

Lagebericht

2013 waren die Beteiligungsgesellschaften der HGK weiter zunehmendem Marktdruck ausgesetzt. Während die HTAG darauf mit Flexibilität reagierte, konnte die RheinCargo sich gegen den Branchentrend steigern. Auf der Schiene gelang das vor allem im Fernverkehr, und in den Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf wurden mit fast 30 Mio. t rund 2 Mio. t mehr bewegt als im Vorjahr.

Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft

Mit der Ausgliederung der Geschäftsbereiche Eisenbahnverkehr und Hafenbetrieb auf die RheinCargo GmbH & Co. KG (RheinCargo) im Jahr 2012 hat die HGK einen bedeutenden Schritt auf dem Weg zur Logistik-Holding im Stadtwerke Köln Konzern unternommen. Zur HGK gehören jetzt eine Reihe von Tochter- und Beteiligungunternehmen, die ihren Fokus auf den umweltfreundlichen Transport mit dem Binnenschiff oder der Eisenbahn legen oder im Kombinierten Verkehr die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße unter Nutzung ihrer jeweiligen Stärken miteinander verbinden. Neben der RheinCargo zählen hierzu die HTAG Häfen und Transport AG in Duisburg, die CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service, Köln, die KCG Knappsack Cargo GmbH, Hürth, und die Rheinland Cargo Schweiz GmbH in Basel. Die HTAG wiederum hält Beteiligungen und Niederlassungen entlang der schiffbaren Flüsse und Kanäle, insbesondere an Rhein und Mosel, sowie in dem für Nordrhein-Westfalen bedeutendsten Seehafen in Rotterdam.

30 Mio. t

Güter schlug die RheinCargo 2013 in ihren Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf um sowie 1,2 Mio. TEU¹ Container und Ladebrücken.

Mit 93 Lokomotiven transportierte die Gesellschaft 24 Mio. t Güter und absolvierte 3,4 Mrd. Nettotonnenkilometer.

Die HGK ist mit den Neuss Düsseldorf Häfen zu je 50 % an der RheinCargo beteiligt. Das Gemeinschaftsunternehmen verschafft den Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf mit einem Hafenumschlag von fast 30 Mio. t und mehr als 1,2 Mio. bewegten TEU¹ eine besondere Position unter den europäischen Binnenhäfen. 93 Lokomotiven, rund 24 Mio. t transportierter Güter auf der Schiene und eine Leistung von über 3,4 Mrd. Nettotonnenkilometer machen die RheinCargo zu einem der größten deutschen Eisenbahngüter-Verkehrsunternehmen mit Direktzugverbindungen nach Österreich, Polen, Italien, Benelux und in die Schweiz. Nicht zuletzt stellt die RheinCargo Industrie- und Gewerbeflächen bereit, die wahlweise über Wasser-, Gleis- und Straßenanschluss verfügen, und betreibt ein zukunftsorientiertes und nachhaltiges Flächenmanagement.

Bei der HGK verblieben die Eisenbahninfrastruktur und die Lok- und Wagenwerkstatt. Ferner erbringt die HGK wichtige Dienstleistungen für die RheinCargo, unter anderem im Bereich der Personalgestaltung und -verwaltung, des Rechnungswesens und Controllings sowie der Informationstechnologie.

¹ Container-Maß: Twenty-Foot-Equivalent-Units

Wirtschaftsbericht

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der **Güterverkehr in Deutschland** hat im Jahr 2013 zugenommen: Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) stieg das Transportaufkommen gegenüber dem Vorjahr um 0,8 % auf 4,3 Mrd. t. Das moderate Wirtschaftswachstum von +0,4 % wirkte sich somit auch auf die Güterbeförderung aus. Zum Wachstum trugen der Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie die Binnenschifffahrt bei. Der Luftverkehr blieb konstant. Dagegen verbuchten der Seeverkehr und der Transport von Rohöl in Rohrleitungen Rückgänge.

Auf der Straße wurden – nach einer Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur – im vergangenen Jahr rund 3,3 Mrd. t und damit 0,9 % mehr befördert als im Jahr 2012. Der Straßengüterverkehr hatte auch 2013 den höchsten Anteil am Transportaufkommen (77 %).

