

GESCHÄFTSBERICHT
2021

**WO
ZUKUNFT
STADT
FINDET**

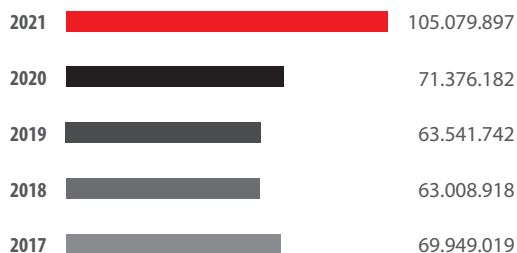
KENNZAHLEN

01

UMSATZ- ENTWICKLUNG

HGK AG IN TSD. €

ERFOLGREICHES JAHR für die Häfen und Güterverkehr Köln AG: Nach dem coronabedingten Rückgang im Vorjahr wuchs der Umsatz im Jahr 2021 wieder an.



02

UMSCHLAG- UND TRANSPORTVOLUMEN

HGK-GRUPPE GESAMT IN TONNEN

Im ersten vollständigen Geschäftsjahr nach dem Erwerb der Shipping-Group vom Imperial und deren Integration der HGK Shipping im Sommer 2020 zeigt sich der Effekt nun auch in den Leistungskennzahlen der HGK-Gruppe. Gleichzeitig konnte insgesamt eine **BELEBUNG DES MARKTES** festgestellt werden. In der Darstellung sind Umschlags- und Transportleistungen der RheinCargo* enthalten sowie der HGK Shipping ab dem 1. Juli 2020.

* Die RheinCargo GmbH & Co. KG ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Häfen und Güterverkehr Köln AG und der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG.

03

MITARBEITENDE

ANZAHL OHNE AUSZUBILDENDE

Projektmanagerinnen und Projektmanager, Netz- und Bahntechnikexpertinnen und Netz- und Bahntechnikexperten, IT-Fachleute, HR-Spezialistinnen und -Spezialisten & Co.: **577 MITARBEITENDE UND 25 AUSZUBILDENDE** hat die HGK im vergangenen Jahr direkt beschäftigt. Insgesamt sind in der HGK-Gruppe mit ihren operativen Tochtergesellschaften rund 2.500 Mitarbeitende beschäftigt.



INHALTSVERZEICHNIS

2	Vorwort des Vorstandes
5	Unternehmensleitbild
7	Bericht des Aufsichtsrates
10	Aufsichtsrat
11	Vorstand

LAGEBERICHT

12	Grundlagen
14	Wirtschaftliches Umfeld
16	Wirtschaftsbericht
16	Überblick
20	Ertragslage
21	Investitionen
22	Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur
23	Wesentliche nichtfinanzielle Themen
25	Prognose-, Chancen- und Risikobericht
29	Investitionen und Erfolgsplan

WEITERE INFORMATIONEN

30	Zertifizierung und Innovation
32	Öffentlichkeitsarbeit
33	Compliance
34	Mitarbeitende

JAHRESABSCHLUSS

38	Bilanz
39	Gewinn- und Verlustrechnung
40	Anhang

BESTÄTIGUNGSVERMERK

59	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
----	---

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

die Aktivitäten der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) standen auch im Jahr 2021 stark unter den Einflüssen der Corona-Pandemie. Lokale Lockdowns, gestörte Lieferketten und Störungen auf globalen Transportrouten haben auch die Geschäftsfelder der HGK-Gruppe beeinträchtigt. Dennoch konnte die Unternehmensgruppe ihre Position im Markt behaupten und stärken. Zudem wurden im Berichtsjahr wichtige interne Projekte umgesetzt und Prozesse eingeleitet, so dass sich die HGK AG auch zukünftig als Anbieterin für integrierte Logistikdienstleistungen positiv entwickeln wird.

Ein wesentlicher Schritt zur organisatorischen Neuaufstellung konnte 2021 mit dem Abschluss des internen Projekts „Novus“ getätigt werden. So wurden eine neue Makroorganisation verabschiedet und zahlreiche Prozesse in den administrativen Bereichen analysiert, angepasst und neu etabliert. Es ergaben sich veränderte Rollen, Zuständigkeiten und Abläufe, sowohl in bestehenden als auch in neu geschaffenen Bereichen. Mit der Entscheidung, im Jahr 2022 den HGK-Vorstand auf drei Personen zu erweitern, wurde zudem sichergestellt, dass die Vielzahl der Anforderungen, Aufgaben und Entscheidungen gleichermaßen optimal umgesetzt werden kann. Wir betrachten „Novus“ dabei nicht als ein einmaliges Projekt, sondern als Einstieg in einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess.

»2021 WAR GEPRÄGT VON DER CORONA-PANDEMIE: LOCKDOWNS, GESTÖRTE LIEFERKETTEN UND STÖRUNGEN AUF GLOBALEN TRANSPORTROUTEN. DENNOCH KONNTE DIE HGK AG IHRE POSITION IM MARKT BEHAUPTEN UND STÄRKEN. DIE HGK-GRUPPE WIRD SICH AUCH ZUKÜNFTIG ALS ANBIETERIN FÜR INTEGRIERTE LOGISTIKDIENSTLEISTUNGEN POSITIV ENTWICKELN.«

Uwe Wedig,
VORSTAND DER HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN AG



Wichtig für den Erfolg der HGK war und ist dazu die stetige und stabile Entwicklung der Tochter- und Beteiligungsunternehmen. So hat die HGK Shipping, deren Integration in die HGK-Logistikgruppe erfolgreich umgesetzt wurde, ihre führende Position als Innovator in der Binnenschifffahrt vorangetrieben. Die Neuzugänge der Schiffsflotte wurden allesamt konsequent unter den Aspekten Nachhaltigkeit und Effizienz gebaut. Exemplarisch ist hier das Gastankerschiff „Gas 94“ zu nennen. Dieses Fahrzeug kann später auf Wasserstoff-Antrieb umgerüstet werden, sobald entsprechende Antriebe, Infrastrukturen und nachhaltig produzierter Wasserstoff zur Verfügung stehen.

Im Geschäftsbereich HGK Logistics and Intermodal wurden zahlreiche Maßnahmen eingeleitet, um die Leistungsfähigkeit der Unternehmen zu festigen und auf breiter Basis neue Geschäftsfelder erschließen zu können. So entwickelte beispielsweise die Neska in Ladenburg im Rhein-Neckar-Gebiet ein hochmodernes Logistikzentrum, das von Kunden aus der regionalen Wirtschaft sofort intensiv genutzt wurde. Ein Schritt zur Konsolidierung und Bündelung der Kompetenzen innerhalb der HGK-Gruppe ist auch die zum Jahresende 2021 vollzogene Überführung der bisherigen HTAG Häfen und Transport AG (HTAG) in die HGK Shipping (Bereiche Reederei/Befrachtung) sowie in die HGK Logistics and Intermodal (Bereiche Umschlag/Lager).

»DIE HGK AG LEISTET WEITER WICHTIGE BEITRÄGE ZUR DASEINSVORSORGE UND ERTRAGSKRAFT DES STADTWERKE KÖLN KONZERNS. ALS INTEGRIERTE LOGISTIKGRUPPE WIRD DIE HGK AG IHRER VERANTWORTUNG GERECHT, DIE VERSORGUNG VON BEVÖLKERUNG UND WIRTSCHAFT MIT ÖKOLOGISCH SINNVOLLEN, NACHHALTIGEN UND BELASTBAREN TRANSPORTKETTEN ZU GEWÄHRLEISTEN.«

Wolfgang Birlin,
VORSTAND DER HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN AG



Im Jahr 2021 hat sich die HGK-Gruppe stark in den Themenfeldern Nachhaltigkeit und Energieeffizienz im Transportbereich engagiert. So wurde eine Wasserstoff-Strategie entworfen, deren zukünftige Umsetzung auf drei Säulen fußt: dem Transport von Wasserstoff über integrierte Lieferketten, der Nutzung von Wasserstoff als zukünftiger Antriebstechnologie und dem Aufbau einer Infrastruktur für die Versorgung mit Wasserstoff. Damit tragen wir dazu bei, dass aus dem Zukunftstrend H₂ ein wichtiger Energieträger für die erfolgreiche Dekarbonisierung der Wirtschaft werden kann.

4 VORWORT DES VORSTANDES

Bei der HGK-Beteiligung RheinCargo wurden 2021 zudem neue, energieeffiziente Hybrid-Lokomotiven beschafft. So konnte das Unternehmen einen Auftrag für Containerverkehre gewinnen, die im Gegensatz zum bisherigen Anbieter nun weitestgehend mit Elektroantrieb statt wie bisher rein mit Dieseltraktion gezogen werden. Mit diesem Beispiel für ökologisch sinnvolle Transporte bietet das Unternehmen aus dem HGK-Bereich Rail Operations interessierten Kunden einen Anreiz, zukünftig weitere Güter auf die Schiene zu verlagern, zumal alle E-Loks der RheinCargo zu 100 Prozent mit Ökostrom betrieben werden.

Eine andere, aber nicht minder wichtige Zukunftsperspektive eröffnete sich 2021 für die HGK mit dem offiziellen Spatenstich für den Neubau der HGK-Zentrale am Niehler Hafen. Nach dem geplanten Umzugstermin 2023 werden dort die administrativen Bereiche der HGK AG, wichtige Servicebereiche der RheinCargo sowie Teile der HGK Logistics and Intermodal in einem modernen und kommunikativen Bürogebäude vereint. Durch integrierte Arbeitsabläufe wird hier eine optimale Kooperation der einzelnen Bereiche und Unternehmen ermöglicht. Ein wichtiges Ziel ist dabei, auch in Zukunft weiteres Wachstum für die gesamte Gruppe zu generieren.

Unter diesem Gesichtspunkt hat die HGK zudem eine eigene Innovations-Plattform unter dem Namen „Innovation Harbour Cologne“ gegründet. Gemeinsam mit Spezialistinnen und Spezialisten der Hochschule München wird so an der Entwicklung neuer Produkt- und Geschäftsfelder gearbeitet, die potenziell das Geschäftsportfolio der HGK-Gruppe ergänzen können. Auch diese neuen Projekte dienen dazu, weiterhin wichtige Beiträge zur Daseinsvorsorge und Ertragskraft des Stadtwerke Köln Konzerns zu leisten. Als integrierte Logistikgruppe wird die HGK AG ihrer Verantwortung gerecht, die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit ökologisch sinnvollen, nachhaltigen und belastbaren Gütertransportketten zu gewährleisten.

Köln, im März 2022

Uwe Wedig Wolfgang Birlin

UNTERNEHMENSLEITBILD

Die HGK hat ihr Leitbild im Jahr 2020 aktualisiert. Das Leitbild der HGK wird beschrieben durch Vision und Mission sowie eine Strategielandkarte. In dieser sind insbesondere die Handlungsfelder Nachhaltigkeit, Qualität, Effizienz, Digitalisierung und Innovation beschrieben.

Vision

Integrierte Lösungen für die Lieferketten von morgen

Wir entwickeln Lösungen für die Supply-Chain-Herausforderungen der Zukunft. Unsere Kernkompetenz ist und bleibt der Transport von Güterströmen aus einer Hand – über Landes- und Modalitätsgrenzen hinweg. Die Suche nach innovativen und nachhaltigen Lösungen treibt uns an.

Mission

Unser tägliches Handeln richten wir an drei grundlegenden Prinzipien aus:

Zuverlässigkeit

Im Team sorgen wir dafür, dass die Güter unserer Kunden zuverlässig an ihr Ziel gelangen.

Tatkraft

Wir denken einen Schritt voraus, gehen jede Aufgabe mit Tatkraft an und gestalten so innovative und hochwertige Logistiklösungen.

Nachhaltigkeit

Wir handeln nachhaltig für die Menschen in der Region und die Märkte, in denen wir tätig sind.

Strategische Zielsetzungen

Wir verfolgen strategische Ziele in Bezug auf Kunden, Prozesse und die Entwicklung unserer Potenziale, um unsere wirtschaftlichen Ziele zu erreichen und die Erwartungen unserer Stakeholder zu erfüllen. Die Bereiche Nachhaltigkeit, Qualität, Effizienz, Digitalisierung und Innovation haben wir dabei als entscheidende Handlungsfelder identifiziert.

Für unsere Kunden

Die Dienstleistungen der HGK-Gruppe orientieren sich an den Wünschen und Anforderungen der Kunden – sowohl im Logistikmarkt als auch als Betreiberin wichtiger Infrastrukturen der Daseinsvorsorge. Dafür gestalten wir Logistiklösungen nachhaltig, ressourcenschonend und digital. Wir wollen langfristige Partnerschaften begründen und ein verlässlicher und sicherer Partner für unsere Kunden sein. Wir entwickeln passgenaue, integrierte Lösungen und schaffen effiziente Angebote für die Supply Chain unserer Kunden. So fördern wir deren Wettbewerbsfähigkeit in bestehenden und neuen Märkten.

Mit Transparenz und Effizienz

Wirtschaftlicher Erfolg und nachhaltige kundenorientierte Produkte basieren auf effizienten und effektiven Prozessen. Deshalb optimieren wir unsere Prozesse regelmäßig unter dem Einsatz digitaler Instrumente. Wir machen unsere Prozesse messbar – mit dem Ziel, sie übergreifend und kontinuierlich zu verbessern und die Transparenz und Verlässlichkeit gegenüber unseren Kunden zu steigern. Wir verankern organisationsübergreifende Prozesse und Strukturen zur Entwicklung innovativer Produkte und Dienstleistungen, auch zusammen mit Partnern.

Motiviert und engagiert

Wir alle sind maßgeblich für den Unternehmenserfolg verantwortlich. Gemeinsames effizientes Handeln bildet jederzeit die Grundlage für unsere Zusammenarbeit. Wir qualifizieren, informieren und motivieren uns, fördern und fordern Qualitätsbewusstsein und verstehen uns als stetig lernende Organisation. Nachhaltigkeit ist ein fester Bestandteil unserer Entwicklung, der Einsatz digitaler Technologien bildet die Grundlage für die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle.

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

der Aufsichtsrat hat im Berichtszeitraum die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben unter Beachtung des Public Corporate Governance Kodex der Stadt Köln (PCGK Köln) wahrgenommen. Er hat den Vorstand entsprechend den ihm nach Gesetz und Satzung zugewiesenen Aufgaben regelmäßig beraten und sich von der Zweck- und Ordnungsmäßigkeit sowie der Wirtschaftlichkeit der Unternehmensführung überzeugt. Er ist vom Vorstand regelmäßig über den Gang der Geschäfte, die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der zukünftigen Geschäftsführung und der strategischen Grundausrichtung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle eingehend schriftlich und mündlich unterrichtet worden und hat mit dem Vorstand hierüber beraten.

Die Aufsichtsratsvorsitzende stand mit dem Vorstand in ständigem Kontakt. Somit konnten wichtige Fragen der strategischen Ausrichtung, der Geschäftsentwicklung, des Risikomanagements sowie zu aktuell anstehenden Entwicklungen unverzüglich erörtert werden. Der Aufsichtsrat hat ferner den Compliance-Bericht zur Kenntnis genommen. Der Bericht enthält grundsätzlich eine Zusammenfassung des Organisationsstandes, die Mitteilung über die eingerichteten Instrumentarien, einen Ausblick auf weitere Optimierungsaufgaben sowie den Report über konkrete Compliance-Vorfälle. Im Berichtszeitraum wurden keine Verstöße gegen Compliance-Vorschriften festgestellt.

**Susana dos Santos Herrmann,
VORSITZENDE DES AUFSICHTSRATES**



Die Mitglieder des Aufsichtsrates sind nach einer Empfehlung im PCGK Köln gehalten, gegenüber dem Aufsichtsrat etwaige Interessenkonflikte offenzulegen. Dieser berichtet über offengelegte Interessenkonflikte sowie deren Behandlung in der Hauptversammlung. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Interessenkonflikte nicht bekannt.

Im Berichtsjahr 2021 wurde eine seitens der Stadt Köln organisierte Grundlagenschulung für die seitens des Rates der Stadt Köln vorgeschlagenen und von der Hauptversammlung gewählten Aufsichtsratsmitglieder durchgeführt.

Beratungsschwerpunkte

Im Geschäftsjahr 2021 haben vier turnusmäßige Sitzungen des Aufsichtsrates am 3. März, 8. Juni, 2. September und am 30. November sowie sieben außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates am 3. Februar, 9. April, 16. April, 10. Juni, 20. Juli, 2. November und am 16. November stattgefunden.

In den außerordentlichen Sitzungen am 10. Juni und am 16. November hat sich der Aufsichtsrat jeweils gemeinsam mit dem Aufsichtsrat der Stadtwerke Köln GmbH eingehend mit der Möglichkeit einer Rheinlandkooperation im Bereich Häfen/Logistik beschäftigt.

Gegenstand der Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrates waren im Berichtszeitraum darüber hinaus folgende Themen:

- die wirtschaftliche Lage des Unternehmens,
- die Integration der HTAG Häfen und Transport AG in die HGK Dry Shipping GmbH und die NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mbH,
- die Auswirkungen der Corona-Pandemie,
- die Satzungsänderung,
- die Auswirkungen der Starkregenereignisse im Juli 2021,
- der Strategiecheck 2021,
- die Selbstverpflichtung des Aufsichtsrates auf den novellierten PCGK Köln und diesbezügliche Anwendungshinweise,
- die Anpassung der finanziellen Entschädigung für die Tätigkeit in den Aufsichtsgremien,
- Vorstandsangelegenheiten.

Der Vorstand berichtete außerdem regelmäßig über die Geschäftsentwicklungen der RheinCargo GmbH & Co. KG. Der Aufsichtsrat hat sich zudem regelmäßig über die weiteren Beteiligungen der Gesellschaft informiert.

In der Sitzung am 8. Juni 2021 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und Lagebericht 2020 ausführlich beraten und gebilligt. Nach pflichtgemäßer Prüfung hat der Aufsichtsrat – gemeinsam mit dem Vorstand – zudem für das Geschäftsjahr 2020 eine vollständige Anwendungserklärung für den PCGK Köln in der im Jahr 2012 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Fassung abgegeben.

