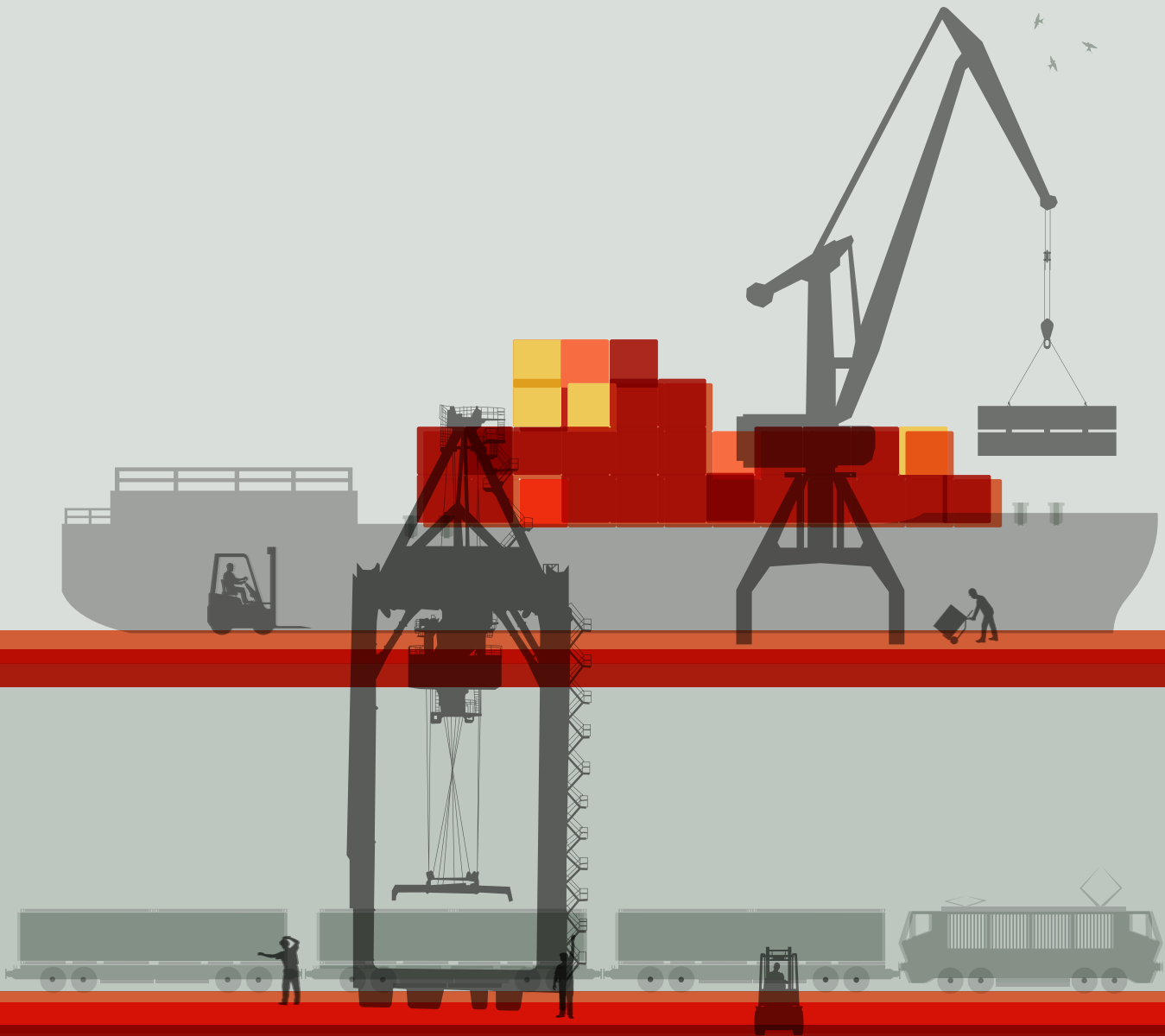




Häfen und Güterverkehr  
Köln AG

# DA SEIN FÜR KÖLN.

GESCHÄFTSBERICHT 2014



## HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN AG KENNZAHLEN

### HGK auf einen Blick – Stand 31. Dezember

		<b>2014</b>	2013
<b>Bilanz / Gewinn- und Verlustrechnung</b>			
Eigenkapital	Mio. €	84,4	84,4
Sachanlagen	Mio. €	153,9	172,3
Investitionen	Mio. €	14,7	20,1
Bilanzsumme	Mio. €	251,7	265,7
Umsatzerlöse	Mio. €	30,0	21,4
Materialaufwand	Mio. €	7,0	7,1
Personalaufwand	Mio. €	40,7	39,4
Unternehmensergebnis	Mio. €	4,6	6,0
<b>Fahrweg</b>			
Zahl der Gleisanschließer		66	66
Streckenlänge	km	94,2	98,6
Gleislänge	km	239,5	247,2
<b>Mitarbeiter</b>			
Mitarbeiter		566	578
Auszubildende		20	30
Gesamt		586	608

## INHALTSVERZEICHNIS

---

<b>2</b>	Vorwort des Vorstandes
<b>4</b>	Unternehmensleitbild
<b>6</b>	Bericht des Aufsichtsrates
<b>9</b>	Aufsichtsrat
<b>10</b>	Vorstand

### LAGEBERICHT

<b>12</b>	Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft
<b>14</b>	Wirtschaftsbericht
<b>14</b>	Geschäftsverlauf
<b>20</b>	Wesentliche nichtfinanzielle Themen
<b>21</b>	Chancen- und Risikobericht
<b>23</b>	Prognosebericht
<b>24</b>	Nachtragsbericht

### WEITERE INFORMATIONEN

<b>26</b>	Netz
<b>28</b>	Zertifizierung und Innovation
<b>29</b>	Öffentlichkeitsarbeit
<b>30</b>	Compliance
<b>30</b>	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

### JAHRESABSCHLUSS 2014

<b>35</b>	Bilanz
<b>36</b>	Gewinn- und Verlustrechnung
<b>37</b>	Anhang

### BESTÄTIGUNGSVERMERK

<b>54</b>	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
-----------	--

## Sehr geehrte Damen und Herren,

Logistik ist eine der Grundlagen unserer modernen Gesellschaft. Logistik sorgt dafür, dass Waren pünktlich von A nach B kommen. Sie stellt die Versorgung der Bevölkerung sicher und trägt dazu bei, dass unsere heimische Wirtschaft auf den nationalen und internationalen Märkten konkurrenzfähige Produkte anbieten kann. Als erfahrener Logistik-Dienstleister im Stadtwerke Köln Konzern widmet sich die HGK seit Jahrzehnten mit Erfolg dieser Aufgabe und leistet einen nachhaltigen Beitrag, um die Bedeutung Kölns und der Region als Wirtschaftsstandort zu sichern. Dabei sieht sich die HGK, wie die gesamte Logistikbranche, einem wachsenden Wettbewerbsdruck ausgesetzt. Die Margen werden knapper, die technischen Anforderungen und gesetzlichen Rahmenbedingungen komplizierter. Nicht zuletzt nimmt die Konkurrenz durch eine Vielzahl von Wettbewerbern aus dem In- und Ausland zu.

Um mit diesen Entwicklungen Schritt zu halten und sich für künftige Herausforderungen zu wappnen, durchläuft die HGK einen stetigen Prozess der Veränderung und Optimierung. Ein Meilenstein war dabei die Gründung der RheinCargo GmbH & Co. KG im August 2012. Das Gemeinschaftsunternehmen der HGK und der Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) konnte sich im Geschäftsjahr 2014 in einem schwieriger werdenden Wettbewerbsumfeld erneut erfolgreich behaupten und hat sich inzwischen als feste Größe am Markt etabliert.

2014 hat RheinCargo für seine Kunden in den Hafenstandorten Köln, Neuss und Düsseldorf insgesamt 27,7 Millionen Tonnen Güter bewegt. Mit einem wasserseitigen Umschlag von knapp 9,1 Millionen Tonnen konnten die Kölner Häfen ihr gutes Vorjahresergebnis halten. Positiv entwickelte sich der Kombinierte Verkehr: Der Containerumschlag in den Rheinhäfen Köln, Neuss und Düsseldorf nahm gegenüber dem Vorjahr um 2,3 Prozent auf 1,23 Millionen 20-Fuß-

---

„Die HGK leistet einen nachhaltigen Beitrag, um die Bedeutung Kölns und der Region als Wirtschaftsstandort zu sichern.“

**Horst Leonhardt**

---

Container (TEU) zu. Im Schienengüterverkehr ist RheinCargo gegen den bundesweiten Trend gewachsen. Während sich die regionalen Verkehre weiterhin schwach entwickelten, legte der Fernverkehr erneut zu. Unterm Strich beförderte das Unternehmen im Berichtsjahr 24,08 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene. Zwar waren die Kohletransporte angesichts der Energiewende rückläufig, jedoch verzeichnete der Bereich Mineralöl/Chemie einen starken Anstieg auf 10 Millionen Tonnen.

Für die noch junge RheinCargo war 2014 das zweite volle Geschäftsjahr. Die Prozesse zur Zusammenführung der Partner HGK und NDH in dem gemeinsamen Unternehmen dauern an und führen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu teils erheblichen Veränderungen. Dass sich die RheinCargo weiterhin positiv entwickelt, verdanken wir dem Engagement der Kolleginnen und Kollegen.

Seit ihre ehemals zentralen Geschäftsbereiche Hafenlogistik und Schienengüterverkehr von der RheinCargo übernommen wurden, ist die HGK mit einer eigenen Lok- und Güterwagenwerkstatt in Brühl sowie als Betreiberin von Eisenbahninfrastruktur selbst auf dem Logistikmarkt aktiv. Über weitere Beteiligungen an Logistikunternehmen wie HTAG, Neska und CTS positioniert sich die HGK überdies als Logistik-Holding im Stadtwerke Köln Konzern, die Hafens-, Terminal- und Eisenbahnkapazitäten unter einem Dach vereint.

Sichtbares Zeichen für die Veränderungen, denen sich die HGK kontinuierlich unterzieht, war der Umzug der Verwaltung vom Rheinauhafen nach Köln-Braunsfeld. Mit dem Auszug aus dem historischen Hafenamts ging im April 2014 für die HGK eine Ära zu Ende. Dieser Schritt markiert gleichzeitig den Schlusspunkt in der beispielhaften Entwicklung des Rheinauhafens von einem ehemaligen Industrieareal zu einem hochwertigen Stadtquartier, das mit seinen markanten Kranhäusern zu einem neuen Wahrzeichen Kölns geworden ist.

Im Geschäftsjahr 2014 kam es auch zu personellen Veränderungen im Vorstand der HGK. Das Vorstandsmitglied Uwe Wedig hat das Unternehmen zum 31. Dezember verlassen. Zu seinem Nachfolger hat der Aufsichtsrat der HGK am 18. Dezember Herrn Wolfgang Birlin bestellt, der seinen Dienst am 1. Mai 2015 antreten wird.

Köln, im April 2015



Horst Leonhardt

# Unternehmensleitbild

---

*Nur wer gemeinsam mit seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein klar definiertes Unternehmensleitbild verfolgt, kann nachhaltig und profitabel wachsen und durch besonders gute Leistungen überzeugen. Dieser direkte Zusammenhang ist uns bewusst – deshalb haben wir eine klar gegliederte Zielvorstellung, mit welchen Strategien wir langfristig erfolgreich sein wollen.*

---

---

## AUFTRAG DER HGK-GRUPPE

### **Logistische Dienstleistungen im Schienentransport und Hafenbetrieb**

Die Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft (HGK) trägt in Verbindung mit ihren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften und deren logistischen Dienstleistungen zu Lande und zu Wasser in erheblichem Umfang zum Güterkreislauf im Raum Köln bei. Die Unternehmen leisten mit ihren Gütertransporten auf Schiene und Wasserstraße sowie mit dem Hafenumschlag einen wesentlichen Beitrag, um die Bedeutung Kölns und der Region Rhein-Erft als Wirtschaftsstandorte zu sichern. Als Alternative zum Lkw-Transport trägt die Verlagerung der Güterströme auf die Wasserwege und auf die Schiene zur Schonung der Umwelt bei und sorgt für mehr Lebensqualität.

Ein erheblicher Teil der Eisenbahninfrastruktur der HGK wird nicht nur für den Güterverkehr genutzt; sie dient auch dem Personenverkehr – hier verkehren die Stadtbahnlinien 7, 16 und 18 der KVB.

### **Ziele der HGK-Gruppe**

- Steigerung der Transport- und Umschlagmengen,
- Entwicklung von überzeugenden logistischen Konzepten, um neue Kunden und Güter für Schiene, Wasserstraße und Hafenumschlag zu gewinnen,
- Unterstützung aller Aktivitäten, die zur Straßenentlastung beitragen,
- Erbringung eines nachhaltigen positiven Beitrags zum Konzernergebnis.

---

## IM MITTELPUNKT

### **Die Kunden der HGK-Gruppe**

Die Dienstleistungen der HGK-Gruppe orientieren sich an den Wünschen und Anforderungen der Kunden. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen Bereichen des Unternehmens leisten täglich ihren Beitrag dazu. Der Kundenanspruch an die Dienstleistungen ändert sich ständig. Dem tragen wir Rechnung. Zufriedene Kunden sichern unsere Marktposition und sind Ansporn für den Erhalt und die Steigerung unserer Leistungen.

