

## 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.

# 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.

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.

## 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.