

AKN EISENBAHN GmbH
KALTENKIRCHEN
LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2018

A. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

1. Allgemeines

Die AKN Eisenbahn AG wurde gemäß Beschluss vom 18.04.2018 durch einen Rechtsformwechsel in die AKN Eisenbahn GmbH umgewandelt. Die AKN Eisenbahn GmbH besteht seit 1883 als Eisenbahnunternehmen und ist seit 1884 im Gebiet von Schleswig-Holstein und der Freien und Hansestadt Hamburg als Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen tätig. Sie betreibt in dieser Region öffentlichen Personennahverkehr mit Schienenfahrzeugen und nimmt dabei die Aufgaben eines integrierten Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmens wahr.

Die AKN erbringt Eisenbahnverkehrsleistungen auf ihrem eigenen Streckennetz in Schleswig-Holstein und Hamburg und im Auftrag der Verkehrsgesellschaft Norderstedt (VGN) auf dem Streckennetz der VGN.

Die Infrastruktur der AKN wird in Eigenregie betrieben und unterhalten. Zusätzlich übernimmt die AKN Leistungen zur Instandhaltung der Infrastruktur Dritter, insbesondere für die Verkehrsgesellschaft Norderstedt (VGN) auf der Strecke Norderstedt Mitte – Ulzburg Süd, und für verschiedene Regional- und Hafenbahnen in Schleswig-Holstein.

Um alle Anforderungen an die Direktvergabe eines Verkehrsvertrages zu erfüllen, wurde die AKN Eisenbahn AG gemäß Beschluss vom 18.04.2018 durch einen Rechtsformwechsel in die AKN Eisenbahn GmbH umgewandelt. Bereits im Jahr 2017 wurde ein Squeeze out-Verfahren durchgeführt, um die unbekanntenen Aktionäre auszuschließen, so dass jetzt die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein zu je 50 % an der AKN beteiligt sind.

2. Gesamtwirtschaftliche Entwicklung ¹

Das Wirtschaftswachstum hat sich im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr etwas abgeschwächt, aber befindet sich immer noch auf einem hohen Niveau. Für das Bruttoinlandsprodukt (BIP) wird im Jahr 2018 mit einer Steigerung im Vergleich zum Vorjahr von 1,5 % gerechnet. Für das Folgejahr wird eine Wachstumsrate von 0,5 % angenommen.²

Das Zinsniveau hat sich kaum verändert; der kurzfristige Interbankenzinssatz „EURIBOR“ liegt immer noch im leicht negativen Bereich.

Die privaten Konsumausgaben sind weiterhin auf einem hohen Niveau. Sie sind in 2018 um 2,6 % gestiegen. Maßgeblich dafür sind der weiterhin hohe Grad der Beschäftigung mit 1,6 % mehr Erwerbstätigen gegenüber dem Vorjahr und einem weiteren Anstieg der Löhne und Gehälter.

¹ Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2018, Deutsche Wirtschaft 2018

² Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, [Frühjahrsprojektion 2019](#)

3. Branchenentwicklung

Personenverkehr

Für das Jahr 2018 werden für den gesamten Eisenbahnverkehr erneut Steigerungen des Aufkommens (Fahrgäste) von 0,6 % erwartet. Im Schienenpersonennahverkehr stieg das Fahrgastaufkommen ggü. 2017 um 1,4%.³

Im Gebiet des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) wird in 2018 mit einer Steigerung des Fahrgastaufkommens gegenüber 2017 mit 1,2 % gerechnet. Die Fahrgeldeinnahmen werden durch die Tarifierhöhungen in 2018 insgesamt um etwa 2,4 % steigen.

Für das Jahr 2019 wird im HVV-Bereich für das Fahrgastaufkommen nur noch eine Steigerungsrate von 0,3 % und für die Fahrgeldeinnahmen eine Steigerungsrate von 2,1 % erwartet.

