

## 2 ATC – Aldenhoven Testing Center 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

1

### 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
<b>Stammkapital</b>	<b>25,0</b>	

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

Bilanz	2020	2021	2022	Veränderung in €	Veränderung in %
<b>Aktiva</b>					
<b>A. Anlagevermögen</b>					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	191.474,00 €	148.743,00 €	105.425,00 €	-43.318,00 €	-29,12%
II. Sachanlagen	11.602.772,14 €	10.730.343,14 €	9.873.715,24 €	-856.627,90 €	-7,98%
<b>B. Umlaufvermögen</b>					
I. Forderungen u. sonstige Vermögensgegenstände	228.309,91 €	145.172,53 €	174.427,72 €	29.255,19 €	20,15%

<sup>1</sup> Umfirmierung der ATC in Aldenhoven Testing Center GmbH zum 01.02.2024

II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	530.869,44 €	772.635,05 €	1.924.877,53 €	1.152.242,48 €	149,13%
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	504.317,09 €	466.848,79 €	411.666,34 €	-55.182,45 €	-11,82%
<b>Summe Aktiva</b>	<b>13.057.742,58 €</b>	<b>12.263.742,51 €</b>	<b>12.490.111,83 €</b>	<b>226.369,32 €</b>	<b>1,85%</b>
<b>Passiva</b>					
<b>A. Eigenkapital</b>					
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	-1.110.817,35 €	-1.225.309,88 €	-1.783.355,07 €	-558.045,19 €	45,54%
IV. Jahresergebnis	-114.492,53 €	-558.045,19 €	824.545,30 €	1.382.590,49 €	-247,76%
<b>B. Sonderposten</b>	4.425.444,66 €	3.969.854,66 €	3.514.785,66 €	-455.069,00 €	-11,46%
<b>C. Rückstellungen</b>	956.455,41 €	1.189.453,79 €	74.616,31 €	-1.114.837,48 €	-93,73%
<b>D. Verbindlichkeiten</b>	76.152,39 €	62.789,13 €	1.034.519,63 €	971.730,50 €	1547,61%
<b>E. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
<b>Summe Passiva</b>	<b>13.057.742,58 €</b>	<b>12.263.742,51 €</b>	<b>12.490.111,83 €</b>	<b>226.369,32 €</b>	<b>1,85%</b>

## e) Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- u. Verlustrechnung	2020	2021	2022	Veränderung in €	Veränderung in %
1. Umsatzerlöse	923.428,16 €	878.701,26 €	1.198.630,12 €	319.928,86 €	36,41%
2. sonstige betriebliche Erträge	745.086,96 €	546.190,98 €	1.534.247,08 €	988.056,10 €	180,90%
3. Materialaufwand	28.006,24 €	17.250,71 €	65.127,52 €	47.876,81 €	277,54%
4. Personalaufwand	383.176,59 €	374.792,72 €	528.104,49 €	153.311,77 €	40,91%
5. Abschreibungen	926.600,43 €	936.534,80 €	938.691,21 €	2.156,41 €	0,23%
6. sonstige betriebliche Aufwendungen	369.681,08 €	637.635,53 €	374.775,29 €	-262.860,24 €	-41,22%
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>-38.949,22 €</b>	<b>-541.321,52 €</b>	<b>826.178,69 €</b>	<b>1.367.500,21 €</b>	<b>-252,62%</b>
7. sonstige Zinsen u. ähnliche Erträge	0,00 €	0,00 €	49,97 €	49,97 €	
8. Zinsen u. ähnliche Aufwendungen	74.564,08 €	16.557,66 €	1.375,00 €	-15.182,66 €	-91,70%
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-74.564,08 €</b>	<b>-16.557,66 €</b>	<b>-1.325,03 €</b>	<b>15.232,63 €</b>	<b>-92,00%</b>
<b>Ergebnis d. gewöhnl. Geschäftstätigkeit</b>	<b>-113.513,30 €</b>	<b>-557.879,18 €</b>	<b>824.853,66 €</b>	<b>1.382.732,84 €</b>	<b>-247,86%</b>
9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
10. sonstige Steuern	979,23 €	166,01 €	308,36 €	142,35 €	85,75%
<b>Jahresergebnis</b>	<b>-114.492,53 €</b>	<b>-558.045,19 €</b>	<b>824.545,30 €</b>	<b>1.382.590,49 €</b>	<b>-247,76%</b>