Den Wirtschaftsplan 2022 mit den wesentlichen Daten für die Erfolgs-, Investitions- und Personalplanung hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 30. November 2021 nach ausführlicher Beratung beschlossen.

Der Aufsichtsrat hat sich regelmäßig über bestehende Risiken und das Risikomanagement der Gesellschaft, insbesondere im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie, informiert.

Im Berichtsjahr 2021 hat sich der Aufsichtsrat bei der Ausübung seiner Überwachungsfunktion an den Regelungen und Empfehlungen des PCGK Köln in der im Jahr 2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Fassung orientiert, um die Transparenz und Effizienz bei kommunalen Beteiligungen weiter nachhaltig zu verbessern. Zur Anwendung der Regeln des PCGK Köln, zu Abweichungen von diesen und Begründungen für diese Abweichungen wird auf die von Vorstand und Aufsichtsrat gemeinschaftlich abzugebende Erklärung über die Corporate Governance des Unternehmens in der Anlage zum Jahresabschluss verwiesen.

Ausschuss des Aufsichtsrates

Der am 13. Juli 1992 gebildete Ständige Ausschuss des Aufsichtsrates der Häfen und Güterverkehr Köln AG hat im Geschäftsjahr 2021 13-mal getagt.

Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet, haben sich mit der Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie befasst und die Sitzungen des Aufsichtsrates vorberaten. Zudem haben sich die Mitglieder des Ständigen Ausschusses des Aufsichtsrates intensiv mit Personal- und Vorstandsangelegenheiten befasst. Der Ständige Ausschuss des Aufsichtsrates hat zudem die Möglichkeit einer Rheinlandkooperation im Bereich Häfen/Logistik gemeinsam mit dem Präsidialausschuss und dem Finanzausschuss des Aufsichtsrates der Stadtwerke Köln GmbH erörtert.

Auf Basis der Ergebnisse einer Organisationsberatung im Zuge des Erwerbes und der Integration der HGK Shipping-Gruppe hat der Aufsichtsrat im April 2021 entschieden, den Vorstand der Häfen und Güterverkehr Köln AG um ein drittes Vorstandsmitglied zu erweitern. Der Aufsichtsrat hat daher eine Findungskommission eingerichtet, die damit beauftragt wurde, ein Vorstandsmitglied für die neu geschaffene Vorstandsposition zu finden. Mit Abschluss des Auswahlverfahrens hat die Findungskommission am 21. Juni 2021 eine Empfehlung an den Aufsichtsrat zur Bestellung eines Vorstandsmitgliedes ausgesprochen.

Der Aufsichtsrat wurde über die Arbeit im Ständigen Ausschuss des Aufsichtsrates durch die Aufsichtsratsvorsitzende regelmäßig in Kenntnis gesetzt.

Jahresabschlussprüfung

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Köln, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Der Aufsichtsrat hat den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und den Lagebericht seinerseits geprüft. Der Bericht des Abschlussprüfers ist dem Aufsichtsrat durch die Aufsichtsratsvorsitzende ausgehändigt worden. Der Bericht wurde in die Aussprache und Prüfung des Jahresabschlusses einbezogen. Der Abschlussprüfer hat an den Beratungen des Aufsichtsrates über den Jahresabschluss 2021 am 9. Juni 2022 teilgenommen, über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet und für Erläuterungen zur Verfügung gestanden.

Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsergebnis Kenntnis genommen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfungen sind Einwendungen nicht zu erheben.

Die Darstellung und Beurteilung der Lage der Gesellschaft, insbesondere die Darstellung und Einschätzung des Risikoszenarios, die der Vorstand im Lagebericht abgibt, teilt der Aufsichtsrat.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021 und empfiehlt in Übereinstimmung mit dem Vorstand dessen Feststellung durch die Hauptversammlung.

Der Aufsichtsrat schließt sich dem Vorschlag des Vorstandes über die Verwendung des Bilanzgewinns an.

Veränderungen im Aufsichtsrat

Im Aufsichtsrat der Häfen und Güterverkehr Köln AG gab es im Geschäftsjahr 2021 keine Veränderungen.

Für die im Geschäftsjahr 2021 erbrachten Leistungen, für ihren Einsatz und die erfolgreiche Arbeit spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Köln, im Juni 2022

Die Vorsitzende des Aufsichtsrates

Susana dos Santos Herrmann

AUFSICHTSRAT

Susana dos Santos Herrmann	Kommunikationsberaterin Vorsitzende		
Dirk Michel, MdR	Immobilienmakler Senior Investment/Kapitalanlage, Sachverständiger für Immobilienbewertung (TÜV), Corpus Sireo Stellvertretender Vorsitzender		
Michael Auer *)	Betriebsratsvorsitzender	Manfred Giesen	Rentner
Johannes Bortlitz-Dickhoff, MdK	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen Kreistagsfraktion Rhein-Erft-Kreis	Klaus Hebert-Okon	Rentner
Dirk Collin *)	Technischer Angestellter	Josef Henseler *)	Signalschlosser
Teresa Elisa De Bellis-Olinger, MdR	Beeidigte Dolmetscherin und ermächtigte Übersetzerin für die italienische Sprache, DeBellis-Lingua; Mitarbeiterin bei MdB D. Seif	Lukas Lorenz, MdR	Student, Stadtbahnfahrer Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Paul-Werner Diederichs *)	Qualitätsprüfer Loktechnik	Dr. David Lutz, MdR	Informatiker, Deutsche Telekom IT GmbH
Alexandra Engler *)	Fahrdienstleiterin	William Wolfgramm	Beigeordneter der Stadt Köln, Dezernent für Umwelt, Klima und Liegenschaften
Martin Gawrisch	Kreiskämmerer, Rhein-Erft-Kreis		

*) Arbeitnehmervertreter/-in

MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln

MdK = Mitglied des Kreistages des Rhein-Erft-Kreises

VORSTAND

Uwe Wedig

Vorstandsbereich I
Vorstandsvorsitzender

Wolfgang Birlin

Vorstandsbereich III

Dr. Jens-Albert Oppel

Vorstandsbereich II
seit 01.04.2022

Im Bild von links: Uwe Wedig und Wolfgang Birlin



LAGEBERICHT

Grundlagen

Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft

Seit ihrer Gründung im Jahr 1992 ist die Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft (HGK) ein Unternehmen im Stadtwerke Köln Konzern. Sie ist mit der Stadtwerke Köln GmbH über einen Organschaftsvertrag mit Ergebnisausschluss-Vereinbarung verbunden.

Als Logistik-Holding im Stadtwerke Köln Konzern übernimmt die HGK mit ihren Tochter- und Beteiligungs-Unternehmen vielfältige logistische Dienstleistungen für Köln und die Region. Direkt oder mittelbar durch eigene operative Beteiligungsgesellschaften entwickelt, pflegt und betreibt sie dafür eigene Infrastrukturen und sichert durch verschiedene logistische Angebote die Versorgung der Region mit wichtigen Gütern des Alltags und der industriellen Produktion.

Die HGK schafft integrierte, klimaschonende Transportketten und leistet so einen Beitrag zur gemeinwohlorientierten Wirtschaftsförderung. Sie trägt maßgeblich zur Versorgungssicherheit in der Region bei und erfüllt damit eine im öffentlichen Interesse der Einwohner Kölns liegende Versorgungsaufgabe. Und sie schafft durch ihr Angebot die Möglichkeit, Verkehr von der Straße auf die umweltfreundlicheren Transportmittel Güterzug und Binnenschiff zu verlagern, und leistet so einen wertvollen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz für die Stadt und die Region.

Im Laufe des Jahres 2021 hat die HGK die Neustrukturierung ihrer Gesellschaftsstruktur weiter vorangetrieben, die mit dem Kauf der Unternehmen, die heute zur HGK Shipping GmbH gehören, im Sommer 2020 begann. Die HTAG Häfen und Transport AG, eine auf Transport und Umschlag von Trockengütern spezialisierte Beteiligung der HGK, wurde in einen Teilbetrieb „Reederei und Befrachtung“ und einen Teilbetrieb „Häfen und Umschlag“ aufgeteilt. Die Reedereisparte wurde anschließend auf die HGK Dry Shipping GmbH abgespalten, eine Tochter der HGK Shipping GmbH. Anschließend wurde die Umschlagssparte auf die NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung verschmolzen.

Die folgenden Unternehmen gehören zur HGK-Gruppe:

- HGK Shipping GmbH in Duisburg sowie deren Beteiligungen,
- HTAG Häfen und Transport AG in Duisburg sowie deren Beteiligungen (bis Dezember 2021),
- NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Duisburg sowie deren Beteiligungen,
- CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service in Köln sowie deren Beteiligungen,
- KCG Knapsack Cargo GmbH in Hürth,
- Rheinland Cargo Schweiz GmbH in Basel.

Außerdem ist die HGK an folgenden Unternehmen unmittelbar beteiligt:

- RheinCargo GmbH & Co. KG in Neuss,
- DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH in Köln,
- Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH in Köln,
- RVG Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft in Köln,
- beka GmbH in Köln.

Die Gleise des HGK-Netzes sind bei einer Streckenlänge von 98,6 km insgesamt 253,8 km lang. Dieses Netz stellt die HGK diskriminierungsfrei öffentlich zur Verfügung, so dass über dieses Netz eine Versorgung der Bürgerinnen und Bürger in der Region erfolgen kann. So gibt es neben den eigenen Hafenanlagen und Terminals in der Region 59 Unternehmen, die einen eigenen Gleisanschluss betreiben, mit dem sie an das HGK-Netz angebunden sind. Während die HGK mit ihren Beteiligungsgesellschaften ihren originären Geschäftszweck im Güterverkehr hat, kommen Infrastrukturen der HGK wie das HGK-Schienennetz durch Linienangebote des Schwesterunternehmens KVB auch dem öffentlichen Personennahverkehr zugute. Infrastrukturmaßnahmen wie der zweigleisige Ausbau der Strecke von Köln nach Bonn, die Modernisierung verschiedener Stellwerke oder die Sanierung von Bahnsteigen kommen somit unmittelbar der Daseinsvorsorge zugute.

Sowohl für die Güter- als auch die Personenschifffahrt stellt die HGK als Eigentümerin der Kölner Rheinhäfen in Niehl und Godorf ihre Hafenanlagen diskriminierungsfrei zur Verfügung. Durch die HGK-Beteiligung RheinCargo werden die Kölner Häfen gemeinsam mit den Häfen in Neuss und Düsseldorf betrieben.

Auch die Häfen der Stadt dienen der Daseinsvorsorge. Sie versorgen die Stadt mit Rohstoffen zur Energieerzeugung und die heimische Industrie mit Waren, so dass sie Arbeitsplätze in der Region sichern. Auch unter deutlich veränderten Transportketten und Anforderungen an die Logistik sind die Häfen weiterhin ein unverzichtbarer Garant für die Grundversorgung der Stadt mit einer Vielzahl von Waren und Diensten, die wir in unserem täglichen Leben als selbstverständlich betrachten.

Unsere Hafenanlagen bieten auch für Personenschiffe die Möglichkeit, direkt in der Stadt anzulegen. So gelangen Besucherinnen und Besucher auch vom Wasser aus leicht in die meistbesuchte Stadt Nordrhein-Westfalens. Dadurch wird der innerstädtische Konsum belebt. Der Rheinauhafen dient nur noch als Sporthafen. Die dort befindliche Marina ist an einen privaten Betreiber vermietet.

Wirtschaftliches Umfeld

Nachdem es im Jahr 2020 aufgrund der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie einen starken Einbruch in der deutschen Wirtschaft gegeben hatte, konnte sich diese im Jahr 2021 langsam wieder erholen, ohne jedoch schon auf Vorkrisenniveau angekommen zu sein. Erneute Pandemiewellen sowie nachhaltig gestörte Lieferketten verhinderten deutlichere Zuwächse.

Die OECD geht davon aus, dass die **Weltwirtschaft** nach dem pandemiebedingten Rückgang um 3,4 % im Jahr 2020 im Jahr 2021 ein Wachstum von rund 5,6 % erfahren hat.¹ Im Jahr 2022 wird das globale Wirtschaftswachstum voraussichtlich um rund 4,5 % und im Jahr 2023 um weitere 3,2 % steigen.

Für die **europäische Wirtschaft** wird für das Jahr 2021 ein Wachstum um 5,3 % sowohl für die EU als auch für den Euroraum erwartet. Im Jahr 2022 wird die Wirtschaft voraussichtlich wieder wachsen (+4,0 % in der EU und ebenfalls +4,0 % im Euroraum).²

Die **deutsche Wirtschaft** (BIP) erholte sich nach dem coronabedingten Rückgang im Vorjahr im Jahr 2021 wieder und wuchs nach Berechnungen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz um 2,7 %.³ Damit fiel die Erholung nicht so deutlich aus, wie es im Laufe des Jahres erwartet wurde. Dies ist insbesondere auf Lieferengpässe und Materialknappheit zurückzuführen. Im Schlussquartal des Jahres kam es durch die neuerliche Zunahme des Infektionsgeschehens und die damit verbundenen Maßnahmen zu einem erneuten leichten Rückgang der Konjunktur. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Konjunktur nach einem Abflachen des Infektionsgeschehens im Jahr 2022 wieder Fahrt aufnehmen wird. Sie rechnet mit einer Zunahme des Bruttoinlandsprodukts in Höhe von 3,6 %. Zwischenzeitlich hat der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung angesichts des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine die eigene Prognose für das Wirtschaftswachstum auf 1,8 % reduziert.⁴

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind Statistiken zum Güterverkehrsaufkommen bezogen auf das gesamte Kalenderjahr 2021 noch nicht veröffentlicht worden.

Die Entwicklungen in der deutschen Wirtschaft spiegelten sich auch im **gesamten Güterverkehr** wider. Die Entwicklung des Güterverkehrs wird – nach aktuellen Prognosen des Bundesamtes für Güterverkehr⁵ – wieder positiv sein.

Der **Straßengüterverkehr** verzeichnet überwiegend eine saisonübliche bis gute Auftragslage. Zahlreiche Branchen sind jedoch weiterhin von Störungen der globalen Lieferketten betroffen. Dies erhöht die Volatilität der Nachfrage und erschwert die Gestaltung effizienter Transportketten. Hinzu kommen stark steigende Kosten, beispielsweise für Energie oder Personal, sowie Lieferprobleme und lange Lieferzeiten für Lastkraftfahrzeuge. Unternehmen berichten zudem weiterhin von einem Fachkräftemangel. Die kurzfristige Einführung der sogenannten 3G-Regelung am Arbeitsplatz und die Übertragung der Verantwortung für die Umsetzung und Einhaltung auf die Unternehmen trugen zeitweise dazu bei, dass sich die Knappheit beim Fahrpersonal- und Laderaumangebot noch erhöhte. So gewährte ein Teil der Unternehmen Fahrerinnen und Fahrern nur unter 3G-Bedingungen Zutritt zu Be- und Entladestellen, teilweise sogar nur unter den Modalitäten der 2G-Regelung. Ihre Geschäftserwartungen für die nächsten drei Monate bewertet die Branche überwiegend als gleichbleibend.

Für den **Schienengüterverkehr** in Deutschland liegen derzeit statistische Daten bis einschließlich Oktober 2021 vor. Nach dem deutlichen Einbruch der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung im April 2021 setzte in den Folgemonaten eine leichte Erholung ein. Im Juli und im August 2021 waren wieder Rückgänge zu verzeichnen, denen deutliche Zuwächse im September und Oktober 2021 folgten. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das Aufkommen im September 2021 im Vergleich zum Vormonat um 6,0 % und im Oktober 2021 um rund 3,6 %; die Verkehrsleistung stieg im September 2021 um rund 9,2 % und im Oktober 2021 um rund 2,0 %. Insgesamt lag die Beförderungsmenge im Zeitraum von Januar bis Oktober 2021 um rund 12,5 % über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums, die Verkehrsleistung erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 14,4 %.

Die Auftrags-, Ertrags- und Liquiditätssituation wird von den im Schienengüterverkehr tätigen Unternehmen überwiegend als befriedigend bis gut beschrieben. Die Umsätze und Entgelte bewegten sich nach Angaben befragter Unternehmen derzeit eher auf stabilem Niveau, während die Kosten weiter steigen. Die Geschäftserwartung der Eisenbahn-Verkehrsunternehmen für die nächsten Monate ist überwiegend gleichbleibend. Auch im Schienengüterverkehr berichten die Unternehmen von einem Fachkräftemangel.

Die **Binnenschifffahrt** vermeldet nach Auskunft des Bundesamts für Güterverkehr eine saisonübliche bis gute Auftragslage. Nach Aussagen der im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Unternehmen entwickelt sich die Auftragslage in der Trockengüterschifffahrt derzeit saisonüblich bis gut. Aufgrund des hohen Preisanstiegs bei Erdgas bestünde derzeit eine hohe Transportnachfrage für den Energieträger Kohle. Unternehmen berichten unter anderem von steigenden Kohletransporten von Amsterdam ins Rheingebiet sowie von Hamburg in den Großraum Berlin. Aufgrund der hohen Nachfrage haben einige Unternehmen Binnenschiffe, die eigentlich nicht mehr für den Kohletransport vorgesehen waren, hierfür reaktiviert. Die Transportnachfrage für den Agrarbereich (Getreide, Düngemittel), Eisenerze, Metalle und Baustoffe wurde mit Blick auf die Kanalgebiete und das Rheinstromgebiet seitens befragter Unternehmen als saisonüblich eingeschätzt.

Die Transportnachfrage in der Tankschifffahrt für Kraftstoffe für den Individual- und Schwerlastverkehr, Chemikalien und Schmierstoffe schätzten die meisten befragten Unternehmen zuletzt als saisonüblich ein. Transporte von Kerosin und Schwerölen seien aus saisonalen Gründen derzeit eher rückläufig. Mit Blick auf die kommenden Wochen erwarten befragte Unternehmen wieder eine steigende Heizölnachfrage, da viele private Haushalte und Tanklager ihre Heizölvorräte auffüllen müssten. Aus der chemischen Industrie werden in den nächsten Wochen ebenfalls positive Nachfrageimpulse erwartet.

