

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 Umschlaganlagen 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.