



Lagebericht

LAGEBERICHT

Grundlagen

Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft

Seit ihrer Gründung im Jahr 1992 ist die Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft (HGK) Teil des Stadtwerke Köln Konzerns. 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. Sie entwickelt, pflegt und betreibt zu diesem Zweck direkt oder mittelbar durch eigene operative Beteiligungsgesellschaften 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. Damit leistet sie einen wertvollen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz für die Stadt und die Region.

Die folgenden Unternehmen gehören zur HGK-Gruppe:

- HGK Shipping GmbH, mit Sitz in Köln sowie deren Beteiligungen,
- NESKA Schiffs- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung, mit Sitz in Duisburg sowie deren Beteiligungen,
- Fusion Cologne GmbH, mit Sitz in Köln,
- CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service, mit Sitz in Köln sowie deren Beteiligungen,
- KCG Knapsack Cargo GmbH, mit Sitz in Hürth,
- Rheinland Cargo Schweiz GmbH, mit Sitz in Basel.

Außerdem ist die HGK an folgenden Unternehmen unmittelbar beteiligt:

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

Die Gleise des HGK-Netzes sind bei einer Streckenlänge von 97,5 km insgesamt 258,2 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 Gleisanschlüsse, mit denen Unternehmen 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-Schiennetz 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 und die Sanierung von Bahnsteigen nutzen somit unmittelbar der Daseinsvorsorge.

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 wenn sich Transportketten und Anforderungen an die Logistik rasant verändern, bleiben 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.

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

Wirtschaftliches Umfeld

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2022 war erfreulich widerstandsfähig gegenüber der durch den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine verursachten Energiekrise und dem Problem der Lieferkettenengpässe.

Laut OECD ist die **Weltwirtschaft** im Jahr 2022 nach der Erholung von der Covid-19-Pandemie voraussichtlich um 3,1 % gewachsen, und wird in den Jahren 2023 und 2024 um jeweils 3,1 % respektive 3,9 % weiter zulegen.¹

Für die **europäische Wirtschaft** wird für das Jahr 2022 ein Wachstum von 3,5 % sowohl für die EU als auch für den Euroraum erwartet. Jedoch wird die Wirtschaft im Jahr 2023 nur leicht wachsen (+0,8 % in der EU, +0,9 % im Euroraum), bevor sie dann 2024 wieder stärker zulegen (+1,6 % in der EU und +1,5 % im Euroraum).²

Die **deutsche Wirtschaft** hat sich im Jahr 2022 von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie erholt und ist um 1,9 % gewachsen. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Konjunktur im Jahr 2023 abgebremst wird und rechnet lediglich mit einem Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts von 0,2 %. Für das Jahr 2024 wird wieder mit einem stärkeren Wachstum um 1,8 % gerechnet.³

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind Statistiken zum Güterverkehrsaufkommen bezogen auf das gesamte Kalenderjahr 2022 noch nicht veröffentlicht worden.

Der **Güterverkehr** hat sich im Jahr 2022 insgesamt rückläufig entwickelt. Das Bundesamt für Güterverkehr geht davon aus, dass das Transportaufkommen um 0,4 % zurückging und im Jahr 2023 um weitere 0,1 % abnehmen wird. Die Transportleistung wird für 2022 mit einem Minus von 0,1 % prognostiziert. Dies ist vor allem auf den erwarteten Rückgang in der Industrie- und Stahlproduktion im Jahr 2022 zurückzuführen. Auch für die Bauproduktion wird nur ein leichter Anstieg im Vergleich zum Vorjahr erwartet. Für das Jahr 2023 wird mit einem Wachstum von 0,6 % gerechnet.⁴

Für das Transportaufkommen im **Straßengüterverkehr** prognostizieren die Berechnungen des Bundesamts im Jahr 2022 ebenfalls einen Rückgang um 0,4 %. Für das Jahr 2023 wird eine Verringerung um 0,2 % prognostiziert. Die Transportleistung sollte im Jahr 2022 um 0,2 % zurückgehen und dann 2023 wieder um 0,4 % zulegen.

Das Aufkommen beim **Schienen Güterverkehr** in Deutschland ist im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant geblieben. Das Bundesamt für Güterverkehr prognostiziert eine unveränderte Transportmenge für 2022, die im Jahr 2023 um 0,1 % zunehmen soll. Die Transportleistung stieg im Berichtsjahr um 0,4 % und soll im Jahr 2023 um 1,0 % steigen. Der Schienen Güterverkehr im kombinierten Verkehr hat dabei ein überdurchschnittliches Wachstum verzeichnet. Das Transportaufkommen hat im Berichtsjahr um 0,7 % zugenommen und soll im Jahr 2023 um 2,2 % wachsen. Dies bedeutet ein Wachstum der Transportleistung von 1,3 % im Jahr 2022 und 2,7 % im Jahr 2023. Es gibt jedoch Rückgänge beim Transport von Erzeugnissen der chemischen Industrie und der Metallindustrie, die durch Zuwächse beim Transport von Mineralölprodukten ausgeglichen werden. Es gibt auch ein Wachstum bei Fahrzeugtransporten, jedoch auf niedrigem Niveau. Beim insgesamt gestiegenen Transport von Kohle über die unterschiedlichen Verkehrsträger hinweg verhinderte die mangelnde Fahrzeugverfügbarkeit einen Anstieg der Transporte im Schienenverkehr.

Die **Binnenschifffahrt** unterliegt großen Schwankungen. Laut Berechnungen des Bundesamts für Güterverkehr wird für das Jahr 2022 ein Minus beim Transportaufkommen von 3,5 % erwartet, bevor es im Jahr 2023 um 0,5 % zunehmen wird. Die Transportleistung ist demnach im Berichtsjahr um 3,9 % gesunken und wird im Jahr 2023 um 0,9 % steigen. Dies ist auf Rückgänge in der Bau-, Stahl- und Chemieproduktion zurückzuführen, während der Transport von Mineralölprodukten nur leicht abnimmt. Es gibt jedoch einen unerwartet starken Anstieg beim Kohletransport, bedingt durch mangelnde Kapazität im Eisenbahnverkehr und die deutlich erhöhte Nachfrage bei Betreibern von Steinkohlekraftwerken. Wie in der Vergangenheit kam es auch im Berichtsjahr zu wasserstandsbedingten Behinderungen.

