

## Lagebericht 2024

# LAGEBERICHT

## Grundlagen

### Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft

Seit ihrer Gründung im Jahr 1992 ist die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) Teil des Stadtwerke Köln Konzerns. Sie ist mit der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) über einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag 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 und betreibt zu diesem Zweck direkt oder durch ihre operativen 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. Mit ihrem maßgeblichen Beitrag zur Versorgungssicherheit der Region erfüllt sie eine im öffentlichen Interesse der Einwohner Kölns liegende Versorgungsaufgabe. Und sie schafft durch ihr Angebot die Möglichkeit, Verkehr von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße 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

Das Eisenbahnschienennetz der HGK besteht bei einer Streckenlänge von 83,2 km aus insgesamt 252,2 km Gleisen. 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 58 Gleisanschlüsse, mit denen Unternehmen an das HGK-Netz angebunden sind. Während die HGK mit ihren Beteiligungsgesellschaften ihren originären Geschäftszweck im Güterverkehr verfolgt, kommen Infrastrukturen der HGK, wie das HGK-Schienennetz durch Linienangebote des Schwesterunternehmens KVB, auch dem öffentlichen Personennahverkehr zugute. Infrastrukturmaßnahmen, wie der durchgehend 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 für die Personenschifffahrt stellt die HGK als Eigentümerin der Kölner Rheinhäfen in Niehl und Godorf ihre Hafenanlagen diskriminierungsfrei zur Verfügung. Im Rahmen der HGK-Beteiligung RheinCargo werden die Kölner Häfen gemeinsam mit den Häfen in Neuss und Düsseldorf betrieben.

Auch die Häfen der HGK dienen der Daseinsvorsorge. Sie versorgen Köln und die Umgebung mit Rohstoffen sowie die heimische Industrie und den Handel mit Waren, so dass sie direkt und indirekt ca. 35.000 Arbeitsplätze in der Region sichern.<sup>1</sup> 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 die Menschen im täglichen Leben als selbstverständlich erachten.

Dank der Hafenanlagen der HGK können auch Personenschiffe direkt in der Stadt anlegen. So gelangen Besucherinnen und Besucher 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.

<sup>1</sup> Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Kölner Häfen, PLANCO Consulting GmbH, Juli 2020

## Wirtschaftliches Umfeld

Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland im Jahr 2024 war von einer schwachen Inlands- und Auslandsnachfrage sowie von den anhaltenden Auswirkungen einer restriktiven Geldpolitik geprägt. Trotz dieser Herausforderungen bieten eine sinkende Inflationsrate und steigende Realeinkommen die Möglichkeit zur Belebung des privaten Konsums.

Laut OECD wuchs die **Weltwirtschaft** im Jahr 2024 voraussichtlich um 3,2 %. Für die Jahre 2025 und 2026 werden Wachstumsraten von jeweils 3,3 % prognostiziert.<sup>2</sup>

Die **europäische Wirtschaft** verzeichnete 2024 ein moderates Wachstum von 0,9 % in der EU und von 0,8 % im Euroraum. Für 2025 rechnet die Europäische Kommission mit einer Beschleunigung des Wachstums auf 1,5 % in der EU und auf 1,3 % im Euroraum; im Jahr 2026 sollen weitere Zuwächse auf 1,8 % (EU) beziehungsweise auf 1,6 % (Euroraum) erzielt werden.<sup>3</sup>

In **Deutschland** sank die Wirtschaftsleistung 2024 um 0,2 %. Für 2025 erwartet die Bundesregierung eine leichte Erholung mit einem BIP-Wachstum von 0,3 % für 2025, das sich 2026 auf 1,1 % erhöhen soll.<sup>4</sup>

Für das Güterverkehrsaufkommen liegen für das gesamte Kalenderjahr 2024 noch keine abschließenden Statistiken vor. Die hier aufgeführten Leistungskennzahlen der Transportwirtschaft basieren daher auf der im Oktober 2024 veröffentlichten Mittelfristprognose des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM).<sup>5</sup>

Der **Güterverkehr in Deutschland** war 2024 ebenfalls von wirtschaftlichen Herausforderungen betroffen. Neben der schwachen Bauwirtschaft und den rückläufigen Kohletransporten trug ein negativer Außenhandel zur Belastung bei. Positiv wirkten sich hingegen eine leicht erholte Rohstahlproduktion und ein robustes Chemiesegment aus.

Laut BALM ging das Transportaufkommen 2024 um 0,7 % zurück, während die Transportleistung um 0,4 % zulegen. Für 2025 wird eine leichte Erholung mit einem Zuwachs des Aufkommens um 0,4 % und einer Steigerung der Leistung um 1,2 % erwartet.

Im **Straßengüterverkehr** sank das Transportaufkommen 2024 um 1,0 %, während die Transportleistung stabil blieb. Für 2025 werden ein Anstieg des Aufkommens um 0,5 % sowie ein Leistungswachstum um 1,4 % prognostiziert – Entwicklungen, die eng mit der Bauwirtschaft verknüpft sind.

Im **Schienengüterverkehr** konnte das BALM 2024 eine leichte Erholung verzeichnen, mit einem Anstieg des Transportaufkommens um 0,5 % und einer Steigerung der Transportleistung um 1,3 %. Diese positive Tendenz soll sich 2025 mit Zuwächsen von 0,6 % (Aufkommen) und 1,2 % (Leistung) fortsetzen. Der **kombinierte Verkehr** wies 2024 mit einem Zuwachs des Transportaufkommens um 3,1 % und einer Steigerung der Transportleistung um 7,3 % überdurchschnittliche Entwicklungen auf. Für 2025 werden weitere Steigerungen um 2,4 % (Aufkommen) und 2,8 % (Leistung) erwartet. Allerdings sind die Verluste der Vorjahre noch nicht vollständig kompensiert und rückläufige Kohletransporte bleiben ein sich negativ auswirkender Faktor.

Die **Binnenschifffahrt** litt 2024 unter rückläufigen Transportmengen mit einem prognostizierten Rückgang des Aufkommens um 3,2 % und einer Verringerung der Transportleistung um 1,2 %. Auch für 2025 werden weitere Rückgänge um 2,0 % beim Aufkommen und 1,0 % bei der Leistung erwartet. Hier spielte neben den sinkenden Kohletransporten vor allem die anhaltende Schwäche in der Bauwirtschaft eine wesentliche Rolle.

<sup>2</sup> OECD Economic Outlook, Dezember 2024

<sup>3</sup> European Commission Autumn 2024 Economic Forecast, November 2024

<sup>4</sup> Jahresprojektion der Bundesregierung, Januar 2025

<sup>5</sup> Bundesamt für Logistik und Mobilität, Mittelfristprognose Sommer 2024, Oktober 2024

# Wirtschaftsbericht

## Überblick

### HGK

Beherrschende Themen des Jahres 2024 innerhalb der HGK waren die anhaltende Stagnation der deutschen Wirtschaft und die damit verbundenen Implikationen auf die Transportketten. Gerade die exportorientierte Industrie ist davon betroffen.

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 Logistikdrehscheiben 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 2024 an insgesamt 42 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 wichtige Markt- und Kundensegmente integriert aus einer Hand an.

#### HGK Shipping GmbH

Die HGK Shipping GmbH (HGKS) ist eines der führenden Binnenschifffahrts-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 HGKS ist mit ihren Tochtergesellschaften führender Anbieter für die Industrie in den Bereichen Trocken-, Gas- und Chemieschifffahrt sowie im Ship Management.

