

1 ATC – Aldenhoven Testing Center GmbH¹



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

a) Gegenstand der Gesellschaft

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

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

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

c) Gesellschafterstruktur

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

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

Bilanz	2022	2023	2024	Veränderung in €	Veränderung in %
Aktiva					
A. Anlagevermögen					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	105.425,00 €	61.735,00 €	22.533,00 €	-39.202,00 €	-63,50%
II. Sachanlagen	9.873.715,24 €	9.483.886,63 €	9.590.916,10 €	107.029,47 €	1,13%

¹ Umfirmierung der ATC in Aldenhoven Testing Center GmbH zum 01.02.2024

Bilanz	2022	2023	2024	Veränderung in €	Veränderung in %
B. Umlaufvermögen					
I. Forderungen u. sonstige Vermögensgegenstände	174.427,72 €	172.966,97 €	197.966,36 €	24.999,39 €	14,45%
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1.924.877,53 €	1.504.517,28 €	318.583,76 €	-1.185.933,52 €	-78,82%
C. Rechnungsabgrenzungsposten	411.666,34 €	352.156,03 €	307.620,28 €	-44.535,75 €	-12,65%
Summe Aktiva	12.490.111,83 €	11.575.261,91 €	10.437.619,50 €	-1.137.642,41 €	-9,83%
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	-1.783.355,07 €	-958.809,77 €	-1.320.357,44 €	-361.547,67 €	37,71%
IV. Jahresergebnis	824.545,30 €	-361.547,67 €	-680.116,88 €	-318.569,21 €	88,11%
B. Sonderposten	3.514.785,66 €	3.059.716,66 €	2.604.757,66 €	-454.959,00 €	-14,87%
C. Rückstellungen	74.616,31 €	45.021,25 €	57.016,17 €	11.994,92 €	26,64%
D. Verbindlichkeiten	1.034.519,63 €	965.881,44 €	951.219,15 €	-14.662,29 €	-1,52%
E. Rechnungsabgrenzungsposten	0,00 €	0,00 €	100,84 €	100,84 €	
Summe Passiva	12.490.111,83 €	11.575.261,91 €	10.437.619,50 €	-1.137.642,41 €	-9,83%

e) Entwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- u. Verlustrechnung	2022	2023	2024	Veränderung in €	Veränderung in %
1. Umsatzerlöse	1.198.630,12 €	1.123.874,35 €	818.442,70 €	-305.431,65 €	-27,18%
2. sonstige betriebliche Erträge	1.534.247,08 €	490.334,86 €	505.907,92 €	15.573,06 €	3,18%
3. Materialaufwand	65.127,52 €	81.518,98 €	77.152,79 €	-4.366,19 €	-5,36%
4. Personalaufwand	528.104,49 €	544.599,37 €	542.694,34 €	-1.905,03 €	-0,35%
5. Abschreibungen	938.691,21 €	934.311,95 €	952.031,75 €	17.719,80 €	1,90%
6. sonstige betriebliche Aufwendungen	374.775,29 €	371.007,95 €	390.636,38 €	19.628,43 €	5,29%
Betriebsergebnis	826.178,69 €	-317.229,04 €	-638.164,64 €	-320.935,60 €	101,17%
7. sonstige Zinsen u. ähnliche Erträge	49,97 €	132,80 €	95,25 €	-37,55 €	-28,28%
8. Zinsen u. ähnliche Aufwendungen	1.375,00 €	44.064,89 €	41.505,02 €	-2.559,87 €	-5,81%
Finanzergebnis	-1.325,03 €	-43.932,09 €	-41.409,77 €	2.522,32 €	-5,74%
Ergebnis d. gewönl. Geschäftstätigkeit	824.853,66 €	-361.161,13 €	-679.574,41 €	-318.413,28 €	88,16%
9. sonstige Steuern	308,36 €	386,54 €	542,47 €	155,93 €	40,34%
Jahresergebnis	824.545,30 €	-361.547,67 €	-680.116,88 €	-318.569,21 €	88,11%

f) Lagebericht

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

I. Geschäftsmodell des Unternehmens

Die Aldenhoven Testing Center GmbH [Amtsgericht Düren: 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 Aldenhoven Testing Center 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 2024 setzte sich die angespannte (gesamt-)wirtschaftliche Lage des Jahres 2023 fort. Nach den großen strukturellen Anpassungen, thematischen Neuausrichtungen und damit verbunden größeren Entlassungswellen der Automobil-Zulieferer, die bereits im Vorjahr angekündigt und teilweise umgesetzt wurden, gaben auch zahlreiche Automobil-Hersteller (OEM) ähnliche Veränderungen im Laufe des Berichtsjahres 2024 bekannt. Dies betrifft annähernd alle deutschen und einen Großteil der europäischen OEM. Als Gründe werden überwiegend fehlende Absätze genannt und oftmals wird auf die politischen Rahmenbedingungen in Deutschland und der EU verwiesen. Gleichwohl fasst der Verband der Automobilindustrie (VDA) in einer Pressemitteilung im Dezember 2024 zusammen: „Die Bilanz für das Gesamtjahr bleibt ebenfalls hinter den Vorjahreswerten, wenn auch nur leicht: 2024 wurden auf dem deutschen Pkw-Markt insgesamt 2,8 Mio. Neufahrzeuge zugelassen, 1 Prozent weniger als im Jahr 2023. Der Vergleich mit dem Vorkrisenniveau ist aber weiter deutlich negativ: Im vergangenen Jahr wurden 22 Prozent weniger Neufahrzeuge zugelassen als im Jahr 2019.“ Die Fahrzeugproduktion in Deutschland lag mit rund 4,1 Mio. Pkw auf dem Vorjahresniveau, die Anzahl der exportierten Fahrzeuge stieg mit 2 % sogar leicht an. Beachtlich ist der nach wie vor große Exportanteil von Fahrzeugen: er betrug im vergangenen Jahr rund 77 % [Quellen: VDA, Produktion und Markt im Dezember 2024 und VDA-Jahrespressekonferenz 2025].

Aus dem traditionell großen Exportanteil resultiert unserer Ansicht nach die schlechte wirtschaftliche Lage der für uns wichtigsten Branche. Sie ist hinsichtlich ihrer Absätze und Umsätze stark davon abhängig, sieht sich auf den großen Exportmärkten USA und China aber weiter erstarkender Konkurrenz gegenüber. Hinzu kommt die generell große Unsicherheit der Unternehmen, die im Jahr 2024 vor allem durch die politische Instabilität auf der Bundesebene sowie die absehbaren Veränderungen im

Absatzmarkt USA, die sich im Wahlkampf deutlich abgezeichnet und mit der Übernahme der Regierungsgeschäfte durch die Trump-Administration im Januar 2025 dann manifestiert haben, ausgelöst wurde.

