

1 ATC – Aldenhoven Testing Center GmbH¹



Industriepark Emil Mayrisch
52457 Aldenhoven
Telefon: 02 41.80-25 63 9
Telefax: 02 41.80-22 14 7
E-Mail: info@atc-aldenhoven.de
Homepage: www.atc-aldenhoven.de

a) Gegenstand der Gesellschaft

Gegenstand der Gesellschaft ist der Betrieb eines Innovations- und Forschungszentrums sowie die nachhaltige Förderung der Wirtschaftsregion und die Verbesserung der Wirtschaftssituation, insbesondere durch die weitergehende Forschung auf dem Gebiet der Entwicklung innovativer Technologien für alle Branchen, die sich mit Mobilität beschäftigen sowie neuer Fahrzeug- und Verkehrstechnik zu ermöglichen und die wirtschaftliche Entwicklung der Region und die Schaffung von Arbeitsplätzen.

b) Erfüllung des öffentlichen Zwecks und Ziel der Beteiligung an dem Unternehmen

Die Gesellschaft betreibt ein automotive-Testzentrum im Rahmen der strukturellen Entwicklung im interregionalen Industriepark Aldenhoven-Siersdorf. Der öffentliche Zweck wird damit erfüllt.

c) Gesellschafterstruktur

Gesellschafter	Anteil [T€]	Anteil [%]
Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH	12,8	51
RWTH Aachen	12,2	49
Stammkapital	25,0	

d) Übersicht über den Stand der Verbindlichkeiten und die Entwicklung des Eigenkapitals

Bilanz	2021	2022	2023	Veränderung in €	Veränderung in %
Aktiva					
A. Anlagevermögen					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	148.743,00 €	105.425,00 €	61.735,00 €	-43.690,00 €	-41,44%
II. Sachanlagen	10.730.343,14 €	9.873.715,24 €	9.483.886,63 €	-389.828,61 €	-3,95%
B. Umlaufvermögen					
I. Forderungen u. sonstige Vermögensgegenstände	145.172,53 €	174.427,72 €	172.966,97 €	-1.460,75 €	-0,84%

¹ Umfirmierung der ATC in Aldenhoven Testing Center GmbH zum 01.02.2024

Bilanz	2021	2022	2023	Veränderung in €	Veränderung in %
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	772.635,05 €	1.924.877,53 €	1.504.517,28 €	-420.360,25 €	-21,84%
C. Rechnungs-abgrenzungsposten	466.848,79 €	411.666,34 €	352.156,03 €	-59.510,31 €	-14,46%
Summe Aktiva	12.263.742,51 €	12.490.111,83 €	11.575.261,91 €	-914.849,92 €	-7,32%
Passiva					
A. Eigenkapital					
I. Gezeichnetes Kapital	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	0,00 €	0,00%
II. Kapitalrücklage	8.800.000,00 €	8.800.000,00 €	8.800.000,00 €	0,00 €	0,00%
III. Verlust-/Gewinnvortrag	-1.225.309,88 €	-1.783.355,07 €	-958.809,77 €	824.545,30 €	-46,24%
IV. Jahresergebnis	-558.045,19 €	824.545,30 €	-361.547,67 €	-1.186.092,97 €	-143,85%
B. Sonderposten	3.969.854,66 €	3.514.785,66 €	3.059.716,66 €	-455.069,00 €	-12,95%
C. Rückstellungen	1.189.453,79 €	74.616,31 €	45.021,25 €	-29.595,06 €	-39,66%
D. Verbindlichkeiten	62.789,13 €	1.034.519,63 €	965.881,44 €	-68.638,19 €	-6,63%
Summe Passiva	12.263.742,51 €	12.490.111,83 €	11.575.261,91 €	-914.849,92 €	-7,32%

e) Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- u. Verlustrechnung	2021	2022	2023	Veränderung in €	Veränderung in %
1. Umsatzerlöse	878.701,26 €	1.198.630,12 €	1.123.874,35 €	-74.755,77 €	-6,24%
2. sonstige betriebliche Erträge	546.190,98 €	1.534.247,08 €	490.334,86 €	-1.043.912,22 €	-68,04%
3. Materialaufwand	17.250,71 €	65.127,52 €	81.518,98 €	16.391,46 €	25,17%
4. Personalaufwand	374.792,72 €	528.104,49 €	544.599,37 €	16.494,88 €	3,12%
5. Abschreibungen	936.534,80 €	938.691,21 €	934.311,95 €	-4.379,26 €	-0,47%
6. sonstige betriebliche Aufwendungen	637.635,53 €	374.775,29 €	371.007,95 €	-3.767,34 €	-1,01%
Betriebsergebnis	-541.321,52 €	826.178,69 €	-317.229,04 €	-1.143.407,73 €	-138,40%
7. sonstige Zinsen u. ähnliche Erträge	0,00 €	49,97 €	132,80 €	82,83 €	165,76%
8. Zinsen u. ähnliche Aufwendungen	16.557,66 €	1.375,00 €	44.064,89 €	42.689,89 €	3104,72%
Finanzergebnis	-16.557,66 €	-1.325,03 €	-43.932,09 €	-42.607,06 €	3215,55%
Ergebnis d. gewöhnl. Geschäftstätigkeit	-557.879,18 €	824.853,66 €	-361.161,13 €	-1.186.014,79 €	-143,78%
9. sonstige Steuern	166,01 €	308,36 €	386,54 €	78,18 €	25,35%
Jahresergebnis	-558.045,19 €	824.545,30 €	-361.547,67 €	-1.186.092,97 €	-143,85%

f) Lagebericht

I. Geschäftsmodell des Unternehmens

Die ATC – Aldenhoven Testing Center of RWTH Aachen University GmbH (im Folgenden: ATC GmbH) [HRB 6080] wurde Ende 2023 umfirmiert. Der neue Gesellschaftsname lautet Aldenhoven Testing Center GmbH. Die Aldenhoven Testing Center GmbH wurde am 10.12.2010 gegründet und wird von zwei Gesellschaftern gehalten: der Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH (BTG) mit einem Anteil von 51 % und der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen (RWTH Aachen University) mit 49 % Gesellschaftsanteil.

Zweck der ATC GmbH ist der Bau, der Betrieb und die Instandhaltung eines Testzentrums für mobile Anwendungen. Ziel ist die diskriminierungsfreie Zurverfügungstellung von Erprobungsinfrastrukturkapazitäten für den Automobilbereich, aber auch andere Domänen, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, die über keine eigenen Testzentren verfügen. Aufgrund der umfassenden Finanzierung aus der öffentlichen Hand durch das Land NRW und die Europäische Union (EU) steht die Erreichung der Förderziele vor der Gewinnerzielung im Vordergrund. Ein weiterer Aspekt ist die nachhaltige Förderung der Wirtschaft, die Verbesserung der Wirtschafts- und Sozialsituation, der Aufbau neuer Geschäftsfelder und die damit einhergehende Begünstigung des Strukturwandels in der Region.

II. Wirtschaftsbericht

II.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Das Jahr 2023 war (gesamt-)wirtschaftlich und insbesondere in der für unser Unternehmen relevantesten Automobilbranche durch größere Unsicherheiten geprägt. Dies wird beispielsweise durch Pressemeldungen zur Lage bei den großen deutschen Zulieferunternehmen Bosch, Continental und ZF deutlich. Die unmittelbaren Auswirkungen der Corona-Pandemie waren nicht mehr gegeben. Leider hält jedoch der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine an, woraus sich für Gesellschaft und Unternehmen weiterhin Unsicherheiten ergeben. Dies zeigte sich einerseits in der zwischen 8,7 und 2,9% stark schwankenden, tendenziell aber abnehmenden Inflationsrate [Quelle: Statista, Inflationsrate in Deutschland] und anderseits im ebenfalls zwischen 93,1 und 86,3 Punkten schwankenden Geschäftsklima, das monatlich vom ifo-Institut erhoben und veröffentlicht wird. Noch deutlich ausgeprägter waren die Schwankungen beim Geschäftsklima der Automobilindustrie, das sich im Jahresverlauf um 20,9 Punkte verschlechtert hat [Quelle: Statista, Entwicklung der ifo-Konjunkturindikatoren in der Automobilindustrie in Deutschland]. Als Grund für die Verunsicherung und maßgeblichen Veränderungsbedarfe, denen sich insbesondere die produktions- wie nutzungsseitig stark energieabhängige Mobilitätsbranche konfrontiert sieht, ist im Wesentlichen die notwendige Umstellung der Energieversorgung auf nachhaltige Energieträger zu nennen. Hier tun sich augenscheinlich Unternehmen wie deren Kundinnen und Kunden schwer, zügig zu Veränderungen bereit zu sein oder diese umzusetzen, was zur wiederkehrenden Diskussion über das „Verbrenner-Aus“ führt.

