

AKN EISENBAHN GmbH
KALTENKIRCHEN
LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2020

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) letztmalig auf dem Streckennetz der VGN.

Die Infrastruktur der AKN wird in Eigenregie betrieben und unterhalten. Zusätzlich hat die AKN im Jahr 2020 letztmalig Leistungen zur Instandhaltung der Infrastruktur für die Verkehrsgesellschaft Norderstedt (VGN) auf der Strecke Norderstedt Mitte – Ulzburg Süd übernommen.

2. Gesamtwirtschaftliche Entwicklung ¹

Die wirtschaftliche Entwicklung war im Jahr 2020 weltweit geprägt durch die „Corona Pandemie“ und den damit verbundenem „Lockdown“ sowohl im Frühjahr als auch im Winter in Deutschland. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) sank im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr um 5,0 %. Während sich die privaten Konsumausgaben um 6,0 % gegenüber dem Vorjahr verringerten, stiegen die Konsumausgaben des Staates um 3,4 %. Die Anzahl der Erwerbstätigen ging von 45,3 Mio. im Jahr 2019 auf 44,8 Mio. im Jahr 2020 zurück.

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

¹ <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dossier/konjunktur-und-wachstum.html>

3. Branchenentwicklung

Personenverkehr

Auch für den gesamten Eisenbahnverkehr ergaben sich durch die „Corona Pandemie“ erhebliche Auswirkungen. Während jedoch die Betriebsleistungen kaum eingeschränkt wurden, ergaben sich bei dem Fahrgastaufkommen erhebliche Rückgänge gegenüber dem Jahr 2019.

Im Eisenbahn-Nahverkehr einschließlich S-Bahnen wurden im Jahr 2020 rd. 1,7 Milliarden Fahrgäste befördert. Der Fahrgastrückgang betrug ca. 39 % gegenüber dem Vorjahr und die Beförderungsleistung, d. h. die Personenkilometer verringerten sich sogar um 41 %.

Im Gebiet des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) ergab sich im Jahr 2020 ein Fahrgastrückgang gegenüber dem Jahr 2019 von 35,4 %. Die Fahrgeldeinnahmen reduzierten sich um 22,8 % gegenüber dem Vorjahr.

Die Prognosen für das Jahr 2021 sind nicht deutlich besser. Bei dem Fahrgastaufkommen wird gegenüber dem niedrigen Niveau des Jahres 2020 mit einer Steigerung von 4,1 % und bei den Fahrgeldeinnahmen von 4,9 % gerechnet.

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 jährlich 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, die im Jahr 2020 fortgeführt wurde.

Weiterhin wurden im Jahr 2020 die Verkehrsleistungen, die die AKN bisher als Auftragsleistungen für die VGN auf der Linie A2 erbracht hat, im Rahmen einer „Direktvergabe“ ab 01.01.2021 an die AKN vergeben. Die zusätzlichen Leistungen wurden in den bestehenden Verkehrsvertrag „Netz Süd“ integriert. Die vier VTA-Triebwagen der VGN wurden von der AKN übernommen. Die Betriebsleistungen erhöhen sich um jährlich rd. 350.000 Nutzkilometer.

Zum Fahrplanwechsel 2019/2020 fanden keine nennenswerten leistungsrelevanten Fahrplanänderungen statt und trotz der „Corona Pandemie“ wurden die Verkehrsleistungen der AKN im Jahr 2020 nicht eingeschränkt.

Das vorläufige Fahrgastaufkommen für das Geschäftsjahr 2020 liegt auf den AKN-Linien A1, A2 und A3 aufgrund der „Corona Pandemie“ nur noch bei rd. 7,8 Mio. Reisenden (Vorjahr: rd. 11,2 Mio. Reisende.)

Die Einnahmenabrechnung für den Bereich des Schleswig-Holstein-Tarifs durch die Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH (NSH) liegt nur bis zum Jahr 2019 vor.

