

2 ATC – Aldenhoven Testing Center of RWTH Aachen University GmbH



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	2019	2020	2021	Veränderung in €	Veränderung in %
Aktiva					
A. Anlagevermögen					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	108.772,00 €	191.474,00 €	148.743,00 €	-42.731,00 €	-22,32%
II. Sachanlagen	12.449.969,67 €	11.602.772,14 €	10.730.343,14 €	-872.429,00 €	-7,52%
B. Umlaufvermögen					
I. Forderungen u. sonstige Vermögensgegenstände	527.903,66 €	228.309,91 €	145.172,53 €	-83.137,38 €	-36,41%
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	366.536,07 €	530.869,44 €	772.635,05 €	241.765,61 €	45,54%
C. Rechnungsabgrenzungsposten	562.881,35 €	504.317,09 €	466.848,79 €	-37.468,30 €	-7,43%
Summe Aktiva	14.016.062,75 €	13.057.742,58 €	12.263.742,51 €	-794.000,07 €	-6,08%
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	-1.590.866,19 €	-1.110.817,35 €	-1.225.309,88 €	-114.492,53 €	10,31%
Bilanz	2019	2020	2021	Veränderung in €	Veränderung in %
IV. Jahresergebnis	480.048,84 €	-114.492,53 €	-558.045,19 €	-443.552,66 €	387,41%
B. Sonderposten	4.881.223,66 €	4.425.444,66 €	3.969.854,66 €	-455.590,00 €	-10,29%
C. Rückstellungen	1.102.804,96 €	956.455,41 €	1.189.453,79 €	232.998,38 €	24,36%
D. Verbindlichkeiten	317.851,48 €	76.152,39 €	62.789,13 €	-13.363,26 €	-17,55%
Summe Passiva	14.016.062,75 €	13.057.742,58 €	12.263.742,51 €	-794.000,07 €	-6,08%

e) Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- u. Verlustrechnung	2019	2020	2021	Veränderung in €	Veränderung in %
1. Umsatzerlöse	1.866.003,32 €	923.428,16 €	878.701,26 €	-44.726,90 €	-4,84%
2. sonstige betriebliche Erträge	487.426,66 €	745.086,96 €	546.190,98 €	-198.895,98 €	-26,69%
3. Materialaufwand	26.252,35 €	28.006,24 €	17.250,71 €	-10.755,53 €	-38,40%
4. Personalaufwand	474.689,85 €	383.176,59 €	374.792,72 €	-8.383,87 €	-2,19%
5. Abschreibungen	902.322,37 €	926.600,43 €	936.534,80 €	9.934,37 €	1,07%
6. sonstige betriebliche Aufwendungen	404.951,23 €	369.681,08 €	637.635,53 €	267.954,45 €	72,48%
Betriebsergebnis	545.214,18 €	-38.949,22 €	-541.321,52 €	-502.372,30 €	1289,81%
7. Zinsen u. ähnliche Aufwendungen	64.581,51 €	74.564,08 €	16.557,66 €	-58.006,42 €	-77,79%
Finanzergebnis	-64.581,51 €	-74.564,08 €	-16.557,66 €	58.006,42 €	-77,79%
Ergebnis d. gewöhl. Geschäftstätigkeit	480.632,67 €	-113.513,30 €	-557.879,18 €	-444.365,88 €	391,47%
8. sonstige Steuern	583,83 €	979,23 €	166,01 €	-813,22 €	-83,05%
Jahresergebnis	480.048,84 €	-114.492,53 €	-558.045,19 €	-443.552,66 €	387,41%

f) Lagebericht

I. Geschäftsmodell des Unternehmens

Die ATC – Aldenhoven Testing Center of RWTH Aachen University GmbH (im Folgenden: ATC GmbH) [HRB 6080] 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

Die erheblichen wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie haben sich auch im Jahr 2021 fortgesetzt. Zwar stieg im Jahresverlauf das Bruttoinlandprodukt im Vergleich zum Vorjahr um 2,7 %, lag damit aber immer noch 2,0 % niedriger als im Jahr 2019, also vor der Corona-Pandemie [Quelle: DESTATIS-Pressemitteilung Nr. 020 vom 14. Januar 2022]. Die weltweit unterschiedlich hohen Inzidenzen und Infektionswellen sorgten dafür, dass eine ungestörte Zusammenarbeit der globalisierten Wirtschaft kaum möglich war. Am deutlichsten wurde dies bei den Lieferketten, die nachhaltig gestört waren und immer noch sind. Auch auf den Absatzmärkten zeigten sich starke Schwankungen, was sich beispielsweise im sogenannten Geschäftsklima ausdrückt, das im Verlauf des Jahres 2021 stark schwankte [Quelle: ifo Geschäftsklima Deutschland, Dezember 2021]. Ein gleiches Bild zeichnen die Absatzrückgänge der deutschen Automobilhersteller, die gegenüber dem Jahr inklusive der Exporte um 10 % niedriger lagen als im ersten Corona-Jahr 2020. [Quelle: VDA-Pressemitteilung vom 5. Januar 2022] Ein wesentlicher Grund, neben den Unsicherheiten in den Märkten, ist die stark eingeschränkte Verfügbarkeit von Halbleitern und Chips für die Fahrzeugelektronik, die erhebliche Folgen bis hin zu Produktionsausfällen hatte und hat.

Die genannten gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Rahmenbedingungen bleiben für die ATC GmbH hoch relevant, da ihre Kundinnen und Kunden weiterhin ganz überwiegend aus der Branche der Automobilhersteller, -zulieferer sowie für diese tätige Forschungs- und Entwicklungsunternehmen stammen. Von ihnen stammen die allermeisten Projekte und weiteren Arbeiten, für die Testgelände wie das Aldenhoven Testing Center benötigt werden. Nachdem im Jahr 2020 noch unmittelbare Auswirkungen durch die Lockdowns und den damit zeitweise nur noch sehr eingeschränkten Möglichkeiten der Testarbeit zu einem Rückgang der Buchungen führte, fand sich im Jahr 2021, wie auch gesamtgesellschaftlich und -wirtschaftlich ein recht guter Umgang mit den erforderlichen Schutzmaßnahmen. Die Marktunsicherheiten und Schwierigkeiten in den Lieferketten von Pkw und Lkw hielten das Buchungsverhalten der Kundinnen und Kunden jedoch auf einem sehr niedrigen Niveau.

Vor allem Events fanden im Verlauf des Jahres 2021 wie schon im Vorjahr u.a. infolge der Hygienemaßnahmen kaum statt, was große Auswirkungen auf diesen Geschäftszweig hatte.