1 OECD Economic Outlook, November 2022

2 Europäische Kommission, Winter 2023 Economic Forecast, Februar 2023

3 Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Jahresprojektion 2023, Januar 2023

4 Bundesamt für Güterverkehr, Mittelfristprognose Sommer 2022, Oktober 2022

Wirtschaftsbericht

Überblick

HGK

Beherrschende Themen des Jahres 2022 innerhalb der HGK waren die weiterhin global gestörten Lieferketten sowie die Auswirkungen des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine und die damit verbundenen Implikationen für die deutsche und internationale Wirtschaft.

Die Covid-19-Pandemie wirkte sich im Berichtszeitraum erneut auf die HGK-Gruppe aus. Allerdings beziffert sich der Schaden bei konservativer Risikobetrachtung weiterhin nur noch auf rund 0,5 Mio. €. Hierbei handelt es sich um eine risikobasierte Schadensbetrachtung. Die Risiken durch Zahlungsausfälle und Insolvenzen werden dabei 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 erneut zur Schließung von Seehäfen in China, was sich spürbar auf die HGK und ihre Beteiligungen auswirkte. Es gab massive Störungen der globalen Lieferketten. Die Planbarkeit von Container-Transporten und -Umschlägen war nach wie vor stark beeinträchtigt. Gleichzeitig konnten die damit verbundenen Kosten in Form höherer Lagergelder in den Terminal-Standorten vielfach an die Kunden weitergegeben werden.

Insbesondere die durch den Angriffskrieg Russlands bedingten Effekte bei den Energiepreisen hinterließen deutliche Spuren im Geschäftsjahr 2022. So führte der Gasmangel zu einer erhöhten Nachfrage nach Kohle, was zu einem signifikanten Zuwachs bei Kohletransporten im Bereich der Trockenschifffahrt führte. Die stark gestiegenen Gasöl-Preise konnten im Bereich der Binnenschifffahrt über entsprechende vertraglich vereinbarte Klauseln an die Kunden weitergegeben werden.

Im Bereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens der RheinCargo war Letzteres für die Treibstoffe aufgrund anderer vertraglicher Praxis nicht der Fall. Dieser Punkt und die zunehmende Belastung durch Baustellen im Netz der Deutschen Bahn führen dazu, dass die RheinCargo das Geschäftsjahr 2022 mit einem deutlichen Fehlbetrag abschließt. Dadurch wird es im Geschäftsjahr 2023 nicht zu einem positiven Ergebnisbeitrag durch die RheinCargo kommen.

TOCHTERUNTERNEHMEN UND WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die HGK war am 31. Dezember 2022 an insgesamt 47 Gesellschaften unmittelbar oder mittelbar beteiligt und nimmt insbesondere die Aufgaben einer steuernden 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 mehr als 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 Anbieter für die Industrie in den Bereichen Trocken-, Gas- und Chemieschiffahrt sowie im Ship Management.

Der Umsatz der HGK Shipping-Gruppe betrug im Berichtsjahr 467,9 Mio. €. Das Ergebnis, das aufgrund des bestehenden Gewinnabführungsvertrages an die HGK abgeführt wird, beträgt 9,1 Mio. €.

Der Bereich Gas transportierte im Jahr 2022 insgesamt 1.193 Tsd. t (Vorjahr 1.252 Tsd. t), der Bereich Liquid 3.824 Tsd. t (Vorjahr 4.818 Tsd. t) und der Bereich der Trockenschiffahrt (Dry) 26.686 Tsd. t (Vorjahr 27.814 Tsd. t).

Die Transportleistung lag bei 7.445.648 Tsd. Tonnenkilometern (Vorjahr 7.957.982 Tsd. Tonnenkilometern).

Im Geschäftsjahr 2021 ist der Teilbetrieb „Reederei und Befrachtung“ der HTAG Häfen und Transport AG 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. Insofern sind die Vorjahreszahlen in dieser Hinsicht nur bedingt vergleichbar.

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 sowohl im Transport als auch im Umschlag von Massengut und Containern tätig. Der Umsatz der Neska-Gruppe betrug im Berichtsjahr 270,1 Mio. € (Vorjahr 230,6 Mio. €). Das Ergebnis des Geschäftsjahres, welches aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages an die HGK abgeführt wurde, beträgt 5,0 Mio. € (Vorjahr 3,3 Mio. € Verlust).

Im Bereich des konventionellen Umschlags wurden im Berichtszeitraum 3.854 Tsd. t (Vorjahr 3.515 Tsd. t) Stückgüter umgeschlagen (+9,6 %) und 1.088 Tsd. t (Vorjahr 830 Tsd. t) gelagert (+31,1 %). An Schüttgütern wurden innerhalb der Neska-Gruppe im Geschäftsjahr 2022 insgesamt 2.870 Tsd. t (Vorjahr 1.522 Tsd. t; +88,6 %) umgeschlagen. Die Neska-Gesellschaften haben 536.334 Paletten (Vorjahr 405.367) umgeschlagen. Der Palettenumschlag ist damit um rund 32,3 % gestiegen. Die Containerhandlings innerhalb der Neska-Gruppe beliefen sich auf 1.426 Tsd. TEU. Im Vorjahr hatten die Handlings bei 1.538 Tsd. TEU gelegen; der Rückgang beträgt somit rund 7,3 %.

Der Teilbetrieb „Häfen und Umschlag“ der ehemaligen HTAG ist gesellschaftsrechtlich und operativ erst am 28. Dezember 2021 auf die Neska verschmolzen worden und war daher in der Mengenstatistik für das Jahr 2021 noch nicht enthalten. Insofern sind die Vorjahreszahlen in dieser Hinsicht nur bedingt vergleichbar.