Im Jahr 2013 stieg die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt um 1,7 % gegenüber dem Vorjahr. 2013 wurden insgesamt 226,9 Mio. t Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert. Der Güterverkehr der Eisenbahn legte im Jahr 2013 um 2,1 % zu: Auf Schienen wurden 373,7 Mio. t befördert. Flugzeuge transportierten mit 4,3 Mio. t genauso viel Fracht wie im Vorjahr.

Für die **Hafenstandorte am Rhein** ergeben sich aus den wirtschaftlichen Basisdaten grundsätzlich unterschiedliche Entwicklungstendenzen in Abhängigkeit von den jeweiligen Güterschwerpunkten. Duisburg hat traditionell einen sehr hohen Anteil an Montangütern, die bei einem Rückgang der Rohstahlproduktion sofort zur Reduzierung der Umschlagstonnage im Hafen führen (-12 %). In Neuss und Düsseldorf hat sich der traditionell große Anteil an Baustoffen und Baustoffvorprodukten sowie Eisen und Stahl reduziert. Neu hinzugewonnen wurde 2013 ein Kohleumschlag von fast 600 Tsd. t; auch der Umschlag von Mineralöl, Erzen und chemischen Erzeugnissen hat zugenommen.

226,9 Mio. t

Güter wurden 2013 insgesamt auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert; 1,7 % mehr als im Vorjahr.

Die Eisenbahn legte beim Gütertransport auf der Schiene um 2,1 % auf insgesamt 373,7 Mio. t zu, Luftfracht blieb unverändert bei 4,3 Mio. t.

Geschäftsverlauf

NETZ

Der Bereich Netz der HGK nimmt neben der Netzbetriebssteuerung und der Instandhaltung im eigenen Netz auch Aufgaben der technischen Störungsbeseitigung wahr. Ebenso sind die Mitarbeiter des Bereichs als Betriebsleiter, Fahrdienstleiter, Notfallmanager und eisenbahntechnische Berater im Auftrag anderer Eisenbahnunternehmen tätig.

Im Rahmen eines Mitbenutzungsvertrages mit der KVB hält die HGK die Bahnanlagen der Stadtbahnlinien 7, 16 und 18 gegen Entgelt vor und instand. Die RheinEnergie Aktiengesellschaft lieferte den zum Betrieb der Stadtbahnlinien benötigten Fahrstrom.

TECHNIK

Mit ihrer Lok- und Wagenwerkstatt erbringt die HGK Instandhaltungsleistungen für die RheinCargo und externe Kunden. Neben der Wartung und Instandsetzung stellt die HGK auch die entsprechende Dokumentation für das ECM (Entity in Charge of Maintenance), die für die Instandhaltung zuständige Stelle nach der Europäischen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, zur Verfügung. Die Richtlinie hat einen sicheren Gütertransport in Europa zum Ziel.

148

Fahrzeuge bearbeitete die HGK im Geschäftsjahr 2013 auf ihrer Radsatzdrehbank in der Lokwerkstatt – so viele wie niemals zuvor.

Immer mehr externe Kunden interessieren sich dank der Zertifizierung der HGK als Instandhaltungsstelle von Güterwagen für ihre Leistungen. Auch die Nachfrage nach Reparatur- und Instandhaltungsleistungen der „mobilen Werkstatt“ der HGK nimmt stetig zu.

Die Zertifizierung als Instandhaltungsstelle von Güterwagen erklärt auch die steigende Nachfrage von externen Kunden nach den Leistungen der HGK. So verzeichnet die HGK-Technik zunehmend Anfragen von deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen im regionalen Bereich der Containerterminals und von Bahnlogistikern aus Benelux nicht nur zur Instandhaltung von Diesel-Lokomotiven, sondern auch im Bereich der E-Traktion. Steigend ist auch die Nachfrage nach mobiler Reparatur und Instandhaltung von Güterwagen. Dies liegt maßgeblich an der neuen Hebeanlage zur Bearbeitung fest gekuppelter Containertragwagen oder von Autotransportern.