Parallel zu den beiden genannten Krisen (Corona und Halbleiter) bestehen weiterhin große Veränderungszwänge in der Mobilitätsbranche (Digitalisierung, Automatisierung und Elektrifizierung). Die Wahrnehmung und Bedeutung der Bekämpfung des Klimawandels nahmen im Jahr 2021 unter anderem durch die Starkregenereignisse im Juli 2021 zu. Das Ende fossil betriebener Antriebe für den europäischen Markt kann mittlerweile als politisch nahezu gesetzt angesehen werden. Beim nun beschleunigten Hochlauf der

Elektromobilität stehen die deutschen und europäischen Hersteller im Wettbewerb mit neuen Marktbegleitern wie Tesla, die signifikante Marktanteile besitzen.

Mit dem Ausbruch des Krieges gegen die Ukraine im Februar 2022 befindet sich mindestens die europäische Wirtschaft in einer weiteren Krise, ohne dass die Auswirkungen durch die Corona-Pandemie oder die gestörten Lieferketten überwunden wären. Die Effekte sind vielfach: Unterbrechung wichtiger Zulieferketten aus der Ukraine, Stilllegung von Werken in Russland und teils Belarus, Wegbrechen der dortigen Absatzmärkte für Fahrzeuge und insgesamt eine große Unsicherheit bei Verbraucherinnen und Verbrauchern sowie den Unternehmen selbst. Politisch ist eine schnelle Lösung der Abhängigkeit von fossilen Energielieferungen aus Russland gesetzt. Kurzfristig zeigen sich deutlich höhere Energiepreise, mittelfristig steht bei vielen Unternehmen der Umstieg auf erneuerbare Energien (in Produktion wie Produkten) an, langfristig sind die Auswirkungen der ggf. „neuen Weltordnung“ noch nicht abzusehen. Die Ende des Jahres 2020 beschriebene große Unsicherheit besteht also weiterhin fort, auch wenn die Gründe nun andere sind.

II.2 Lage des Unternehmens

a. Ertragslage

	Geschäftsjahr	Vorjahr
	TEUR	TEUR
Gesamtleistung	878,7	923,4
sonstige betriebliche Erträge	546,2	745,1
Materialaufwand	-17,3	-28,0
Personalaufwand	-374,8	-383,2
Abschreibungen	-936,5	-926,6
sonstige betriebliche Aufwendungen	-637,6	-369,7
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-16,6	-74,6
Ergebnis nach Steuern	-557,9	-113,5
sonstige Steuern	0,2	1,0
Jahresergebnis	-558,0	-114,5

Die Gesamtleistung betrug im Berichtszeitraum TEUR 878,7. Sie hat sich gegenüber dem Vorjahr 2020 (TEUR 923,4) nochmals um 5 % verringert und liegt damit auf dem Niveau der Geschäftsjahre 2014/2015 kurz nach der Eröffnung. Neben einer weiteren Reduzierung des Testgeschäfts konnten im Jahr 2021, wie im vorhergehenden Kapitel bereits erwähnt, aufgrund der einzuhaltenden Hygienevorgaben kaum Veranstaltungen durchgeführt werden. Neben den corona-bedingten Einschränkungen wurde die Gesamtleistung auch durch die schwächelnde Automobilwirtschaft negativ beeinflusst.

Der pessimistisch aufgestellte Wirtschaftsplan für das Jahr 2021 wies eine Gesamtleistung in Höhe von TEUR 865 aus, so dass sich der erzielte Umsatz im Bereich der Planung bewegt. In der Jahresmitte von 2021 war eine kurze Erholung der Umsatzlage erkennbar, so dass zu diesem Zeitpunkt von einem deutlich besseren Jahresergebnis ausgegangen werden konnte. Diese Sommererholung hielt jedoch nur kurz an, so dass die Monate Oktober bis Dezember wieder deutlich schlechter ausfielen.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie sowie die gestörten Lieferketten (vor allem, aber nicht nur in Bezug auf Halbleiter) die Automobilwirtschaft deutlich getroffen haben. Die Umsätze der Top-Kunden aus dem letzten Jahr liegen weiterhin auf einem niedrigen Niveau und reduzierten sich für einige Kunden sogar nochmal deutlich. Aufgrund der Reiseeinschränkungen konnten Kunden aus dem Ausland teilweise nicht anreisen. Trotzdem kann festgestellt werden, dass die in den letzten Jahren gewonnenen Dauerkunden das Aldenhoven Testing Center weiter genutzt haben, sofern es die Umstände erlaubten. Dies lässt für die Zeit nach der Pandemie und die durch den Krieg in der Ukraine ausgelösten Unsicherheiten hoffen, dass das Testangebot des Aldenhoven Testing Centers von den Kunden weiterhin geschätzt wird.

Die Reduzierung des Personalaufwands ist auf verschiedene Gründe zurückzuführen. Im Jahr 2021 erhielten die sozialversicherungspflichtigen Mitarbeiter*innen bis einschließlich September 2021 corona-bedingt Kurzarbeitergeld (ca. 50% Arbeitsausfall) und die Geschäftsführung hat (ohne Anspruch auf Kurzarbeitergeld) das gesamte Jahr auf ca. 20 % ihres Gehalts verzichtet.

Die Abschreibungen 2021 betragen TEUR 937 und liegen mit TEUR 10 leicht über dem Vorjahresniveau. Im Jahr 2021 wurden nur für den Betrieb dringliche Investitionen getätigt. So wurde beispielsweise ein 7.000 Liter Wasserfass und ein neues, elektrisches Safety-Car angeschafft. Dabei handelt es sich um ein Leasingfahrzeug, jedoch musste die Innenausstattung für den Einsatz als Safety-Car erweitert werden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 2021 betragen TEUR 638 gegenüber TEUR 370 im Vergleichszeitraum 2020. Dies entspricht einer relativen Steigerung von rd. 73 %. Die Steigerung ist im Wesentlichen auf die Zuführung zur Rückstellung für die etwaige Rückzahlungsverpflichtung zurückzuführen.

Aufgrund des corona-bedingten Umsatzeinbruchs im Jahr 2020 und die sich für 2021 und 2022 abzeichnenden negativen wirtschaftlichen Auswirkungen musste die Umsatzprognose innerhalb der DCF-Rechnung seinerzeit reduziert werden. Infolge der spürbaren Umsatzerholung zum Zeitpunkt der Aufstellung des Wirtschaftsplans für 2022 wurde die Prognose für die Jahre 2022 ff. wieder nach oben angepasst.

Die mögliche Rückzahlungsverpflichtung wurde auf Basis der mit Ist-Zahlen und angepassten Prognosen aktualisierten DCF-Rechnung ermittelt. Für eine mögliche (anteilige) Rückforderung von Zuschüssen (inklusive Verzinsung) für die Förderung des 2. Bauabschnitts des Testzentrums zum Ablauf der Zweckbindungsfrist zum 31. Dezember 2028 war im Geschäftsjahr daher die Rückstellung saldiert um TEUR 210 zu erhöhen. Im Vorjahr wurde die Rückstellung noch um saldiert TEUR 204 reduziert. Mithin ergibt sich somit eine Gesamtrückstellung zum 31. Dezember 2021 in Höhe von TEUR 1.064.

