

Lagebericht 2023

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 Ergebnisabführungs-Vereinbarung verbunden.

Als Logistik-Holding im Stadtwerke Köln Konzern übernimmt die HGK mit ihren Tochter- und Beteiligungsunternehmen 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 wesentlichen 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,
- HGK Logistics and Intermodal GmbH, mit Sitz in Köln, sowie deren Beteiligungen,
- Fusion Cologne GmbH, mit Sitz in Köln,
- 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 und der Industrie 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 Vorgebirgsbahn von Köln nach Bonn, die Modernisierung verschiedener Stellwerke und der barrierefreie Ausbau von Bahnsteigen dienen 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 sowie die heimische Industrie und den Handel mit Waren, so dass sie direkt und indirekt ca. 35.000 Arbeitsplätze in der Region sichern.¹ 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 Dienstleistungen, die wir in unserem täglichen Leben als selbstverständlich erachten.

Dank der Hafenanlagen der HGK 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 Sportboothafen. Die dort befindliche Marina ist an einen privaten Betreiber vermietet.

¹ Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Kölner Häfen, PLANCO Consulting GmbH, Juli 2020

Wirtschaftliches Umfeld

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2023 litt deutlich unter der Energiekrise durch den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine und daraus folgenden Produktionsrückgängen.

Laut OECD ist die **Weltwirtschaft** im Jahr 2023 nach der Erholung von der SARS-CoV-2-Pandemie voraussichtlich um 2,9 % gewachsen und wird im Jahr 2024 respektive 2025 um 2,7 % respektive 3,0 % weiter zulegen.²

Für die **europäische Wirtschaft** wird für das Jahr 2023 ein Wachstum von 0,5 % sowohl für die EU als auch für den Euroraum erwartet. Im Jahr 2024 wird die Wirtschaft voraussichtlich moderat wachsen (0,9 % in der EU, 0,8 % im Euroraum).³

Die **deutsche Wirtschaftsleistung** ist im Jahr 2023 maßgeblich aufgrund der vom Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine verursachten hohen Energiepreise um 0,4 % gesunken. Darüber hinaus hat sich die Weltwirtschaftslage nicht wie erwartet entwickelt. Die Bundesregierung geht davon aus, dass sich die Konjunktur im Jahr 2024 wieder erholt und rechnet mit einem geringfügigen Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von 0,2 %.⁴

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind Statistiken zum Güterverkehrsaufkommen bezogen auf das gesamte Kalenderjahr 2023 noch nicht veröffentlicht worden. Daher beziehen sich alle Leistungskennzahlen der Transportwirtschaft auf die vom Bundesamt für Logistik und Mobilität im September 2023 vorgelegte Mittelfristprognose.⁵

Der **Güterverkehr** zeigte im Jahr 2023 insgesamt stark rückläufige Entwicklungen. Das Bundesamt für Logistik und Mobilität geht davon aus, dass das Transportaufkommen um 5,9 % zurückging und sich im Jahr 2024 mit einem Zuwachs von 1,6 % geringfügig erholen wird. Dies ist vor allem auf einen zu erwartenden Rückgang bei chemischen und Mineralerzeugnissen sowie Erzen, Steinen und Erden im Jahr 2023 zurückzuführen. Die Transportmenge für Kohle, Rohöl und Erdgas ist nach dem deutlichen Zuwachs im Vorjahr wieder zurückgegangen. Für die Transportleistung insgesamt wird für 2023 ein Rückgang von 4,3 % prognostiziert. Im Jahr 2024 soll es zu einem Zuwachs von 1,6 % kommen.

Im **Straßengüterverkehr** ist nach Berechnungen des Bundesamts beim Transportaufkommen im Jahr 2023 ebenfalls ein Rückgang, und zwar um 6,0 %, prognostiziert. Im Jahr 2024 soll der Zuwachs 1,7 % betragen. Die Transportleistung sollte im Jahr 2023 um 4,2 % zurückgehen und dann 2024 wieder um 2,3 % zulegen. Auch dies ist bedingt durch die konjunkturelle Abschwächung und den Anstieg der Kosten in der Branche, wie zum Beispiel des Dieselmotorkraftstoffpreises, der Fahrzeuganschaffungs- und der Personalkosten, welche über die Transportpreise nicht oder nicht vollständig an die Kunden weitergegeben werden können.

Auch der **Schienengüterverkehr** in Deutschland verzeichnete im Jahr 2023 rückläufige Zahlen im Vergleich zum Vorjahr. Das Bundesamt prognostiziert eine um 4,5 % reduzierte Transportmenge für 2023, die im Jahr 2024 dann um 1,8 % zunehmen soll. Die Transportleistung sank 2023 um 4,6 % und soll 2024 um 2,1 % steigen. Der Schienengüterverkehr im kombinierten Verkehr hat dabei einen überdurchschnittlichen Rückgang verzeichnet. Das Transportaufkommen ist 2023 um 6,2 % gesunken und soll 2024 um 2,6 % wieder wachsen. Dies geht einher mit einem Rückgang der Transportleistung von 5,5 % im Jahr 2023, vor einem prognostizierten Wachstum von 3,1 % im Jahr 2024. Somit trifft die gesamtwirtschaftliche Entwicklung besonders den kombinierten Verkehr. Die Produktionsrückgänge in der Chemie- und der Stahlindustrie sowie in der Bauwirtschaft treffen den Schienengüterverkehr ebenfalls spürbar.

Auch die **Binnenschifffahrt** unterliegt deutlichen Rückgängen. Laut Prognosen des Bundesamtes für Logistik und Mobilität wird für 2023 ein Rückgang des Transportaufkommens um 4,9 % erwartet, bevor es 2024 dann um 0,9 % zunehmen wird. Die Transportleistung wird 2023 um 5,7 % sinken und 2024 um 1,2 % steigen. Dies ist wie auch bei den anderen Verkehrsträgern ebenso auf Rückgänge in der Chemieindustrie und der Bauwirtschaft zurückzuführen, insbesondere aber auf zweistellig rückläufige Zahlen im Bereich der Kohletransporte, die in den vorherigen beiden Jahren deutliche Zuwächse zu verzeichnen hatten.

² OECD Economic Outlook, November 2023

³ Winterprognose der Europäischen Kommission, Februar 2024

⁴ BMWK Jahreswirtschaftsbericht 2024, Februar 2024

⁵ Bundesamt für Logistik und Mobilität, Mittelfristprognose Sommer 2023, September 2023

Wirtschaftsbericht

Überblick

HGK

Beherrschende Themen des Jahres 2023 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. Zwar wird erwartet, dass sich die Lieferkettenstörungen der vergangenen Jahre abschwächen werden. Gleichwohl bleibt es eine Herausforderung, insbesondere für die Binnenschifffahrt als Bindeglied von internationalen Weltverkehren zu lokalen Verkehren, kurzfristige Lieferkettenunterbrechungen aufzufangen. Die SARS-CoV-2-Pandemie wirkte sich im Berichtszeitraum indes nicht mehr nennenswert aus.