---

#### DIE GRUNDLAGE

##### **Unternehmerisches Handeln**

Die HGK-Gruppe befindet sich mit ihren Dienstleistungen im scharfen Wettbewerb mit anderen Anbietern. Deshalb müssen wir sowohl innovativ als auch wirtschaftlich und kostenbewusst handeln, um konkurrenzfähig zu bleiben.

Alle Möglichkeiten zur Verbesserung der Produktivität und zur Kostensenkung müssen ausgeschöpft werden. Nur das ständige Bemühen, den Interessen der Kunden gerecht zu werden, ohne Rentabilitäts Gesichtspunkte aus dem Auge zu verlieren, sichert Arbeitsplätze für heute und morgen.

---

#### MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

##### **Motiviert und engagiert**

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bestimmen maßgeblich durch ihre Leistungen den Unternehmenserfolg. Die Qualität und die Wirtschaftlichkeit der angebotenen Dienstleistungen sind das Ergebnis der Leistung aller.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind ständig in ihrer persönlichen und beruflichen Entwicklung durch Aus- und Weiterbildung zu höheren Qualifikationen zu fördern. Wir streben sichere Arbeitsplätze und eine leistungsgerechte Bezahlung an, die individuelle Leistungen anerkennt und berücksichtigt.

Auf allen Ebenen des Unternehmens handeln die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kundenorientiert, selbstständig, verantwortungsbewusst und kollegial.

---

#### IM DIENST DER UMWELT

##### **Häfen, Eisenbahn und Schifffahrt**

Eine möglichst unbelastete Umwelt ist auch für die Menschen in Köln und der angrenzenden Region eine wichtige Voraussetzung, um sich wohlfühlen. Im Bemühen um geringere Emissionen sind Häfen, Eisenbahn und Schifffahrt unverzichtbare zukunftsorientierte Alternativen zum Straßenverkehr. Als Teil einer ökologisch orientierten Transportkette tragen sie wesentlich dazu bei, die Lebensqualität zu verbessern.

## Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat hat im Berichtszeitraum die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Er hat den Vorstand entsprechend den ihm nach Gesetz und Satzung zugewiesenen Aufgaben regelmäßig beraten und sich von der Zweck- und Ordnungsmäßigkeit sowie der Wirtschaftlichkeit der Unternehmensführung überzeugt. Er ist vom Vorstand regelmäßig über den Gang der Geschäfte, die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der zukünftigen Geschäftsführung und der strategischen Grundausrichtung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle eingehend schriftlich und mündlich unterrichtet worden und hat mit dem Vorstand hierüber beraten.

Der Aufsichtsratsvorsitzende stand mit dem Vorstand in ständigem Kontakt. Somit konnten wichtige Fragen der strategischen Ausrichtung, der Geschäftsentwicklung, des Risikomanagements sowie zu aktuell anstehenden Entwicklungen unverzüglich erörtert werden. Der Aufsichtsrat hat sich ferner regelmäßig über die Einrichtung eines Compliance Management Systems informiert.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates sind nach einer Empfehlung im Public Corporate Governance Kodex der Stadt Köln gehalten, über bei ihnen aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung gegenüber dem Anteilseigner zu berichten. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Interessenkonflikte nicht bekannt.

Der im Jahr 2014 neu gewählte Rat der Stadt Köln sowie der neu gewählte Kreistag des Rhein-Erft-Kreises haben der Hauptversammlung der Häfen und Güterverkehr Köln AG Vorschläge für die Wahl von zehn kommunalen Anteilseignervertretern in den Aufsichtsrat unterbreitet. Die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat haben der Hauptversammlung der Häfen und Güterverkehr Köln AG einen personenidentischen Vorschlag unterbreitet.

Die Hauptversammlung hat am 5. September 2014 die vorgeschlagenen Anteilseignervertreter in den Aufsichtsrat gewählt.

In einer anschließenden Sitzung des Aufsichtsrates am 5. September 2014 erfolgten die Wahl des Aufsichtsratsvorsitzenden und die Wahl des stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden sowie die Wahl eines Vertreters der Anteilseigner in den am 13. Juli 1992 gebildeten Ausschuss.

### **Beratungsschwerpunkte**

Im Geschäftsjahr 2014 haben vier turnusmäßige Sitzungen des Aufsichtsrates am 5. März, 11. Juni, 11. September und 3. Dezember sowie fünf außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates am 27. Juni, 22. August, zwei Sitzungen am 5. September und eine am 18. Dezember stattgefunden.

Gegenstand der Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrates waren im Berichtszeitraum vor allem folgende Themen:

- die wirtschaftliche Lage des Unternehmens,
- die Fortschritte beim Bau des Terminals Nord für den Kombinierten Verkehr,
- die Übertragung der Neska-Anteile der HTAG auf die HGK,
- der Grundstücksverkauf der ehemaligen Ladestraße des Bahnhofes Frechen,
- die Beendigung der Bestellung eines Vorstandsmitgliedes und der Abschluss eines Aufhebungsvertrages sowie
- die Bestellung eines neuen Vorstandsmitgliedes und der Abschluss eines Anstellungsvertrages.

In der Sitzung am 11. Juni 2014 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Lagebericht 2013 ausführlich beraten und genehmigt.



Den Wirtschaftsplan 2015 mit den wesentlichen Daten für die Erfolgs-, Investitions- und Personalplanung hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 3. Dezember 2014 nach ausführlicher Beratung beschlossen.

Der Vorstand berichtete außerdem regelmäßig über die Geschäftsentwicklungen der RheinCargo GmbH & Co. KG. Der Aufsichtsrat hat sich zudem regelmäßig über die weiteren Beteiligungen der Gesellschaft und die strategische Ausrichtung der HGK informiert.

Ein zentraler Punkt der Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrates war das Konzept zur Restrukturierung der RheinCargo GmbH & Co. KG und der HGK. Im Ergebnis sieht das Konzept vor, dass sich die RheinCargo GmbH & Co. KG künftig als vollwertiges homogenes Unternehmen mit eigener Administration aufstellt. Die Häfen und Güterverkehr Köln AG wiederum fungiert künftig als Holding für Immobilien, Eisenbahninfrastruktur und Beteiligungen. Die Umsetzung des Konzeptes wird durch ein Projektteam erarbeitet.

Der Aufsichtsrat hat des Weiteren im Geschäftsjahr 2014 die Umsetzung der Vorschriften des Public Corporate Governance Kodex der Stadt Köln bei der HGK intensiv behandelt. Am 5. März 2014 hat der Aufsichtsrat beschlossen, dass er die Abgabe eines gemeinsamen PCGK-Berichts von Aufsichtsrat und Vorstand für das Geschäftsjahr 2013 gemäß dem Muster der Stadt Köln befürwortet. Dieser erste gemeinsame PCGK-Bericht wurde in der Sitzung vom 11. Juni 2014 beschlossen und anschließend bei der Stadt Köln eingereicht. Er enthält für 2013 eine grundsätzliche Anwendungserklärung mit Ausnahmen. Diese ergaben sich unter anderem dadurch, dass noch nicht alle Vorschriften umgesetzt wurden, weil die hierfür erforderliche Änderung der Geschäftsordnung des Aufsichtsrates dem nach der Kommunalwahl 2014 neu zusammengesetzten Aufsichtsrat vorbehalten blieb. Nach der Wahl hat der neu zusammengesetzte Aufsichtsrat die diesbezüglich notwendigen Anpassungen in der



Michael Zimmermann

Geschäftsordnung des Aufsichtsrates beschlossen und umgesetzt, so dass nunmehr für 2014 eine ausnahmslose Anwendungserklärung abgegeben werden kann.

#### **Ausschuss des Aufsichtsrates**

Der am 13. Juli 1992 gebildete Ausschuss des Aufsichtsrates der Häfen und Güterverkehr Köln AG hat im Geschäftsjahr 2014 vierzehn Mal getagt. Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet und haben die Sitzungen des Aufsichtsrates vorbereitet.

Zudem haben sich die Mitglieder des Ausschusses intensiv mit Personal- und Vorstandsangelegenheiten befasst und hierbei die Nachbesetzung der vakant werdenden Vorstandsposition beraten.

#### **Jahresabschlussprüfung**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2014 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der WIBERA Wirtschaftsberatung AG, Wirtschafts-

prüfungsgesellschaft, Köln, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Der Aufsichtsrat hat den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und den Lagebericht seinerseits geprüft. Der Bericht des Abschlussprüfers ist dem Aufsichtsrat durch den Aufsichtsratsvorsitzenden ausgehändigt worden. Der Bericht wurde in die Aussprache und Prüfung des Jahresabschlusses einbezogen. Der Abschlussprüfer hat an den Beratungen des Aufsichtsrates über den Jahresabschluss 2014 am 10. Juni 2015 teilgenommen, über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet und für Erläuterungen zur Verfügung gestanden.

Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsergebnis Kenntnis genommen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfungen sind Einwendungen nicht zu erheben.

Die Darstellung und Beurteilung der Lage der Gesellschaft, insbesondere die Darstellung und Einschätzung des Risikoszenarios, die der Vorstand im Lagebericht abgibt, teilt der Aufsichtsrat.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2014 und empfiehlt in Übereinstimmung mit dem Vorstand seine Feststellung durch die Hauptversammlung.

Der Aufsichtsrat schließt sich dem Vorschlag des Vorstandes über die Verwendung des Bilanzgewinns an.

Für die im Geschäftsjahr 2014 erbrachten Leistungen, für ihren Einsatz und die erfolgreiche Arbeit spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Häfen und Güterverkehr Köln AG seinen Dank aus.

Köln, im Juni 2015

**Der Vorsitzende des Aufsichtsrates**



Michael Zimmermann

# Aufsichtsrat

**Michael Zimmermann** Persönlicher Referent und Amtsleiter,  
Stadt Köln,  
Amt des Oberbürgermeisters,  
Vorsitzender

**Franz-Josef Knieps** Pensionär  
Stellvertretender Vorsitzender  
(bis 05.09.2014)

**Dr. Jürgen Strahl, MdR** Apotheker, i. R.  
Stellvertretender Vorsitzender  
(seit 05.09.2014)

**Michael Auer \*)** Betriebsratsvorsitzender

**Ute Berg** Beigeordnete der Stadt Köln  
(bis 05.09.2014)

**Ralph Bombis** Mitglied des Landtages  
(bis 05.09.2014)

**Johannes Bortlitz-Dickhoff** Fraktionsgeschäftsführer,  
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
Kreistagsfraktion Rhein-Erft-Kreis  
(seit 05.09.2014)

**Dirk Collin \*)** Technischer Angestellter

**Paul-Werner Diederichs \*)** Lehrlokfürer

**Jörg Frank, MdR** Fraktionsgeschäftsführer,  
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat  
der Stadt Köln

**Lino Hammer, MdR** Ingenieur / CAD-Konstrukteur,  
Tünkers Maschinenbau GmbH  
(seit 05.09.2014)

**Thomas Hegenbarth, MdR** Architekt, freiberuflich  
(seit 05.09.2014)

**Christtraut Kirchmeyer, MdR** Kaufmännische Angestellte,  
Galeria Real Estate Group  
(bis 05.09.2014)

**Klaus Koke, MdR** Geschäftsführender Gesellschafter,  
GRAFOTEAM GmbH  
(bis 05.09.2014)

**Birgitta Nessler-Komp, MdR** Dipl.-Betriebswirtin FH, selbstständig  
(seit 05.09.2014)

**Franz-Josef Nied \*)** Eisenbahnoberinspektor

**Jochen Ott** Mitglied des Landtages  
(seit 05.09.2014)

**Reiner Pier \*)** Freigestelltes Betriebsratsmitglied

**Martin Schmitz** Kreiskämmerer, Rhein-Erft-Kreis

**Jörg van Geffen, MdR** Bankkaufmann,  
Commerzbank AG

**Manfred Waddey, MdR** Technischer Angestellter,  
Evonik Industries AG  
(bis 05.09.2014)

\*) Arbeitnehmervertreter / -in  
MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln

# Vorstand

---



---

Horst Leonhardt

Sprecher  
Vorstandsbereich I

Immobilien/Projektentwicklung  
Medien/Marktentwicklung  
Personal/Organisation

---



---

Uwe Wedig (bis 31.12.2014)

Vorstandsbereich II

Finanzen/Controlling  
Interner Service  
Netz  
Technik Fahrzeuge und Fahrweg

---

# Lagebericht

---

- 12** Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft
  - 14** Wirtschaftsbericht
  - 14** Geschäftsverlauf
  - 20** Wesentliche nichtfinanzielle Themen
  - 21** Chancen- und Risikobericht
  - 23** Prognosebericht
  - 24** Nachtragsbericht
- 

Hinweis: Die auf den folgenden Seiten des Lageberichts präsentierten Textkästen mit Zahlen und deren Erläuterungen sind nicht Bestandteil des Lageberichts und des Jahresabschlusses.