Im Zuge der Aktualisierung der DCF-Rechnung während der Erstellung des Jahresabschlusses wurden folgende Entwicklungen festgestellt:

- Aufgrund der jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie (Omikron-Welle) und des Beginns des Krieges in der Ukraine und die damit noch nicht absehbaren wirtschaftlichen Auswirkungen sind die im Wirtschaftsplan 2022 getroffenen Annahmen nicht mehr zutreffend.
- Bezogen auf die Verteilung der Umsätze und Aufwendungen zwischen dem geförderten und dem nicht-geförderten Bereich kann eine Verschiebung vom geförderten Bereich zum nicht-geförderten Bereich festgestellt werden, die sich insbesondere im Geschäftsjahr 2021 deutlich gezeigt hat. So beträgt die Verteilung der Umsätze nunmehr 50:50. Im Geschäftsjahr 2018 lag die Verteilung zum Vergleich bei 38:62. Dieser Effekt konnte bisher in der Prognose der Umsätze für den geförderten Bereich nicht in dieser Deutlichkeit berücksichtigt werden. Aus Sicht der Geschäftsführung zeichnet

sich hier jedoch eine längerfristige Entwicklung ab. Der Ursprung liegt u.a. in der Restrukturierung der Automobilwirtschaft weg von den verbrennungsmotorischen Antrieben hinzu elektrischen Antrieben, sowie einem weiter anhaltenden, großen Entwicklungsbedarf hinsichtlich der Automatisierung.

Da die Auswirkungen der beiden genannten Entwicklungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht verlässlich prognostizierbar sind, hat sich die Geschäftsführung dazu entschieden, am bisherigen Wirtschaftsplan für die Prognose der DCF-Rechnung festzuhalten. Im Laufe des Jahres 2022 werden die Effekte näher beziffert, um einen entsprechend angepassten Wirtschaftsplan für die Jahre 2023 ff. aufzustellen.

Als Ergebnis wurde für das Jahr 2021 ein Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 558 (inkl. TEUR -193 Zuführung in die Rückstellung sowie TEUR -17 Abzinsung) erzielt. Im Vorjahr 2020 betrug der Jahresfehlbetrag noch TEUR 114 (inkl. TEUR +278 Auflösung der Rückstellung sowie TEUR -74 Abzinsung).

Neben den corona-bedingten Einflüssen zeigt die Entwicklung der vergangenen Geschäftsjahre weiterhin, 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 Prognosezeitraums größere Änderungen im erforderlichen Rückstellungsbetrag ergeben, so dass sich das Ergebnis von Jahr zu Jahr stark ändern kann.

b. Finanzlage

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

	31.12.2021
	T€
Jahresfehlbetrag	-558
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	937
Zunahme der Rückstellungen	234
Abnahme Sonderposten	-456
Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	65
Abnahme der Forderungen gegen verbundenen Unternehmen	2
Abnahme der sonstigen Vermögensgegenstände inkl. RAP/Latente Steuern	53
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2
Abnahme der erhaltenen Anzahlungen	-9
Abnahme der sonstigen Verbindlichkeiten inkl. RAP/Latente Steuern	<u>-7</u>
Laufende Geschäftstätigkeit	<u>263</u>
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-20
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen	<u>-1</u>
Investitionstätigkeit	<u>-21</u>
Finanzierungstätigkeit	<u>0</u>
Liquide Mittel am Anfang der Periode	531
Zahlungswirksame Veränderungen	<u>242</u>
Liquide Mittel am Ende der Periode	<u>773</u>

c. Vermögenslage

Das Vermögen und die Schulden haben sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 794 von TEUR 13.058 auf TEUR 12.264 vermindert. Im Wesentlichen führten der Werteverzehr des Sachanlagevermögens (TEUR 873) sowie die korrespondierende Auflösung des Sonderpostens für Zuschüsse und Zulagen (TEUR 456) einhergehend mit einer Abnahme des Eigenkapitals durch den Jahresfehlbetrag (TEUR 558) zur Minderung des Vermögens. Die flüssigen Mittel haben sich demgegenüber um TEUR 242 gegenüber dem Vorjahr erhöht. Des Weiteren war bei den sonstigen Rückstellungen ein Anstieg i.H.v. TEUR 233 zu verzeichnen.

II.3 Finanzielle Leistungsindikatoren

Kennzahlen zur Vermögens- und Kapitalstruktur:

Anlagenintensität

Formel: $\text{Anlagevermögen} \times 100 / \text{Gesamtvermögen}$

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
Anlagevermögen	10.879,1	11.794,2
Gesamtvermögen	12.263,7	13.057,7
Anlagenintensität in %	88,7	90,3

Eigenkapitalanteil

Formel: $\text{Eigenkapital} \times 100 / \text{Gesamtkapital}$

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
Eigenkapital	9.820,5	10.697,5
Gesamtkapital	12.263,7	13.057,7
Eigenkapitalanteil in %	80,1	81,9

Rückstellungsquote

Formel: $\text{Rückstellungen} \times 100 / \text{Gesamtkapital}$

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
Rückstellungen	1.189,5	956,5
Gesamtkapital	12.263,7	13.057,7
Rückstellungsquote in %	9,7	7,3

Kennzahlendefinition:

Das bilanzanalytische Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

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

III. Prognosebericht

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Wirtschaftsplans für 2022 ff. im September/Oktober 2021 ist die Geschäftsführung auf Grundlage der in den Sommermonaten 2021 eingetretenen Umsatzsteigerung davon ausgegangen, dass die Umsätze im Jahr 2022 ff. im Vergleich zum im Vorjahr corona-bedingt korrigierten Wirtschaftsplan leicht steigen werden. Leider hielt der Aufschwung der Sommermonate nicht lange an, da sich die Corona-Pandemie zum Herbst/Winter wieder deutlich verschlimmerte. Die für 2021 zwischenzeitlich angehobene Umsatzprognose konnte somit nicht eingehalten werden. Da es zum jetzigen Zeitpunkt keinen Anhaltspunkt dafür gibt, dass die Pandemie wesentlich schneller bekämpft werden kann, muss die Geschäftsführung in Abweichung zum aufgestellten Wirtschaftsplan von niedrigeren Umsatzerlösen ausgehen.