Die Radsatzdrehbank in der Lokwerkstatt hat 2013 mit 148 Fahrzeugen ihre höchste bisher bearbeitete Anzahl von Fahrzeugen erreicht. Der Trend setzt sich 2014 fort. Durch die hohe Flexibilität der Mitarbeiter, die Reaktionsschnelligkeit und das Eingehen auf Kundenwünsche konnten Bestandskunden fester an die HGK gebunden und neue Kunden für die Fahrzeug-Instandhaltung hinzugewonnen werden. Als Neugeschäft hat sich aus der Bereitstellung von Abstellplätzen für Triebfahrzeuge die sogenannte Stillstandswartung entwickelt und die Wertschöpfung erweitert.

VERMIETUNGS- GESCHÄFT

Im Geschäftsjahr 2013 konnten die Erlöse und Nebenerlöse aus dem nicht hafenauffinen Vermietungsgeschäft gegenüber dem Plan um 25,4 % übertroffen werden. Diese positive Entwicklung beruht zum einen auf der Bindung der Miet- und Pachtverträge an Preis- und Nachhaltigkeitsindikatoren sowie auf der weiterhin guten Vermietung der Tiefgarage.

PROJEKTENTWICKLUNG RHEINAUHAFEN

Am Yachthafen, auf dem Baufeld 4, wird nördlich der Kranhäuser die letzte Baulücke im Rheinauhafen geschlossen. Der Neubau ist gewissermaßen das Tüpfelchen auf dem i im Rheinauhafen, letzter Mosaikstein eines städtebaulichen Gesamtwerks, der die Lücke am Fuße des nördlichen Kranhauses schließt und den Umbau des alten Industriehafens zum modernen Stadtquartier vollendet.

HAFENERWEITERUNG KÖLN-GODORF

Das von der HGK eingeleitete Revisionsverfahren, das sich gegen die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses für das Hafen-Erweiterungsprojekt wendet, dauert an.

Parallel bearbeitet die Stadt Köln die nach öffentlichem Baurecht zu genehmigenden Anlagen, die Aufstellung eines Bebauungsplans und die Änderung des Flächennutzungsplans. Auch diese Verfahren dauern an.

Die HGK leistet zu diesen behördlichen Verfahren die notwendigen Beiträge, beauftragt die erforderlichen gutachterlichen Untersuchungen und wirkt an der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit mit.

TOCHTERUNTERNEHMEN UND BETEILIGUNGEN

a) RheinCargo GmbH & Co. KG

Im **Eisenbahngüterverkehr** konnte die RheinCargo mit 23,97 Mio. t (Vorjahr 21,15 Mio. t) Transportvolumen ihre Leistung in Relation zum Vorjahr erneut steigern. Mineralöl trug als stärkste Hauptgütergruppe mit 7,07 Mio. t zum Transportaufkommen der Bahn bei. Feste mineralische Brennstoffe wurden im Umfang von 5,7 Mio. t transportiert und erfuhren damit gegenüber dem Vorjahr (2,0 Mio. t) annähernd eine Verdreifachung. Die Beförderung chemischer Produkte hat mit 1,78 Mio. t (Vorjahr 1,6 Mio. t) um rund 10 % Volumen hinzugewonnen, da sich die besonders schwache Konjunktur im Vorjahr etwas erholt hat. Der Transport von Erzen und Metallabfällen wuchs gegen den Trend erneut um etwa 20 % von 1,4 Mio. t im Vorjahr auf 1,8 Mio. t im Jahr 2013. Metall-Transporte folgen dem nationalen Trend und liegen bei 0,95 Mio. t erneut leicht unter dem Vorjahr (1,1 Mio. t).

In den **Häfen** der RheinCargo wurden insgesamt 29,7 Mio. t (Vorjahr 27,7 Mio. t) Güter umgeschlagen. Davon entfielen 19,1 Mio. t (Vorjahr 17,74 Mio. t) auf den wasserseitigen Umschlag. Mineralöl ist auch beim Hafenumschlag die stärkste Hauptgütergruppe und trug mit 6,1 Mio. t (Vorjahr 5,9 Mio. t) zum Umschlagergebnis bei. Der Umschlag von Nahrungs- und Futtermitteln beläuft sich mit 2,9 Mio. t – hauptsächlich für die Mühlenbetriebe in Neuss – auf Vorjahresniveau. Die Hauptgütergruppe Steine und Erden ist mit einem Gesamtvolumen von 2,4 Mio. t (Vorjahr 2,5 Mio. t) auf den dritten Platz zurückgefallen und liegt knapp über Fahrzeugen, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren (2,2 Mio. t) und chemischen Erzeugnissen (2,1 Mio. t).