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 2022 von 19,8 Mio. t (Vorjahr 22,8 Mio. t) weiterhin der größte Binnenhafen-Verbund Deutschlands. Mit rund 20,2 Mio. t (Vorjahr 19,5 Mio. t) transportierter Güter auf der Schiene und einer Leistung von 2,8 Mrd. Nettotonnenkilometer (Vorjahr: ebenfalls 2,8 Mrd. Nettotonnenkilometer) ist die RheinCargo eines der größten deutschen nichtbundeseigenen (NE-)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 2022 ist noch nicht abgeschlossen, weshalb das Geschäftsjahr 2021 dargestellt wird. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der RheinCargo belief sich nach 2.989 Tsd. € im Jahr 2020 im Jahr 2021 auf 5.952 Tsd. €. Unter Einbezug des Finanzergebnisses (EBT) betrug das Ergebnis im Jahr 2021 5.354 Tsd. €. Unter Berücksichtigung von Gewerbesteuer und Gewerbesteuer-Umlagen, die zum Teil die Gesellschafter betreffen, erzielte die RheinCargo im Geschäftsjahr 2021 einen Jahresüberschuss von 4.904 Tsd. € (Vorjahr 781 Tsd. €). Das Ergebnis des Jahres 2022 verschlechtert sich nach aktuellem Stand sowohl gegenüber dem Plan als auch gegenüber dem Ergebnis von 2021 deutlich. Die RheinCargo wird das Geschäftsjahr 2022 mit einem deutlichen Fehlbetrag abschließen.

Fusion Cologne GmbH

Die Fusion Cologne GmbH ist die Entwicklungs- und Verwaltungsgesellschaft für den Industriepark Nord. Im Industriepark Nord entwickelt sie ein modernes Industrie- und Logistikquartier, in dem auch Flächen für Forschung und Wissenschaft sowie Dienstleistungen entstehen sollen. Dabei bietet sie integrierte Services und Produkte aus einer Hand an. Ein besonderes Augenmerk bei der Entwicklung wird auf eine nachhaltige und zukunftsfähige Infrastruktur gelegt. Beim Industriepark Nord handelt es sich um die potenziell größte zusammenhängende Industrie-Entwicklungsfläche im Kölner Stadtgebiet.

Nach Vorliegen der nötigen Zustimmungen des Rates der Stadt Köln und des Kreistags des Rhein-Erft-Kreises am 22. September 2022 und der Nichtbeanstandung durch die Bezirksregierung Köln am 10. Oktober 2022 wurde die Fusion Cologne GmbH am 21. Oktober 2022 gegründet. Die HGK ist alleinige Gesellschafterin. Am 30. November 2022 wurde mit der HGK als herrschendem Unternehmen ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag rückwirkend mit Beginn des Geschäftsjahres 2022 geschlossen.

Anschließend wurden im Rahmen einer Pressekonferenz am 23. November 2022 die Vermarktungsaktivitäten aufgenommen, gefolgt von direkten Ansprachen potenzieller Investoren.

Die Fusion Cologne GmbH schloss das Rumpfgeschäftsjahr 2022 mit einem Fehlbetrag von -284 Tsd. € ab, der im Rahmen des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages durch die HGK ausgeglichen wird.

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 2021/2022 betrug 7.456 Tsd. € (Vorjahr 10.856 Tsd. €) und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert. Das Ergebnis vor Ertragsteuern im Geschäftsjahr 2021/2022 lag mit 2.505 Tsd. € (Vorjahr 4.047 Tsd. €) unter dem Niveau des Vorjahres. Die Gesellschaft erwirtschaftete einen Jahresüberschuss in Höhe von 1.680 Tsd. € (Vorjahr 2.743 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 2022 nahezu konstant geblieben. Dies zeigt sich an einer gleichbleibenden Auslastung in der Beförderungsstatistik. So ist das Verkehrsaufkommen gegenüber 2021 um rund 1 % gestiegen. Bedingt durch die im Rahmen der Corona-Pandemie etablierten Homeoffice-Regelungen haben erneut wenige Pkw die Fähre genutzt (45.849, Vorjahr 45.577). 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. Dennoch haben Lkw die Fähre häufiger genutzt als im Vorjahr (5.047 im Jahr 2022 versus 3.850 im Jahr 2021; +24 %), was auch mit der anhaltenden Sperrung der Leverkusener Brücke zusammenhängen dürfte.

Die Jahresabschlussprüfung des Geschäftsjahres 2022 ist für die Gesellschaft noch nicht abgeschlossen, weshalb hier das Geschäftsjahr 2021 dargestellt wird. Die Gesamterlöse stiegen um 2,7 % von 616.790 € um 16.756 € auf 633.546 €. Der Jahresfehlbetrag betrug -150.720 € (Vorjahr: -130.104 €).

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.

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 ECM⁵ (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 2.299 Aufträge bearbeitet, davon 2.036 in der Lokwerkstatt. Die RheinCargo ist mit 1.859 Aufträgen bei der Lokwerkstatt und 42 Aufträgen bei der Güterwagenwerkstatt größter Kunde der Instandhaltungsleistungen. Mit der Radsatzdrehbank in der Lokwerkstatt konnte der Bereich im Jahr 2022 insgesamt 145 Fahrzeuge bearbeiten.

VERMIETUNGSGESCHÄFT

Im Geschäftsjahr 2022 stiegen die Erlöse und Nebenerlöse aus dem nicht hafenauffinen Vermietungsgeschäft gegenüber dem Vorjahr um 2,8 % auf 8,3 Mio. € (Vorjahr 8,1 Mio. €).

5 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 sank im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um rund 6,0 Mio. € bzw. 6,6 %. Die Umsatzerlöse, die sich auf 77,7 Mio. € beliefen, erhöhten sich um 3,0 Mio. € bzw. 4,1 % und übertrafen somit die geplanten Umsätze von 73,9 Mio. €. Gleichzeitig gingen die sonstigen betrieblichen Erträge von 16,1 Mio. € um 9,3 Mio. € oder 57,9 % auf 6,8 Mio. € zurück. Grund für den Rückgang waren um 8,1 Mio. € höhere Erträge aus Grundstücksverkäufen und Erträge aus der Auflösung von Sonderposten von 1,1 Mio. € im Vorjahr. Damit lagen die sonstigen betrieblichen Erträge 2022 unter dem Plan von 10,3 Mio. €.