## 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**

Im Jahr 2022 haben sich die Corona-Pandemie und ihre Folgen merklich abgeschwächt. Zwar gab es sowohl in Europa als auch weltweit teils heftige Ausbrüche und damit erhebliche Einschränkungen des gesellschaftlichen Lebens und der Wirtschaft. Dennoch haben in Europa und Deutschland Gesellschaft und Wirtschaft weitgehend wieder zu einer Normalität in Bezug auf die Einschränkungen zum Gesundheitsschutz gefunden. Mindestens so große Auswirkungen wie die Corona-Krise hatte, hat jedoch der anhaltende Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine mit den unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf die globale Weltordnung, die Wirtschaftsbeziehungen, Lieferketten, Absatzmärkte, Energieversorgung und -preise sowie einer daraus folgenden hohen Inflationsrate. Das Statistische Bundesamt hat am 13. Januar 2023 verlautbart, dass das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2022 um 1,9 % höher als im Vorjahr ausfiel [Quelle: DESTATIS-Pressemitteilung Nr. 020 vom 13. Januar 2023]. Die DESTATIS-Präsidentin erläuterte dazu, dass sich die deutsche Wirtschaft trotz der extremen Energiepreiserhöhungen sowie verschärften Material- und Lieferengpässen, massiv steigenden Preise beispielsweise für Nahrungsmittel sowie des Fachkräftemangels und der andauernden, wenn auch im Jahresverlauf nachlassenden Corona-Pandemie gut behaupten konnte. Der Vergleich zum BIP von 2019 (vor Corona) mit einer Steigerung von 0,7 % zeigt jedoch auch, dass die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in den vergangenen Jahren allenfalls moderat ausgefallen ist. In diesem schwierigen Umfeld fielen auch die Absätze von Neufahrzeugen signifikant geringer aus als vor den Corona- und Ukraine-Krisen. In Deutschland beträgt der Rückgang 2022 im Vergleich zu 2019 rund 24 % [Quelle: KBA, Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland]. Weltweit zeigt sich eine ähnliche Größenordnung, wenngleich konkrete Zahlen für das Jahr 2022 zum Berichtszeitpunkt noch nicht vorliegen. Erfreulicherweise hat sich zumindest die Verfügbarkeit von Halbleitern und Chips im Jahresverlauf 2022 verbessert und kaum noch unmittelbare Produktionsausfälle zur Folge. Mit dem sich verschärfenden Konflikt zwischen China und Taiwan gibt es jedoch neue Unsicherheiten bezüglich der Verfügbarkeit, da global und über annähernd alle produzierenden Branchen eine starke Abhängigkeit von Lieferungen aus Taiwan besteht.

Die Kundschaft der ATC GmbH speist sich weitgehend unverändert weiterhin überwiegend aus der Branche der Automobilhersteller, -zulieferer sowie für diese tätige Forschungs- und Entwicklungsunternehmen. Die geschilderte gesamtwirtschaftliche Lage spiegelte sich auch in ihrem Nutzungsverhalten wider, wobei erfreulicherweise wieder deutlich mehr Events stattfinden konnten. Die Buchungen im Bereich der Testfahrten haben sich etwa auf dem Niveau von 2021 gehalten, wie in den folgenden Kapiteln genauer ausgeführt wird.

Für die Mobilitätsbranche bleiben nicht nur aufgrund der noch schneller als in Vorjahren erwarteten Abkehr von sämtlichen fossilen Brennstoffen [vgl. IPCC-Berichte] sowie den gesellschaftlichen Änderungen beim Mobilitätsverhalten erhebliche Veränderungsbedarfe bestehen. Durch die genannten Krisen werden die Zwänge bspw. für die Veränderungen der Energieträger teils erheblich verstärkt, wohingegen im Bereich der Automatisierung deutliche Verzögerungen eintreten. Diese sind vornehmlich in der Komplexität der Absicherung der automatisierten und autonomen Systeme begründet, die mehr Zeit als erwartet beanspruchen. Neue und erstarkte Marktteilnehmer aus Asien verschärfen die Konkurrenzsituation der etablierten deutschen und europäischen Hersteller und Zulieferer. Für die ATC GmbH ist dies letztlich positiv, da sich der Kreis der potenziellen Nutzer und ihrer Testumfänge vergrößert.

## II.2 Lage des Unternehmens

### a. Ertragslage

	<b>Geschäftsjahr</b>	<b>Vorjahr</b>
	TEUR	TEUR
Gesamtleistung	1.198,6	878,7
sonstige betriebliche Erträge	1.534,2	546,2
Materialaufwand	-65,1	-17,3
Personalaufwand	-528,1	-374,8
Abschreibungen	-938,7	-936,5
sonstige betriebliche Aufwendungen	-374,8	-637,6
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-1,4	-16,6
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	824,8	-557,9
sonstige Steuern	0,3	0,2
<b>Jahresergebnis</b>	824,5	-558,0

Die Gesamtleistung betrug im Berichtszeitraum TEUR 1.198,6. Sie hat sich gegenüber dem Vorjahr 2021 (TEUR 878,7) um 36 % gesteigert und liegt damit wieder auf dem Niveau der Geschäftsjahre 2017/2018. Die hohe Steigerung ist jedoch damit begründet, dass die Gesamtleistung im Jahr 2021 corona-bedingt sehr gering war. Im Geschäftsjahr 2022 wurde das Aldenhoven Testing Center deutlich häufiger als in den Vorjahren für Veranstaltungen gebucht, so dass diese einen deutlich positiven Einfluss auf die Gesamtleistung haben. Es gab hier corona-bedingt einen Nachholbedarf, der jedoch Ende 2022 bereits wieder gedeckt zu sein scheint. Von den Top 5 Kunden im Jahr 2022 sind drei Kunden mit Veranstaltungen (ca. 300 T€) und ein Kunde mit einer einmaligen großen Testkampagne zu bewerten. Das normale Testgeschäft hat im Vergleich mit den Vorjahren ebenfalls einen Aufschwung zu verzeichnen, jedoch in einem deutlich geringeren Umfang als bei den Veranstaltungen. Hier zeichnen sich weiter die Auswirkungen der Veränderungsprozesse in der Automobilindustrie auf die Entwicklung der Testbedarfe ab. Trotzdem kann festgestellt werden, dass die in den letzten Jahren gewonnenen Dauerkunden das Aldenhoven Testing Center weiter nutzen. 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.