Die Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV GmbH) hat die Einnahmenabrechnungen bis 2019 fertiggestellt. Die Einnahmenhochrechnung für das Jahr 2020 erfolgte auf Basis eigener Schätzungen auf Grundlage der HVV Prognosen.

Die Umsatzerlöse aus dem Personenverkehr ohne Berücksichtigung der Abgeltungszahlungen des Verkehrsvertrages betragen aufgrund der Fahrgastrückgänge und damit verbundenen Fahrgeldeinnahmerückgängen nur noch rd. 10,6 Mio. € (Vorjahr: 12,2 Mio. € ohne Fahrgelderlöse Vorjahre). Die in den Umsatzerlösen enthaltenen Einnahmen für die Eisenbahnverkehrsleistungen der Linie A2 lagen bei rund 3,4 Mio. €. (Vorjahr 2,9 Mio. €).

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 (APV) zur Prüfung eingereicht. Das Planfeststellungsverfahren wird voraussichtlich ab Mitte 2021 vom APV durchgeführt, so dass die Realisierung dieses Streckenabschnittes voraussichtlich im Jahr 2022 begonnen und im Jahr 2023 abgeschlossen sein wird.

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 Inbetriebnahme der ZBA Eidelstedt erfolgte im Februar 2019; die ZBA Stellingen wurde im Juni 2019 in Betrieb genommen; die Abwicklung von Restarbeiten erfolgte bis Ende 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. 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. 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. 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.

Im Jahr 2020 erhielt die AKN Eisenbahn GmbH den Auftrag der NAH.SH GmbH zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Strecke Rendsburg - Rendsburg-Seemühlen und deren

Ertüchtigung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Ziel der Ertüchtigung ist die Wiederinbetriebnahme der derzeit betrieblich inaktiven Schieneninfrastruktur. Die Reaktivierung der Bahnstrecke für den SPNV betrifft insbesondere die Ertüchtigung des Oberbaus für eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h, die umfassende Modernisierung der Bahnübergänge und den Bau der Bahnsteige in Rendsburg-Mastbrook und Rendsburg-Seemühlen. Die Verknüpfungsanlagen an den Haltepunkten Rendsburg-Mastbrook und Rendsburg-Seemühlen werden von der Stadt Rendsburg errichtet. Die Verlängerung der Regionalbahnlinie 75 (Kiel-Rendsburg) bis nach Rendsburg-Seemühlen soll parallel zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit des Gleises zwischen Rendsburg und Rendsburg-Seemühlen projektiert und um ein Jahr zeitversetzt verwirklicht werden.

Nach erfolgter Umsetzung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen wird die Regionalbahnlinie 75 täglich im Stundentakt zwischen 5 und 23 Uhr (samstags ab 6 Uhr, sonntags ab 7 Uhr) zwischen Kiel und Rendsburg-Seemühlen verkehren. Mit der Instandsetzung des Oberbaus, der Erneuerung der drei betroffenen technisch zu sichernden Bahnübergängen, der Sanierung des Durchlasses Seekenbek sowie der Herstellung des Gleisanschlusses für die Stadler Deutschland GmbH soll im Herbst 2021 begonnen werden. Die Fertigstellung der Maßnahmen ist für Ende 2022 vorgesehen. Die weiteren Planungen sehen vor, mit der Errichtung der beiden Haltepunkte und der Erneuerung der Signaltechnik ab Anfang 2023 zu beginnen und diese mit Inbetriebnahme des SPNV Ende 2023 abzuschließen.