In der Containerschifffahrt schätzten die befragten Unternehmen die Auftragslage zuletzt weiterhin als saisonüblich ein. Allerdings leidet die Containerschifffahrt weiter unter den anhaltenden Störungen der globalen Produktions- und Lieferketten, die mitunter zu massiven Schiffsverspätungen in den Häfen der Nord-Range führen. Dies bringt Abfertigungsprobleme und teils längere Wartezeiten in den großen Seehäfen Antwerpen und Rotterdam mit sich sowie eine hohe Volatilität der Containerumschläge und hohe Planungsunsicherheiten im Hinterlandverkehr. Erneut wiesen Marktteilnehmer darauf hin, dass durch die gestörten Schiffsrundläufe ein gravierender Mangel an Leercontainern bestehe. Im Containersegment tragen unter anderem Zuschläge für die Wartezeiten in den Häfen, die sogenannten „Congestion Surcharges“, zu einer Verteuerung des Transports bei. Die Zuschläge würden laut Binnenschiffsunternehmen von den Kunden zunehmend kritisch hinterfragt.

Im Rahmen der Befragung gaben einige Unternehmen an, dass wieder mehr Beschäftigte im Homeoffice arbeiten. Zudem mussten einige von ihnen die Fahrtzeit von Schiffen reduzieren, um die Arbeitszeitregelungen einzuhalten, da fahrendes Personal wegen der Quarantänemaßnahmen fehlte und kein adäquater Ersatz verfügbar war. Das Gros der Unternehmen hat weiterhin große Probleme, gut ausgebildetes Personal für ihre Schiffe zu finden. Es fehle an Schiffsführern, Steuerleuten und Bootsleuten für den Schichtwechsel und die Ablöse an Bord, aber auch an Nachwuchs, der trotz Investitionen in Werbemaßnahmen oder Messeauftritte nur schwer für die Binnenschifffahrt zu gewinnen sei.

1 OECD Economic Outlook, Dezember 2021.

2 Europäische Kommission, Winter 2022 Economic Forecast, Februar 2022.

3 Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Jahreswirtschaftsbericht 2022, Januar 2022.

4 Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung: Aktualisierte Konjunkturprognose 2022 und 2023, März 2022.

5 Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr – Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt, Wochenbericht KW 04/2022, Köln, 28. Januar 2022.

Wirtschaftsbericht

Überblick

HGK

Beherrschende Themen des Jahres 2021 innerhalb der HGK waren weiterhin die Covid-19-Pandemie und die damit verbundenen global gestörten Lieferketten sowie die weitere Integration der im Jahr 2020 von Imperial erworbenen Shipping-Group in die HGK-Gruppe.

Die Covid-19-Pandemie wirkte sich im Berichtszeitraum erneut auf die HGK-Gruppe aus. Allerdings beziffert sich der Schaden bei konservativer Risikobetrachtung nur noch auf rund 0,5 Mio. €. Hierbei handelt es sich um eine risikobasierte Schadensbetrachtung. Die Risiken durch Zahlungsausfälle und Insolvenzen werden dabei als deutlich geringer bewertet als noch im Vorjahr. Gestiegen sind jedoch die Aufwendungen für Hygienekonzepte, Testangebote und die Einrichtung von Homeoffice-Arbeitsplätzen.

Im Zuge der Covid-19-Pandemie kam es zur Schließung von Seehäfen in China, was sich spürbar auf die HGK und ihre Beteiligungen auswirkte. Gleiches gilt für die Havarie eines Containerschiffes im Suezkanal und die damit verbundene Sperrung der Wasserstraße, die massive Störungen der globalen Lieferketten bewirkte. Die Planbarkeit von Container-Transporten und -Umschlägen wurde massiv beeinträchtigt. Gleichzeitig konnten diese Risiken gerade bei den Intermodal-Standorten der HGK in Form von Zuschlägen (Cargo-Flow-Disruption-Surcharge, CFDS) an die Kunden weitergegeben werden.

Auch innerhalb des Eisenbahn-Verkehrsunternehmens RheinCargo gab es durch eine hohe Einmalzahlung als Coronabeihilfe im Rahmen einer erhöhten Trassenpreisförderung im Güterverkehr (TraFöG) einen positiven Einmaleffekt, der aufgrund der phasenverschobenen Ausschüttung erst im Folgejahr für die HGK ergebniswirksam wird.

Das zweite beherrschende Thema des Geschäftsjahres 2021 war die Fortsetzung der Integration der HGK Shipping GmbH in die HGK-Gruppe. Hierbei sind insbesondere die Neustrukturierung der Beteiligungen der HGK und die damit verbundenen umwandlungsrechtlichen Maßnahmen bezüglich der HTAG Häfen und Transport AG (HTAG) zu nennen. Im Zuge dessen wurde der Teilbetrieb „Reederei und Befrachtung“ der HTAG auf die HGK Dry Shipping GmbH abgespalten und der verbliebene Teilbetrieb „Häfen und Umschlag“ anschließend auf die NESKA Schiffs- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung (Neska) verschmolzen. Dies soll den kommunalwirtschaftsrechtlichen Vorgaben, nicht mehrere im gleichen Geschäftsfeld tätige Beteiligungen zu unterhalten, Genüge tun und für die Zukunft Synergien heben. Die Vorgänge wurden wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2021 umgesetzt.

TOCHTERUNTERNEHMEN UND WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die HGK war am 31. Dezember 2021 an insgesamt 48 Gesellschaften unmittelbar und mittelbar beteiligt. Für ihre Mehrheitsbeteiligungen nimmt sie Aufgaben einer administrativen Holding wahr. Im Verbund der HGK-Gruppe können die Beteiligungsunternehmen Logistiklösungen für die wichtigen Markt- und Kundensegmente aus einer Hand integriert anbieten.

HGK Shipping GmbH

Die HGK Shipping GmbH (Shipping) ist eines der führenden Binnenschiffahrts-Unternehmen in Europa. Mit einem Flottenbestand von über 300 eigenen und gecharterten Binnenschiffen versorgt das Unternehmen auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen sowie dem angeschlossenen Kanalsystem die wichtigen Industrieregionen in Deutschland, den Benelux-Staaten und Frankreich mit den erforderlichen Rohstoffen und Materialien. Die HGK Shipping ist mit ihren Tochtergesellschaften führender Partner in den Bereichen Trocken-, Gas- und Chemieschiffahrt sowie im Ship Management.

Der Umsatz der HGK Shipping betrug im Berichtsjahr 274,8 Mio. €. Das Ergebnis, das aufgrund des bestehenden Gewinnabführungsvertrages an die HGK abgeführt wird, beträgt 7,3 Mio. €. Darin enthalten ist das Ergebnis des abgespaltenen Betriebs Reederei und Befrachtung der ehemaligen HTAG mit 2,9 Mio. €, wovon 1,0 Mio. € auf die Entschädigungsleistung eines Kunden für die vorzeitige Beendigung eines langfristigen Vertrags entfallen.

Operativ ist die HGK Shipping seit dem 1. August 2020 Teil der HGK-Gruppe, wobei der wirtschaftliche Übergang schon zum 31. Dezember 2019, 24:00 Uhr, erfolgte. Daher liegen in diesem Bericht keine operativen Vergleichskennzahlen für das vorangegangene Geschäftsjahr vor. Im Bereich Gas wurden insgesamt 1.252 Tsd. t, im Bereich Liquid wurden 4.818 Tsd. t und im Bereich der Trockenschiffahrt (Dry) wurden 27.814 Tsd. t im Jahr 2021 transportiert.

Die Transportleistung lag bei 7.957.982 Tsd. Tonnenkilometern.

Der Teilbetrieb „Reederei und Befrachtung“ der HTAG ist gesellschaftsrechtlich und operativ erst am 28. Dezember 2021 auf die HGK Dry Shipping GmbH abgespalten worden und daher in der Mengenstatistik für das Jahr 2021 noch nicht enthalten.

NESKA Schiffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Die NESKA Schiffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung (Neska) ist ein Logistikunternehmen mit Standorten (Niederlassungen oder Tochter- und Beteiligungsunternehmen) im Rheinland (Köln, Düsseldorf, Duisburg, Dormagen, Neuss, Krefeld), in Hamburg, Berlin, Dresden, Ladenburg, Mannheim, Ginsheim-Gustavsburg, Karlsruhe und in Dordrecht (Niederlande). Die Unternehmen der Neska sind im Massengut- und Containerumschlag tätig. Der Umsatz der Neska-Gruppe betrug im Berichtsjahr 230,6 Mio. € (Vorjahr 204 Mio. €). Der Verlust des Geschäftsjahres, welcher aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungs-Vertrages von der HGK ausgeglichen wird, beträgt 3,3 Mio. € (Vorjahr 299,6 Tsd. € Verlust). Wesentlicher Grund für den Verlust im Geschäftsjahr war eine Verpflichtung für die Räumung einer Altlastenhalde aus Kundeninsolvenz. Diese wurde im Zuge der Verschmelzung der HTAG auf die Neska zum 28. Dezember 2021 übernommen. Insgesamt hat die Neska aus dem Betrieb Umschlag und Lagerei der ehemaligen HTAG einen Verlust in Höhe von 5,0 Mio. € übernommen.

Im Bereich des konventionellen Umschlags wurden im Berichtszeitraum 3.515 Tsd. t (Vorjahr 3.021 Tsd. t) Stückgüter umgeschlagen (+16,4 %) und 830 Tsd. t (Vorjahr 1.026 Tsd. t) gelagert (-19,1 %). An Schüttgütern wurden innerhalb der Neska-Gruppe im Geschäftsjahr 2021 insgesamt 1.522 Tsd. t (Vorjahr 1.371 Tsd. t; +11,0 %) umgeschlagen. Die Neska-Gesellschaften haben 389.572 Paletten (Vorjahr 405.367) umgeschlagen. Der Palettenumschlag ist um rund 3,9 % gesunken. Die Containerhandlings innerhalb der Neska-Gruppe beliefen sich auf 1.538 Tsd. TEU. Im Vorjahr hatten die Handlings bei 1.492 Tsd. TEU gelegen und stiegen damit um rund 3,1 %.

Der Teilbetrieb „Häfen und Umschlag“ der HTAG ist gesellschaftsrechtlich und operativ erst am 28.12.2021 auf die Neska verschmolzen worden und daher in der Mengenstatistik für das Jahr 2021 noch nicht enthalten.

HTAG Häfen und Transport AG

Die HTAG Häfen und Transport AG (HTAG) hat mit ihren Tochtergesellschaften und Beteiligungen umfangreiche Aufgaben bei der Steuerung, Koordination und Distribution komplexer Massengutströme im Gütertransport übernommen. Die Schwerpunkte lagen dabei auf der Binnenschifffahrt und beim Betrieb von Hafenumschlag-Anlagen. Die Hauptverkehrsrelationen befanden sich zwischen den Benelux-Staaten, Deutschland, Frankreich und Polen. Der Teilbetrieb „Reederei und Befrachtung“ der HTAG wurde am 28. Dezember 2021 mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2021 auf die HGK Dry Shipping GmbH abgespalten. Der verbliebene Teilbetrieb „Häfen und Umschlag“ wurde am gleichen Tag ebenfalls mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2021 auf die Neska verschmolzen. Die HTAG ist damit erloschen.

Im Geschäftsbereich Reederei/Befrachtung stieg das Transportaufkommen um 15,9 % auf 8,4 Mio. t im Vergleich zum stark von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie beeinträchtigten Vorjahr. Die Transportleistung erhöhte sich um 10,4 %.

Im Geschäftsbereich Häfen/Umschlag sank die Gesamtumschlagleistung der HTAG um 2,7 % auf 1,04 Mio. t. In Gustavsburg nahm der Umschlag auch im Vergleich zum schwachen Vorjahr erneut um 8,4 % ab. In Mannheim konnten jedoch 42,6 % mehr umgeschlagen werden als im Vorjahr. Auch in Karlsruhe nahm der Umschlag um 23,5 % zu, obwohl auch dort der Rückgang im Vorjahr nur moderat gewesen war.

RheinCargo GmbH & Co. KG

Die RheinCargo GmbH & Co. KG ist die Betreiberin der Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf und mit einem Hafengesamtumschlag im Jahr 2021 von 22,8 Mio. t (Vorjahr 22,4 Mio. t) weiterhin der größte Binnenhafen-Verbund Deutschlands. Mit rund 20 Mio. t (Vorjahr 19 Mio. t) transportierter Güter auf der Schiene und einer Leistung von 2,8 Mrd. Nettotonnenkilometer ist die RheinCargo eines der größten deutschen Eisenbahngüter-Verkehrsunternehmen. Außerdem stellt das Unternehmen Industrie- und Gewerbeflächen mit einem Wasser-, Gleis- und Straßenanschluss bereit und betreibt ein zukunftsorientiertes und nachhaltiges Flächenmanagement.

Die Jahresabschlussprüfung der RheinCargo für das Geschäftsjahr 2021 ist noch nicht abgeschlossen, weshalb das Geschäftsjahr 2020 dargestellt wird. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der RheinCargo belief sich nach 6.189 Tsd. € im Jahr 2019 im Jahr 2020 auf 2.989 Tsd. €. Unter Einbezug des Finanzergebnisses (EBT) betrug das Ergebnis im Jahr 2020 2.493 Tsd. €. Unter Berücksichtigung von Gewerbesteuer und Gewerbesteuer-Umlagen, die zum Teil die Gesellschafter betreffen, erzielte die RheinCargo im Geschäftsjahr 2020 einen Jahresüberschuss von 781 Tsd. € (Vorjahr 4.554 Tsd. €). Die Ergebnissituation des Jahres 2021 verbessert sich nach aktuellem Stand sowohl gegenüber dem Plan von rd. 2,0 Mio. € als auch gegenüber dem Ergebnis von 2020 deutlich.

DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH

Die HGK ist gemeinsam mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) zu jeweils 25,5 % an der DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH beteiligt.

Die DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln, beschäftigt sich mit Planung, Bau und Vertrieb sowie Betrieb und Instandhaltung von Kommunikations-Anlagen für den Stadt- und Regionalverkehr.

Die Gesellschaft hat ein vom Kalenderjahr abweichendes Geschäftsjahr (1. Oktober - 30. September). Der Umsatz des Geschäftsjahres 2020/2021 betrug 10.856 Tsd. € (Vorjahr 7.795 Tsd. €) und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert. Das Ergebnis vor Ertragsteuern im Geschäftsjahr 2020/2021 lag mit 4.047 Tsd. € (Vorjahr 2.347 Tsd. €) über dem Niveau des Vorjahres. Die Gesellschaft erwirtschaftete einen Jahresüberschuss in Höhe von 2.743 Tsd. € (Vorjahr 1.576 Tsd. €).

Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH

Die HGK und die Stadt Leverkusen sind zu jeweils 50 % an der Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH beteiligt. Die Geschäftsentwicklung der Fähre ist im Jahr 2021 deutlich zurückgegangen. Dies zeigt sich in einer geringeren Auslastung in der Beförderungsstatistik. So ist das Verkehrsaufkommen gegenüber 2020 um rund 32 % zurückgegangen. Bedingt durch die Corona-Pandemie und die damit einhergehenden Homeoffice-Regelungen haben erneut weniger Pkw die Fähre genutzt (45.577, Vorjahr 77.239). Große Lkw nutzen die Fähre nur in geringem Maße, da die Zufahrt zur Fähre zumindest auf der Leverkusener Seite durch schmale Straßen und Verkehrsbeschränkungen erschwert wird. Generell haben Lkw die Fähre seltener genutzt (3.850 im Jahr 2021 zu 7.203 im Jahr 2020; -47 %), was mit der Corona-Pandemie zusammenhängen dürfte.

Die Jahresabschlussprüfung des Geschäftsjahres 2021 ist für die Gesellschaft noch nicht abgeschlossen, weshalb hier das Geschäftsjahr 2020 dargestellt wird. Die Gesamterlöse sanken um 8,1 % von 671.496 € um 54.706 € auf 616.790 €. Der Jahresfehlbetrag betrug -130.104 € (Vorjahr: - 32.583 €).

OPERATIVER BEREICH – NETZ

Das Schienennetz der HGK ist Teil der Daseinsvorsorge. Die Unterhaltung der HGK-Eisenbahninfrastruktur und die damit verbundenen Dienstleistungen und Geschäftstätigkeiten sind Aufgabe des operativen Bereichs Netz. Die Dienstleistungen des Bereichs Netz umfassen beispielsweise die Instandhaltung der Infrastrukturanlagen von Unternehmen mit Gleisanschlüssen zum HGK-Netz, aber auch die Gestellung von Eisenbahnbetriebsleitern sowie eisenbahntechnischer Berater für andere Infrastruktur-Unternehmen.

Ein Mitbenutzungsvertrag regelt die Nutzung der HGK-Infrastruktur für den Betrieb der Stadtbahnlinien 7, 16, 17 und 18 durch die KVB.

OPERATIVER BEREICH – TECHNIK SCHIENENFAHRZEUGE

Der Bereich Technik Schienenfahrzeuge agiert als spezialisierter Werkstattbetrieb für Güterzugloks und Güterwagen. Der Betrieb versteht sich als wichtiger Partner für viele nationale und internationale Kunden im Eisenbahnlogistik-Bereich bei Instandhaltungsleistungen von Rolling Stock Assets. Wesentlicher Kunde des Bereichs Technik Schienenfahrzeuge ist die RheinCargo GmbH & Co. KG. Neben der Wartung und Instandsetzung stellt die HGK auch die Dokumentation für das ECM⁶ (Entity in Charge of Maintenance) zur Verfügung, die für die Instandhaltung zuständige Stelle nach der Europäischen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit.

