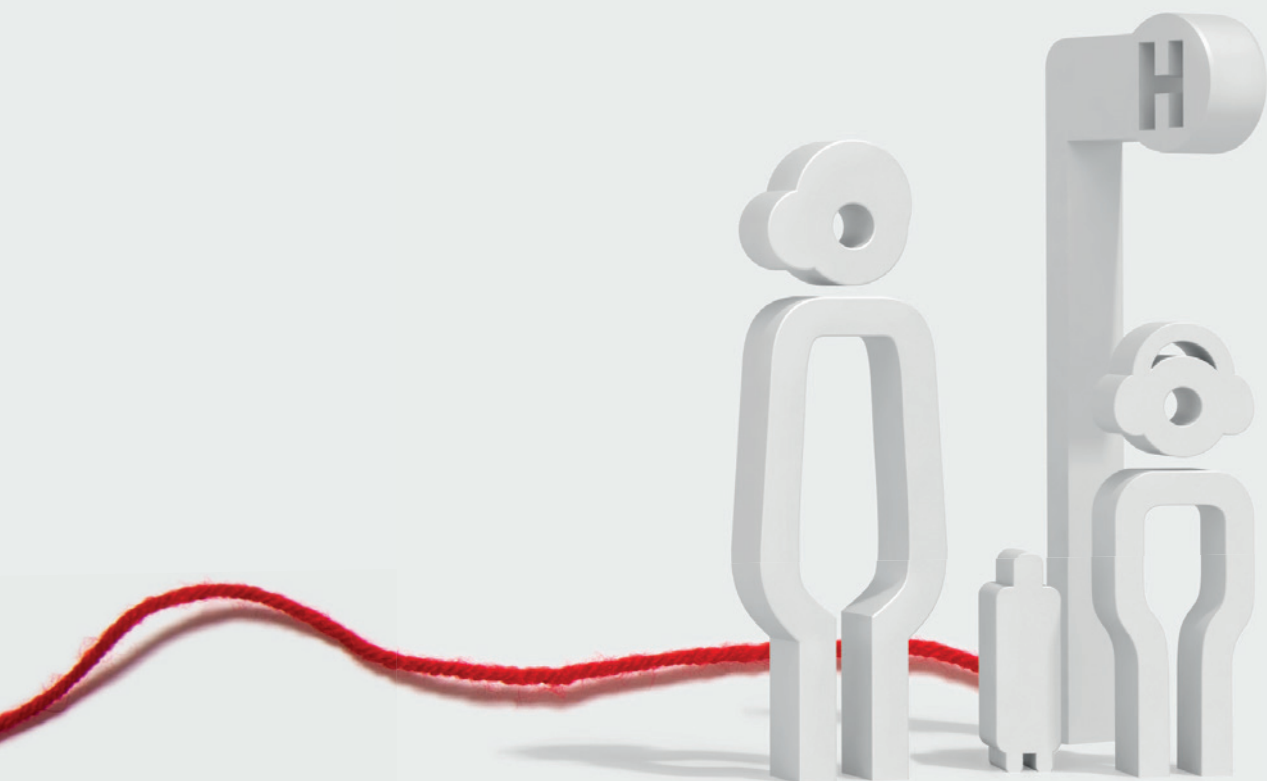
Unternehmensstruktur und Beteiligungen



Stand 31.12.2025

Finanzkalender 2026

23. April 2026	Aufsichtsratssitzung zur Feststellung des Jahresabschlusses
19. Juni 2026	Ordentliche Hauptversammlung



esang, do