Im Jahr 2022 betrug die Summe aus Personal- und Materialaufwand, Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen 89,2 Mio. € (Vorjahr 83,1 Mio. €). Der Anteil des Personalaufwands lag bei 54,8 % (Vorjahr 58,7 %), auf den Materialaufwand entfielen 18,8 % (Vorjahr 17,1 %) und auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 14,8 % (Vorjahr 11,9 %). Der Personalaufwand stieg um 0,2 Mio. €. Bei den Löhnen und Gehältern war ein Zuwachs um 1,9 Mio. € zu verzeichnen. Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung sanken dagegen um 1,7 Mio. €, weil deutlich geringere Zuführungen zu Pensionsrückstellungen erforderlich waren. Die Abschreibungen blieben mit 10,3 Mio. € nahezu konstant. Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen war ein Anstieg um 3,4 Mio. € zu verzeichnen, wesentlich bedingt durch die Gewerbesteuerumlage der RheinCargo in Höhe von 1,3 Mio. € sowie gestiegene IT-Kosten (+1,2 Mio. €) und Mieten. Außerdem wurden Verlustübernahmen der Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf für die Jahre 2021 und 2022 in Höhe von 0,3 Mio. € erstmals in dieser Position ausgewiesen.

Das Finanzergebnis hat sich mit 16,8 Mio. € insgesamt um 13,1 Mio. € gegenüber 3,7 Mio. € im Vorjahr mehr als vervierfacht.

Im Bereich der Tochtergesellschaften und Beteiligungen erzielte die HGK Shipping-Gruppe mit 9,1 Mio. € eine gegenüber dem Vorjahr um 1,8 Mio. € höhere Gewinnabführung. Nachdem die Neska im Vorjahr noch einen Verlustausgleich in Höhe von 3,3 Mio. € benötigt hatte, führte sie im Jahr 2022 ein Ergebnis von 5,0 Mio. € an die HGK ab. In den Vorjahresergebnissen ist jeweils das Ergebnis der ehemaligen HTAG 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 4,7 Mio. € und damit um 3,7 Mio. € über dem Vorjahr, wobei sich hauptsächlich der gestiegene phasenverschobene Beteiligungsertrag der RheinCargo auswirkte. Der Saldo aus Zinserträgen und Zinsaufwendungen blieb im Berichtsjahr nahezu konstant.

Das Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und Ertrag beläuft sich auf 12,1 Mio. € und verbesserte sich zum Vorjahr um 0,7 Mio. €. Dies markiert erneut das beste Ergebnis in der Unternehmensgeschichte. Nach Abzug der Steuern liegt das Unternehmensergebnis mit 11,9 Mio. € um 2,3 Mio. € oder 23,9 % deutlich über dem Planergebnis in Höhe von 9,6 Mio. €. Davon zahlte die HGK rund 0,4 Mio. € als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis aus. Die verbleibenden 11,6 Mio. € (im Vorjahr 10,1 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 2022 auf insgesamt 28,0 Mio. € (Vorjahr 19,7 Mio. €). Davon entfielen 9,2 Mio. € auf den Bereich Netz, 1,6 Mio. € auf den Bereich Immobilien und 13,1 Mio. € auf den Bereich Liegenschaften. Der Bereich Informationstechnik investierte 3,5 Mio. € in Technik und 0,6 Mio. € in die übrigen Bereiche.

Im Bereich Netz entfiel der Großteil der Investitionen auf zwei Projekte: erstens die Fertigstellung des elektronischen Stellwerks der Linie 18 in Kendenich; und zweitens den Ersatz des Oberbaus, Erneuerungsmaßnahmen von eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und den begonnenen Bau von Hochbahnsteigen an der Linie 16. Im Bereich Immobilien/Projektentwicklung wurde das KV-Terminal im Kölner Norden fertiggestellt. Im Bereich Liegenschaften entfielen die Investitionen auf den Bau des neuen Verwaltungsgebäudes. Bei den spartenübergreifenden Investitionen standen die begonnene Einführung von SAP S4 HANA für die Unternehmensgruppe sowie die abschließende Integration der HGK Shipping in das IT-Umfeld der Unternehmensgruppe 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 483,1 Mio. € im Vorjahr um 3,9 Mio. € (-0,8 %) auf 479,1 Mio. € reduziert. Das lag vor allem an einem Rückgang bei den Sachanlagen (-6,2 Mio. €), bedingt durch hohe Zuschusszahlungen für bereits aktivierte Anlagen im Geschäftsjahr. Bei den Finanzanlagen wirkte sich die planmäßige Tilgung des Gesellschafterdarlehens in Höhe von 8,6 Mio. € durch die Shipping-Gruppe aus. Gegenläufig wirkte sich eine Erhöhung der Forderungen um 9,2 Mio. € aus, die vor allem durch die Forderung gegen die Neska-Gruppe aus der Gewinnabführung und gegenüber der RheinCargo aus dem Ergebnisanteil des Geschäftsjahres 2021 begründet war. Auf der Passivseite blieb das Eigenkapital bei 112,1 Mio. € konstant. Die Verrechnung der Zuschüsse führte zu einer Reduzierung der Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse um 3,9 Mio. €. Während die Pensionsrückstellungen um 0,5 Mio. € niedriger zu bewerten waren, mussten die sonstigen Rückstellungen um 2,6 Mio. € erhöht werden.

Die Eigenkapitalquote verbesserte sich mit 23,4 % im Vergleich zum Vorjahr (23,2 %) leicht. Das langfristige Kapital verringerte sich insgesamt um 2,0 Mio. €. Trotzdem war das Anlagevermögen durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital zu 94,2 % (Vorjahr 88,2 %) gedeckt.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen unterschritten mit 4,1 Mio. € die Summe aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vorräten in Höhe von 5,3 Mio. € und führten zu einem Working Capital von 1,2 Mio. € (Vorjahr 2,5 Mio. €). Das Working Capital lag bei 1,6 % vom Umsatz (Vorjahr: 3,3 %).

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 2022 ist insgesamt deutlich besser als in den Prognosen angenommen verlaufen.

