

AKN EISENBAHN GmbH
KALTENKIRCHEN
LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2019

A. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

1. Allgemeines

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.

2. Gesamtwirtschaftliche Entwicklung ¹

Das Wirtschaftswachstum hat sich im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr abgeschwächt. Für das Bruttoinlandsprodukt (BIP) wird im Jahr 2019 mit einer Steigerung im Vergleich zum Vorjahr von 0,6 % gerechnet.

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

Die privaten Konsumausgaben waren weiterhin auf einem hohen Niveau. Sie sind in 2019 um 1,6 % gestiegen. Die Konsumausgaben des Staates erhöhen sich gegenüber dem Vorjahr sogar um 2,6 %.

¹ https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/01/PD20_018_811.html

3. Branchenentwicklung

Personenverkehr

Für das Jahr 2019 wird für den gesamten Eisenbahnverkehr eine weitere Steigerung des Aufkommens (Fahrgäste) von 3,1 % und eine Steigerung der Leistung von 1,7 % erwartet. Im Schienenpersonennahverkehr wird eine Steigerung des Fahrgastaufkommens von 3,2 % und eine Leistungssteigerung von nur noch 0,4 % prognostiziert.²

Im Gebiet des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) wird in 2019 nur noch mit einer Steigerung des Fahrgastaufkommens gegenüber 2018 mit 0,3 % gerechnet. Die Fahrgeldeinnahmen werden durch die Tarifierhöhungen in 2019 insgesamt um etwa 2,1 % steigen.

Für das Jahr 2020 wurden ursprünglich im HVV-Bereich für das Fahrgastaufkommen eine Steigerungsrate von 1,2 % und für die Fahrgeldeinnahmen eine Steigerungsrate von 3,1 % angenommen. Durch die „Coronakrise“ sind diese Erwartungen jedoch nicht mehr realistisch.

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. Um die Nutzungsdauer der eingesetzten VTA-Triebwagen zu verlängern, wurde im Jahr 2019 eine umfangreiche Ertüchtigung der Fahrzeuge begonnen.

Zum Fahrplanwechsel 2018/2019 fanden keine nennenswerten leistungsrelevanten Fahrplanänderungen statt.

Das vorläufige Fahrgastaufkommen für das Geschäftsjahr 2019 liegt auf den AKN-Linien A 1, A 2 und A 3 wie im Vorjahr bei rd. 11,2 Mio. Reisenden.

Die Einnahmenabrechnung für den Bereich des Schleswig-Holstein-Tarifs durch die Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) liegt nur bis zum Jahr 2017 vor.

Die Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV GmbH) hat die Einnahmenabrechnungen bis 2018 fertiggestellt, so dass für die Einnahmenhochrechnung für das Jahr 2019 eine aktuelle Basis vorhanden ist.

Die Umsatzerlöse aus dem Personenverkehr ohne Berücksichtigung der Ausgleichszahlungen des Verkehrsvertrages betragen noch rd. 13,1 Mio. € (Vorjahr: 11,8 Mio. €). Durch den Abschluss des Verkehrsvertrages entfallen die Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung des Landes Schleswig-Holstein. Die in den Umsatzerlösen enthaltenen Einnahmen für die Eisenbahnverkehrsleistungen der Linie A 2 lagen bei rund 2,9 Mio. €. (Vorjahr 2,4 Mio. €).

² Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr
Mittelfristprognose Winter 2019/20

5. Infrastruktur

Die AKN wurde im Jahr 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. Das Planfeststellungsverfahren wird voraussichtlich ab Mitte 2020 vom Amt für Planfeststellung (APV) durchgeführt. Die Realisierung dieser planfestzustellenden Abschnitte soll 2021 beginnen und im Jahr 2022 abgeschlossen sein.

Zusätzlich zu dem Projekt „Kiel – Schönberger Strand“ erhielt die AKN den Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH), ein weiteres Infrastrukturprojekt „Zugbildungs- und Abstellanlagen“ (ZBA) 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 wurde im Juni 2019 in Betrieb genommen; die Abwicklung von Restarbeiten erfolgt bis Anfang 2020. Die Realisierung der Gleichrichterwerke Eidelstedt und Stellingen soll im Jahr 2021 und die Errichtung des Weichenkreuzes östlich des Bahnhofes Eidelstedt unabhängig von der Umsetzung der S21 im Jahr 2023 abgeschlossen sein. Das Weichenkreuz wird für eine verbesserte Betriebsabwicklung der S-Bahn in Eidelstedt dringend benötigt. Die AKN hat den Betrieb der Infrastruktur für die bereits fertiggestellten 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 (S21) 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 sachverhaltsaufklärenden 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 wurde der Planfeststellungsbehörde im April 2019 zur Prüfung vorgelegt. Die öffentliche Auslegung der Planänderungsunterlagen schloss am 04. März 2020 mit dem Ende der Einwendungsfrist. 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 zum Jahr 2025 wird angestrebt. Darüber hinaus fehlt gegenwärtig noch die endgültige politische Entscheidung der Länder zur Umsetzung der Maßnahme.