# Lagebericht

*Als erfahrener Logistik-Dienstleister leistet die HGK einen nachhaltigen Beitrag, um die Bedeutung Kölns und der Region als Wirtschaftsstandort zu sichern. Obwohl die HGK-Gruppe dabei wachsendem Wettbewerbsdruck ausgesetzt ist, hält sie Schritt und wappnet sich für die Zukunft. So konnte sich die HGK-Gruppe 2014 mit den Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf erneut erfolgreich behaupten und im Schienengüterverkehr gegen den Bundestrend wachsen.*

## Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft

Die HGK hat ihren Weg zur Logistik-Holding im Stadtwerke Köln Konzern konsequent weiter beschritten. Zur HGK gehören jetzt eine Reihe von Tochter- und Beteiligungsunternehmen, 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 GmbH & Co. KG zählen hierzu die HTAG Häfen und Transport AG in Duisburg, die CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service in Köln, die KCG Knapsack Cargo GmbH in Hürth und die Rheinland Cargo Schweiz GmbH in Basel. Die Beteiligung der HTAG an der Neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH in Höhe von 35 % des Stammkapitals hat die HGK zum Jahresende übernommen. Hierdurch verbessert sich die Einflussnahme der HGK auf Kooperationssynergien im Kerngeschäft, da zwischen HGK, RheinCargo, Neska und ihren Beteiligungsgesellschaften zahlreiche operative Überschneidungen in den Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf bestehen. Zur Neska gehören neben eigenen Niederlassungen in Köln, Düsseldorf und Mannheim die uct Umschlag Container Terminal GmbH mit Standorten in Dormagen und Neuss (100 %), die Pohl & Co. GmbH, Hamburg, mit Standorten in Berlin, Dresden und Köln (100 %), ein Geschäftsanteil an der CTS Container-Terminal GmbH, Köln, (62,5 %) und mittelbar über die CTS ein Geschäftsanteil von 49 % an der DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf.

Die HGK ist mit den Neuss Düsseldorfer Häfen zu je 50 % an der RheinCargo beteiligt. Das Gemeinschaftsunternehmen verschafft den Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf mit einem Hafenumschlag von über 27 Mio. t eine besondere Position unter den europäischen Binnenhäfen. Rund 24 Mio. t transportierter Güter auf der Schiene – davon 3,6 Mio. t containerisierte Waren – machen die RheinCargo zu einem der größten deutschen Eisenbahn-Güterverkehrsunternehmen 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.

Die HTAG 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. Ihre Beteiligung an der Neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH in Höhe von 35 % des Stammkapitals hat die HGK zum Jahresende übernommen.

### 27,7 Mio. t

**Hafenumschlag der Rhein-Cargo im Jahr 2014 verschaffen den Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf eine besondere Position in Europa.**

Mit rund 24 Mio. t transportierter Güter auf der Schiene ist die RheinCargo eines der größten deutschen Eisenbahn-Güterverkehrsunternehmen.

---

**370.000**

**Personen, 190.000 Pkw und 9.000 Last- und Lieferwagen beförderte im Jahr 2014 die Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH.**

---

Gegenüber den Vorjahren ist das eine Verdreifachung des Verkehrsaufkommens, ausgelöst durch die Verkehrsbeschränkungen auf der Autobahnbrücke der A1 bei Leverkusen.

Die Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH, an der die HGK und die Stadt Leverkusen zu gleichen Teilen beteiligt sind, erfährt durch die Verkehrsbeschränkungen auf der Autobahnbrücke der A1 bei Leverkusen eine in den vergangenen Jahrzehnten nicht erreichte Auslastung. Im Jahr 2014 wurden über 370.000 Personen, 190.000 Pkw und 9.000 Last- und Lieferwagen befördert. Dies entspricht in etwa einer Verdreifachung des Verkehrsaufkommens.

Bei der HGK verblieben die Eisenbahninfrastruktur und die Lok- und Wagenwerkstatt. Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs durch Modernisierung und Verbesserung der Haltestellen, Stellwerke und Kreuzungen zwischen Straßen und Schienen stehen bei den Aufgaben des HGK-Netzes im Mittelpunkt. Die Lok- und Wagenwerkstatt hat sich durch konsequente Verbesserung ihrer Qualitätsstandards zu einem namhaften Anbieter für die präventive und korrektive Instandhaltung von Schienenfahrzeugen entwickelt, die ihre Leistungen, soweit sie nicht durch Rhein-Cargo ausgelastet wird, erfolgreich bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen anbietet.

Wie bereits im Vorjahr hat die HGK wichtige Dienstleistungen für die RheinCargo, unter anderem im Bereich der Personalgestellung und -verwaltung, des Rechnungswesens und Controllings sowie der Informationstechnologie erbracht. Die Entwicklung der RheinCargo lässt den Aufbau einer eigenen Verwaltung aber zunehmend erforderlich erscheinen.

## Wirtschaftsbericht

### WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der **Güterverkehr in Deutschland** hat im Jahr 2014 zugenommen: Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) stieg das Transportaufkommen gegenüber dem Vorjahr um 2,9 % auf 4,5 Mrd. t. Damit wurde der bisherige Höchstwert aus dem Jahr 2008 um 0,4 % übertroffen. Zum Anstieg der Tonnage gegenüber dem Jahr 2013 trugen vor allem der Straßenverkehr und der Seeverkehr, aber auch die Luftfahrt und die Binnenschifffahrt bei. Der Transport von Rohöl in Rohrleitungen blieb nahezu konstant. Dagegen ging das Aufkommen im Eisenbahnverkehr zurück.

## 229 Mio. t

**Güter wurden 2014 insgesamt auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert; 0,8 % mehr als im Vorjahr.**

Allein die Eisenbahn musste beim Gütertransport 2014 einen Rückgang verkraften. Mit 365 Mio. t wurden 2,4 % weniger befördert als im Vorjahr.

Auf der Straße wurden – nach einer Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur – im vergangenen Jahr rund 3,5 Mrd. t und damit 3,7 % mehr befördert als im Jahr 2013. Dies war der höchste Anstieg aller Verkehrsbereiche. Auch 2014 hatte der Straßengüterverkehr den höchsten Anteil am Transportaufkommen (77 %). Einen Grund dafür sieht das Statistische Bundesamt in der starken Zunahme von Baustofftransporten aufgrund der milden Witterung zum Jahresbeginn.

Während die Seeschifffahrt am zweitstärksten wuchs (+2,4 %), konnte die Güterbeförderung der Binnenschifffahrt nur um moderate 0,8 % gegenüber dem Vorjahr zulegen. Insgesamt 229 Mio. t Güter wurden 2014 auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert. Der Güterverkehr der Eisenbahn musste als einziger Verkehrszweig im Jahr 2014 einen Rückgang verkraften. Auf Schienen wurden 365 Mio. t und damit 2,4 % weniger als im Vorjahr befördert. Die Verkehrsleistung blieb mit 112,6 Mrd. tkm unverändert. Flugzeuge transportierten mit 4,4 Mio. t 1,9 % mehr Fracht als im Vorjahr.

Für die Hafenstandorte am Rhein, die die HGK-Gruppe über ihre Beteiligungen betreibt, ergaben sich 2014 signifikante Rückgänge beim Kohleumschlag. Die außergewöhnlich schwache Nachfrage aus dem Bereich der Kraftwerkswirtschaft war hierfür die maßgebliche Ursache, die wiederum auf Effekte der Energiewende, einen milden Temperaturverlauf zu Beginn und Ende des Jahres sowie technische Gründe beim Betrieb der Kraftwerke zurückzuführen ist.

## 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 Lieferung von elektrischer Energie zum Betrieb der Stadtbahnlinien erfolgt unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Gesetzes für den Ausbau erneuerbarer Energien unmittelbar zwischen der KVB und der RheinEnergie.

### 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



## 156

**Fahrzeuge bearbeitete die Radsatzdrehbank in der Lokwerkstatt der HGK 2014 und stellte damit erneut einen Rekord auf.**

Dank der hohen Flexibilität und Service-Mentalität der Mitarbeiter konnten Kunden an die HGK gebunden bzw. neu gewonnen werden, zum Beispiel im aus der Bereitstellung von Abstellplätzen für Triebfahrzeuge neu entstandenen Bereich der Stillstandswartung.

nach der Europäischen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, zur Verfügung. Die Richtlinie hat einen sicheren Gütertransport in Europa zum Ziel.

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 2014 mit 156 Fahrzeugen ihre höchste bisher bearbeitete Anzahl von Fahrzeugen erreicht. Der Trend setzt sich 2015 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 2014 gingen die Erlöse und Nebenerlöse aus dem nicht hafenauffinen Vermietungsgeschäft gegenüber dem Vorjahr um 9,4 % zurück (5.519 Tsd. €; Vorjahr 6.094 Tsd. €). Diese Entwicklung beruht auf der Veräußerung von nicht betriebsnotwendigen Gebäuden.

## HAFENERWEITERUNG KÖLN-GODORF

Das Bundesverwaltungsgericht hat den Planfeststellungsbeschluss für das Hafen-Erweiterungsprojekt am 19. Februar 2015 aufgehoben. Es führt aus, dass die wasserrechtliche Planfeststellung rechtswidrig gewesen sei, weil auf der Grundlage des Wasserhaushaltsgesetzes die Planfeststellung eines Hafens als funktionale Gesamtheit von wasser- und landseitigen Betriebsanlagen nicht möglich sei; planfeststellungsfähig sei nur der Ausbau des Gewässers. Die außerhalb des Hafenbeckens und seiner Ufer vorgesehenen Maßnahmen sind auch nicht sämtlich auf anderen Rechtsgrundlagen planfeststellungsfähig, sondern bedürfen beispielsweise baurechtlicher Genehmigungen, für die die Kommune zuständig sei.

Die HGK hatte deshalb bereits nach dem erstinstanzlichen Urteil die Verwaltungsverfahren nach den wasser-, eisenbahn- und baurechtlichen Bestimmungen beantragt, die der gerichtlichen Entscheidung folgend erforderlich sind. Gegenwärtig 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.

## TOCHTERUNTER- NEHMEN UND BETEILIGUNGEN

# 51,8 Mio. t

Güter wurden von der RheinCargo im Jahr 2014 mit der Eisenbahn transportiert und in den Häfen und Terminals umgeschlagen.

Mit 24,1 Millionen Tonnen Transportvolumen lag das Ergebnis der RheinCargo-Bahnsparte in Relation zum Vorjahr um 116.617 Tonnen (+0,5 %) wieder knapp über den Werten aus 2013.

### a) RheinCargo GmbH & Co. KG

Das Gesamtgütevolumen der RheinCargo aus Bahntransporten, Hafenlogistik und landseitigen Umschlägen betrug im vergangenen Jahr 51,8 Mio. t (- 1,86 Mio. t / - 3,46 %).

Im **Eisenbahngüterverkehr** konnte die RheinCargo mit 24,1 Mio. t (Vorjahr 23,97 Mio. t) Transportvolumen ihre Leistung in Relation zum Vorjahr leicht ausbauen.

Mineralöl trug als stärkste Hauptgütergruppe mit 7,02 Mio. t zum Transportaufkommen der Bahn bei. Energierohstoffe haben mit 4,77 Mio. t einen Anteil von 20 % am gesamten Transportvolumen. Hier macht sich die Energiewende mit dem Rückgang des Transports von Kraftwerkskohle um 1 Mio. t am deutlichsten bemerkbar.

Die Beförderung von Chemie- und Mineralölerzeugnissen (3,02 Mio. t) weist eine positivere Tendenz aus, da in dieser Güterabteilung auch Baustoffe anteilig mitgerechnet werden, die seit Jahren eine unterdurchschnittliche Entwicklung zeigen und – wie Gips – auch vom Nachfrageausfall der Kraftwerke betroffen sind. Die direkt von der Chemieindustrie abhängigen Mengen wirkten hier stabilisierend. Metalle und Metallerzeugnisse (2,2 Mio. t) weisen einen Mengenzuwachs aus, der nicht nur auf der Zurechnung von Vorprodukten beruht, die vormals mit Fahrzeugen und Containern gemeinsam erfasst wurden. In diesem Bereich wird die höhere Produktion der lokalen Aluminiumindustrie erstmalig bemerkbar.

Erze werden mittlerweile mit Steinen und Erden kumuliert erfasst und erreichen 2014 ein Volumen von 2,04 Mio. Tonnen. Rechnet man die Mengenverlagerung in andere Güterabteilungen heraus, liegt ein Verlust von rund 250.000 Tonnen im Vergleich zu 2013 aus dem Bereich Erz vor. Dies ist aber eine statistische Verzerrung, da im letzten Jahr aufgrund der Hochwasserproblematik in Süddeutschland überdurchschnittlich viel Eisenerz für voest-alpin gefahren wurde. Die aktuelle reine Erzmenge dieser kumulierten Gütergruppe liegt eigentlich im Normalbereich der Vorjahre.

Somit konnten die Mengenrückgänge bei Energieträgern und Erz durch stabile oder positive Entwicklungen in den anderen Güterabteilungen (Chemie, Metalle und Maschinen / Automobile) gestützt und die Fehlmenge beim EVU im Laufe des vierten Quartals 2014 mehr als kompensiert werden. Für 2015 rechnet der Eisenbahntransport mit weiterhin schwacher Nachfrage bei den Kraftwerken, zusätzliche Mengen bei Mineralölprodukten als Neugeschäft werden dies aber abfedern können.

In den **Häfen** der RheinCargo wurden insgesamt 27,7 Mio. t (Vorjahr 29,7 Mio. t) Güter umgeschlagen. Davon entfielen 18,4 Mio. t (Vorjahr 19,1 Mio. t) auf den wasserseitigen Umschlag.

Mineralöl ist auch beim Hafenumschlag die stärkste Hauptgütergruppe und trug mit 6,0 Mio. t (Vorjahr 6,1 Mio. t) zum Umschlagergebnis bei. Der Umschlag von Nahrungs- und Futtermitteln beläuft sich mit 3,0 Mio. t – hauptsächlich für die Mühlenbetriebe in Neuss – leicht über Vorjahresniveau. Chemische Produkte zeigen weiter eine Aufwärtsbewegung und liegen mittlerweile vor Baustoffen und containerisierten Ladungen im Güterportefeuille (12 %). Das Volumen im Jahr 2014 beträgt 2,18 Mio. t (+4,2 %).

Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren bleiben leicht durch die Produktionsausfälle im Mai sowie die Baumaßnahmen in den nördlichen Terminals beeinflusst und liegen – mit ebenfalls 12 % Anteil – jetzt knapp hinter den chemischen Produkten. Die Menge aus 2013 konnte mit 2,15 Mio. t (- 3,9 %) aber annähernd gehalten werden. Bei der Hauptgütergruppe Steine und Erden (11 %) ist der negative Trend schon seit Jahren sichtbar. Neben dem weiterhin problematischen Nachfrageverhalten

aus dem Benelux-Raum wirkten zusätzlich geringere REA-Gips-Mengen durch die abgesenkten Durchsätze der RWE-Kraftwerke negativ auf die Gütergruppe. Mit 2,1 Mio. t fehlen 294.779 Tonnen (-12,4 %) zum Vergleichszeitraum 2013.

Feste mineralische Brennstoffe (562.621 t) hatten – aus den bekannten Gründen – den größten prozentualen Verlust (-193.798 t/-25,6 %) aller Gütergruppen zu verzeichnen. Tendenziell ist hier eher mit weiter schwindenden Mengen in der überregionalen Kraftwerksversorgung zu rechnen.

Sofern es 2015 zu den prognostizierten Produktionssteigerungen der exportorientierten Industrien kommt, sollten Marktrisiken bei den Baustoffen und den Energierohstoffen durch Zuwächse bei Chemierprodukten und Ladungen für Automotive- und Maschinenbauindustrie beherrschbar bleiben. Bei den containerisierten Ladungen werden 2015 zudem die höheren Terminalkapazitäten wirksam.

#### **b) HTAG Häfen und Transport AG**

Die HTAG legte beim **Transportaufkommen** um 1,4 % auf 12,3 Mio. t zu. Die Transportleistung nahm um 5,4 % auf 4,8 Mio. tkm ab. Während die meisten Gütergruppen stagnierten, war bei Baustoffen mit einem Aufkommen von 1,8 Mio. t der größte Zuwachs (+222.916 t/+14,4 %) zu verzeichnen.

Die **Umschlagsleistung** der HTAG sank um 20,8 % gegenüber dem Vorjahr auf 3,8 Mio. t. Den größten Anteil daran hatte mit fast 1 Mio. t der Rückgang des Kohleumschlags. Auch bei der HTAG nahm der Umschlag an Baustoffen zu (+39.086 t/+44,3 %).

Durch die Veräußerung des Neska-Anteils an die HGK weist die HTAG den höchsten Gewinn in ihrer Unternehmensgeschichte aus; er wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages an die HGK abgeführt.

#### **c) Neska**

Zum Jahresende hat die HGK den Geschäftsanteil in Höhe von 35 % des Stammkapitals, den die HTAG an der Neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH hielt, übernommen. Die Gesellschaft unterhält eigene Niederlassungen in Düsseldorf, Köln und Mannheim sowie Beteiligungen an Gesellschaften zum Umschlag von Massengütern und Containern in den Häfen in Köln, Duisburg, Düsseldorf und Dormagen. In der Neska-Gruppe werden jährlich über 8 Mio. t der unterschiedlichsten Produkte umgeschlagen.

Alle Standorte der Neska-Gruppe sind trimodal und gestatten den Umschlag zwischen den Verkehrsträgern Schiff, Bahn und LKW. Unter dem Namen „Neska intermodal“ unterhält die Neska-Gruppe trimodale Containerterminals in den wichtigen Umschlagsdrehscheiben am Rhein, darunter in Köln, Düsseldorf und Dormagen. Moderne und leistungsfähige Krananlagen, Reach-Stacker und Containerstapler sorgen für den schnellen Umschlag von Leer- und Vollcontainern. An allen Standorten wird das Leistungsportfolio der Terminals um Containerreparatur, Containerverkauf und Mehrwertdienste wie Stuffing/ Stripping ergänzt.

Die Kunden der Neska-Containerterminals profitieren von einer Vielzahl von Verkehrsanbindungen mit allen Verkehrsmitteln. So werden nicht nur Bahn- und Binnenschiffshuttles zu den westeuropäischen ARA-Häfen bzw. zu den norddeutschen Seehäfen mit täglich festgelegten Abfahrtszeiten angeboten, sondern auch regelmäßige Bahnverbindungen in die europäischen Industriegebiete organisiert. Für die Vor- und Nachlauftransporte verfügt der Terminalverbund der Neska über eigene Transportkapazitäten für die Bedienung der Seeterminals via Binnenschiff sowie für die regionale Verteilung.

Bedeutende Produkte im **Stückgutumschlag** sind Stahl und Aluminium. Besondere Bedeutung erlangt die Just-in-Time-Versorgung der Zeitungsdruckindustrie mit Papierrollen für ihre Druckmaschinen. Hierfür werden jährlich deutschlandweit 1,6 Mio. t Papierprodukte in den Papierlagern umgeschlagen. Neben dem Umschlag von Greifer- und Hakengut sind in den Anlagen der Neska Köln und der uct Dormagen auch Siloverladungen möglich. Für den witterungsunabhängigen Umschlag von nässeempfindlichen Produkten stehen in den Standorten Neska Düsseldorf, Neska Köln und bei der uct Neuss zusätzlich Trockenumschlagsanlagen mit Wasser- und Gleisanschluss bereit.

#### **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 Geschäftsjahr bei zeitanteiligem Umsatz und Ergebnis die Planwerte um jeweils rund 25 % übertroffen und einen Jahresüberschuss von über 710 Tsd. € erwirtschaftet.

## 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 um 8,6 Mio. € ist im Wesentlichen auf die Umgliederung der Erlöse der Technik aus den sonstigen betrieblichen Erträgen in die Umsatzerlöse zurückzuführen (+ 7,9 Mio. €). Außerdem konnten die Fahrweigerlöse gesteigert werden.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge gegenüber dem Vorjahr um 14,9 Mio. € liegt ebenfalls vor allem an der Umgliederung der Erlöse der Technik in die Umsatzerlöse. Ferner wird der Fahrstrom der KVB nicht mehr über die HGK weiterberechnet, sondern zwischen RheinEnergie und KVB direkt abgerechnet (- 2,2 Mio. €). Daneben hat im Vorjahr eine hohe Zuschreibung die Sonstigen betrieblichen Erträge einmalig erhöht.

Die Summe aus Personal- und Materialaufwand, Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen beträgt im Jahr 2014 89,5 Mio. € (Vorjahr 94,9 Mio. €). Der Anteil des Personalaufwands liegt bei 45,5 % (Vorjahr 41,5 %), auf den Materialaufwand entfallen 7,8 % (Vorjahr 7,5 %) und auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 21,6 % (Vorjahr 37,4 %). Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüber dem Vorjahr erklärt sich mit einem einmaligen Effekt im Vorjahr aus einer Rückstellungszuführung. Außerdem entfällt der Aufwand für den Fahrstrom der KVB.

## 5,1 Mio. €

**erwirtschaftete die HGK  
als Ergebnis vor Steuern  
im Jahr 2014.**

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 Finanzergebnis, das sich per saldo um 0,3 Mio. € verschlechtert, ist durch mehrere Effekte beeinflusst, die sich gegenseitig aufheben. Aus dem Jahresergebnis 2013 der RheinCargo erfolgte erstmals eine Ausschüttung in Höhe von 0,7 Mio. €.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der HGK, das im Geschäftsjahr dem Ergebnis vor Steuern entsprach, nahm gegenüber dem Vorjahr um 1,3 Mio. € ab und beläuft sich im Jahr 2014 auf rund 5,1 Mio. €.

Nach Berücksichtigung von Steuern erzielte die HGK im Geschäftsjahr 2014 ein Unternehmensergebnis von 4,6 Mio. € (Vorjahr 5,9 Mio. €). Hiervon werden 51 Tsd. € als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis abgeführt. Die verbleibenden 4.558 Tsd. € werden im Rahmen des bestehenden Gewinnabführungsvertrags an die SWK abgeführt.

---

## INVESTITIONEN

Die Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände beliefen sich im Geschäftsjahr 2014 auf insgesamt 14,7 Mio. € (Vorjahr 20,1 Mio. €). Sie erfolgten in Höhe von 8,6 Mio. € im Bereich Netz, in Höhe von 5,3 Mio. € im Bereich Liegenschaften und in Höhe von 0,8 Mio. € in spartenübergreifende Investitionen.

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

Im Bereich Liegenschaften investierte die HGK vor allem in die Errichtung des Terminals im Kölner Norden und in den Ausbau der Nutzungsmöglichkeiten der Hafenbecken.

---

## VERMÖGENS- UND KAPITALSTRUKTUR

Die Bilanzsumme hat sich von 265,7 Mio. € im Vorjahr um 14,0 Mio. € (-5,3 %) auf 251,7 Mio. € vermindert. Das Anlagevermögen nahm um 12,3 Mio. € ab. Dies ist auf Grundstücksverkäufe zurückzuführen. Gegenläufig wirkt sich der Erwerb der Beteiligung an der Neska von der HTAG aus.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Beteiligungsunternehmen konnten um 3,8 Mio. € zurückgeführt werden.

Die Eigenkapitalquote hat sich bei einer verminderten Bilanzsumme auf 33,5 % (Vorjahr 31,8 %) erhöht. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen 0,4 Mio. € nach 0,3 Mio. € im Vorjahr.

---

## FINANZLAGE

Aufgrund der geringeren Bilanzsumme stieg die Eigenkapitalquote auf 33,5 % (Vorjahr 31,8 %). Das Anlagevermögen war durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital zu 80,1 % (Vorjahr 96,9 %) gedeckt. Der Rückgang ist durch langfristige Darlehen begründet, die im aktuellen Jahr abzulösen sind. Im Working Capital übersteigt die Summe aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vorräten die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 2,5 Mio. € (Vorjahr -2,0 Mio. €). Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben sich zum Vorjahr um 4,4 Mio. € reduziert. Dies ist darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr größere Baumaßnahmen abgeschlossen und abgerechnet wurden. Das Working Capital beträgt 8 % vom Umsatz.

## Wesentliche nichtfinanzielle Themen

---

### MITARBEITER

Am 31. Dezember 2014 beschäftigte die HGK 586 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahresstichtag hat sich die Mitarbeiterzahl damit um 3,7 % vermindert. Mit einer durchschnittlichen Betriebszugehörigkeit von 21 Jahren und mit 20 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 medizinischen 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 2014 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 2014 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 verkehrsträgerübergreifendem 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. Im Zuge der Energiewende nimmt der Import von Kraftwerkskohle ab. Auch die Auslastung und Performance von Kohlekraftwerken hat im Jahr 2014 deutlich nachgelassen und führte bei RheinCargo zu Einbrüchen bei Transport und Umschlag.

Risiken der Eisenbahn ergeben sich neben konjunkturellen Schwankungen aus einem Wettbewerbsumfeld, in dem nicht nur die Verkehrsträger miteinander konkurrieren, sondern auch die großen Staatsbahnen international Marktanteile hinzugewinnen wollen. Dies hat in der Vergangenheit zu einem verstärkten Preiswettbewerb und einer Verringerung der Eisenbahnverkehrsunternehmen geführt; ehemals selbstständige nichtbundeseigene 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. Die massive Senkung der Dieselpreise bei gleichzeitiger Erhöhung der EEG-Umlage verringert die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber dem Lkw massiv.

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.

## 95 km

**lang ist das Eisenbahnnetz der HGK – historisch für rund 60 Industrieunternehmen in der Region als Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn konzipiert.**

In erheblichem Umfang wird das Schienennetz der HGK auch für den öffentlichen Personennahverkehr genutzt und dient so der kommunalen Daseinsvorsorge.

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. Die Inbetriebnahme des Terminals erfolgt voraussichtlich im April 2015. Die Erweiterung des Godorfer Hafens ist von der Erteilung weiterer behördlicher Genehmigungen abhängig, nachdem das Bundesverwaltungsgericht im Februar 2015 den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Köln rechtskräftig aufgehoben hat.

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 95 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 betriebssicherem 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 unter anderem 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.



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 HGK geht gemeinsam mit 30 weiteren Schieneninfrastrukturunternehmen gerichtlich gegen die Kartellanten vor. 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.

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

**38,3 Mio. €**

wird die HGK im Jahr 2015 insgesamt investieren – davon rund 17,7 Mio. € allein für die Errichtung und den Ausbau von Terminalkapazitäten und Häfen.

Im ersten Halbjahr 2015 entscheidet die Stadt Köln über den Umbau des Deutzer Hafens, in dem Wohnungen für 4.500 Menschen und Büros für 5.000 neue Jobs entstehen sollen. Ihre dafür benötigten Grundstücke wird die HGK an einen Investor veräußern.

Durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 19. Februar 2015 wurde der Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Köln vom 30. August 2006 zur Erweiterung des Hafens in Köln-Godorf endgültig aufgehoben. Somit sind weitere behördliche Genehmigungsverfahren erforderlich, die die Stadt Köln und die Bezirksregierung unter Berücksichtigung der erstinstanzlichen Entscheidung bereits eingeleitet haben.

Das KV-Terminal im Kölner Norden wird von der HGK mit öffentlichen Fördermitteln in fünf Baustufen realisiert. Die erste Baustufe (Modul A 1) wird im ersten Quartal 2015 fertiggestellt und anschließend in Betrieb gehen. Der Zuwendungsbescheid zum weiteren Ausbau, insbesondere auf eine Länge, die die Abfertigung von Ganzzügen ermöglicht, steht noch aus.