Trotz der allgemeinen Verunsicherung und daraus resultierender Zurückhaltung im Konsum fiel die Zahl der neu zugelassenen Kraftfahrzeuge (Pkw + Nutzfahrzeuge) im Jahr 2023 mit rund 3,5 Mio. Einheiten ca. 7 % größer aus als im Vorjahr. Sie liegt damit aber immer noch rund 18 % unter dem Vor-Corona-Niveau von 2019. [Quelle: Statista, Anzahl der Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland].

Angesichts der Ende 2023 recht abrupt beendeten staatlichen Förderung von E-Fahrzeugen bleibt abzuwarten, wie sich die Absatzzahlen in den folgenden Jahren entwickeln.

Neben den spezifischen Bedingungen der deutschen und europäischen Fahrzeughersteller und -zulieferer infolge der geopolitischen Lage und Erfordernissen zum Klimaschutz gibt es zwei weitere wesentliche Aspekte bei der Bewertung der für unser Unternehmen relevantesten Branche. Hier ist einerseits eine spürbare Abkühlung der Begeisterung und damit einhergehenden Erwartungen an das automatisierte Fahren zu nennen. Es zeigte sich insbesondere im Verlauf des Jahres 2023 deutlich, dass die zur Markteinführung erforderlichen Entwicklungs- und vor allem Absicherungsschritte erheblich aufwendiger sind, als bis dato erwartet [Quelle: Heise]. Hieraus resultieren teils erhebliche Umstrukturierungen innerhalb der beteiligten Unternehmen, sich verändernde Allianzen zwischen Fahrzeugherstellern (OEM) und Zulieferern. Am prominentesten ist sicherlich die offizielle Einstellung der Fahrzeugentwicklung von Apple, die vor allem auf einem ambitionierten Plan zur Automatisierung basierte und trotz der vermutlich im Milliardenbereich liegenden erfolgten Investitionen nun nicht weiterverfolgt wird.

Als weitere erhebliche Veränderung für die europäischen OEM ist schließlich zu nennen, dass die chinesischen Hersteller wie BYD, Geely oder SAIC mit einer zunehmenden Modellvielfalt den europäischen Markt bedienen. Die (durchweg elektrisch angetriebenen) Fahrzeuge sind technisch auf Augenhöhe mit europäischen, japanischen, koreanischen und nordamerikanischen Fahrzeugen, die schon lange auf dem europäischen Markt vertreten sind. Sie können für die Endkunden jedoch häufig einen Preisvorteil bieten. Aus europäischer Sicht bleibt als Hauptwettbewerber mit dem inzwischen größten nominellen Absatz an Elektrofahrzeugen weiterhin Tesla zu nennen. [Quelle: Statista, Anzahl verkaufter Elektroautos in Europa]

Die Kundinnen und Kunden des Aldenhoven Testing Centers stammen weiterhin überwiegend aus der Branche der Automobilhersteller, -zulieferer sowie für diese tätige Forschungs- und Entwicklungsunternehmen. Die beschriebenen Randbedingungen sowie die individuellen Unternehmenspolitiken führen derzeit zu größeren Umstrukturierungen, Veräußerungen von Unternehmensteilen und aufgrund des Zinsniveaus zu starken finanziellen Belastungen bei vielen, oft namhaften Branchenmitgliedern. Wir spüren diese Veränderungen im Nutzungsverhalten der betroffenen Unternehmen und Dienstleister. Durch den Markteintritt neuer Unternehmen ergeben sich auch Chancen, den Kundenkreis zu erweitern.

II.2 Lage des Unternehmens

a. Ertragslage

	Geschäftsjahr	Vorjahr
	TEUR	TEUR
Gesamtleistung	1.123,9	1.198,6
sonstige betriebliche Erträge	490,3	1.534,2
Materialaufwand	-81,5	-65,1
Personalaufwand	-544,6	-528,1
Abschreibungen	-934,3	-938,7
sonstige betriebliche Aufwendungen	-371,0	-374,8
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-44,1	-1,4
Ergebnis nach Steuern	-361,1	824,8
sonstige Steuern	-0,4	-0,3
Jahresergebnis	-361,5	824,5

Die Gesamtleistung betrug im Berichtszeitraum TEUR 1.123,9. Sie hat sich gegenüber dem Vorjahr 2022 (TEUR 1.198,6) um 6,2 % verringert, liegt aber weiterhin in der Größenordnung der Geschäftsjahre 2017/2018. Leider konnte der im Wirtschaftsplan prognostizierte Umsatz in Höhe von TEUR 1.200 nicht erreicht werden. Dies liegt im Wesentlichen am Wegfall der Einnahmen der Fahrdynamikfläche, die ab Mitte Oktober 2023 saniert wurde. Die Sanierungsarbeiten haben aufgrund des schlechten Wetters sehr viel länger gedauert als ursprünglich geplant, so dass im Jahr 2023 keine weiteren Umsätze mit der Fahrdynamikfläche erzielt werden konnten. Im Geschäftsjahr 2023 wurde das Aldenhoven Testing Center wieder regelmäßig für Veranstaltungen gebucht, so dass diese wieder einen positiven Einfluss auf die Gesamtleistung hatten. Der Gesamtumsatz mit größeren Veranstaltungen belief sich auf rund TEUR 290 und liegt damit wieder im Bereich des Vorjahrs. Der Umsatz mit dem normalen Testgeschäft hat sich im Vergleich zum Vorjahr reduziert. Neben dem bereits erwähnten Umsatzausfall der Fahrdynamikfläche zum Jahresende fehlten die Einnahmen aus einer großangelegten Messkampagne (rund TEUR 110), die im Vorjahr einmalig durchgeführt wurde. Zudem sind in den Umsätzen auch Entgelte für die Durchführung von Prüfgeländequalifikationen enthalten, die im Vergleich zum Vorjahr gestiegen sind (siehe auch Erläuterungen zum Materialaufwand). Positiv ist jedoch die Entwicklung, dass alle Top-10-Testkunden ihre Umsätze im Vergleich zum Vorjahr gesteigert haben. Es kann festgestellt werden, dass die in den letzten Jahren gewonnenen Dauerkunden das Aldenhoven Testing Center weiterhin nutzen.

Der für das Jahr 2023 aufgestellte Wirtschaftsplan wies eine Gesamtleistung in Höhe von TEUR 1.200 aus, so dass gegenüber der bereits konservativen Planung eine ca. 6,3 % niedrigere Gesamtleistung erzielt werden konnte. Dies zeigt, dass eine deutliche Umsatzsteigerung in den nächsten Jahren eher unwahrscheinlich ist und sich die Umsätze in der Größenordnung von TEUR 1.000 bis TEUR 1.200 befinden werden.

Die Erhöhung des Materialaufwands lässt sich im Wesentlichen auf die Durchführung von Prüfgeländequalifikationen zurückführen, die im Auftrag der ATC GmbH von einem externen Dienstleister angeboten werden. Seit Anfang 2023 wird zur Nutzung des Aldenhoven Testing Centers ein

Prüfgeländeführerschein benötigt, so dass hierfür entsprechende Fahrertrainings angeboten werden. Die Kosten hierfür werden 1:1 an die Kunden weiterberechnet.

Die leichte Steigerung des Personalaufwands ist auf eine geplante Lohnsteigerung zurückzuführen. Im Wirtschaftsplan 2023 war die Einstellung eines weiteren Platzwerts vorgesehen.