Der für das Jahr 2022 aufgestellte Wirtschaftsplan wies eine Gesamtleistung in Höhe von TEUR 1.100 aus, so dass gegenüber der Planung eine ca. 8 % höhere Gesamtleistung erzielt werden konnte. Dies zeigt, dass sich die Umsatzentwicklungen nach der Corona-Pandemie langsam wieder stabilisieren. Dazu trug bei, dass im Jahr 2022 keine größeren Einschränkungen aufgrund von behördlichen Auflagen den Testbetrieb negativ beeinflusst haben.

Die Erhöhung des Materialaufwands ist auf die gesteigerte Auslastung des Aldenhoven Testing Centers sowie die allgemein im Jahresverlauf ansteigenden Einkaufspreise zurückzuführen, wobei das Vorjahresniveau sehr gering war.

Die auf den ersten Blick hohe Steigerung des Personalaufwands ist insbesondere auf das im Jahr 2021 noch verrechnete Kurzarbeitergeld zurückzuführen. Weiterhin hat die Geschäftsführung freiwillig (ohne Anspruch auf Kurzarbeitergeld) bis zum Ende des Jahres 2021 auf 20 % des Gehalts verzichtet, um die angespannte wirtschaftliche Lage der Gesellschaft im gleichen Maße wie die Mitarbeitenden in Kurzarbeit zu verbessern. Mit Abschluss neuer Geschäftsführerverträge zum 01.01.2022 wurde das Gehalt der Geschäftsführung erhöht.

Die Abschreibungen 2022 betragen TEUR 939 und liegen mit TEUR 2 nur leicht über dem Vorjahresniveau. Im Jahr 2022 wurden nur für den Betrieb dringliche Investitionen getätigt.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 2022 betragen TEUR 375 gegenüber TEUR 638 im Vergleichszeitraum 2021. Die Reduzierung ist im Wesentlichen auf die im Vergleich zum Vorjahr nicht notwendige Zuführung zur Rückstellung für die etwaige Rückzahlungsverpflichtung zurückzuführen. Dafür sind in diesem Jahr die sonstigen betrieblichen Erträge deutlich gestiegen.

Aufgrund des corona-bedingten Umsatzeinbruchs in den Jahren 2020 und 2021 sowie den sich seinerzeit abzeichnenden negativen wirtschaftlichen Auswirkungen des Ukraine-Kriegs musste die Umsatzprognose innerhalb der DCF-Rechnung reduziert werden. Infolge der „nur“ moderaten Umsatzerholung im Jahr 2022 im Vergleich zum aufgestellten Wirtschaftsplan wurde die Prognose für die Jahre 2023 ff. nicht weiter nach oben angepasst.

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

- Aufgrund der jüngsten Entwicklungen im Bereich der Inflation mussten die notwendigen Ausgaben für z.B. Energie deutlich erhöht werden.
- 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 ab dem Geschäftsjahr 2021 deutlich zeigt. So beträgt die Verteilung der Umsätze nunmehr 50:50. Im Geschäftsjahr 2018 lag die Verteilung zum Vergleich bei 62:38. Dieser Effekt wurde bisher in der Prognose der Umsätze für den geförderten Bereich nicht in dieser Deutlichkeit berücksichtigt. 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 hin zu elektrischen Antrieben sowie einem weiter

anhaltenden, großen Entwicklungsbedarf hinsichtlich der Automatisierung. Aus beiden Einflüssen ergibt sich eine andere Nutzung der Streckenelemente als noch vor wenigen Jahren. Dies betrifft auch die Verteilung der Gemeinkosten auf die beiden Bereiche..

Insgesamt wurde die DCF-Rechnung mit den Ist-Zahlen des Jahres 2022 und den geänderten Annahmen zur Prognose an die wirtschaftlichen Gegebenheiten aktualisiert. Die Systematik zur Berechnung der Rückzahlungsverpflichtung bleibt unverändert. Im Ergebnis wird nun keine Rückzahlungsverpflichtung aus der Förderung des 2. Bauabschnitts mehr ausgewiesen, so dass die bisher aufgebaute Rückstellung für eine mögliche Rückzahlungsverpflichtung in Höhe von TEUR 1.064 vollständig aufgelöst werden musste.

Als Ergebnis wurde für das Jahr 2022 ein Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 825 (inkl. TEUR 1.064 Auflösung der Rückstellung) erzielt. Im Vorjahr 2021 wurde ein Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 558 erwirtschaftet.

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 Betrachtungszeitraums größere Änderungen im erforderlichen Rückstellungsbetrag ergeben, so dass sich das Ergebnis von Jahr zu Jahr stark ändern kann. Aus diesem Grund wird das nun durch die Auflösung der Rückstellung freigewordene Vermögen nicht umfangreich für Investitionen etc. verwendet, sondern es wird die Entwicklung der nächsten Jahre abgewartet, ob sich das jetzige Ergebnis der DCF-Rechnung stabilisiert.