Der Umsatz der HGKS-Gruppe betrug im Berichtsjahr 311,6 Mio. € (Vorjahr 369,1 Mio. €). Das Ergebnis, das aufgrund des bestehenden Gewinnabführungsvertrags an die HGK abgeführt wird, beträgt 10,8 Mio. € (Vorjahr 10,7 Mio. €).

Der Bereich Gas transportierte im Jahr 2024 insgesamt 1,29 Mio. t (Vorjahr 1,09 Mio. t), der Bereich Liquid 3,81 Mio. t (Vorjahr 3,54 Mio. t) und der Bereich der Trockenschifffahrt (Dry) 19,09 Mio. t (Vorjahr 25,30 Mio. t). Der Rückgang im Bereich Dry ist unter anderem auf den Verkauf der Anteile an der DGA Shipping B. V. zum 31.03.2024 zurückzuführen.

Die Transportleistung lag bei 5,68 Mrd. Tonnenkilometern (Vorjahr 7,03 Mrd. Tonnenkilometer).

Im Berichtsjahr hat die HGKS ihre Anteile an der DGA Shipping B. V. (DGA) an die Mitgesellschafterin Rhenus PartnerShip Beteiligungs GmbH verkauft. Die DGA betreibt Schubschiffverkehre und Befrachtungsaktivitäten für Binnenschiffe in Belgien und im ARA-Gebiet (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen). Haupttransportgut sind dabei Massengüter wie Kohle und Erz. Dies stellt kein zukunftsweisendes Geschäft mehr dar.

Darüber hinaus wurde die BeKa HGK GmbH auf die HGK Dry Shipping GmbH, beides 100-prozentige Tochtergesellschaften der HGKS, verschmolzen. Dadurch wurden die Aktivitäten im Trockenschifffahrtsbereich auf dem Rhein in einer Gesellschaft zusammengeführt. Zuvor betrieb die HGK Dry Shipping GmbH diese maßgeblich auf dem Nieder- und Mittelrhein, während die BeKa HGK GmbH am Oberrhein tätig war.

### HGK Logistics and Intermodal GmbH

Die HGK Logistics and Intermodal GmbH (HGK L&I) ist ein Logistikunternehmen mit Standorten (Niederlassungen oder Tochter- und Beteiligungsunternehmen) in Köln, Düsseldorf, Duisburg, Dormagen, Neuss, Krefeld, Hamburg, Berlin, Dresden, Ladenburg, Mannheim, Ginsheim-Gustavsburg und 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 234,8 Mio. € (Vorjahr 248,2 Mio. €). Das Ergebnis des Geschäftsjahres, welches aufgrund des bestehenden Gewinnabführungsvertrags an die HGK abgeführt wurde, beträgt 5,8 Mio. € (Vorjahr 5,0 Mio. €).

Im Bereich des konventionellen Umschlags wurden im Berichtszeitraum 3,45 Mio. t (Vorjahr 3,56 Mio. t) Stückgüter umgeschlagen (Entwicklung: -3,1 %) und 0,87 Mio. t (Vorjahr 1,09 Mio. t) gelagert (Entwicklung: -20,6 %). An Schüttgütern wurden innerhalb der HGK L&I-Gruppe im Geschäftsjahr 2024 insgesamt 1,05 Mio. t (Vorjahr 2,35 Mio. t; Entwicklung: -55,3 %) umgeschlagen. Dieser Rückgang ist unter anderem auf den Verkauf der Anteile an der MASSLOG GmbH zum 11.04.2024 zurückzuführen, wodurch diese Gesellschaft nicht mehr in den Kennzahlen für 2024 berücksichtigt ist. Die HGK L&I-Gesellschaften haben 459,76 Tsd. Paletten (Vorjahr 469,20 Tsd.) umgeschlagen. Der Palettenumschlag ist damit um rund 2,0 % gesunken. Die Containerhandlings innerhalb der HGK L&I-Gruppe beliefen sich auf 1,06 Mio. TEU. Im Vorjahr hatten die Handlings bei 1,15 Mio. TEU gelegen, der Rückgang beträgt somit rund 7,8 %.

Im Berichtsjahr hat die HGK L&I ihre Anteile am Joint Venture MASSLOG GmbH an die Mitgesellschafterin Duisburger Hafen AG verkauft. Die MASSLOG GmbH betreibt ein Terminal für den wasserseitigen Umschlag trockener Schüttgüter wie Kohle und Erz. Dies stellt in Deutschland kein zukunftsweisendes Geschäft mehr dar.

### 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 2024 von 18,06 Mio. t (Vorjahr 18,51 Mio. t) weiterhin der größte Binnenhafenverbund Deutschlands. Mit rund 18,61 Mio. t (Vorjahr 18,74 Mio. t) transportierter Güter auf der Schiene und einer Leistung von 2,61 Mrd. Nettotonnenkilometern (Vorjahr 2,97 Mrd. Nettotonnenkilometer) ist die RheinCargo in Deutschland eines der größten nichtbundeseigenen Unternehmen für Eisenbahngüterverkehr. Außerdem stellt das Unternehmen Industrie- und Gewerbeflächen mit einem Wasser-, Gleis- und Straßenanschluss bereit und betreibt ein zukunftsorientiertes und nachhaltiges Flächenmanagement.

Die Prüfung des Jahresabschlusses der RheinCargo für das Geschäftsjahr 2024 ist noch nicht abgeschlossen, weshalb das Geschäftsjahr 2023 dargestellt wird: Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der RheinCargo belief sich nach -1.262 Tsd. € im Jahr 2022 auf 5.368 Tsd. € im Jahr 2023. Unter Einbezug des Finanzergebnisses (EBT) betrug das Ergebnis im Jahr 2023 4.140 Tsd. €. Unter Berücksichtigung von Gewerbesteuern und Gewerbesteuer-Umlagen, die zum Teil die Gesellschafter betreffen, erzielte die RheinCargo im Geschäftsjahr 2023 einen Jahresüberschuss von 3.160 Tsd. € (Vorjahr -4.308 Tsd. €).

**Fusion Cologne GmbH**

Die Fusion Cologne GmbH (Fusion) ist die Entwicklungs- und Verwaltungsgesellschaft der HGK für Industrieflächen, insbesondere im 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 legt sie auf eine nachhaltige und zukunftsfähige Infrastruktur. Beim Industriepark Nord handelt es sich um die aktuell größte zusammenhängende Industrie-Entwicklungsfläche im Kölner Stadtgebiet.

Nach Gründung der Fusion Ende 2022 wurden die Entwicklungsmaßnahmen des Areals fortgeführt und im Laufe des Jahres 2023 mit der Vermarktung der Parzellen begonnen. Im Dezember 2023 schloss die Fusion den ersten Erbbaurechtsvertrag mit einem Investor ab. Der erste Kunde wird eine moderne und nachhaltige Multilevel-Logistikimmobilie für die Abwicklung des Onlinehandels eines asiatischen Großkonzerns errichten. Die Waren werden per Schiff im Hafen Niehl ankommen und auf dem Fusion-Areal endmontiert. 2024 stellte Fusion die Baureife des Geländes her.

Die Vermarktung der übrigen Parzellen ist für die erste Jahreshälfte 2025 vorgesehen. In der zweiten Jahreshälfte 2025 fällt die Entscheidung, ob das Fusion-Gelände durch Grundstückszukäufe erweitert wird. Das Großprojekt bietet die Chance, ein neues, profitables und nachhaltiges Geschäftsfeld für die HGK zu entwickeln.