Die Einstellung konnte jedoch aufgrund einer schlechten Bewerbungssituation nicht durchgeführt werden. Die Personalausgaben liegen somit unterhalb der ursprünglich prognostizierten Ausgaben.

Die Abschreibungen 2023 betrugen TEUR 934 und liegen mit TEUR 4 leicht unterhalb des Vorjahresniveaus. Im Jahr 2023 wurden nur für den Betrieb dringliche Investitionen getätigt. Weiterhin konnten die Errichtung der Queranfahrt und die Sanierung der Fahrdynamikfläche aufgrund des schlechten Wetters nicht im Jahr 2023 abgeschlossen werden, so dass die geplanten Abschreibungen erst im Jahr 2024 wirksam werden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 2023 betrugen TEUR 371 gegenüber TEUR 375 im Vergleichszeitraum 2022 und befinden sich somit auf gleichem Niveau.

Aufgrund des corona-bedingten Umsatzeinbruchs in den Jahren 2020 und 2021 sowie den sich seinerzeit abzeichnenden negativen wirtschaftlichen Auswirkungen des Ukraine-Kriegs mussten die Annahmen für die Umsatzprognose (Reduktion) sowie die Ausgaben (Erhöhung) innerhalb der DCF-Rechnung angepasst werden.

In der Folge ergab sich, dass keine Rückzahlungsverpflichtung zum Ende des Betrachtungszeitraums (bis 2028) zu erwarten ist. Dementsprechend wurde im Jahresabschluss 2022 die bis dato aufgebaute Rückstellung vollständig aufgelöst.

Wie in jedem Jahresabschluss wurde die DCF-Rechnung mit den Ist-Zahlen des Jahres 2023 und dem aktuellen Wirtschaftsplan für 2024 ff. aktualisiert. Die Systematik zur Berechnung der Rückzahlungsverpflichtung bleibt unverändert. Im Ergebnis wird weiterhin keine Rückzahlungsverpflichtung aus der Förderung des 2. Bauabschnitts ausgewiesen, so dass keine Rückstellung für eine mögliche Rückzahlungsverpflichtung erfolgen musste.

Als Ergebnis wurde für das Jahr 2023 ein Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 361,5 erzielt. Im Vorjahr 2022 wurde ein Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 824,5 (inkl. TEUR 1.064 Auflösung der Rückstellung) erwirtschaftet.

Die Entwicklung der vergangenen Geschäftsjahre zeigt, dass das Jahresergebnis überproportional stark von der DCF-Rechnung und der damit verbundenen Rückstellungsthematik beeinflusst wird. Aufgrund der Berechnungsmethodik der DCF-Rechnung können selbst kleine Änderungen im Jahresergebnis aufgrund des langen Betrachtungszeitraums größere Änderungen im erforderlichen Rückstellungsbetrag ergeben, so dass sich das Ergebnis von Jahr zu Jahr stark ändern kann.

Aus diesem Grund wird das durch die Auflösung der Rückstellung freigewordene Vermögen nicht umfangreich für Investitionen etc. verwendet, sondern es wird weiterhin die Entwicklung der nächsten Jahre

abgewartet, ob sich das Ergebnis der DCF-Rechnung weiter stabilisiert.

b. Finanzlage

Die nachfolgende Finanzflussrechnung zeigt einen Überblick über die Herkunft und Verwendung der finanziellen Mittel der Gesellschaft:

	31.12.2023	€
Jahresfehlbetrag	-362	
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	934	
Abnahme der Rückstellungen	-29	
Abnahme Sonderposten	-455	
Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	
Abnahme der sonstigen Vermögensgegenstände inkl. RAP/Latente Steuern	46	
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-18	
Zunahme der erhaltenen Anzahlungen	2	
Zunahme der sonstigen Verbindlichkeiten inkl. RAP/Latente Steuern	4	
Laufende Geschäftstätigkeit	<u>137</u>	
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-501	
Investitionstätigkeit	<u>-501</u>	
Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten	-56	
Finanzierungstätigkeit	<u>-56</u>	
Liquide Mittel am Anfang der Periode	1.925	
Zahlungswirksame Veränderungen	-420	
Liquide Mittel am Ende der Periode	<u>1.505</u>	

c. Vermögenslage

Das Vermögen und die Schulden haben sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 915 von TEUR 12.490 auf TEUR 11.575 verringert. Im Wesentlichen führten der Rückgang der liquiden Mittel (TEUR 420) sowie der Werteverzehr des Anlagevermögens (TEUR 434) zum Rückgang des Vermögens. Korrespondierend war ein Rückgang des Sonderpostens für Zuschüsse und Zulagen (TEUR 455) einhergehend mit einer Abnahme des Eigenkapitals durch den Jahresfehlbetrag (TEUR 362) zu verzeichnen.

II.3 Finanzielle Leistungsindikatoren

Kennzahlen zur Vermögens- und Kapitalstruktur:

Anlagenintensität

Formel: Anlagevermögen x 100 / Gesamtvermögen

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
Anlagevermögen	9.545,6	9.979,1
Gesamtvermögen	11.575,3	12.490,1
Anlagenintensität in %	82,5	79,9

Eigenkapitalanteil

Formel: Eigenkapital x 100 / Gesamtkapital

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
Eigenkapital	9.646,4	10.326,5
Gesamtkapital	11.575,3	12.490,1
Eigenkapitalanteil in %	83,3	82,7

Kennzahlendefinition:

Das bilanzanalytische Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

- Gezeichnetes Kapital
- Kapitalrücklage
- Bilanzgewinn
- Sonderposten für Zuschüsse und Zulagen (70 %)

Fremdleistungsquote

Formel: Fremdleistungen x 100 / Gesamtleistung

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
Fremdleistungen	81,52	65,1
Gesamtleistung	1.123,9	12.490,1
Fremdleistungsquote in %	7,3	82,7

Die Fremdleistungsquote ist im Vergleich zum Vorjahr um 1,82 % gestiegen. Dies ist vor allem auf die Einführung des Prüfgeländeführerscheins zurückzuführen. Das für den Erhalt des Prüfgeländeführerscheins notwendige Fahrtraining wird von einem externen Anbieter von der ATC GmbH eingekauft. Die

Kosten werden mit einem geringen Aufschlag an die Teilnehmer weiterbelastet.

Personalaufwandsquote

Formel: Personalaufwand x 100 / Gesamtleistung

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
Personalaufwand	544,60	528,10
Gesamtleistung	1.123,9	1.198,6
Personalaufwandsquote in %	48,46	44,06

Die Personalkosten stellen neben der Abschreibung den größten Einzelposten bei den Ausgaben dar. Die Personalaufwandsquote ist um 4,4 % gestiegen. Dies ist durch Lohnsteigerungen und der etwas geringeren Gesamtleistung zu erklären.

AfA Quote

Formel: AfA netto (d.h. AfA ./ Ertrag Auflösung Sopo) x 100 / Gesamtleistung

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
AfA netto	479,24	483,62
Gesamtleistung	1.123,9	1.198,6
AfA Quote in %	42,64	40,35

Auslastung

Formel: Verkaufte Stunden x 100 / theor. max. Stunden

Definition theor. max. Stunden: Jahresarbeitstage x max. Anzahl Fzg. gemäß Genehmigung (19) x 10 h (Öffnungszeit 8 – 18 Uhr)

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
Verkaufte Einzelstunden	5.130,00	5.381,00
Verkaufte Exklusivstunden	2.874,00	3.877,00
Gesamtstunden	8.184,00	9.258,00
Theoretische max. Stunden	47.500,00	47.880,00
Auslastung in %	17,23	19,34

Die verkauften Einzelstunden sind auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr. Im Bereich der verkauften Exklusivstunden gab es eine deutliche Reduzierung. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass das Gesamtgelände des ATC an weniger Tagen exklusiv gebucht wurde.