Weiter erschwerend für die hiesigen Unternehmen kommt das umfangreiche und technisch sowie wirtschaftlich attraktive Angebot von (zumeist) E-Fahrzeugen aus chinesischer Produktion hinzu.

Während Tesla nach Absatzrekorden einen erheblichen Rückgang verzeichnen musste, drängen chinesische Anbieter wie BYD, Nio und Smart in den deutschen und europäischen Markt [Quelle: Statista, Anzahl der Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland]. In Verbindung mit den anhaltend großen Investitionsbedarfen für die Entwicklung und vor allem Absicherung von automatisierten Fahrfunktionen stehen die Unternehmen vor großen Herausforderungen, denen sie mit den genannten strukturellen Anpassungen bis hin zu Entlassungen in signifikantem Umfang begegnen. Sicher sind nicht alle Gründe dabei unternehmensextern zu finden, sondern resultieren unserer Ansicht nach auch aus unternehmensstrategischen Fehlern beispielsweise in Bezug auf die Modellpolitik bei E-Fahrzeugen.

Die gesamtwirtschaftlich angespannte Lage in Deutschland im Berichtsjahr hat zumindest mittelbare Auswirkungen auf das Unternehmen. Neben der wichtigsten Branche Automotive führt die Rezession (-0,2 % reales BIP gegenüber 2023) unseres Erachtens auch zu einer anhaltenden Zurückhaltung beispielsweise im Eventbereich. Als Gründe werden u.a. vom Statistischen Bundesamt die allgemeine weltwirtschaftliche Schwäche (in Verbindung mit dem hohen Exportanteil der deutschen Wirtschaft) und die anhaltenden geopolitischen Spannungen angeführt. Hinzu kommen die anhaltenden Folgen der hohen Inflation vergangener Jahre, die notwendigen Anstrengungen für die Transformation hin zu einer CO₂-neutralen Wirtschaft sowie die hohen Lohnkosten u.a. infolge des Mangels von Fachkräften. Insbesondere die sich abzeichnenden gegenseitigen Zölle des US- und EU-Marktes und möglicher Abschottungseffekte anderer wichtiger Absatzmärkte wie China dürften die Unternehmen auch im Jahr 2025 mit großen Unsicherheiten konfrontieren und damit zu einer starken Zurückhaltung bei Investitionen u.a. in Entwicklung und Forschung führen. Der Verlauf der Koalitionsverhandlungen auf Bundesebene und das Wirken der neuen Bundesregierung werden zeigen, ob eine Trendwende zumindest durch wirtschaftliche Impulse auf der Bundesebene möglich ist. Wir gehen davon aus, dass sich diese erst zum Ende des Jahres 2025 bemerkbar machen können und beobachten die weltwirtschaftliche Entwicklung intensiv.

II.2 Lage des Unternehmens

a. Ertragslage

	Geschäftsjahr	Vorjahr
	TEUR	TEUR
Gesamtleistung	818,4	1.123,9
sonstige betriebliche Erträge	505,9	490,3
Materialaufwand	-77,2	-81,5
Personalaufwand	-542,7	-544,6
Abschreibungen	-952,0	-934,3
sonstige betriebliche Aufwendungen	-390,6	-371,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-41,5	-44,1

	Geschäftsjahr	Vorjahr
	TEUR	TEUR
Ergebnis nach Steuern	-679,6	-361,1
sonstige Steuern	-0,5	-0,4
Jahresergebnis	-680,1	-361,5

Die Gesamtleistung betrug im Berichtszeitraum TEUR 818,4. Sie hat sich gegenüber dem Vorjahr 2023 (TEUR 1.123,9) um 27,2 % drastisch reduziert und liegt auch im Vergleich zum Wirtschaftsplan für das Jahr 2024 um 34,5 % hinter den Erwartungen. Die Hauptgründe des Rückgangs lassen sich auf die generellen wirtschaftlichen und strukturellen Probleme der deutschen Automobilwirtschaft und auf die fast vollkommen ausgebliebenen Veranstaltungen zurückführen. Der überwiegende Anteil der Testkunden des Aldenhoven Testing Centers sind Dienstleister im Bereich der Automobilwirtschaft und bemerken daher unmittelbar, wenn die Hersteller weniger externe Aufträge vergeben. Der nahezu komplette Wegfall von Veranstaltungen, mit denen im Jahr 2023 noch ca. TEUR 290 Umsatz erzielt werden konnte, ist zudem ein Anzeichen dafür, dass die gesamte Wirtschaft im Jahr 2024 sparen musste. Unter dem Begriff Veranstaltungen werden alle Nutzungen zusammengefasst, die nicht direkt im Zusammenhang mit dem Testbetrieb stehen, aber immer einen Bezug zur Mobilität haben. Dazu zählen beispielsweise Fahrzeugpräsentationen, Abschlussveranstaltungen von Forschungsprojekten, aber auch Betriebsfeste oder Fahrsicherheitstrainings. Dieser Umsatzrückgang war zum Zeitpunkt der Erstellung des Wirtschaftsplans im Oktober 2023 in dieser Form noch nicht zu erwarten.

Der Umsatz mit dem klassischen Testgeschäft hat sich im Vergleich zum Vorjahr leicht reduziert. Die Sanierung der Fahrdynamikfläche wurde zwar erst im Oktober 2024 fertiggestellt, dies hatte jedoch nur einen sehr geringen Einfluss, da der überwiegende Testbedarf trotzdem bedient werden konnte. Im Jahr 2024 fehlten wie bereits im Vorjahr groß angelegte Testkampagnen. So verzeichnen die Top-Kunden des Aldenhoven Testing Centers teilweise einen Umsatzrückgang von bis zu 43 % im Vergleich zum Vorjahr. Das Testgeschäft war zunehmend von kleinteiligen Tests geprägt. Auch im Bereich des Euro-NCAP-Testings konnten die Kunden aufgrund von eigenen Fehlplanungen oder Nichtverfügbarkeiten der Fahrzeuge nicht alle geplanten Tests durchführen. Die Durchführung von Prüfgeländequalifikationen war leicht rückläufig.

Der für das Jahr 2024 aufgestellte Wirtschaftsplan ging von einer Gesamtleistung in Höhe von TEUR 1.250 aus. Diese Annahme kann aufgrund der aktuellen Entwicklungen nicht aufrechterhalten werden, so dass der Wirtschaftsplan für das Jahr 2025 deutlich nach unten korrigiert wurde. Für das Jahr 2025 wird nun mit einem Umsatz von ca. TEUR 750 geplant.

Der Materialaufwand ist um 5,3 % gesunken, was im Wesentlichen auf eine geringere Anzahl durchgeführter Prüfgeländequalifikationen zurückzuführen ist, die im Auftrag der Aldenhoven Testing Center GmbH von einem externen Dienstleister angeboten werden. Seit Anfang 2023 ist für die Nutzung des Aldenhoven Testing Centers ein Prüfgeländeführerschein erforderlich, so dass entsprechende Fahrertrainings angeboten werden. Die Kosten hierfür werden 1:1 an die Kunden weitergegeben. Der Anteil der Prüfgeländequalifikationen an den gesamten Materialkosten beträgt für das Jahr 2024 ca. 84 %.