Im Auftrag der NAH.SH GmbH plant die AKN seit Anfang 2020 den Umbau ihres Betriebsbahnhofes Fehmarn-Burg. Nach Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung sollen im Bahnhof Fehmarn Burg zusätzlich auch Fernreisetractionen abgefertigt werden. Die Betriebsführung erfolgt durch die DB Netz AG, jedoch befindet sich die Infrastruktur im Eigentum der AKN Eisenbahn GmbH. Die etwa 500 m lange Strecke wird Bestandteil eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens, welches von der AKN bearbeitet wird und sich an das Vorhaben der DB Netz AG („Hinterlandanbindung: Fehmarnbeltquerung (FBQ)“) knüpft. Die Planungen sehen die Errichtung eines 2. Bahnsteiggleises, die Verlängerung des vorhandenen Außenbahnsteiges und dessen Umwandlung zu einem Mittelbahnsteig sowie die Elektrifizierung der beiden Gleise vor. Darüber hinaus ist vorgesehen, die vorhandene Signaltechnik auf das System ETCS, Level 2 umzustellen. Laut aktuellem Terminplan soll mit der Bauausführung ab Mitte 2023 begonnen werden. Des Weiteren ist geplant, den Umbau des Bahnhofs Fehmarn-Burg von der DB Netz AG im Zuge der Bauarbeiten für die „Hinterlandanbindung“ zwischen 2023 und 2028 baulich realisieren zu lassen. Die Vorplanung für dieses Vorhaben konnte Ende 2020 abgeschlossen werden. Für die Durchführung und den Abschluss des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens ist der Zeitraum von Mitte 2021 bis Mitte 2023 vorgesehen.

Im Rahmen der Übernahme der Verkehrsleistungen der VGN auf der Linie A2 durch die AKN wurde auch die Eisenbahninfrastruktur, d. h. der Fahrweg inkl. Haltestellen der VGN von der AKN zum 01.01.2021 übernommen und in das Entgeltsystem der AKN Infrastruktur integriert.

Außerdem erwarb die AKN im Landesinteresse Schleswig-Holsteins eine Werkstatt für die Instandhaltung von Triebwagen in Husum zum 01.01.2021 mit Förderung des Landes Schleswig-Holstein. Die Werkstatt wird langfristig an Werkstattdienstleister für die EVU, die die Strecke Westerland/Sylt – Hamburg Altona (Marschbahn) betreiben, vermietet. Die AKN erbringt in dieser Werkstatt keine eigenen Werkstattdienstleistungen.

6. Investitionen

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Brutto-Investitionen in Höhe von 23,9 Mio. € (Vorjahr 20,7 Mio. €) getätigt. Größte Einzelposition war der Erwerb einer Werkstatt in Husum für die Instandhaltung von Triebwagen mit 9,8 Mio. €.

Die Erneuerungs- und Erweiterungsinvestitionen im Bereich der Infrastruktur betrugen 12,6 Mio. € (Vorjahr: 18,5 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. 0,6 Mio. € und für die Verwaltung rd. 10,8 Mio. € investiert. Unter der Verwaltung wurde der Erwerb der Eisenbahnwerkstatt in Husum erfasst.

7. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Am 31. Dezember 2020 waren einschließlich Auszubildenden 331 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmen tätig (Vorjahr: 319). Im Jahresdurchschnitt wurden 320 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (Vorjahr: 313) beschäftigt.

Mitarbeiter (Jahresdurchschnitt)	Ist 2020	Ist 2019
Gesamt	320,5	312,8
davon Aushilfen	5,8	5,3
Geschäftsleitung inkl. Stabsstelle	8,3	9,6
Stabsstelle Leitungsstab, Projektmanagement	6,3	6,8
Betriebskontrolleur	1,0	1,0
Betriebsrat	1,0	1,0
Aushilfen (Leitungsstab)	0,0	0,8
Geschäftsbereich Verwaltung	27,3	27,1
Finanzen	14,3	15,0
Personal	5,0	4,3
IT Management/SAP	8,0	7,8
Geschäftsbereich Netz EIU	115,8	118,0
Bauwesen Infrastruktur	12,3	11,5
Betrieb Infrastruktur	23,0	23,0
Instandhaltung Infrastruktur	29,5	32,0
Signal- und Fernmeldetechnik	49,0	49,5
Aushilfen (Bauwesen Infrastruktur)	2,0	2,0
Geschäftsbereich Verkehr EVU	120,3	114,6
Vertrieb/Marketing Personenverkehr	15,0	17,8
Transport Verkehr	103,3	94,3
Aushilfen (Transport/Vertrieb)	2,0	2,5
Geschäftsbereich Serviceeinrichtungen Fahrzeuge	48,8	43,5
Werkstätten/Eisenbahnfahrzeuge	47,0	43,5
Aushilfen	1,8	0,0

