



Lagebericht 2021

Stand: 04/2022

LAGEBERICHT

Grundlagen

Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft

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

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

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

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

Die folgenden Unternehmen gehören zur HGK-Gruppe:

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

Außerdem ist die HGK an folgenden Unternehmen unmittelbar beteiligt:

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

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

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

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

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

Wirtschaftliches Umfeld

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1 OECD Economic Outlook, Dezember 2021.

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

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

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

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

Wirtschaftsbericht

Überblick

HGK

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

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

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

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

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

TOCHTERUNTERNEHMEN UND WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

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

HGK Shipping GmbH

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

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

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

Die Transportleistung lag bei 7.957.982 Tsd. Tonnenkilometern.

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

NESKA Schiffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung

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

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

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

HTAG Häfen und Transport AG

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

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

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

RheinCargo GmbH & Co. KG

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

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

DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH

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

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

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

Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH

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

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

OPERATIVER BEREICH – NETZ

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

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

OPERATIVER BEREICH – TECHNIK SCHIENENFAHRZEUGE

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

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

VERMIETUNGSGESCHÄFT

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

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

Ertragslage

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

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

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

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

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

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

Investitionen

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

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

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

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

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

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

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

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

Das Geschäftsjahr 2021 ist insgesamt entsprechend den Prognosen verlaufen.

Wesentliche nichtfinanzielle Themen⁷

MITARBEITENDE

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

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

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

QUALITÄTSMANAGEMENT

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

UMWELTSCHUTZ

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

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

⁷ Nicht Bestandteil der Prüfung durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

ARBEITSSICHERHEIT

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

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

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

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

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

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

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

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

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

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

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

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

Risikomanagementsystem (RMS)

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

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

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

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

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

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

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

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

Tatsächliche Chancen und Risiken

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

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

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

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

Politische, regulatorische und rechtliche Chancen und Risiken

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

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

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

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

Chancen und Risiken im Markt und Wettbewerb

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

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

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

Operative Chancen und Risiken

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

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

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

Finanzielle Chancen und Risiken

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

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

Keine bestandsgefährdenden Risiken

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

Investitionen und Erfolgsplan

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

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

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

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

Köln, 31. März 2022

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Uwe Wedig Wolfgang Birlin