Die Fusion schloss das Geschäftsjahr 2024 mit einem Fehlbetrag von -1.233 Tsd. € ab, der im Rahmen des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags 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 2023/2024 betrug 12.550 Tsd. € (Vorjahr 8.882 Tsd. €) und lag damit erneut deutlich über dem Vorjahreswert. Das Ergebnis vor Ertragsteuern im Geschäftsjahr 2023/2024 steigerte die DKS mit 3.556 Tsd. € gegenüber dem Vorjahr (2.508 Tsd. €) deutlich. Die Gesellschaft erwirtschaftete einen Jahresüberschuss in Höhe von 2.400 Tsd. € (Vorjahr 1.693 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 2024 erneut stark zurückgegangen, was unter anderem auf eine Havarie der Fähre „Fritz Middelanis“ im Dezember 2023 zurückzuführen ist, in deren Folge der Fährbetrieb in der ersten Jahreshälfte 2024 eingestellt werden musste. Dies führte zu einer deutlich verringerten Auslastung in der Beförderungsstatistik. So ist das Verkehrsaufkommen gegenüber 2023 um rund 65 % gesunken. Auch haben sehr viel weniger Pkw die Fähre genutzt (13.582, Vorjahr 33.726). 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 3.520 im Jahr 2023 auf 334 im Jahr 2024 reduziert. Dies entspricht einem Rückgang von 91 %.

Die Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr 2024 ist für die Gesellschaft noch nicht abgeschlossen, weshalb hier das Geschäftsjahr 2023 dargestellt wird: Die Gesamterlöse stiegen um 7,0 % von 727.404 € um 51.174 € auf 778.578 €. Das Ergebnis lag bei -369.781 € und wurde von den Gesellschaftern wie im Vorjahr ausgeglichen.

## OPERATIVER BEREICH – INFRASTRUCTURE

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 Infrastructure. Die Dienstleistungen des Bereichs Infrastructure umfassen beispielsweise die Instandhaltung der Infrastrukturanlagen von Unternehmen mit Gleisanschlüssen zum HGK-Netz, aber auch die Gestellung von Eisenbahnbetriebsleitern sowie von eisenbahntechnischen Beratern für andere Infrastruktur-Unternehmen, insbesondere für an das HGK-Netz angebundene Gleisanschließer.

Im Geschäftsjahr 2024 hat die HGK insgesamt 20,4 Mio. € in größere Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen sowohl für die Güterverkehrs- als auch für die Personenverkehrsinfrastruktur investiert. Zu den größeren Baumaßnahmen gehörten die Brückenerneuerungen Holzstraße in Frechen und die Zufahrt Wasserwerk in Urfeld. Des Weiteren schloss die HGK die Sanierungsarbeiten an den Bahnsteigen der Stadtbahnlinie 16 ab. Insgesamt hat sie acht Bahnsteige höhergelegt und modernisiert, sodass im Netz der HGK jetzt alle Bahnsteige als barrierefrei gelten und ein ebenerdiger Einstieg in die Stadtbahnfahrzeuge möglich ist. Im Bereich Fahrbahn erneuerte die HGK Weichen, Schienen und Schwellen. Im Bereich Leit- und Sicherungstechnik wurden Bahnübergänge und im Bereich Fahrleitung ein weiterer Abschnitt der Fahrleitung der Stadtbahnlinie 16 erneuert.

## OPERATIVER BEREICH – MAINTENANCE

Der Bereich Maintenance Schienenfahrzeuge agiert als spezialisierter Werkstattbetrieb für Güterzuglokomotiven und Güterwagen im Premiumsegment. Der Betrieb versteht sich als wichtiger Partner für viele nationale und internationale Kunden im Eisenbahnlogistik-Bereich bei Wartungs- und Instandsetzungsleistungen von Rolling Stock Assets. Neben der Wartung und Instandsetzung stellt die HGK auch die Dokumentation für das ECM<sup>6</sup> (Entity in Charge of Maintenance) zur Verfügung. Die ECM ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle nach der Europäischen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit. Im Bereich Maintenance Schienenfahrzeuge ist die RheinCargo in der Lokwerkstatt und in der Güterwagenwerkstatt größter Kunde der Instandhaltungsleistungen.

## OPERATIVER BEREICH – REAL ESTATE

Im Geschäftsjahr 2024 fasste die HGK die Bereiche „hafenbezogene Liegenschaften“ sowie das sonstige Immobiliengeschäft im neuen Bereich Real Estate zusammen. Ziel ist es, das umfangreiche Immobilienvermögen besser weiterzuentwickeln und auszubauen.

Im Jahr 2024 erzielte der Bereich insgesamt 22,4 Mio. € an Erlösen sowie Nebenerlösen. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einem Zuwachs von 1,8 Mio. € (8,7 %).

Neben der konstanten Weiterentwicklung der Immobilien optimiert die HGK laufend das Immobilienportfolio. Neben dem Verkauf eines Grundstücks am Molenkopf im Hafen Niehl I im Geschäftsjahr 2024 wird der Industriepark Nord im Kölner Norden weiterentwickelt. Hier soll ein modernes Logistik- und Industrieareal mit einem geplanten Investitionsvolumen der HGK sowie Dritter von rund 550 Mio. € entstehen. Darüber hinaus initiierte die HGK ein Investitionsprogramm für die Häfen Niehl I, Niehl II sowie Godorf.

Insgesamt stärkt die Gesellschaft den Hafenstandort Köln weiter durch umfangreiche Investitionen.

<sup>6</sup> Die Richtlinie ist Grundlage für einen sicheren Gütertransport in Europa.



## Ertragslage

Für die Steuerung des Unternehmens verwendet die HGK die Kennzahlen Umsatzerlöse und Ergebnis vor Steuern. Daneben berichtet sie regelmäßig Eigenkapitalquote, Anlagendeckung und Working Capital.

Die Summe aus Umsatzerlösen, anderen aktivierten Eigenleistungen, Bestandsveränderung und sonstigen betrieblichen Erträgen fiel im Berichtsjahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um rund 5,5 Mio. € beziehungsweise 6,0 % höher aus. Die Umsatzerlöse, die sich auf 83,1 Mio. € beliefen, konnten um 2,9 Mio. € beziehungsweise 3,7 % gesteigert werden und lagen somit nur knapp unter den geplanten Umsätzen von 83,3 Mio. €. Gleichzeitig stiegen die sonstigen betrieblichen Erträge von 10,6 Mio. € um 3,3 Mio. € auf 13,9 Mio. €, ein Plus von 30,9 %, insbesondere aus dem Verkauf eines Grundstücks im Niehler Hafen (8,4 Mio.€).

Im Jahr 2024 betrug die Summe aus Personal- und Materialaufwand, Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen 90,3 Mio. € (Vorjahr 90,5 Mio. €). Der Anteil des Personalaufwands lag bei 55,7 % (Vorjahr 57,5 %), auf den Materialaufwand entfielen 15,5 % (Vorjahr 15,4 %) und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen machten 15,1 % (Vorjahr 14,9 %) aus. Der Personalaufwand sank um 1,8 Mio. €, wovon 0,1 Mio. € auf Gehälter entfielen (-0,3 %) und 1,7 Mio. € auf soziale Abgaben und Aufwendungen für Unterstützung (-12,4 %). Grund für die Senkung waren geringere Zuführungen zu Pensionsrückstellungen. Die Abschreibungen erhöhten sich um 1,3 Mio. €. Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen war ein leichter Anstieg um 0,2 Mio. € zu verzeichnen.

Das Finanzergebnis fiel mit 13,5 Mio. € insgesamt rund 0,7 Mio. € höher aus als im Vorjahr. Hier wirkte sich insbesondere eine im Vergleich zum Vorjahr um 0,8 Mio. € gestiegene Gewinnabführung durch die HGK L&I positiv aus. Außerdem gab es eine phasenverschobene Gewinnausschüttung durch die RheinCargo in Höhe von 0,4 Mio. €, nachdem diese im Vorjahr aufgrund eines negativen Ergebnisses im Geschäftsjahr 2022 keine Ausschüttung geleistet hatte. Gegenüber der Wirtschaftsplanung lag die Verlustübernahme bei der Fusion in Höhe von 1,2 Mio. € deutlich unter dem erwarteten Wert von 3,6 Mio. €.