8. Tarifentwicklung

Der Tarifabschluss mit der EVG – Eisenbahn und Verkehrsgewerkschaft (EVG) erfolgte am 13. Januar 2020. Das Volumen des Abschlusses beträgt in etwa 5,0 % über die Gesamtlaufzeit und in etwa 3,7 % für das Jahr 2020. Die Tarifentgelte wurden zum 01. Januar 2020 um 3 % und zum 01. Januar 2021 um 1,3 % erhöht. Alternativ zu der Erhöhung war die Wahl eines „halben Wahlmodells“ (drei Tage zusätzlicher Urlaub bzw. 1/2 Stunde Wochenarbeitszeitreduzierung) möglich. Diese Wahlmöglichkeit wurde von vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Anspruch genommen. Die Laufzeit beträgt 16 Monate vom 01. November 2019 bis 28. Februar 2020. Die Kündigung des Entgelttarifvertrages erfolgte fristgerecht und die Verhandlungen über einen neuen Tarifvertrag wurden im März 2021 begonnen.

Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) erfolgte der Tarifabschluss bereits 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. Zum 01. Juli 2020 wurden die Tarifentgelte weitere 3,1 % erhöht. Es 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. Der Tarifvertrag wurde ebenfalls fristgerecht gekündigt. Die Verhandlungen wurden noch nicht aufgenommen.

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 rd. 2,2 Mio. € (Vorjahr: 2,0 Mio. €).

Die durch die „Corona Pandemie“ verursachten starken Fahrgastrückgänge und damit verbundenen Fahrgeldeinnahmerückgänge sowohl im HVV Tarif als auch im Schleswig-Holstein Tarif wurden durch den „ÖPNV Rettungsschirm“ auf Basis der Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2019 ausgeglichen. Die „Spitzabrechnung“ erfolgt im Jahr 2021, wenn eine Aufteilung der Verbundeinnahmen auf die Verkehrsunternehmen vorliegt. Da die Betriebsleistungen nicht eingeschränkt wurden, wurden die Abgeltungsbeträge aus dem Verkehrsvertrag in vollem Umfang an die AKN gezahlt.

Die Umsatzerlöse betragen 49,2 Mio. € (Vorjahr: 48,1 Mio. €). Die Umsatzerlöse für den Verkehrsvertrag erhöhten sich auf 28,2 Mio. € (Vorjahr: 25,2 Mio. €), da unter anderem im Vorjahr Beträge aus der „Überkompensationsregelung“ des Verkehrsvertrages umsatzmindernd erfasst wurden.

Die sonstigen betrieblichen Erträge wurden mit 6,9 Mio. € (Vorjahr: 5,9 Mio. €) ausgewiesen. Der Anstieg resultiert unter anderem aus den Zuschüssen aus dem „ÖPNV Rettungsschirm“ für die Fahrgeldeinnahmeverluste aufgrund der „Corona Pandemie“.

Aufgrund höherer Aufwendungen für die Instandhaltung der Schienenfahrzeuge stieg der Materialaufwand auf 18,0 Mio. € (Vorjahr: 16,2 Mio. €).

Der Personalaufwand betrug rd. 20,0 Mio. € und lag damit um 0,91 Mio. € über dem Vorjahresniveau (19,1 Mio. €). Durch Tarifierhöhungen sowie Einstellung zusätzlicher Mitarbeiter erhöhten sich die Aufwendungen für die Löhne und Gehälter inklusive der Sozialabgaben.