Der Containerumschlag betrug 2013 1,21 Mio. TEU (Vorjahr 1,26 Mio. TEU). Er entspricht der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im Containerverkehr; Rückgänge im Transportaufkommen aus den ersten drei Monaten konnten im Jahresverlauf kaum aufgeholt werden.

Das **Gesamtgütervolumen der RheinCargo** aus Bahntransporten, Hafenlogistik und landseitigen Umschlägen betrug im vergangenen Jahr 53,7 Mio. t (Vorjahr 48,87 Mio. t).

53,7 Mio. t

Güter wurden von der RheinCargo im Jahr 2013 mit der Eisenbahn transportiert und in den Häfen und Terminals umgeschlagen.

Damit steigerte die RheinCargo ihr Gütervolumen gegenüber dem Vorjahr um knapp 10 %.

b) HTAG Häfen und Transport AG

Die HTAG legte beim **Transportaufkommen** gegen den Branchentrend um ca. 13 Prozent auf 12,1 Mio. t zu. Auch die Transportleistung nahm zu, nämlich um knapp 8 % auf 5,1 Mio. tkm.

Die **Umschlagsleistung** der HTAG stieg um 30,2 % gegenüber dem Vorjahr auf 4,8 Mio. t. Den größten Anteil daran hatten der eigene Umschlag und der Fremdotschlag in Duisburg. Der Umschlag an der Mosel verzeichnete den prozentual größten Zuwachs; nach einer schwachen Geschäftsentwicklung im Vorjahr verzehnfachte sich der Hafenumschlag auf knapp 158 Tsd. t; dieser Trend setzt sich im neuen Jahr fort.

c) CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service

Die CTS hat das zweite Quartal im Geschäftsjahr 2013/2014 mit leichten Einbußen bei den Umsatzerlösen abgeschlossen. Ein geringerer Rohertrag und Verluste aus Beteiligungen führen zu einer gravierenden Verfehlung des Planergebnisses im Zeitraum Juli bis Dezember 2013.

d) DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH

Die DKS, an der KVB und HGK zu jeweils 25,5 % beteiligt sind, hat im abgelaufenen Quartal bei zeitanteiligem Umsatz und Ergebnis die Planwerte um jeweils rund 25 % übertroffen und erwartet, den Planansatz zum Ablauf des Geschäftsjahres am 30. September 2014 ebenfalls zu übertreffen.

ERTRAGSLAGE

Für die Steuerung unseres Unternehmens verwenden wir neben dem Ergebnis vor Steuern im Wesentlichen die Kennzahlen Eigenkapitalquote, Anlagendeckung und Working Capital.

Die Zunahme der Umsatzerlöse ist im Wesentlichen auf höhere hafenauffine Vermietungserlöse zurückzuführen. Auch die Fahrwegerlöse lagen über dem Vorjahresniveau. Die Zunahme der sonstigen betrieblichen Erträge gegenüber dem Vorjahr um 11.883 Tsd. € liegt vor allem an Erträgen aus Zuschreibungen zu Vermögensgegenständen des Anlagevermögens. Zudem wurden höhere Erträge aus Arbeitnehmerüberlassung an RheinCargo und aus kaufmännischen sowie technischen Dienstleistungen für RheinCargo erzielt.

Die Summe aus Personal- und Materialaufwand, Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen beträgt im Jahr 2013 94.968 Tsd. € (Vorjahr 88.911 Tsd. €). Der Anteil des Personalaufwands liegt bei 41,5 % (Vorjahr 44,2 %), auf den Materialaufwand entfallen 7,5 % (Vorjahr 6,2 %) und auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 37,4 % (Vorjahr 31,8 %).

6,4 Mio. €

erwirtschaftete die HGK
als Ergebnis vor Steuern
im Jahr 2013.