Im Bereich Technik Schienenfahrzeuge wurden im vergangenen Jahr 2.338 Aufträge bearbeitet, davon 1.859 in der Lokwerkstatt. Die RheinCargo ist mit 1.679 Aufträgen bei der Lokwerkstatt und 379 Aufträgen bei der Güterwagenwerkstatt größter Kunde der Instandhaltungsleistungen. Mit der Radsatzdrehbank in der Lokwerkstatt konnte der Bereich im Jahr 2021 trotz der Covid-19-Pandemie insgesamt 143 Fahrzeuge bearbeiten.

VERMIETUNGSGESCHÄFT

Im Geschäftsjahr 2021 stiegen die Erlöse und Nebenerlöse aus dem nicht hafenaффinen Vermietungsgeschäft gegenüber dem Vorjahr um 1,4 % auf 8,1 Mio. € (Vorjahr 8,0 Mio. €).

6 Die Richtlinie ist Grundlage für einen sicheren Gütertransport in Europa.

Ertragslage

Für die Steuerung unseres Unternehmens verwenden wir die Kennzahlen Umsatzerlöse und Ergebnis vor Steuern. Daneben werden Eigenkapitalquote, Anlagendeckung und Working Capital regelmäßig berichtet.

Die Summe aus Umsatzerlösen, anderen aktivierten Eigenleistungen, Bestandsveränderung und sonstigen betrieblichen Erträgen stieg im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,5 Mio. € bzw. 2,8 %. Die Umsatzerlöse, die sich auf 74,7 Mio. € beliefen, erhöhten sich um 3,4 Mio. € bzw. 4,8 % und übertrafen somit die geplanten Umsätze von 72,4 Mio. €. Insbesondere der gute Geschäftsverlauf beim Eigenbetrieb des KV Nord führte dazu, dass der Plan (+1,3 Mio. €) sowie der Vorjahreswert (+1,9 Mio. €) bei den Umsatzerlösen übertroffen werden konnten, während sowohl die Bestandsveränderung (-0,5 Mio. €) aus unfertigen Leistungen des Bereichs Technik als auch andere aktivierte Eigenleistungen (-0,3 Mio. €) und Sonstige betriebliche Erträge (-0,2 Mio. €) gegenüber dem Vorjahr insgesamt leicht rückläufig waren.

Im Jahr 2021 betrug die Summe aus Personal- und Materialaufwand, Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen 83,1 Mio. € (Vorjahr 82,6 Mio. €). Der Anteil des Personalaufwands lag bei 58,7 % (Vorjahr 58,4 %), auf den Materialaufwand entfielen 17,1 % (Vorjahr 16,3 %) und auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 11,9 % (Vorjahr 14,1 %). Der Personalaufwand stieg um 0,4 Mio. €. Bei den Löhnen und Gehältern war ein Rückgang um 1,2 Mio. € zu verzeichnen, der durch hohe Zuführungen zur Altersteilzeitrückstellung im Vorjahr bedingt war. Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung stiegen dagegen um 1,6 Mio. €, weil deutlich höhere Zuführungen zu Pensionsrückstellungen erforderlich waren. Die Abschreibungen waren um 1,0 Mio. € erhöht, bedingt durch Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände. Bei den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen war ein Rückgang um 1,8 Mio. € zu verzeichnen, wesentlich bedingt durch die Effekte hoher Beratungskosten im Zusammenhang mit dem Erwerb der Shipping-Gruppe sowie eine Gewerbesteuerumlage von RheinCargo im Vorjahr. Gegenläufig wirkten sich im Berichtsjahr höhere Kosten für zentrale Dienstleistungen an die Shipping-Gruppe aus.

Das Finanzergebnis hat sich mit +3,7 Mio. € insgesamt um 1,0 Mio. € gegenüber 4,7 Mio. € im Vorjahr verringert.

Im Bereich der Töchter und Beteiligungen erzielte die Shipping-Gruppe mit 8,1 Mio. € (inkl. Steuerumlagen) eine gegenüber dem Vorjahr um 5,1 Mio. € höhere Gewinnabführung. Dieser stand der um 3,0 Mio. € höhere Verlustausgleich der Neska-Gruppe in Höhe von insgesamt 3,3 Mio. € gegenüber. In diesen Ergebnissen ist das Ergebnis der ehemaligen HTAG (im Vorjahr 1,2 Mio. €) durch die Abspaltung bzw. Verschmelzung der beiden Teilbetriebe mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2021 auf die Shipping bzw. Neska-Gruppe bereits enthalten. Die Erträge aus Beteiligungen lagen bei 1,0 Mio. € und damit um 2,4 Mio. € unter dem Vorjahr, wobei sich hauptsächlich der geringere phasenverschobene Beteiligungsertrag der RheinCargo auswirkte. Der Saldo aus Zinserträgen und Zinsaufwendungen verbesserte sich im Berichtsjahr um rund 0,5 Mio. €.

Das Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und Ertrag beläuft sich auf 11,4 Mio. € und verbesserte sich zum Vorjahr um 1,1 Mio. €. Dies markiert das beste Ergebnis in der Unternehmensgeschichte. Somit liegt die HGK um 0,5 Mio. € leicht unterhalb der Prognose aus dem Vorjahr in Höhe von 11,9 Mio. €. Durch eine geringere Steuerumlage wurde die Prognose beim Unternehmensergebnis nach Steuern in Höhe von 10,5 Mio. € erreicht. Davon zahlte die HGK rund 0,4 Mio. € als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis aus. Die verbleibenden 10,1 Mio. € (im Vorjahr 9,9 Mio. €) werden im Rahmen des bestehenden Gewinnabführungsvertrags an die Stadtwerke Köln GmbH abgeführt.

Investitionen

Die Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 auf insgesamt 19,7 Mio. € (Vorjahr 47,4 Mio. €). Davon entfielen 7,82 Mio. € auf den Bereich Netz und 4 Mio. € auf den Bereich Liegenschaften.

Im Bereich Netz entfiel der Großteil der Investitionen auf die Modernisierung der Bahnsteige, den Ersatz des Oberbaus, die Erweiterung der Netzleitzentrale und vorbereitende Maßnahmen zur Beseitigung des Bahnübergangs Militärring/Luxemburger Straße. Im Bereich Immobilien/Projektentwicklung wurde der Grundstückskauf im Industriepark Köln Nord abgeschlossen und mit den bauvorbereitenden Maßnahmen begonnen. Weiter erfolgten die Fertigstellung des KV-Terminals im Kölner Norden sowie der Neubau der Mole Hafen Niehl II. Im Bereich Liegenschaften entfielen die Investitionen primär auf den Bau des neuen Verwaltungsgebäudes. Bei den spartenübergreifenden Investitionen standen die Integration der HGK Shipping sowie die Modernisierung des Rechenzentrums und Hard- bzw. Softwareinvestitionen im Vordergrund.

Die HGK hat ihre Vorjahresprognose bei den Investitionen nicht vollständig erreicht. Das lag vor allem daran, dass sich die Genehmigungsverfahren bei einigen Investitionen verzögert haben und Zuwendungsbescheide für beantragte Maßnahmen noch nicht erteilt wurden. In der Konsequenz wurden eingeplante Arbeiten verschoben und Vertragsverhandlungen bei Kreuzungsmaßnahmen noch nicht finalisiert.

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Die Bilanzsumme hat sich von 497,2 Mio. € im Vorjahr um 14,1 Mio. € (-2,9 %) auf 483,1 Mio. € reduziert. Das lag vor allem an einem Rückgang bei den Sachanlagen (-9,3 Mio. €), wo sich die Verrechnung von Zuschüssen für das KV Terminal Nord und für Finanzanlagen (-8,6 Mio. €) bemerkbar machten. Bei den Finanzanlagen wirkte sich die planmäßige Tilgung des Gesellschafterdarlehens in Höhe von 8,6 Mio. € durch die Shipping-Gruppe aus. Gegenläufig war eine Erhöhung der Forderungen per saldo um 2,3 Mio. €, die vor allem durch die höhere Forderung gegen die Shipping-Gruppe aus der Gewinnabführung begründet ist. Dem stand auf der Passivseite ein höheres Eigenkapital gegenüber, das durch eine Kapitalrücklagen-Zuführung gestiegen ist (+3,0 Mio. €). Die Verrechnung der Zuschüsse führte zu einer Reduzierung der Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse um 15,2 Mio. €. Während die Pensionsrückstellungen um 1,4 Mio. € höher zu bewerten waren, konnten die Sonstigen Rückstellungen reduziert werden (-3,9 Mio. €).

Die Eigenkapitalquote erhöhte sich leicht von 21,9 % im Vorjahr auf 23,2 %. Das langfristige Kapital veränderte sich insgesamt nur geringfügig um -0,2 Mio. €. Damit war das Anlagevermögen durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital zu 88,2 % (Vorjahr 89,5 %) gedeckt.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen unterschritten mit 3,4 Mio. € die Summe aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vorräten in Höhe von 5,9 Mio. € und führten zu einem Working Capital von 2,5 Mio. € (Vorjahr 2,3 Mio. €). Das Working Capital lag bei 3,3 % vom Umsatz.

Die HGK ist in das Konzern-Cash-Pooling des Gesellschafters Stadtwerke Köln GmbH eingebunden. Sie ist daher im Prognosezeitraum in der Lage, ihre Zahlungsverpflichtungen zu erfüllen.

Das Geschäftsjahr 2021 ist insgesamt entsprechend den Prognosen verlaufen.

Wesentliche nichtfinanzielle Themen⁷

MITARBEITENDE

Am 31. Dezember 2021 beschäftigte die HGK 602 Personen (Ende 2020: 590), darunter zwei Aushilfen im Rahmen einer geringfügigen Beschäftigung. Gegenüber dem Vorjahresstichtag stieg die Zahl der Mitarbeitenden damit um 2,03 %. Die HGK ist mit Blick auf die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit (20 Jahre) und das Interesse an einer Berufsausbildung bei der HGK (25 Auszubildende im Berichtsjahr) ein nachhaltiger und attraktiver Arbeitgeber. Dazu trägt die kontinuierliche Investition in die berufliche Aus- und Weiterbildung ebenso bei wie Zusatzangebote in Form von medizinischen und gesundheitsorientierten Fortbildungskursen und Seminaren.

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Der Aufsichtsrat der HGK hat im Jahr 2017 unter Beachtung des „Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ das Ziel formuliert, sowohl im Vorstand als auch im Aufsichtsrat der HGK einen Frauenanteil von mindestens 30 % zu erreichen. Dieses Ziel wird weiterverfolgt.

QUALITÄTSMANAGEMENT

Die HGK AG ist seit Juli 1998 nach der Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001 zertifiziert. Im Juli 2021 erfolgte das Rezertifizierungs-Audit nach der Norm ISO 9001:2015. Zu den zertifizierten Bereichen gehören Service-Dienstleistungen für Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU), Hafengebiete und Logistikdienstleister, das Beschaffungsmanagement, Personalmanagement, Instandhaltungs-Management für Eisenbahninfrastruktur (EIU) für die Durchführung von schnellen Stadtbahnverbindungen für den Personenverkehr und Schienengüterverkehr nach EBO im Raum Köln sowie der Betrieb einer Signalmeisterei, Fahrleitungsmeisterei, Lok- und Güterwagenwerkstatt.

UMWELTSCHUTZ

Im Jahr 1999 berichtete die HGK erstmals in einem eigens publizierten Umweltbericht über ihre Aktivitäten und veröffentlichte seither etliche weitere. Für das Jahr 2021 erstellt die HGK gemeinsam mit den anderen Gesellschaften des Stadtwerke Köln Konzerns einen Nachhaltigkeitsbericht, in dem die Aktivitäten einer verantwortlichen, nachhaltigen Unternehmensführung ausführlich dargestellt sowie Ressourcenverbräuche und die Klimaauswirkungen des Energieeinsatzes bilanziert werden. So bezieht die HGK seit dem 1. Januar 2021 ausschließlich Grünstrom. Zudem werden seit dem dritten Quartal 2020 die Treibhausgas-Emissionen des Fuhrparks durch den Erwerb von Emissions-Zertifikaten von Klimaschutzprojekten neutral gestellt.

Bei Planung, Bau, Betrieb und Erwerb von Gütern werden aktuelle Umweltstandards beachtet. Eine umweltgerechte Entsorgung und Wertstoffrecycling stehen hoch auf der Agenda, ebenso wie die Verwendung von umweltschonenden Materialien und ein ressourcensparender Energieeinsatz. Die HGK erfasst die einzelnen Energieverbräuche, bewertet diese und identifiziert Optimierungspotenziale und sichert so auch die nachhaltige Verkehrsinfrastruktur für ÖPNV und den Güterverkehr – zugunsten des Klimaschutzes.

⁷ Nicht Bestandteil der Prüfung durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

ARBEITSSICHERHEIT

Durch ständige Analyse und den Fortschritt der Arbeitsschutzorganisation und -prozesse sorgt die HGK dafür, dass Arbeitsplätze rechtskonform gestaltet sind und optimiert werden. Die Kommunikation über Good-Practice-Beispiele ist hier ein zentraler Bestandteil.

Die Covid-19-Pandemie war auch beim Arbeitsschutz das vorherrschende Thema. Die Gefährdungsbeurteilung und die Betriebsanweisung zum Infektionsschutz wurden der geltenden Corona-Arbeitsschutz-Verordnung entsprechend angepasst und regelmäßig überarbeitet. Zudem wurden für die Mitarbeitenden kontinuierlich Informationen mit gültigen Hygienehinweisen und Verhaltensregeln veröffentlicht.

Vom 21. Juni 2021 bis zum 27. Juni 2021 führte die HGK die 1. Safety Week der HGK-Gruppe durch, an der die HGK und ihre Beteiligungen Neska, HTAG und HGK Shipping teilnahmen. Im Verlauf wurden Begehungen in allen Betriebsbereichen mit der Unterstützung von Vorstand, Vorgesetzten und externen Unterstützern durchgeführt und dokumentiert.

Das Überwachungsaudit für die Zertifizierung nach DIN EN ISO 45001 im Jahr 2021 war erfolgreich. Der Auditbericht war ohne Haupt- und Nebenabweichungen. Kleine Hinweise zu Verbesserungen werden zukünftig berücksichtigt.

Gegenüber dem Jahr 2020 ist die Häufigkeit der Unfälle auf einem gleichbleibenden Niveau geblieben. Die Ausfalltage konnten um ca. 50 % reduziert werden.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben fanden vier Sitzungen des Ausschusses für Arbeitssicherheit statt, die protokolliert wurden. Wegen der Covid-19-Pandemie wurden sie als Videokonferenzen durchgeführt. Die Protokolle sind entsprechend den gesetzlichen Vorgaben veröffentlicht worden.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Der Logistikmarkt entwickelt sich beständig weiter. Nachdem das Vorkrisenniveau bereits 2021 wieder erreicht wurde, werden auch für die Zeit nach 2022 kontinuierliche Zuwächse erwartet.⁸ Die HGK und die Gesellschaften gehen hier mit und sehen zielgerichtetes Handeln als Schlüssel zum Erfolg an, um auch in Zukunft ein erfolgreicher Teil des Stadtwerke Köln Konzerns zu sein.

Die Logistik gewinnt zusehends an Bedeutung und ist ein essenzieller Wirtschaftszweig für eine funktionierende Gesellschaft.⁹ Komplexe und eng verzahnte Wertschöpfungsprozesse, ein dynamischer und globaler Handel sowie das enorme Wachstum an Produktvielfalt prägen das allgemeine Logistikverständnis nachhaltig. Ein kontinuierlicher Optimierungsprozess und zukunftsweisende Investitionen sind für den Erhalt einer nachhaltigen Marktposition erforderlich. Konkret bedeutet dies, dass die HGK-Gruppe Arbeitsprozesse optimiert.

Die Stellung der HGK als Logistikholding mit wertschaffenden Logistikbeteiligungen im Logistikmarkt wird gesichert und weiterentwickelt. Durch den kürzlich erfolgten Kauf der nun zur HGK Shipping gehörenden Unternehmen kann die HGK nun Logistikleistungen auf der Schiene, der Straße und dem Wasserweg aus einer Hand anbieten. Die HGK wird den Transformationsprozess hin zu einer administrativen Logistikholding weiter schärfen, sich neu ausrichten und nachhaltige Entwicklungen in den Geschäftsfeldern erarbeiten.

Die HGK ist mit dem Wirtschaftsstandort Köln eng verbunden. Dies ist und bleibt der Schwerpunkt der unternehmerischen Tätigkeiten. Die HGK und ihre Tochter- und Beteiligungsunternehmen werden mit ihren Angeboten verstärkt an einer tieferen Marktdurchdringung und an Lösungen arbeiten, die einen ökologisch nachhaltigen Beitrag für den Stadtraum leisten. Dazu wird das Leistungsportfolio der Gruppe fortlaufend an die Anforderungen der Kunden und des Marktes angepasst.

Beispiel hierfür sind die Aktivitäten im Industriepark-Nord. Hierfür hat die HGK im Dezember 2020 ein Grundstück von 17 ha angrenzend an das Terminal Köln Nord von der Stadt Köln erworben. Für die Stadt Köln schaffen wir ein modernes Industriequartier, indem wir integrierte Services und Produkte als Dienstleister aus einer Hand anbieten und somit ein profitables und nachhaltiges Geschäftsfeld für die HGK entwickeln. Dabei bieten wir eine preiseffiziente, nachhaltige und zukunftsfähige Infrastruktur an, die den Pächtern zur Verfügung gestellt wird.

Risikomanagementsystem (RMS)

Bei der Ausübung unternehmerischer Tätigkeit können Risiken entstehen. Gleichzeitig sind die Rahmenbedingungen für unternehmerisches Handeln im 21. Jahrhundert deutlich komplexer und volatiler geworden. Die Einrichtung und Dokumentation eines Risikomanagementsystems (RMS) ist daher nicht nur eine gesetzliche Verpflichtung, sondern unverzichtbares Instrument einer integrierten Unternehmensentwicklung und -steuerung. Vor diesem Hintergrund ist der bewusste Umgang mit Risiken im Sinne einer maßnahmenorientierten Steuerung zentraler Bestandteil des RMS bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG, ebenso wie die frühzeitige Risikoerfassung und -bewertung. Als Risiko wird, vereinfacht umschrieben, eine potenziell negative Abweichung von unternehmerischen Zielsetzungen verstanden.