Insbesondere die durch den Angriffskrieg Russlands bedingten Effekte bei den Energiepreisen hinterließen im Geschäftsjahr 2023 erneut deutliche Spuren. Dies führte in einigen Bereichen zu positiven Folgen für das Ergebnis der HGK im Geschäftsjahr. So führte der Gasmangel zu einer erhöhten Nachfrage nach Kohle, was zu einem signifikanten Zuwachs bei Kohletransporten im Bereich der Trockenschifffahrt führte. Die gestiegenen Gasöl-Preise konnten im Bereich der Binnenschifffahrt über entsprechende vertraglich vereinbarte Klauseln an die Kunden weitergegeben werden.

Insgesamt entwickelt sich die HGK durch Strukturanpassungen weiter zu einer integrierten Transport- und Logistikgruppe, die durch zuverlässige und nachhaltige Transportketten und Logistikdienstleistungen wesentliche Industriesegmente im Rheinland mit den relevanten Logistikkreisläufen im In- und Ausland verbindet. Im Mittelpunkt der strategischen Ausrichtung der Gruppe stehen integrierte Lösungen für die Lieferketten von morgen.

TOCHTERUNTERNEHMEN UND WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die HGK war am 31. Dezember 2023 an insgesamt 45 Gesellschaften unmittelbar oder mittelbar beteiligt und nimmt insbesondere die Aufgaben einer steuernden Holding wahr. Im Verbund der HGK-Gruppe bieten die Tochter- und Beteiligungsunternehmen Logistiklösungen für die wichtigen Markt- und Kundensegmente integriert aus einer Hand an.

HGK Shipping GmbH

Die HGK Shipping GmbH (HGK 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 369,1 Mio. € (Vorjahr 471,5 Mio. €). Das Ergebnis, das aufgrund des bestehenden Gewinnabführungsvertrages an die HGK abgeführt wird, beträgt 10,7 Mio. € (Vorjahr 9,1 Mio. €).

Der Bereich Gas transportierte im Jahr 2023 insgesamt 1,09 Mio. t (Vorjahr 1,19 Mio. t), der Bereich Liquid 3,54 Mio. t (Vorjahr: 3,82 Mio. t) und der Bereich der Trockenschiffahrt (Dry) 25,30 Mio. t (Vorjahr 26,69 Mio. t).

Die Transportleistung lag bei 7,03 Mrd. Tonnenkilometern (Vorjahr 7,45 Mrd. Tonnenkilometern).

HGK Logistics and Intermodal GmbH

Die HGK Logistics and Intermodal GmbH (HGK L&I), vormals NESKA Schiffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung, 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 sowie in Dordrecht und Rotterdam (Niederlande). Die Unternehmen der HGK L&I sind im Transport, im Umschlag und in der Lagerung von Massengut, Stückgut und Containern tätig. Der Umsatz der HGK L&I-Gruppe betrug im Berichtsjahr 248,2 Mio. € (Vorjahr 270,1 Mio. €). Das Ergebnis des Geschäftsjahres, welches aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages an die HGK abgeführt wurde, beträgt 5,0 Mio. € (Vorjahr 5,0 Mio. €).

Im Bereich des konventionellen Umschlags wurden im Berichtszeitraum 3,56 Mio. t (Vorjahr 3,79 Mio. t) Stückgüter umgeschlagen (-6,1 %) und 1,09 Mio. t (Vorjahr 1,09 Mio. t) gelagert (± 0 %). An Schüttgütern wurden innerhalb der HGK L&I-Gruppe im Geschäftsjahr 2023 insgesamt 2,35 Mio. t (Vorjahr 2,87 Mio. t; 18,1 %) umgeschlagen. Die HGK L&I-Gesellschaften haben 469,20 Tsd. Paletten (Vorjahr 536,36 Tsd.) umgeschlagen. Der Palettenumschlag ist damit um rund 12,5 % gesunken. Die Containerhandlings innerhalb der HGK L&I-Gruppe beliefen sich auf 1,15 Mio. TEU. Im Vorjahr hatten die Handlings bei 1,42 Mio. TEU gelegen; der Rückgang beträgt somit rund 19,0 %.

Im Berichtsjahr hat die HGK L&I ihre Intermodal-Sparte mit Container-Terminals in Köln, Düsseldorf, Duisburg und Krefeld neu strukturiert. Die bisher als eigenständige Gesellschaften agierenden Terminals in Duisburg und in Krefeld wurden auf die HGK Intermodal GmbH verschmolzen, die die Tätigkeiten der Sparte nun zentral steuert. Im Zuge dessen wurden auch die Anteile der HGK und der HGK L&I an der CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service an die HGK Intermodal übertragen.

RheinCargo GmbH & Co. KG

Die RheinCargo GmbH & Co. KG (RheinCargo) ist die Betreiberin der Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf und mit einem Hafengesamtumschlag im Jahr 2023 von 18,51 Mio. t (Vorjahr 19,79 Mio. t) weiterhin der größte Binnenhafen-Verbund Deutschlands. Mit rund 18,74 Mio. t (Vorjahr 20,17 Mio. t) transportierter Güter auf der Schiene und einer Leistung von 2,97 Mrd. Nettotonnenkilometern (Vorjahr 2,83 Mrd. Nettotonnenkilometer) ist die RheinCargo in Deutschland eines der größten nichtbundeseigenen (NE-)Unternehmen für Eisenbahn-Güterverkehr. 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 2023 ist noch nicht abgeschlossen, weshalb das Geschäftsjahr 2022 dargestellt wird. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der RheinCargo belief sich nach 5.952 Tsd. € im Jahr 2021 im Jahr 2022 auf -1.262 Tsd. €. Unter Einbezug des Finanzergebnisses (EBT) betrug das Ergebnis im Jahr 2022 -2.003 Tsd. €. Unter Berücksichtigung von Gewerbesteuer und Gewerbesteuer-Umlagen, die zum Teil die Gesellschafter betreffen, erzielte die RheinCargo im Geschäftsjahr 2022 einen Jahresfehlbetrag von -4.308 Tsd. € (Vorjahr +4.904 Tsd. €). Das Ergebnis des Jahres 2023 verbessert sich nach aktuellem Stand sowohl gegenüber dem Plan als auch gegenüber dem Ergebnis von 2022 deutlich. Die RheinCargo wird das Geschäftsjahr 2023 wieder mit einem positiven Ergebnis abschließen.