Dieser Umstand wird durch den Ukraine-Krieg noch deutlich verschlimmert und die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie und des Ukraine-Kriegs lassen sich weder auf die Weltwirtschaft noch auf die deutsche Wirtschaft vorhersagen. Aus diesem Grund ist es in diesem Jahr sehr schwierig, einen verlässlichen Prognosebericht abzugeben. Da zum aktuellen Zeitpunkt keine verlässlichen Prognosen erstellt werden können, hat sich die Geschäftsführung dazu entschieden, den Wirtschaftsplan für das Jahr 2022 ff. nicht anzupassen, da jede Anpassung ohne eine sinnvolle Grundlage erfolgen würde. In der Zwischenzeit werden nur die notwendigsten Ausgaben getätigt. An den ursprünglich geplanten Investitionen/Sanierungen wird grds. festgehalten, da diese wirtschaftlich und technisch notwendig sind. Vor Auftragserteilung werden jedoch neuerliche Zustimmungen des Aufsichtsrats eingeholt.

Technisch sind zurzeit alle Voraussetzungen erfüllt, um den Kunden die Erforschung, Entwicklung und Absicherung ihrer Produkte zu ermöglichen. Dazu gehören neben den Teststreckenelementen, die sich bis auf die Fahrdynamikfläche in einem guten und gepflegten Zustand befinden, die notwendigen Räumlichkeiten und weitere Infrastruktur, die für das Arbeiten vor Ort erforderlich sind.

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. In den vergangenen Jahren konnte jedoch festgestellt werden, dass zwischenzeitlich viele Teststrecken um entsprechende Testmöglichkeiten erweitert wurden, so dass sich das Aldenhoven Testing Center hier vermehrt in einer Konkurrenzsituation befindet. Die anhaltende Krise der Automobilwirtschaft hat zwischenzeitlich dazu geführt, dass geplante Erweiterungen von Testgeländen der Konkurrenz sich verzögern oder ganz gestrichen wurden. Dies verbessert wiederum die Situation für das Aldenhoven Testing Center. Darüber hinaus ist abzusehen, dass sich die Testbedarfe ändern werden, da zukünftig weniger neue Verbrennungsmotoren entwickelt werden. Diese Einschätzung wird dadurch bestätigt, dass viele OEM angekündigt haben, dass die nächste Motorengeneration für Euro 7 die Letzte für den europäischen Markt sein wird. Der Trend geht daher weiterhin verstärkt zu batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen. Welche Rolle der wasserstoffbasierte Antrieb zukünftig spielen wird, ist noch nicht klar zu erkennen.

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. Hierbei ist die Frage einer Förderung bzw. einer Finanzierung noch zu klären. Aufgrund der Nähe zu Forschungseinrichtungen ist das Aldenhoven Testing Center jedoch in der Lage, diese 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, auch wenn corona-bedingt die Durchführung weiterhin stark eingeschränkt war. Zur Sicherstellung und Verbesserung dieser

Tests erfolgten bereits 2018 und 2019 Anpassungen an bestehenden Strecken, die 2020 fortgeführt wurden. Die den Tests zugrunde liegenden Protokolle werden regelmäßig fortgeschrieben und erweitert. So ist für das Jahr 2023 seitens Euro NCAP eine deutliche Erweiterung der Testumfänge geplant. Um die neuen Testvorschriften auch am Aldenhoven Testing Center durchführen zu können, ist eine Erweiterung der Fahrdynamikfläche notwendig. Um zeitgerecht zur Einführung der neuen Protokolle die Baumaßnahmen abschließen zu können, wurde bereits zum Ende des letzten Jahres mit den Planungstätigkeiten begonnen.

Erfreulicherweise ergibt sich aus der Tatsache, dass das Testzentrum von Prüforganisationen regelmäßig verwendet wird, auch ein gesteigertes Interesse von Fahrzeugherstellern und -zulieferern. Dies wird auch zukünftig der Fall sein, da die zu testenden Fahrzeugfunktionen immer komplexer werden und hierdurch der Testaufwand steigt.

Die aus wirtschaftlicher Sicht attraktive Nutzung des Geländes für Events unterschiedlicher Formate konnte im vergangenen Jahr aufgrund der behördlichen Beschränkungen nicht stattfinden. Aktuell ist glücklicherweise ein starker Anstieg von Anfragen und konkreten Buchungen für 2022 für Veranstaltungen zu verzeichnen, so dass der Rückgang der Umsätze im normalen Testgeschäft hierdurch kompensiert ggfs. auch überkompensiert werden könnte.

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 stets kurzfristig auf die Möglichkeiten und Kapazitäten zur Nutzung des Testzentrums hingewiesen wird.

Zudem verfolgt es 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 Facebook oder LinkedIn. Hierdurch wird eine größere Reichweite als bei herkömmlichen Medien erreicht, so dass hierdurch auch vermehrt KMU angesprochen werden.

Leider war es corona-bedingt im Jahr 2021 nicht möglich, eigene Veranstaltungen auf dem Aldenhoven Testing Center durchzuführen, um hierdurch weitere Sichtbarkeit zu erzielen. Im Jahr 2022 feiert der Kreis Düren seinen 50. Geburtstag. In diesem Rahmen findet eine öffentlichkeitswirksame Feier auf dem Aldenhoven Testing Center statt. Außerdem findet 2022 in Aachen die IEEE-Veranstaltung „Intelligent Vehicles“ statt, die zu den renommiertesten wissenschaftlichen Fachtagungen zum Thema Automatisiertes Fahren gehört. Der zur Veranstaltung gehörende „Demo Day“ findet auf dem Aldenhoven Testing Center statt und wird seine Bekanntheit in der wissenschaftlichen Community weiter steigern.

Durch die Zusammenarbeit mit Vodafone im Bereich „Connected Mobility“ unter dem Titel 5G Mobility Lab verspricht sich die ATC GmbH 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. Die Firma Vodafone hat sich dazu entschieden ein eigenes Gebäude auf dem Gelände des Aldenhoven Testing Centers zu errichten. Hierdurch 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 Themenumfeld des (hoch-)automatisierten Fahrens anbieten zu können. Mit der Stadtumgebung und dem 5G Mobility Lab besitzt das Aldenhoven Testing Center bereits entsprechende, hochmoderne Infrastruktur. Es ist jedoch nun wichtig, hier am Puls der Forschung zu bleiben

und die Testmöglichkeiten in diesem Bereich weiter auszubauen.

Aufgrund des corona-bedingten Einbruchs der Umsatzerlöse, musste im Jahr 2020 die Planung des neuen Kundenbürogebäudes zunächst unterbrochen werden. Aufgrund der zwischenzeitlich notwendigen Sanierung der Fahrdynamikfläche und der Erweiterung im Rahmen Euro NCAP stehen nicht genügend Finanzmittel zur Verfügung, um das Gebäude realisieren zu können. Daher wurden die Planungstätigkeiten eingestellt. Der aktuelle Bedarf kann sehr gut mit einer gemieteten Bürocontaineranlage bedient werden, die jederzeit leicht erweiterbar ist.