Das Ergebnis vor Steuern beläuft sich auf 20,6 Mio. € und verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 6,4 Mio. €. Dies markiert erneut das beste Ergebnis in der Unternehmensgeschichte. Nach Abzug der Steuern liegt das Unternehmensergebnis bei 19,6 Mio. €. Davon zahlte die HGK rund 0,2 Mio. € als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis aus. 7,8 Mio. € stellte sie in die Gewinnrücklage ein. Die verbleibenden 11,6 Mio. € (im Vorjahr 13,0 Mio. €) führt die HGK im Rahmen des bestehenden Gewinnabführungsvertrags an die SWK ab.

## Investitionen

Die Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände beliefen sich im Geschäftsjahr 2024 auf insgesamt 26,0 Mio. € (Vorjahr 25,9 Mio. €). Davon entfielen 20,4 Mio. € auf den Bereich Infrastructure und 4,3 Mio. € auf den Bereich Informationstechnik. Des Weiteren wurden in den Bereichen Real Estate, Maintenance und Übrige 1,3 Mio. € investiert.

Im Bereich Infrastructure entfiel der Großteil der Investitionen auf den Bau der Hochbahnsteige an der Linie 16, den Ersatz des Oberbaus sowie der Beleuchtung in Güterverkehrsbahnhöfen, das Förderprogramm „Kommunale Schiene“ und in die Erneuerungsmaßnahmen von eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen. Im Bereich Real Estate entfielen die Investitionen in die Herrichtung von Hafenflächen und der Zufahrtsstraßen sowie die Planung zur Verlagerung der technischen Dienststellen nach Vochem. Für die Entwicklung des Industrieparks Nord konnte eine Refinanzierung der Bodenverfüllung verhandelt werden, so dass Ausgaben in dem Bereich überkompensiert wurden. Im Bereich Maintenance entfielen die Investitionen auf die Errichtung von Ausbauten der Werkstatthallen zur Erweiterung des technischen Angebotes sowie zur Beschaffung notwendiger Maschinen und maschineller Anlagen. Bei den spartenübergreifenden Investitionen standen die begonnene Einführung von SAP S/4 HANA für die Unternehmensgruppe sowie die rollierende Optimierung und Modernisierung der IT Ausstattung weiterhin im Vordergrund.

Die HGK hat ihre Vorjahresprognose bei den Investitionen nicht vollständig erreicht. Das lag vor allem daran, dass sich Genehmigungsverfahren bei einigen Investitionen verzögerten und Zuwendungsbescheide für beantragte Maßnahmen noch nicht erteilt wurden.

## Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Die Bilanzsumme hat sich von 483,6 Mio. € im Vorjahr um 4,6 Mio. € (-1,0 %) auf 479,0 Mio. € zum 31. Dezember 2024 verringert. Das lag vor allem an der Reduzierung der Finanzanlagen durch die planmäßige Tilgung des Gesellschafterdarlehens in Höhe von 8,6 Mio. € durch die Shipping-Gruppe. Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital durch eine Zuführung in die Gewinnrücklage von 112,1 Mio. € um 7,9 Mio. € (7,0 %) auf 120,0 Mio. €. Neben den Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse (-4,2 Mio. €) und den Rückstellungen (-1,4 Mio. €) verringerten sich auch die Verbindlichkeiten (-6,8 Mio. €).

Die Eigenkapitalquote konnte mit 25,0 % im Vergleich zum Vorjahr (23,2 %) erhöht werden. Das langfristige Kapital erhöhte sich insgesamt um 0,3 Mio. €. Entsprechend war das Anlagevermögen durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital zu 91,3 % (Vorjahr 98,3 %) gedeckt.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen überschritten mit 8,5 Mio. € die Summe aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vorräten in Höhe von rund 6,3 Mio. € und führten zu einer Working Capital-Intensität von -2,6 % (Vorjahr 2,3 %).

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

Das Geschäft verlief im Geschäftsjahr 2024 operativ wie geplant und in den Tochter- und Beteiligungsunternehmen besser als prognostiziert, so dass das Ergebnis für 2024 positiv ausfällt.

## Wesentliche nichtfinanzielle Themen<sup>7</sup>

### MITARBEITENDE

Am 31. Dezember 2024 beschäftigte die HGK 541 Mitarbeitende (Ende 2023: 567), darunter zwei Aushilfen im Rahmen einer geringfügigen Beschäftigung. Gegenüber dem Vorjahresstichtag sank die Zahl der Mitarbeitenden um 4,8 %. Die HGK ist mit Blick auf die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit (20,38 Jahre) und das Interesse an einer Berufsausbildung bei der HGK (14 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 Menschen gleiche Einstiegs-, Entwicklungs- und Aufstiegschancen ermöglichen. In diesem Zusammenhang hat das Unternehmen im Jahr 2022 als Zielgröße einen Frauenanteil von jeweils 40,0 % für den Aufsichtsrat und 33,3 % für den Vorstand festgelegt. Für die erste und zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands wurde eine Zielgröße in Höhe von 30,0 % definiert.

Erreicht wurden Anteile von 33,3 % Frauen im Aufsichtsrat, 33,3 % im Vorstand und 15,9 % in der ersten und zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands. Konkrete Maßnahmen zur Förderung der Chancengleichheit wurden in verschiedenen Handlungsfeldern umgesetzt.

<sup>7</sup> Nicht Bestandteil der Prüfung durch die PricewaterhouseCoopers GmbH

## QUALITÄTSMANAGEMENT

Die HGK ist seit Juli 1998 nach der Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001 zertifiziert. Im Jahr 2024 erfolgte die Rezertifizierung nach ISO 9001:2015 ohne Haupt- oder Nebenabweichungen.

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), Hafenbetriebe und Logistikdienstleister,
- Unterhalt einer Infrastruktur, um schnelle Stadtbahnverbindungen für den Personenverkehr und Schienengüterverkehr nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (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 Netzbetriebs (Bereich Infrastructure),
- Betrieb einer Lokomotivwerkstatt und einer Güterwagenwerkstatt einschließlich Schienenfahrzeugtechnik (Bereich Maintenance für Schienenfahrzeuge) sowie Beschaffungs- und Personalmanagement.

Die HGK erbringt das zentrale Qualitätsmanagement nach ISO 9001:2015 der RheinCargo als Dienstleistung. Auch sie bestand im Jahr 2024 die Rezertifizierung im Bereich EVU erfolgreich. Das Überwachungsaudit im Jahr 2024 erfolgte durch die DEKRA ohne Haupt- und Nebenabweichung.

Zusätzlich erweiterte sich der Geltungsbereich des RheinCargo-Zertifikats um den Standort Godorf (Hafen). Ein weiterer Ausbau und die Zertifizierung des Qualitätsmanagements sind für die Standorte Neuss (Hafen) und Düsseldorf in Vorbereitung.



## NACHHALTIGKEIT

Ihre Nachhaltigkeitsaktivitäten stellt die HGK-Gruppe im konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht der SWK dar. Die HGK AG steuert, gemeinsam mit den übrigen Tochtergesellschaften der SWK, Informationen über ihre Aktivitäten im Rahmen einer nachhaltigen Unternehmensführung bei. Ressourcenverbräuche und die Klimaauswirkungen der Geschäftsaktivitäten bilanziert die HGK auf Ebene der SWK. Was noch vor einigen Jahren unter die Betrachtung der drei Ps (People, Planet und Profit) fiel, wird heute gemäß den Kriterien und Rahmenbedingungen von Environmental, Social und 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).