## **b. Finanzlage**

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

	<b>31.12.2022</b>
	<b><u>T€</u></b>
Jahresüberschuss	825
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	939
Abnahme der Rückstellungen	-1.115
Abnahme Sonderposten	-456
Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-29
Abnahme der sonstigen Vermögensgegenstände inkl. RAP/Latente Steuern	55
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-12
Abnahme der sonstigen Verbindlichkeiten inkl. RAP/Latente Steuern	<u>-16</u>
<b>Laufende Geschäftstätigkeit</b>	<b><u>191</u></b>
Anlagenabgänge zu Buchwert	21
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	<u>-60</u>
<b>Investitionstätigkeit</b>	<b><u>-39</u></b>
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	<u>1.000</u>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>	<b><u>1.000</u></b>
<b>Liquide Mittel am Anfang der Periode</b>	773
Zahlungswirksame Veränderungen	<u>1.152</u>
<b>Liquide Mittel am Ende der Periode</b>	<b><u>1.925</u></b>

### **c. Vermögenslage**

Das Vermögen und die Schulden haben sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 226 von TEUR 12.264 auf TEUR 12.490 erhöht. Im Wesentlichen führte der Anstieg der liquiden Mittel (TEUR 1.152) einhergehend mit dem Werteverzehr des Anlagevermögens (TEUR 900) zum Anstieg des Vermögens. Demgegenüber stand eine Auflösung des Sonderpostens für Zuschüsse und Zulagen (TEUR 455) einhergehend mit einer Abnahme der sonstigen Rückstellungen (TEUR 1.114) sowie ein Anstieg des Eigenkapitals durch den Jahresüberschuss (TEUR 825) und der sonstigen Verbindlichkeiten (TEUR 985).

### **II.3 Finanzielle Leistungsindikatoren**

Kennzahlen zur Vermögens- und Kapitalstruktur:

Anlagenintensität

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

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
Anlagevermögen	9.979,1	10.879,1
Gesamtvermögen	12.490,1	12.263,7
Anlagenintensität in %	79,9	88,7

#### Eigenkapitalanteil

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

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
Eigenkapital	10.326,5	9.820,5
Gesamtkapital	12.490,1	12.263,7
Eigenkapitalanteil in %	82,7	80,1

#### Rückstellungsquote

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

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
Rückstellungen	74,6	1.189,5
Gesamtkapital	12.490,1	12.263,7
Rückstellungsquote in %	0,6	9,7

#### Kennzahlendefinition:

Das bilanzanalytische Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

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

### III. Prognosebericht

Die im Geschäftsjahr 2022 erzielte Gesamtleistung liegt mit ca. 8 % über dem prognostizierten Wert, so dass die getroffenen Annahmen im Wirtschaftsplan für 2022 im Wesentlichen zutreffend waren. Auf der Kostenseite war die aufgrund des Krieges stark gestiegene Inflation dagegen deutlich spürbar, so dass der Wirtschaftsplan für 2023 ff. im Umsatz nur leicht angepasst wurde. Bei den Ausgaben insbesondere für Energie mussten deutliche Anpassungen vorgenommen werden. Die bisher unvorhersehbaren wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie beeinflussen nicht mehr im großen Maßstab das Geschäft des Aldenhoven Testing Centers. Die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs bleiben jedoch weiterhin bestehen, betreffen die Gesellschaft aber nur mittelbar. Entscheidender sind hier die Entwicklungen in der Automobilwirtschaft, insbesondere vor dem Hintergrund der anstehenden Entscheidung über ein



Zulassungsverbot von neuen Verbrennungsmotoren innerhalb der EU ab 2035 sowie dem weiteren Engagement der Fahrzeughersteller (OEM) und -zulieferer zur Serienentwicklung automatisierter und autonomer Fahrfunktionen und ihrer Absicherung.

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. Für das Jahr 2023 ist eine Teilsanierung der Fahrdynamikfläche geplant. Weiterhin ist die Errichtung einer weiteren Testmöglichkeit für Versuche nach dem Euro NCAP-Protokoll 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 mit zahlreichen OEMs und Zulieferern im Themenumfeld des autonomen Fahrens in der Stadtumgebung 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. Aufgrund verzögerter Erweiterungen und Änderungen an den herstellereigenen Testgeländen hat sich die Position des Aldenhoven Testing Centers noch nicht spürbar verschlechtert. Als Vorteil ist hier weiterhin die Herstellerneutralität zu nennen, da Forschungskonsortien aus verschiedenen OEMs ungern auf dem jeweiligen Fremdgelände ihre Fahrzeuge testen möchten.

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. Außerdem steht diesbezüglich eine Entscheidung der EU über ein Zulassungsverbot für Verbrennungsmotoren ab 2035 im Raum. 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. Im aktuellen Wirtschaftsplan ist daher bereits die Installation von zwei 150-kW-Schnellladestationen geplant. 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

war zwar deutlich geringer als in der Zeit vor Corona, da die Testkunden teilweise mit anderen Testkampagnen ausgelastet waren. Für das Jahr 2023 ist hier jedoch wieder mit einer deutlichen Steigerung zu rechnen. 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. Damit die neuen Testvorschriften auch am Aldenhoven Testing Center durchgeführt werden können, ist eine Erweiterung der Fahrdynamikfläche notwendig. Um zeitgerecht zur Einführung der neuen Protokolle die Baumaßnahmen abschließen zu können, wurde bereits frühzeitig mit den Planungstätigkeiten begonnen. Die Fertigstellung dieser Baumaßnahme ist für 2023 geplant.