Wesentliche nichtfinanzielle Themen⁶

MITARBEITENDE

Am 31. Dezember 2022 beschäftigte die HGK 606 Mitarbeitende (Ende 2021: 602), darunter zwei Aushilfen im Rahmen einer geringfügigen Beschäftigung. Gegenüber dem Vorjahresstichtag stieg die Zahl der Mitarbeitenden damit um 0,66 %. Die HGK ist mit Blick auf die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit (20 Jahre) und das Interesse an einer Berufsausbildung bei der HGK (24 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

Die HGK AG sorgt für Rahmenbedingungen, die allen Geschlechtern gleiche Einstiegs-, Entwicklungs- und Aufstiegschancen ermöglichen. In diesem Zusammenhang hat das Unternehmen im Jahr 2017 als Zielgröße einen Frauenanteil von jeweils 30 % für Aufsichtsrat, Vorstand, erste und zweite Führungsebene festgelegt. Erreicht wurden Anteile von 20 % Frauen im Aufsichtsrat, 17 % in der ersten Führungsebene und 21 % in der zweiten Führungsebene. Konkrete Maßnahmen zur Förderung der Chancengleichheit betreffen die Handlungsfelder Stellenausschreibungen und Einstellungsprozess, Arbeitsplatzbegehungen, der Aufbau eines gruppenweiten Frauen-Netzwerks sowie externe Kooperationen und ein branchenbezogenes Event für Frauen.

QUALITÄTSMANAGEMENT

Die HGK ist seit Juli 1998 nach der Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001 zertifiziert. Im Jahr 2021 erfolgte die Rezertifizierung nach ISO 9001:2015. Das 1. Überwachungsaudit im Jahr 2022 wurde ohne Haupt- oder Nebenabweichungen bestanden.

Zu den zertifizierten Bereichen gehören Service-Dienstleistungen für Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU), Hafenbetriebe und Logistikdienstleister, das Beschaffungsmanagement, Personalmanagement, das Instandhaltungs-Management für Eisenbahninfrastruktur (EIU) für die Durchführung von schnellen Stadtbahnverbindungen für den Personenverkehr und Schienengüterverkehr nach EBO im Raum Köln. Ebenso zählt dazu der Betrieb einer Signalmeisterei, einer Fahrleitungsmeisterei sowie einer Lok- und Güterwagenwerkstatt.

Zusätzlich erbringt die HGK das zentrale Qualitätsmanagement nach ISO 9001:2015 für den Bereich EVU der RheinCargo GmbH & Co. KG als Dienstleistung. Eine Ausweitung auf Teile des Hafenbetriebs wird geprüft.

6 Nicht Bestandteil der Prüfung durch die PricewaterhouseCoopers GmbH.

UMWELTSCHUTZ

Im Jahr 1999 berichtete die HGK erstmals in einem eigens publizierten Umweltbericht über ihre Aktivitäten und veröffentlichte seither etliche weitere. Für das Jahr 2022 erstellte 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 unserer Geschäftsaktivitäten bilanziert werden.

Im Geschäftsjahr 2022 hat die HGK Nachhaltigkeitsziele definiert und etabliert, die dem Aufsichtsrat am 9. Juni 2022 präsentiert wurden. Auf dieser Basis wurde ein Leitbild Nachhaltigkeit zusammen mit einer darin enthaltenen Nachhaltigkeitsstrategie beschlossen. In einer verbindlichen Nachhaltigkeitsrichtlinie sollen die Nachhaltigkeitsaktivitäten der HGK operationalisiert werden.

Bei Planung, Bau, Betrieb und Erwerb von Gütern werden jeweils aktuelle Umweltstandards beachtet. Eine umweltgerechte Entsorgung und Wertstoffrecycling stehen oben auf der Agenda, ebenso wie die Verwendung umweltschonender Materialien und ein ressourcensparender Energieeinsatz.

Um den Klimaschutz weiter zu stärken, hat die HGK auf eigenen Gebäuden und denen ihrer Beteiligungen Photovoltaikanlagen mit einer Gesamtspitzenleistung von 3,8 MWp installiert. Darüber hinaus bezieht die HGK AG seit dem Jahr 2021 ausschließlich Grünstrom. Zudem werden seit dem Jahr 2020 die Treibhausgas-Emissionen der Schiffsflotte durch den Erwerb von Emissions-Zertifikaten von Klimaschutzprojekten CO₂-neutral gestellt. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf der Analyse von Optionen, wie man den Energieverbrauch detaillierter erfassen und weitere Einsparpotenziale identifizieren kann. Der Geschäftsbereich HGK Logistics and Intermodal hat im abgelaufenen Geschäftsjahr erstmals ausgewählte Standorte nach dem international anerkannten Umweltmanagementsystem ISO 14001 zertifiziert. Weitere Standorte werden in den kommenden Jahren sukzessive hinzukommen. Die HGK Shipping setzt bei ihren Schiffsneubauten seit dem Jahr 2021 auf einen innovativen dieselelektrischen Antrieb, der die Treibhausgas-Emissionen der Flotte senkt. Mit Hilfe dieser Maßnahmen leistet die HGK einen Beitrag zur Stärkung der nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur für den ÖPNV und den Güterverkehr – zugunsten des Klimaschutzes.

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.

Vom 28. April 2022 bis zum 6. Mai 2022 führte die HGK die zweite „Safety Week“ der HGK-Gruppe durch, an der die HGK und ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften Neska, HGK Shipping und RheinCargo teilnahmen. Im Bereich der HGK-Technik wurde eine mit der Feuerwehr abgestimmte Räumungsübung der Lokwerkstatt durchgeführt und dokumentiert. Anschließend erfolgten eine Begehung sowie die jährliche Unterweisung der Mitarbeitenden. Im Bereich Netz wurden die jährlichen theoretischen und praktischen Unterweisungen unter Beteiligung aller Mitarbeitenden durchgeführt. Die Simulation einer Tiefenrettung im Godorfer Hafen (RheinCargo) ergab Mängel bei der Sicherheit, die anschließend aufgearbeitet wurden. Zusätzlich wurden im Rahmen der Safety Week die Brandschutzhelfer aus- bzw. weitergebildet. Die Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) hat die HGK Gruppe für das Projekt Safety Week im Hinblick auf die vorbildliche Prävention in den Bereichen Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit im Jahr 2022 ausgezeichnet.