Dieses RMS hat die HGK auch auf ihre Tochter- und mehrheitlichen Beteiligungsunternehmen ausgerollt. Das RMS bei der HGK und ihren Tochterunternehmen erfolgt nach von der Stadtwerke Köln GmbH verbindlich vorgegebenen Grundsätzen, Verantwortlichkeiten, Inventur-, Bewertungs- und Berichtsprozessen. Auf der Basis des geltenden RMS werden konzernweit alle relevanten Risiken regelmäßig identifiziert, bewertet, einer Eintrittswahrscheinlichkeit zugeordnet und geplante Maßnahmen zur Risikoreduzierung oder -eliminierung aufgezeigt.

8 Gipfel der Logistikweisen: Zusammenfassung der Ergebnisse des Gipfeltreffens Herbst 2021.

9 Bundesvereinigung Logistik e.V.: <https://www.bvl.de/service/zahlen-daten-fakten/umsatz-und-beschaeftigung>

Die Tochter- und Beteiligungsunternehmen der HGK berichten vierteljährlich an die HGK. Eine sofortige Meldung muss dann erfolgen, wenn ein Risiko festgelegte Schwellenwerte überschreitet. Das Risikomanagement der HGK konsolidiert die wesentlichen Risiken der Gesellschaften und fasst diese in einem HGK-Berichtswesen zusammen, welches ebenfalls vierteljährlich an die SWK gemeldet wird. Die konzernweite Unternehmensrevision prüft regelmäßig die Abläufe des Systems sowie dessen Wirksamkeit und Angemessenheit.

Die Leitlinie Risikomanagement legt die wesentlichen Grundsätze und Verantwortlichkeiten fest. Dazu zählen insbesondere Termine und Schwellenwerte für das Risikomanagement-Reporting. Der Bericht zur Risikoinventur beinhaltet Art, Struktur und Steuerungsgrad der Risiken nach Bereichen. In ihm werden identifizierte Risiken analysiert und nach Bedeutung und Eintrittswahrscheinlichkeit eingestuft.

Wesentliche Chancen und Risiken bei der HGK und ihren Tochter- und Beteiligungsunternehmen

Es bestehen ergebnisrelevante Risiken, die einen Einfluss auf den Geschäftsverlauf, die wirtschaftliche Lage und die Ertragslage der HGK haben könnten. Die Chancen und Risiken werden zur besseren Strukturierung in Kategorien zusammengefasst. Dabei wird zwischen externen und internen Risiken unterschieden. Die in der Häfen und Güterverkehr Köln AG identifizierten wesentlichen Risiken werden kategorisiert und potenzielle Chancen und Risiken nachfolgend im Einzelnen erläutert.

Tatsächliche Chancen und Risiken

Der Russland-Ukraine-Krieg kann die internationalen und nationalen Güterströme nachhaltig negativ beeinflussen, indem diese blockiert oder dauerhaft verschoben werden. Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Krieges könnten sich für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung der HGK-Gruppe zu einem mittleren Risiko entwickeln.

Die Covid-19-Pandemie bleibt ein Risiko. Wie diese sich zukünftig auswirken wird, ist derzeit unklar. Aktuell stellt die Pandemie ein Risiko von geringer Bedeutung dar. Dies kann sich im Rahmen der allgemeinen Situation im Laufe des Jahres jedoch ändern. Auch wenn die Auswirkungen von Corona auf die gesamte Wirtschaft abnehmen, führen verstärkte Personalausfälle aufgrund hoher Inzidenzen infolge der Omikron-Variante zu Risiken in der Geschäftsabwicklung.

Im Rahmen der Wirtschaftsplanung wurden die zukünftigen Auswirkungen der Corona-Pandemie nur eingeschränkt berücksichtigt, da man zum Planungszeitpunkt davon ausging, dass die Pandemie Anfang 2022 nur noch eine untergeordnete Rolle spielen würde. Diese Annahme hat sich leider nicht vollumfänglich bestätigt.

Ebenfalls als mittleres Risiko werden die Auswirkungen des demographischen Wandels angesehen. Sollte der Fachkräftemangel anhalten, wird es zu Einschränkungen in betrieblichen Abläufen kommen. Auch im Bahnbetrieb und in der Binnenschifffahrt und in den verwaltenden Bereichen könnte sich ein Fachkräftemangel zu einem Risiko entwickeln. Durch neue Technologien und veränderte Prozessabläufe wird man dieses Risiko minimieren.

Politische, regulatorische und rechtliche Chancen und Risiken

Politik, Gesetzgebung und Verträge setzen die Rahmenbedingungen für die Geschäftsfelder, in denen die HGK und ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften tätig sind. Für Unternehmen mit langfristig ausgelegten Investitionen sind verlässliche Rahmenbedingungen unabdingbar für wirtschaftlichen Erfolg.

Sofern öffentliche Mittel für den systematischen Aus- und Neubau sowie die Instandhaltung des Bestandsnetzes nicht mehr ausreichend verfügbar sind, ist die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene gegenüber Straße und Wasserstraße gefährdet. Aus Eigenmitteln können diese Maßnahmen nicht finanziert werden. Das hätte zur Folge, dass Investitionen und Instandhaltungsmaßnahmen nicht mehr finanziert werden können. Dieses Risiko wird mit einer niedrigen Bedeutung eingeschätzt.

Für die HGK-Beteiligung RheinCargo ist die im Jahr 2018 beschlossene Trassenpreisförderung auf Basis des Trassenpreisfördergesetzes (TraFöG) eine Chance. Die Trassenpreisförderung ist eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) initiierte Fördermaßnahme, mit der der umwelt- und klimafreundliche Schienengüterverkehr über eine anteilige Finanzierung der Trassenpreise gefördert werden soll. Zunächst bis zum 31. Dezember 2023 wird eine Fördersumme in Höhe von jährlich 350 Mio. € zur Verfügung gestellt. Die konkrete Förderung ist abhängig von der jährlichen Trassenkilometer-Leistung. Durch die Förderung ist die RheinCargo in der Lage, weitere Investitionsmaßnahmen wie beispielsweise die Anschaffung von klimafreundlicheren Triebfahrzeugen vorzunehmen.

In der jüngsten Vergangenheit wurde es immer schwieriger, adäquaten Sachversicherungsschutz zu erhalten. Die Sachversicherer zogen sich aus dem Markt zurück. Auch ein Standort in der HGK-Gruppe muss mit dieser Entwicklung umgehen und hinnehmen, dass eine Volldeckung Feuer und Betriebsunterbrechung derzeit nicht mehr erhältlich ist. Durch Schutzmaßnahmen werden die Risiken des Sachverlustes und sich daraus ergebende Folgerisiken minimiert. Insgesamt wird dieses Risiko für die HGK-Gruppe als niedriges Risiko klassifiziert.

Chancen und Risiken im Markt und Wettbewerb

Die Entwicklung der Beschaffungs- und Absatzmärkte, die Wettbewerbssituation sowie weitere, die Nachfrage bestimmende Faktoren wirken in unterschiedlichem Ausmaß auf die HGK sowie ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften ein.

Die Energiewende hat auch auf die Transport- und Umschlagmengen bei Wasserstraße und Schiene Auswirkungen. Kohlekraftwerke werden sukzessive stillgelegt. Die Zulieferleistungen werden an diesen Kraftwerksstandorten nicht mehr benötigt. Das Geschäftsfeld „Kraftwerkskohle“ fällt damit im Trockenschiffbereich auf lange Sicht weg. Neue Märkte und Leistungsfelder sind perspektivisch zu erschließen, damit dieses Geschäftsfeld kompensiert werden kann. Kurzfristig ergibt sich aus den infolge des Krieges zwischen Russland und der Ukraine steigenden Energiepreisen eine Situation, in der Kohleverstromung gegenüber der Stromerzeugung aus Gas wieder konkurrenzfähig ist. Damit bieten sich für die in der Trockenschiffahrt und im Kohleumschlag tätigen Beteiligungen in der HGK-Gruppe Chancen, die im Rahmen der Wirtschaftsplanung noch nicht absehbar waren. Dabei muss jedoch bedacht werden, dass diese Entwicklung voraussichtlich nicht nachhaltig sein wird. Dennoch wird das sich verändernde Geschäftsfeld mittel- bis langfristig als ein mittleres Risiko bewertet.

Im Eisenbahngüterverkehr wird weiterhin ein hoher Wettbewerbsdruck herrschen. Seit langem konkurrieren nicht nur die verschiedenen Verkehrsträger miteinander, sondern auch die großen Staatsbahnen mit den Privatbahnen. Die Chancenungleichheit zwischen Staats- und Privatbahnen spiegelt sich im verstärkten Preiswettbewerb wider. Einige Industrien sind aber nach wie vor auf die Eisenbahn als Verkehrsträger angewiesen. Durch lokale Kooperationen und flexible, kurzfristige Angebote besteht hier für die kleineren Privatbahnen die Möglichkeit, gegenüber anderen Verkehrsträgern sowie den Staatsbahnen Boden gutzumachen. Auch dieses Risiko wird als gering eingestuft.

Operative Chancen und Risiken

Risiken für die Logistikbranche sind insbesondere auch Wetterextreme infolge des Klimawandels wie beispielsweise Klein- und Hochwasser, Starkregen und Sturm. Die Effizienz der in der Produktion eingesetzten Anlagen und Prozesse ist ein relevanter Erfolgsfaktor, aus dem sich Chancen und Risiken ergeben.

Die Unternehmen der HGK-Gruppe legen großen Wert auf die Qualifizierung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, um personelle Fehlentscheidungen zu minimieren. Außerdem wird durch die systematische Wartung und Instandhaltung der Betriebsmittel deren Ausfallrisiko verringert. Durch kontinuierliche Qualitätssicherung, eine Verbesserung der Prozesse und durch Investitionen in neue Technologien lassen sich Risiken abfedern. Beispielsweise investiert die HGK-Gruppe vermehrt in moderne, Niedrigwasser-optimierte Schiffe, um damit unabhängiger von Extrempegelständen Binnenschifftransporte anbieten zu können.

Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle können Betriebsstörungen zur Folge haben. Diesen nicht beeinflussbaren Faktoren lässt sich nur ein funktionierendes Notfallmanagement entgegensetzen. Insgesamt wird dem Risiko von Betriebsstörungen ein geringes Gewicht beigemessen.

Finanzielle Chancen und Risiken

Das anhaltend niedrige Zinsniveau an den Finanzmärkten birgt für die HGK sowie ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften Chancen und Risiken. Allerdings ist eine Trendwende bei den Zinsen zu erwarten, nachdem einzelne Länder eine Anhebung des Leitzinses bereits durchgeführt haben und die EZB die Anleihekäufe reduziert. Im EZB-Raum ist ein Zinsschritt für das aktuelle Jahr jedoch eher noch nicht zu erwarten.

Das dauerhaft niedrige Zinsniveau der Kapitalmärkte wirkt sich negativ auf Pensionskassen aus. Dies gilt auch für die Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen, bei der die HGK Mitglied ist und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter versichert. Es bestand das Risiko, dass die Kasse die Solvabilitäts-Kriterien nicht mehr erfüllen kann. Die einzelnen Mitglieder (Trägerunternehmen) leisteten im Jahr 2019 zusätzliche finanzielle Beiträge, um eine Schließung der Kasse durch die BaFin und damit die Subsidiärhaftung der Arbeitgeber gegenüber den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu verhindern. So verpflichtete sich auch die HGK zur Zahlung eines Beitrages in Höhe von 3,6 Mio. €, wovon jedoch im Geschäftsjahr 2020 aufgrund eines gegenüber den Erwartungen deutlich besseren Geschäftsverlaufs bei der Pensionskasse rund die Hälfte wieder an die HGK zurückgezahlt wurde. Gleichwohl besteht wegen der anhaltenden Niedrigzinsphase die Möglichkeit, dass eine vergleichbare Situation in Zukunft nochmals auftreten könnte. Aufgrund der oben beschriebenen Entwicklungen an den Zinsmärkten kann das Risiko für die Zukunft jedoch als gering angesehen werden.

Keine bestandsgefährdenden Risiken

Unter Berücksichtigung der gegebenen Gegensteuerungs- und Minimierungsmaßnahmen sind derzeit keine Risiken erkennbar, die den Fortbestand der HGK gefährden. Derartige Risiken sind aus heutiger Sicht auch für die absehbare Zukunft nicht zu erkennen.

Investitionen und Erfolgsplan

Der Investitionsplan 2022 weist Investitionen in Sachanlagen von insgesamt 69,0 Mio. € aus. Die Investitionen für das Eisenbahnnetz in Höhe von 34,3 Mio. € entfallen mit 19,9 Mio. € auf den Personenverkehr und mit 14,4 Mio. € auf den Güterverkehr. Für die Errichtung und Weiterentwicklung von Terminalkapazitäten und Häfen sind 12,4 Mio. € vorgesehen. Weitere 22,3 Mio. € werden in die Informationstechnologie, Liegenschaften und Technik investiert, wovon 13,6 Mio. € für das neue Verwaltungsgebäude in Niehl bestimmt sind.

Die Investitionen sollen aus eigenen Mitteln der HGK, öffentlichen Zuschüssen und Darlehen finanziert werden.

Die HGK erwartet für das laufende Jahr mit 73,9 Mio. € etwas geringere Umsatzerlöse, bedingt durch die Beendigung des Eigenbetriebs beim KV Nord. Der Wirtschaftsplan für 2022 schließt mit einem Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 10,5 Mio. €, von dem eine Garantiedividende an den außenstehenden Aktionär Rhein-Erft-Kreis in Höhe von 0,4 Mio. € abzuführen ist. Durch die aktuelle Krisensituation bestehen schwer abzuschätzende Risiken, die insbesondere die Geschäftsentwicklung der Tochtergesellschaften negativ beeinflussen könnten.

Seit dem 24. Februar 2022 führt Russland Krieg gegen die Ukraine („Russland-Ukraine-Krieg“). Infolgedessen werden seither zahlreiche wirtschaftliche Sanktionen gegen Russland verhängt und weitere Sanktionsmaßnahmen erwogen. Es ist zu erwarten, dass sich negative Auswirkungen des Russland-Ukraine-Krieges für alle Bereiche der Wirtschaft und damit auch für den Güterverkehr ergeben. Diese sind aufgrund der unsicheren Entwicklung bezüglich der Dauer des Konflikts sowie der Dauer und des Umfangs der Sanktionsmaßnahmen derzeit noch nicht verlässlich abzuschätzen und daher in den Prognosezahlen nicht berücksichtigt. Es sind jedoch negative Auswirkungen auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung zu erwarten.

Köln, 31. März 2022

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Uwe Wedig Wolfgang Birlin

WEITERE INFORMATIONEN

Zertifizierung und Innovation

QUALITÄTSMANAGEMENT

Im Juli 2021 absolvierte die HGK erfolgreich das Rezertifizierungs-Audit nach der Norm ISO 9001:2015. Die Dekra Certification GmbH bescheinigt der HGK, dass das Qualitätsmanagement-System weiterhin den Anforderungen der ISO 9001:2015 entspricht und wirksam im Unternehmen angewendet wird.

Folgende Bereiche sind zertifiziert:

- Service-Dienstleistungen für Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) und Hafenbetriebe und Logistikdienstleister;
- Unterhalt einer Infrastruktur, um schnelle Stadtbahnverbindungen für den Personenverkehr und Schienengüterverkehr nach EBO im Raum Köln zu ermöglichen. Dies schließt die Instandhaltung einer Eisenbahninfrastruktur (EIU) ein;
- Betrieb einer Signalmeisterei, Fahrleitungsmeisterei und Bahnmeisterei sowie die Steuerung und Überwachung des Netzbetriebes;
- Betrieb einer Lokomotivwerkstatt, Güterwagenwerkstatt einschließlich Schienenfahrzeugtechnik (Bereich Infrastructure and Maintenance für Schienenfahrzeuge) sowie Beschaffungs- und Personalmanagement.



UMWELTSCHUTZ

Seit Jahren misst die HGK dem Umweltschutz als zentralem Unternehmensziel große Bedeutung bei. Das Unternehmen hat hierzu in Umweltschutzleitlinien verbindlich sein ökologisches Handeln beschrieben und festgelegt.

Diese Vorgaben gelten für alle betrieblichen Tätigkeiten und Abläufe, für alle HGK-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter und alle Standorte. Alle Angehörigen der HGK sind damit zu einem der Umwelt gegenüber verantwortlichen Handeln verpflichtet.

Bereits im Jahr 1999 berichtete die HGK erstmals und auf freiwilliger Basis in einem eigens publizierten Umweltbericht über ihre Aktivitäten. Auch in den nachfolgenden Jahren veröffentlichte das Unternehmen solche Berichte und pflegte eine offene Umweltkommunikation. Für das Jahr 2021 erstellt die HGK gemeinsam mit den anderen Gesellschaften des Stadtwerke Köln Konzerns einen Nachhaltigkeitsbericht. Die Aktivitäten der HGK mit ihren Beiträgen zu Ökologie, Ökonomie und den anderen Aspekten einer verantwortlichen, nachhaltigen Unternehmensführung sind dort ausführlich dargestellt. Auch werden Ressourcenverbräuche und die Klimaauswirkungen des Energieeinsatzes bilanziert. So bezieht die HGK zum Beispiel seit 1. Januar 2021 ausschließlich Grünstrom. Darüber hinaus werden bereits seit dem dritten Quartal 2020 die Treibhausgas-Emissionen des Fuhrparks durch den Erwerb von Emissions-Zertifikaten von Klimaschutzprojekten neutral gestellt.

Die HGK achtet bei Planung, Bau, Betrieb und Erwerb von Anlagen, Fahrzeugen und Materialien auf modernste Umweltstandards. Bei Abfall, Betriebsmitteln und Hilfsstoffen achten wir auf umweltgerechte Entsorgung und Wertstoff-Recycling. Umweltschonende Materialien kommen bevorzugt zum Einsatz.