Die Abschreibungen lagen mit 7,2 Mio. € unter dem Vorjahresniveau (7,9 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Berichtsjahr 3,8 Mio. € (Vorjahr: 3,7 Mio. €).

Unter den Zinsaufwendungen in Höhe von 5,1 Mio. € (Vorjahr: 5,7 Mio. €) werden auch die Zinsen für die Pensionsrückstellungen in Höhe von 3,1 Mio. € (Vorjahr: 3,5 Mio. €) ausgewiesen.

Bereinigt um die außergewöhnlichen sowie um die neutralen und periodenfremden Einflüsse errechnet sich das Betriebsergebnis in Höhe von 6,9 Mio. € (Vorjahr: 6,8 Mio. €). Das neutrale Ergebnis verschlechterte sich um 0,7 Mio. € auf 0,4 Mio. € (Vorjahr: 1,1 Mio. €). Eine detaillierte Darstellung befindet sich im Anhang der AKN.

2. Vermögenslage

Die Bilanzsumme verringerte sich um 2,6 Mio. € auf 148,5 Mio. € (Vorjahr: 151,1 Mio. €). Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme beträgt 82,0 % (Vorjahr: 82,1 %).

Auf der Aktivseite der Bilanz verringerte sich das Anlagevermögen um 2,3 Mio. € auf 121,8 Mio. € (Vorjahr: 124,1 Mio. €) und ist am Bilanzstichtag zu 16,9 % (Vorjahr: 14,8 %) durch eigene Mittel gedeckt. Das langfristig gebundene Vermögen war zu 93,7 % (Vorjahr: 94,4 %) durch langfristige Mittel finanziert. Die Höhe der Vorräte betrug 9,3 Mio. € (Vorjahr: 9,2 Mio. €).

Die Passivseite der Bilanz ist weiterhin auch in 2020 von den Pensionsrückstellungen und den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten geprägt.

Bei den Pensionsrückstellungen ergab sich im Berichtsjahr inklusive der Zinsen eine weitere Zuführung von 0,9 Mio. € (Vorjahr: 2,1 Mio. €), sodass die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen zum 31. Dezember 2020 insgesamt 35,6 Mio. € (Vorjahr: 34,7 Mio. €) betragen.

Die langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten konnten um weitere 6,2 Mio. € abgesenkt werden und betragen zum Stichtag 57,8 Mio. € (Vorjahr: 64,0 Mio. €). Die langfristig verfügbaren Mittel unter Berücksichtigung der Pensionsrückstellungen und sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten verringerten sich um 2,6 Mio. € auf 114,5 Mio. € (Vorjahr: 117,1 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.

	2020	2019
	T€	T€
Cashflow aus laufender Tätigkeit	18.447	14.628
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-24.081	-20.507
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	9.839	12.332
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds	4.205	6.453
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	3.602	-2.851
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	7.807	3.602

Zinsswapvereinbarungen waren Ende des Geschäftsjahres nicht mehr vorhanden (Vorjahr: 0,7 Mio. €).

4. Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Zur Steuerung der Aktivitäten im Hinblick auf die Unternehmensziele und die Umsetzung der Unternehmensstrategie nutzt die AKN verschiedene Leistungsindikatoren. Die wesentlichsten finanziellen Leistungsindikatoren der unternehmerischen Aktivitäten der AKN sind die Umsatzerlöse, die Umsatzrendite und die Ergebnisse der Geschäftsbereiche zu Vollkosten.

Darüber hinaus nutzt die AKN weitere nichtfinanzielle Leistungsindikatoren, um das Leistungsgeschehen und die weitere operative Entwicklung zu steuern. Diese sind im Wesentlichen die beförderten Personen, Personenkilometer, Zugkilometer, der Pünktlichkeitsgrad und die Zugausfallquote.