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 2021 ist die Häufigkeit der Unfälle im Bereich der HGK AG konstant geblieben. Die Ausfalltage stiegen von 42 auf 50. Von den acht Arbeitsunfällen konnten sieben dem Terminal-Nord zugeordnet werden. Lediglich einen meldepflichtigen Arbeitsunfall gab es in sämtlichen anderen Bereichen der HGK AG. Seit dem 1. Januar 2023 befindet sich das Terminal-Nord infolge einer Ausschreibung und der damit verbundenen Vergabe an einen Betreiber nicht mehr in der operativen Führung der HGK.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben fanden vier Sitzungen des Ausschusses für Arbeitssicherheit statt, die protokolliert wurden. Die Sitzungen wurden als Videokonferenzen durchgeführt. Die Protokolle sind entsprechend den gesetzlichen Vorgaben veröffentlicht worden.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die HGK hat im Geschäftsjahr 2022 eine Kundenzufriedenheits-Analyse durchführen lassen. Ziel war es, die Kundenzufriedenheit zu analysieren, anhand von KPIs darzustellen, Kundenbedürfnisse zu identifizieren und daraus operative Verbesserungen abzuleiten. Die Kundenzufriedenheitsanalyse wurde zwischen September und November von der Firma Vocatus durchgeführt und im Ergebnis mit einer Note von 1,7 bewertet. Insgesamt wurden 51 Kunden befragt.

Die HGK wird von den Kunden allgemein als zuverlässig, flexibel, kompetent und lösungsorientiert wahrgenommen. Auch der Ruf am Markt wird positiv bewertet. Hier werden Verlässlichkeit, Qualität, Kundenorientierung und Expertise mit der HGK in Verbindung gebracht. Die Gesamtkundenzufriedenheit und die Kundentreue befinden sich bei allen HGK-Gesellschaften auf einem hohen Niveau.

INNOVATION HARBOUR COLOGNE

Mit dem Innovation Harbour Cologne (IHC) gründete die HGK eine neue „Open Innovation Platform“. Ziele sind die erfolgreiche Entwicklung und Skalierung von neuen, innovativen und nachhaltigen Geschäftsmodellen entlang der Supply Chain sowie die Investition in neue Technologien und in junge Unternehmen zum Aufbau eines innovativen Beteiligungsportfolios.

Vier Säulen bilden die Basis des Geschäftsmodells des IHC: „Innovation Scouting“, „New Business Models“, „Joint Business Development“ und „Equity-Building“. Dabei wird über alle vier Säulen eine offene, kooperative Entwicklungsarbeit gelebt. Für eine marktkonforme, flexible und schnelle Umsetzung wird mit dem IHC als Kernelement ein offenes Innovationsökosystem etabliert, das sich aus unterschiedlichen Partnern (Unternehmen, Forschung, Venture Capital, Gesellschaft, Politik und Start-ups) zusammensetzt. Im Rahmen des Innovationsökosystems werden neben der kooperativen und offenen Innovationskultur (Co-Creation) auch Netzwerkeffekte und Synergien der unterschiedlichen Partner genutzt, um neue Geschäftsmodelle und die Entwicklung neuer Märkte entlang der Supply Chain erfolgreich zu etablieren.

Der IHC hat gemeinsam mit Gesellschaften und Bereichen der HGK-Gruppe drei Innovationsprojekte erfolgreich umgesetzt. Diese Pilotprojekte werden im Bereich „Digitalisierung von Warehouses und Terminals“ sowie im Feld „Predictive Maintenance“ für Oberleitungen elektrifizierter Bahnstrecken durchgeführt.

Der Auswahlprozess für sämtliche potenziellen Innovationsprojekte startete im zweiten Quartal des Geschäftsjahres. Alle ausgewählten Projekte konnten bis zum vierten Quartal erste belastbare Ergebnisse vorweisen, obwohl pandemiebedingte Beschaffungsengpässe für technologische Komponenten in Teilen zu Verzögerungen geführt haben.

Der vom IHC verfolgte Ansatz, im Rahmen der Pilotprojekte in kleinen, agilen Teams aus unterschiedlichen Kompetenzbereichen fokussiert zu agieren und dabei schnell und effizient den technischen Proof-of-Concept (PoC) zu erbringen, hat in allen Projekten zu belegbaren Ergebnissen geführt. Teilweise konnten bereits die betriebswirtschaftliche Bewertung und eine Skalierungsoption für einen Roll-out im Jahr 2023 erbracht werden.

Alle laufenden Projekte werden weiterverfolgt und sind geeignet, neue Erlöse zu generieren, Optimierungen zu etablieren und Effizienzen zu heben.

KV TERMINAL-NORD

Im Geschäftsjahr 2022 hat die HGK den „Betrieb einer Umschlaganlage des Kombinierten Verkehrs in Köln“ für einen Zeitraum von zehn Jahren europaweit im Wege eines Vergabeverfahrens mit Teilnahmewettbewerb ausgeschrieben. Damit kam die HGK sowohl den vergaberechtlichen Pflichten des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) nach als auch der in den Zuwendungsbescheiden und der Förderrichtlinie begründeten Verpflichtung, den Betrieb des KV-Terminals an einen Dritten zu vergeben.