Der Personalaufwand ist gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken. Hier überlagern sich verschiedene

Entwicklungen im Personalbereich. Zum einen war ein Mitarbeiter seit Anfang 2024 erkrankt, so dass er ab März Krankengeld bezog. Zum anderen wurde ab Mitte März 2024 ein neuer Mitarbeiter als Hausmeister und Platzwart eingestellt. Zuletzt hat eine Mitarbeiterin im Sekretariat zum 31.10.2024 gekündigt und die Stelle wurde bis heute nicht neu besetzt. Insgesamt liegen die Personalkosten um ca. TEUR 32 unter dem im Wirtschaftsplan 2024 prognostizierten Wert.

Die Abschreibungen 2024 betrugen TEUR 952 und liegen um TEUR 18 über dem Vorjahresniveau. Der Anstieg der Abschreibungen ist auf die Aktivierung der Queranfahrt sowie die Sanierung der Fahrdynamikfläche zurückzuführen. Beide Maßnahmen wurden im Jahr 2024 abgeschlossen. Darüber hinaus wurden im Jahr 2024 nur betriebsnotwendige Investitionen getätigt.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Jahr 2024 auf TEUR 391 gegenüber TEUR 371 im Vergleichszeitraum 2023. Der Anstieg ist zum einen auf höhere Werbe- und Reisekosten aufgrund des durchgeführten 10-jährigen Jubiläums und zum anderen auf gestiegene Raum- und Reparaturkosten im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen.

Aufgrund des corona-bedingten Umsatzeinbruchs in den Jahren 2020 und 2021 sowie den sich seinerzeit abzeichnenden negativen wirtschaftlichen Auswirkungen des Ukraine-Kriegs in Form von deutlichen Kostensteigerungen mussten die Annahmen für die Umsatzprognose (Reduktion) sowie die Ausgaben (Erhöhung) innerhalb der DCF-Rechnung angepasst werden. In der Folge ergab sich, dass keine Rückzahlungsverpflichtung zum Ende des Betrachtungszeitraums (bis 2028) zu erwarten ist. Dementsprechend wurde im Jahresabschluss 2022 die bis dato aufgebaute Rückstellung vollständig aufgelöst.

Wie in jedem Jahresabschluss wurde die DCF-Rechnung mit den Ist-Zahlen des Jahres 2024 und dem aktuellen Wirtschaftsplan für 2025 ff. aktualisiert. Die Systematik zur Berechnung der Rückzahlungsverpflichtung bleibt unverändert. Im Ergebnis wird weiterhin keine Rückzahlungsverpflichtung aus der Förderung des 2. Bauabschnitts ausgewiesen, so dass keine Rückstellung für eine mögliche Rückzahlungsverpflichtung erfolgen musste.

Als Ergebnis wurde für das Jahr 2024 ein Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 680,1 erzielt. Im Vorjahr 2023 wurde ein Jahresfehlbetrag in Höhe von TEUR 361,5 erwirtschaftet. Der Anstieg des Verlustes korrespondiert nahezu 1:1 mit dem Rückgang der Umsatzerlöse im gleichen Zeitraum.

b. Finanzlage

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

	31.12.2024 <u>T€</u>
Jahresfehlbetrag	-680
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	952
Zunahme der Rückstellungen	12
Abnahme Sonderposten	-455
Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	24
Zunahme der sonstigen Vermögensgegenstände inkl. RAP/Latente Steuern	-5
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	45
Abnahme der erhaltenen Anzahlungen	-2
Zunahme der sonstigen Verbindlichkeiten inkl. RAP/Latente Steuern	<u>1</u>
Laufende Geschäftstätigkeit	<u>-108</u>
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen	-1.020
Investitionstätigkeit	<u>-1.020</u>
Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten	<u>-58</u>
Finanzierungstätigkeit	<u>-58</u>
Liquide Mittel am Anfang der Periode	1.505
Zahlungswirksame Veränderungen	<u>-1.186</u>
Liquide Mittel am Ende der Periode	<u>319</u>

c. Vermögenslage

Das Vermögen und die Schulden haben sich gegenüber dem Vorjahr um TEUR 1.137 von TEUR 11.575 auf TEUR 10.438 verringert. Im Wesentlichen führten der Rückgang der liquiden Mittel (TEUR 1.186) zum Rückgang des Vermögens. Korrespondierend war ein Rückgang des Sonderpostens für Zuschüsse und Zulagen (TEUR 455) einhergehend mit einer Abnahme des Eigenkapitals durch den Jahresfehlbetrag (TEUR 680) zu verzeichnen.

II.3 Finanzielle Leistungsindikatoren

Kennzahlen zur Vermögens- und Kapitalstruktur:

Anlagenintensität

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

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
Anlagevermögen	9.613,4	9.545,6
Gesamtvermögen	10.437,6	11.575,3
Anlagenintensität in %	92,1	82,5

Eigenkapitalanteil

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

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
Eigenkapital	8.647,9	9.646,4
Gesamtkapital	10.437,6	11.575,3
Eigenkapitalanteil in %	82,9	83,3

Kennzahldefinition:

Das bilanzanalytische Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

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

Fremdleistungsquote

Formel: $\text{Fremdleistungen} \times 100 / \text{Gesamtleistung}$

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
Fremdleistungen	77,2	81,5
Gesamtleistung	818,4	1.123,9
Fremdleistungsquote in %	9,4	7,3

Bei den Fremdleistungen handelt es sich im Wesentlichen um die Kosten für die Durchführung der Prüfgeländeführerschein (Anteil 2024 ca. 84%). Das hierfür notwendige Fahrtraining wird von einem externen Anbieter eingekauft. Die Kosten werden mit einem geringen Aufschlag an die Teilnehmer

weitergegeben. Bezogen auf die Gesamtleistung ist die Fremdleistungsquote trotz des Nachfragerückgangs gegenüber dem Vorjahr um 2,1% gestiegen.

Personalaufwandsquote

Formel: Personalaufwand x 100 / Gesamtleistung

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
Personalaufwand	542,7	544,6
Gesamtleistung	818,4	1.123,9
Personalaufwandsquote in %	66,3	48,5

Die Personalkosten stellen neben der Abschreibung den größten Einzelposten bei den Ausgaben dar. Obwohl die absoluten Personalkosten leicht gesunken sind, beträgt die Personalaufwandsquote im aktuellen Jahr 66,3% und liegt damit deutlich über dem Vorjahreswert von 48,5%. Die Erhöhung ist in erster Linie auf die geringere Gesamtleistung zurückzuführen, wodurch der prozentuale Anteil der Personalkosten an den Gesamtausgaben entsprechend gestiegen ist.