Fusion Cologne GmbH

Die Fusion Cologne GmbH (Fusion) ist die Entwicklungs- und Verwaltungsgesellschaft für den Industriepark Nord. Im Industriepark Nord entwickelt sie ein modernes Industrie- und Logistikquartier, in dem auch Flächen für affine 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 der Gründung der Fusion Ende 2022 wurden im Geschäftsjahr 2023 die Entwicklungsmaßnahmen des Quartiers fortgeführt und es wurde mit der Vermarktung der Parzellen begonnen. Im Dezember des Berichtsjahres wurde der erste Erbbaurechtsvertrag mit einem Investor geschlossen. Die Vermarktung der übrigen Parzellen ist für die erste Jahreshälfte 2024 vorgesehen.

Die Fusion schloss das Geschäftsjahr 2023 mit einem Fehlbetrag von -1.091 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 (DKS) beteiligt.

Die DKS 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 bis 30. September). Der Umsatz des Geschäftsjahres 2022/2023 betrug 8.882 Tsd. € (Vorjahr 7.456 Tsd. €) und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert. Das Ergebnis vor Ertragsteuern im Geschäftsjahr 2022/2023 lag mit 2.508 Tsd. € (Vorjahr 2.505 Tsd. €) auf konstantem Niveau gegenüber dem des Vorjahres. Die Gesellschaft erwirtschaftete einen Jahresüberschuss in Höhe von 1.693 Tsd. € (Vorjahr 1.680 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 2023 stark zurückgegangen. Dies zeigt sich an einer deutlich verringerten Auslastung in der Beförderungsstatistik. So ist das Verkehrsaufkommen gegenüber 2022 um rund 25 % gesunken. Auch haben sehr viel weniger Pkw die Fähre genutzt (33.726, Vorjahr 45.849). 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. Die Anzahl der Lkw, die die Fähre genutzt haben, hat sich im Vergleich zum Vorjahr von 5.047 im Jahr 2022 auf 3.520 im Jahr 2023 reduziert. Dies entspricht einem Rückgang von 31 %. Angesichts der Wiedereröffnung der Leverkusener Brücke für Lkw ist davon auszugehen, dass sich dieser Aufkommensrückgang künftig noch verstärken wird.

Die Jahresabschlussprüfung des Geschäftsjahres 2023 ist für die Gesellschaft noch nicht abgeschlossen, weshalb hier das Geschäftsjahr 2022 dargestellt wird. Die Gesamterlöse stiegen um 14,8 % von 633.546 € um 93.858 € auf 727.404 €. Das Ergebnis lag aufgrund von Zuschüssen der Gesellschafter in Höhe von 307.000 € bei 0 € (Vorjahr: -150.720 €).

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, insbesondere an das HGK-Netz angebundene Gleisanschließer.

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 2.376 Aufträge bearbeitet, davon 1.916 in der Lokwerkstatt. Die RheinCargo ist mit 1.662 Aufträgen in der Lokwerkstatt und 382 Aufträgen in der Güterwagenwerkstatt größter Kunde unserer Instandhaltungsleistungen. Mit der Radsatzdrehbank in der Lokwerkstatt konnte der Bereich Schienenfahrzeugtechnik im Jahr 2023 insgesamt 175 Fahrzeuge bearbeiten.

REAL ESTATE

Im Geschäftsjahr 2023 stiegen die Erlöse und Nebenerlöse aus dem nicht hafenauffinen Vermietungsgeschäft gegenüber dem Vorjahr um 12 % auf 9,3 Mio. € (Vorjahr 8,3 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 fiel im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um rund 6,7 Mio. € bzw. 7,9 % höher aus. Die Umsatzerlöse, die sich auf 80,1 Mio. € beliefen, konnten um 2,4 Mio. € bzw. 3,1 % gesteigert werden und übertrafen somit die geplanten Umsätze von 79,8 Mio. €. Gleichzeitig stiegen die sonstigen betrieblichen Erträge von 6,8 Mio. € um 3,8 Mio. € oder 55,9 % auf 10,6 Mio. €. Hier wirkten sich hohe, geplante Rückstellungsaufhebungen im Geschäftsjahr aus. Dennoch lagen die sonstigen betrieblichen Erträge 2023 unter dem Planwert von 19,0 Mio. €, da Grundstücksverkäufe später als geplant durchgeführt werden.

Im Jahr 2023 betrug die Summe aus Personal- und Materialaufwand, Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen 90,5 Mio. € (Vorjahr 89,2 Mio. €). Der Anteil des Personalaufwands lag bei 57,4 % (Vorjahr 54,8 %), auf den Materialaufwand entfielen 15,4 % (Vorjahr 18,8 %) und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen machten 14,9 % (Vorjahr 14,8 %) aus. Der Personalaufwand stieg um 3,1 Mio. €, wovon 0,9 Mio. € auf Gehälter entfielen (+2,25 %) und 2,2 Mio. € auf soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung (+20,6 %). Grund für die Steigerung waren hohe Zuführungen zu Pensionsrückstellungen infolge gesetzlicher Änderungen bei den Beamtenpensionen. Die Abschreibungen erhöhten sich um 0,8 Mio. €. Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen war ein leichter Anstieg um 0,3 Mio. € zu verzeichnen.

Das Finanzergebnis war mit 12,9 Mio. € insgesamt rd. 4,0 Mio. € geringer als im Vorjahr. Hier wirkten sich insbesondere geringere phasenverschobene Beteiligungserträge von RheinCargo aus, die das Geschäftsjahr 2022 mit einem Verlust abgeschlossen hat und deswegen keine Ausschüttung leistete (im Vorjahr 3,7 Mio. €). Auch eine planmäßig höhere Verlustübernahme von der Fusion führte mit 1,1 Mio. € gegenüber 0,3 Mio. € im Vorjahr zu dieser Veränderung. Den Planwert von 9,1 Mio. € konnte die HGK allerdings durch eine im Vergleich zur Planung deutlich höhere Gewinnabführung der HGK Shipping und einen geringeren Verlustausgleich für die Fusion um insgesamt 3,7 Mio. € übertreffen.

Das Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und Ertrag beläuft sich auf 13,7 Mio. € und verbesserte sich zum Vorjahr um 1,6 Mio. €. Dies markiert erneut das beste Ergebnis in der Unternehmensgeschichte. Nach Abzug der Steuern liegt das Unternehmensergebnis bei 13,3 Mio. €. Durch die nicht erfolgten Grundstücksverkäufe bleibt dieser Wert jedoch 4,8 Mio. € oder 26,5 % unter dem Planergebnis. Davon zahlte die HGK rund 0,4 Mio. € als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis aus. Die verbleibenden 12,9 Mio. € (im Vorjahr 11,6 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 2023 auf insgesamt 25,8 Mio. € (Vorjahr 28,0 Mio. €). Davon entfielen 11,3 Mio. € auf den Bereich Netz, 1,7 Mio. € auf den Bereich Immobilien und 7,0 Mio. € auf den Bereich Liegenschaften. Des Weiteren wurden in den Bereichen Informationstechnik, Technik und Übrige 5,8 Mio. € investiert.