Nach Abzug von Steuern wird das Unternehmensergebnis im Wesentlichen an die SWK abgeführt, mit der ein Organschaftsvertrag besteht. Der Rhein-Erft-Kreis erhält eine Garantiedividende.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der HGK, das im Geschäftsjahr dem Ergebnis vor Steuern entsprach, nahm gegenüber dem Vorjahr um 2.865 Tsd. € zu und beläuft sich im Jahr 2013 auf 6.417 Tsd. €.

Nach Berücksichtigung von Steuern erzielte die HGK im Geschäftsjahr 2013 ein Unternehmensergebnis von 5.957 Tsd. € (Vorjahr 1.938 Tsd. €). Hiervon werden 51 Tsd. € als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis abgeführt. Die verbleibenden 5.906 Tsd. € werden im Rahmen des bestehenden Gewinnabführungsvertrags an die SWK abgeführt.

INVESTITIONEN

Die Investitionen beliefen sich im Geschäftsjahr 2013 auf insgesamt 20.083 Tsd. € (Vorjahr 17.438 Tsd. €). Sie erfolgten in Höhe von 115 Tsd. € im Bereich Güterverkehr, in Höhe von 8.902 Tsd. € im Bereich Häfen, in Höhe von 10.483 Tsd. € in das Eisenbahnnetz und in Höhe von 583 Tsd. € in spartenübergreifende Investitionen.

In den Häfen investierte die HGK vor allem in die Errichtung des Terminals im Kölner Norden und in den Ausbau der Nutzungsmöglichkeiten der Hafenbecken.

Im Bereich Netz entfiel der Großteil der Investitionen auf die Generalsanierung des Oberbaus, der Bahnübergänge und den zweiten und dritten Bauabschnitt zur Erneuerung der Fahrleitungsanlage.

VERMÖGENS- UND KAPITALSTRUKTUR

Die Bilanzsumme hat sich von 254.143 Tsd. € im Vorjahr um 11.584 Tsd. € (4,6 %) auf 265.727 Tsd. € erhöht. Das Sachanlagevermögen nahm um 20.392 Tsd. € zu, was mit 13.153 Tsd. € auf die Zuschreibung zur Tiefgarage zurückzuführen ist.

Es gelang, die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Beteiligungsunternehmen in Summe um 826 Tsd. € zurückzuführen.

Der Anteil des gestiegenen Eigenkapitals an der erhöhten Bilanzsumme nahm auf 31,8 % (Vorjahr 32,5 %) ab. Die Erhöhung der Bilanzsumme geht einher mit einer Zunahme des Sonderpostens für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse. Die HGK konnte seit der Ausgliederung die Bonitätsrisiken aus offenen Forderungen senken. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen 319 Tsd. € nach 426 Tsd. € im Vorjahr.

FINANZLAGE

Die Eigenkapitalquote betrug 31,8 % (Vorjahr 32,5 %). Das Anlagevermögen war durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital zu 96,9 % (Vorjahr 101,6 %) gedeckt. Im Working Capital übersteigen die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen die Summe aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vorräten um 2.036 Tsd. € (Vorjahr 1.559 Tsd. €).

Wesentliche nichtfinanzielle Themen

MITARBEITER

Am 31. Dezember 2013 beschäftigte die HGK 608 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahresstichtag hat sich die Mitarbeiterzahl damit um 3,2 % vermindert. Mit einer durchschnittlichen Betriebszugehörigkeit von 20 Jahren und mit 30 Auszubildenden erweist sich die HGK als attraktiver Arbeitgeber. Dies ist nicht zuletzt auf erhebliche Aufwendungen der Gesellschaft für die berufliche Aus- und Weiterbildung, aber auch die angebotenen medizinisch- und gesundheitsorientierten Fortbildungskurse sowie Seminare zurückzuführen.

QUALITÄTS-MANAGEMENT

Seit Juli 1998 ist die HGK nach der Europäischen Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001 zertifiziert. Das Normverfahren untersucht vier betriebliche Ebenen: Verantwortung der Leitung, Management von Ressourcen, Dienstleistungs-Realisierung sowie Messung, Analyse und Verbesserung von Prozessen. Bei der HGK wurden 2013 nach diesen Kriterien erneut die Erbringung von Dienstleistungen für den Eisenbahngüterverkehr und den Hafenbetrieb sowie die Werkstatt für Schienenfahrzeuge und der Betrieb und Unterhalt des Eisenbahnnetzes erfolgreich auditiert.