4. Geschäftsverlauf der Gesellschaft

Personenverkehr

Im Jahr 2017 wurde der Verkehrsvertrag „Netz Süd“ mit dem Land Schleswig-Holstein abgeschlossen. Der Vertrag basiert auf den Regelungen der Europäischen Union zur Vergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen und Regelungen des Allgemeinen Eisenbahnrechts. Die Laufzeit beträgt 10 Jahre ab dem Jahr 2018 bis zum Jahr 2027. Das Netz Süd umfasst Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs mit rd. 2,3 Mio. Nutzkilometern auf den Linien A1 (Neumünster – Kaltenkirchen – Hamburg Eidelstedt) und A3 (Ulzbug-Süd – Elmshorn). Die Leistungen werden mit 12 VTA-Triebwagen und 14 Lint 54-Triebwagen erbracht. Die Infrastrukturkosten für die Stationen und den Fahrweg sind, wie bei Verkehrsverträgen üblich, durchlaufende Posten.

Zum Fahrplanwechsel 2017/2018 fanden keine nennenswerten leistungsrelevanten Fahrplanänderungen statt.

Das vorläufige Fahrgastaufkommen für das Geschäftsjahr 2018 liegt auf den AKN-Linien A 1, A 2 und A 3 unverändert bei rd. 11,8 Mio. Reisenden.

Die Einnahmenabrechnung für den Bereich des Schleswig-Holstein-Tarifs durch die Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) liegt nur bis zum Jahr 2014 vor.

Die Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV GmbH) hat die Einnahmenabrechnungen bis 2017 fertiggestellt, so dass für die Einnahmenhochrechnung für das Jahr 2018 eine aktuelle Basis vorhanden ist.

Die Umsatzerlöse aus dem Personenverkehr ohne Berücksichtigung der Ausgleichzahlungen des Verkehrsvertrages betragen nur noch rd. 11,8 Mio. € (Vorjahr: 15,0 Mio. €), da die Ausgleichzahlungen für die Schülerbeförderung des Landes Schleswig – Holstein durch den Abschluss des Verkehrsvertrages entfallen. Die in den Umsatzerlösen enthaltenen Einnahmen für die Eisenbahnverkehrsleistungen der Linie A 2 lagen bei rund 2,4 Mio. €. (Vorjahr 2,5 Mio. €).

³ Destatis.de, [Pressemitteilung 131 vom 04.04.2019](#)

5. Infrastruktur

Die AKN wurde in 2012 durch das Land Schleswig-Holstein mit der Ertüchtigung der Strecke Kiel – Schönberger Strand für den Personenverkehr beauftragt. Der Streckenabschnitt Kiel-Gaarden bis Oppendorf wurde bereits durch die AKN erfolgreich erneuert. Die Erneuerung der Abschnitte Oppendorf bis Schönberg der Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH (VKP) hat begonnen. Während der Erbbaupachtvertrag mit der VKP im Jahr 2017 abgeschlossen werden konnte, laufen die Verhandlungen mit der Museumseisenbahn VVM e.V. über den Abschnitt Schönberg – Schönberger Strand noch. Ziel ist, dass nur ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Gesamtstrecke Kiel – Schönberger Strand verantwortlich ist. Der Planfeststellungsantrag für die Erneuerung von sechs Bahnhöfen und Haltepunkten sowie für drei Linienverbesserungen wurde Anfang 2019 beim Amt für Planfeststellung zur Prüfung eingereicht. Die Realisierung dieser Plan festzustellenden Abschnitte soll 2021 beginnen und 2022 abgeschlossen sein.

Neben dem Projekt „Kiel – Schönberger Strand“ erhielt die AKN den Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH), ein weiteres Infrastrukturprojekt „Zugbildungs- und Abstellanlagen“ in Hamburg-Stellingen bzw. in Hamburg-Eidelstedt zu realisieren. Zur Erfüllung des Verkehrsvertrages mit der FHH muss die S-Bahn Hamburg GmbH neue Zugbildungs- und Abstellkapazitäten schaffen. Die Finanzierung des Vorhabens erfolgt im Zuwendungsverfahren durch die FHH. Mit Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses am 30.01.2018, begannen die Bauaktivitäten im Februar 2018. Die Inbetriebnahme der ZBA Eidelstedt erfolgte im Februar 2019; die ZBA Stellingen soll bis August 2019 fertiggestellt werden. Die Realisierung der Gleichrichterwerke Eidelstedt und Stellingen soll in 2021 und die Errichtung des Weichenkreuzes östlich des Bahnhofes Eidelstedt abhängig von der Umsetzung der S21 spätestens in 2025 abgeschlossen sein. Die AKN hat den Betrieb der bereits fertig gestellten Anlagen übernommen.