6. Investitionen

Im Geschäftsjahr 2019 wurden Brutto-Investitionen in Höhe von 20,7 Mio. € (Vorjahr 28,4 Mio. €) getätigt.

Die Erneuerungs- und Erweiterungsinvestitionen im Bereich der Infrastruktur betragen 18,5 Mio. € (Vorjahr: 28,1 Mio. €.). Die Schwerpunkte lagen wie im Vorjahr auf dem Bau der Zugbildungsanlagen in Hamburg Nord und auf der Reaktivierung der Strecke Kiel – Schönberger Strand. Zusätzlich mussten Brücken, Gleisabschnitte und Weichen auf den Stammstrecken der AKN erneuert werden.

Für das Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden rd. 0,2 Mio. € und für die Verwaltung rd. 0,5 Mio. € investiert.

7. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Am 31. Dezember 2019 waren einschließlich Auszubildenden 319 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmen tätig (Vorjahr: 307). Im Jahresdurchschnitt wurden 313 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (Vorjahr: 296) beschäftigt.

Mitarbeiter (Jahresdurchschnitt)	Ist 2019	Ist 2018
Gesamt	312,8	296,4
davon Aushilfen	5,3	1,3
Geschäftsleitung inkl. Stabsstelle	9,6	8,5
Stabsstelle Leitungsstab, Projektmanagement	6,8	6,5
Betriebskontrolleur	1,0	1,0
Betriebsrat	1,0	1,0
Aushilfen (Leitungsstab)	0,8	0,0
Geschäftsbereich Verwaltung	27,1	25,0
Finanzen	15,0	14,0
Personal	4,3	4,0
IT Management/SAP	7,8	7,0
Geschäftsbereich Verkehr EVU	158,1	149,4
Vertrieb/Marketing Personenverkehr	17,8	17,8
Transport Verkehr	94,3	83,3
Werkstätten/Eisenbahnfahrzeuge	43,5	48,0
Aushilfen (Transport)	2,5	0,3
Geschäftsbereich Netz EIU	118,0	113,5
Bauwesen Infrastruktur	11,5	12,0
Betrieb Infrastruktur	23,0	22,5
Instandhaltung Infrastruktur	32,0	30,0
Signal- und Fernmeldetechnik	49,5	48,0
Aushilfen (Abt. A)	2,0	1,0

8. Tarifentwicklung

Die mit der EVG – Eisenbahn und Verkehrsgewerkschaft (EVG) Ende des Jahres 2019 begonnen Tarifverhandlungen konnten am 13. Januar 2020 abgeschlossen werden. Das Volumen des Abschlusses beträgt in etwa 5,0 % über die Gesamtlaufzeit und in etwa 3,7 % für das Jahr 2020. Die Laufzeit beträgt 16 Monate vom 01. November 2019 bis 28. Februar 2020.

Für den Zeitraum 01. November 2019 bis 31. Dezember 2019 erfolgte eine Einmalzahlung. Weiterhin sind Erhöhungen der Tarifentgelte zum 01. Januar 2020 um 3 % und zum 01. Januar 2021 um 1,3 % vereinbart. Alternativ zu der Erhöhung ist die Wahl eines „halben Wahlmodells“ (drei Tage zusätzlicher Urlaub bzw. 1/2 Stunde Wochenarbeitszeitreduzierung) möglich.

Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) erfolgte der Tarifabschluss im Jahr 2019 mit einer Laufzeit bis zum 28. Februar 2021. Das Volumen des Abschlusses beträgt 9,8 %. Da materielle Verbesserungen bis einschließlich 30. April 2021 ausgeschlossen sind, beträgt die Laufzeit effektiv 28 Monate, was einer durchschnittlichen jährlichen Belastung von 4,2 % entspricht. Neben der Erhöhung der Monatstabellenvergütungen zum 01. Juli 2019 um 3,0 % und zum 01. Juli 2020 um weitere 3,1 % wurde wie bei der Gewerkschaft EVG das Wahlmodell (Möglichkeit von sechs zusätzlichen Urlaubstagen bei Verzicht auf 2,6 % Tabellenvergütung) eingeführt, welches für 2020 anteilig gilt und daher erst ab 2021 seine volle Wirkung entfaltet.

B. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

1. Ertragslage

Durch Inkrafttreten des Verkehrsvertrages am 01. Januar 2018 erfolgt keine pauschale Verlustübernahme mehr durch die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein. Das Jahresergebnis nach Steuern beträgt 2,1 Mio. € (Vorjahr: 2,6 Mio. €).

Bisher waren die Aufwendungen für die Altersversorgung, insbesondere für die Pensionsrückstellungen der AKN Mitarbeiter, in den Berechnungen der Infrastrukturnutzungsentgelte enthalten. Anfang des Jahres 2019 wurde mit dem Land Schleswig-Holstein eine Vereinbarung zur Finanzierung und Abwicklung der Altersversorgung der AKN Eisenbahn GmbH geschlossen, so dass die Altersversorgungsaufwendungen seit dem Jahr 2019 direkt ausgeglichen werden und somit die Infrastrukturnutzungsentgelte abgesenkt werden konnten.

Die Umsatzerlöse betragen 48,1 Mio. € (Vorjahr: 48,4 Mio. €). Aufgrund der geringeren Aufwendungen für die Infrastrukturnutzungsentgelte verringerten sich die Umsatzerlöse für den Verkehrsvertrag auf 25,2 Mio. € (Vorjahr: 27,1 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Erträge wurden mit 5,9 Mio. € (Vorjahr: 2,0 Mio. €) ausgewiesen. Der Anstieg resultiert vor allem aus dem Zuschuss für die Altersversorgung in Höhe von 3,3 Mio. €.

Aufgrund höherer Aufwendungen für die Instandhaltung der Schienenfahrzeuge stieg der Materialaufwand auf 16,2 Mio. € (Vorjahr: 14,8 Mio. €).

Der Personalaufwand betrug 19,1 Mio. € und lag damit um 2,1 Mio. € über dem Vorjahresniveau (17,0 Mio. €). Durch Tarifierhöhungen sowie Einstellung zusätzlicher Mitarbeiter erhöhten sich die Aufwendungen für die Löhne und Gehälter inklusive der Sozialabgaben. Die Abschreibungen lagen mit 7,9 Mio. € in etwa auf Vorjahresniveau (8,0 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Berichtsjahr 3,7 Mio. € (Vorjahr: 3,3 Mio. €).

Unter den Zinsaufwendungen in Höhe von 5,7 Mio. € (Vorjahr: 5,6 Mio. €) werden auch die Zinsen für die Pensionsrückstellungen in Höhe von 3,5 Mio. € (Vorjahr: 3,2 Mio. €) ausgewiesen.

Bereinigt um die außergewöhnlichen sowie um die neutralen und periodenfremden Einflüsse errechnet sich das Betriebsergebnis in Höhe von 6,8 Mio. € (Vorjahr: 7,8 Mio. €). Das neutrale Ergebnis verbesserte sich um 0,5 Mio. € auf 1,1 Mio. € (Vorjahr: 0,6 Mio. €). Eine detaillierte Darstellung befindet sich im Anhang der AKN.

2. Vermögenslage

Die Bilanzsumme verringerte sich um 5,0 Mio. € auf 151,1 Mio. € (Vorjahr: 156,1 Mio. €). Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme beträgt 82,1 % (Vorjahr: 81,1 %).

Auf der Aktivseite der Bilanz verringerte sich das Anlagevermögen um 2,5 Mio. € auf 124,1 Mio. € (Vorjahr: 126,6 Mio. €) und ist am Bilanzstichtag zu 14,8 % (Vorjahr: 12,9 %) durch eigene Mittel gedeckt. Das langfristig gebundene Vermögen war zu 94,4 % (Vorjahr: 94,9 %) durch langfristige Mittel finanziert. Die Höhe der Vorräte betrug 9,2 Mio. € (Vorjahr: 8,8 Mio. €).

Die Passivseite der Bilanz ist weiterhin auch in 2019 von den Pensionsrückstellungen und den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten geprägt.

Bei den Pensionsrückstellungen ergab sich im Berichtsjahr inklusive der Zinsen eine weitere Zuführung von 2,1 Mio. € (Vorjahr: 1,9 Mio. €), sodass die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen zum 31. Dezember 2019 insgesamt 34,7 Mio. € (Vorjahr: 32,6 Mio. €) betragen.

Die langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten konnten um weitere 7,1 Mio. € abgesenkt werden und betragen zum Stichtag 64,0 Mio. € (Vorjahr: 71,1 Mio. €). Die langfristig verfügbaren Mittel unter Berücksichtigung der Pensionsrückstellungen und sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten verringerten sich um 3,0 Mio. € auf 117,1 Mio. € (Vorjahr: 120,1 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.