Neben der Weiterentwicklung der Energieverbrauchs-Erfassung wurden im Berichtsjahr Energieeffizienz-Projekte in den Geschäftsbereichen der HGK AG umgesetzt. Dazu zählen unter anderem die energetische Sanierung von Gebäuden oder die Modernisierung der verwendeten Beleuchtungstechnik.

Mit ihrem steten Einsatz pro Energieeffizienz sichert die HGK nicht zuletzt auch die nachhaltige Verkehrsinfrastruktur für ÖPNV und den Güterverkehr – zugunsten des Klimaschutzes für alle.

Öffentlichkeitsarbeit

Ein Schwerpunkt der HGK-Öffentlichkeitsarbeit bestand im Berichtsjahr 2021 darin, die laufende strategische Transformation der HGK-Gruppe kommunikativ zu begleiten. Dazu gehörten beispielsweise der weitere Integrationsprozess der HGK Shipping wie auch die Neuaufstellung der Unternehmen im Geschäftsbereich HGK Logistics and Intermodal. Analoge und digitale Medien aus lokalen, regionalen und überregionalen Bereichen sowie die Fachpresse und Social-Media-Portale begleiteten die HGK-Gruppe dabei intensiv.

Ein wichtiges Ziel der HGK-Medienaktivitäten ist, die Relevanz der Transport- und Logistikdienstleistungen der HGK-Gruppe und ihrer Töchter- und Beteiligungsunternehmen anschaulich darzustellen. Im Hinblick auf die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft in Stadt und Region ist es wichtig, Verständnis für die Belange der Logistik, des Gütertransports und des Warenverkehrs zu wecken. Zentrale Botschaft der HGK ist dabei die Nutzung der klimafreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene. Die HGK-Gruppe wirbt aus diesem Grund in ihren Veröffentlichungen über alle Mediengattungen hinweg (Social Media, Publikationen, Pressemitteilungen, Fachbeiträge) für eine schnelle Umsetzung der angestrebten Verkehrswende im Güterverkehr.

Voraussetzung dafür ist, dass die Infrastruktur für die Versorgung der Bevölkerung und der regionalen Wirtschaft leistungsfähig bleibt und weiter optimiert wird. Für Bürgerschaft und Unternehmen sind stabile Rahmenbedingungen in Stadt und Region gleichermaßen unabdingbar. Die Arbeit der HGK-Unternehmenskommunikation ist daher auch darauf ausgerichtet, die Bedeutung der logistischen Aktivitäten für Menschen, Handel und Industrie darzustellen. Ebenso wurde die Ausrichtung der HGK-Gruppe auf klimafreundliche und nachhaltige Transportmittel medial thematisiert. So setzt die HGK Shipping bei ihren Schiffsneubauten auf Konzepte, die bereits auf eine Zukunft mit Wasserstoff vorbereitet sind (H₂ready) und über klimafreundliche Hybridantriebe verfügen. Die HGK-Beteiligung RheinCargo betreibt sämtliche E-Lokomotiven mit Ökostrom und setzt moderne Hybrid-Loks für Verkehre auf Strecken mit und ohne Elektrifizierung ein. So konnten Aufträge gewonnen werden, die vom bisherigen Anbieter rein in Dieseltraktion betrieben wurden und jetzt zu 95 % elektrisch absolviert werden.

Wie in allen gesellschaftlichen Bereichen spielten im Berichtsjahr auch die kontinuierliche Verbreitung von Covid-19 und die daraus resultierenden Auswirkungen der Pandemie eine Rolle in den Geschäftstätigkeiten der HGK-Gruppe. Trotz widriger Umstände gelang es jederzeit, Lieferketten aufrechtzuerhalten, worauf mittels Öffentlichkeitsarbeit hingewiesen wurde.

Die Eisenbahninfrastruktur der HGK in Köln und der Region war ebenso Bestandteil der Medienarbeit. Das Unternehmen betreibt ein Schienennetz mit insgesamt 253,8 Kilometern Gleisanlagen, die auch vom öffentlichen Personennahverkehr der Linien 7, 16, 17 und 18 genutzt werden und damit häufig im Fokus von Presse und Öffentlichkeit stehen. Dazu gehörte es auch, den Umbau und die Erweiterung der HGK-Netzleitzentrale in Hürth-Kendenich in den Blickpunkt zu rücken. Dort investierte die HGK 4,1 Mio. € in die Sanierung, den barrierefreien Umbau und die Erweiterung des Gebäudes. Auch der Betrieb der Rheinfähre Köln-Langel/Leverkusen-Hitdorf wurde medial begleitet. Diese Verbindung stellt eine Alternative für den Individualverkehr zwischen Köln und Leverkusen dar.

Wichtig für die HGK-Öffentlichkeitsarbeit wird auch in Zukunft sein, gegenüber Politik und Gesellschaft den großen Vorteil des kombinierten Verkehrs, also des Transports von Waren über alle Verkehrsträger, zu verdeutlichen. Die Umsetzung der Klimawende hat nicht zuletzt nach der Bundestagswahl im September 2021 und der Bildung der neuen Regierung an Dynamik gewonnen. Damit verbinden sich unmittelbar notwendige Veränderungen in den Sektoren Energie, Industrie und Verkehr. Hier begegnet die HGK einem verstärkten Interesse der Politik an Alternativen zum Verkehrsträger Straße. Hinzu kommt eine generell höhere Beachtung logistischer Themen unter volkswirtschaftlichen und ökologischen Aspekten. Im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit nutzt die HGK das gesteigerte Interesse sowohl zur Aufklärung als auch zur Stärkung ihrer Positionen gegenüber politischen Instanzen.

Da sich die Wettbewerbsbedingungen für Binnenschiff und Eisenbahn in Konkurrenz zum Lkw nach wie vor nur langsam verbessern, ist es ein wichtiges Anliegen der HGK, die Vorteile der sicheren, zuverlässigen und klimafreundlichen Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene über alle Medienkanäle darzustellen.

Compliance

Die HGK ist im Jahr 2015 dem Compliance-Leitfaden des Stadtwerke Köln Konzerns beigetreten. Der Leitfaden beschreibt die Grundgedanken sowie die wesentlichen Ziele, Prinzipien und Strukturen des konzernweiten Compliance-Management-Systems (CMS) einschließlich der erfassten Risikobereiche. Der Leitfaden legt darüber hinaus Anforderungen fest, die bei der Umsetzung des Compliance-Programms vom Unternehmen zu beachten sind. Seit dem 1. März 2021 gilt in der HGK der neu gefasste Compliance-Leitfaden.

In der HGK gelten folgende Compliance-Regelwerke:

- Compliance-Leitfaden für den Stadtwerke Köln Konzern,
- Richtlinie zum Umgang mit Geschäftspartnern,
- Richtlinie über das Compliance-Berichtswesen,
- Compliance-Richtlinie „Spenden und Sponsoring“,
- Geschäftsordnung zum Compliance-Komitee,
- Regelung zur Sicherstellung der Einhaltung kartellrechtlicher Vorschriften,
- Richtlinie zur Datenschutz-Organisation,
- Datenschutz-Schulungskonzept,
- Konzernsteuerrichtlinie,
- Richtlinie zum Internen Kontrollsystem der Häfen und Güterverkehr Köln AG.

Die HGK hat die Richtlinien im Unternehmen kommuniziert, die Mitarbeitenden geschult und die Einhaltung überwacht. Verstöße gegen das CMS wurden nicht festgestellt. Für das Geschäftsjahr 2021 hat der Compliance-Beauftragte einen umfassenden Bericht für den Aufsichtsrat und den Vorstand erstellt. Dieser beinhaltet als Anlage auch einen separaten Jahresbericht zum Datenschutz.

Mitarbeitende

PERSONALBESTAND GESTIEGEN

Nach Umrechnung der Anzahl der Teilzeitbeschäftigten ergibt sich zum 31. Dezember 2021 ein Personalbestand von 569,66 (Vorjahr 557,07) Beschäftigten (ohne Auszubildende). Am Ende des Berichtsjahres waren bei der Gesellschaft 590 Mitarbeitende beschäftigt. Darin enthalten sind elf Personen im ruhenden Beschäftigungsverhältnis (Vorjahr zwölf) und sieben Personen in der Freizeitphase der Altersteilzeit (Vorjahr acht).

Personalbestand zum Jahresende

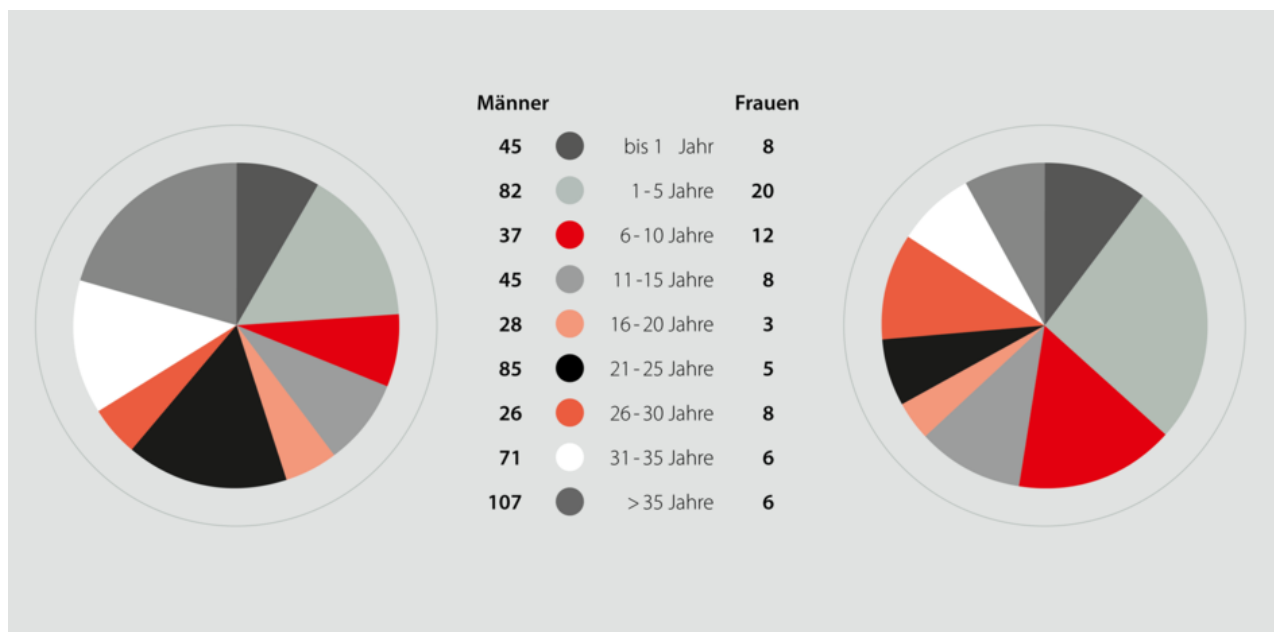
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2019
Angestellte	577	564	560
Auszubildende	25	26	21
Gesamt	602	590	581

ALTERSSTRUKTUR UND BETRIEBSZUGEHÖRIGKEIT

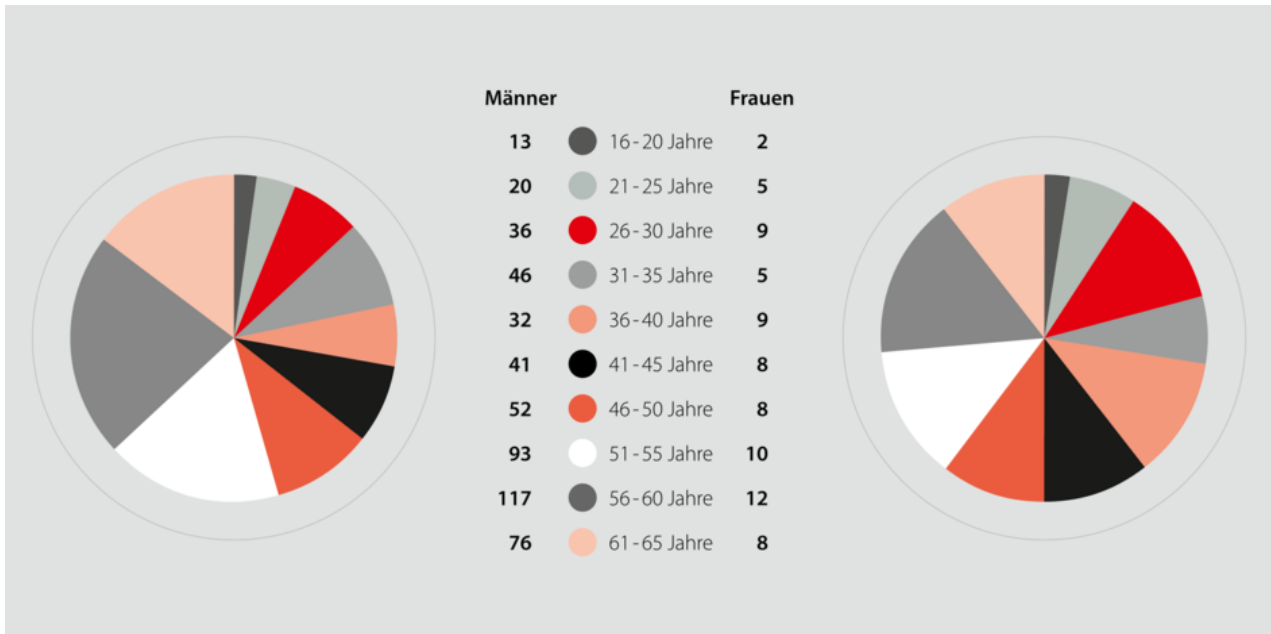
Im Jahr 2021 betrug das Durchschnittsalter unserer Mitarbeitenden 47 Jahre (unverändert zum Vorjahr). Die Betriebszugehörigkeit lag im Durchschnitt bei 20 Jahren (Vorjahr 21).

Zum Stichtag 31. Dezember 2021 waren 68 Beschäftigte der HGK als schwerbehindert anerkannt (Vorjahr 64).

Betriebszugehörigkeit 2021



Altersstruktur 2021



TARIFVERTRAG

Zum 1. Januar 2021 wurde der ETV-Tarifvertrag allgemein um 2 % erhöht.

PERSONALAUFWAND

Personalaufwand

	<i>2021</i> Tsd. €	<i>2020</i> Tsd. €
Löhne und Gehälter	35.534	36.765
Sonstige Personalaufwendungen	649	571
Gesetzliche Sozialabgaben	6.503	6.178
Altersversorgung und Unterstützung	6.068	4.759
Gesamt	48.754	48.273

ALTERSVERSORGUNG

Das Unternehmen trägt zur Alterssicherung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie von deren Familien bei. Neben der Rente aus der gesetzlichen Rentenversicherung und der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen erhalten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ruhestand und deren Angehörige unter bestimmten Voraussetzungen zusätzliche Versorgungsbezüge. Hier wurde zum 1. März 2021 die Grundversorgung um jeweils 1,4 % angehoben.

Am 31. Dezember 2021 besaßen 575 Betriebsangehörige einen Anspruch auf spätere zusätzliche Versorgungsbezüge (Vorjahr 543), davon 484 gegenüber der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen (Vorjahr 436), 87 gegenüber der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln (Vorjahr 88) und 4 gegenüber der Rheinischen Zusatzversorgungskasse (Vorjahr 4). Außerdem wurden im Berichtsjahr 295 vom Grunde nach anspruchsberechtigte Versorgungsempfängerinnen und Versorgungsempfänger betreut (Vorjahr 314), davon 156 Ruhegeldempfängerinnen und Ruhegeldempfänger (Vorjahr 158) und 139 Witwen und Witwer (Vorjahr 156).

ARBEITSSICHERHEIT

Bestimmendes Thema des Jahres 2021 war die Corona-Pandemie. In enger Zusammenarbeit mit dem SWK-Krisenstab wurden Verhaltensanweisungen und Hygienekonzepte erstellt und im Betrieb umgesetzt. Die geringe Zahl an Infektionen im Verhältnis zur großen Anzahl an Beschäftigten in der HGK-Gruppe zeigt, wie effektiv die Schutzmaßnahmen waren und immer noch sind.

Die Anzahl der Arbeits- und Wegeunfälle ist mit sieben im Jahr 2020 und acht im Jahr 2021 nahezu konstant geblieben. Mit insgesamt 42 Ausfalltagen hat sich die durchschnittliche Ausfalldauer gegenüber dem Vorjahr mehr als halbiert.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben fanden vier Sitzungen des Ausschusses für Arbeitssicherheit statt. Diese Sitzungen wurden protokolliert. Wegen der Covid-19-Pandemie wurden die Sitzungen als Videokonferenzen durchgeführt. Die Protokolle sind entsprechend den gesetzlichen Vorgaben veröffentlicht worden.

Es gibt für alle Standorte Brandschutzordnungen. Diese sind als Aushänge einsehbar und fester Bestandteil der jährlichen Unterweisung.

Die Gefährdungsbeurteilungen wurden in allen Bereichen aktualisiert und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben wurden die jährlichen Unterweisungen durchgeführt und dokumentiert.

Bei regelmäßigen Begehungen der Fachkraft für Arbeitssicherheit gab es keinerlei Beanstandungen hinsichtlich der Einhaltung von Fristen für überwachungspflichtige Anlagen und Geräte wie Erste-Hilfe-Kästen, Feuerlöscher und automatische Tore.

AUS- UND WEITERBILDUNG

Im Jahr 2021 hat die HGK fünf Auszubildende eingestellt (zwei Gleisbauer, einen Industriemechaniker, eine Personaldienstleistungs-Kauffrau und einen Kaufmann für Digitalisierungsmanagement). Die HGK beschäftigte zum 31. Dezember 2021 insgesamt 25 Auszubildende (Vorjahr 26), davon neun Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Betriebsdienst/Fachrichtung Fahrweg, fünf Elektroniker für Betriebstechnik, vier Industriemechaniker, vier Gleisbauer, eine Industriekauffrau, eine Personaldienstleistungs-Kauffrau und einen Kaufmann für Digitalisierungsmanagement.