Im August 2014 erhielt die AKN den Auftrag der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein zur Erarbeitung der ersten „Leistungsphasen“ für die mögliche Elektrifizierung (S 21) des Streckenabschnitts Kaltenkirchen – Hamburg-Eidelstedt (A1 Süd). Als Bestandteil dieser Streckenelektrifizierung sollen auch die eingleisige " Höhenfreie Einfädelung" in Hamburg sowie der ebenfalls noch eingleisige Streckenabschnitt zwischen Quickborn und Ellerau zweigleisig ausgebaut werden. Die Entwurfsplanung konnte im Mai 2016 fertiggestellt werden. Nach Abschluss der Erörterungstermine für die beiden laufenden Planfeststellungsverfahren in Hamburg und Schleswig-Holstein im Januar 2018 arbeitete die AKN an Sachverhalts aufklärenden Fragen beider Planfeststellungsbehörden. Für den Streckenabschnitt in Hamburg liegt der rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss inzwischen vor. Seit der Entscheidung des Landes Schleswig Holstein im September 2018 auf einen zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Ellerau - Tanneneck zu verzichten, arbeitet die AKN an einem Planänderungsantrag. Dieser Änderungsantrag soll der Planfeststellungsbehörde bis Ende April 2019 zur Prüfung vorgelegt werden. Vor dem Hintergrund des in Schleswig-Holstein nach wie vor laufenden Planfeststellungsverfahrens können noch keine verbindlichen Aussagen zum Abschluss der Planfeststellung oder zur terminlichen Umsetzung der Maßnahme getroffen werden. Eine Fertigstellung bis 2025 wird angestrebt. Darüber hinaus fehlt gegenwärtig noch die endgültige politische Entscheidung der Länder zur Umsetzung der Maßnahme.

6. Investitionen

Im Geschäftsjahr 2018 wurden Brutto-Investitionen in Höhe von 28,4 Mio. € (Vorjahr 9,1 Mio. €) getätigt.

Die Erneuerungs- und Erweiterungsinvestitionen im Bereich der Infrastruktur betragen

28,1 Mio. € (Vorjahr: 7,2 Mio. €). Die Schwerpunkte lagen auf dem Bau der Zugbildungsanlagen in Hamburg Nord und auf der Reaktivierung der Strecke Kiel – Schönberger Strand. Zusätzlich mussten diverse Gleisabschnitte und Weichen auf den Stammstrecken der AKN erneuert werden.

Für das Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden rd. 0,5 Mio. € (Vorjahr: 0,6 Mio. €) investiert. Unter anderem konnte das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) für Echtzeitinformationen in Betrieb genommen werden.

7. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Am 31. Dezember 2018 waren einschließlich Auszubildenden 307 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmen tätig (Vorjahr: 300). Im Jahresdurchschnitt wurden 296 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (Vorjahr 285) beschäftigt.

Mitarbeiter (Jahresdurchschnitt)	Ist 2018	Ist 2017
Gesamt	296,4	285,7
davon Aushilfen	1,3	2,3
Geschäftsleitung inkl. Stabsstelle	8,5	10,1
Geschäftsführer/Stabsstelle Leitungsstab, Projektmanagement	6,5	7,8
Betriebskontrolleur	1,0	1,0
Betriebsrat	1,0	1,0
Aushilfen (Leitungsstab)	0,0	0,3
Geschäftsbereich Verwaltung	25,0	22,3
Finanzen	14,0	12,0
Personal	4,0	4,0
IT Management/SAP	7,0	6,3
Geschäftsbereich Verkehr EVU	149,4	147,5
Vertrieb/Marketing Personenverkehr	17,8	16,5
Transport Verkehr	83,3	84,5
Werkstätten/Eisenbahnfahrzeuge	48,0	44,5
Aushilfen (Transport)	0,3	2,0
Geschäftsbereich Netz EIU	113,5	105,8
Bauwesen Infrastruktur	12,0	10,0
Betrieb Infrastruktur	22,5	21,8
Instandhaltung Infrastruktur	30,0	29,0
Signal- und Fernmeldetechnik	48,0	45,0
Aushilfen (Bauwesen Infrastruktur)	1,0	0,0

Auf den Ausweis der Auszubildenden wurde für das Berichtsjahr verzichtet. Um die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr zu gewährleisten, wurde die Anzahl der Auszubildenden auch aus den Angaben für das Geschäftsjahr 2017 eliminiert.