UMWELTSCHUTZ

Die HGK hat in einer Umweltschutzleitlinie verbindlich ökologisches Handeln im Sinne einer „Green Logistic“ festgelegt. Die Leitlinie beinhaltet Vorgaben für alle betrieblichen Tätigkeiten und Abläufe, die für alle Mitarbeiter und Standorte gelten. Damit misst die HGK dem Umweltschutz die Bedeutung eines zentralen Unternehmensziels bei.

ARBEITSSICHERHEIT

Durch ständige Analyse und den Fortschritt der Arbeitsschutzorganisation und -prozesse gewährleistet die HGK nicht nur Rechtskonformität, sondern trägt dadurch auch in hohem Maße zur Optimierung der Arbeitsplatzgestaltung und somit zur Verbesserung der Perspektive für jeden Einzelnen bei. Zentraler Bestandteil dabei ist die Kommunikation über Good-Practice-Beispiele.

Chancen- und Risikobericht

Die HGK hat entsprechend den aktienrechtlichen Anforderungen ein Frühwarnsystem für bestandsgefährdende Risiken implementiert. In der Leitlinie Risikomanagement werden die wesentlichen Grundsätze und Verantwortlichkeiten, insbesondere Termine und Schwellenwerte für das Reporting, festgelegt. Der Bericht zur Risikoinventur beinhaltet Art, Struktur und Steuerungsgrad der Risiken nach Bereichen.

Durch die Implementierung des Risikomanagementsystems lassen sich zukünftige Risiken frühzeitig erkennen und gegensteuernde Maßnahmen zeitnah und gezielt ergreifen. Dabei werden identifizierte Risiken analysiert und dokumentiert sowie nach Bedeutung und Eintrittswahrscheinlichkeit eingestuft.

Die Schwerpunkte der Risikostruktur sind die Finanz-, Markt- und Strategierisiken. Das Risikomanagement-System „r2c – Risk to Chance“ innerhalb des Stadtwerke Köln Konzerns zur aktiven Unterstützung des konzernweiten Risikomanagement-Prozesses wurde von der HGK im Geschäftsjahr 2013 eingesetzt.

Mit Ausgliederung des Eisenbahnverkehrs und des Hafenbetriebs auf die RheinCargo, an der die Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) und die HGK jeweils die Hälfte der Geschäftsanteile halten, werden Chancen und Risiken dieser Geschäftsbereiche nur noch mittelbar spürbar.

Die Kooperation von NDH und HGK ermöglicht die effizientere Nutzung der Umschlagflächen in den Häfen und eine Ausweitung des Angebots von Eisenbahnverkehrsleistungen. Mit einem regionalen Flächenmanagement, einer internationalen Bahnanbindung und Verkehrsträger-übergreifendem logistischem Know-how wird die RheinCargo ein erfolgreicher, marktaktiver Anbieter von Umschlag- und Transportleistungen.

Auch die Häfen der RheinCargo unterliegen konjunkturellen Nachfragerückgängen und den Risiken aus witterungsbedingten Einschränkungen durch Hoch- und Niedrigwasser sowie eis- oder Havariebedingten Wasserstraßensperrungen. Risiken der Eisenbahn ergeben sich neben konjunkturellen Schwankungen aus einem Wettbewerbsumfeld, in dem nicht nur die Verkehrsträger miteinander konkurrieren, sondern auch die großen Staatsbahnen internationale Marktanteile hinzugewinnen wollen. Dies hat in der Vergangenheit zu einem verstärkten Preiswettbewerb und einer Verringerung der Eisenbahnverkehrsunternehmen geführt; ehemals selbständige Nicht-bundeseigene Eisenbahnen wurden von den Staatsbahnen (DB, SNCF, SBB, Trenitalia, PKP) übernommen. Die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger Lkw-Flotten aus den neuen EU-Staaten trägt weiterhin zu den Marktrisiken bei. Im regionalen Eisenbahnverkehr sind weitere Anstrengungen erforderlich, um die Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Dies geht mit der spürbaren Verringerung des Leistungsangebots bei unrentablen Verkehren einher.

Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnet die RheinCargo generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung

ihrer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als eines offenen Systems entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von der RheinCargo allerdings nur bedingt beeinflusst werden; hier bemüht sich die RheinCargo um eine Minimierung möglicher Auswirkungen.

Die HGK profitiert unmittelbar von der meist langfristigen Vermietung von Grundstücken an Gewerbetreibende, die die trimodale Infrastruktur der Häfen zum eigenen Güterumschlag nutzen. Hieraus resultieren für die HGK langfristig planbare Vermietungserlöse, die kurzfristigen konjunkturellen Entwicklungen nur eingeschränkt ausgesetzt sind.

Die HGK investiert in das Güterterminal im Kölner Norden und beabsichtigt die Erweiterung des Hafens Köln-Godorf. Von der Auslastung dieser Umschlageneinrichtungen profitiert die HGK in dem Umfang, in dem sie sich am Betrieb beteiligt, trägt aber auch das Risiko einer Minderauslastung in Zeiten schwacher Konjunktur. Es ist geplant, im ersten Quartal 2014 den Betrieb des Güterterminals im Kölner Norden auszuschreiben und dem besten Bieter in Gänze zu überlassen.

Weitere Risiken resultieren aus der Umwandlung von Hafen- und Terminalflächen im Rahmen städtebaulicher Entwicklungen. Neben dem dauerhaften Wegfall von Miet- und Pächterlösen ist es möglich, dass erhöhte Erschließungskosten im Überschwemmungsgebiet des Rheins sowie die Verpflichtung zur Beseitigung von Altlasten Erlöse aus der umwandlungsbedingten Veräußerung von Hafengrundstücken aufzehren und somit die Vermögenslage der HGK negativ beeinträchtigen. Weiterhin können die langfristigen Entscheidungs- und Planungszeiträume frühzeitig zu einer Erosion der Vermietungssituation führen, weil den gewerblichen Nutzern der Häfen Zukunftsperspektiven verloren gehen. Ein Rückgang von Umschlagflächen könnte sich auch nachteilig auf das Ergebnis der RheinCargo auswirken und den Beteiligungsertrag der HGK mindern.

Das historisch als Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn konzipierte Eisenbahnnetz der HGK für rund 60 Industrieunternehmen in der Region erfährt derzeit keine kostendeckende Auslastung. Eine Erhöhung der Trassenentgelte unter Berücksichtigung der Vollkosten führt zur Unwirtschaftlichkeit des Eisenbahnverkehrs im Wettbewerb zum Straßengüterverkehr. Das etwa 100 km lange Netz wird in erheblichem Umfang auch für den öffentlichen Personennahverkehr genutzt und dient so der kommunalen Daseinsvorsorge. Das Allgemeine Eisenbahngesetz erlegt dem Betreiber der Schieneninfrastruktur die Verpflichtung auf, die Eisenbahnanlagen in betriebs sicherem Zustand zu erhalten.

Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, Ausbau und die Instandhaltung des Bestandsnetzes erforderlich. Insoweit besteht das Risiko der fehlenden Verfügbarkeit von Mitteln für die Finanzierung von Investitionen und Instandhaltungsmaßnahmen.

Mit der Vorhaltung der Eisenbahninfrastruktur erbringt die HGK Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Gegenstand der Regulierung sind u.a. die von der HGK verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen Risiken der Beanstandung und des Eingriffs. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite im Geschäftsfeld der Eisenbahninfrastruktur gefährden oder gar verhindern, erschweren eine unternehmerische Steuerung dieser Aktivitäten und können Infrastrukturinvestitionen beeinträchtigen.

93.750

Ladeeinheiten wird die jährliche Kapazität des KV-Terminals im Kölner Norden in der zweiten Ausbaustufe (Modul A 2) betragen.

Mit fünf Umschlaggleisen, vier Abstellspuren für Container und Ladebrücken sowie zwei Containerkränen entsteht im neuen Industriepark Nord ein leistungsfähiges Terminal, das gut an Eisenbahnnetz und Autobahnen angebunden ist.