Für die Ausbildung wendete die HGK 557 Tsd. € auf. Für externe Weiterbildungs-Veranstaltungen der Beschäftigten hat das Unternehmen 266 Tsd. € ausgegeben.

GESUNDHEIT

An den Untersuchungen des Betriebsärztlichen Dienstes der Stadtwerke Köln GmbH nahmen im Berichtsjahr 165 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter teil (Vorjahr 205). Darüber hinaus wurden Fortbildungskurse und Seminare mit medizinischen und gesundheitsorientierten Themen durchgeführt.

BAUDARLEHEN

Im Jahr 2021 wurde kein Baudarlehen vergeben. Im Jahr 2020 wurde ebenfalls keines und im Jahr 2019 wurde ein Baudarlehen vergeben.

WERKSWOHNUNGEN

Der Bestand an Werkswohnungen betrug am Bilanzstichtag 27 Mieteinheiten (Vorjahr ebenfalls 27). Darüber hinaus hat die HGK 14 Belegungsrechte an den Wohnungen der Wohnungsgesellschaft der Stadtwerke Köln mbH (WSK). Seit dem 1. Januar 1993 obliegt die Verwaltung der HGK-Wohnungen der WSK.

DANK AN ALLE MITARBEITENDEN

Die Corona-Pandemie hat uns im Berichtsjahr vor viele, zuvor nie da gewesene Herausforderungen gestellt. Die Mitarbeitenden der HGK haben sich dieser Herausforderung mit Engagement und großer Flexibilität gestellt und damit den Betrieb ohne entscheidende Behinderungen aufrechterhalten.

Der Vorstand spricht allen Mitarbeitenden für die im Jahr 2021 geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus. Ebenso dankt er dem Betriebsrat der HGK für die vertrauensvolle Zusammenarbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr.

JAHRESABSCHLUSS

Bilanz

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Bilanz zum 31. Dezember 2021

Aktiva	Textziffer im Anhang	31.12.2021 €	31.12.2020 €
Anlagevermögen	3		
Immaterielle Vermögensgegenstände		3.087.045	1.200.696
Sachanlagen		189.406.365	198.753.126
Finanzanlagen		263.752.384	272.392.048
		456.245.794	472.345.870
Umlaufvermögen			
Vorräte	4	4.607.560	4.691.988
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	21.394.741	19.048.542
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	6	24.193	2.853
		26.026.494	23.743.383
Rechnungsabgrenzungsposten		786.747	1.117.949
		483.059.035	497.207.202

Passiva	Textziffer im Anhang	31.12.2021 €	31.12.2020 €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	7	26.340.000	26.340.000
Kapitalrücklage	8	63.914.129	60.614.129
Gewinnrücklagen	9	21.845.082	21.845.082
		112.099.211	108.799.211
Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse	10	13.602.829	28.814.518
Rückstellungen	11	46.251.377	48.723.238
Verbindlichkeiten	12	309.058.272	308.649.566
Rechnungsabgrenzungsposten		2.047.346	2.220.669
		483.059.035	497.207.202

Gewinn- und Verlustrechnung

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft,

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

	Textziffer im Anhang	2021 €	2020 €
Umsatzerlöse	13	74.674.494	71.241.141
Erhöhung/Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		-236.847	240.072
Andere aktivierte Eigenleistungen		524.475	843.993
Sonstige betriebliche Erträge	14	16.139.710	16.324.165
Materialaufwand	15	-14.184.238	-13.449.088
Personalaufwand	16	-48.753.683	-48.272.610
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-10.290.639	-9.263.849
Sonstige betriebliche Aufwendungen	17	-9.849.229	-11.622.323
Finanzergebnis	18	3.707.665	4.745.432
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	19	-870.465	-56.397
Ergebnis nach Steuern		10.861.243	10.730.536
Sonstige Steuern	20	-357.389	-472.160
Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG		-357.000	-357.000
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführte Gewinne		-10.146.854	-9.901.376
Jahresüberschuss		0	0

Anhang

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft,
Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2021

	Anschaffungskosten					31.12.2021
	1.1.2021	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Investitions- förderung	
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	
Immaterielle Vermögensgegenstände						
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	7.917	778	0	263	0	8.958
Geleistete Anzahlungen	337	1.509	0	-223	0	1.623
Summe Immaterielle Vermögensgegenstände	8.254	2.287	0	40	0	10.581
Sachanlagen						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	199.154	4.488	1.855	25.865	10.817	216.835
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	12.797	0	67	0	0	12.730
Technische Anlagen und Maschinen:						
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	134.654	3.305	932	4.686	3.255	138.458
Fahrzeuge für den Güterverkehr	2.174	0	0	0	0	2.174
Maschinen und maschinelle Anlagen	14.969	160	0	2.446	1.258	16.317
Zwischensumme Technische Anlagen und Maschinen:	151.797	3.465	932	7.132	4.513	156.949
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	18.742	1.539	203	853	376	20.555
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	52.306	7.870	9	-33.890	0	26.277
Summe Sachanlagen	434.796	17.362	3.066	-40	15.706	433.346
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	67.472	0	73	0	0	67.399
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	171.000	0	8.550	0	0	162.450
Beteiligungen	41.595	65	0	0	0	41.660
Sonstige Ausleihungen	408	0	34	0	0	374
	280.475	65	8.656	0	0	271.883
Summe Anlagevermögen	723.525	19.714	11.722	0	15.706	715.810

	Abschreibungen					Buchwerte	
	1.1.2021	Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2020
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
	7.053	441	0	0	7.494	1.464	864
	0	0	0	0	0	1.623	337
	7.053	441	0	0	7.494	3.087	1.201
	111.210	4.008	0	837	114.381	102.454	87.944
	7.621	197	0	0	7.818	4.912	5.176
	92.847	3.914	0	923	95.838	42.620	41.807
	1.167	83	0	0	1.250	924	1.007
	8.201	495	0	0	8.696	7.621	6.768
	102.215	4.492	0	923	105.784	51.165	49.582
	14.997	1.152	0	194	15.956	4.599	3.745
	0	0	0	0	0	26.277	52.306
	236.043	9.849	0	1.954	243.939	189.407	198.753
	0	0	0	0	0	67.399	67.472
	0	0	0	0	0	162.450	171.000
	8.035	65	0	0	8.100	33.560	33.560
	48	0	17	0	31	343	360
	8.083	65	17	0	8.131	263.752	272.392
	251.179	10.355	17	1.954	259.564	456.246	472.346

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG hat ihren Sitz in Köln und wird beim Amtsgericht Köln unter der HRB-Nummer 22957 geführt.

Allgemeine Erläuterungen

1 Angaben zu Form und Darstellung

Der Jahresabschluss wurde nach den für große Kapitalgesellschaften maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches und des Aktiengesetzes aufgestellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 17. Juli 2015 wurde bei der Erstellung beachtet.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, wurden einzelne Posten der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Zusammengefasste Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen.

Für die Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt.

2 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände wurden zu Anschaffungskosten erfasst und linear entsprechend ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer zwischen 3 und 5 Jahren abgeschrieben.

Die Posten des Sachanlagevermögens wurden zu Anschaffungskosten zuzüglich Nebenkosten und im Falle von selbst erstellten Anlagen zu Herstellungskosten bewertet. In den Herstellungskosten wurden neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige Gemeinkosten einbezogen. Die Sachanlagen wurden entsprechend der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt bei Gebäuden zwischen 13 und 50 Jahren, bei Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen zwischen 3 und 33 Jahren, bei übrigen technischen Anlagen zwischen 8 und 75 Jahren sowie bei Betriebs- und Geschäftsausstattung zwischen 1 und 23 Jahren.

Investitionszuschüsse für das Anlagevermögen werden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Anlagegegenstände abgesetzt. Noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse werden in den entsprechenden Sonderposten eingestellt.

Geringwertige Anlagegüter, deren Anschaffungskosten 250 € nicht übersteigen, werden im Zugangsjahr unmittelbar als Aufwand verbucht. Liegen die Anschaffungskosten zwischen 250 € und 1.000 €, werden diese in einen Sammelposten eingestellt, der über einen Zeitraum von fünf Jahren linear abgeschrieben wird, wobei der Abgang nach Ablauf der fünf Jahre erfolgt.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen wurden zu Anschaffungskosten oder mit den niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt.

Verzinsliche Ausleihungen wurden zum Nominalwert bilanziert, zinslose zum Barwert ausgewiesen.

Die Vorräte werden grundsätzlich zu den durchschnittlichen Anschaffungs- oder Herstellungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips, die unfertigen Leistungen zu den Herstellungskosten bewertet. Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer und geminderter Verwertbarkeit ergeben, wurden bei der Vorratsbewertung durch angemessene Wertabschläge berücksichtigt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind zum Nennwert bewertet, alle erkennbaren Einzelrisiken und das allgemeine Kreditrisiko wurden durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Der Kassenbestand und die Guthaben bei Kreditinstituten sind zum Nominalwert aktiviert.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten berücksichtigen Ausgaben vor dem Abschlussstichtag, die Aufwendungen für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Das gezeichnete Kapital wurde zum Nennwert angesetzt.

Der Jahresüberschuss nach Ausgleichszahlung in Höhe von 10.147 Tsd. € wird aufgrund des Gewinnabführungsvertrages an die SWK abgeführt.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen – unter erstmaliger Berücksichtigung der Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Heubeck – nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt.

Zukünftig erwartete Entgelt- und Rentensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Verpflichtungen berücksichtigt. Der Bewertung wird ein Gehaltstrend von unverändert 2,5 % pro Jahr, ein Rententrend von unverändert 2,5 % pro Jahr und unverändert 1,8 % pro Jahr für anzurechnende Renten zugrunde gelegt. Der Rechnungszins für die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen beläuft sich zum 31. Dezember 2021 auf 1,87 % pro Jahr (Vorjahr 2,31 %). Es handelt sich um den durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre, für eine angenommene Restlaufzeit von 15 Jahren.

Der Unterschiedsbetrag bei den Altersversorgungsverpflichtungen (§ 253 Abs. 6 Satz 1 HGB), der sich aus der sieben- und zehnjährigen Durchschnittsbetrachtung ergibt, beträgt 1.728 Tsd. € (Vorjahr 2.179 Tsd. €), davon für passivierte Altzusagen 5 Tsd. € (Vorjahr 12 Tsd. €). Der Unterschiedsbetrag bei den nicht passivierten Altzusagen beträgt 2.036 Tsd. € (Vorjahr 2.683 Tsd. €).

Die Rückstellungen für Altersteilzeit- und Beihilfeverpflichtungen sowie Jubiläumszuwendungen wurden unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Der zugrunde gelegte Rechnungszins für die Rückstellungen beläuft sich zum 31. Dezember 2021 auf 1,35 % pro Jahr (Vorjahr 1,60 %). Es handelt sich um den von der Deutschen Bundesbank ermittelten und veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre, für eine angenommene Restlaufzeit von 15 Jahren.

Aufgrund der Regelung in § 253 Abs. 1 HGB wurde bei der versicherungsmathematischen Berechnung der Rückstellung für Beihilfeverpflichtungen eine Kosten-/Preissteigerung von 2,0 % pro Jahr berücksichtigt. Bei der Berechnung der Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumszuwendungen wurde eine zukünftig erwartete Gehaltssteigerung von 2,5 % pro Jahr berücksichtigt.

Im Geschäftsjahr wurde unverändert von dem Wahlrecht nach Artikel 28 EGHGB Gebrauch gemacht und auf Zuführung der Pensionsrückstellungen für Zusagen, die vor dem 1. Januar 1987 erfolgt sind, verzichtet.

Die übrigen Rückstellungen wurden für erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten gebildet und mit dem Erfüllungsbetrag unter Berücksichtigung künftiger Preis- und Kostensteigerungen angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Bei Rückstellungen mit Restlaufzeiten von über einem Jahr erfolgt eine Abzinsung mit dem fristenkongruenten, von der Deutschen Bundesbank vorgegebenen durchschnittlichen Marktzins.

Die Verbindlichkeiten wurden zum Erfüllungsbetrag passiviert.

Die passiven Rechnungsabgrenzungsposten berücksichtigen Einnahmen vor dem Abschlussstichtag, die Erträge für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Erläuterungen zur Bilanz

3 Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten und deren Entwicklung im Jahr 2021 ergeben sich aus dem Anlagespiegel.

Beteiligungen soweit nicht von untergeordneter Bedeutung			
	<i>Anteil am Kapital %</i>	<i>Eigenkapital Tsd.</i>	<i>Ergebnis vor Verwendung Tsd.</i>
RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss (Stand: 31.12.2020)	50,0	56.250 €	781 €
RheinCargo Verwaltungs-GmbH, Neuss (Stand: 31.12.2020)	50,0	44 €	2 €
NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH, Duisburg ¹⁾⁴⁾ (Stand: 31.12.2021)	100,0	11.193 €	-3.342 €
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service, Köln ²⁾ (Stand: 31.12.2021)	77,5	1.762 €	1.327 €
HGK Shipping GmbH, Duisburg ¹⁾ (Stand: 31.12.2021)	100,0	11.781 €	7.255 €
DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (Stand: 30.09.2021)	25,5	3.689 €	2.743 €
Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH, Köln (Stand: 31.12.2020)	50,0	374 €	-130 €
KCG Knapsack Cargo GmbH, Hürth ³⁾ (Stand: 31.12.2020)	77,0	227 €	-69 €
RVG Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft mbH, Köln (Stand: 31.12.2021)	26,0	84 €	39 €
Rheinland Cargo Schweiz GmbH, Basel (Stand: 31.12.2021)	100,0	396 CH	85 CH

1) Zwischen der HGK und der Neska sowie zwischen der HGK und HGK Shipping besteht jeweils ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag.

2) Die HGK hält unmittelbar 15 % des Stammkapitals der CTS; weitere 62,5 % hält die NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

3) Die HGK hält unmittelbar 26 % des Stammkapitals der KCG; weitere 51 % hält die CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service.

4) Die HTAG Häfen und Transport AG wurde auf die NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung verschmolzen, Handelsregister-Eintrag vom 28. Dezember 2021. Der HTAG-Geschäftsbereich „Schiffsaktivitäten und Befrachtung“ wurde im Wege der Umwandlung durch Abspaltung gemäß dem Beschluss der Hauptversammlung vom 16. Dezember 2021 auf die HGK Dry Shipping GmbH als übernehmenden Rechtsträger übertragen. Die Anteile der HTAG wurden auf die Neska und HGK Shipping übertragen.

4 Vorräte

	31.12.2021 Tsd. €	31.12.2020 Tsd. €
Betriebsstoffe und Ersatzteile	4.314	4.162
Unfertige Erzeugnisse	293	530
Gesamt	4.607	4.692

5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2021 Tsd. €	31.12.2020 Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.244	835
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	11.033	8.244
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4.501	3.709
Sonstige Vermögensgegenstände	4.617	6.260
Gesamt	21.395	19.048

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen wie im Vorjahr den konzerninternen Verrechnungsverkehr.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben 1 Tsd. € (Vorjahr 19 Tsd. €) und von den sonstigen Vermögensgegenständen 1.908 Tsd. € (Vorjahr 2.609 Tsd. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Alle anderen Forderungen haben Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind 126 Tsd. € (Vorjahr 32 Tsd. €) gegenüber Gesellschaftern enthalten.

6 Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Hier sind Guthaben bei Kreditinstituten sowie Kassenbestände erfasst.

7 Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital von 26.340 Tsd. € ist voll eingezahlt und in 52.680 Namensaktien zum Nennbetrag von je 500 € eingeteilt.

8 Kapitalrücklage

	<i>31.12.2021</i> Tsd. €	<i>31.12.2020</i> Tsd. €
Kapitalrücklage	63.914	60.614

Im Geschäftsjahr erfolgte eine Einzahlung des Gesellschafters Stadtwerke Köln GmbH in Höhe von 3.300 Tsd. € in die Kapitalrücklage.

9 Gewinnrücklage

	<i>31.12.2021</i> Tsd. €	<i>31.12.2020</i> Tsd. €
Andere Gewinnrücklagen	21.845	21.845

10 Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse

	<i>31.12.2021</i> Tsd. €	<i>31.12.2020</i> Tsd. €
Sonderposten Investitionszuschüsse	13.603	28.815

11 Rückstellungen

	<i>31.12.2021</i> Tsd. €	<i>31.12.2020</i> Tsd. €
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	29.587	28.156
Steuerrückstellungen	142	104
Sonstige Rückstellungen	16.522	20.463
Gesamt	46.251	48.723

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen berücksichtigen auch Sachleistungen und Vorruhestandsverpflichtungen.

Die HGK macht im Berichtsjahr unverändert von dem Wahlrecht nach Artikel 28 EGHGB Gebrauch und verzichtet auf die Zuführung bei den Pensionszusagen vor dem 1. Januar 1987. Die nach Artikel 28 EGHGB in der Bilanz nicht ausgewiesene Rückstellung beträgt 20.261 Tsd. € (Vorjahr 17.830 Tsd. €).

Die sonstigen Rückstellungen betreffen unter anderem folgende Risiken:

	31.12.2021 Tsd. €	31.12.2020 Tsd. €
Freistellungserklärung SRS	5.500	5.500
Verpflichtungen aus Grundstücksveräußerungen	3.041	4.706
Sonstige Personalverpflichtungen	3.002	2.709
Altersteilzeitverpflichtung	2.422	4.025
Beihilfen im Versorgungsfall	531	528
Baggerungs- und Rückbauverpflichtungen	220	220
Ausstehende Rechnungen	126	277

Rückstellungen in Höhe von 11.732 Tsd. € haben eine Laufzeit von unter einem Jahr und wurden nicht abgezinst.