III. Prognosebericht

Die im Geschäftsjahr 2023 erzielte Gesamtleistung liegt mit ca. 6,3 % unterhalb des prognostizierten Werts. Ein wesentlicher Grund hierfür ist der Umsatzausfall der Fahrdynamikfläche aufgrund der Sanierung ab Mitte Oktober 2023 bis zum Jahresende. Die Sanierung dauerte aufgrund des schlechten Wetters deutlich länger als geplant. Aus dieser Tatsache heraus ergab sich daher kein Anpassungsbedarf auf der Einnahmeseite im Wirtschaftsplan 2024 ff. Es zeigt sich jedoch auch, dass deutliche Umsatzsteigerungen nicht realisierbar sind, so dass die Umsätze nur sehr moderat angepasst wurden. Die Kostenseite hat sich nach den starken Preissteigerungen wieder stabilisiert, so dass auch hier die Annahmen im Wirtschaftsplan 2024 ff. entsprechend angepasst werden konnten.

Insgesamt lässt sich jedoch in den ersten Monaten des Jahres 2024 feststellen, dass die Nutzung des Aldenhoven Testing Centers im Vergleich zum Vorjahreszeitraum geringer ausfällt. Hier ist die insgesamt in der deutschen Wirtschaft und insbesondere in der Automobilwirtschaft eingetrukte Stimmung zu spüren. Auch die Anfragen für größere Veranstaltungen liegen hinter den Erfahrungen aus den Vorjahren zurück. Die weitere Entwicklung bleibt daher aufmerksam zu beobachten.

Aufgrund der Erweiterung der Testmöglichkeiten im Rahmen der Euro-NCAP-Protokolle durch die Errichtung der neuen Queranfahrt und die Sanierung der Fahrdynamikfläche sind derzeit technisch alle Voraussetzungen erfüllt, um den Kunden die Erforschung, Entwicklung und Absicherung ihrer Produkte zu ermöglichen.

Dazu gehören neben den Teststreckenelementen, die sich nun alle wieder in einem guten und gepflegten Zustand befinden, die notwendigen Räumlichkeiten und weitere Infrastruktur, die für das Arbeiten vor Ort erforderlich sind.

Für das erste Quartal 2024 ist die Finalisierung der Sanierung der Fahrdynamikfläche geplant. Zum Berichtszeitpunkt (Mitte März 2024) muss noch ein Teilbereich asphaltiert werden. Die Nutzbarkeit wird dadurch aber nur geringfügig eingeschränkt. Zudem ist im Jahr 2024 die Erneuerung der WLAN-Infrastruktur auf dem Gelände geplant.

Mit der Stadtumgebung sowie der umfassenden Vernetzungstechnologie auf dem Gelände besitzt das Aldenhoven Testing Center eine konkurrenzfähige Ausstattung, insbesondere für die Zukunftsthemen der adressierten Branchen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde eine Abschlussveranstaltung eines großen Forschungskonsortiums unter Federführung der RWTH Aachen University im Themenumfeld des autonomen Fahrens im Aldenhoven Testing Center durchgeführt. Dies zeigt, dass die Stadtumgebung in der Branche wahrgenommen wird und als geeignete Test- und Demonstrationsstrecke gefragt ist.

In den vergangenen Jahren konnte festgestellt werden, dass zwischenzeitlich viele Teststrecken um entsprechende Testmöglichkeiten erweitert wurden, so dass sich das Aldenhoven Testing Center hier vermehrt in einer Konkurrenzsituation befindet. Obwohl die Errichtung der Stadtumgebung im Jahr 2018 schon einige Jahre zurückliegt, zeigt der Vergleich mit aktuell errichteten Einrichtungen auf anderen Testgeländen, dass die ATC GmbH weiterhin alle Anforderungen der Kunden erfüllen kann. Daher hat sich die Position des Aldenhoven Testing Centers im Vergleich zu herstellereigenen Testgeländen nicht

verschlechtert. Als Vorteil ist hier weiterhin die Herstellerneutralität zu nennen, da Forschungskonsortien bestehend aus verschiedenen OEMs ungern auf dem jeweiligen Fremdgelände ihre Fahrzeuge testen möchten. Der freie Zugang für alle interessierten Kundinnen und Kunden ist und bleibt ein wesentliches Merkmal unserer guten Wettbewerbsposition und differenziert uns von vielen Testgeländen in Europa.

Die letzten Jahre haben aber auch gezeigt, dass sich die Testbedarfe in der Automobilindustrie verändert haben. Die Entwicklungsaufwände bei rein verbrennungsmotorischen Antrieben sind deutlich zurückgegangen und damit verbunden auch der Testbedarf. Vor dem Hintergrund eines möglichen Aus des konventionellen Verbrennungsmotors im Jahr 2035 in der EU haben viele OEM angekündigt, nur noch eine weitere neue Motoreneneration oder sogar nur Anpassungen an bestehenden Generationen auf den Markt zu bringen. Verstärkt wird dieser Effekt durch die Diskussionen um die neue Euro-7-Abgasgesetzgebung, die aktuell keine weitere Verschärfung der Schadstoffgrenzwerte vorsieht und somit die Notwendigkeit der Entwicklung und Einführung neuer Motortechnologien hemmen. In der Antriebsentwicklung bleibt daher vor allem beim Pkw ein klarer Schwerpunkt auf batterieelektrischen Fahrzeugen. Der wasserstoffbasierte Antrieb wird im Pkw-Bereich wohl eher eine Nischenanwendung bleiben, während bei größeren Applikationen ein stärkerer Entwicklungstrend wasserstoffbasierte Antriebe erkennbar ist.

Beiden Antriebsvarianten ist jedoch gemein, dass sie aller Voraussicht nach weniger Applikationsarbeit benötigen als die herkömmlichen Verbrennungsmotoren. Um diesen geänderten Anforderungen zu begegnen, werden zukünftige Investitionen in Ladeinfrastruktur bzw. in eine Möglichkeit zur Betankung von Wasserstofffahrzeugen notwendig. Im aktuellen Wirtschaftsplan ist daher weiterhin die Installation einer 150-kW-Schnellladestationen geplant, die im abgelaufenen Geschäftsjahr aufgrund der Unsicherheiten in den geplanten Baukosten nicht realisiert werden konnte. Aufgrund der Nähe zu Forschungseinrichtungen ist das Aldenhoven Testing Center in der Lage, Veränderungen frühzeitig zu erkennen und entsprechend zu reagieren.

Interessant erscheint in diesem Zusammenhang auch das Zusammenspiel von Straßen- und Luftfahrzeugen, bspw. Drohnen.

Wie in den vergangenen Geschäftsjahren konnten wiederkehrende Tests nach den Standards des European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) auf dem Gelände durchgeführt werden. Der Umfang hat sich im Vergleich zu den Vorjahren wie prognostiziert deutlich gesteigert. Dies ist auch daran zu erkennen, dass der Top-2-Kunde aus diesem Bereich ist und seinen Jahresumsatz im Vergleich zum Vorjahr verdoppelt hat. Zur Sicherstellung und Verbesserung dieser Tests erfolgten bereits 2018 und 2019 Anpassungen an bestehenden Strecken, die 2020 fortgeführt wurden. Die den Tests zugrundeliegenden Protokolle werden regelmäßig fortgeschrieben und erweitert. So gelten ab dem Jahr 2023 seitens Euro NCAP deutliche Erweiterungen der Testumfänge. Damit die neuen Testvorschriften auch am Aldenhoven Testing Center durchgeführt werden können, wurde im Jahr 2023 eine Erweiterung der Fahrdynamikfläche in Form einer neuen Queranfahrt realisiert. Um am Standort darüber hinaus auch Tests anbieten zu können, die aufgrund der Größe nicht auf dem Gelände des Aldenhoven Testing Centers durchführbar sind, wurden Gespräche mit dem Betreiber der Filmautobahn geführt. Die Chancen für eine dortige Realisierung werden als sehr gut angesehen.