8. Tarifentwicklung

Mit der EVG – Eisenbahn und Verkehrsgewerkschaft (EVG) erfolgte im Jahr 2017 ein Tarifabschluss mit einer Laufzeit bis zum 30.10.2019.

Neben einer Entgelterhöhung zum 01.11.2017 um 5 % wurde vereinbart, dass zusätzlich zum 01.01.2019 das EVG-Wahlmodell (alternativ sechs zusätzliche Urlaubstage, eine Stunde weniger wöchentliche Arbeitszeit oder 2,6 % höhere Tabellenvergütung) bei der AKN eingeführt wird. Es wählten fast 60 % der betroffenen Mitarbeiter die Variante „zusätzliche Urlaubstage“. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Einführung einer neuen zeitgemäßen Tarifstruktur zum 01.01.2019. Hierfür war ein Budget von 5 % (umgerechnet in lineare Erhöhung) vorgesehen.

Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) erfolgte der Tarifabschluss im Jahr 2016 mit einer Laufzeit von 36 Monaten bis zum 31.12.2018. Für das Jahr 2017 wurden die Entgelte um durchschnittlich 1,9 % erhöht. Für 2018 folgte eine lineare Tarifierhöhung um 3 % und es wurde die Referenzarbeitszeit (Absenkung von 39,0 Stunden auf 38,0 Stunden) eingeführt, was einer weiteren Erhöhung der Personalkosten um 2,6 % entspricht. Für 2019 wurde eine weitere Erhöhung von 3,5 % geplant.

B. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

1. Ertragslage

Durch Inkrafttreten des Verkehrsvertrages am 01.01.2019 erfolgt keine pauschale Verlustübernahme mehr durch die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein. Die Erträge aus dem Verkehrsvertrag betragen inklusive der „durchlaufenden Infrastrukturkosten“ 27,1 Mio. € und werden unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Das Jahresergebnis nach Steuern beträgt 2,6 Mio. € (Vorjahr: 0 € durch Verlustübernahme der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein).

Durch den Verkehrsvertrag erhöhten sich die Umsatzerlöse um 23,5 Mio. € auf 48,4 Mio. € (Vorjahr: 24,9 Mio. €). Die Umsatzerlöse für den Verkehrsvertrag betragen 27,1 Mio. €.

Die sonstigen betrieblichen Erträge wurden mit 2,0 Mio. € (Vorjahr: 3,7 Mio. €) ausgewiesen. Der Rückgang resultiert vor allem aus dem Verkauf eines bebauten Grundstückes in Höhe von 2,2 Mio. € im Jahr 2017.

Aufgrund höherer Treibstoffkosten stieg der Materialaufwand auf 14,8 Mio. € (Vorjahr: 14,2 Mio. €).

Der Personalaufwand betrug 17,0 Mio. € und lag damit um 0,2 Mio. € über dem Vorjahresniveau (16,8 Mio. €). Die durch Tarifierhöhungen sowie Einstellung zusätzlicher Mitarbeiter gestiegenen Aufwendungen für die Löhne und Gehälter inklusive Sozialabgaben um 0,9 Mio. € auf 16,6 Mio. € (Vorjahr: 15,7 Mio. €) konnten durch rund 0,7 Mio. € geringere Aufwendungen für die Altersversorgung teilweise kompensiert werden.

Die Abschreibungen reduzierten sich um 0,6 Mio. € auf 8,0 Mio. € (Vorjahr 8,6 Mio. €), da mittlerweile die VTA-Triebfahrzeuge vollständig abgeschrieben wurden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Berichtsjahr 3,3 Mio. € (Vorjahr: 3,0 Mio. €). Der Anstieg resultiert vor allem aus höheren Aufwendungen für die Bahnbetriebsversicherung.