AfA Quote

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

	Geschäftsjahr TEUR	Vorjahr TEUR
AfA netto	497,1	479,2
Gesamtleistung	818,4	1.123,9
AfA Quote in %	60,7	42,6

Die AfA-Quote ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegen. Dies liegt zum einen an der Erhöhung der Abschreibungen aufgrund der Fertigstellung der Sanierung und der neuen Quereinfahrt zur Fahrdynamikfläche und zum anderen an der gesunkenen Gesamtleistung.

Auslastung

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

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

	Geschäftsjahr	Vorjahr
Verkaufte Einzelstunden	4.728,5	5.130,0
Verkaufte Exklusivstunden	1.104,0	2.874,0
Gesamtstunden	5.833,0	8.184,0
Theoretische max. Stunden	47.690,0	47.500,0
Auslastung in %	12,2	17,2

Sowohl die verkauften Einzelstunden als auch die Exklusivstunden sind im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass insgesamt weniger Testbuchungen getätigt wurden. Auch für Veranstaltungen wurde im Jahr 2024 nicht das gesamte Gelände des ATC exklusiv für einen ganzen Tag gebucht. Lediglich 4 Stunden wurde das gesamte Gelände exklusiv vermietet.

III. Prognosebericht

Die im Geschäftsjahr 2024 erzielte Gesamtleistung liegt mit ca. 34,5 % deutlich unter dem Prognosewert und spiegelt damit auch die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie wider. Aus dieser Tatsache heraus ergab sich daher ein größerer Anpassungsbedarf auf der Einnahmen- und Ausgabenseite im Wirtschaftsplan 2025 ff. Die Gesamtleistung für das Jahr 2025 wurde auf ca. TEUR 750 reduziert, da für dieses Jahr nicht von einer Erholung der Situation ausgegangen werden kann. Aufgrund der deutlichen Reduzierung auf der Einnahmeseite wurden auch alle Ausgabepositionen soweit reduziert, dass es zu keinen Serviceeinschränkungen für die Kunden kommt. Derzeit ist festzustellen, dass sich die Umsätze in den ersten Monaten des Jahres 2025 auf einem ähnlich niedrigen Niveau wie im Jahr 2024 bewegen. Da die ersten Monate eines Jahres saisonal bedingt in der Regel niedrigere Umsätze aufweisen, lassen sich hieraus zum jetzigen Zeitpunkt keine weiteren Prognosen für das Jahr 2025 ableiten. Die insgesamt eingetrübte Stimmung in der deutschen Wirtschaft und insbesondere in der Automobilbranche ist nach wie vor spürbar. Im Vergleich zum Vorjahr werden mehr Anfragen auch für Veranstaltungen gestellt. Bisher ergaben sich hieraus zumindest zwei Zusagen für Veranstaltungen in diesem Jahr. Die weitere Entwicklung ist daher sehr aufmerksam zu beobachten.

Aufgrund der Erweiterung der Testmöglichkeiten im Rahmen der Euro-NCAP-Protokolle durch die Errichtung der neuen Queranfahrt und die Sanierung der Fahrdynamikfläche sind derzeit technisch alle Voraussetzungen erfüllt, um den Kunden die Erforschung, Entwicklung und Absicherung ihrer Produkte zu ermöglichen. Dazu gehören neben den Teststreckenelementen, die sich nun alle wieder in einem guten und gepflegten Zustand befinden, die notwendigen Räumlichkeiten und weitere Infrastruktur, die für das Arbeiten vor Ort erforderlich sind.

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 aktuellen Geschäftsjahr ist eine Abschlussveranstaltung eines großen Forschungskonsortiums unter Federführung der RWTH Aachen University im Themenumfeld des autonomen Fahrens im Aldenhoven Testing Center geplant. Dies zeigt, dass die Stadtumgebung in der Branche wahrgenommen wird und als geeignete Test- und Demonstrationsstrecke gefragt ist. Durch dieses Event wird die Sichtbarkeit des Aldenhoven Testing Centers auch in der internationalen Presse weiter gestärkt.

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

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

Beiden Antriebsvarianten ist jedoch gemeinsam, dass sie voraussichtlich einen geringeren Applikationsaufwand erfordern als konventionelle Verbrennungsmotoren. Nichtsdestotrotz müssen auch diese Antriebsvarianten getestet werden. So nutzen bereits erste Kunden das Aldenhoven Testing Center, um beispielsweise die Dauerhaltbarkeit von Batteriesystemen zu testen. Um diesen veränderten Anforderungen gerecht zu werden, sind zukünftig Investitionen in die Ladeinfrastruktur bzw. in eine Betankungsmöglichkeit für Wasserstofffahrzeuge notwendig. Im Wirtschaftsplan für das abgelaufene Jahr war daher die Installation einer 150 kW-Schnellladestation vorgesehen, die aufgrund des Umsatzrückgangs nicht im geplanten Umfang realisiert werden konnte. Zum Ende des Jahres konnte eine gebrauchte 40 kW DC-Ladestation angeschafft werden, so dass nun auch die Möglichkeit des DC-Ladens am ATC zur Verfügung steht. Der Bedarf an höheren Ladeleistungen bleibt jedoch bestehen, so dass hier weiterhin nach einer Lösung gesucht werden muss. Die Betankung von Wasserstofffahrzeugen kann bis auf weiteres bedarfsgerecht über Flaschenbündel realisiert werden, so dass hier zunächst kein weiterer Bedarf besteht.

Wie in den vergangenen Geschäftsjahren konnten wiederkehrende Tests nach den Standards des European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) auf dem Gelände durchgeführt werden. Der Umfang hat sich im Vergleich zu den Vorjahren wie prognostiziert deutlich gesteigert. Im Jahr 2024 konnte mit den Euro-NCAP-Testkunden ein Umsatz in Höhe von TEUR 239 (Vorjahr TEUR 195) erzielt werden. Dies entspricht einer Steigerung um 22,5%. Dabei ist zu beachten, dass die Kunden aufgrund eigener Fehlplanungen oder Nichtverfügbarkeit von Fahrzeugen nicht alle geplanten Tests durchführen konnten. Für das Jahr 2025 ist daher mit einer leichten Umsatzsteigerung in diesem Bereich zu rechnen.

Da das Euro-NCAP-Testgeschäft unabhängig von der Antriebstechnologie ist, stellt es aus Sicht der Geschäftsführung eine stabile Einnahmequelle dar. Damit trägt es mit seinen Umsätzen dazu bei, die Übergangsphase zu überbrücken, bis die neuen Testbedarfe im Bereich des autonomen Fahrens und von batterieelektrischen und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen etabliert sind.

Die Gesellschaft verfolgt auch weiterhin das Ziel, kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) auf die Testmöglichkeiten im Aldenhoven Testing Center aufmerksam zu machen. Dazu gehört beispielsweise die verstärkte Nutzung von Social-Media-Kanälen wie LinkedIn, Facebook und Instagram. Hierdurch wird eine größere Reichweite als über die klassischen Medien erzielt und somit eine größere Anzahl von KMU angesprochen.