Die aus wirtschaftlicher Sicht attraktive Nutzung des Geländes für Events unterschiedlicher Formate fand im vergangenen Jahr wieder mit einem deutlichen Anteil am Gesamtumsatz statt. Die Anfragen und

konkreten Buchungen für Veranstaltungen im Jahr 2024 haben jedoch noch nicht das Niveau von 2023 erreicht. Hier sind die eingetruhte wirtschaftliche Stimmung und der damit einhergehende Sparzwang zu spüren. Um dem entgegenzuwirken wurde ein Konzept zur Unterstützung bei der Planung und Durchführung von (teilweise selbst ausgerichteten) Veranstaltungen entworfen. Die Geschäftsführung ist daher zuversichtlich, dass das Aldenhoven Testing Center auch im Jahr 2024 für Events genutzt wird. Die Testauslastung hängt wie erwähnt dem Vorjahresniveau hinterher, dies kann jedoch auch mit dem schlechten Wetter zu Jahresbeginn zusammenhängen. Daher muss die weitere Entwicklung beobachtet werden.

Aufgrund der genannten guten Ausstattung, verbunden mit einer guten Organisation und einem guten Kundenservice, ist die Prognose für den Weiterbetrieb des Testzentrums grundsätzlich sehr positiv. Das Vermarktungskonzept wird stetig so angepasst, dass kurzfristig auf die Möglichkeiten und Kapazitäten zur Nutzung des Testzentrums hingewiesen wird.

Zudem verfolgt die Gesellschaft weiterhin das Ziel, kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) auf die Testmöglichkeiten im Aldenhoven Testing Center aufmerksam zu machen. Dies beinhaltet z.B. die vermehrte Nutzung von Social-Media-Kanälen wie LinkedIn und Facebook sowie neuerdings auch Instagram. Hierdurch wird eine größere Reichweite als bei herkömmlichen Medien erreicht, so dass somit auch vermehrt KMU angesprochen werden.

Als weitere Maßnahme wird im Jahr 2024 zum zweiten Mal seitens des Aldenhoven Testing Centers eine Automobilausstellung mit Autohäusern aus der Region unter dem Titel „AutoFrühling Aldenhoven“ organisiert, um weitere Aufmerksamkeit zu erzielen. In diesem Jahr jährt sich zudem die Eröffnung des Aldenhoven Testing Centers zum 10. Mal. Zu dieser Feier wurden Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft eingeladen. Auch dies trägt zur Erhöhung der Sichtbarkeit bei.

Durch die Zusammenarbeit mit Vodafone im Bereich „Connected Mobility“ unter dem Titel 5G Mobility Lab gelingt dem Aldenhoven Testing Center die Akquise weiterer Kunden, insbesondere, da die Kombination aus Automobil- und Mobilfunktestfeld europaweit führend ist. Im IT- und Kommunikationsumfeld sind zudem viele KMU tätig, so dass auch hier die gute Aussicht besteht, dass diese Firmen auf das Aldenhoven Testing Center aufmerksam werden und es für ihre Entwicklungen nutzen.

Um die Möglichkeiten auf dem Gelände weiter auszubauen, hatte die Firma Vodafone geplant, ein repräsentatives Gebäude auf dem Gelände zu errichten. Aufgrund von finanziellen Sparzielen, musste diese Maßnahme zunächst eingestellt werden. Die regelmäßig seitens Vodafone auf dem Gelände durchgeführten Veranstaltungen zeigen, dass der Bedarf hierfür weiterhin besteht. Die Beteiligten versuchen daher weiterhin, dass Vodafone Management von der Notwendigkeit eigener, repräsentativer Räumlichkeiten zu überzeugen. Wenn Vodafone das Gebäude realisiert, wird eine Signalwirkung für weitere ansiedlungswillige Firmen erwartet. Außerdem unterstreicht es die gute Zusammenarbeit zwischen Vodafone und dem Aldenhoven Testing Center.

Neben den genannten Aspekten ist es weiterhin wichtig, das Aldenhoven Testing Center auf dem aktuellen Stand der Forschung und Technik zu halten. Hierzu gehört es beispielsweise, Testmöglichkeiten im Bereich der Fahrzeugkommunikation und im Themenfeld des (hoch-)automatisierten Fahrens anbieten zu können. Mit der Stadtausbau und dem 5G Mobility Lab besitzt das Aldenhoven Testing Center bereits entsprechende, hochmoderne und, wie oben erläutert, wettbewerbsfähige Infrastruktur. Es ist

nun wichtig, hier am Puls der Forschung & Entwicklung zu bleiben und die Testmöglichkeiten in diesem Bereich weiter auszubauen.

IV. Chancen- und Risikobericht

IV.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Chancen und Risiken

Ergänzend zu den Ausführungen im Kapitel II.1 zur gesamt- und branchenspezifischen wirtschaftlichen Lage kann festgehalten werden, dass das Mobilitätsbedürfnis der Menschen sowie der Umfang der Warenströme unverändert bis steigend sind. Der Verkehrsträger Straße, der im Mittelpunkt des Test- und Eventangebots der ATC GmbH steht, behält damit auf absehbare Zeit seine große Bedeutung. Die gesellschaftliche Diskussion über die Priorisierung des Straßenverkehrs sowie seines Flächenverbrauchs hält an und ist im Gesamtkontext des Klimaschutzes zu sehen. Andere Verkehrsträger gewinnen weiterhin an Bedeutung, was sich auch in den öffentlichen Investitionen beispielsweise in den Bahnverkehr zeigt. Forschungsprojekte, insbesondere im europäischen Rahmen, nehmen stärker soziale Aspekte wie Inklusion, die Anbindung ländlicher Räume sowie urbane Veränderung von Verkehr in den Fokus.

Die zunehmende Konkurrenz für etablierte deutschen und europäischen Hersteller durch insbesondere chinesische Unternehmen und Tesla (USA) wurde bereits in Kapitel II.1 dargelegt. Für die ATC GmbH halten sich hier Chance und Risiko die Waage – außereuropäische Hersteller benötigen Testkapazitäten in Europa, europäische Hersteller und Zulieferer konsolidieren sich und reduzieren dadurch vermeintlich ihre Bedarfe. Die Zulieferer, als wichtige Kundengruppe für das Testgelände, agieren grundsätzlich weltweit. Sie sehen sicher ebenfalls stärker werdender Konkurrenz aus Asien ausgesetzt, da die angestrebte Wertschöpfung nicht nur auf die OEM-Ebene begrenzt sein soll.

IV.2 Unternehmensspezifische Chancen und Risiken

Der zuvor beschriebene starke Veränderungsdruck der Mobilitätsbranche kann grundsätzlich als Chance für das Aldenhoven Testing Center gewertet werden. Durch ihn getrieben werden zu unterschiedlichen Zeitpunkten in Forschung und Entwicklung immer wieder Testbedarfe entstehen. Die Nähe zur universitären und außeruniversitären Forschung hält das Testzentrum auch für Nutzerinnen und Nutzer interessant, die sich in öffentlichen Forschungsvorhaben mit der Mobilität von morgen – straßengebunden und bodennah – beschäftigen. Dem entgegen steht die bereits genannten Abkühlung der Begeisterung für das automatisierte Fahren (klassischer Verlauf des Hype-Zyklus).

Auch wenn Unternehmen wie Apple ihre Automobil-Bestrebungen komplett einstellen ist aber nicht davon auszugehen, dass eine vollständige Abkehr von dieser Entwicklungsrichtung erfolgen wird. Die Markteinführung weiterer Automatisierungsstufen, die im Übrigen im Laufe des Jahres 2023 erfolgt ist, verbleibt auf den Roadmaps der meisten Unternehmen. Für die Absicherung dieser Systeme und Fahrzeuge notwendige Testumfänge können auf dem Aldenhoven Testing Center vielfach erfolgen, so dass sich hier weiterhin Chancen ergeben. Eine deutliche Zunahme von virtuellen Tests, die schon seit vielen Jahren einen festen Bestandteil im Produktentstehungsprozess haben und im Kontext der Digitalisierung weiter zunehmen, konnte im Verlauf des Jahres 2023 nicht festgestellt werden. Für die Erzeugung digitaler Modelle und die Validierung neuer Entwicklung bleiben Realtests ohnehin erforderlich. Für sogenannte hybride Tests steht ein hochgenaues digitales Abbild des Testzentrums weiterhin zur Verfügung.