Die bisher offene Frage der Finanzierung der geplanten Baumaßnahmen (Sanierung Fahrdynamikfläche und Euro-NCAP-Erweiterung) konnte zum Ende des Jahres 2022 geklärt werden: Mit dem Kreis Düren als mittelbare Gesellschafterin der ATC GmbH wurde ein Kredit in Höhe von 1 Mio. € abgeschlossen. Somit ist die Finanzierung der Baumaßnahmen gesichert.

Die aus wirtschaftlicher Sicht attraktive Nutzung des Geländes für Events unterschiedlicher Formate fand im vergangenen Jahr wieder mit einem deutlichen Anteil am Gesamtumsatz statt. Hier bestand auf Grund der langjährigen Corona-Pandemie ein Nachholbedarf. Die Anfragen und konkreten Buchungen für Veranstaltungen im Jahr 2023 haben noch nicht das Niveau von 2022 erreicht. Die Geschäftsführung ist dennoch zuversichtlich, dass auch im Jahr 2023 das Aldenhoven Testing Center für Events genutzt wird. Die Testauslastung steigt ebenfalls kontinuierlich, wobei sie der sehr positiven Entwicklung im Eventgeschäft etwas hinterher hängt. Da die Automobilwirtschaft zu Beginn der Corona-Pandemie und dem Ukraine-Krieg externe Entwicklungsaufträge sehr schnell gekündigt hat, müssen diese nun erst wieder abgeschlossen 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 2023 erstmals seitens des Aldenhoven Testing Centers eine Automobilausstellung mit Autohäusern aus der Region unter dem Titel „Autofrühling Aldenhoven“ organisiert, um weitere Aufmerksamkeit zu erzielen.

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. 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. Mit dem Baubeginn wird in diesem Jahr gerechnet.

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 nun wichtig, hier am Puls der Forschung 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 bezüglich der gesamt- und branchenspezifischen wirtschaftlichen Lage kann festgehalten werden, dass das Mobilitätsbedürfnis der Menschen – insbesondere nach Ende der Pandemie – sowie der Umfang der Warenströme annähernd unverändert bis steigend ist. Dem Verkehrsträger Straße, der im Mittelpunkt des Test- und Eventangebots der ATC GmbH steht, kommt weiterhin eine große Bedeutung zu. Gleichzeitig ist festzustellen, dass neben dem Energiebedarf eine zunehmende gesellschaftliche Diskussion über die Priorisierung des Straßenverkehrs sowie seines Flächenverbrauchs eingesetzt hat. Andere Verkehrsträger gewinnen an Bedeutung. Sofern es um die Wechselwirkung mit dem Straßenverkehr geht, kann zumindest eine wachsende Bedeutung des Fuß- und Fahrradverkehrs einen positiven Effekt auf die Gesellschaft haben – Mischverkehr kann sehr gut dargestellt werden. Größere Verschiebung in der öffentlichen Finanzierung von Forschungsprojekten vom Straßen- in beispielsweise den Bahnverkehr könnten hingegen den Bedarf der in dieser Form finanzierten Kundinnen und Kunden reduzieren.

Auch bereits im Kapitel II.1 wird darauf hingewiesen, dass für die etablierten deutschen und europäischen Hersteller eine zunehmende Konkurrenz aus Asien erwächst. Hier sind es insbesondere Hersteller aus China, die nun den europäischen Markt erschließen. Für die ATC GmbH halten sich hier Chance und Risiko die Waage – außereuropäische Hersteller benötigen Testkapazitäten in Europa, europäische Hersteller konsolidieren sich und reduzieren dadurch vermeintlich ihre Bedarfe. Solange die Zulieferer, als wichtige Kundengruppe für das Testgelände, weltweit agieren können und gerade auch bei den neuen Fahrzeugherstellern erhebliche Komponentenumfänge beisteuern, überwiegen auf sie bezogen vorerst die Chancen. Die zum Berichtszeitpunkt sinkende Brisanz in Bezug auf die Inflationssteigerung und des sich daraus ergebenden, zurückhaltenden Kaufverhaltens stimmen vorsichtig optimistisch, dass die Fahrzeugabsätze wieder steigen. Letztlich sind sie für alle Marktteilnehmer der Indikator für den Erfolg.

##### **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. Als Beispiele seien hier die Abschlussveranstaltung des Forschungsprojekts @City und der Demo Day der IEEE Intelligent Vehicle Conference im vergangenen Jahr sowie die geplante Abschlussveranstaltung des Forschungsprojekts UNICARagil in Jahr 2023 genannt.

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. Für sogenannten hybride Tests kann von zwei unabhängigen Anbietern ein hochgenaues digitales Abbild des Testzentrums erworben werden.