	2019	2018
	T€	T€
Cashflow aus laufender Tätigkeit	14.632	15.065
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-20.507	-28.335
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	12.327	10.886
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	6.452	-2.384
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	-2.850	-467
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	3.602	-2.851

Das Gesamtvolumen der Zinsswapvereinbarungen beträgt 0,7 Mio. € (Vorjahr: 2,4 Mio. €). Weitere Informationen hierzu befinden sich im Anhang der Gesellschaft.

C. Chancen- und Risikobericht

Aufgrund der aktuellen dynamischen Entwicklung durch das SARS-CoV-2 Virus (Coronakrise, Covid-19) bestehen auch für die AKN erhebliche finanzwirtschaftliche Risiken. Die verkehrsvertraglich vereinbarten Betriebsleistungen wurden bisher nicht eingeschränkt. Die Abgeltungsbeträge aus dem Verkehrsvertrag werden geleistet. Die Fahrgeldeinnahmehausfälle betragen zurzeit rd. 130 T€ wöchentlich. In einer aktuellen Prognose für das Jahr 2020 des HVV könnte der Fahrgastrückgang 9,2 % und der Einnahmerückgang 3,7 % im HVV-Tarifgebiet im Vergleich zum Vorjahr betragen. Die Liquidität der Gesellschaft ist durch die bestehenden Kreditmittellinien jedoch für mehrere Monate gesichert. Bestandsgefährdende Risiken sind nicht zu erkennen.

Aufgrund des zunehmenden Wettbewerbs und des politischen Umfelds sowie der in diesem Umfeld geforderten Technologien ist die AKN Eisenbahn GmbH 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 2017 endabgerechnet. Die Einnahmehaufteilung des HVV für das Jahr 2018 liegt vor; die Einnahmehaufteilung für das Jahr 2019 wird bis Ende 2020 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.

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.

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. Zurzeit ist nicht erkennbar, dass sich mittelfristig die Zinssätze wieder erhöhen werden, so dass für die AKN die Refinanzierungskosten für benötigtes Fremdkapital auf niedrigem Niveau bleiben werden.

Aufgrund der langanhaltenden Niedrigzinsphase wird es für die Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen VVaG (Pensionskasse), in der die AKN Mitglied ist, schwierig werden Solvabilitätsanforderungen der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) zu erfüllen. Daher besteht das Risiko, dass sich für die Trägerunternehmen finanzielle Verpflichtungen ergeben, um die Pensionskasse 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, wie aktuell durch die „Coronakrise“ verursacht, oder Kostensteigerungen unwirtschaftlich werden könnte. Da der Verkehrsvertrag eine Kalibrierung der Fahrgeldeinnahmen im ersten Betriebsjahr vorsieht, ist dieses Risiko erheblich abgemildert. Die Kalibrierung wurde aufgrund fehlender Abrechnungen der Verbundtarife noch nicht durchgeführt. Da das Ende der Nutzungsdauer der VTA-Triebwagen Anfang der 2020iger 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. Im Jahr 2019 hat eine Ertüchtigung der VTA-Triebwagen begonnen, um die Nutzungsdauer der Fahrzeuge zu verlängern.

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, könnte dies einen Stellenabbau vor allem im Bereich des EVU in den Abteilungen Betrieb Verkehr und Werkstatt zur Folge haben. 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.

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. Januar 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.

Insgesamt sind für das Jahr 2020 Bruttoinvestitionen in Höhe von 15,9 Mio. € für Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen eingeplant. Davon sind 12,9 Mio. € für die Eisenbahninfrastruktur vorgesehen. Schwerpunkte sind weiterhin die Großprojekte der AKN, d. h. vor allem die Zugbildungsanlagen in Hamburg Nord und die Reaktivierung der Strecke Kiel – Schönberger Strand. Diese Projekte werden durch öffentliche Zuschüsse finanziert.

Aufgrund der aktuellen „Coronakrise“ kann eine fundierte Prognose zum Jahresergebnis 2020 zu diesem Zeitpunkt nicht abgegeben werden. Entsprechend der Ergebnisplanungen wurde ursprünglich für das Jahr 2020 ein positives Jahresergebnis in Höhe von 0,2 Mio. € vor Steuern (Verlust nach Steuern von rd. 0,1 Mio. €) geplant. Für das Jahr 2021 wird ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 1,1 Mio. € erwartet. Auch für die folgenden Jahre ab dem Jahr 2021 sind positive Ergebnisse kalkuliert.

Kaltenkirchen, den 27. März 2020

AKN Eisenbahn GmbH
Der Geschäftsführer

Diplom Ökonom Ulrich Bergmann