Die HGK verfolgt weiterhin die Umsetzung der im Geschäftsjahr 2022 definierten Nachhaltigkeitsziele. Diese Ziele sind in einem Leitbild zusammengefasst und münden in einer Nachhaltigkeitsstrategie. Unter der Führung der SWK wurden im Jahr 2024 Aktivitäten zur Sicherstellung der Nachhaltigkeitsberichtserstattung auf SWK-Ebene gestartet. Die 2024 begonnene systematische Erfassung und Aufbereitung der zu liefernden Daten nutzt die HGK, um den Status quo ihrer Nachhaltigkeitsaktivitäten tiefergehend zu analysieren. Auf Basis der so gewonnenen Erkenntnisse soll die Revision der Nachhaltigkeits- und Dekarbonisierungsstrategie der HGK unter Einbeziehung der ESRS erfolgen.

Die Gesellschaften der HGK-Gruppe handeln verantwortlich gegenüber unserer Umwelt. Diese Verpflichtung der Umwelt gegenüber ist für die HGK ein elementarer Bestandteil der Unternehmensführung. Die Gesellschaft hat daher in Umweltschutzleitlinien verbindlich ihr ökologisches Handeln beschrieben und festgelegt. Die Vorgaben gelten für alle betrieblichen Tätigkeiten und Abläufe innerhalb der HGK. Neben dem ausschließlichen Bezug von Grünstrom seit 2021 setzt die HGK auf nachhaltige Verstromung von Sonnenenergie. Die HGK hat Photovoltaikanlagen mit einer Gesamtpitzenleistung von mehr als 4,2 MWp installiert. Allein mit der neu installierten PV-Anlage in Brühl-Vochem lassen sich ca. 100.000 KWh Strom jährlich generieren. Bei einem CO<sub>2</sub>-Äquivalent von 343 g CO<sub>2</sub> bei einer erzeugten Kilowattstunde Strom im deutschen Strommix (Stand: 2024) lassen sich durch den Eigenverbrauch des mit der PV-Anlage erzeugten Stroms jährlich etwa 31,2 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen.

Die HGK hat im Jahr 2024 die Abkehr von reinen Verbrennern in der Pkw- und Lkw-Flotte vorangetrieben – hin zu hybriden Fahrzeugen und insbesondere zu vollelektrischen Lkw. Seit Sommer 2024 setzt die HGK L&I erstmals zwei vollelektrische Zugmaschinen ein. Weitere Fahrzeuge sollen 2025 folgen. Die HGKS hat ihre Aktivitäten in der Entwicklung nachhaltiger Schiffsantriebe weiterhin fortgesetzt. Unabhängig von diesen Maßnahmen stellt die HGK-Gruppe zusätzlich die Treibhausgasemissionen ihrer Fahrzeuge durch den Erwerb von Emissions-Zertifikaten von Klimaschutzprojekten CO<sub>2</sub>-neutral.

Gruppenweit wurde zudem an einer Ausdehnung der Zertifizierung nach dem international anerkannten Umweltmanagementsystem ISO 14001 gearbeitet. Darüber hinaus hat die HGK den Aufbau eines Energiemanagementsystems nach ISO 50001 im Berichtszeitraum initiiert.

Mit diesen und weiteren Maßnahmen leistet die HGK einen Beitrag zur Stärkung der nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur für den Güterverkehr und den ÖPNV – zugunsten des Umweltschutzes.

## ARBEITSSICHERHEIT

In der Logistik sind sichere Arbeitsbedingungen von entscheidender Bedeutung. Oberste Priorität hat, dass alle Mitarbeitenden immer gesund und sicher nach Hause zurückkehren. Die HGK setzt sich unermüdlich dafür ein, dass alle Arbeitsplätze nicht nur rechtskonform, sondern auch bestmöglich gestaltet und laufend optimiert werden. Durch die Kommunikation von Good-Practice-Beispielen werden das Bewusstsein für Arbeitssicherheit gestärkt und eine Kultur des Miteinanders und der Fürsorge gefördert.

Ein zentrales Thema im Jahr 2024 waren der Brandschutz und die Erste Hilfe in der neuen Hauptverwaltung der HGK-Gruppe. Die Ausbildung von Ersthelfern und Evakuierungshelfern sowie die Unterweisungen aller Mitarbeitenden standen im Vordergrund. Alle behördlichen Erfordernisse wurden erfüllt.

Im April 2024 fand die 4. Safety Week der HGK-Gruppe statt, an der auch die Tochter- und Beteiligungsgesellschaften HGK L&I, HGKS und RheinCargo teilnahmen. Im Vorfeld wurden die Führungskräfte und die Fachkräfte für Arbeitssicherheit einschließlich Sicherheitsbeauftragten in mehreren Workshops geschult, um die Sicherheitskultur innerhalb der HGK Gruppe weiterzuentwickeln. Praktische Übungen und die anschließende Analyse der Ergebnisse förderten das Sicherheitsbewusstsein der Mitarbeitenden.

Im Jahr 2024 verzeichnete die HGK zwölf Arbeitsunfälle und drei Wegeunfälle, die zu 121 Ausfalltagen führten. Die Ursachen wurden analysiert und Maßnahmen zur Reduzierung der Unfallquoten ergriffen.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben fanden vier Sitzungen des Ausschusses für Arbeitssicherheit statt, die als Videokonferenzen durchgeführt und protokolliert wurden.

Die internen Fachkräfte für Arbeitssicherheit definierten Themenbereiche für eine stärkere Zusammenarbeit und verteilten Zuständigkeiten, um ein Netzwerk aus Expertinnen und Experten zu schaffen. Auch im Brandschutz wurden alle aktuellen Auflagen erfüllt und ausreichend Ersthelfer und Brandschutzhelfer ausgebildet.

## KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die Kunden der HGK stehen vielfach vor großen Herausforderungen. Insbesondere in den energieintensiven Bereichen der Chemie- und Stahlindustrie zeigen sich Auswirkungen der derzeitigen geopolitischen Umwälzungsprozesse. Umso stärker sind die dort tätigen Unternehmen auf Zuverlässigkeit und vertrauensvolle Zusammenarbeit angewiesen.

In der Stahlindustrie ist die zuverlässige Lieferung von Rohstoffen essenziell, um die Produktionsprozesse aufrechtzuerhalten. Die Komplexität der Lieferketten und die hohen Anforderungen an Flexibilität und Effizienz machen es für diese Branche unerlässlich, einen verlässlichen Logistikpartner an ihrer Seite zu haben.

Im Chemiesektor sind präzise und sichere Transportlösungen für Vor-, Zwischen- und Endprodukte von entscheidender Bedeutung. Die HGK gewährleistet durch ihre Expertise und ihre modernen Logistiksysteme, dass chemische Produkte sicher und effizient transportiert werden. Dies stärkt das Vertrauen der Kunden und bindet sie eng an die HGK.

Angesichts dieser Herausforderungen ist es für die Kunden von großer Bedeutung, einen Logistikpartner zu haben, auf den sie sich verlassen können und der ihre spezifischen Bedürfnisse versteht. Die HGK hat sich als solcher Partner etabliert und bietet maßgeschneiderte Lösungen, die den Anforderungen dieser Industrien gerecht werden.