Unter den Zinsaufwendungen in Höhe von 5,6 Mio. € (Vorjahr 5,3 Mio. €) werden auch die Zinsen für die Pensionsrückstellungen in Höhe von 3,2 Mio. € (Vorjahr: 2,5 Mio. €) ausgewiesen.

Im Jahr 2017 wurde unter den Abschreibungen aus Finanzanlagen eine außerplanmäßige Abschreibung der Anteile an der NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG in Höhe von 2,3 Mio. € ausgewiesen.

Bereinigt um die außergewöhnlichen sowie um die neutralen und periodenfremden Einflüsse errechnet sich das Betriebsergebnis in Höhe von 7,8 Mio. € (Vorjahr: -16,4 Mio. €). Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr ist auf die Umsatzerlöse aus dem Verkehrsvertrag zurückzuführen.

Das neutrale Ergebnis verschlechterte sich um 0,3 Mio. € auf 0,6 Mio. € (Vorjahr: 0,9 Mio. €). Eine detaillierte Darstellung befindet sich im Anhang der AKN.

2. Vermögenslage

Die Bilanzsumme erhöhte sich um 7,5 Mio. € auf 156,1 Mio. € (Vorjahr: 148,6 Mio. €). Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme beträgt 81,1 % (Vorjahr: 88,6 %).

Auf der Aktivseite der Bilanz verringerte sich das Anlagevermögen um 5,0 Mio. € auf 126,6 Mio. € (Vorjahr 131,6 Mio. €) und ist am Bilanzstichtag zu 12,9 % (Vorjahr: 10,4 %) durch eigene Mittel gedeckt. Das langfristig gebundene Vermögen war zu 94,9 % (Vorjahr: 86,4 %) durch langfristige Mittel finanziert. Die Höhe der Vorräte betrug 8,8 Mio. € (Vorjahr: 8,7 Mio. €).

Die Passivseite der Bilanz ist weiterhin auch in 2018 geprägt von den Pensionsrückstellungen und den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

Bei den Pensionsrückstellungen ergab sich im Berichtsjahr inklusive der Zinsen eine weitere Zuführung von 1,9 Mio. € (Vorjahr 1,7 Mio. €), so dass die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen zum 31. Dezember 2018 insgesamt 32,6 Mio. € (Vorjahr: 30,8 Mio. €) betragen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten konnten um weitere 2,5 Mio. € abgesenkt werden und betragen zum Stichtag 91,2 Mio. € (Vorjahr: 93,7 Mio. €). Die langfristig verfügbaren Mittel unter Berücksichtigung der Pensionsrückstellungen und sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten erhöhten sich um 6,4 Mio. € auf 120,1 Mio. € (Vorjahr: 113,7 Mio. €).

3. Finanzlage

Über die Veränderung der Finanzmittel gibt die nachfolgende Kapitalflussrechnung Aufschluss. Sie beinhaltet die Mittelzuflüsse bzw. -abflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, der Finanzierungs- und Investitionstätigkeit.

	2018	2017
	T€	T€
Cashflow aus laufender Tätigkeit	15.065	-7.776
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-28.335	-6.193
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	10.886	13.263
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	-2.384	-706
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	-467	239
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	-2.851	-467

Das Gesamtvolumen der Zinsswapvereinbarungen beträgt 2,4 Mio. € (Vorjahr: 3,3 Mio. €). Weitere Informationen hierzu befinden sich im Anhang.

C. Chancen- und Risikobericht

Aufgrund des zunehmenden Wettbewerbs und des politischen Umfelds sowie der in diesem Umfeld geforderten Technologien ist die AKN Eisenbahn AG zunehmend sowohl unternehmerischen als auch branchenspezifischen Risiken ausgesetzt. Ein wesentliches Element der unternehmerischen Entscheidungen und integraler Bestandteil der Geschäftsprozesse ist deshalb das Risikomanagementsystem.

Potenzielle Risiken und Chancen werden bereits im Rahmen der Planung bewertet, damit eventuell notwendige Maßnahmen frühzeitig eingeleitet werden können. Ein besonderes Augenmerk legt die AKN dabei auf die Überwachung der Großprojekte.