Insbesondere unter Berücksichtigung der vertraglich vereinbarten Leistungen des Verkehrsvertrages der AKN stehen die Erfüllung der Vorgaben hinsichtlich der Pünktlichkeit und der Minimierung der Zugausfallquote im Vordergrund, um Maluszahlungen zu vermeiden bzw. Bonuszahlungen zu erhalten.

Der im Verkehrsvertrag vereinbarte Zielwert für die Pünktlichkeit beträgt 95 %. Der Zielwert konnte im Jahr 2020 mit 98,3 % (Vorjahr: 97,1 %) deutlich übertroffen werden. Die Zugausfallquote lag mit 1,1 % nahezu auf dem Niveau des Jahres 2019 (1,2 %).

C. Chancen- und Risikobericht

Aufgrund der aktuellen dynamischen Entwicklung durch das SARS-CoV-2 Virus (Coronakrise, Covid-19) bestehen auch im Jahr 2021 für die AKN erhebliche finanzwirtschaftliche Risiken. Die verkehrsvertraglich vereinbarten Betriebsleistungen wurden auch im Jahr 2021 bisher nicht eingeschränkt. Die Abgeltungsbeträge aus dem Verkehrsvertrag werden geleistet. In einer aktuellen Prognose für das Jahr 2021 des HVV könnte der Fahrgastzuwachs 6,1 % und die Einnahmensteigerung 4,9 % im HVV-Tarifgebiet im Vergleich zum Vorjahr betragen. Somit werden die Werte weiterhin deutlich unter den Werten des Jahres 2019 liegen. Bestandsgefährdende Risiken sind dennoch 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 2018 endabgerechnet. Die Einnahmenaufteilung des HVV für das Jahr 2019 liegt vor; die Einnahmenaufteilung für das Jahr 2020 wird bis Ende 2021 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 im Jahr 2020 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 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 „Corona Pandemie“ verursacht, oder Kostensteigerungen unwirtschaftlich werden könnte. Da der Verkehrsvertrag eine Kalibrierung der Fahrgeldeinnahmen im ersten Betriebsjahr vorsieht, ist dieses Risiko erheblich abgemildert. Die Kalibrierung wird allerdings erst im Jahr 2021 aufgrund fehlender Abrechnungen der Verbundtarife durchgeführt. Es wird auch für das Jahr 2021 von einer Kompensation durch einen „ÖPNV Rettungsschirm“ für fehlende Fahrgeldeinnahmen ausgegangen. 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 (S21) 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 S21.

4. Chancen

Der Abschluss des Verkehrsvertrages ermöglicht es, der AKN Gewinne zu erwirtschaften, so dass weitere Investitionen finanziert werden können und sich das Bankenrating verbessert.

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 und die Erweiterung ab dem 01.01.2021 um die ehemalige VGN Strecke A2 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 2021 Bruttoinvestitionen in Höhe von 29,6 Mio. € für Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen eingeplant. Davon sind 28,4 Mio. € für die Eisenbahninfrastruktur, die überwiegend durch Zuschüsse der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein gefördert werden, vorgesehen. Schwerpunkte sind weiterhin die Großprojekte der AKN, d. h. vor allem die Zugbildungsanlagen in Hamburg Nord, die Reaktivierung der Strecken Kiel – Schönberger Strand und Rendsburg - Seemühlen sowie die Elektrifizierung der Strecke A1 Süd zwischen Kaltenkirchen und Eidelstedt.

Für das Jahr 2021 ist ein Ergebnis von rd. 1,5 Mio. € nach Steuern geplant. Hierbei wird unterstellt, dass auch für das Jahr 2021 Ausgleichszahlungen aus einem „ÖPNV-Rettungsschirm“ erfolgen. Für das Jahr 2022 wird ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 1,1 Mio. € erwartet. Auch für die folgenden Jahre ab dem Jahr 2022 sind positive Ergebnisse kalkuliert.

Kaltenkirchen, den 23. März 2021

AKN Eisenbahn GmbH

Der Geschäftsführer

Diplom-Ökonom Ulrich Bergmann