IV. Chancen- und Risikobericht

IV.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Chancen und Risiken

Mit den durch die Corona-Pandemie sowie den im Februar 2022 begonnenen und von seinem Ausgang zum Berichtszeitpunkt (März 2022) her vollkommen offenen Krieg in der Ukraine sind die deutsche und europäische Wirtschaft weiterhin von großen Unsicherheiten geprägt. Politische Brüche ehemaliger (Wirtschafts-) Beziehungen zu Russland und ggf. weiteren Staaten sind bereits Realität. Die Mehrheit der europäischen und westlichen Unternehmen folgt den politischen Gegebenheiten und stellen ihre Zusammenarbeit mit und Engagements in Russland bis auf Weiteres ein. Hinzu kommt, dass die große deutsche und europäische Abhängigkeit von fossilen Energieträgern aus Russland sehr schnell beendet werden soll, was vermutlich kurzfristig durch einen Umstieg auf andere Lieferanten, ggf. unternehmensspezifisch andere Energieträger, und mittelfristig durch eine deutlich forcierte Nutzung regenerativer Energien geschieht. Hierdurch ergeben sich erhebliche Herausforderungen und Investitionsbedarfe für die Unternehmen vor allem auf der operativen Seite, die möglicherweise Einschränkungen bei den Ausgaben für Produktentwicklung haben. Branchenspezifisch kommt hinzu, dass die gestörten Lieferketten (u.a. Halbleiter aus Asien, aber auch Kabelbäume und andere Komponenten sowie Material aus der Ukraine und Russland) anhaltende Auswirkungen auf die Produktion von Fahrzeugen und somit stark verzögerte Umsätze zur Folge haben.

Die ATC GmbH befindet sich mit ihrem Angebot oft am Ende einer Kette von Dienstleistungen, die im Zuge der Erforschung und Entwicklung sowie Absicherung von Fahrzeugen, Systemen und Komponenten erforderlich sind: Die Wertschöpfung geht in den meisten Fällen von den Fahrzeugherstellern (OEM) aus. Sie beauftragen Zulieferer, von denen erhebliche Entwicklungs- und Absicherungsumfänge übernommen werden.

OEM wie Zulieferer nutzen oftmals Dienstleister für diese Arbeiten. Testeinrichtungen wie das Aldenhoven Testing Center sind überwiegend erst spät im gesamten Produktentstehungsprozess erforderlich. Seit Beginn der Pandemie und damit verbundenen behördlichen Vorgaben blieben Events auch im Jahr 2021 eine seltene Ausnahme. Auch im Bereich des Testings reduzierten sich die Umfänge deutlich (vgl. Kap. II). Mit einer deutlichen Wiederbelebung des Geschäfts kann erst gerechnet werden, wenn die Absatzzahlen der Fahrzeughersteller und somit am oberen Ende der Wertschöpfungskette wieder deutlich zunehmen – was neben der weitgehenden Rückkehr in ein normales gesellschaftliches Leben eine positive Grundstimmung bei den Käuferinnen und Käufern zur Grundlage haben muss. Dabei kann ein Nachholeffekt eintreten, der aber kaum zu quantifizieren ist.

Für die Automobil- und Mobilitätsbranche gilt es weiterhin, und angesichts der erheblich zu beschleunigenden Energiewende in noch stärkerem Maße, Produkte und Produktion anzupassen.

Für die Produkte, also die Fahrzeuge heißt das unter anderem: Antriebe müssen auf erneuerbare Energiequellen umgestellt werden (Strom, Wasserstoff, ggf. E-Fuels), die Digitalisierung beeinflusst die Steuerung und Nutzung (Automatisierung und Mobility as a Service) und die Verkehrswende führt zu deutlich veränderten Rahmenbedingungen für Automobile (beanspruchter Verkehrsraum, Vorrang vor anderen

Verkehrsträgern). In Bezug auf die Produktion stehen der Ressourcenverbrauch, die eingesetzten Energieformen und -umfänge, die Resilienz gegen Störungen in den Lieferketten sowie große technische Änderungen wie den Wegfall der Produktion von Verbrennungsmotoren und die Aufnahme von Batteriefertigungen im Vordergrund. All dies geschieht im zunehmenden und harten Wettbewerb mit ambitionierten Unternehmen aus den USA und China, sowie zunehmender Unsicherheit hinsichtlich des freien Zugangs zu den Weltmärkten (der Fahrzeugabsatz in China machte 2021 rund ein Drittel des weltweiten Absatzes aus).

Die besten Chancen haben aller Voraussicht nach die Unternehmen, die sich am schnellsten den neuen Gegebenheiten anpassen können und am Markt ein Angebot machen, das von den Mobilitätsnutzerinnen und -nutzern nachgefragt wird. Die Antizipation des Nutzungs- und Kaufverhaltens fällt in der aktuellen Zeit aber zunehmend schwer, zumal es sich zwischen den einzelnen Märkten deutlich unterscheiden dürfte (fossile Energien vs. regenerative Energien, privater Fahrzeugbesitz vs. Mobility as a Service usw.).

IV.2 Unternehmensspezifische Chancen und Risiken

Der 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. Dank seiner Nähe zur universitären und außeruniversitären Forschung bleibt das Testzentrum auch für Nutzerinnen und Nutzer interessant, die sich in öffentlichen Forschungsvorhaben mit der Mobilität von morgen beschäftigen. Die teils deutlich gesteigerte öffentliche Förderung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, die letztlich auch die Bedeutung der Mobilitäts- und insbesondere Automobilbranchen für die deutsche Volkswirtschaft anerkennen, dürften ebenfalls – mit einigem zeitlichen Verzug – zu einer moderaten Steigerung der Nachfrage aus diesen Projekten herausführen. Dem entgegen steht eine stetige Zunahme von virtuellen Tests, die schon seit vielen Jahren einen festen Bestandteil im Produktentstehungsprozess haben und im Kontext der Digitalisierung weiter zunehmen. Allerdings bleibt festzuhalten, dass zumindest für die Erzeugung digitaler Modelle und die Validierung neuer Entwicklung immer Realtests erforderlich sein werden. Deren Umfang und das Vertrauen in rein oder überwiegend virtuelle Tests lassen sich derzeit hinsichtlich ihrer Effekte auf die Nutzung des Aldenhoven Testing Centers noch nicht quantifizieren.

Das Ergebnis des Geschäftsjahres 2021 zeigt sich weiterhin stark geprägt durch die Folgen der Corona-Pandemie und kann daher nicht sinnvoll mit anderen Geschäftsjahren verglichen werden. Der Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 558 scheint auf den ersten Blick hoch. Es ist jedoch zu beachten, dass hier die notwendige Zuführung in Höhe von saldiert TEUR 210 in die Rückstellung dazu beigetragen hat. Darüber hinaus konnten mit Hilfe des bis September 2021 beantragten Kurzarbeitergelds für die sozialversicherungspflichtigen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen die Lohnkosten im Jahr 2021 gesenkt werden. Aktuell wird kein Kurzarbeitergeld bezogen. Diese Maßnahme trug dazu bei, dass der Cashflow der Gesellschaft trotz der Umsatzeinbußen leicht positiv blieb. Infolge der aktuell schwierigen Situation aufgrund der Corona-Pandemie und des Ukraine-Kriegs muss jedoch weiter auf den Cashflow geachtet werden. Es werden daher aktuell nur betrieblich unbedingt notwendige Ausgaben getätigt.