Über die Planungen der Stadt Köln zum Umbau des Deutzer Hafens soll der Rat der Stadt im ersten Halbjahr 2015 entscheiden. In dem Anfang des 20. Jahrhunderts errichteten Hafen sollen nach Presseberichten Wohnungen für 4.500 Menschen und Büros für 5.000 neue Jobs entstehen. Die HGK wird ihre zur städtebaulichen Entwicklung benötigten Grundstücke an einen Investor veräußern.

---

## INVESTITIONEN UND FINANZIERUNG

Der Investitionsplan 2015 weist Ausgaben von insgesamt rund 38,3 Mio. € aus. Rund 90 % der Investitionen für das Eisenbahnnetz entfallen auf den Personenverkehr, 10 % auf den Güterverkehr. Für die Errichtung und Weiterentwicklung von Terminalkapazitäten und Häfen sind rund 17,7 Mio. € vorgesehen. Weitere 1,9 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 steigende Umsatzerlöse.

Im Wirtschaftsplan für das Jahr 2015 rechnen wir mit einem Umsatz von 30.275 Tsd. € und einem Unternehmensergebnis von 3.078 Tsd. €. Die Abweichung beim Unternehmensergebnis gegenüber dem Vorjahr beruht 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 31. März 2015

**Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft**

**Der Vorstand**



Horst Leonhardt

# Weitere Informationen

---

- 26** Netz
  - 28** Zertifizierung und Innovation
  - 29** Öffentlichkeitsarbeit
  - 30** Compliance
  - 30** Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- 

Hinweis: Die auf den folgenden Seiten des Lageberichts präsentierten Textkästen mit Zahlen und deren Erläuterungen sind nicht Bestandteil des Lageberichts und des Jahresabschlusses.

## Netz

Der Bereich Netz steuert den Netzbetrieb und hält die Eisenbahninfrastruktur instand. Zum Netz gehören neben den HGK-Güterbahnhöfen auch die Stadtbahnstrecken der Linien 7, 16 und 18. Für die Nutzung der Gleise durch Eisenbahnverkehrsunternehmen und die KVB erzielt die HGK Deckungsbeiträge.

Der HGK wurde gemäß § 11 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes im Januar 2015 die Genehmigung zur dauernden Einstellung des Betriebes auf der Eisenbahnstrecke Bornheim-Hersel – Bonn Bendenfeld sowie des Industriestammgleises Bornheim-Hersel – Corus (ehemals VAW) vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen erteilt. Dadurch reduziert sich die Länge der Gleise auf den Strecken, in den Bahnhöfen und den Zustellgleisen auf 239,5 km mit 568 Weicheneinheiten. Die Streckenlänge des Netzes beträgt 94,2 km; es wird gekreuzt von 61 Brücken und 169 Bahnübergängen. Nach wie vor sind 66 Unternehmen an das Gleisnetz der HGK angeschlossen.

Der HGK wurde 2014 erstmals eine Bundesförderung nach dem SGFFG für Ersatzinvestitionen an Schienenwegen bewilligt. Das Gesamtvolumen in Höhe von 905.000 € für Investitionen im Bereich des Oberbaues wird zur Hälfte vom Bund bezuschusst.

Die HGK erneuerte im Berichtszeitraum elf Schwellensätze an Weichen, sie begann die Erneuerung der Fußgängerunterführungen Fischenich und Hermülheim an der Stadtbahnlinie 18 und erneuerte das Brückenbauwerk St. Audomar in Frechen. An der Querbahn wurde die Bahnübergangssicherung Bergerstraße modernisiert. Erstmals wurde dabei eine Geschwindigkeitsmesseinrichtung für Stadtbahnen realisiert. An der Linie 16 wurden mit der Bahnsteigsanierung Fahrgastinformationsanzeiger und Videoüberwachungsanlagen in Betrieb genommen.

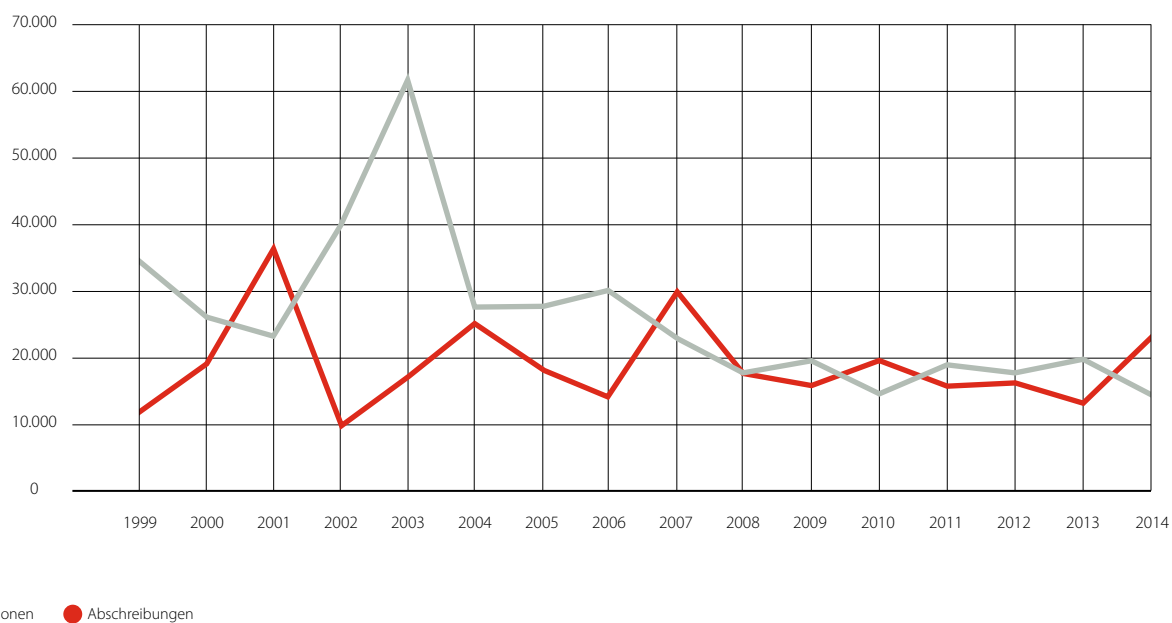
### ABGERECHNETE SACHANLAGEN

Im Jahr 2014 wurden fertige Anlagen wie folgt abgerechnet:

	<b>2014</b>	2013
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Immaterielle Vermögensgegenstände	230	244
Grundstücke und Gebäude	1.431	9.258
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	20.192	5.935
Fahrzeuge für Güterverkehr	32	519
Maschinen und maschinelle Anlagen	23	609
Betriebs- und Geschäftsausstattung	853	860
<b>Gesamt</b>	<b>22.761</b>	<b>17.425</b>

Entwicklung der Sachanlagen und Abschreibungen

in Tsd. €



## Zertifizierung und Innovation

### QUALITÄTS- MANAGEMENT



Die HGK ist seit Juli 1998 nach der Europäischen Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001 zertifiziert. Das von der Dekra Certification GmbH durchgeführte Prüfverfahren legt Anforderungen an das betriebliche Qualitätsmanagement-System eines Unternehmens fest. Damit möchte die HGK offen sichtbar ihre Leistungsfähigkeit herausstellen. Diese drückt sich in hochwertigen Dienstleistungen aus, die den Anforderungen der Kunden und der Aufsichtsbehörden entsprechen. Besonderes Augenmerk legt die HGK auf die Kundenzufriedenheit. 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 nach diesen Kriterien die Service-Dienstleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Hafenbetriebe, Beschaffungsmanagement, Personalmanagement, Instandhaltungsmanagement für Eisenbahninfrastruktur (EIU) und Schienenfahrzeugtechnik auditiert. Das letzte Dekra-Überwachungs-Audit fand im Dezember 2014 statt. Die Rezertifizierung steht im Dezember 2015 an.

### UMWELTSCHUTZ

Die HGK misst dem Umweltschutz seit Jahren die Bedeutung eines zentralen Unternehmensziels bei. In Umweltschutzleitlinien wurde hierzu verbindlich ökologisches Handeln beschrieben und festgelegt. Diese Vorgaben gelten für alle betrieblichen Tätigkeiten und Abläufe, für alle Mitarbeiter und alle Standorte. Alle Mitarbeiter der HGK sind damit zu einem der Umwelt gegenüber verantwortlichen Handeln verpflichtet.

Bei Planung, Bau, Betrieb und Erwerb von Anlagen, Fahrzeugen und Materialien achtet die HGK auf modernste Umweltstandards. Bezüglich Abfall, Betriebsmitteln und Hilfsstoffen stehen umweltgerechte Entsorgung und Wertstoff-Recycling im Vordergrund. Umweltschonende Materialien kommen zum Einsatz. Die so erreichte ökologische Kompetenz der HGK verschafft Umwelt und Mensch nachhaltige Sicherheit.

Mit der Einführung eines integrierten Energiemanagementsystems und dessen Konsolidierung im Jahr 2014 setzt die HGK gezielt auf Maßnahmen zur Energieeinsparung. Es werden systematisch Energieverbräuche erfasst, Optimierungspotenziale identifiziert und bewertet und entsprechende Maßnahmen umgesetzt.

Die HGK erstellt für das Jahr 2014 gemeinsam mit den anderen Gesellschaften des Stadtwerke Köln Konzerns einen Nachhaltigkeitsbericht. Dort sind die Aktivitäten der HGK mit ihren Beiträgen zu Ökologie, Ökonomie und hinsichtlich sozialer Aspekte ausführlich dargestellt.

## Öffentlichkeitsarbeit

In ihrer Medien- und Öffentlichkeitsarbeit setzt die HGK auf Transparenz und Sachlichkeit. Als Logistikdienstleister bewegt sich das Unternehmen in einem gesellschaftlichen Spannungsfeld zwischen zwei entgegengesetzten Polen: Auf der einen Seite wächst in unserer globalisierten Welt der Transportbedarf stetig, auf der anderen Seite reagiert die Bevölkerung zunehmend sensibel, wenn es um die Auswirkungen des Verkehrs „vor der eigenen Haustür“ geht. In diesem Zusammenhang sieht sich auch die HGK immer wieder mit Kritik und Forderungen konfrontiert, die von außen an das Unternehmen herangetragen werden.

Für die HGK wird es daher immer bedeutsamer, mehr Verständnis für die Belange des Güterverkehrs zu wecken und deutlich zu machen, welche wichtige Aufgabe die Logistik für die Menschen und die Wirtschaft in der Region wahrnimmt. Vieles, was heutzutage als selbstverständlich erachtet wird – einschließlich Wohlstand und Wachstum –, ist ohne leistungsfähige Logistikunternehmen und ohne eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur undenkbar.

Diese grundsätzlichen Überlegungen haben die Medien- und Öffentlichkeitsarbeit der HGK im Berichtsjahr zunehmend geprägt. Ziel ist dabei, nicht nur eine höhere Akzeptanz zu schaffen für die Aktivitäten der HGK, sondern auch zu vermitteln, welche Rahmenbedingungen die verladende Wirtschaft am Standort benötigt, um erfolgreich zu sein. Seit Ende 2013 ist die HGK aktives Mitglied in der Akzeptanzinitiative „In|du|strie – Gemeinsam. Zukunft. Leben.“, in der sich mehr als 160 Industrieunternehmen und Dienstleister aus der Wirtschaftsregion Köln zusammengeschlossen haben, um sich für ein faires und realistisches Bild der Industrie in der Öffentlichkeit einzusetzen.

Die konkreten Aufgaben in der Unternehmenskommunikation erstreckten sich im Berichtsjahr zum einen auf die operativen Bereiche der HGK, also die Eisenbahninfrastruktur (Netz) und die Lokomotiv- und Güterwagenwerkstatt (Technik). Zum anderen galt es, das 2012 gegründete Beteiligungsunternehmen RheinCargo, in dem die Bereiche Hafenlogistik und Schienengüterverkehr gebündelt sind, durch eine eigene Medien- und Öffentlichkeitsarbeit stärker in den Fokus zu rücken. Die geplante Erweiterung des Godorfer Hafens spielte 2014, während das Revisionsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht andauerte, in der öffentlichen Diskussion nur eine untergeordnete Rolle. Weiterhin verfolgt die HGK das selbst gesteckte Ziel, in der breiten Öffentlichkeit zurückhaltend aufzutreten und mehr Akzente bei der Information der Fachpresse zu setzen.

Dem Thema Nachwuchsgewinnung widmete sich die HGK mit diversen Veranstaltungen, darunter Hafen-Führungen für Kinder im Rahmen der Initiative „Out of school“. Großer Beliebtheit erfreuen sich weiterhin die Hafentrümpfe. Mehr als 15.000 Gäste haben 2014 bei einer dreistündigen Tour mit der „MS RheinCargo“ viel Wissenswertes über die Kölner Häfen und die HGK erfahren. Darüber hinaus informierte das Unternehmen die Öffentlichkeit auf bewährtem Wege über die „Kölner Hafenzeitung“, die Internet-Präsenz, Anzeigen und Veranstaltungen.

## Compliance

Bei der HGK wird das Compliance-Management-System des Stadtwerke Köln Konzerns (CMS) angewandt. Die wesentlichen Compliance-Richtlinien betreffen den Umgang mit Geschäftspartnern, Spenden und Sponsoring, die Einhaltung kartellrechtlicher Vorschriften und den Datenschutz. Die Richtlinien wurden im Unternehmen kommuniziert, die Mitarbeiter geschult und die Einhaltung der Richtlinien wurde überwacht. Verstöße gegen das CMS wurden nicht festgestellt.

## Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

### PERSONALBESTAND IST GESUNKEN

Nach Umrechnung der Anzahl der Teilzeitbeschäftigten ergibt sich zum 31. Dezember 2014 ein Personalbestand (ohne Auszubildende) von 555 (Vorjahr 568) Mitarbeitern. Darin enthalten sind 3,56 (Vorjahr 6) Mitarbeiter im ruhenden Beschäftigungsverhältnis und 5 (Vorjahr 7) Mitarbeiter in der Freizeitphase der Altersteilzeit. Am Ende des Berichtsjahres waren bei der Gesellschaft 586 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

#### Personalbestand zum Jahresende

	31.12.2014	31.12.2013
Angestellte	566	578
Auszubildende	20	30
<b>Gesamt</b>	<b>586</b>	<b>608</b>

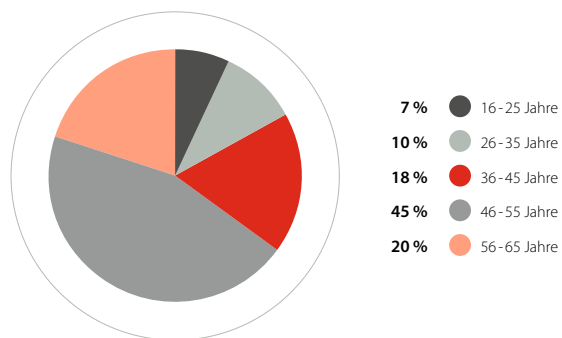


**ALTERSSTRUKTUR  
UND BETRIEBS-  
ZUGEHÖRIGKEIT**

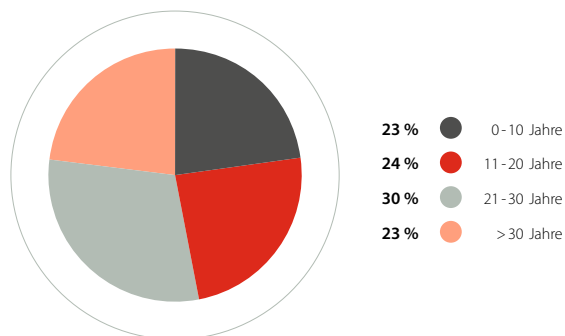
2014 betrug das Durchschnittsalter unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 47 Jahre. Die Betriebszugehörigkeit lag im Durchschnitt bei 21 (Vorjahr 20) Jahren.

Zum Stichtag 31. Dezember 2014 waren 49 (Vorjahr 56) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als schwerbehindert anerkannt.

**Altersstruktur der Mitarbeiter**



**Betriebszugehörigkeit in Jahren**



**TARIFVERTRAG**

Zum 1. August 2014 erfolgte eine lineare Anpassung der Vergütungen um 3,0 %. Des Weiteren wurde für alle Mitarbeiter die Gewährung einer Einmalzahlung in Höhe von 156 € vereinbart.

**PERSONALAUFWAND****Personalaufwand**

	<b>2014</b>	2013
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Löhne und Gehälter	29.925	28.544
Sonstige Personalaufwendungen	671	889
Gesetzliche Sozialabgaben	5.255	5.269
Altersversorgung und Unterstützung	4.877	4.590
<b>Gesamt</b>	<b>40.728</b>	<b>39.444</b>

**ALTERSVERSORGUNG**

Das Unternehmen trägt zur Alterssicherung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und von deren Familien bei. Neben der Rente aus der gesetzlichen Rentenversicherung und der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen erhalten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ruhestand beziehungsweise deren Angehörige unter bestimmten Voraussetzungen zusätzliche Versorgungsbezüge. Hier wurden zum 1. März 2014 die Grundgehälter um jeweils 2,8 % angehoben.

Am 31. Dezember 2014 besaßen 581 (Vorjahr 596) Betriebsangehörige einen Anspruch auf spätere zusätzliche Versorgungsbezüge, davon 442 (Vorjahr 452) gegenüber der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen, 135 (Vorjahr 140) gegenüber der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln und 4 (Vorjahr 4) gegenüber der Rheinischen Zusatzversorgungskasse. Außerdem wurden im Berichtsjahr vom Grunde her anspruchsberechtigte 477 (Vorjahr 484) Versorgungsempfänger, davon tatsächlich 202 (Vorjahr 204) Ruhegeldempfänger, 193 (Vorjahr 195) Witwen und Witwer sowie 4 (Vorjahr 4) Waisen, betreut.

**ARBEITSSICHERHEIT**

Im Jahr 2014 kam es zu 24 meldepflichtigen Arbeitsunfällen (Vorjahr 25). Die Anzahl der meldepflichtigen Wegeunfälle verringerte sich von sieben im Vorjahr auf vier Ereignisse.

Die meldepflichtigen Arbeitsunfälle hatten 2014 insgesamt 776 Ausfalltage (Vorjahr 384) zur Folge. Die vier meldepflichtigen Wegeunfälle verursachten 32 Ausfalltage (Vorjahr 7 Ereignisse/325 Ausfalltage). Die Tausend-Mann-Quote (TMQ) stieg im Vergleich zu 2013 von 1.166 auf 1.317.

Die Beschäftigten wurden zu Arbeits- und Gesundheitsschutzthemen unterwiesen. Im Rahmen des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses fanden Tragetests für persönliche Schutzausrüstungen (PSA) statt. Die Beschäftigten wurden bei der Auswahl der PSA mit einbezogen. Die Ergebnisse wurden ausgewertet und bei der Aktualisierung der Gefährdungsbeurteilungen berücksichtigt.

In Zusammenarbeit mit der Feuerwehr wurde eine Höhenrettungsübung durchgeführt.

---

### AUS- UND WEITERBILDUNG

Im Jahr 2014 hat die HGK drei Auszubildende Eisenbahner / Fachrichtung Fahrweg eingestellt. Unser Unternehmen beschäftigte zum 31. Dezember 2014 insgesamt 21 (Vorjahr 30) Auszubildende, davon zehn Eisenbahner im Betriebsdienst, zehn technisch-gewerbliche und eine kaufmännische Auszubildende.

Für die Ausbildung wendete die HGK 395 Tsd. € auf. Für externe Weiterbildungsveranstaltungen der Arbeitnehmer wurden 148 Tsd. € ausgegeben.

---

### GESUNDHEIT

An den Untersuchungen des Betriebsärztlichen Dienstes der Stadtwerke Köln GmbH nahmen im Berichtsjahr 309 (Vorjahr 327) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter teil. Darüber hinaus wurden Fortbildungskurse und Seminare mit medizinischen und gesundheitsorientierten Themen durchgeführt.

---

### BAUDARLEHEN

Im Jahr 2014 wurde – wie bereits 2013 – kein Baudarlehen vergeben.

---

### WERKSWOHNUNGEN

Der Bestand an Werkswohnungen betrug am Bilanzstichtag 43 (Vorjahr 126). Seit dem 1. Januar 1993 obliegt die Verwaltung der HGK-Wohnungen der Wohnungsgesellschaft der Stadtwerke Köln mbH (WSK).

---

### DANK ALLEN MITARBEITERINNEN UND MITARBEITERN

Der Vorstand spricht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahr 2014 geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus. Ebenso dankt er dem Betriebsrat der HGK für die vertrauensvolle Zusammenarbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr.

# Jahresabschluss 2014

---

<b>35</b>	Bilanz
<b>36</b>	Gewinn- und Verlustrechnung
<b>37</b>	Anhang

---

# Bilanz

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Bilanz zum 31. Dezember 2014

Aktiva	Textziffer im Anhang	31.12.2014 €	31.12.2013 €
<b>Anlagevermögen</b>	3		
Immaterielle Vermögensgegenstände		507.548	521.468
Sachanlagen		153.953.292	172.334.123
Finanzanlagen		73.638.747	67.584.931
		228.099.587	240.440.522
<b>Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	4	4.859.211	5.033.275
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	17.970.978	18.650.224
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	6	94.430	1.506.295
		22.924.619	25.189.794
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		674.872	96.227
		<b>251.699.078</b>	<b>265.726.543</b>

Passiva	Textziffer im Anhang	31.12.2014 €	31.12.2013 €
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	7	26.340.000	26.340.000
Kapitalrücklage	8	36.214.129	36.214.130
Gewinnrücklagen	9	21.845.082	21.845.082
		84.399.211	84.399.212
<b>Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse</b>	10	18.913.601	24.250.818
<b>Rückstellungen</b>	11	42.700.503	42.801.781
<b>Verbindlichkeiten</b>	12	103.476.780	112.567.640
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		2.208.983	1.707.092
		<b>251.699.078</b>	<b>265.726.543</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014

	Textziffer im Anhang	<b>2014</b>	2013
		€	€
<b>Umsatzerlöse</b>	13	29.988.387	21.404.797
Erhöhung/Verminderung des Bestands an unfertigen Erzeugnissen		- 173.764	173.764
Andere aktivierte Eigenleistungen		372.094	711.651
<b>Gesamtleistung</b>		30.186.717	22.290.212
Sonstige betriebliche Erträge	14	65.362.078	79.732.185
Materialaufwand	15	- 6.993.680	- 7.090.768
Personalaufwand	16	- 40.728.751	- 39.443.705
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		- 22.469.557	- 12.868.238
Sonstige betriebliche Aufwendungen	17	- 19.353.636	- 35.565.551
Finanzergebnis	18	- 910.657	- 637.055
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		5.092.514	6.417.080
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	19	- 22.919	- 20.019
Sonstige Steuern	20	- 460.880	- 440.270
<b>Unternehmensergebnis</b>		<b>4.608.715</b>	<b>5.956.791</b>
Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG		- 51.132	- 51.132
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführte Gewinne		- 4.557.583	- 5.905.659
<b>Jahresüberschuss</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## Anhang

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2014

	Anschaffungs- und Herstellungs- kosten 1.1.2014	Zugänge	Abgänge	
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>				
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	5.694	147	0	
Geleistete Anzahlungen	0	0	0	
	5.694	147	0	
<b>Sachanlagen</b>				
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	219.477	270	18.788	
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	24.300	0	3	
Technische Anlagen und Maschinen:				
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	243.723	6.403	1.860	
Fahrzeuge für den Güterverkehr	4.032	32	0	
Maschinen und maschinelle Anlagen	11.409	23	0	
Zwischensumme Technische Anlagen und Maschinen	259.164	6.458	1.860	
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.384	849	598	
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	42.224	7.024	1	
	559.549	14.601	21.250	
<b>Finanzanlagen</b>				
Anteile an verbundenen Unternehmen	25.332	0	0	
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	64	2	23	
Beteiligungen	42.298	13.500	0	
Ausleihungen an Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis	0	0	0	
Sonstige Ausleihungen	915	15	98	
	68.609	13.517	121	
<b>Summe Anlagevermögen</b>	<b>633.852</b>	<b>28.265</b>	<b>21.371</b>	

	<i>Umbuchungen</i>	<i>Abschreibungen kumuliert</i>	<i>Buchwerte 31.12.2014</i>	<i>Buchwerte 31.12.2013</i>	<i>Abschreibungen 2014</i>	<i>Zuschreibungen 2014</i>
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
	83	5.416	508	521	243	0
	0	0	0	0	0	0
	83	5.416	508	521	243	0
	325	138.006	63.278	77.118	4.031	0
	836	20.692	4.441	3.810	201	0
	13.789	215.242	46.813	43.747	16.884	0
	0	3.521	543	543	32	0
	0	9.848	1.584	1.806	245	0
	13.789	228.611	48.940	46.096	17.161	0
	4	11.555	3.084	3.087	833	0
	-15.037	0	34.210	42.224	0	0
	-83	398.864	153.953	172.335	22.226	0
	0	0	25.332	25.332	0	0
	0	0	43	64	0	0
	0	8.035	47.763	41.663	7.400	0
	0	0	0	0	0	0
	0	332	500	526	2	60
	0	8.367	73.638	67.585	7.402	60
	<b>0</b>	<b>412.647</b>	<b>228.099</b>	<b>240.441</b>	<b>29.871</b>	<b>60</b>



## Erläuterungen der Bilanz

### 1 Angaben zu Form und Darstellung

Der Jahresabschluss wurde nach den für große Kapitalgesellschaften maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches und des Aktiengesetzes aufgestellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 13. Juli 1988 wurde bei der Erstellung beachtet.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, wurden einzelne Posten der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Zusammengefasste Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen.

Für die Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt.

### 2 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände wurden zu Anschaffungskosten erfasst und linear entsprechend ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer abgeschrieben.

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungskosten zuzüglich Nebenkosten beziehungsweise zu Herstellungskosten bewertet. In die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen wurden neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige Gemeinkosten einbezogen. Die Sachanlagen wurden unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer linear abgeschrieben.

Investitionszuschüsse wurden in den Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse eingestellt.

Geringwertige Anlagegüter, deren Anschaffungskosten 150 € nicht übersteigen, werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben. Liegen die Anschaffungskosten zwischen 150 € und 1.000 €, erfolgt die Einstellung in einen Sammelposten, der über einen Zeitraum von fünf Jahren linear abgeschrieben wird.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen wurden zu Anschaffungskosten beziehungsweise mit den niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt.

Verzinsliche Ausleihungen wurden zum Nominalwert bilanziert, zinslose zum Barwert ausgewiesen.