1. Marktrisiken

Die Fahrgeldeinnahmen bilden eine der Haupteinnahmequellen der AKN. Bei der Umsetzung von Tarifanpassungen ist die AKN jedoch in starkem Maße vom Hamburger Verkehrsverbund (HVV) bzw. der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) und von den politischen Gremien und Genehmigungsbehörden in Hamburg und Schleswig-Holstein abhängig.

Die endgültigen Einnahmenabrechnungen im Schleswig-Holstein-Tarif liegen weiterhin nicht aktuell vor. Derzeit wurden lediglich die Jahre bis einschließlich 2014 endabgerechnet. Die Einnahmenaufteilung des HVV für das Jahr 2017 liegt vor; die Einnahmenaufteilung für das Jahr 2018 wird bis Ende 2019 fertiggestellt. Da die Berechnung der Fahrgeldeinnahmen für die Jahresabschlüsse auf Hochrechnungen und Schätzungen basieren, könnten sich durch die Endabrechnungen Belastungen für die Folgejahre ergeben.

Die aus den Beschaffungsmärkten resultierenden Belastungen für Energiebeschaffung (Dieselkraftstoff, Gas, Strom) und Materialbeschaffung (Stahl) können nur begrenzt beeinflusst werden. Aufgrund der aktuell sehr niedrigen Rohölpreise ist mittelfristig wieder mit steigenden Preisen zu rechnen. Preiserhöhungen können jedoch überwiegend durch die vereinbarten Preisanpassungsregelungen des Verkehrsvertrages ausgeglichen werden. Durch die sehr guten Kapazitätsauslastungen der Bauunternehmen sind Preise für Bauleistungen stark gestiegen, so dass die kalkulierten Kosten für die Eisenbahnbauprojekte nur schwer eingehalten werden können und teilweise hohe Kostensteigerungen verkräftet werden müssen. Insbesondere für das Projekt „Reaktivierung Kiel – Schönberger Strand“ werden gravierende Kostenerhöhungen prognostiziert, so dass eine Fortführung des Projektes (im Frühjahr 2019) geprüft wird.

2. Finanzwirtschaftliche Risiken

Die Finanzierung der Investitionstätigkeit für die Eisenbahninfrastruktur erfolgt im Wesentlichen aus Landes- und Bundesmitteln. Bei Neubauinvestitionen wird versucht, eine hohe Förderquote bei den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein durchzusetzen um die Eigenfinanzierung zu entlasten. Die AKN erhält von den Aufgabenträgern Zuschüsse für neue Infrastrukturbaumaßnahmen. Zur Klärung einer möglichen Umsatzsteuerpflicht, insbesondere für 100 %ige Zuschüsse plant die AKN in Abstimmung mit ihren Gesellschaftern eine verbindliche Klärung bei der Steuerverwaltung.

Da Ersatzinvestitionen in der Regel nicht gefördert werden, wird der Eigenfinanzierungsanteil für die AKN zunehmen. Die AKN profitiert weiterhin von den sehr niedrigen Zinssätzen für kurzfristige Kredite. Mittelfristig werden sich die Zinssätze jedoch wieder erhöhen, so dass sich auch für die AKN die Refinanzierungskosten für benötigtes Fremdkapital erhöhen werden.

Aufgrund der langanhaltenden Niedrigzinsphase wird die Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen VVaG (PK), in der die AKN Mitglied ist, Ende des Jahres 2019 voraussichtlich in ihrer Bilanz die Solvabilitätsanforderungen der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) unterschreiten. Daher besteht das Risiko, dass sich für die Trägerunternehmen finanzielle Verpflichtungen ergeben, um die PK mit zusätzlichen Mitteln zur Erfüllung der Solvabilitätsanforderungen auszustatten.

3. Sonstige Risiken

Im Zusammenhang mit dem Verkehrsvertrag, besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass dieser aufgrund unvorhersehbarer Fahrgelderlösminderungen oder Kostensteigerungen unwirtschaftlich werden könnte. Da der Verkehrsvertrag eine Kalibrierung der Fahrgeldeinnahmen im ersten Betriebsjahr vorsieht ist dieses Risiko erheblich abgemildert. Da das Ende der Nutzungsdauer der VTA-Triebwagen Anfang der 2020 iger Jahre erreicht sein wird und Ersatzmaßnahmen notwendig sind, sind zusätzliche Klauseln in den Vertrag aufgenommen, die Verhandlungen über Ersatzfahrzeuge zulassen, falls sich eine Verschiebung der möglichen Elektrifizierung (S 21) des Streckenabschnitts Kaltenkirchen – Hamburg-Eidelstedt (A1 Süd) ergibt.