Als weitere Maßnahme wird das Aldenhoven Testing Center im Jahr 2025 zum dritten Mal eine Automobilausstellung mit Autohäusern aus der Region unter dem Titel „AutoFrühling Aldenhoven“ organisieren, um weitere Aufmerksamkeit zu erreichen. Neben der Veranstaltung selbst haben sich bereits weitere Nutzungen der Autohäuser ergeben, so dass die Veranstaltung auch als Werbeveranstaltung für das Aldenhoven Testing Center dient.

Die wirtschaftlich attraktive Nutzung des Geländes für Veranstaltungen unterschiedlicher Formate in Form von Fahrzeugpräsentationen oder Abschlussveranstaltungen von Forschungsprojekten fand im vergangenen Jahr leider kaum statt. Das Aldenhoven Testing Center wird versuchen, den Veranstaltungsbereich durch verstärkte Marketingaktivitäten wieder zu beleben. Hierzu wurde u.a. im abgelaufenen Geschäftsjahr ein Konzept zur Unterstützung bei der Planung und Durchführung von (teilweise selbst organisierten) Veranstaltungen erarbeitet. Die Anfragen für Veranstaltungen im Jahr 2025 sind im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Bisher konnte jeweils eine größere Buchung für eine Fahrzeugpräsentation sowie Abschlussdemonstration verzeichnet werden. Auch einige Fahrertrainings wurden bereits fest gebucht. Die Geschäftsführung ist auf Basis dieser Entwicklung zuversichtlich, dass das Aldenhoven Testing Center im Jahr 2025 wieder vermehrt für Veranstaltungen genutzt wird.

Aufgrund der genannten guten Ausstattung im Bereich der Teststrecken und der digitalen Infrastruktur, verbunden mit einer guten Organisation und einem guten Kundenservice, ist die Prognose für den Weiterbetrieb des Testzentrums grundsätzlich positiv. Sie ist jedoch stark von der konjunkturellen Entwicklung der Automobilindustrie abhängig. Neben der aktuellen konjunkturellen Krise befindet sich die deutsche Automobilindustrie auch in einer strukturellen Krise [siehe etwa: Institut der deutschen Wirtschaft, Die Automobilindustrie im Jahr 2024]. Zu den aktuellen konjunkturellen Problemen kommen die noch nicht absehbaren Auswirkungen des aktuellen Zollstreits zwischen den USA und Europa. Zu den strukturellen Problemen zählen die Entwicklungen auf dem chinesischen Markt, der bisher zu den wichtigsten Absatzmärkten der Automobilwirtschaft zählte, die Umstellung auf die Elektromobilität, die für die Hersteller teuer ist und langsamer vorankommt als erwartet, aber auch die Probleme bei der Entwicklung des autonomen Fahrens, die deutlich komplexer und damit teurer ist als erwartet.

Es bleibt daher abzuwarten, wie einerseits die neue Bundesregierung Wachstumsimpulse setzen kann und wie schnell diese zu einer Belebung der Wirtschaft führen und wie sich andererseits der Zollstreit mit den USA entwickelt. Das laufende Geschäftsjahr 2025 kann die Gesellschaft aufgrund ihrer Liquiditätsreserven noch überbrücken. Bleibt die wirtschaftliche Lage auf dem aktuellen Niveau, müssen weitere Kosteneinsparungen vorgenommen werden, die dann aber das Serviceniveau des Aldenhoven Testing Centers einschränken.

IV. Chancen- und Risikobericht

IV.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Chancen und Risiken

Allgemeine Ausführungen zur gesamt- und branchenspezifischen wirtschaftlichen Lage sind in Kapitel II.1 festgehalten. Die Bewertung der Chancen und Risiken fällt uns zum Berichtszeitpunkt (März 2025) schwer. Die wesentlichen Gründe hierfür sind:

- der drohende Zollkonflikt zwischen den USA und der EU
- weitere Zollkonflikte zwischen den USA und Mexiko (einem wichtigen Produktionsstandort der europäischen OEM für den nordamerikanischen Markt) sowie zwischen den USA und Kanada
- eine unklare geopolitische Situation zwischen den USA und China
- der anhaltende Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine in Verbindung mit der Änderung der US-amerikanischen Unterstützung für die Ukraine
- die veränderte Haltung der US-Regierung gegenüber der NATO und den Verbündeten
- die laufende Regierungsneubildung auf bundespolitischer Ebene
- den unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen dieser „Großwetterlage“ auf die hiesige Wirtschaft und Wissenschaft sowie das Konsumverhalten.

Für die Aldenhoven Testing Center GmbH ergeben sich aus dieser Gesamtlage Risiken wie auch Chancen. Wesentliche Risiken sind eine ausgeprägte Rezession mit der Folge von weiteren Sparbemühungen der Unternehmen und somit einer (weiteren) Reduzierung der Nutzung von Dienstleistungen. Auch die Wissenschaft muss sich darauf einstellen, dass Forschungs- und Förderprogramme infolge des Budgetbedarfs beispielsweise für Rüstung- und Infrastrukturausgaben gekürzt oder zumindest bzgl. der thematischen Fokussierung verändert werden.

Die Markteinführung von automatisierten Fahrfunktionen in Deutschland und Europa verläuft deutlich verzögerter, als dies vor einigen Jahren noch angenommen wurde. Diese Verzögerungen ergeben sich im Wesentlichen aus den komplexen und aufwendigen Absicherungsverfahren, die zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit notwendig sind. Mit unserem Angebot (variable Strecken, flexible Infrastruktur und frei konfigurierbare Vernetzungsmöglichkeiten) bieten wir sehr gute Voraussetzungen, damit Absicherungsarbeiten bei uns durchgeführt werden können. Angesichts des sehr großen Aufwands und der angespannten wirtschaftlichen Lage stellt sich jedoch die Frage, welche Unternehmen – Zulieferer wie Hersteller – gewillt und in der Lage sind, ihre Entwicklungen abzusichern und marktreif zu machen.

Eine weitere Chance ergibt sich aus der möglichen Nutzung unseres Angebots für Tests, Entwicklung und Absicherung von Verteidigungssystemen. Mit dem sich abzeichnenden Investitionsvolumen der europäischen Staaten in eigene Systeme sehen wir hier ein Marktsegment mit viel Potenzial, nicht zuletzt aufgrund der Marktteilnehmer aus Nordrhein-Westfalen.