Im Bereich Netz entfiel der Großteil der Investitionen auf den Bau der Hochbahnsteige an der Linie 16, den Ersatz des Oberbaus und über das Förderprogramm „Kommunale Schiene“ in die Erneuerungsmaßnahmen von eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen. Im Bereich Immobilien entfielen die Investitionen in die Abrechnung des KV Terminals Köln-Nord. Im Bereich Liegenschaften entfielen die Investitionen in die Fertigstellung des neuen Verwaltungsgebäudes. Bei den spartenübergreifenden Investitionen standen die begonnene Einführung von SAP S/4HANA für die Unternehmensgruppe im Vordergrund sowie die IT-Ausstattung der neuen Hauptverwaltung.

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 479,1 Mio. € im Vorjahr um 4,5 Mio. € (0,9 %) auf 483,6 Mio. € erhöht. Das lag vor allem an Investitionen im Bereich der immateriellen Vermögensgegenstände (2,1 Mio. €) und Sachanlagen (11,4 Mio. €). Bei den Finanzanlagen wirkte sich die planmäßige Tilgung des Gesellschafterdarlehens in Höhe von 8,6 Mio. € durch die Shipping-Gruppe gegenläufig aus. Auf der Passivseite blieb das Eigenkapital bei 112,1 Mio. € konstant. Während sich die Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse um 4,9 Mio. € und die Pensionsrückstellungen um 2,0 Mio. € erhöhten, verringerten sich die sonstigen Rückstellungen um 7,3 Mio. €. Unter anderem konnte die Rückstellung für eine Freistellungsvereinbarung gegenüber der Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg mbH i.L. in Höhe von 5,5 Mio. € zum 31. Dezember 2023 wie geplant aufgelöst werden. Durch die Aufnahme langfristiger Darlehen nahmen die Verbindlichkeiten um 5,2 Mio. € zu.

Die Eigenkapitalquote verringerte sich mit 23,2 % geringfügig im Vergleich zum Vorjahr (23,4 %). Das langfristige Kapital erhöhte sich insgesamt deutlich um rd. 23,0 Mio. €. Entsprechend war das Anlagevermögen durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital zu 98,3 % (Vorjahr 94,2 %) 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 rd. 6,0 Mio. € und führten zu einem Working Capital von 1,9 Mio. € (Vorjahr 1,2 Mio. €). Das Working Capital lag bei 2,3 % vom Umsatz (Vorjahr 1,6 %).

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

Das Ergebnis im Geschäftsjahr 2023 verlief sowohl operativ als auch in den Tochter- und Beteiligungsunternehmen deutlich besser als prognostiziert. Lediglich durch nicht realisierte Grundstücksverkäufe wurde die Gesamtprognose nicht erreicht.

Wesentliche nichtfinanzielle Themen⁷

MITARBEITENDE

Am 31. Dezember 2023 beschäftigte die HGK 536 Mitarbeitende (Ende 2022: 573). Gegenüber dem Vorjahresstichtag sank die Zahl der Mitarbeitenden damit um 6,5 %. Die HGK ist mit Blick auf die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit (21 Jahre) und das Interesse an einer Berufsausbildung bei der HGK (16 Auszubildende im Berichtsjahr) ein nachhaltiger und attraktiver Arbeitgeber. Dazu tragen 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 sorgt für Rahmenbedingungen, die allen Geschlechtern gleiche Einstiegs-, Entwicklungs- und Aufstiegschancen ermöglichen. In diesem Zusammenhang hat das Unternehmen mit Wirkung zum 01.07.2022 als Zielgröße einen Frauenanteil von jeweils 40 % (6 Personen) für Aufsichtsrat, für Vorstand (1 Person), erste und zweite Führungsebene jeweils 33,3 % festgelegt. Erreicht wurden Anteile von 20 % Frauen im Aufsichtsrat, 14 % in der ersten Führungsebene und 18 % in der zweiten Führungsebene. Konkrete Maßnahmen zur Förderung der Chancengleichheit wurden in verschiedenen Handlungsfeldern umgesetzt. Der Aufbau eines gruppenweiten Frauen-Netzwerks sowie externe Kooperationen und ein branchenbezogenes Event für Frauen wurden angestoßen.

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 zweite Überwachungsaudit im Jahr 2023 wurde ohne Haupt- oder Nebenabweichungen bestanden.

Die Dekra Certification GmbH bescheinigt der HGK, dass das Qualitätsmanagement-System wie in den Vorjahren den Anforderungen der ISO 9001:2015 entspricht und wirksam 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 und einer Güterwagenwerkstatt einschließlich Schienenfahrzeugtechnik (Bereich Infrastructure and Maintenance für Schienenfahrzeuge) sowie Beschaffungs- und Personalmanagement.

Die HGK erbringt das zentrale Qualitätsmanagement nach ISO 9001:2015 der RheinCargo GmbH & Co. KG als Dienstleistung. Hier wurde im Jahr 2023 die Rezertifizierung im Bereich EVU erfolgreich durchgeführt. Zusätzlich wurde der Geltungsbereich des Zertifikats um „Hafenumschlag und Lagerung“ erweitert sowie der Standort Bottrop (Hafen) erstmalig und ohne Beanstandungen zertifiziert. Ein weiterer Ausbau des Qualitätsmanagements im Hafensbereich ist in Vorbereitung.



⁷ nicht Bestandteil der Prüfung durch die PricewaterhouseCoopers GmbH

NACHHALTIGKEIT

Im Jahr 1999 startete die HGK erstmals mit der Veröffentlichung eines Berichts der Umweltaktivitäten und veröffentlichte diesen bis 2020 regelmäßig. Der Trend entwickelte sich seitdem von Themen des Umweltschutzes zu einem umfassenden Nachhaltigkeitsbericht nach dem Prinzip des sogenannten Triple-Bottom-Line-Ansatzes, der sich auf People, Planet und Profit (3Ps) konzentriert. Als Folge wurde dieser Bericht 2021 erstmals durch einen konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht der Stadtwerke Köln GmbH abgelöst.