Im aktuellen Wirtschaftsplan wird davon ausgegangen, dass ein ähnliches Umsatzniveau wie vor der Pandemie nach einer wirtschaftlichen Erholung der Corona-Folgen ab dem Jahr 2024/2025 möglich ist. Dies hängt jedoch stark mit der wirtschaftlichen Erholung der Kundinnen und Kunden des Aldenhoven Testing Centers zusammen. Wann diese Erholung tatsächlich eintritt, ist aufgrund der aktuellen Weltlage nicht zu prognostizieren. Weiterhin muss der Entwicklung des Testrückgangs bei der Entwicklung von Verbrennungsmotoren stärker Rechnung getragen werden, da sich die Nutzung von erneuerbaren Energiequellen aufgrund des Ukraine-Kriegs mit den dadurch aktuell extrem gestiegenen Kraftstoffpreisen beschleunigen könnte.

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.

Hinzu kommen die notwendigen Rückstellungen für eine mögliche Rückzahlungsverpflichtung am Ende der 15-jährigen Zweckbindungsfrist aufgrund des positiven EBITDA, die das heutige Betriebsergebnis negativ beeinflussen.

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 auf zwei Sachverhalte hin, die die ATC GmbH in Zukunft beachten sollte:

1. Aufgrund der Förderauflagen wird es bei weiterhin so guten Betriebsergebnissen zu Rückzahlungsverpflichtungen gegenüber den Fördergebern kommen. Diese Verpflichtung sollte, so der Hinweis der Prüfer des Landesrechnungshofs, frühestmöglich vom Wirtschaftsprüfer geprüft und ggfs. sollte eine Rückstellung gebildet werden, um die zukünftigen Rückzahlungsansprüche befriedigen zu können. Diese Auflage des Förderbescheides ist der Geschäftsführung und den Gesellschaftern der ATC GmbH bewusst und es wird seit Beginn der Fördermaßnahme ein entsprechendes Controlling mittels DCF-Rechnung in Zusammenarbeit mit dem Steuerberater sowie dem Wirtschaftsprüfer durchgeführt. Auf Basis dieses Vorgehens und der corona-bedingten Reduzierung des prognostizierten Umsatzes war es im Jahr 2020 notwendig, die Rückstellung saldiert um TEUR 204 zu reduzieren. Die damalige DCF-Rechnung sah für 2021 bereits wieder eine Zuführung von ca. TEUR 100 vor, die aufgrund der zwischenzeitlich angepassten Prognose dann im Jahresabschluss 2021 saldiert auf TEUR 210 erhöht werden musste. Mithin ergibt sich somit eine Gesamtrückstellung zum 31. Dezember 2021 in Höhe von TEUR 1.064.
2. Eine wesentliche Auflage des Förderbescheides besagt, dass das Testzentrum primär kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU) zur Verfügung gestellt werden soll. Die aktuellen Auslastungszahlen des Aldenhoven Testing Centers, so der Hinweis der Prüfer im Jahr 2015, würden zeigen, dass das Aldenhoven Testing Center nicht überwiegend von KMU angemietet wird. Dies könnte zu einer Rückzahlungsverpflichtung der Fördermittel führen. Im Jahr 2021 wurde ein Umsatz in Höhe von ca. TEUR 40 mittels KMU erwirtschaftet. Dies entspricht einem Anteil von ca. 5 % am Gesamtumsatz. Beide Werte wurden im Vergleich zum Vorjahr halbiert. Da die Corona-Pandemie in allen Bereichen zu wirtschaftlichen Einschnitten geführt hat, sind hiervon insbesondere die KMU getroffen, da diese meist keine großen finanziellen Reserven besitzen, so dass externe Aufträge nur sehr eingeschränkt vergeben werden.

Um diesen Hinweisen zu begegnen, erfolgte zeitnah nach Feststellung des Jahresabschlusses 2015 ein Treffen mit der Bewilligungsbehörde (BZR Köln) und dem NRW-Wirtschaftsministerium, in dem die Förderauflagen und die sich hieraus ergebenden Konsequenzen im Detail besprochen wurden. In den Gesprächen wurde das seitens der ATC GmbH vorgeschlagene Verfahren zur Sicherstellung der eventuellen Rückzahlungsverpflichtung besprochen und als gutes Instrument zur Sicherstellung der Ansprüche des Landes akzeptiert. Weiterhin wurde seitens des NRW-Wirtschaftsministeriums darauf hingewiesen, dass die ATC GmbH sich aktiv bemühen muss, KMU mit geeigneten Mitteln auf die Testmöglichkeiten im Aldenhoven Testing Center hinzuweisen. Neben den bisher geplanten und durchgeführten Maßnahmen wie dem „ATC Business Day“ der auch im abgelaufenen Geschäftsjahr 2021 corona-bedingt nicht durchgeführt werden konnte, 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 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. Weiterhin muss das Entwässerungskonzept des Oberflächenwassers überarbeitet werden, damit etwaige Zersetzungen des Untergrunds vermieden werden. Es verbleibt jedoch ein Restrisiko, dass das Oval zukünftig erneut Mängel aufzeigt. Dies lässt sich aufgrund des schwierigen Baugrunds leider nicht vollständig ausschließen.

In diesem Zusammenhang wurde im Jahr 2019 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. Das Verfahren wurde seitens des Landgerichts Aachen im November 2019 eröffnet. Am 23.02.2021 hat das Landgericht Aachen das Urteil bekanntgegeben und in diesem die Klage bedauerlicherweise in vollem Umfang abgewiesen. Da das Urteil jedoch aus Sicht der Rechtsvertreter der ATC GmbH grobe Fehler aufwies wurde es mit einer Berufung vor dem Oberlandesgericht (OLG) Köln angegriffen. Mit Urteil vom 13.01.2022 bestätigt das OLG Köln zwar die Annahme, dass das Urteil des LG Aachen aufgrund falscher Annahmen erfolgte, lehnt die Berufung allerdings letztlich aus anderen Gründen ab. Da eine Berufung nicht zugelassen ist und mangels Erfolgsaussichten auf eine Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesgerichtshof verzichtet wird, ist dieser Rechtsstreit zu Ungunsten der Gesellschaft beendet. Die ATC GmbH muss 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. 65 % des Umsatzes mit dem Oval (ca. TEUR 300) und der Fahrdynamikfläche (ca. TEUR 259) erwirtschaftet. Der Anteil stieg im Vergleich zum Vorjahresergebnis um 1 %. Die Abhängigkeit der Umsätze von diesen beiden Streckenelementen ist somit weiterhin hoch. Es ist jedoch insgesamt festzustellen, dass aufgrund des geänderten Testverhaltens der Kunden der Umsatz sich vom geförderten Bereich, in den nicht geförderten Bereich verschiebt. Dies ist durch die Zunahme der Testbedarfe im Bereich des autonomen und vernetzten Fahrens sowie vor allem durch die gestiegene Anzahl von Tests im Rahmen Euro NCAP zu erklären.