Es können sich auch Risiken aus einer möglichen Rückforderung von erhaltenen Investitionszuschüssen ergeben.

Besonders der Bereich Netz ist angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, ein Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Ein Beispiel hierfür ist das Schienenkartell. Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten Standards ist Aufgabe und Verpflichtung jedes HGK-Mitarbeiters. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient die Compliance-Organisation, die die HGK im Einvernehmen mit dem Stadtwerke Köln Konzern aufgebaut hat.

62 %

der HGK-Mitarbeiter sind älter als 45 Jahre; 45 Jahre beträgt auch das Durchschnittsalter unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der HGK-Mitarbeiter lag 2013 bei 20 Jahren (Vorjahr 19 Jahre).

Die aktuelle Altersstruktur bei der HGK wird zukünftig einen deutlich höheren Personalbedarf zur Folge haben, der infolge der demografischen Entwicklung schwieriger am Arbeitsmarkt zu decken sein wird. Damit steht die HGK in einem stärker werdenden Wettbewerb um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte. Diesen Herausforderungen begegnet die HGK durch enge Kontakte zu Schulen und Hochschulen und die Förderung der dualen Ausbildung, insbesondere derjenigen der Europäischen Fachhochschule im Logistikmanagement.

Zusammenfassend erkennen wir gegenwärtig und in absehbarer Zeit keine den Bestand gefährdenden Einzelrisiken. Soweit Risiken ein außerordentlich hohes Schadenspotenzial aufweisen, besteht für das Eintreten lediglich eine geringe Wahrscheinlichkeit. Auch die Gesamtsumme der Risiken gefährdet insgesamt nicht den Fortbestand der Gesellschaft.

Prognosebericht

Im kommenden Jahr erwarten wir das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts über den Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Köln vom 30. August 2006 zur Erweiterung des Hafens in Köln-Godorf. Danach wird sich entscheiden, ob der Beschluss rechtmäßig war oder weitere behördliche Genehmigungsverfahren, die die Stadt Köln und die Bezirksregierung unter Berücksichtigung der erstinstanzlichen Entscheidung bereits eingeleitet haben, erforderlich sind.

Das KV-Terminal im Kölner Norden wird von der HGK mit öffentlichen Fördermitteln in fünf Baustufen realisiert. Die erste Baustufe (Modul A 1) wird 2014 fertiggestellt; die HGK schreibt den Betrieb des Terminals nach den Vorgaben des Zuschussgebers aus.

Der Verkauf des Verwaltungsgebäudes im Rheinauhafen wird im kommenden Jahr ergebniswirksam; die Mitarbeiter der HGK und der RheinCargo beziehen im Mai ein gemietetes Domizil in der Scheidtweilerstraße 4 in der Nähe der Kölner Verkehrs-Betriebe AG.

INVESTITIONEN UND FINANZIERUNG

Der Investitionsplan 2014 weist Ausgaben von insgesamt rund 38,3 Mio. € aus. Rund 84 % der Investitionen für das Eisenbahnnetz entfallen auf den Personenverkehr, 16 % auf den Güterverkehr. Für die Errichtung und Weiterentwicklung von Terminalkapazitäten und Häfen sind rund 7,7 Mio. € vorgesehen. Weitere 1,6 Mio. € werden insbesondere in Technik und Informationstechnologie investiert.

Die Investitionen sollen aus eigenen Mitteln der HGK, öffentlichen Zuschüssen und durch von der KVB bereitgestellte Mittel (für Bahnanlagen des Personenverkehrs) finanziert werden.

ERTRAGSLAGE

Die HGK erwartet im kommenden Jahr nur ein geringfügiges Ansteigen der Umsatzerlöse.

Im Wirtschaftsplan für das Jahr 2014 rechnen wir mit einem Umsatz von 21.447 Tsd. € und einem Unternehmensergebnis von 8.299 Tsd. €. Die Abweichung beim Unternehmensergebnis beruht zum einen auf den oben erwähnten Einmalfaktoren für 2013 und auf Sondereffekten aus der Veräußerung von Grundstücken im Geschäftsjahr 2014.

Nachtragsbericht

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

Köln, den 28. März 2014

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand


Horst Leonhardt


Uwe Wedig