Der Gesamtumsatz hat sich nach der Corona-Pandemie nun auf einem Niveau von TEUR 1.100 bis 1.200 stabilisiert und auch die Kostensteigerungen sind auf einem deutlich niedrigeren Niveau als noch im Vorjahr.

Insgesamt zeigt die Entwicklung, dass sich eine Steigerung des Gesamtumsatzes auf die vor der Corona-Pandemie prognostizierten Werte (TEUR 1.500 – 1.600) nicht realisieren lässt.

Im aktuellen Wirtschaftsplan wird daher davon ausgegangen, dass sich das Umsatzniveau in einem Bereich von TEUR 1.100 bis 1.300 in absehbarer Zeit einpendeln wird.

Die Entwicklung hängt stark mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Kundinnen und Kunden des Aldenhoven Testing Centers zusammen. Weiterhin muss der Entwicklung des Testrückgangs bei der Entwicklung von Verbrennungsmotoren stärker Rechnung getragen werden. Hier muss die Entwicklung fortlaufend beobachtet werden.

Die vergangenen Geschäftsjahre zeigen deutlich, dass das Testgelände nicht ohne die Fördermittel des zweiten Bauabschnittes rentabel bewirtschaftet werden kann, da die Abschreibungen nicht vollständig erwirtschaftet werden.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2015 wurde die Fördermaßnahme des zweiten Bauabschnittes vom Landesrechnungshof (LRH) geprüft. Die Prüfung galt primär der Bewilligungsbehörde sowie dem NRW-Wirtschaftsministerium, allerdings wird im Laufe einer solchen Prüfung auch die Fördermaßnahme vor Ort geprüft. Bzgl. der Durchführung der Fördermaßnahme sowie des bisherigen Betriebs durch die ATC GmbH gab es keine Beanstandung. Die Prüfer wiesen jedoch darauf hin, dass bei weiterhin guten Betriebsergebnissen eine Rückzahlungsverpflichtung gegenüber den Fördergebern entstehen kann. Ferner wurde im Jahr 2015 angemerkt, dass das Aldenhoven Testing Center nicht überwiegend von KMU angemietet wird.

Mit der Bewilligungsbehörde (BZR Köln) und dem NRW-Wirtschaftsministerium wurde daraufhin besprochen, dass ein Verfahren zur Sicherstellung der eventuellen Rückzahlungsverpflichtung eingesetzt wird. Weiterhin wurde vereinbart, dass die ATC GmbH sich aktiv bemühen muss, KMU mit geeigneten Mitteln auf die Testmöglichkeiten im Aldenhoven Testing Center hinzuweisen. Im Geschäftsjahr 2023 wurden mehrere große Veranstaltungen am Aldenhoven Testing Center durchgeführt, die zur Verbesserung der Sichtbarkeit des Testzentrums national wie international beigetragen haben. Dies waren beispielhaft die Abschlussveranstaltung zum von der RWTH Aachen University koordinierten Forschungsprojekts UNI-CARagil sowie der erstmalig von der ATC GmbH initiierte AutoFrühling Aldenhoven. Darüber hinaus war die Gesellschaft im Bereich der Social-Media-Kanäle sehr aktiv. Hierdurch verspricht sich das Aldenhoven Testing Center eine größere Sichtbarkeit und Reichweite, um auf diese Weise auch vermehrt KMU zu erreichen.

Insgesamt sind die von den Prüfern des LRH angesprochenen Themen bereits seit Beginn der Fördermaßnahme bekannt und die Geschäftsführung sowie die Gesellschafter der ATC GmbH gehen davon aus, dass gemeinschaftlich mit der Bewilligungsbehörde eine Lösung erarbeitet werden kann. Die Problematik der Rückzahlung hat sich zumindest zum aktuellen Zeitpunkt entspannt, da die zugrundeliegende

Berechnungsmethodik keine Rückzahlungsverpflichtung mehr ergibt. Endgültige Gewissheit wird jedoch erst nach Ende der Zweckbindungsfrist und Prüfung der Ist-Zahlen durch die Prüfinstanzen herrschen.

Die Teststrecke musste bereits aufgrund von Baumängeln aufwändig im Jahr 2018 saniert werden. Da die Schadensursache für die Mängel des Ovals nicht eindeutig ermittelt werden konnte, prüft die ATC GmbH das Oval engmaschig auf Veränderungen. Aktuell zeigen sich Risse in den Wartungswegen zum Übergang in das Oval. Die Ursache wurde gutachterlich untersucht und liegt in der Einbringung eines Verstärkungsfließ während der Sanierung. Die Risse werden zeitnah versiegelt, so dass keine weiteren Schäden durch Frost etc. entstehen können. Es verbleibt jedoch ein Restrisiko, dass das Oval zukünftig erneut weitere Mängel aufzeigt. Dies lässt sich aufgrund des schwierigen Baugrunds leider nicht vollständig ausschließen. So haben sich über einen längeren Zeitraum kleine Wellen in der Nord- und Südkurve gebildet, die aktuell keine Auswirkungen auf die Nutzbarkeit haben. Aufgrund der engmaschigen Überprüfung wird die Entwicklung der Wellen beobachtet.

Im Jahr 2019 wurde gegen die Planungsfirma und den Bodengutachter des zweiten Bauabschnitts Klage auf mangelbedingten Schadensersatz beim Landgericht (LG) Aachen eingereicht. Beide Parteien wurden gesamtschuldnerisch auf TEUR 995 zuzüglich Zinsen in Höhe 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz sowie die anfallenden Rechtsanwaltskosten verklagt. Mit Urteil vom 13.01.2022 bestätigte das OLG Köln zwar die Annahme, dass das Urteil des LG Aachen aufgrund falscher Annahmen erfolgte, lehnte die Berufung allerdings letztlich aus anderen Gründen ab. Da eine Berufung nicht zugelassen wurde und mangels Erfolgsaussichten auf eine Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesgerichtshof verzichtet wurde, ist dieser Rechtsstreit zu Ungunsten der Gesellschaft beendet. Die ATC GmbH musste die Gerichts- und Anwaltskosten beider Instanzen tragen.

Vor dem Hintergrund, dass es sich bei diesem Rechtsstreit um die Verwendung von Fördermittel (öffentliche Co-Finanzierung des zweiten Bauabschnitts) handelt, geht die ATC GmbH davon aus, dass sie die anfallenden Kosten als Ausgaben im Rahmen der DCF-Rechnung verbuchen kann.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden ca. 46 % des Umsatzes mit dem Oval (ca. TEUR 370, Vj: TEUR 343) und der Fahrdynamikfläche (ca. TEUR 146, Vj: TEUR 246) erwirtschaftet. Der Anteil sank im Vergleich zum Vorjahresergebnis um 4 %. Die Reduktion des Anteils lässt sich im Wesentlichen auf den hohen Umsatzrückgang (TEUR 100) der Fahrdynamikfläche zurückführen, der sogar den gestiegenen absoluten Ovalumsatz überkompensiert hat. Auch ohne den Umsatzrückgang aufgrund der Sanierung wurde mit der Fahrdynamikfläche im Jahresverlauf insgesamt weniger Umsatz erzielt.

Neben dem Oval und der Fahrdynamikfläche ist die Stadtumgebung das dritte wichtige Streckenelement. Die Stadtumgebung hat im Geschäftsjahr 2023 einen Umsatz in Höhe von TEUR 144 (Vj: TEUR 182) erwirtschaftet. Dabei ist zu bedenken, dass im letzten Geschäftsjahr rund die Hälfte des Umsatzes auf eine Abschlussveranstaltung zurückzuführen war. Die Einzelnutzung der Stadtumgebung hat sich somit im aktuellen Geschäftsjahr deutlich gesteigert, was eine sehr erfreuliche Entwicklung ist, da hierdurch die Abhängigkeit von einzelnen Streckenelementen reduziert wird. Bei der Beurteilung der absoluten Zahlen ist zudem zu bedenken, dass der Gesamtumsatz um TEUR 75 von TEUR 1.199 auf TEUR 1.124 gesunken ist.