12 Verbindlichkeiten

	Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2021 mit einer Restlaufzeit			Gesamt	Gesamt
	<i>bis 1 Jahr</i>	<i>von 1 – 5 Jahren</i>	<i>über 5 Jahre</i>	31.12.2021	31.12.2020
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.789	78.366	8.625	91.780	
Vorjahr	9.707	18.163	68.482		96.352
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.746	12	0	3.758	
Vorjahr	3.571	14	0		3.585
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	56.139	34.200	119.700	210.039	
Vorjahr	42.136	34.200	128.250		204.586
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	83	0	0	83	
Vorjahr	64	0	0		64
Sonstige Verbindlichkeiten	2.015	1.097	286	3.398	
Vorjahr	2.692	1.084	287		4.063
davon					
aus Steuern				482	531
im Rahmen der sozialen Sicherheit				4	3
Gesamt	66.772	113.675	128.611	309.058	
Vorjahr	58.170	53.461	197.019		308.650

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von 357 Tsd. € (Vorjahr 357 Tsd. €) enthalten. In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind 162.450 Tsd. € Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der SWK und 3.342 Tsd. € aus der Verlustübernahme Neska enthalten.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es bestehen Verpflichtungen aus erteilten Investitionsaufträgen von 5.591 Tsd. € (Vorjahr 2.182 Tsd. €). Das Bestellobligo beträgt 0 Tsd. € (Vorjahr 168 Tsd. €). Darüber hinaus resultieren Verpflichtungen aus Mietverträgen von 1.082 Tsd. € (Vorjahr 976 Tsd. €).

Für bestimmte Mitarbeitende besteht bei der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln (ZVK) eine Renten-Zusatzversicherung. Hieraus resultiert eine mittelbare Pensionsverpflichtung über den Teil der Verpflichtungen, der nicht durch Kassenmittel gedeckt ist. Bei der Bewertung der nicht ausfinanzierten Versorgungsverpflichtungen wird auf den durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgestellt. Zum 31. Dezember 2021 wird ein Zinssatz von 1,87 % pro Jahr (Vorjahr 2,31 %) verwendet. Der Unterdeckungsbetrag beläuft sich auf 16.922 Tsd. € (Vorjahr 15.815 Tsd. €). Der Unterschiedsbetrag (§ 253 Abs. 6 Satz 1 HGB), der sich zwischen der sieben- und zehnjährigen Durchschnittsbetrachtung ergibt, beträgt 1.755 Tsd. € (Vorjahr 2.323 Tsd. €).

Zum Bilanzstichtag bestehen Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften, Gewährleistungsverträgen und Avalkrediten in Höhe von 18.817 Tsd. € (Vorjahr 19.255 Tsd. €). Davon fallen 17.921 Tsd. € für verbundene Unternehmen und 896 Tsd. € für assoziierte Unternehmen an. Es wurde eine Erklärung zur Gewährung ordnungsgemäßer Vertragserfüllung aus der Errichtung und dem Betrieb einer Bauschuttrecyclinganlage und eines Abfallzwischenlagers über eine Sicherheitsleistung in Höhe von 72 Tsd. € abgegeben. Zudem wurde im Rahmen der Vereinbarung zugesichert, während der Vertragslaufzeiten Jahresfehlbeträge der Neska im Rahmen des bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages auszugleichen, soweit sie nicht durch Gewinnrücklagen ausgeglichen werden können.

Aufgrund der Vermögens-, Finanz- und Ertragsverhältnisse der begünstigten Unternehmen schätzen wir das Risiko der Inanspruchnahme aus den Haftungsverhältnissen als gering ein.

Latente Steuern

Da die HGK in die ertragsteuerliche Organschaft der SWK eingebunden ist, werden latente Steuern ausschließlich beim Organträger SWK ausgewiesen. Somit unterbleibt die Angabe nach § 285 Nr. 29 HGB.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

13 Umsatzerlöse

	<i>2021</i> Tsd. €	2020 Tsd. €
Fahrweg	19.529	18.960
Technik	7.848	7.724
Hafen-Vermietungsgeschäft		
Mieten und Umlagen	19.006	17.805
Sonstige Umsatzerlöse		
Personalüberlassung	14.504	14.842
Kfm. + techn. Dienstleistungen	7.112	6.928
Leistungen für Dritte	2.829	1.747
Restliche sonstige Umsatzerlöse	3.846	3.235
Gesamt	74.674	71.241

14 Sonstige betriebliche Erträge

	<i>2021</i> Tsd. €	2020 Tsd. €
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1.067	1.200
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und aus Zuschreibungen	8.529	5.919
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	3.973	1.137
Zuschüsse aus öffentlichen Kassen	2.121	2.406
Übrige sonstige betriebliche Erträge	450	5.662
Gesamt	16.140	16.324

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 17 Tsd. € (Vorjahr 2.111 Tsd. €) enthalten.

Die Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens betreffen mit 5.515 Tsd. € die sukzessive Veräußerung von Grundstücken am Bahnhof Hermülheim.

15 Materialaufwand

	<i>2021</i> Tsd. €	<i>2020</i> Tsd. €
Energie-, Wasser- und Wärmebezug	1.836	1.409
Kraftstoffe	2.856	2.167
Materialverbrauch	2.490	2.396
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	7.182	5.973
Aufwendungen für bezogene Leistungen	7.003	7.476
Gesamt	14.185	13.449

16 Personalaufwand

	<i>2021</i> Tsd. €	<i>2020</i> Tsd. €
Gehälter	36.183	37.336
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	12.571	10.937
Gesamt	48.754	48.273

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung enthalten 5.250 Tsd. € (Vorjahr 4.058 Tsd. €) für die Altersversorgung.

Anzahl der Mitarbeiter/-innen im Jahresdurchschnitt

	<i>2021</i>	<i>2020</i>
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	378	356
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Personalüberlassung	178	192
Gesamt	556	548
davon Auszubildende	25	22

17 Sonstige betriebliche Aufwendungen

	<i>2021</i> Tsd. €	<i>2020</i> Tsd. €
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	9.849	11.622
Gesamt	9.849	11.622

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 62 Tsd. € (Vorjahr 62 Tsd. €) enthalten.

18 Finanzergebnis

	<i>2021</i> Tsd. €	<i>2020</i> Tsd. €
Erträge aus Gewinnabführungsvertrag	8.054	4.171
Erträge aus Beteiligungen	1.021	3.394
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2.991	286
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	27	80
Aufwand aus Verlustübernahmen	-3.342	-300
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-65	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-4.978	-2.886
Gesamt	-3.708	4.745

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen ist ein Zinsaufwand in Höhe von 747 Tsd. € (Vorjahr 833 Tsd. €) aus der Aufzinsung von Rückstellungen enthalten. Zudem ist periodenfremder Zinsaufwand in Höhe von 1 Tsd. € (Vorjahr 0 Tsd. €) entstanden.

In den folgenden Positionen sind Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit verbundenen Unternehmen wie folgt ausgewiesen:

	<i>2021</i> Tsd. €	<i>2020</i> Tsd. €
Erträge aus Beteiligungen	200	206
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	27	42
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-178	-142
Gesamt	49	106

19 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

In den Steuern vom Einkommen und Ertrag sind 71 Tsd. € (Vorjahr 61 Tsd. €) Körperschaftsteuer für die Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG an den Rhein-Erft-Kreis und 799 Tsd. € Steuerumlage SWK für HGK Shipping enthalten. Zudem sind periodenfremde Steuererstattungen in Höhe von 0 Tsd. € (Vorjahr -5 Tsd. €) enthalten.

20 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten periodenfremde Steuern in Höhe von -3 Tsd. € (Vorjahr 4 Tsd. €).

Sonstige Angaben

21 Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die HGK ist ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Köln Gesellschaft mit beschränkter Haftung (SWK) mit Sitz in Köln. Die SWK hält 54,5 % der Aktien.

Der befreiende Konzernabschluss und der Konzernlagebericht werden von der SWK aufgestellt. Der Konzernabschluss wird im Bundesanzeiger bekannt gemacht.

Aufgrund eines Organschaftsvertrages mit Ergebnisausschlussvereinbarung wird der entstandene Gewinn der HGK an die SWK abgeführt.

Des Weiteren besitzt die HGK 100 % der NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Duisburg und der HGK Shipping GmbH in Köln. Die Konsolidierungen der NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung und der HGK Shipping GmbH werden bei der Muttergesellschaft SWK vorgenommen.

Aufgrund eines Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages wird der entstandene Gewinn der Neska und HGK Shipping an die HGK abgeführt.

22 Abschlussprüferhonorar

Die berechneten Honorare für im Geschäftsjahr erbrachte Leistungen des Abschlussprüfers betragen 54 Tsd. € und betreffen ausschließlich Abschlussprüfungsleistungen.

23 Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes

Aufsichtsrat		
Susana dos Santos Herrmann, MdL	Mitglied des Landtages Nordrhein-Westfalen	Vorsitzende
Dirk Michel, MdR	Immobilienmakler Senior Investment/Kapitalanlage, Sachverständiger für Immobilienbewertung (TÜV), Corpus Sireo	Stellvertretender Vorsitzender
Michael Auer *)	Betriebsratsvorsitzender	
Johannes Bortlitz-Dickhoff, MdK	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Kreistagsfraktion Rhein-Erft-Kreis	
Dirk Collin *)	Technischer Angestellter	
Teresa Elisa De Bellis-Olinger, MdR	Beeidigte Dolmetscherin und ermächtigte Übersetzerin für die italienische Sprache, DeBellis-Lingua; Mitarbeiterin bei MdB D. Seif	
Paul-Werner Diederichs *)	Qualitätsprüfer Loktechnik	
Alexandra Engler *)	Fahrdienstleiterin	
Martin Gawrisch	Kreiskämmerer, Rhein-Erft-Kreis	
Manfred Giesen	Rentner	
Klaus Hebert-Okon, MdR	Rentner	
Josef Henseler *)	Signalschlosser	
Lukas Lorenz, MdR	Student, Stadtbahnfahrer KVB AG	
Dr. David Lutz, MdR	Informatiker, Deutsche Telekom IT GmbH	
William Wolfgramm	Beigeordneter der Stadt Köln, Dezernent für Umwelt, Klima und Liegenschaften	

*) Arbeitnehmervertreter / -in,
MdK = Mitglied des Kreistages des Rhein-Erft-Kreises
MdL = Mitglied des Landtages NRW
MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln

Vorstand

Uwe Wedig	Vorstandsbereich I Vorstandsvorsitzender - Personal/Organisation - Interner Service - Netz - Technik Schienenfahrzeuge - Beteiligungsmanagement/Geschäftsentwicklung - Unternehmenskommunikation
Wolfgang Birlin	Vorstandsbereich II - Finanzen/Controlling - Immobilien/Projektentwicklung - Informationstechnik - Liegenschaften

24 Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und des Vorstandes

Gemäß Gesellschafterbeschluss vom 17. November 2000 erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrates der HGK für ihre Tätigkeit eine pauschale Aufwandsentschädigung je teilgenommene Sitzung des Aufsichtsrates. Gleiches gilt für die Mitglieder des nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gebildeten Ausschusses.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrates betrug die Vergütung je teilgenommene Sitzung 255,65 €, wobei der Vorsitzende des Aufsichtsrates den doppelten, sein Stellvertreter den eineinhalbfachen Betrag erhielten.

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden insgesamt 76.822,38 € vergütet. Auf die einzelnen Aufsichtsratsmitglieder verteilen sich die Gesamtbezüge wie folgt:

Mitglieder des Aufsichtsrates	2021 €	2020 €
Michael Zimmermann **)	0,00	12.782,25
Susana dos Santos Herrmann	15.338,70	511,29
Dr. Jürgen Strahl **)	0,00	8.436,34
Dirk Michel	11.120,63	639,12
Michael Auer	7.413,85	6.135,60
Johannes Bortlitz-Dickhoff	3.323,45	2.045,20
Dirk Collin *)	3.323,45	2.812,15
Teresa Elisa De Bellis-Olinger **)	3.323,45	255,65
Paul-Werner Diederichs *)	3.323,45	2.556,50
Alexandra Engler *)	3.067,80	2.556,50
Jörg Frank	0,00	5.879,95
Martin Gawrisch	2.556,50	2.556,50
Manfred Giesen	4.601,70	255,65
Lino Hammer	0,00	766,95
Klaus Hebert-Okon	3.323,45	255,65
Thomas Hegenbarth	0,00	2.556,50
Josef Henseler *)	3.323,45	2.300,85
Dr. Stephan Keller	0,00	1.278,25
Lukas Lorenz	2.812,15	255,65
Dr. David Lutz	2.812,15	255,65
Birgitta Nesseler-Komp	0,00	2.300,85
Jochen Ott **)	0,00	2.556,50
William Wolfgramm	7.158,20	255,65
Gesamt **)	76.822,38	60.205,20

*) Arbeitnehmervertreter/-in

**) zuzüglich Umsatzsteuer

Die Gesamtbezüge der Vorstandsmitglieder bestehen aus einem Jahresfestgehalt, einer leistungsabhängigen Tantieme, einer Versorgungsregelung für sich und ihre Hinterbliebenen sowie sonstigen Vergütungsbestandteilen, insbesondere Dienstwagen und Versicherungsbeiträgen.

Vergütungskomponenten mit langfristigen Anreizwirkungen wurden nicht vereinbart.

Der Vorstand erhielt im Geschäftsjahr eine Gesamtvergütung in Höhe von 857,5 Tsd. € (Vorjahr 836,4 Tsd. €), die sich wie folgt zusammensetzt:

	<i>Festvergütung einschl. Sach- und sonstiger Bezüge</i> €	<i>Gezahlte Tantieme</i> €	<i>Insgesamt</i> €
Uwe Wedig	305.946,00	146.364,74	452.310,74
Wolfgang Birlin	272.166,24	133.058,85	405.225,09
Vorstand gesamt			857.535,83

Für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Tätigkeiten bestehen für alle Vorstandsmitglieder Ansprüche auf Leistungen für den Versorgungsfall bei einer dauerhaften Arbeitsunfähigkeit.

Herr Birlin hat gemäß einer beitragsorientierten Leistungszusage (Direktzusage) Anspruch auf betriebliche Altersversorgung. Der jährliche Versorgungsbeitrag in Höhe von 35 % der Jahresfestvergütung (ohne Sach- und sonstige Bezüge) wird verzinslich einem Versorgungskonto bei der Gesellschaft zugeführt. Bei Eintritt des Versorgungsfalles wird das Versorgungskonto nach versicherungsmathematischen Grundsätzen verrentet.

Herr Wedig hat gemäß einer beitragsorientierten Leistungszusage (Direktzusage) Anspruch auf betriebliche Altersversorgung. Der jährliche Versorgungsbeitrag in Höhe von 43,6 % der Jahresfestvergütung (ohne Sach- und sonstige Bezüge) wird verzinslich einem Versorgungskonto bei der Gesellschaft zugeführt. Bei Eintritt des Versorgungsfalles wird das Versorgungskonto nach versicherungsmathematischen Grundsätzen verrentet.

Die Pensionsverpflichtung im Einzelnen:

	<i>Auflösung (-)/ Zuführung (+) zur Pensions- rückstellung</i> 2021 Tsd. €	<i>Barwert Pensionsrück- stellung per</i> 31.12.2021 Tsd. €
Uwe Wedig	255	921
Wolfgang Birlin	222	852

An ehemalige Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 492 Tsd. € Ruhegelder (Vorjahr 487 Tsd. €) gezahlt. Es besteht eine Pensionsrückstellung in Höhe von 9.612 Tsd. € (Vorjahr 9.319 Tsd. €).

25 Weitere Angaben

Die aufgrund des § 16 Abs. 1 Ziffer 2 und 3 AEG in Verbindung mit Artikel 10 Abs. 1 der ersten Verordnung (EG) Nr. 1192/69 des Rates der Europäischen Gemeinschaft auszuweisenden Zuschüsse sowie die anderen Zuwendungen betragen im Jahr 2021:

Ausgleichsanspruch gemäß	<i>Vorläufiger Ausgleichs- anspruch 2021 Tsd. €</i>	<i>Restausgleich aus Vorjahren Tsd. €</i>	<i>Summe der Ausgleichs- beträge Tsd. €</i>
§ 16 Abs. 1 Ziff. 2 AEG	933	66	999
§ 16 Abs. 1 Ziff. 3 AEG	1.150	-28	1.122
Gesamt	2.083	38	2.121

Mit nahestehenden Unternehmen und Personen wurden keine Geschäfte getätigt, die zu nicht marktüblichen Bedingungen zustande kamen.

Nachtragsbericht

Seit dem 24. Februar 2022 führt Russland Krieg gegen die Ukraine („Russland-Ukraine-Krieg“). Die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Kriegs stellen ein wertbegründendes Ereignis dar und haben daher keine Auswirkungen auf Ansatz und Bewertung der Vermögensgegenstände und Schulden zum Abschlussstichtag. Zu den wirtschaftlichen Auswirkungen verweisen wir auf die Ausführungen in Abschnitt „Prognose-, Chancen- und Risikobericht“ des Lageberichts.

Weitere Einzelvorgänge von besonderer Bedeutung sind nach Schluss des Geschäftsjahres nicht eingetreten.

Köln, 31. März 2022

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Uwe Wedig Wolfgang Birlin

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Häfen und Güterverkehr Köln AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 geprüft.

Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die im Abschnitt „Wesentliche nichtfinanzielle Themen“ des Lageberichts enthalten ist und
- die im Lagebericht enthaltenen lageberichts-fremden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts. Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Jahresabschluss, die inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Köln, den 26. April 2022

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hillesheim Kopietz
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer



Herausgeber

Häfen und Güterverkehr Köln AG
Medien/Marktentwicklung
Scheidweilerstraße 4
50933 Köln
Telefon 0221/390-0

In Zusammenarbeit mit

Stadtwerke Köln GmbH
SWK 50 – Unternehmenskommunikation
Parkgürtel 26
50823 Köln
Telefon 0221/178-0
www.stadtwerkekoeln.de

Konzeption und Gestaltung

KD1 Designagentur, Köln

Fotografie

Frank Reinhold, Düsseldorf (S. 2, 3, 12)
dos Santos Herrmann (S. 7)