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. Die Gesellschaft ist aufgrund der corona-bedingten Umsatzeinbußen aktuell nicht in der Lage, die Sanierung mit Eigenmitteln durchzuführen. Hierfür wird Fremdkapital benötigt. Aufgrund der aktuell angespannten wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft könnte sich die Aufnahme von Darlehen schwierig gestalten. Durch ein weiteres Hinausschieben der Sanierung könnte sich der Zustand der Asphaltoberfläche aufgrund der Risse weiter verschlechtern, so dass eine kostenintensivere Sanierung der Asphaltoberfläche und der Binderschicht notwendig werden könnte. Dies könnte die Gesellschaft finanziell mehr belasten bzw. die Nutzbarkeit der Fahrdynamikfläche für einige Testszenarien einschränken.

Wie bereits im Prognosebericht erläutert, ist davon auszugehen, dass sich die Testbedarfe zukünftig ändern werden. 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. Aufgrund der aktuellen finanziellen Situation der Gesellschaft ist die Investition in diese Infrastruktur derzeit nur schwer darstellbar, so dass sich hieraus ein gewisses Risiko ergibt.

Die im Jahr 2018 errichtete Stadtumgebung ist mittlerweile in ähnlicher Form auch bei einigen Teststrecken weltweit verfügbar, so dass sich die ATC GmbH hier steigender Konkurrenz gegenübersehen. Um den Vorsprung in diesem Testumfeld zu behalten, sind weitere Investitionen in die technischen Einrichtungen notwendig, um z.B. Kommunikationstests für autonome Fahrzeuge auf dem Gelände anbieten zu können. Weiterhin sind hochpräzise Karten der Strecken und ihrer Eigenschaften sowie sog. Targets zum Testen von gefährlichen Situationen (Fußgänger läuft vor das Auto etc.) notwendig.

Hier hat das Aldenhoven Testing Center inzwischen Partnerunternehmen gefunden, die diese Dienstleistungen bei Bedarf direkt anbieten.

Auch das Jahr 2021 stand im Fokus des laufenden Strukturwandels. Die Braunkohleregionen, allen voran das Rheinische Revier stehen vor großen strukturellen Herausforderungen. Aufgrund der bevorstehenden, frühzeitigen Beendigung der Braunkohleförderung gilt es einem drohenden Strukturbruch frühzeitig entgegenzuwirken und alternative Wertschöpfungsketten zu lokalisieren und zu fördern. Hier setzt das Modellprojekt für die autonome, ländliche Mobilität der Zukunft, ausgehend vom Nukleus Campus Aldenhoven an.

Alle Projektideen im Strukturwandel sind zur Umsetzung der genannten Ziele auf Förderprogramme und erfolgreiche Antragsstellung in diesen angewiesen. Zur Umsetzung des Strukturwandels wurden bereits von der Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung verschiedene Projekte im Rahmen eines Sofortprogramms in ihrem Abschlussdokument benannt. Hierunter befand sich auch die Projektidee der ländlichen Mobilität der Zukunft, die im direkten Zusammenhang mit dem Future Mobility Park steht. Aufgrund von förderrechtlichen Bedingungen konnte die Projektidee jedoch nicht im ersten Sofortprogramm gefördert werden.

Die NRW-Landesregierung hat daraufhin zur besseren Strukturierung der eingereichten Projektideen einen sog. Sterneprozess initiiert. Dieser Prozess hat das Ziel, Projektideen zu identifizieren, die einen signifikanten Anteil an der Realisierung der mit dem Strukturwandel verbundenen Ziele beitragen und bereits eine hohe Antragsreife besitzen. Insgesamt ist dieser Prozess dreistufig (3 Sterne) und somit sehr zeitaufwendig. Problematisch bleiben auch die bisher unklaren Förderrandbedingungen.

Zur Umsetzung der Projektideen haben die Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH (BTG) und die RWTH Aachen Anfang 2020 die Future Mobility Park GmbH gegründet. In der Zwischenzeit haben sich allerdings wesentliche Randbedingungen für Fördervorhaben im Zuge des Strukturwandels im Rheinischen Revier geändert. Die ursprünglich gesteckten Ziele der Future Mobility Park GmbH sind unter diesen Voraussetzungen derzeit und bis auf Weiteres nicht zu erreichen. Die Gesellschafter haben insofern einstimmig beschlossen, die Geschäfte der Future Mobility Park GmbH so weit wie möglich ruhen zu lassen, die Gesellschaft aber vorerst weiterbestehen zu lassen. Die ATC GmbH ist hiervon nicht betroffen. Derzeit werden Gespräche geführt, um Partner für eine Entwicklung zu gewinnen.

V. Bericht über Zweigniederlassungen

Zweigniederlassungen werden von der Gesellschaft nicht unterhalten.

g) Organe und deren Zusammensetzung

Geschäftsführung

Die Gesellschaft hat einen oder mehrere Geschäftsführer. Jeder Gesellschafter ist berechtigt einen Geschäftsführer zu bestellen. Hat sie nur einen Geschäftsführer, so vertritt dieser die Gesellschaft alleine. Bei mehreren Geschäftsführern wird die Gesellschaft durch zwei Geschäftsführer gemeinschaftlich oder einem Geschäftsführer in Gemeinschaft mit einem Prokuristen vertreten. Die Gesellschafterversammlung kann allen oder einzelnen Geschäftsführern Einzelvertretungsbefugnis erteilen. Sind mehrere Geschäftsführer bestellt, so kann die Gesellschafterversammlung den Geschäftsführer, der von Seiten des Gesellschafters RWTH Aachen bestellt wurde, zum Vorsitzenden (Sprecher) der Geschäftsführung ernennen. Den Geschäftsführern kann von den Beschränkungen des § 181 BGB Befreiung erteilt werden.