IV.2 Unternehmensspezifische Chancen und Risiken

Der Gesamtumsatz ist im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des bereits mehrfach beschriebenen schwierigen Marktumfeldes deutlich zurückgegangen. Auf der anderen Seite haben sich die Kostensteigerungen aufgrund des Krieges in der Ukraine wieder deutlich reduziert, liegen aber immer noch über dem Vorkriegsniveau. Insgesamt verfügt die Gesellschaft über ausreichendes bilanzielles Eigenkapital. Die Gefahr einer bilanziellen Unterdeckung besteht, auch unter Berücksichtigung des aktuellen Wirtschaftsplans, für die Jahre 2025 und 2026 nicht. Auf der anderen Seite wird die Liquidität durch die wesentlichen Einzelpositionen Personalkosten, Zins- und Tilgungskosten für das Darlehen zur Sanierung der Fahrdynamikfläche und zum Bau der Queranfahrt sowie die Pachtzahlungen für die Stadtumgebung beeinflusst. Die Gesellschaft verfügt derzeit über eine ausreichende Liquidität, um die aktuelle wirtschaftliche Schwächephase zu überstehen, wenn im nächsten Jahr eine Erholung einsetzt. Sollte diese Phase jedoch länger andauern, wäre die Gesellschaft in ihrem Bestand gefährdet. Die Entwicklung hängt stark von der

wirtschaftlichen Entwicklung der Kunden des Aldenhoven Testing Centers ab. Die Geschäftsführung überprüft die Einnahmen- und Ausgabensituation in kurzen Zeitabständen, um rechtzeitig weitere Maßnahmen zur Kostenreduzierung einzuleiten.

Der zuvor beschriebene starke Veränderungsdruck der Mobilitätsbranche kann grundsätzlich als Chance für das Aldenhoven Testing Center gewertet werden. Durch ihn getrieben werden zu unterschiedlichen Zeitpunkten in Forschung und Entwicklung immer wieder Testbedarfe entstehen. Die Grundlage für die Chancen ist das, auch dank der in den Jahren 2023/2024 angepassten Testmöglichkeiten (Queranfahrt), nach wie vor sehr gute und konkurrenzfähige Angebot für Tests und Veranstaltungen. Wir gehen davon aus, dass wir bei den potenziellen europäischen Kundinnen und Kunden, die Testbedarfe haben, gut bekannt sind. Zur weiteren Steigerung der Bekanntheit nutzen wir insbesondere soziale Medien, um eine gezielte Ansprache zu erreichen.

Die Nähe zur universitären und außeruniversitären Forschung hält das Testzentrum auch für Nutzerinnen und Nutzer interessant, die sich in öffentlichen Forschungsvorhaben mit der Mobilität von morgen – straßengebunden und bodennah – beschäftigen. Dem entgegen stehen die aktuellen konjunktur- und strukturbedingten Probleme der Automobilwirtschaft, die insbesondere die Ausgabenseite für Dienstleister negativ beeinflusst, die wiederum die Kunden des Aldenhoven Testing Centers sind, sowie die bereits genannte Abkühlung der Begeisterung für das automatisierte Fahren (klassischer Verlauf des Hype-Zyklus).

Auch wenn einige Unternehmen ihre Bestrebungen im Bereich des autonomen Fahrens komplett einstellen, ist nicht davon auszugehen, dass eine vollständige Abkehr von dieser Entwicklungsrichtung erfolgen wird. Die Markteinführung weiterer Automatisierungsstufen, die im Übrigen im Laufe des Jahres 2023 erfolgt ist, verbleibt auf den Roadmaps der meisten Unternehmen. Die für die Absicherung dieser Systeme und Fahrzeuge notwendigen Testumfänge können auf dem Aldenhoven Testing Center vielfach erfolgen, so dass sich hier weiterhin Chancen ergeben. Eine deutliche Zunahme von virtuellen Tests, die schon seit vielen Jahren einen festen Bestandteil im Produktentstehungsprozess haben und im Kontext der Digitalisierung weiter zunehmen, konnte im Verlauf des Jahres 2024 weiterhin nicht festgestellt werden. Für die Erzeugung digitaler Modelle und die Validierung neuer Entwicklung bleiben Realtests weiterhin erforderlich. Für sogenannte hybride Tests steht ein hochgenaues digitales Abbild des Testzentrums zur Verfügung. Hier wurde erst vor kurzem das digitale Abbild der Stadtumgebung und des restlichen Testgeländes auf den neusten technischen Stand gebracht. Auch die Anreicherung der virtuellen Daten mit Oberflächeninformationen zum Reflektionsverhalten von Lidar oder Radar zur Simulation dieser Sensoren ist ein aktuelles Thema.

In den vergangenen Jahren konnte festgestellt werden, dass zwischenzeitlich viele Teststrecken um entsprechende Testmöglichkeiten erweitert wurden, so dass sich das Aldenhoven Testing Center hier vermehrt in einer Konkurrenzsituation befindet. Obwohl die Errichtung der Stadtumgebung im Jahr 2018 schon einige Jahre zurückliegt, zeigt der Vergleich mit aktuell errichteten Einrichtungen auf anderen Testgeländen, dass das Aldenhoven Testing Center weiterhin alle Anforderungen der Kunden erfüllen kann. Daher hat sich die Position des Aldenhoven Testing Centers im Vergleich zu herstellereigenen Testgeländen nicht verschlechtert. Als Vorteil ist hier weiterhin die Herstellerneutralität zu nennen, da Forschungskonsortien bestehend aus verschiedenen OEMs ungern auf dem jeweiligen Fremdgelände ihre Fahrzeuge testen möchten. Der freie Zugang für alle interessierten Kundinnen und Kunden ist und bleibt

ein wesentliches Merkmal unserer guten Wettbewerbsposition und differenziert uns von vielen Testgeländen in Europa.

Die den Euro-NCAP-Tests zugrundeliegenden Protokolle werden regelmäßig fortgeschrieben und erweitert. Aktuell kann am Aldenhoven Testing Center auch aufgrund der Erweiterung der Fahrdynamikfläche durch die Queranfahrt ein Großteil der Protokolle getestet werden. Um am Standort darüber hinaus auch Tests anbieten zu können, die aufgrund der Größe nicht auf dem Gelände des Aldenhoven Testing Centers durchführbar sind, wurden Gespräche mit dem Betreiber der Filmautobahn geführt. Diese sind noch nicht abgeschlossen. Die Chancen für eine dortige Realisierung werden aktuell jedoch aufgrund der wirtschaftlichen Lage als geringer angesehen als noch im letzten Jahr. Da die Euro-NCAP-Kunden das Aldenhoven Testing Center und seinen Service sehr schätzen, ist die Gefahr einer Abwanderung zu einem anderen Testgelände aktuell nicht gegeben. Es existiert unseres Wissens auch kein anderes frei zugängliches Testgelände in der Nähe, bei denen unsere Euro-NCAP-Kunden ein ähnliches Umfeld vorfinden können. Zudem sind die Euro-NCAP-Tests nicht direkt von der konjunkturellen Entwicklung abhängig, da sie für jedes neue Fahrzeug durchgeführt werden müssen - unabhängig davon, wie viele Fahrzeuge verkauft werden. Gleichzeitig führen Digitalisierung und Automatisierung zu neuen Testformen, die beispielsweise auch in Bewertungsprogrammen wie Euro NCAP berücksichtigt 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 Aldenhoven Testing Center GmbH gab es keine Beanstandung. Die Prüfer wiesen jedoch darauf hin, dass bei weiterhin guten Betriebsergebnissen eine Rückzahlungsverpflichtung gegenüber den Fördergebern entstehen kann. Ferner wurde im Jahr 2015 angemerkt, dass das Aldenhoven Testing Center nicht überwiegend von KMU angemietet wird.