Im Zuge der Ausschreibung des Terminalbetriebs wurde eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung erstellt, aus der sich eine für das Vergabeverfahren notwendige Wertungsmatrix ergab. Dabei wurde die HGK von einem externen Berater unterstützt. Im Teilnahmewettbewerb für die Vergabe gingen mehrere Gebote bei der HGK ein. Die Vergabe erfolgte am 11. November 2022 an die Hupac Intermodal SA aus Chiasso, Schweiz. Diese betreibt das Terminal seit dem 1. Januar 2023 durch ihre 100-prozentige Beteiligungsgesellschaft Combiconnect Köln Nord GmbH.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Die Logistik ist der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland nach der Automobilwirtschaft und dem Handel.⁷ Insgesamt sind hier mehr als drei Millionen Menschen beschäftigt. Der Logistikmarkt entwickelt sich dabei beständig weiter. Dies gilt auch für die HGK und ihre Gesellschaften. Wir 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. Insgesamt setzte die Logistikbranche hierzulande im Berichtsjahr 319 Milliarden Euro um. Dies entspricht einem Wachstum von 8,5 % gegenüber dem Vorjahr und ist nicht zuletzt auf gestiegene Kosten innerhalb der Branche zurückzuführen, beispielsweise im Zusammenhang mit gestiegenen Energiepreisen. Komplexe und eng verzahnte Wertschöpfungsprozesse, ein dynamischer und globaler Handel sowie die enorm wachsende 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 Kauf der heutigen HGK Shipping und ihrer Tochterunternehmen kann die HGK Logistikleistungen auf der Schiene, der Straße und dem Wasserweg aus einer Hand anbieten. Die HGK wird den Transformationsprozess hin zu einer steuernden 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. In dem Zusammenhang hat die HGK im Dezember 2020 ein Grundstück von 17 Hektar angrenzend an das Terminal Köln-Nord von der Stadt Köln erworben. Für die Stadt Köln schaffen wir dort ein modernes Industriequartier, in dem wir integrierte Services und Produkte als Dienstleister aus einer Hand anbieten. Dabei bieten wir eine preiseffiziente, nachhaltige und zukunftsfähige Infrastruktur an und stellen diese den Pächtern zur Verfügung. Hierzu hat die HGK im November 2022 mit der Fusion Cologne GmbH eine eigene Entwicklungs- und Vermarktungsgesellschaft gegründet. Im Geschäftsjahr 2023 sollen die ersten Grundstücke in dem Gebiet verpachtet werden. Mit diesem Großprojekt ergreifen wir die Chance, für die HGK ein neues, profitables und nachhaltiges Geschäftsfeld zu entwickeln.

⁷ Bundesvereinigung Logistik e.V.: <https://www.bvl.de/service/zahlen-daten-fakten/umsatz-und-beschaeftigung>

Risikomanagementsystem (RMS)

Bei der Ausübung unternehmerischer Tätigkeiten können insbesondere branchenübliche 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. Gleiches gilt für 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.

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.

Im Berichtswesen erfolgt die Klassifizierung der Risiken in Abhängigkeit von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenpotenzial nach folgenden Regeln:

Risikomatrix



Dabei ergibt sich folgende Risikoverteilung:

Risikoklasse	2022 Anzahl	2021 Anzahl
A (rot)	0	0
B (gelb)	10	10
C (grün)	15	18

Zur Umsetzung dieses Systems innerhalb der HGK galt im Geschäftsjahr 2022 die aktuelle Fassung der Konzernrisikomanagementrichtlinie aus dem Jahr 2020. Diese Richtlinie wird zum 1. Januar 2023 aktualisiert. Sie 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 hat die internationalen und nationalen Güterströme einerseits negativ beeinflusst, indem diese blockiert und teilweise verschoben wurden. Diese Verschiebungen führten zu Einbußen in einzelnen Bereichen. Gleichzeitig konnten aber auch Gewinne in anderen Bereichen erzielt werden, zum Beispiel beim Umschlag und Transport von Kraftwerkskohle. Nach derzeitigem Erkenntnisstand stellen die unmittelbaren wirtschaftlichen Auswirkungen des Krieges zum Berichtszeitpunkt kein quantifizierbares wirtschaftliches Risiko dar.

Es besteht in Deutschland keine pandemische Lage mehr, weshalb die Covid-19-Pandemie nach mehr als zwei Jahren aus der Risikobetrachtung herausfällt.

Nach wie vor werden die Auswirkungen des demographischen Wandels als ein mittleres Risiko angesehen. Gleichwohl könnte das Risiko zukünftig auch höher zu bewerten sein, sollte sich der Fachkräftemangel noch weiter verschärfen und es so unweigerlich zu Einschränkungen in betrieblichen Abläufen kommen. Betroffen sind alle Bereiche der HGK sowie ihrer Tochter- und Beteiligungsgesellschaften. Durch neue Technologien und veränderte Prozessabläufe wird man dieses Risiko minimieren. Auch durch Steigerung der Attraktivität der Unternehmen der HGK-Gruppe infolge verschiedener Maßnahmen wird diesem Trend entgegengesteuert.

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.

Auch weiterhin wird die Möglichkeit gesehen, dass öffentliche Mittel für den systematischen Aus- und Neubau sowie die Instandhaltung des Bestandsnetzes nicht mehr ausreichend verfügbar sein könnten. Dadurch würde die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße gegenüber der Straße weiterhin negativ beeinflusst werden. Ein Auffangen eines solchen Ausfalls öffentlicher Mittel durch Eigenmittel ist nicht möglich. Eine Folge wäre, dass Investitionen ausbleiben. Dieses Risiko wird mit einer niedrigen Eintrittswahrscheinlichkeit eingeschätzt und ist daher von geringer Bedeutung.

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. Die Trassenpreisförderung wird nach dem Jahr 2023 nach aktueller politischer Willensbildung abgeschmolzen. Ob die Förderung nachhaltig zur Verfügung steht, ist daher derzeit fraglich.

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 eingeleitete Energiewende wirkt sich weiterhin auf die Transport- und Umschlagmengen bei Wasserstraße und Schiene aus, und damit auch auf die in der Trockenschifffahrt und im Kohleumschlag tätigen Beteiligungen in der HGK-Gruppe. Die aus der Energiepreisentwicklung resultierende Chance, vermehrt Kraftwerkskohle zu transportieren und umzuschlagen, normalisiert sich zusehends wieder. In der Folge nimmt das Risiko eines Wegfallens dieses Marktes auf lange Sicht wieder zu, insbesondere auch wegen der mittelfristig zu erwartenden Stilllegung von Kohlekraftwerken und der nicht mehr benötigten Zulieferleistungen an diesen Kraftwerksstandorten. Neue Märkte und Leistungsfelder sind perspektivisch zu erschließen, damit die erwartbaren Rückgänge in diesem Geschäftsfeld kompensiert werden können. Das sich verändernde Geschäftsfeld wird mittel- bis langfristig als ein mittleres Risiko bewertet.