Um die Zufriedenheit ihrer Kunden kontinuierlich zu gewährleisten und zu verbessern, führt die HGK seit 2022 eine jährliche Kundenzufriedenheits-Analyse durch. Diese Analyse hat das Ziel, die Kundenzufriedenheit zu messen, Kundenbedürfnisse zu identifizieren und daraus operative Verbesserungen abzuleiten. Die Ergebnisse der Analyse werden anhand von Kennzahlen dargestellt, die eine klare Bewertung der HGK-Dienstleistungen ermöglichen.

Im Jahr 2024 bewerteten die Kunden die Arbeit der HGK mit der Schulnote 1,6, was eine Verbesserung gegenüber dem sehr guten Wert des Vorjahres (1,7) darstellt. Die Kunden nehmen die HGK allgemein als zuverlässig, flexibel und kompetent wahr und verbinden Attribute wie Verlässlichkeit, Qualität, Kundenorientierung und Expertise mit der HGK. Die Gesamtkundenzufriedenheit und die Kundentreue befinden sich bei allen HGK-Gesellschaften auf einem sehr hohen Niveau.

Diese hohe Zufriedenheit und Treue der Kunden sind ein Beleg für die erfolgreiche Arbeit der HGK und ihre Bedeutung als Logistikpartner. Die jährliche Kundenzufriedenheits-Analyse zeigt, dass die HGK kontinuierlich daran arbeitet, ihre Dienstleistungen zu verbessern und sich den wechselnden Bedürfnissen ihrer Kunden anzupassen, und welche besondere Bedeutung sie dem einräumt.

## INNOVATION

Die innovationsgetriebene Anwendung digitaler Werkzeuge zur Optimierung der Geschäftsprozesse ist für die HGK AG von großer Bedeutung. Im abgelaufenen Geschäftsjahr sowie in den kommenden Jahren gehört es zu den Aufgaben, systematisch die Integration von Technologien in die Strukturen der HGK zu forcieren. Diese unterstützen die Organisation, dem Fachkräftemangel im Arbeitsmarkt zu begegnen, die Effizienz bei der Leistungserbringung für die Kunden zu erhöhen und die Arbeitsabläufe zu automatisieren. Dabei spielt perspektivisch der Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) eine immer wichtigere Rolle. Mit KI-Systemen können bspw. die Supply Chain der Kunden sowie eigene Prozesse stetig optimiert, Daten in Echtzeit analysiert und mit Predictive Analytics Markttrends frühzeitig erkannt werden. Dies führt im Ergebnis nicht nur zu Kosteneinsparungen, sondern ermöglicht den Mitarbeitenden, ihre Konzentration auf strategisch wichtige Aufgaben zu lenken. Der Wegfall repetitiver Tätigkeiten trägt zur Attraktivität der HGK als Arbeitgeber bei und schafft Freiraum für die Entwicklung innovativer und integrierter Geschäftsmodelle.

In Ergänzung zu diesen Maßnahmen betreibt die HGK mit dem Innovation Harbour Cologne (IHC) eine Open Innovation Plattform. Die im IHC gewonnenen Erkenntnisse bildeten im abgelaufenen Geschäftsjahr die Basis für die Bewerbung der HGK für die Förderrichtlinie „Digitale Testfelder in Häfen“, einer Förderung des Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Der technologische Kern des geförderten Testfelds ist eine KI-basierte, intelligente Datenerfassungstechnologie für Ladeeinheiten im Hafenumfeld. Eine zentrale Datenplattform bildet die Drehscheibe für die koordinierte Weitergabe der Daten und Informationen in das Hafen- und Terminalumfeld. Sie ist damit wiederum Ausgangsbasis für Innovationen und die Entwicklung neuer, intelligenter Anwendungen im Umschlagprozess. Zudem verfolgt die HGK bereits laufende Projekte aus dem Bereich Predictive Maintenance weiter.



## Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Die Logistik ist der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland, nach der Automobilwirtschaft und dem Handel.<sup>8</sup> 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, sodass die HGK auch in Zukunft ein erfolgreicher Teil des Stadtwerke Köln Konzerns sein wird.

Die Logistik gewinnt zusehends an Bedeutung und ist ein essenzieller Wirtschaftszweig für eine funktionierende Gesellschaft. Insgesamt setzte die Logistikbranche hierzulande im Berichtsjahr 331 Mrd. Euro um. Dies entspricht einem Wachstum von 1,2 % gegenüber dem Vorjahr. Der Anstieg 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 Beteiligungen im Logistikmarkt wird gesichert und weiterentwickelt. Die HGK kann unter Einsatz eigener Assets integrierte Logistikleistungen auf der Schiene, auf der Straße und auf der Wasserstraße aus einer Hand anbieten. Sie wird den Transformationsprozess hin zu einer steuernden Logistikholding weiter schärfen, sich – wenn erforderlich – 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. Im November 2020 hat die HGK 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 in den Bereichen Logistik, Forschung und Produktion sowie für Start-ups angeboten werden. Dies beinhaltet eine preiseffiziente, nachhaltige und zukunftsfähige Infrastruktur, die den Pächtern zur Verfügung gestellt wird. Dabei wird insbesondere auf hochmoderne Multilevel-Logistikimmobilien gesetzt, die für eine optimale und nachhaltige Flächenausnutzung sorgen. Hierzu hat die HGK im November 2022 mit der Fusion eine eigene Entwicklungs- und Vermarktungsgesellschaft gegründet. Im Geschäftsjahr 2023 schloss die HGK einen Erbbaurechtsvertrag für die erste Parzelle in diesem Quartier ab. Im Jahr 2024 wurden die Grundstücke baureif gemacht. Weitere Erbbaurechte vergibt die HGK in der ersten Jahreshälfte 2025. Das Großprojekt bietet die Chance, ein neues, profitables und nachhaltiges Geschäftsfeld zu entwickeln.

<sup>8</sup> 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. Gerade in der heutigen Zeit sind die Rahmenbedingungen für unternehmerisches Handeln von hoher Komplexität und Volatilität geprägt. Die geopolitischen Spannungen, insbesondere der anhaltende Russland-Ukraine-Krieg und der Nahostkonflikt, beeinflussen nach wie vor die globalen und nationalen Güterströme und führen zu Unsicherheiten in den Lieferketten. Bekannte Allianzen und Absprachen zwischen Staaten drohen sich aufzulösen beziehungsweise nicht mehr bindend zu sein. Zudem belasten schwankende Energiepreise, volatile Kapitalkosten und inflationsbedingte Kostensteigerungen die wirtschaftliche Planung und Steuerung. Die Weltordnung und damit auch die Weltwirtschaftsordnung stehen vor den größten Herausforderungen seit Jahrzehnten.

Die fortschreitende Digitalisierung bringt zudem neue Herausforderungen für die Informationssicherheit mit sich. Unternehmen sind komplexen Cyberbedrohungen ausgesetzt. Die vermehrte Nutzung Künstlicher Intelligenz (KI) verstärkt diese Entwicklung noch. KI ist dabei sowohl als Sicherheitsinstrument als auch als potenzielle Angriffstechnologie ein Thema. Eine kontinuierliche Anpassung der Sicherheitsstrategien sowie regelmäßige Schulungen zur Sensibilisierung gegenüber diesen Risiken sind daher essenziell notwendig.

Die Einrichtung und Dokumentation eines Risikomanagementsystems (RMS) ist vor diesem Hintergrund nicht nur eine gesetzliche Verpflichtung, sondern ein unverzichtbares Instrument einer integrierten Unternehmensentwicklung und -steuerung. Der bewusste Umgang mit Risiken im Sinne einer maßnahmenorientierten Steuerung ist ebenso wie die frühzeitige Risikoerfassung und -bewertung zentraler Bestandteil des RMS bei der HGK. Als Risiko auf Basis der Konzernrichtlinie Risikomanagement gilt, vereinfacht dargestellt, eine potenziell negative Abweichung von unternehmerischen Zielsetzungen.