Das Ergebnis des Geschäftsjahres 2022 ist maßgeblich durch die notwendige Auflösung der Rückstellung für eine etwaige Rückzahlungsverpflichtung in Höhe von rund 1,1 Mio. € geprägt. Wird dieser Einfluss herausgerechnet, hat die Gesellschaft einen Jahresfehlbetrag in Höhe von ca. TEUR 240 erwirtschaftet. Im Vergleich zu den durch die Corona-Pandemie geprägten Jahren ist dies ein gutes Ergebnis. Insgesamt ist jedoch noch nicht das Umsatzniveau von vor der Corona-Pandemie erreicht. Für die Prognose sind auch weiterhin die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs auf die Inflation und Unsicherheit im Kaufverhalten oder die Auswirkungen der Transformation der Automobilwirtschaft in Deutschland zu berücksichtigen. Im aktuellen Wirtschaftsplan wird daher davon ausgegangen, dass ein ähnliches Umsatzniveau wie vor der Pandemie mit einem prognostizierten Jahresumsatz von TEUR 1.500 – 1.600 auf absehbarer Zeit nicht erreicht werden kann. Der Jahresumsatz wird vielmehr in einem Bereich von TEUR 1.200 – 1.300 gesehen.

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, da sich die Nutzung von erneuerbaren Energiequellen aufgrund des Ukraine-Kriegs mit den dadurch aktuell deutlich gestiegenen Kraftstoffpreisen beschleunigen könnte. Hier muss die Entwicklung weiter 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 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 den beschriebenen Anpassungen in der Umsatzprognose sowie den gestiegenen Ausgaben ergab die Berechnungssystematik, dass eine Rückzahlung von Fördermitteln nicht mehr zu erwarten ist. Da hierdurch keine Grundlage mehr zur Bildung einer Rückstellung gegeben ist, wurde die bestehende Rückstellung in Höhe von TEUR 1.064 vollständig aufgelöst. Die vergangenen Geschäftsjahre haben gezeigt, dass die Entwicklung der Höhe der Rückstellung sehr dynamisch ist. Aus diesem Grund wird das freigewordene Vermögen nicht für Investitionen etc. verwendet. Es wird zunächst die Entwicklung der nächsten Jahre abgewartet, um zu sehen, ob sich ggfs. wieder eine Notwendigkeit zur Rückstellungsbildung ergibt.
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. Die Corona-Pandemie hat in allen Bereichen zu wirtschaftlichen Einschnitten geführt, wovon insbesondere die KMU betroffen sind, 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. Aus diesem Grund wird auch davon abgesehen, dass aufgrund der Auflösung der Rückstellung frei gewordene Vermögen direkt zu investieren. Hier wird zunächst die weitere Entwicklung der Rückstellungsberechnung abgewartet. 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. Im Geschäftsjahr 2022 wurden zwei große Veranstaltungen am Aldenhoven Testing Center durchgeführt, die zur Verbesserung der Sichtbarkeit des Testzentrums national wie international beigetragen hat. Dies war zum einen der Tag der offenen Tür zu Ehren des 50. Geburtstags des Kreis Düren und zum anderen der Demo Day der IEEE Intelligent Vehicle Konferenz, welche eine der bedeutendsten internationalen Konferenzen für das autonome Fahren ist. 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.

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. 50 % des Umsatzes mit dem Oval (ca. TEUR 343) und der Fahrdynamikfläche (ca. TEUR 246) erwirtschaftet. Der Anteil sank erfreulicherweise im Vergleich zum Vorjahresergebnis um 15 %. Dies liegt vor allem daran, dass die Umsätze mit der Stadtumgebung (ca. TEUR 182) im Geschäftsjahr 2022 stark angestiegen sind. Hiervon fällt gut die Hälfte auf eine große Abschlussveranstaltung, so dass abzuwarten bleibt, ob sich der Trend zur stärkeren Nutzung der Stadtumgebung stabilisiert. Die Abhängigkeit der Umsätze von Oval und Fahrdynamikfläche konnte somit verringert werden. Es ist 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. Nach der oben beschriebenen Klärung der Finanzierung werden diese Maßnahmen im Verlauf des Jahres 2023 umgesetzt. Da die Gesellschaft nur ein beschränktes Budget zur Sanierung zur Verfügung steht und die Baupreise immer noch auf einem hohen Niveau verharren, kann evtl. nur ein Teil der Oberfläche saniert werden. Da sich die Risse aktuell auf einer Hälfte der Fläche konzentrieren, wäre auch eine Teilsanierung ohne größere Einschränkungen machbar.

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 2023 ist daher die Errichtung von zwei Schnellladesäulen vorgesehen.

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 gegenüber sieht. 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, die durch unabhängige Anbieter mittlerweile angeboten werden.

## 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 (Abteilungsleiterin des Kreises Düren)

#### Vertreter des Kreises Düren

##### **Aufsichtsrat:**

<b>Name</b>	<b>Personenkreis</b>	<b>Mitglied seit</b>	<b>Mitglied bis</b>
Conzen, Helga	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Oetjen, Hans-Friedrich	Kreistagsmitglied	27.09.2016	
Spelthahn, Wolfgang	Landrat	21.12.2010	
Zentis, Gudrun	Kreistagsmitglied	26.11.2020	