Im Eisenbahngüterverkehr wird weiterhin ein hoher Wettbewerbsdruck herrschen. Dieser Druck wird insbesondere durch die Instandhaltungspolitik der DB Netz AG befeuert. Sanierungsstau und Fehlplanungen führen dazu, dass ein Großteil des Netzes für den Güterverkehr nicht nutzbar ist, weshalb es für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu kostenintensiven Umfahrungen kommt. Eine Entspannung der Situation ist perspektivisch nicht in ein oder zwei Jahren zu erwarten. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden hier auf längere Zeit belastet. Dies wirkt sich auf deren Ergebnis aus. Die HGK ist über die RheinCargo GmbH & Co. KG somit zumindest mittelbar von dieser Situation betroffen. Für die HGK AG wird das Risiko allerdings als gering eingestuft.

Operative Chancen und Risiken

Die steigende Inflation könnte zukünftig auch bei der HGK und ihren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften ergebniswirksam werden. Die Kosten für die Energiebeschaffung sind im Berichtszeitraum signifikant gestiegen. Diese Kostensteigerungen können nur begrenzt an die Kunden weitergegeben werden. Auch die Lohnentwicklung wird durch die Inflation zu Mehrkosten für die HGK und die Gesellschaften der HGK-Gruppe führen. Insgesamt wird dieses Risiko aber für die HGK derzeit noch als gering bewertet. Mittelfristig kann – je nach Entwicklung der Inflation – eine andere Einschätzung angezeigt sein.

Wetterextreme nehmen immer mehr zu. In den vergangenen Jahren hatten die Gesellschaften der HGK-Gruppe mit den Auswirkungen von Hoch- und Kleinwasser umzugehen. Gerade in der Binnenschifffahrt haben diese Wetterextreme ergebnisrelevante Auswirkungen. Die Unternehmen der HGK-Gruppe betreiben Risikominimierung durch eine Verbesserung ihrer Prozesse, insbesondere indem sie in neue Technologien investieren. Die HGK Shipping ist beispielsweise Vorreiter bei der Entwicklung und dem Einsatz von modernen, Niedrigwasser-optimierten Schiffen, um damit unabhängiger von Extrempegelständen Binnenschifftransporte anbieten zu können. Insgesamt wird das Risiko durch Wetterextreme wegen der Unvorhersehbarkeit des Verlaufs als mittleres Risiko bewertet.

Blackout-Szenarien wurden vor allem vor dem Winter 2022/2023 medial diskutiert. Im Berichtszeitraum wurden deshalb intensiv das Risiko eines Stromausfalls und dessen Auswirkungen auf die HGK-Gruppe betrachtet. Die Eintrittswahrscheinlichkeit eines kurzzeitigen Stromausfalls ist dabei sogar hoch, dessen Auswirkungen sind aber zu vernachlässigen und wirken sich nicht auf das Ergebnis aus. Länger andauernde Stromausfälle sind höchstwahrscheinlich ergebnisrelevant, wobei durch Notfallpläne und insbesondere den Einsatz von Notstromaggregaten die Auswirkungen abgemildert werden können. Unterm Strich stellen die Auswirkungen längerfristiger Stromausfälle für die HGK selbst nur ein untergeordnetes Risiko dar und werden damit als gering bewertet.

Nicht beeinflussbaren Faktoren wie Unfällen, Anschlägen oder auch Diebstählen, die Betriebsstörungen zur Folge haben können, setzt die HGK-Gruppe ein funktionierendes Notfallmanagement entgegen. Ganz auszuschließen sind die vorgenannten Faktoren allerdings nicht. Insgesamt wird dem Risiko von Betriebsstörungen ein geringes Gewicht beigemessen.

Finanzielle Chancen und Risiken

Das steigende Zinsniveau an den Finanzmärkten birgt für die HGK sowie ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften Chancen und Risiken. Seit Mitte 2022 hat die EZB den Leitzinssatz für Hauptrefinanzierungsgeschäfte von 0,5 % auf 3,5 % angehoben.⁸

Dies stellt ein Risiko steigender Zinsaufwendungen für Finanzierungsinstrumente dar. Steigende Kapitalkosten führen außerdem zu Risiken bei den Wertansätzen der Beteiligungsunternehmen.

Das steigende Zinsniveau der Kapitalmärkte wirkt sich positiv 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 Mitarbeitenden 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. Aufgrund der steigenden Zinsentwicklungen sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass eine vergleichbare Situation in Zukunft nochmals auftreten könnte.

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.

8 Stand 16. März 2023

Investitionen und Erfolgsplan

Der Investitionsplan 2023 sieht Investitionen in Sachanlagen in Höhe von insgesamt 65,5 Mio. € vor. Die Investitionen für das Eisenbahnnetz in Höhe von 31,0 Mio. € entfallen mit 23,1 Mio. € auf den Personenverkehr und mit 7,9 Mio. € auf den Güterverkehr. Für die Errichtung und Weiterentwicklung von Terminalkapazitäten und Häfen sind 7,3 Mio. € vorgesehen. Weitere 17,4 Mio. € werden in die Informationstechnologie, Liegenschaften und Technik investiert, wovon 8,6 Mio. € für das neue Verwaltungsgebäude in Niehl bestimmt sind. Dieses soll im Juli 2023 fertiggestellt werden und wird nach Energiespar-Standard KfW-55 errichtet; der Bau wird entsprechend finanziell gefördert.

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

Die HGK erwartet für das laufende Jahr mit 79,8 Mio. € höhere Umsatzerlöse als im Jahr 2022. Der Wirtschaftsplan 2023 sieht einen Gewinn nach Steuern von 18.123 Tsd. € vor. Hiervon entfallen 357 Tsd. € als Garantiedividende an den außenstehenden Aktionär Rhein-Erft-Kreis. Nach Abzug der Garantiedividende verbleibt ein Gewinn von 17.766 Tsd. €. Wegen des Verkaufs des Grundstücks Wesseling sind Reinvestitionen in Werkstätten erforderlich, dazu wird aus dem Gewinn eine Rücklage in Höhe von 5.500 Tsd. € bei der HGK gebildet. Der verbleibende Gewinn in Höhe von 12.266 Tsd. € wird im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrags an die Stadtwerke Köln GmbH abgeführt.

Köln, 31. März 2023

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Uwe Wedig Dr. Jens-Albert Oppel