Die Wahrscheinlichkeit einer Rückzahlungsverpflichtung strebt aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung in den letzten Jahren nahezu gegen Null.

Mit der Bewilligungsbehörde (BZR Köln) und dem NRW-Wirtschaftsministerium wurde daraufhin besprochen, dass ein Verfahren zur Sicherstellung der eventuellen Rückzahlungsverpflichtung eingesetzt wird. Weiterhin wurde vereinbart, dass die Aldenhoven Testing Center GmbH sich aktiv bemühen muss, KMU mit geeigneten Mitteln auf die Testmöglichkeiten im Aldenhoven Testing Center hinzuweisen. Im Geschäftsjahr 2024 konnten leider keine großen Veranstaltungen am Aldenhoven Testing Center durchgeführt werden, die zur Verbesserung der Sichtbarkeit des Testzentrums national wie international beigetragen hätten.

Unabhängig davon war die Gesellschaft im Bereich der Social-Media-Kanäle, bei spezifischen Branchenveranstaltungen und durch die öffentlichkeitswirksamen Feierlichkeiten zum 10-jährigen Bestehen 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 Aldenhoven Testing Center 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 Aldenhoven Testing Center GmbH das Oval engmaschig auf Veränderungen. Aktuell zeigen sich Risse in den Wartungswegen zum Übergang in das Oval. Die Ursache wurde gutachterlich untersucht und liegt in der Einbringung eines Verstärkungsfließ während der Sanierung. Die Risse werden zeitnah versiegelt, so dass keine weiteren Schäden durch Frost etc. entstehen können. Es verbleibt jedoch ein Restrisiko, dass das Oval zukünftig erneut weitere Mängel aufzeigt. Dies lässt sich aufgrund des schwierigen Baugrunds leider nicht vollständig ausschließen. So haben sich über einen längeren Zeitraum kleine Wellen in der Nord- und Südkurve sowie den Geraden gebildet, die aktuell keine Auswirkungen auf die Nutzbarkeit haben.

Bei der Fahrdynamikfläche (Fertigstellung im Jahr 2009) zeigte sich seit Ende 2017 eine leichte Wellenbildung entlang der Asphaltbahnen, die bei stationären Kreisfahrten bemerkbar wurde. Im Laufe der Jahre 2018 bis 2020 hatte sich die Wellenbildung nicht weiter verschlechtert. Allerdings sind aufgrund von Alterungseffekten an der Asphaltoberfläche kleine Risse entstanden, deren Anzahl von Jahr zu Jahr stark gestiegen ist. Im Jahr 2021 wurde daher ein Asphaltgutachten in Auftrag gegeben. 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. Die Baumaßnahme konnte im Oktober 2024 erfolgreich abgeschlossen werden. Nach der Sanierung steht somit wieder eine vollfunktionsfähige Fahrdynamikfläche zur Verfügung.

Wie bereits im Prognosebericht erläutert, ist davon auszugehen, dass sich die bereits eingetretene Änderung der Testbedarfe fortsetzen wird. Es werden voraussichtlich nur noch sehr wenige neue Verbrennungsmotoren in Deutschland entwickelt. Gleichzeitig werden vermehrt batteriebetriebene Elektrofahrzeuge entwickelt. Wie sich die wasserstoffangetriebenen Fahrzeuge entwickeln, ist aktuell nur schwer abzuschätzen. Die Problematik in dieser Entwicklung liegt in der notwendigen Lade- und Wasserstoffbetankungsinfrastruktur sowie den hohen Kosten. Der Bedarf von Wasserstoffbetankungen kann aktuell gut mit Gasflaschenbündeln abgedeckt werden, so dass hier keine Engpässe zu erwarten sind. Anders sieht es im Bereich der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge aus. Hier steigt der Bedarf an Schnelllademöglichkeiten. Aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Situation der Gesellschaft kann keine adäquate Schnellladeinfrastruktur (Kosten > TEUR 60) angeschafft werden. Aktuell steht eine DC-Lademöglichkeit mit 40 kW zur Verfügung. Bei Bedarf kann für den Kunden eine Schnellladestation mit bis zu 150 kW angemietet werden. Dadurch steigt jedoch die Kostenbelastung des Kunden, so dass dies auf Dauer eine unattraktive Lösung darstellt. Durch diese Situation können mittelfristig Nutzungsausfälle entstehen, da die Kunden ihr Fahrzeug nicht schnell genug wieder geladen bekommen.

V. Bericht über Zweigniederlassungen

Zweigniederlassungen werden von der Gesellschaft nicht unterhalten.

g) Organe und deren Zusammensetzung

Zusammensetzung:

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

Vertreter des Kreises Düren

Aufsichtsrat:

Name	Personenkreis	Mitglied seit	Mitglied bis
Aßhoff, Ferdinand	Beauftragter des Landes NRW	08.11.2024	31.10.2025
Conzen, Helga	Kreistagsmitglied	26.11.2020	
Eskicioglu, Sveda	Kreistagsmitglied	27.11.2025	
Oetjen, Hans-Friedrich	Kreistagsmitglied	27.09.2016	26.11.2025
Nolten, Dr. Ralf	Landrat	01.11.2025	
Nowack, Jean-Patrick	Kreistagsmitglied	27.11.2025	
Spelthahn, Wolfgang	Landrat	21.12.2010	08.11.2024
Zentis, Gudrun	Kreistagsmitglied	26.11.2020	26.11.2025