##### **Gesellschafterversammlung:**

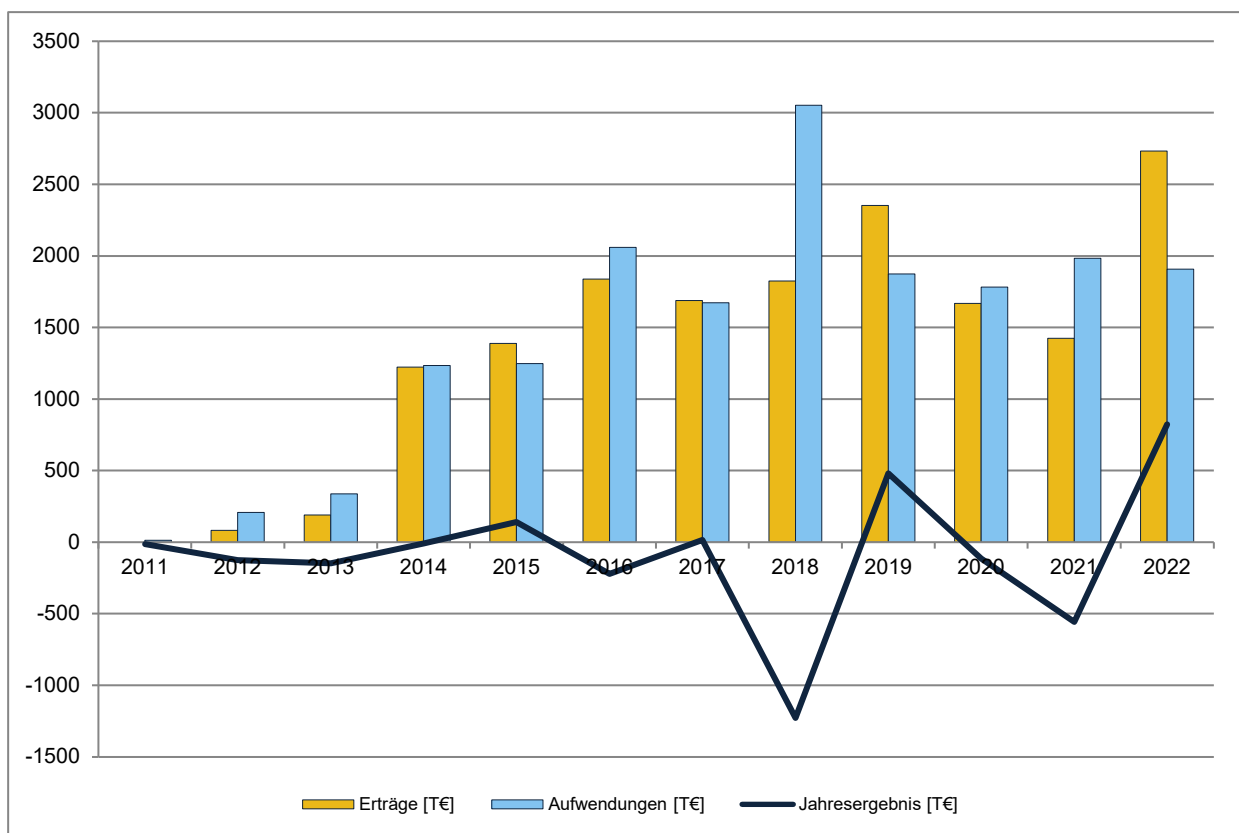
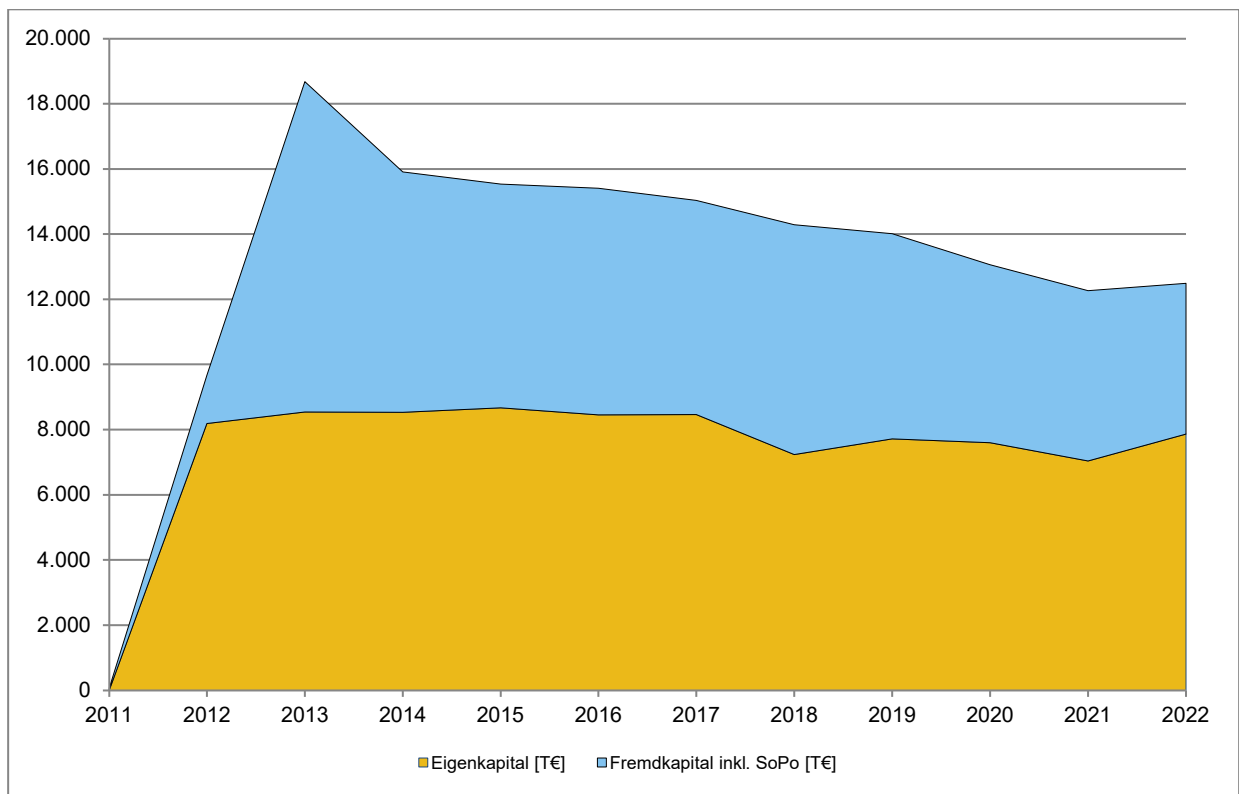
<b>Name</b>	<b>Personenkreis</b>	<b>Mitglied seit</b>	<b>Mitglied bis</b>
Hürtgen, Dirk	Kämmerer	12.04.2012	