Zu Geschäftsführer*innen sind bestellt:

Günther, Marco
Heßeler, Frank
Lesemann, Micha (Vorsitzender)
Winkler, Annette (Abteilungsleiterin des Kreises Düren)

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat besteht aus 8 Mitgliedern. Geborenes Mitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrates ist der Rektor der RWTH Aachen. Ebenfalls geborenes Mitglied ist der Landrat des Kreises Düren, der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden ist; dessen Stellvertreter im Aufsichtsrat ist sein allgemeiner Vertreter. Drei weitere Mitglieder werden unmittelbar durch die RWTH Aachen benannt. Die übrigen drei Mitglieder sind unmittelbar durch den Kreistag des Kreises Düren zu benennen. Der Gesellschafterversammlung steht es frei, weitere fachkundige Mitglieder ohne Stimmrecht in den Aufsichtsrat zu berufen.

Vertreter des Kreises Düren

Aufsichtsrat:

Name	Personenkreis	Mitglied seit	Mitglied bis
Conzen, Helga	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Kessel, Friedrich	Kreistagsmitglied	21.12.2010	03.11.2020
Kolonko-Hinssen, Eva-Maria	Kreistagsmitglied	03.07.2014	03.11.2020
Oetjen, Hans-Friedrich	Kreistagsmitglied	27.09.2016	
Spelthahn, Wolfgang	Landrat	21.12.2010	
Zentis, Gudrun	Kreistagsmitglied	26.11.2020	

Gesellschafterversammlung:

Name	Personenkreis	Mitglied seit	Mitglied bis
Hürtgen, Dirk	Kämmerer	12.04.2012	

Gesellschafterversammlung

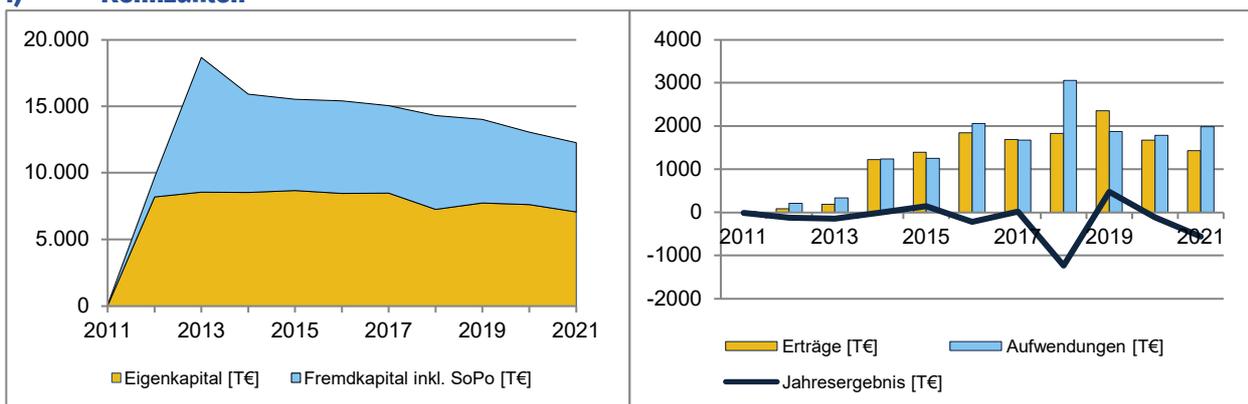
Die Gesellschafterversammlung beschließt über die ihr durch Gesellschaftsvertrag und Gesetz vorbehaltenen Angelegenheiten. Der Kreistag hat die Geschäftsführung der Beteiligungsgesellschaft Kreis Düren mbH als Vertreter des Kreises in die Gesellschafterversammlung entsandt.

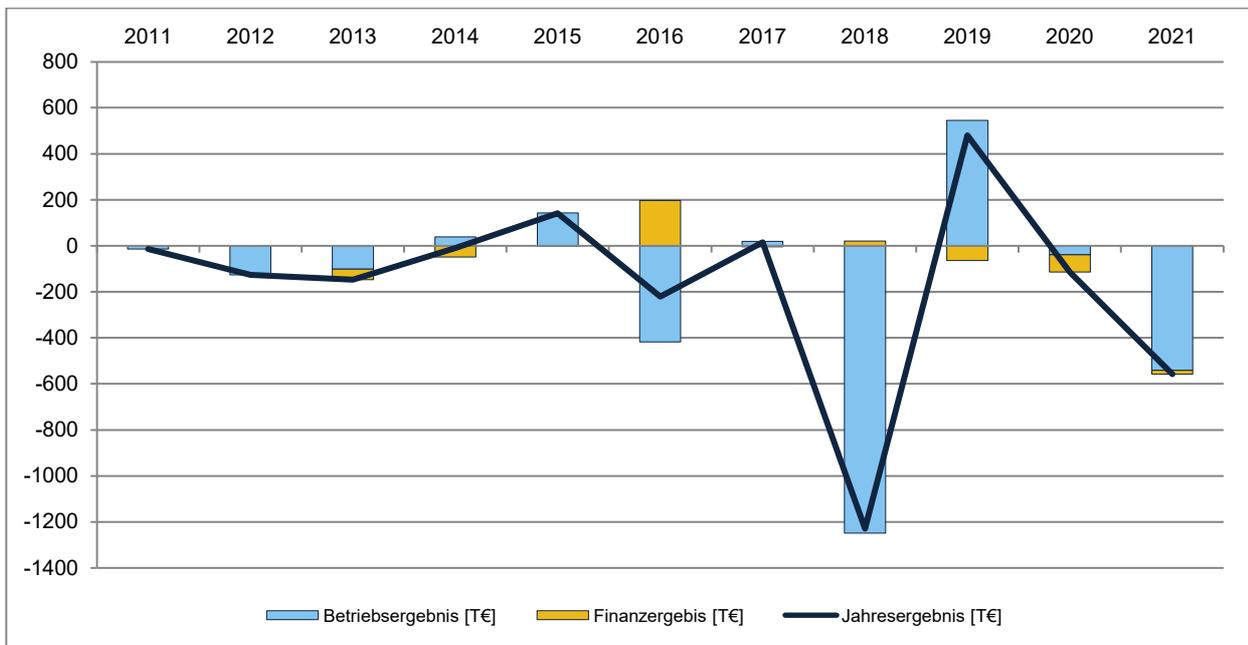
Die Entsendung des Vertreters des Kreises Düren erfolgt unter Beachtung der Vorschriften des § 113 GO NRW i.V.m. § 26 Abs. 5 KrO NRW.

h) Personalbestand

Zum 31.12.2021 waren 11 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (2020: 11 und 2019: 11) für die Gesellschaft tätig.

i) Kennzahlen





Kennzahlen	2019	2020	2021	Veränderung
Eigenkapitalquote	55,04%	58,20%	57,42%	-0,78%
Eigenkapitalrentabilität	6,22%	-1,51%	-7,92%	-6,42%
Anlagendeckungsgrad 2	61,42%	64,44%	64,73%	0,29%
Verschuldungsgrad	18,42%	13,59%	17,78%	4,20%
Umsatzrentabilität	29,22%	-4,22%	-61,60%	-57,39%