So berichtet die HGK ausführlich gemeinsam mit den übrigen Tochtergesellschaften der Stadtwerke Köln GmbH über ihre Aktivitäten einer verantwortlichen, nachhaltigen Unternehmensführung. Ressourcenverbräuche und die Klimaauswirkungen der Geschäftsaktivitäten der HGK wurden fortan dort bilanziert. Was noch vor einigen Jahren unter die Betrachtung der 3Ps fiel, wird heute gemäß den Kriterien und Rahmenbedingungen von Environmental, Social und Corporate Governance (ESG) (deutsch: Umwelt-, Sozial- und Regierungs-, Amts- oder Unternehmensführung) bewertet. Um diesen Kriterien auch weiterhin gerecht zu werden, arbeitet die HGK im Stadtwerke-Verbund an der Umsetzung der CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) und der Einführung der ESRS (European Sustainability Reporting Standards).

Darüber hinaus hat die HGK bereits im Geschäftsjahr 2022 weitere Nachhaltigkeitsziele definiert, die dem Aufsichtsrat im Juni 2022 präsentiert wurden. Auf dieser Basis wurde ein Leitbild Nachhaltigkeit zusammen mit einer darin enthaltenen Nachhaltigkeitsstrategie beschlossen. Mit Umsetzung der CSRD-Richtlinie findet im Jahr 2024 eine Revision der Nachhaltigkeits- und Dekarbonisierungsstrategie der HGK unter Einbeziehung der ESRS statt.

Weiterhin misst die HGK dem Umweltschutz als einem der zentralen Unternehmensziele große Bedeutung bei. Die Gesellschaft hat hierzu in Umweltschutzleitlinien verbindlich ihr ökologisches Handeln beschrieben und festgelegt. Diese Vorgaben gelten für alle betrieblichen Tätigkeiten und Abläufe, für alle HGK-Mitarbeitenden und alle Standorte. Die HGK-Gruppe hat sich damit zu einem der Umwelt gegenüber verantwortlichen Handeln verpflichtet. Um den Klimaschutz weiter zu stärken, hat die HGK auf eigenen Gebäuden und denen ihrer Beteiligungen Photovoltaikanlagen mit einer Gesamtpitzenleistung 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 Flotte/des Fuhrparks durch den Erwerb von Emissions-Zertifikaten von Klimaschutzprojekten CO₂-neutral gestellt. Im Jahr 2023 lag der Fokus auf der Analyse von Optionen, wie man den Energieverbrauch detaillierter und über alle Geschäftsbereiche erfassen und weitere Einsparpotenziale identifizieren kann. Der Geschäftsbereich HGK L&I hat im Geschäftsjahr 2022 erstmals ausgewählte Standorte nach dem international anerkannten Umweltmanagementsystem ISO 14001 zertifiziert. Weitere Standorte werden in den kommenden Jahren folgen. Die HGK Shipping setzt bei ihren Schiffsneubauten seit dem Jahr 2021 auf einen innovativen dieselelektrischen Antrieb, der die Treibhausgas-Emissionen der Flotte senkt. Mit diesen und weiteren Maßnahmen leistet die HGK einen Beitrag zur Stärkung der nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur für den Güterverkehr und den ÖPNV – zugunsten des Umweltschutzes. Die HGK beabsichtigt im Laufe des Geschäftsjahres 2024 die Einführung eines Energiemanagementsystems nach ISO 50001.

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.

Ein bedeutendes Thema im Jahr 2023 war der Umzug in die neue Hauptverwaltung der HGK-Gruppe im Juli 2023. Vorbereitend und im laufenden Betrieb wurden alle behördlichen Erfordernisse erfüllt.

Vom 24. April 2023 bis 28. April 2023 führte die HGK die dritte „Safety Week“ der HGK-Gruppe durch, an der die HGK und ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften HGK L&I, HGK Shipping und RheinCargo teilnahmen. Es wurden praktische Übungen der Mitarbeitenden durchgeführt. Die Aktivitäten und Ergebnisse der Safety Week wurden mit den Mitarbeitenden besprochen und diskutiert.

Gegenüber dem Jahr 2022 gab es deutlich weniger Unfälle im Bereich der HGK AG. Die Zahl der Ausfalltage sank von 50 auf 33. Es wurden lediglich zwei Wegeunfälle erfasst. Besonders erwähnenswert ist, dass es in den betrieblichen Bereichen von HGK Netz und HGK Technik keinen meldepflichtigen Arbeitsunfall gab.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben fanden 2023 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. Bei Treffen der internen Fachkräfte für Arbeitssicherheit in der HGK-Gruppe wurden Themenbereiche, in denen künftig stärker zusammengearbeitet werden soll, definiert und Zuständigkeiten verteilt, so dass bei auftretenden Fragen auf ein Netzwerk aus Experten zurückgegriffen werden kann.

Auch im Bereich des Brandschutzes wurden an allen Standorten alle aktuellen Auflagen erfüllt. Entsprechend den Vorgaben der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) wurden ausreichend Ersthelfer ausgebildet und in den einzelnen Bereichen positioniert.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die HGK führte im Jahr 2022 erstmals eine Kundenzufriedenheits-Analyse durch. Ziel war es, die Kundenzufriedenheit zu analysieren, anhand von KPIs darzustellen, Kundenbedürfnisse zu identifizieren und daraus operative Verbesserungen abzuleiten. Die Kundenzufriedenheitsanalyse wurde anhand von Schulnoten im Ergebnis mit einer Note von 1,7 bewertet. Die zweite Welle der Kundenzufriedenheitsanalyse für das Geschäftsjahr 2023 sollte nun aktuelle KPIs erheben, die mit denen aus dem Vorjahr verglichen werden können. Dabei sollte gleichzeitig festgestellt werden, wie sich die operativen Maßnahmen aus dem Vorjahr sowie die eingetrübte gesamtwirtschaftliche Situation auf die Kundenzufriedenheit auswirkten.

Wie schon im Jahr 2022 ist die Zufriedenheit der 50 befragten HGK-Kunden grundsätzlich hoch. Eine wichtige Rahmenbedingung dieser Kundenzufriedenheitsanalyse ist, dass sich bei einem Großteil der Kunden die Geschäftslage gegenüber dem Vorjahr verschlechtert hat. Dies gilt insbesondere für Kunden der HGK Shipping, wo fast 90 % einen Abwärtstrend feststellen. Dennoch wird die HGK von den Kunden allgemein als zuverlässig, flexibel, kompetent und lösungsorientiert wahrgenommen. Auch ihr 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 sehr hohen Niveau.

INNOVATION

Mit dem Innovation Harbour Cologne (IHC) betreibt die HGK eine „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.

Die Produkt-Palette des IHC umfasst vier Säulen: „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. Dieses Öko-System ist auch im Jahr 2023 weiter gewachsen.