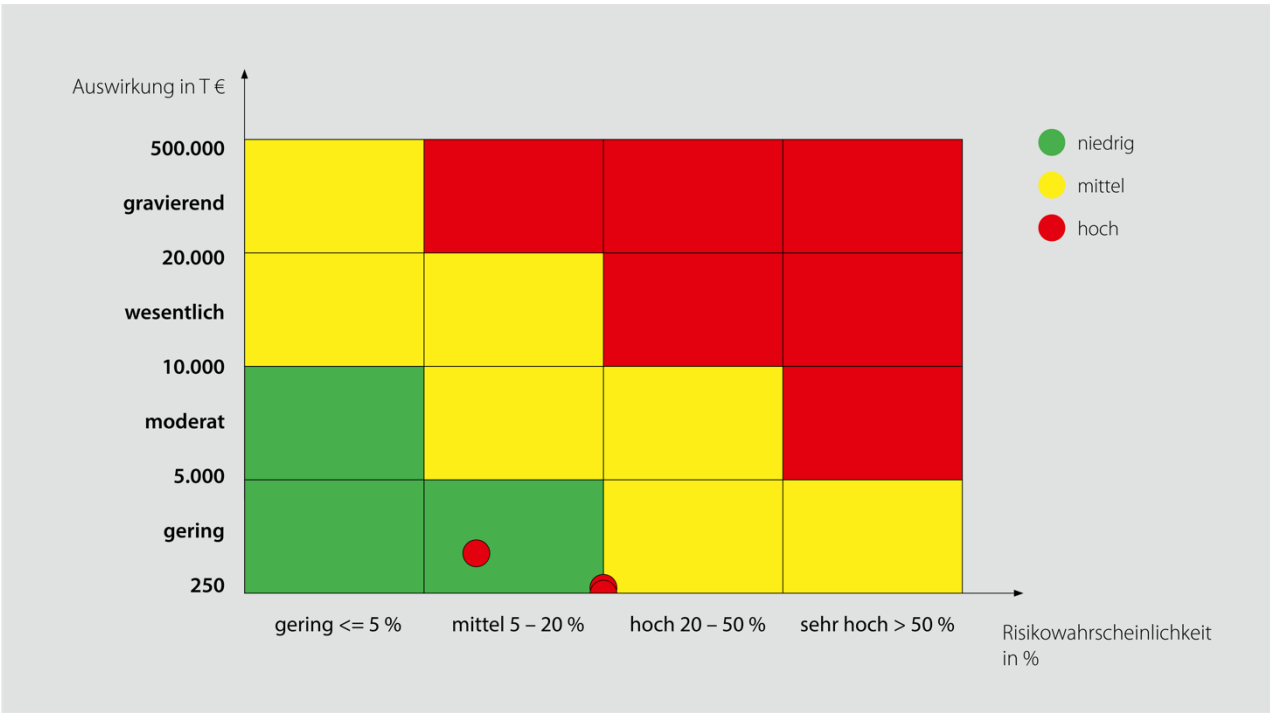
Dieses RMS hat die HGK auch auf ihre Tochter- und mehrheitlichen Beteiligungsunternehmen ausgerollt. Das RMS der HGK und ihrer Tochterunternehmen erfolgt nach von der SWK verbindlich vorgegebenen Grundsätzen, Verantwortlichkeiten, Inventur-, Bewertungs- und Berichtsprozessen. Auf der Basis des geltenden 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 galt im Geschäftsjahr 2024 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 analysiert die HGK identifizierte Risiken und stuft sie, je nach Bedeutung und Eintrittswahrscheinlichkeit, ein. Als wesentliche Risiken, die die HGK vierteljährlich an die SWK zu melden hat, gelten solche, die 1 Mio. € Schadenswert netto erreichen beziehungsweise überschreiten.

In Ergänzung dazu sind in den Bericht an den HGK-Vorstand Risiken mit einem Nettoschadenswert von 250 Tsd. € (bezogen auf die HGK AG) und mit einem Nettoschadenswert von 500 Tsd. € (bezogen auf die Tochter- und Beteiligungsgesellschaften mit mittelbarer oder unmittelbarer Beteiligung der HGK ab 50,0 %) aufzunehmen. Auch dieser ist vierteljährlich zu erstellen.

Die konzernweite Unternehmensrevision prüft in unregelmäßigen Abständen das RMS sowie dessen Wirksamkeit und Angemessenheit.

Risikomatrix



Risikoverteilung:

Risikoklasse	2024 Anzahl	2023 Anzahl
A (rot)	0	0
B (gelb)	0	4
C (grün)	3	1

Die in der Risikomatrix dargestellten Risiken sind solche, die nach Konzern- sowie nach HGK-Risikorichtlinie ermittelt wurden und oberhalb der Schwellenwerte (500 TEUR bzw. 250 TEUR) liegen. Dabei handelt es sich um das Risiko der verspäteten Auszahlung von Fördermitteln bezogen auf das Kalenderjahr 2024 durch den Fördergeber, das Risiko von Ergebnisbeeinträchtigungen durch Fehler im IT-Assetmanagement sowie das Risiko von Ergebnisbeeinträchtigungen durch Fehler bei der IT-Dokumentation.

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 fasst das RMS zur besseren Strukturierung in Kategorien zusammen, wobei es zwischen externen und internen Risiken unterscheidet. Potenzielle Chancen und Risiken werden nachfolgend im Einzelnen erläutert.

**Tatsächliche Chancen und Risiken**

Der anhaltende Russland-Ukraine-Krieg beeinträchtigt weiterhin die internationalen und nationalen Güterströme. Zusätzlich hat sich die geopolitische Lage durch den Nahostkonflikt weiter verschärft. Die gezielten Angriffe der Huthi-Rebellen auf Frachtschiffe im Roten Meer – eine der wichtigsten Handelsrouten zwischen Europa und Asien – haben spürbare Auswirkungen auf die Weltwirtschaft. Blockierte oder umgeleitete Lieferketten führen zu erheblichen Kostensteigerungen und potenziellen Verlusten.

Die Erfahrungen mit den wirtschaftlichen Folgen des Russland-Ukraine-Krieges fließen in die Wirtschaftsplanung für das Geschäftsjahr 2025 und in die mittelfristige Planung der Folgejahre ein. Derzeit bewertet die HGK die Lage als mittleres Risiko. Angesichts der dynamischen Entwicklung internationaler Krisen und deren wirtschaftlichen Auswirkungen kann jedoch eine kurzfristige Anpassung der Risikobewertung erforderlich sein.

Zudem könnten die Ergebnisse der US-Präsidentenwahl die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen maßgeblich beeinflussen. Eine mögliche Einführung neuer Zölle auf Importe, insbesondere aus Europa und China, könnte zu Handelskonflikten und einer weiteren Belastung globaler Lieferketten führen. Diese Entwicklung könnte sowohl direkte als auch indirekte Auswirkungen auf die Geschäftsfelder der HGK-Gruppe haben, insbesondere in Bezug auf Frachtströme und Handelsvolumina.

Der demografische Wandel bleibt weiterhin ein mittleres Risiko. Sollte sich der Fachkräftemangel weiter verschärfen, könnte eine höhere Risikobewertung notwendig werden. Alle Geschäftsbereiche der HGK-Gruppe sind davon betroffen. Durch den Einsatz neuer Technologien und optimierter Prozessabläufe will die HGK diese Herausforderungen bewältigen. Insbesondere die Gesellschaften der Shipping-Gruppe setzen auf innovative Lösungen, wie (teil-)autonome Binnenschiffe, um den Beruf des Schiffsführers attraktiver zu gestalten. Langfristig könnten solche Technologien auch ermöglichen, dass eine Person mehrere Schiffe steuert, wodurch der Bedarf an Fachkräften verringert wird.