Die Vorräte werden grundsätzlich zu den durchschnittlichen Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips, die unfertigen Leistungen mit den Herstellungskosten bewertet. Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer und geminderter Verwertbarkeit ergeben, wurden bei der Vorratsbewertung durch angemessene Wertabschläge berücksichtigt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind zum Nennwert bewertet, alle erkennbaren Einzelrisiken und das allgemeine Kreditrisiko wurden durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Das gezeichnete Kapital wurde zum Nennwert angesetzt.

Der Jahresüberschuss nach Ausgleichszahlung von 4.558 Tsd. € wird aufgrund des Gewinnabführungsvertrages an die Stadtwerke Köln abgeführt.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen – unter Berücksichtigung der Richttafeln 2005G von Prof. Dr. Heubeck – nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Zukünftig erwartete Entgelt- und Rentensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Verpflichtungen berücksichtigt. Der Bewertung wird ein Gehaltstrend von unverändert 2,5 %, ein Rententrend von unverändert 2,5 % bzw. unverändert 1,8 % für anzurechnende Renten zugrunde gelegt. Der Rechnungszins für die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen beläuft sich zum 31. Dezember 2014 auf 4,54 % (Vorjahr 4,90 %); es handelt sich um den von der Deutschen Bundesbank ermittelten und veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre, für eine angenommene Restlaufzeit von 15 Jahren.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Beihilfeverpflichtungen und Jubiläumszuwendungen wurden unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Der zugrunde gelegte Rechnungszins für die Rückstellungen beläuft sich zum 31. Dezember 2014 auf 4,54 % (Vorjahr 4,90 %); es handelt sich um den von der Deutschen Bundesbank ermittelten und veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre, für eine angenommene Restlaufzeit von 15 Jahren.

Aufgrund der Regelung in § 253 Abs. 1 HGB wurde bei der versicherungsmathematischen Berechnung der Rückstellung für Beihilfeverpflichtungen eine Kosten-/Preissteigerung von 2,0 % berücksichtigt. Bei der Berechnung der Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumszuwendungen wurde eine zukünftig erwartete Gehaltssteigerung von 2,5 % berücksichtigt.

Im Geschäftsjahr wurde unverändert von dem Wahlrecht nach Artikel 28 EGHGB Gebrauch gemacht und auf Zuführung der Pensionsrückstellungen für Zusagen, die vor dem 1. Januar 1987 erfolgt sind, verzichtet.

Die übrigen Rückstellungen wurden für erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten gebildet und mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

Die Verbindlichkeiten wurden zum Erfüllungsbetrag passiviert.

### 3 Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten und deren Entwicklung im Jahr 2014 ergeben sich aus dem Anlagespiegel.

<b>Beteiligungen</b>			
soweit nicht von untergeordneter Bedeutung			
	Anteil am Kapital %	Eigenkapital Tsd. €	Ergebnis vor Verwendung Tsd. €
RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss (Stand: 31.12.2013)	50,0	58.683	3.293
RheinCargo Verwaltungs-GmbH, Neuss (Stand: 31.12.2013)	50,0	-4	-1
HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg (Stand: 31.12.2014*)	100,0	8.309	10.532
neska Schiffs- und Speditionskontor GmbH, Duisburg (Stand: 30.6.2014)	35,0	4.370	3.353**)
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service, Köln (Stand: 30.6.2014)	15,0	921	486
DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (Stand: 30.9.2013)	25,5	926	674
Rheinfähre Köln-Langel / Hitdorf GmbH, Köln (Stand: 31.12.2013)	50,0	275	54
KCG Knapsack Cargo GmbH, Hürth (Stand: 31.12.2013)	26,0	163	43
RVG Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft mbH, Köln (Stand: 31.12.2013)	26,0	164	118

\*) Zwischen der HGK und der HTAG besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag.

\*\*\*) Erwerb mit dinglicher Wirkung zum 31.12.2014

### 4 Vorräte

	<b>31.12.2014</b> Tsd. €	31.12.2013 Tsd. €
Betriebsstoffe und Ersatzteile	4.645	4.859
Unfertige Leistungen	0	174
Geleistete Anzahlungen	214	0
<b>Gesamt</b>	<b>4.859</b>	<b>5.033</b>

## 5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	<b>31.12.2014</b>	31.12.2013
	Tsd. €	Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	383	319
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht *)	4.479	6.151
Sonstige Vermögensgegenstände	13.109	12.180
<b>Gesamt</b>	<b>17.971</b>	<b>18.650</b>

\*) davon 4.479 Tsd. € (Vorjahr 6.151 Tsd. €) aus sonstigen Vermögensgegenständen

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 10.545 Tsd. € (Vorjahr 10.543 Tsd. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Alle anderen Forderungen haben Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr.

## 6 Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Hier sind Guthaben bei Kreditinstituten sowie Kassenbestände erfasst.

## 7 Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital von 26.340 Tsd. € ist voll eingezahlt und in 52.680 Namensaktien zum Nennbetrag von je 500 € eingeteilt.

## 8 Kapitalrücklage

	<b>31.12.2014</b>	31.12.2013
	Tsd. €	Tsd. €
Kapitalrücklage	36.214	36.214

## 9 Gewinnrücklage

	<b>31.12.2014</b>	31.12.2013
	Tsd. €	Tsd. €
Andere Gewinnrücklagen	21.845	21.845

## 10 Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse

	<b>31.12.2014</b>	31.12.2013
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Sonderposten Investitionszuschüsse	18.914	24.251

## 11 Rückstellungen

	<b>31.12.2014</b>	31.12.2013
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	23.096	23.169
Sonstige Rückstellungen	19.605	19.633
<b>Gesamt</b>	<b>42.701</b>	<b>42.802</b>

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen berücksichtigen auch Sachleistungen und Vorruhestandsverpflichtungen.

Die HGK macht im Berichtsjahr unverändert von dem Wahlrecht nach Artikel 28 EGHGB Gebrauch und verzichtet auf die Zuführung bei den Pensionszusagen vor dem 1. Januar 1987. Die nach Artikel 28 EGHGB in der Bilanz nicht ausgewiesene Rückstellung beträgt 16.956 Tsd. € (Vorjahr 18.665 Tsd. €).

Die sonstigen Rückstellungen betreffen unter anderem folgende Risiken:

	<i>Tsd. €</i>
Freistellungserklärung SRS	5.500
Verpflichtungen aus Grundstücksveräußerungen	3.225
Erneuerung Kreuzungsbauwerk	3.688
Altersteilzeitverpflichtungen	1.585
Beihilfen im Versorgungsfall	1.291
Ausstehende Eingangsrechnungen	763
Baggerungs- und Rückbauverpflichtungen	583
Jubiläumszuwendungen	332

## 12 Verbindlichkeiten

	Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2014 mit einer Restlaufzeit			Gesamt	Gesamt
	<i>bis 1 Jahr</i>	<i>von 1 bis 5 Jahren</i>	<i>über 5 Jahre</i>	<b>31.12.2014</b>	31.12.2013
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	46.116	45.000	5.000	96.116	
Vorjahr	362	90.000	5.000		95.362
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.737	25	0	2.762	
Vorjahr	7.371	17	0		7.388
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.600	0	0	1.600	
Vorjahr	5.422	0	0		5.422
Sonstige Verbindlichkeiten	1.651	1.049	299	2.999	
Vorjahr	3.222	935	239		4.396
davon					
aus Steuern				559	442
im Rahmen der sozialen Sicherheit				5	49
<b>Gesamt</b>	<b>52.104</b>	<b>46.074</b>	<b>5.299</b>	<b>103.477</b>	<b>112.568</b>
Vorjahr	16.377	90.952	5.239		

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen entfallen mit 1.463 Tsd. € (Vorjahr 5.285 Tsd. €) auf sonstige Verbindlichkeiten und mit unverändert 137 Tsd. € auf Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Die im Vorjahr enthaltenen Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsgesellschaften entfallen auf sonstige Verbindlichkeiten.

### Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es bestehen Verpflichtungen aus erteilten Investitionsaufträgen von 3.746 Tsd. € (Vorjahr 4.206 Tsd. €).

Darüber hinaus resultieren 39 Tsd. € (Vorjahr 112 Tsd. €) Verpflichtungen aus Mietverträgen für Kopiergeräte.

Für bestimmte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besteht bei der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln (ZVK) eine Renten-Zusatzversicherung. Hieraus resultiert eine mittelbare Pensionsverpflichtung über den Teil der Verpflichtungen, der nicht durch Kassenmittel gedeckt ist. 2014 ergibt sich bei einem Rechnungszins von 4,54 % (Vorjahr 4,88 %) eine Unterdeckung von 11.807 Tsd. € (Vorjahr 11.277 Tsd. €).

Zum Bilanzstichtag bestehen Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften und Gewährleistungsverträgen von 11.234 Tsd. € (Vorjahr 20.356 Tsd. €), davon zugunsten verbundener Unternehmen 1,00 €. Gewährleistungen zur Gewährung ordnungsgemäßer Vertragserfüllung, die gewinnbringend erbracht werden könnten, wurden dabei mit 1,00 € bewertet.

Aufgrund der Vermögens-, Finanz- und Ertragsverhältnisse der begünstigten Unternehmen schätzen wir das Risiko der Inanspruchnahme aus den Haftungsverhältnissen als gering ein.

### Latente Steuern

Da die HGK in die ertragsteuerliche Organschaft der SWK eingebunden ist, werden latente Steuern ausschließlich bei dem Organträger SWK ausgewiesen. Somit unterbleibt die Angabe nach § 285 Nr. 29 HGB.

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### 13 Umsatzerlöse

	<b>2014</b>	2013
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Fahrweg	14.243	13.564
Technik	7.909	0
Hafen-Vermietungsgeschäft		
Mieten und Umlagen	7.836	7.841
<b>Gesamt</b>	<b>29.988</b>	<b>21.405</b>

Im Geschäftsjahr wurden die Erlöse der Technik aus den sonstigen betrieblichen Erträgen in die Umsatzerlöse umgliedert. Das Vorjahr wurde nicht angepasst. Gleichlautend wurde auch der Aufwand der Technik aus den sonstigen betrieblichen Aufwendungen in den Materialaufwand umgliedert.

## 14 Sonstige betriebliche Erträge

	<b>2014</b> Tsd. €	2013 Tsd. €
Erträge aus Arbeitnehmerüberlassung an RheinCargo	16.369	16.361
Erträge aus kaufmännischen und technischen Dienstleistungen an RheinCargo	8.306	15.132
Erträge aus Investitionszuschüssen	7.607	11.774
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse	9.133	3.090
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und aus Zuschreibungen	11.442	15.251
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.700	1.101
Zuschüsse aus öffentlichen Kassen	2.332	2.330
Erträge aus Mieten und Pachten	5.519	6.094
Übrige sonstige betriebliche Erträge	2.954	8.599
<b>Gesamt</b>	<b>65.362</b>	<b>79.732</b>

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge von 2.053 Tsd. € (Vorjahr 2.684 Tsd. €) enthalten.

## 15 Materialaufwand

	<b>2014</b> Tsd. €	2013 Tsd. €
Energie-, Wasser- und Wärmebezug	1.568	1.848
Kraftstoffe	124	140
Materialverbrauch	1.159	1.861
	2.851	3.849
Bezogene Leistungen	4.143	3.241
<b>Gesamt</b>	<b>6.994</b>	<b>7.090</b>

## 16 Personalaufwand

	<b>2014</b> Tsd. €	2013 Tsd. €
Gehälter	30.596	29.585
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	10.133	9.859
<b>Gesamt</b>	<b>40.729</b>	<b>39.444</b>



Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung enthalten 4.126 Tsd. € (Vorjahr 3.975 Tsd. €) für die Altersversorgung.

#### Anzahl der Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	<b>2014</b>	2013
Angestellte	593	453
Gewerbliche Mitarbeiter	0	136
<b>Gesamt</b>	<b>593</b>	<b>589</b>
Auszubildende	23	31

Eine Unterscheidung zwischen Angestellte und gewerbliche Mitarbeiter wird nicht mehr vorgenommen.

#### 17 Sonstige betriebliche Aufwendungen

	<b>2014</b> Tsd. €	2013 Tsd. €
Einstellungen in Sonderposten für Investitionszuschüsse	3.796	11.099
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	15.558	24.467
<b>Gesamt</b>	<b>19.354</b>	<b>35.566</b>

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen von 444 Tsd. € (Vorjahr 343 Tsd. €) enthalten.

#### 18 Finanzergebnis

	<b>2014</b> Tsd. €	2013 Tsd. €
Erträge aus Gewinnabführungsvertrag	10.532	3.556
Erträge aus Beteiligungen	941	321
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	9	10
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	178	191
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-7.402	-55
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-5.169	-4.660
<b>Gesamt</b>	<b>-911</b>	<b>-637</b>

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen ist ein Zinsaufwand von 1.233 Tsd. € (Vorjahr 674 Tsd. €) aus der Aufzinsung von Rückstellungen enthalten. Zudem ist periodenfremder Zinsaufwand von 0 Tsd. € (Vorjahr 1 Tsd. €) entstanden. In den Abschreibungen auf Finanzanlagen ist die Abschreibung der Beteiligung an der RheinCargo GmbH & Co. KG auf den Ertragswert mit 7.400 Tsd. € enthalten.