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 im zweiten Quartal des Geschäftsjahres erfolgreich den Innovationstag umgesetzt. Eine heterogene Teilnehmerschaft aus der gesamten HGK-Gruppe hat systematisch Anwendungsfelder erarbeitet und daraus zehn konkrete Use Cases abgeleitet. Diese bilden die Grundlage für neue Innovationsprojekte des IHC. Nach einem dezidierten Analyse-, Bewertungs- und Priorisierungsprozess wurden drei neue Pilotprojekte vorbereitet, um diese Anfang 2024 erfolgreich zu starten. Technische Schwerpunkte der Projekte sind hier „Robotic Process Automation“ (RPA), „Optical Character Recognition“ (OCR) und eine digitale Aufbereitung und Verwertung von Emissionsdaten.

Auch bei den neuen Innovationsprojekten verfolgt der IHC den Ansatz, im Rahmen von Piloten in kleinen, agilen Teams aus unterschiedlichen Kompetenzbereichen des Ökosystems fokussiert zu agieren und dabei schnell und effizient den technischen Proof-of-Concept (PoC) mittels Prototyping zu erbringen. Das bewährte Vorgehen wird auch in neuen Projekten schnell zu belegbaren Ergebnissen führen.

Alle bereits laufenden Projekte aus den Bereichen „Digitales Terminal“ und „Predictive Maintenance“ 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. 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.⁸ 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. Die HGK wird auch in Zukunft ein erfolgreicher Teil des Stadtwerke Köln Konzerns sein.

Die Logistik gewinnt zusehends an Bedeutung und ist ein essenzieller Wirtschaftszweig für eine funktionierende Gesellschaft. Insgesamt setzte die Logistikbranche hierzulande im Berichtsjahr 327 Mrd. € um. Dies entspricht einem Wachstum von 2,5 % gegenüber dem Vorjahr. Dies ist auch auf gestiegene Kosten entlang der Lieferketten zurückzuführen. 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 ihre Arbeitsprozesse ständig weiter optimiert.

Die Stellung der HGK als Logistikholding mit wertschaffenden Logistikbeteiligungen im Logistikmarkt wird gesichert und weiterentwickelt. Die HGK kann unter Einsatz eigener Assets integrierte Logistikleistungen auf der Schiene, der Straße und der Wasserstraße aus einer Hand anbieten. Sie wird den Transformationsprozess hin zu einer steuernden Logistikholding weiter schärfen, sich erforderlichenfalls neu ausrichten und nachhaltige Entwicklungen in den Geschäftsfeldern erarbeiten.

Die HGK ist mit dem Wirtschaftsstandort Köln eng verbunden. Dieser ist und bleibt der Mittelpunkt 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 die Region 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 KV Terminal Köln-Nord von der Stadt Köln erworben. Für Köln und die Region schafft die HGK dort ein modernes Industriequartier, in dem integrierte Services und Produkte als Dienstleistungen in den Bereichen Logistik, Forschung und Produktion und Start-ups aus einer Hand angeboten werden. Dies beinhaltet eine preiseffiziente, nachhaltige und zukunftsfähige Infrastruktur, die den Pächtern zur Verfügung gestellt wird. Hierzu hat die HGK im November 2022 mit der Fusion Cologne GmbH eine eigene Entwicklungs- und Vermarktungsgesellschaft gegründet. Im Geschäftsjahr 2023 wurde ein Erbbaurechtsvertrag für die erste Parzelle in diesem Quartier geschlossen. Es ist beabsichtigt, weitere Erbbaurechte in der ersten Jahreshälfte 2024 zu vergeben. Das Großprojekt bietet die Chance, ein neues, profitables und nachhaltiges Geschäftsfeld zu entwickeln.

⁸ Bundesvereinigung Logistik e.V.: <https://www.bvl.de/service/zahlen-daten-fakten/umsatz-und-beschaeftigung>

Risikomanagementsystem (RMS)

Bei der Ausübung unternehmerischer Tätigkeit können unterschiedlichste Risiken entstehen. Gleichzeitig sind die Rahmenbedingungen für unternehmerisches Handeln deutlich komplexer und volatiler geworden. Der Russland-Ukraine-Krieg und der Nahostkonflikt haben vielfältige Auswirkungen auf die Märkte, insbesondere durch die negative Beeinflussung auf die internationalen und nationalen Güterströme. Verwerfungen an den Energiemärkten sowie stark gestiegene Kapitalkosten belasten das unternehmerische Handeln.

Neue Herausforderungen der Informationssicherheit, wie ständig neue, komplexere digitale Bedrohungen und die Verwendung von Künstlicher Intelligenz (KI), verlangen von den Unternehmen Anpassung und Weiterentwicklung. Zudem muss Veränderungen proaktiv und offen begegnet sowie durch kontinuierliches Training eine erhöhte Sensibilität gegenüber Risiken geschaffen werden.

Die Einrichtung und Dokumentation eines Risikomanagementsystems (RMS) ist daher nicht nur eine gesetzliche Verpflichtung, sondern ein 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 HGK AG, ebenso wie die frühzeitige Risikoerfassung und -bewertung. Als Risiko auf Basis der Konzernrichtlinie Risikomanagement gilt, vereinfacht dargestellt, eine potenziell negative Abweichung von unternehmerischen Zielsetzungen.

Dieses RMS hat die HGK AG auch auf ihre Tochter- und mehrheitlichen Beteiligungsunternehmen ausgerollt. Das RMS bei der HGK AG und ihren Tochterunternehmen erfolgt nach von der SWK 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.

Zur Umsetzung dieses Systems innerhalb der HGK AG galt im Geschäftsjahr 2023 die aktuelle Fassung der Konzernrisikomanagementrichtlinie vom 1. Januar 2023. 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.

Ergänzend hat die HGK AG zum 01. Juli 2023 eine eigene Richtlinie zum Risikomanagement eingeführt. Während sich die Konzernrichtlinie Risikomanagement mit den ergebniswirksamen Risiken aus SWK-Konzernsicht befasst, werden nach der HGK Richtlinie die ergebniswirksamen Risiken aus HGK-Sicht betrachtet. Die HGK-Richtlinie Risikomanagement ergänzt damit die Konzernrichtlinie Risikomanagement. Neu eingeführt wird mit der HGK-Richtlinie Risikomanagement auch die Betrachtung weiterer Risikoansätze, wie beispielsweise der Umgang mit Informationssicherheitsrisiken oder mit Risiken des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes. Die Richtlinie wird sukzessive um diese und weitere Kapitel ergänzt.

Ziel ist es, in der HGK-Gruppe ein mehrdimensionales Risikomanagementsystem zu implementieren.