**Politische, regulatorische und rechtliche Chancen und Risiken**

Politische Rahmenbedingungen, gesetzliche Vorgaben und vertragliche Regelungen sind entscheidend für die Geschäftsfelder der HGK-Gruppe. Für Unternehmen mit langfristigen Investitionen sind stabile und verlässliche Rahmenbedingungen essenziell für den wirtschaftlichen Erfolg.

Die politischen Unsicherheiten haben sich durch die Neuwahl des Bundestags Anfang 2025 weiter verstärkt. Die möglichen politischen und wirtschaftlichen Folgen dieser Entwicklungen sind derzeit schwer abschätzbar, könnten aber Auswirkungen auf Förderprogramme, Infrastrukturinvestitionen und regulatorische Rahmenbedingungen haben.

Die Entscheidung, ein Sondervermögen in Höhe von 500 Milliarden Euro für Investitionen in die Infrastruktur einzurichten, könnte jedoch positive Impulse setzen. Diese Mittel können außerhalb des Bundeshaushalts aufgenommen werden. Hierfür haben Bundestag und Bundesrat eine Änderung des Grundgesetzes beschlossen. Es besteht die Hoffnung, dass dies die Finanzierung von Infrastrukturprojekten, einschließlich des HGK-Bestandsnetzes, aber auch an anderen für die Tätigkeiten der HGK-Gruppe wichtigen Punkten, unterstützen wird.

Darüber hinaus werden die Ergebnisse der aktuellen Koalitionsverhandlungen von CDU/CSU und SPD voraussichtlich Auswirkungen auf das Geschäft der HGK-Gruppe haben. Diese Verhandlungen umfassen zentrale Themen wie z. B. Steuerpolitik und Bürokratieabbau, die erheblichen Einfluss auf die konjunkturelle Lage in Deutschland haben könnten. Darüber hinaus könnten sich Auswirkungen auf die zukünftige Finanzierung, den Ausbau und die Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur ergeben.

Es besteht aber weiterhin das Risiko, dass öffentliche Mittel für den Ausbau, den Neubau und die Instandhaltung des HGK-Bestandsnetzes nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen könnten. Eine unzureichende Finanzierung könnte die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße gegenüber der Straße weiter negativ beeinträchtigen. Da Eigenmittel diesen Ausfall nicht kompensieren können, würden Investitionen ausbleiben, was langfristige wirtschaftliche Auswirkungen zur Folge hätte.

Derzeit wird dieses Risiko mit einer niedrigen Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Abhängig von der weiteren Entwicklung der öffentlichen Haushalte könnte jedoch eine Neubewertung erforderlich werden.

### **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 deren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften.

Die anhaltenden Herausforderungen der Energiewende, die sich insbesondere in einem geänderten Transport- und Umschlagsverhalten auf Wasserstraße und Schiene auswirken, sowie der sich verstärkende wirtschaftliche Abschwung stellen die Gesellschaften in der HGK-Gruppe vor neue Aufgaben. Die operativen Bereiche stehen vor der Herausforderung, einen Umgang mit den sich verändernden, relevanten Märkten zu 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.

Im Eisenbahngüterverkehr muss die HGK ebenso mit sich stetig verschärfenden Marktbedingungen umgehen. Steigende Energiepreise, sich ändernde Rahmenbedingungen und die Auswirkungen des sanierungsbedürftigen öffentlichen Deutsche-Bahn-Netzes in Deutschland lassen die Produktionskosten weiterhin steigen. Eine Entspannung der Situation ist perspektivisch nicht in ein oder zwei Jahren zu erwarten. Die Situation belastet die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf längere Zeit, was sich auf deren Ergebnisse auswirkt. Die HGK ist über die RheinCargo somit zumindest mittelbar von dieser Situation betroffen. Für die HGK selbst wird das Risiko allerdings als gering eingestuft. Hierbei bleibt abzuwarten, mit welcher Priorität die neu zu bildende Bundesregierung die Herausforderungen bewertet und angeht.

### **Operative Chancen und Risiken**

Die Kosten der Energiebeschaffung sind im Berichtszeitraum signifikant gestiegen und werden nach allen Prognosen weiterhin steigen. Um den steigenden Energiekosten proaktiv entgegenzuwirken, setzt die HGK gemeinsam mit ihren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften auf innovative Energiemanagementkonzepte, die im besten Fall durch Effizienzsteigerungen und den verstärkten Einsatz erneuerbarer Energien langfristig zu einer Reduktion der Beschaffungskosten beitragen. Das Risiko betrifft aber insbesondere auch die Kunden, was zu Unsicherheiten bei deren Investitionsentscheidungen und damit auch in der Geschäftsentwicklung führt. Insgesamt schätzt die HGK ihr Risiko derzeit noch als mittelhoch ein. Mittelfristig kann – je nach Entwicklung der Kosten – eine andere Einschätzung angezeigt sein.

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

Die Veränderungen des Klimas wirken sich auch auf das Geschäft der HGK sowie das ihrer Tochter- und Beteiligungsgesellschaften aus. Allen voran die Binnenschifffahrt bekommt die Auswirkungen von Wetterextremen zu spüren. Hoch- und Niedrigwassersituationen treten vermehrt auf. Diese Wetterextreme könnten verstärkt ergebnisrelevant werden. Die Unternehmen der HGK-Gruppe betreiben Risikominimierung durch eine Verbesserung ihrer Prozesse, aber auch indem sie in neue Technologien investieren. Die HGKS ist beispielsweise Vorreiter bei der Entwicklung und beim Einsatz moderner, Niedrigwasser-optimierter Schiffe. Die Unternehmen der HGKS können damit unabhängiger von Extrempiegelständen Binnenschifftransporte anbieten. Insgesamt stuft die HGK das Risiko durch Wetterextreme wegen der Unvorhersehbarkeit des Verlaufs als mittleres Risiko ein.

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 genannten Ereignisse allerdings nicht. Aus Sicht der HGK stellen diese Faktoren aber gleichwohl kein erhebliches Risiko dar.

**Finanzielle Chancen und Risiken**

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichts liegt der EZB-Hauptrefinanzierungssatz bei 2,65 %, nachdem in den vergangenen Monaten mehrfach Zinssenkungen vorgenommen wurden. Die Märkte gehen weiterhin von moderaten Anpassungen im weiteren Jahresverlauf aus.

Das niedrigere Zinsniveau an den Kapitalmärkten führt jedoch zu geringeren Erträgen aus festverzinslichen Anlagen, was insbesondere die Ertragslage der Pensionskassen belasten kann. Dies betrifft auch die Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen WaG, 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 2025 der HGK sieht Investitionen in das Anlagevermögen in Höhe von insgesamt 146,8 Mio. € vor.

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

Die HGK erwartet für das laufende Jahr mit 88,4 Mio. € höhere Umsatzerlöse als im Jahr 2024. Der Wirtschaftsplan 2025 sieht einen Gewinn nach Steuern von 15,9 Mio. € vor. Hiervon entfallen 152 Tsd. € als Garantiedividende an den Aktionär Rhein-Erft-Kreis.

Nach Abzug der Garantiedividende verbleibt ein Gewinn von 15,8 Mio. €, den die HGK im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrags an die Stadtwerke Köln GmbH abführen wird.

Köln, 31. März 2025

### **Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft**

#### **Der Vorstand**

Uwe Wedig   Dr. Jens-Albert Oppel   Susanne Pietsch