Die im letzten Geschäftsjahr festgestellte Verschiebung des Umsatzes vom geförderten (TEUR 660, Vj: TEUR 655) in den nicht geförderten Bereich (TEUR 464; Vj: TEUR 544) hat sich im aktuellen Geschäftsjahr

nicht bestätigt. Im Gegenteil, in diesem Jahr ist der Umsatrückgang im nichtgeförderten Bereich deutlich größer als im geförderten Bereich.

Die Gesamtentwicklung zeigt, dass alle errichteten Streckenelemente von den Kunden benötigt werden und daher insgesamt zur Attraktivität des Testzentrums beitragen. Als generelle Chance ist der diskriminierungsfreie Zugang zu den Streckenelementen anzusehen, wodurch sich das Aldenhoven Testing Center von bestehenden Teststrecken unterscheidet.

Bei der Fahrdynamikfläche (Fertigstellung im Jahr 2009) zeigt sich seit Ende 2017 eine leichte Wellenbildung entlang der Asphaltbahnen, die bei stationären Kreisfahrten bemerkbar wird. Sie schränken die Nutzbarkeit zurzeit nicht ein. Die Entwicklung muss jedoch beobachtet werden. Im Laufe der Jahre 2018 bis 2020 hat sich die Wellenbildung nicht weiter verschlechtert. Allerdings sind aufgrund von Alterungseffekten an der Asphaltoberfläche kleine Risse entstanden. Um den Zustand zu stabilisieren, war für das Jahr 2020 eine Asphaltkonservierung angedacht.

Diese Maßnahme konnte corona-bedingt nicht wie geplant durchgeführt werden. Die Konservierung war dafür im Wirtschaftsplan für das Jahr 2021 vorgesehen. Aufgrund der anhaltenden Umsatzeinbußen und der drohenden Prozesskosten für die zweite Instanz im Rechtsstreit der Ovalsanierung konnte die Sanierung wiederum nicht durchgeführt werden. Im Jahr 2021 wurde zusätzlich ein Asphaltgutachten in Auftrag gegeben, welches klären sollte, ob eine Asphaltkonservierung noch die richtige Sanierungsmaßnahme ist. Dieses Gutachten kam zum Schluss, dass aufgrund der fortschreitenden Rissbildung aufgrund von Alterung eine vollständige Sanierung der Deckschicht notwendig ist, um ein nachhaltiges Sanierungsergebnis zu erzielen. Diese Maßnahme ist deutlich teurer als die Asphaltkonservierung, bietet im Gegenzug dafür aber eine deutlich längere Haltbarkeit. Aufgrund der erwarteten hohen Baukosten bestand die Gefahr, dass das vorhandene Budget nicht für eine vollumfängliche Sanierung und einen gleichzeitigen Neubau der Queranfahrt ausreicht.

Erfreulicherweise konnte im Rahmen einer losweisen Ausschreibung ein sehr gutes Submissionsergebnis erzielen, um beide Maßnahmen vollumfänglich durchführen zu können. Die Baumaßnahmen konnten zum Großteil im Verlauf des Jahres 2023 umgesetzt werden. Leider konnte die Fahrdynamikfläche aufgrund des sehr schlechten Wetters nicht vollständig asphaltiert werden. Die Restarbeiten stehen für das 1. Quartal 2024 an, wenn die Wetterbedingungen wieder einen Asphalt einbau zulassen. Die aktuell vorhandene Fläche kann jedoch schon von den Kunden genutzt werden, so dass keine weiteren größeren Umsatzeinbußen zu erwarten sind. Nach der Sanierung steht somit wieder eine vollfunktionsfähige Fahrdynamikfläche zur Verfügung.

Wie bereits im Prognosebericht erläutert, ist davon auszugehen, dass sich die bereits eingetretene Änderung der Testbedarfe fortsetzen wird. Es werden voraussichtlich kaum noch neue Verbrennungsmotoren entwickelt. Gleichzeitig werden vermehrt batteriebetriebene Elektrofahrzeuge entwickelt. Wie sich die wasserstoffangetriebenen Fahrzeuge (sei es mit einer Brennstoffzelle oder als Wasserstoffverbrennungsmotor) entwickeln, ist aktuell nur schwer abzuschätzen.

Gleichzeitig führen Digitalisierung und Automatisierung zu neuen Testformen, denen beispielsweise auch durch Bewertungsprogramme wie Euro NCAP Rechnung getragen wird. Das Aldenhoven Testing Center muss stets auf die sich ändernden Bedarfe einstellen.

Hierzu zählen Anpassungen von Streckenverläufen, aber auch Investitionen in Ladeinfrastruktur sowohl für die batteriebasierten als auch die wasserstoffbasierten Antriebskonzepte. Im laufenden Geschäftsjahr 2024 ist daher die Errichtung einer Schnellladesäule vorgesehen.

Weiterhin sind hochpräzise Karten der Strecken und ihrer Eigenschaften sowie sog. Targets zum Testen von gefährlichen Situationen (Fußgänger läuft vor das Auto etc.) notwendig, die durch unabhängige Anbieter mittlerweile angeboten werden.

Vor kurzem wurde bekannt, dass in direkter Nachbarschaft zum Aldenhoven Testing Centers ein Hotelneubau erfolgen soll. Dies würde die Attraktivität des Standorts vor allem für überregionale Kunden deutlich steigern, da hierdurch eine Übernachtungsmöglichkeit in direkter Nachbarschaft des Testgeländes bestünde. Weiterhin könnte der Hotelneubau auch bei der Akquise von Veranstaltungen hilfreich sein.

V. Bericht über Zweigniederlassungen

Zweigniederlassungen werden von der Gesellschaft nicht unterhalten.

g) Organe und deren Zusammensetzung

Zusammensetzung:

Zu Geschäftsführer*innen sind bestellt: Günther, Marco
Heßeler, Frank-Josef
Lesemann, Micha (Vorsitzender)
Winkler, Annette

Vertreter des Kreises Düren

Aufsichtsrat:

Name	Personenkreis	Mitglied seit	Mitglied bis
Aßhoff, Ferdinand	Beauftragter des Landes NRW	08.11.2024	
Conzen, Helga	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Oetjen, Hans-Friedrich	Kreistagsmitglied	27.09.2016	
Spelthahn, Wolfgang	Landrat	21.12.2010	08.11.2024
Zentis, Gudrun	Kreistagsmitglied	26.11.2020	