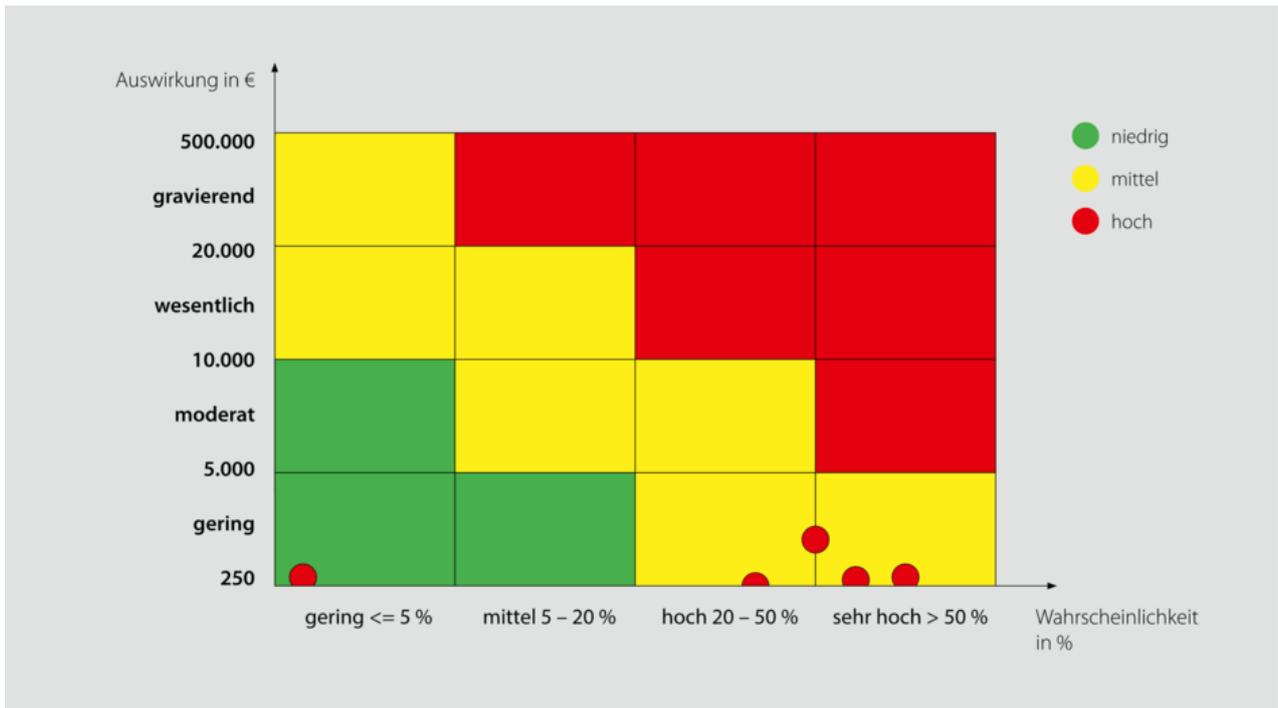
Die Tochter- und Beteiligungsunternehmen der HGK berichten vierteljährlich an die HGK AG. Eine sofortige Meldung muss dann erfolgen, wenn ein Risiko festgelegte Schwellenwerte überschreitet. Das Risikomanagement der HGK AG konsolidiert die wesentlichen Risiken der Gesellschaften und fasst diese in einem 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 an die SWK wurden die Schwellenwerte für wesentliche Risiken ab dem 01. Januar 2023 erhöht. Als wesentliche Risiken, die die HGK AG an die SWK zu melden hat, gelten solche, die 1 Mio. € Schadenswert netto erreichen bzw. überschreiten.

Im Berichtswesen der HGK gelten folgende Schwellenwerte: Risiken innerhalb der HGK AG ab einem Nettoschadenswert von 250 Tsd. € und Risiken innerhalb der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften mit mittelbarer oder unmittelbarer Beteiligung der HGK ab 50 % ab einem Nettoschadenswert von 500 Tsd. €.

Durch die Anpassung der Schwellenwerte sowohl im SWK- als auch im HGK-Berichtswesen hat sich in der nachfolgenden Risikotabelle insbesondere die Anzahl der Risiken der Risikoklasse C (grün) im Vergleich zum Vorjahr deutlich verringert. Die Anzahl der Risiken der Risikoklasse B (gelb) hat sich im Wesentlichen durch Maßnahmensteuerung verringert.

Risikomatrix



Dabei ergibt sich folgende Risikoverteilung:

Risikoklasse	2023 Anzahl	2022 Anzahl
A (rot)	0	0
B (gelb)	4	10
C (grün)	1	15

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, wobei zwischen externen und internen Risiken unterschieden wird. Potenzielle Chancen und Risiken werden nachfolgend im Einzelnen erläutert.

Tatsächliche Chancen und Risiken

Der immer noch andauernde Russland-Ukraine-Krieg hat die internationalen und nationalen Güterströme negativ beeinflusst, zusätzlich führt der Krieg im Nahen Osten zu einer weiteren Verschärfung der Situation. Die Huthi-Rebellen greifen auf der für Europa wichtigsten Handelsroute nach Fernost, der Passage durch das Rote Meer, gezielt Frachtschiffe an. Diese Angriffe haben Auswirkungen auf die Weltwirtschaft. Lieferketten, die blockiert und teilweise verschoben wurden, führen zu massiven Kostensteigerungen und damit möglicherweise auch zu Verlusten. Die Erfahrungen, die mit den Auswirkungen des Ukraine-Russland-Krieges schon im vergangenen Jahr gemacht wurden, sind in die Wirtschaftsplanung für das Geschäftsjahr 2024 und die Mittelfristplanung für die Folgejahre eingeflossen. Die oben beschriebenen, nach der Wirtschaftsplanung neu hinzugekommenen Krisenherde im arabischen Raum konnten nicht berücksichtigt werden. Wir bewerten derzeit die Lage als mittleres Risiko. Bei der dynamischen Entwicklung internationaler Krisen und Brennpunkte mit den daraus unmittelbaren wirtschaftlichen Auswirkungen kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass eine kurzfristige Anpassung der Risikobewertung erfolgen muss.

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. Betroffen sind alle Bereiche der HGK-Gruppe. Durch neue Technologien und veränderte Prozessabläufe wird man dieses Risiko minimieren können. Gerade die Gesellschaften der Shipping-Gruppe setzen hier auf neue Lösungen. Durch den Einsatz von (teil-)autonomen Binnenschiffen wird beispielsweise der Arbeitsplatz eines Schiffsführers attraktiver. Solche Lösungen lassen aber möglicherweise auch zukünftig zu, dass mehrere Schiffe durch eine Person gesteuert werden, so dass weniger Fachkräfte benötigt werden.

Politische, regulatorische und rechtliche Chancen und Risiken

Politik, Gesetzgebung und Verträge setzen die Rahmenbedingungen für die Geschäftsfelder, in denen die Gesellschaften der HGK-Gruppe tätig sind. Für Unternehmen mit langfristig ausgelegten Investitionen sind verlässliche Rahmenbedingungen unabdingbar für den wirtschaftlichen Erfolg.