In den folgenden Positionen sind Erträge beziehungsweise Aufwendungen an verbundene Unternehmen ausgewiesen:

	<b>2014</b>	2013
	Tsd. €	Tsd. €
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	178	172
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-35	-84
<b>Gesamt</b>	<b>143</b>	<b>88</b>

### 19 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

In den Steuern vom Einkommen und Ertrag sind 15 Tsd. € (Vorjahr 15 Tsd. €) Körperschaftsteuer für die Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG an den Rhein-Erft-Kreis enthalten. Zudem sind periodenfremde Steuern in Höhe von 8 Tsd. € (Vorjahr 6 Tsd. €) enthalten.

### 20 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten periodenfremde Aufwendungen von 26 Tsd. € (Vorjahr 10 Tsd. €).

## Sonstige Angaben

### 21 Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die HGK ist ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Köln Gesellschaft mit beschränkter Haftung (SWK) mit Sitz in Köln; die SWK hält 54,5 % der Aktien.

Der befreiende Konzernabschluss und der Konzernlagebericht werden von der SWK aufgestellt. Der Konzernabschluss wird im Bundesanzeiger bekannt gemacht.

Aufgrund eines Organschaftsvertrages mit Ergebnisausschlussvereinbarung wird der entstandene Gewinn der HGK an die SWK abgeführt.

Des Weiteren besitzt die HGK 100 % der Anteile an der HTAG Häfen und Transport Aktiengesellschaft (HTAG), Duisburg. Die Konsolidierung der HTAG wird bei der Muttergesellschaft SWK vorgenommen.

Aufgrund eines Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages wird der entstandene Gewinn der HTAG an die HGK abgeführt.

Die HGK verkauft in geringem Umfang bezogenen Strom an Dritte weiter. In Verbindung mit dem Organschaftsverhältnis zur SWK ist die HGK deswegen als vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen anzusehen und muss die Vorschriften des § 6b EnWG beachten. Die Weiterveräußerung des Stroms ist nach § 6b Abs. 3 Satz 3 EnWG als andere Tätigkeit innerhalb des Elektrizitätssektors zu qualifizieren, für die grundsätzlich getrennte Konten – teilweise unter Verwendung sachgerechter Schlüsselung – geführt werden müssen.

Wir verzichten im Übrigen auf die Angabe von Geschäften mit verbundenen und assoziierten Unternehmen im Sinne des § 6b Abs. 2 EnWG, da diese Geschäfte keinerlei Auswirkung auf die Höhe der Entgelte der regulierten Bereiche haben.

### 22 Abschlussprüferhonorar

Die berechneten Honorare für im Geschäftsjahr erbrachte Abschlussprüfungsleistungen des Abschlussprüfers betragen 57 Tsd. € (Vorjahr 55 Tsd. €).

## 23 Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes

<b>Aufsichtsrat</b>		
Michael Zimmermann	Persönlicher Referent und Amtsleiter, Stadt Köln, Amt des Oberbürgermeisters, Vorsitzender	
Franz-Josef Knieps	Pensionär, Stellvertretender Vorsitzender	bis 05.09.2014
Dr. Jürgen Strahl, MdR	Apotheker, i. R., Stellvertretender Vorsitzender	seit 05.09.2014
Michael Auer*	Betriebsratsvorsitzender, HGK	
Ute Berg	Beigeordnete der Stadt Köln	bis 05.09.2014
Ralph Bombis	Mitglied des Landtages	bis 05.09.2014
Johannes Bortlitz-Dickhoff	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen, Kreistagsfraktion Rhein-Erft-Kreis	seit 05.09.2014
Dirk Collin*	Technischer Angestellter, HGK	
Paul-Werner Diederichs*	Lehrloklführer, HGK	
Jörg Frank, MdR	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der Stadt Köln	
Lino Hammer, MdR	Ingenieur / CAD-Konstrukteur, Tünkers Maschinenbau GmbH	seit 05.09.2014
Thomas Hegenbarth, MdR	Architekt, freiberuflich	seit 05.09.2014
Christtraut Kirchmeyer, MdR	Kaufmännische Angestellte, Galeria Real Estate Group	bis 05.09.2014
Klaus Koke, MdR	Geschäftsführender Gesellschafter, GRAFOTEAM GmbH	bis 05.09.2014
Birgitta Nessler-Komp, MdR	Dipl.-Betriebswirtin FH, selbstständig	seit 05.09.2014
Franz-Josef Nied*	Eisenbahnoberinspektor, HGK	
Jochen Ott	Mitglied des Landtages	seit 05.09.2014
Reiner Pier*	Freigestelltes Betriebsratsmitglied, HGK	
Martin Schmitz	Kreiskämmerer, Rhein-Erft-Kreis	
Jörg van Geffen, MdR	Bankkaufmann, Commerzbank AG	
Manfred Waddey, MdR	Technischer Angestellter, Evonik Industries AG	bis 05.09.2014

\* Arbeitnehmervertreter / -in, MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln

<b>Vorstand</b>		
Horst Leonhardt	Sprecher; Vorstandsbereich I - Immobilien / Projektentwicklung - Medien / Marktentwicklung - Personal / Organisation	
Uwe Wedig	Vorstandsbereich II - Finanzen / Controlling - Interner Service - Netz - Technik Fahrzeuge und Fahrweg	bis 31.12.2014

## 24 Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und des Vorstandes, gewährte Kredite

Gemäß Gesellschafterbeschluss vom 17. November 2000 erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrates der HGK für ihre Tätigkeit eine pauschale Aufwandsentschädigung je teilgenommene Sitzung des Aufsichtsrates. Gleiches gilt für die Mitglieder des nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gebildeten Ausschusses.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrates betrug die Vergütung je teilgenommene Sitzung 255,65 €, wobei der Vorsitzende des Aufsichtsrates den 2-fachen, sein Stellvertreter den 1,5-fachen Betrag erhielten.

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden insgesamt 61.994,74 € vergütet. Auf die einzelnen Aufsichtsratsmitglieder verteilen sich die Gesamtbezüge wie folgt:

Mitglied des Aufsichtsrates	2014 €	2013 €
Michael Zimmermann **	13.293,54	6.646,77
Franz-Josef Knieps **	5.368,58	4.601,64
Dr. Jürgen Strahl	4.218,17	0,00
Michael Auer *	2.812,15	1.278,25
Ute Berg	1.022,60	1.278,25
Ralph Bombis **	1.789,55	1.533,90
Johannes Bortlitz-Dickhoff	766,95	0,00
Dirk Collin *	2.556,50	1.533,90
Paul-Werner Diederichs *	2.045,20	1.533,90
Jörg Frank	5.879,95	3.067,80
Lino Hammer	766,95	0,00
Thomas Hegenbarth	1.022,60	0,00
Christtraut Kirchmeyer	1.789,55	1.533,90
Klaus Koke	1.789,55	1.533,90
Matthias Linzbach *	0,00	1.278,25
Birgitta Nesseler-Komp	1.022,60	0,00
Franz-Josef Nied *	2.812,15	0,00
Jochen Ott	255,65	0,00
Reiner Pier *	6.391,25	3.067,80
Martin Schmitz	2.045,20	1.278,25
Jörg van Geffen	2.812,15	1.533,90
Manfred Waddey	1.533,90	1.278,25
<b>Gesamt **</b>	<b>61.994,74</b>	<b>32.978,66</b>

\* Arbeitnehmervertreter / -in

\*\* zuzüglich Umsatzsteuer

Die Gesamtbezüge der Vorstandsmitglieder bestehen aus einem Jahresfestgehalt, einer leistungsabhängigen Tantieme, einer Versorgungsregelung für sich und ihre Hinterbliebenen sowie sonstigen Vergütungsbestandteilen, insbesondere Dienstwagen und Versicherungsbeiträgen.

Vergütungskomponenten mit langfristigen Anreizwirkungen wurden nicht vereinbart.

Der Vorstand erhielt im Geschäftsjahr eine Gesamtvergütung in Höhe von 704 Tsd. € (Vorjahr 637 Tsd. €), die sich wie folgt zusammensetzt:

	<i>Festvergütung einschl. Sach- und sonstige Bezüge</i> Tsd. €	<i>Gezahlte Tantieme</i> Tsd. €	<i>Insgesamt</i> Tsd. €
Horst Leonhardt	269	100	369
Uwe Wedig	234	100	334
<b>Vorstand gesamt</b>	<b>504</b>	<b>200</b>	<b>704</b>

Im Geschäftsjahr 2013 wurde ein General-Check der Vergütungsregelungen in den Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder der Häfen und Güterverkehr Köln AG unter Beachtung des VorstAG mit dem Ergebnis durchgeführt, dass die Gesamtvergütung aller Mitglieder des Vorstandes der Häfen und Güterverkehr Köln AG der Höhe nach insgesamt innerhalb des Marktrahmens liegt.

Für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Tätigkeiten bestehen für alle Vorstandsmitglieder Ansprüche auf Leistungen für den Versorgungsfall bei einer dauerhaften Arbeitsunfähigkeit. Liegen keine Gründe für eine außerordentliche Kündigung vor, hat Herr Leonhardt einen zusätzlichen Leistungsanspruch im Fall einer Beendigung seines Vertrages.

Für Herrn Leonhardt besteht nach Ablauf seines Anstellungsvertrages ein Anspruch auf Zahlung eines Ruhegehaltes in Höhe seines bis dahin erreichten Versorgungsprozentsatzes. Die Versorgungsleistungen sind in Höhe eines bestimmten Prozentsatzes der festen Vergütung – ohne Sach- und sonstige Bezüge – bei Vertragsbeendigung zugesagt (unmittelbare Versorgungszusage). Dieser Prozentsatz steigt für Herrn Leonhardt beginnend mit 40 % jährlich um 2 % bis zum Höchstprozentsatz von 70 %. Auf die Versorgung werden die Leistungen der gesetzlichen Altersrente angerechnet. Es bestehen darüber hinaus Regelungen zur Anrechnung von Versorgungsansprüchen aus früheren Anstellungsverhältnissen sowie für die Anrechnung von Einkünften bis zum 65. Lebensjahr.

Herr Wedig hat gemäß einer beitragsorientierten Leistungszusage (Direktzusage) Anspruch auf betriebliche Altersversorgung. Der jährliche Versorgungsbeitrag in Höhe von 43,6 % der Jahresfestvergütung wird verzinslich einem Versorgungskonto bei der Gesellschaft zugeführt. Bei Eintritt des Versorgungsfalles wird das Versorgungskonto nach versicherungsmathematischen Grundsätzen verrentet.

Die Pensionsverpflichtung im Einzelnen:

	<i>Zuführung zur Pensionsrückstellung <b>2014</b> Tsd. €</i>	<i>Barwert Pensionsrückstellung per <b>31.12.2014</b> Tsd. €</i>
Horst Leonhardt	341	2.381
Uwe Wedig	51	290

An ehemalige Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 349 Tsd. € Ruhegelder (Vorjahr 368 Tsd. €) gezahlt. Es besteht eine Pensionsrückstellung von 3.779 Tsd. € (Vorjahr 4.404 Tsd. €).

## 25 Weitere Angaben

Die aufgrund des § 16 Abs. 1 Ziffer 2 und 3 AEG in Verbindung mit Artikel 10 Abs. 1 der ersten Verordnung (EG) Nr. 1192/69 des Rates der Europäischen Gemeinschaft auszuweisenden Zuschüsse sowie die anderen Zuwendungen betrugen im Jahr 2014:

<b>Ausgleichsanspruch gemäß</b>	<i>Vorläufiger Ausgleichsanspruch <b>2014</b> Tsd. €</i>	<i>Restausgleich aus Vorjahren Tsd. €</i>	<i>Summe der Ausgleichsbeträge Tsd. €</i>
§ 16 Abs. 1 Ziff. 2 AEG	1.025	115	1.140
§ 16 Abs. 1 Ziff. 3 AEG	1.050	128	1.178
<b>Gesamt</b>	<b>2.075</b>	<b>243</b>	<b>2.318</b>

Mit nahestehenden Unternehmen und Personen wurden keine Geschäfte getätigt, die zu nicht marktüblichen Bedingungen zustande kamen.

Köln, den 31. März 2015

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

**Der Vorstand**



Horst Leonhardt

# Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der **Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Köln**, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014 geprüft. Nach § 6b Abs. 5 EnWG umfasste die Prüfung auch die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen sind. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung sowie die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG liegen in der Verantwortung des Vorstandes der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht sowie über die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden und dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Pflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG in allen wesentlichen Belangen erfüllt sind. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht sowie für die Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstandes, die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts sowie die Beurteilung, ob die Wertansätze und die Zuordnung der Konten nach § 6b Abs. 3 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt sind und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung des Jahresabschlusses unter Einbeziehung der Buchführung und des Lageberichts hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. →



Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Rechnungslegung nach § 6b Abs. 3 EnWG, wonach für die Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 EnWG getrennte Konten zu führen sind, hat zu keinen Einwendungen geführt.

Köln, den 12. Mai 2015

WIBERA Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Josef Rakel  
Wirtschaftsprüfer



Ulrich Grafenschäfer  
Wirtschaftsprüfer

**Herausgeber**

Häfen und Güterverkehr Köln AG  
Medien/Marktentwicklung  
Scheidtweilerstraße 4  
50933 Köln  
Telefon 0221/390-0

**In Zusammenarbeit mit**

Stadtwerke Köln GmbH  
SWK 42 – Unternehmenskommunikation  
Parkgürtel 24  
50823 Köln  
Telefon 0221/178-0  
[www.stadtwerkekoeln.de](http://www.stadtwerkekoeln.de)

**Konzeption und Gestaltung**

KD1 Designagentur, Köln

**Fotografie**

Dirk Moll, Köln (S. 7)  
Frank Reinhold, Düsseldorf (S. 10)  
Christoph Seelbach, Köln (S. 10)