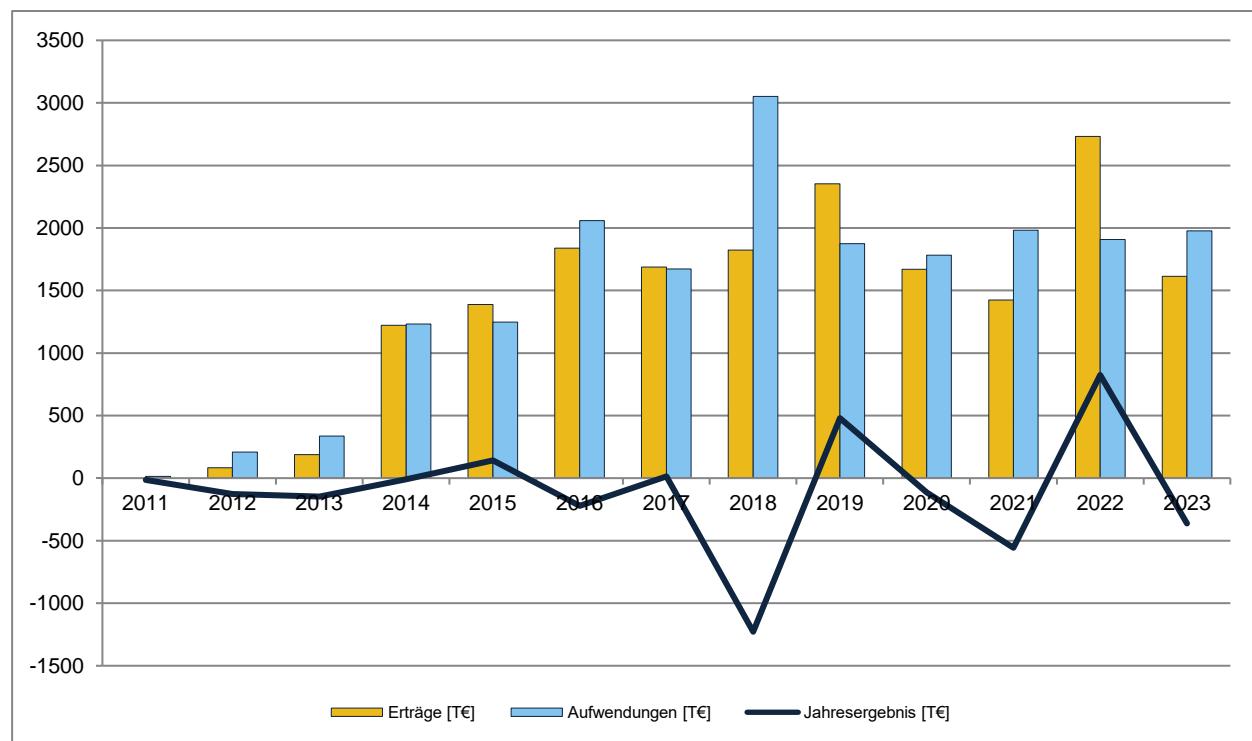
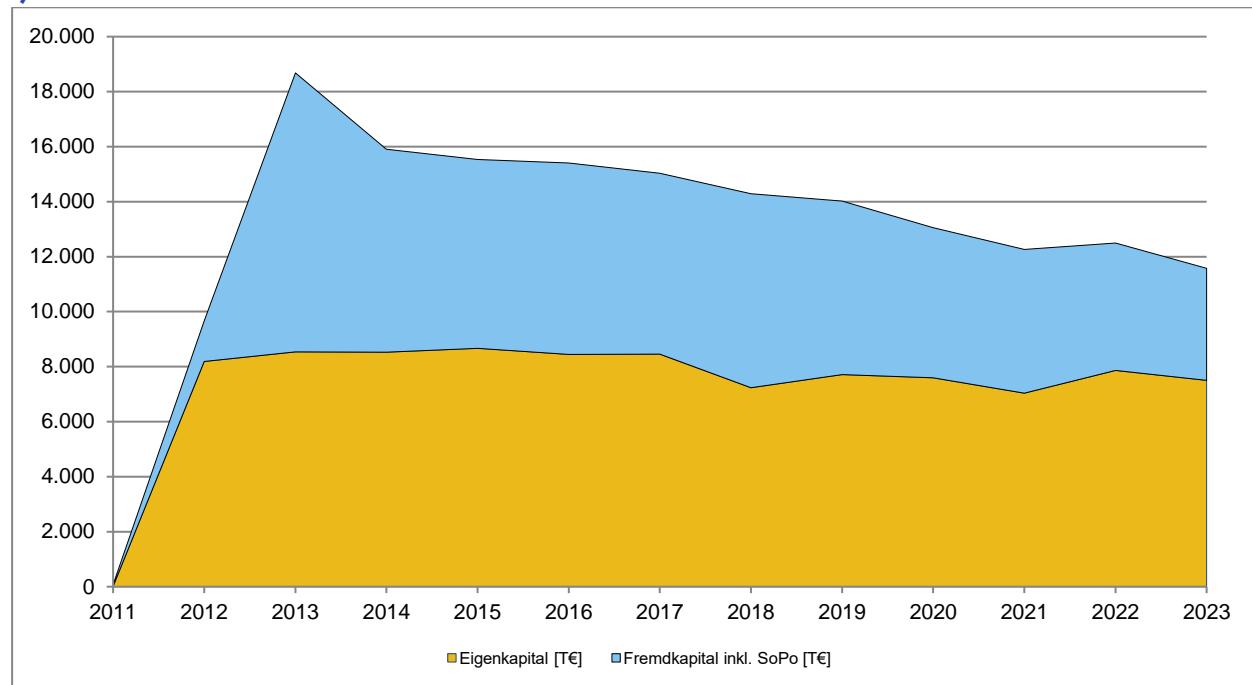
Gesellschafterversammlung:

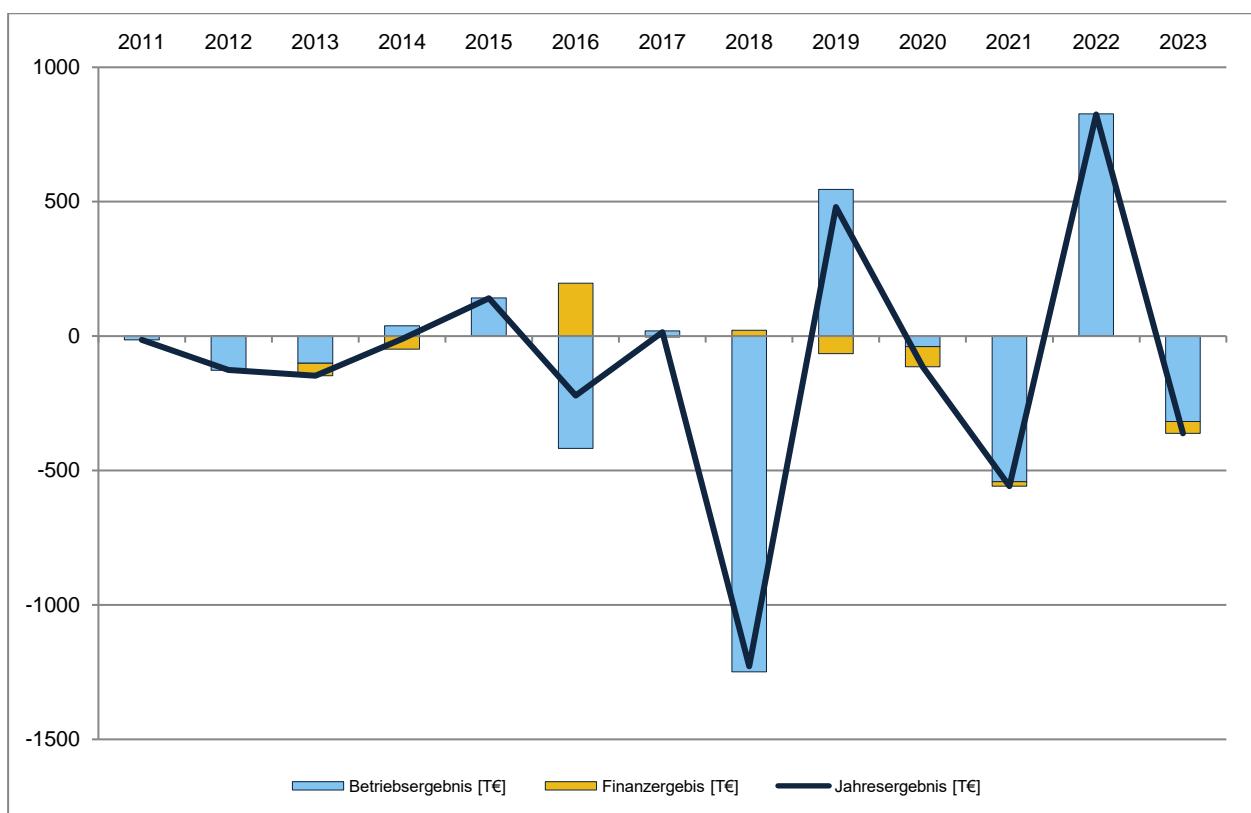
Name	Personenkreis	Mitglied seit	Mitglied bis
Hürtgen, Dirk	Geschäftsführer BTG	12.04.2012	

h) Personalbestand

Zum 31.12.2023 waren 10 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Gesellschaft tätig.

i) Kennzahlen





Kennzahlen	2021	2022	2023	Veränderung
Eigenkapitalquote	57,42%	62,98%	64,83%	1,85%
Eigenkapitalrentabilität	-7,92%	10,48%	-4,82%	-15,30%
Anlagendeckungsgrad 2	64,73%	88,29%	87,90%	-0,39%
Verschuldungsgrad	17,78%	14,10%	13,47%	-0,63%
Umsatzrentabilität	-61,60%	68,93%	-28,23%	-97,15%