Ein weiteres Risiko birgt die mögliche Elektrifizierung des Abschnitts Hamburg-Eidelstedt bis Kaltenkirchen für das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Bei der Ausschreibung der S-Bahn-Verkehrsleistungen in Hamburg wurde diese Leistung im Falle der Elektrifizierung bereits an die S-Bahn Hamburg GmbH vergeben. Auch wenn die übrigen „dieselgebundenen“ Verkehrsleistungen beim EVU verbleiben, hätte dies ein Risiko eines Stellenabbaus vor allem im Bereich des EVU in den Abteilungen Betrieb Verkehr und Werkstatt zur Folge. Um dieses Risiko zu minimieren, wird die AKN sich um Kompensationen für den möglichen Entfall der Verkehrsleistungen bemühen. Zusätzlich enthält der Verkehrsvertrag Regelungen zur Neubewertung der Kosten und Erlöse bei Reduzierung der Verkehrsleistungen durch Realisierung der S 21.

4. Chancen

Der Abschluss des Verkehrsvertrages ermöglicht es der AKN Gewinne zu erwirtschaften, so dass weitere Investitionen finanziert werden können. Zusätzlich werden durch Entfall der Verlustausgleichszahlungen Verlängerungen auslaufender Kredite oder Neuaufnahmen zusätzlicher Kredite erleichtert. Dazu trägt auch bei, dass das bisherige Restrisiko einer möglichen Rückzahlung von erhaltenen Verlustausgleichszahlungen für das

Eisenbahnverkehrsunternehmen beseitigt werden konnte, da der Verkehrsvertrag beihilfekonform an die AKN vergeben wurde.

Durch Aufbau weiterer Kompetenzen für die Planung und Abwicklung von Eisenbahninfrastrukturprojekten bietet sich zukünftig der AKN die Perspektive, weitere Reaktivierungen bzw. Ertüchtigungen vorhandener Eisenbahninfrastrukturen oder Neubaumaßnahmen für externe Auftraggeber zu realisieren.

D. Prognosebericht

Durch den ab 01.01.2018 in Kraft getretenen Verkehrsvertrag zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der AKN ist die Gesellschaft im „Netz Süd“ mit der Erbringung von Verkehrsleistungen im „Netz Süd“ zu kostendeckenden Entgelten betraut. Hierdurch entfallen die Verlustausgleichszahlungen der Gesellschafter Hamburg und Schleswig-Holstein.

Bisher sind Aufwendungen für die Altersversorgung, insbesondere für die Pensionsrückstellungen der AKN Mitarbeiter, in den Berechnungen der Infrastrukturnutzungsentgelte enthalten. Es wird geprüft, ob die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein der AKN die Altersversorgungsaufwendungen im Jahr 2019 direkt ausgleicht.

Insgesamt sind für das Jahr 2019 Bruttoinvestitionen in Höhe von 30,4 Mio. € für Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen eingeplant. Davon sind 29,8 Mio. € für die Eisenbahninfrastruktur vorgesehen. Es entfallen 22,7 Mio. € auf die Großprojekte der AKN d. h. vor allem auf die die Zugbildungsanlagen in Hamburg Nord und die Reaktivierung der Strecke Kiel – Schönberger Strand. Diese Projekte werden durch öffentliche Zuschüsse finanziert.

Entsprechend der mittelfristigen Ergebnisplanungen wird in 2019 ein positives Jahresergebnis in Höhe von 0,1 Mio. € und in 2020 in Höhe von 1,2 Mio. € erwartet. Auch für die folgenden Jahre ab 2021 sind positive Ergebnisse kalkuliert.

Kaltenkirchen, den 28. März 2019

AKN Eisenbahn GmbH

Der Geschäftsführer

Dipl.-Kfm. Dipl.-Geogr. Wolfgang Seyb