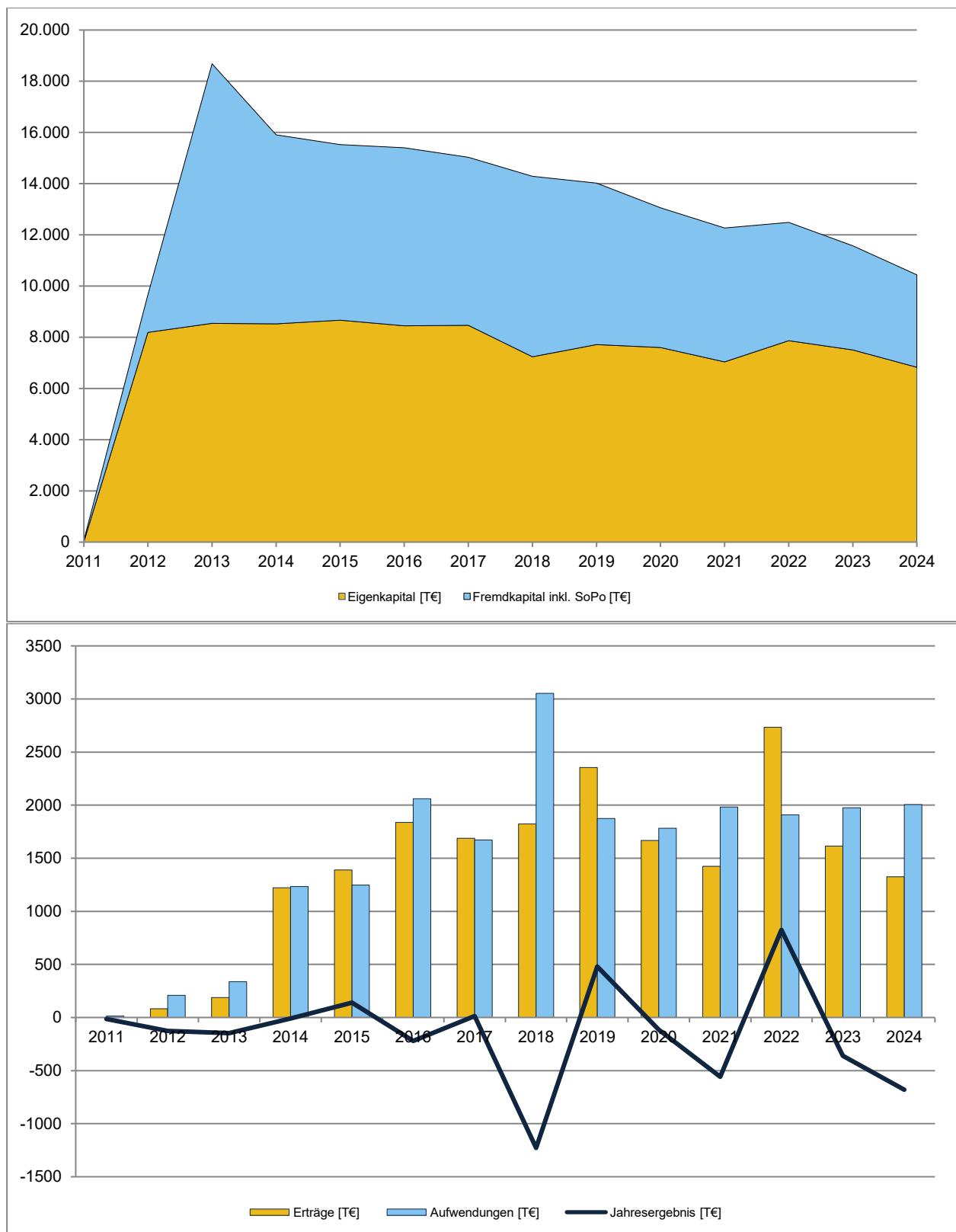
Gesellschafterversammlung:

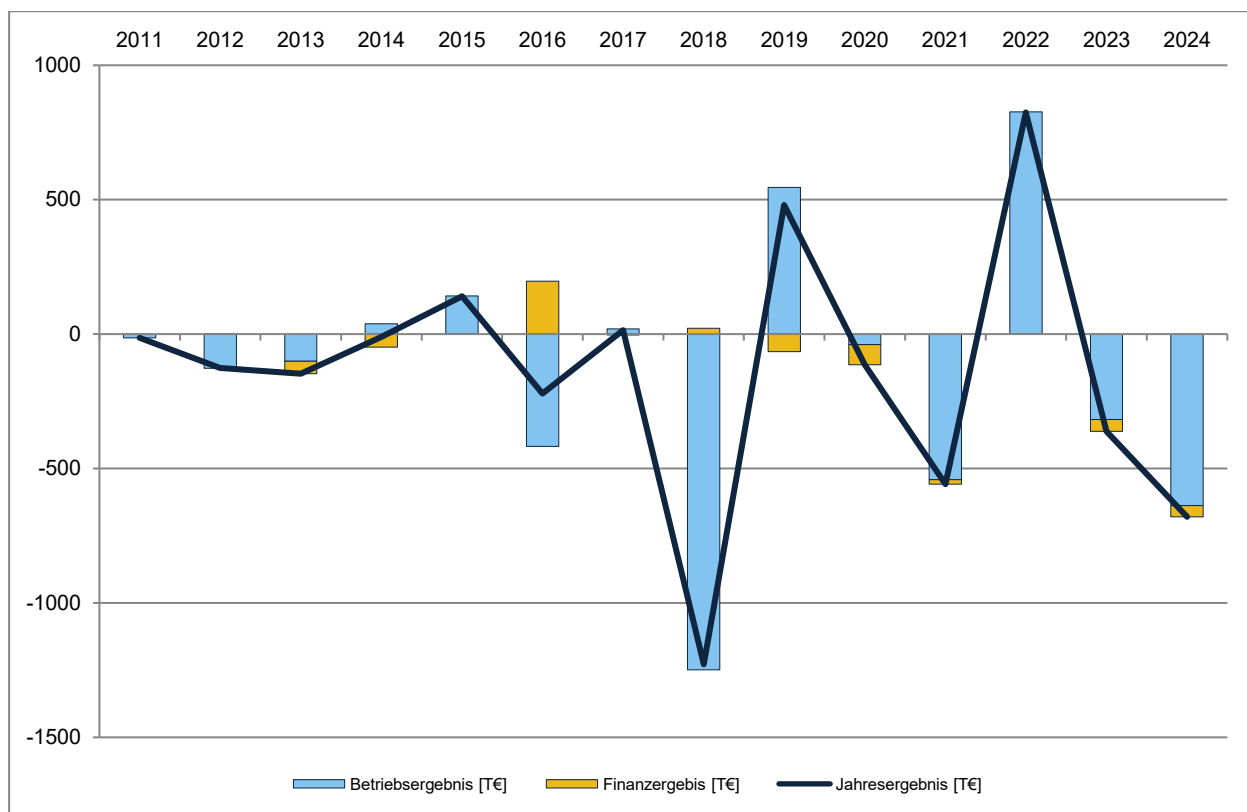
Name	Personenkreis	Mitglied seit	Mitglied bis
Hürtgen, Dirk	Geschäftsführer BTG	12.04.2012	

h) Personalbestand

Zum 31.12.2024 waren 10 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Gesellschaft tätig.

i) Kennzahlen





Kennzahlen	2022	2023	2024	Veränderung
Eigenkapitalquote	62,98%	64,83%	65,38%	0,55%
Eigenkapitalrentabilität	10,48%	-4,82%	-9,97%	-5,15%
Anlagendeckungsgrad 2	88,29%	87,90%	79,56%	-8,33%
Verschuldungsgrad	14,10%	13,47%	14,77%	1,30%
Umsatzrentabilität	68,93%	-28,23%	-77,97%	-49,75%