Auch weiterhin wird die Möglichkeit gesehen, dass öffentliche Mittel für den systematischen Aus- und Neubau sowie die Instandhaltung des HGK-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 ausblieben. Dieses Risiko wird mit einer niedrigen Eintrittswahrscheinlichkeit eingeschätzt; je nach Entwicklung der öffentlichen Haushalte könnte eine andere Einschätzung angezeigt sein.

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 AG sowie ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften.

Die Herausforderungen der Energiewende, die sich insbesondere in einem geänderten Transport- und Umschlagsverhalten auf Wasserstraße und Schiene zeigen, sowie der sich verstärkende wirtschaftliche Abschwung stellen die Gesellschaften in der HGK-Gruppe vor neue Aufgaben. Die operativen Bereiche müssen hier einen Umgang mit den sich verändernden, relevanten Märkten finden. Perspektivisch wird dies nur durch die Erschließung neuer Märkte und Leistungsfelder gelingen. Das sich verändernde Geschäftsumfeld wird mittel- und langfristig als ein mittleres Risiko bewertet.

Der Eisenbahngüterverkehr unterliegt ebenfalls sich stetig verschärfenden Marktbedingungen. Steigende Energiepreise, sich ändernde Rahmenbedingungen und die Auswirkungen des sanierungsbedürftigen öffentlichen DB-Netzes in Deutschland lassen die Produktionskosten weiterhin steigen. 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 Ergebnisse aus. Die HGK AG ist über die RheinCargo GmbH & Co. KG somit zumindest mittelbar von dieser Situation betroffen. Für die HGK AG selbst wird das Risiko allerdings gering eingestuft.

Operative Chancen und Risiken

Die Kosten der Energiebeschaffung sind im Berichtszeitraum signifikant gestiegen und werden nach allen Prognosen weiterhin steigen. Im Berichtszeitraum war auch die steigende Inflation ergebniswirksam. Allerdings flachte die Inflationsentwicklung zum Ende des Berichtszeitraums auf ein normales Niveau ab. Bedingt durch diese Inflationsentwicklung stiegen auch andere Kosten an (zum Beispiel Personalkosten, Materialkosten etc.). Eine Weitergabe dieser Kostensteigerungen an die Kunden konnte und kann nur begrenzt erfolgen. Insgesamt wird aber für die HGK AG dieses Risiko derzeit noch als mittel bewertet. Mittelfristig kann – je nach Entwicklung der Kosten – eine andere Einschätzung angezeigt sein.

Die marode Infrastruktur, die sich in Deutschland an Brücken, Straßen, Wasserstraßen, Schleusen und auch an den Schienenwegen zeigt und deren Sanierung und Verbesserung weitestgehend außerhalb des Einflussbereiches der HGK liegt, stellt ebenfalls ein Risiko für die HGK-Gruppe dar.

Die Erderwärmung führt zu Veränderungen des Klimas und wirkt sich damit auch auf das Geschäft der HGK AG sowie das der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften aus. Allen voran die Binnenschifffahrt bekommt die Auswirkungen von Wetterextremen zu spüren. Hoch- und Kleinwassersituationen treten vermehrt auf. Diese Wetterextreme sind ergebnisrelevant. Die Unternehmen der HGK-Gruppe betreiben Risikominimierung durch eine Verbesserung ihrer Prozesse, aber auch indem in neue Technologien investiert wird. Die HGK-Shipping ist beispielsweise Vorreiter bei der Entwicklung und dem Einsatz von modernen, Niedrigwasser-optimierten Schiffen. Die Unternehmen der HGK-Shipping können damit unabhängiger von Extrempegelständen Binnenschifftransporte anbieten. Insgesamt wird das Risiko durch Wetterextreme wegen der Unvorhersehbarkeit des Verlaufs als mittleres Risiko bewertet.

Nicht beeinflussbaren Faktoren wie Stromausfällen, Unfällen, Anschlägen oder auch Diebstählen, die Betriebsstörungen zur Folge haben können, setzt die HGK ein funktionierendes Notfallmanagement entgegen. Ganz auszuschließen sind die vorgenannten Risiken allerdings nicht. Aus Sicht der HGK stellen diese Faktoren aber kein erhebliches Risiko dar.

Finanzielle Chancen und Risiken

Seit Oktober 2023 liegt der Leitzinssatz der EZB für Hauptrefinanzierungsgeschäfte unverändert bei 4,5 %. Die Märkte gehen aktuell eher von Zinssenkungen im Laufe des Jahres aus. Die in der Vergangenheit während der Phase steigender Zinsen für die Wertansätze der Beteiligungen gesehene Risiken haben sich nicht realisiert, insbesondere aufgrund verbesserter Ergebnisse.

Das gestiegene Zinsniveau der Kapitalmärkte wirkt sich positiv auf Pensionskassen aus. Dies gilt auch für die Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen VVaG, bei der die HGK Mitglied ist und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter versichert.

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 2024 der HGK sieht Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände in Höhe von insgesamt 53,9 Mio. € vor. Die Investitionen für das Eisenbahnnetz in Höhe von 36,9 Mio. € entfallen mit 29,1 Mio. € auf den Personenverkehr und mit 7,8 Mio. € auf den Güterverkehr. Unter anderem für die Errichtung und Weiterentwicklung von Terminalkapazitäten und Häfen sind im Bereich Real Estate 11,1 Mio. € vorgesehen. Weitere 5,8 Mio. € werden in die Informationstechnologie und Technik investiert. Darüber hinaus sind Investitionen in Höhe von insgesamt 97,9 Mio. € in das Finanzanlagevermögen vorgesehen.

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

Die HGK erwartet für das laufende Jahr mit 83,3 Mio. € höhere Umsatzerlöse als im Jahr 2023. Der Wirtschaftsplan 2024 sieht einen Gewinn nach Steuern von 17.159 Tsd. € vor. Hiervon entfallen 152 Tsd. € als Garantiedividende an den außenstehenden Aktionär Rhein-Erft-Kreis. Nach Abzug der Garantiedividende verbleibt ein Gewinn von 17.007 Tsd. €. Wegen des Verkaufs des Grundstücks Wesseling sind Reinvestitionen in Werkstätten erforderlich. Dazu soll aus dem Gewinn eine Rücklage in Höhe von 5.500 Tsd. € bei der HGK gebildet werden. Der verbleibende Gewinn in Höhe von 11.507 Tsd. € wird im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrags an die Stadtwerke Köln GmbH abgeführt.

Köln, 31. März 2024

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Uwe Wedig Dr. Jens-Albert Oppel