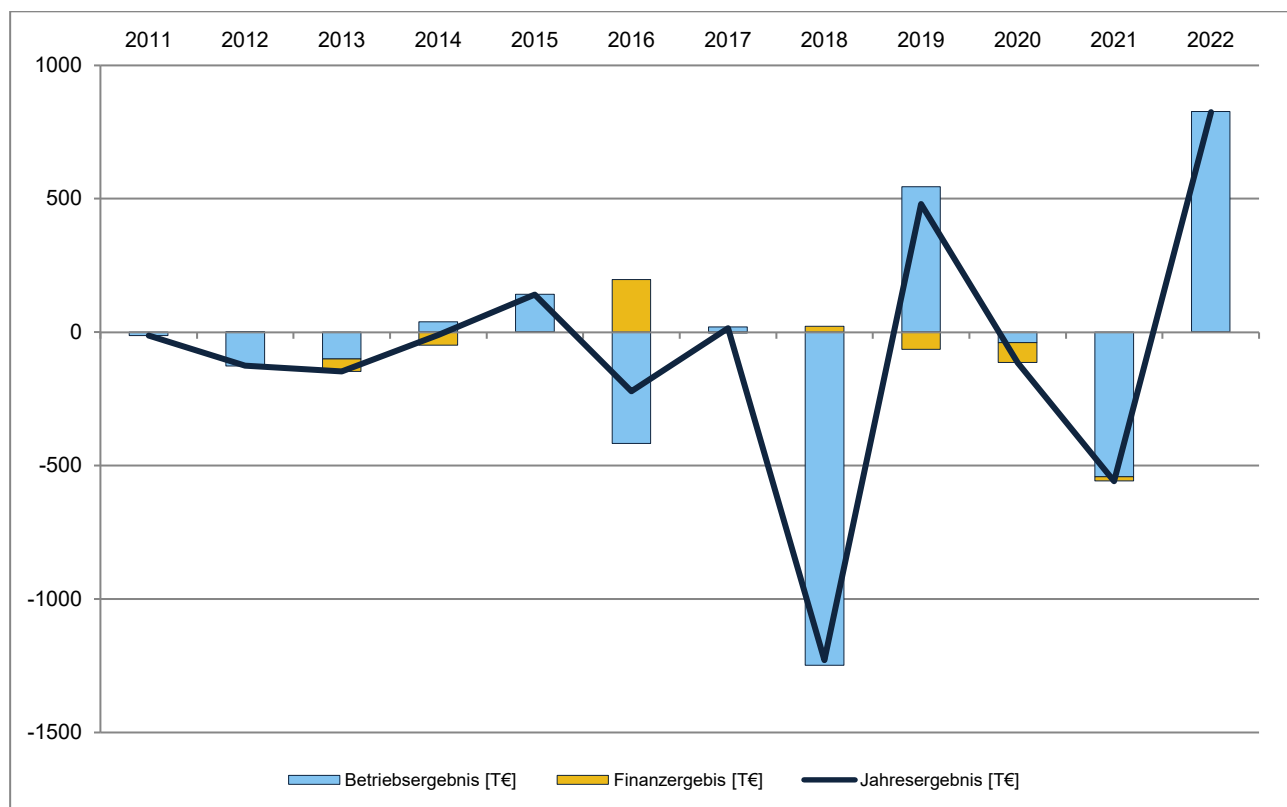
### h) Personalbestand

Zum 31.12.2022 waren 10 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Gesellschaft tätig.

### i) Kennzahlen







Kennzahlen	2020	2021	2022	Veränderung
Eigenkapitalquote	58,20%	57,42%	62,98%	5,56%
Eigenkapitalrentabilität	-1,51%	-7,92%	10,48%	18,41%
Anlagendeckungsgrad 2	64,44%	64,73%	88,29%	23,56%
Verschuldungsgrad	13,59%	17,78%	14,10%	-3,68%
Umsatzrentabilität	-4,22%	-61,60%	68,93%	130,53%