



Häfen und Güterverkehr
Köln AG

DA SEIN FÜR KÖLN.

GESCHÄFTSBERICHT
2016



KENNZAHLEN

HGK auf einen Blick – Stand 31. Dezember		2016	2015
Bilanz/ Gewinn- und Verlustrechnung			
Eigenkapital	Mio. €	83,4	84,4
Sachanlagen	Mio. €	145,2	144,2
Investitionen	Mio. €	17,5	15,0
Bilanzsumme	Mio. €	282,2	273,0
Umsatzerlöse	Mio. €	67,6	31,1
Materialaufwand	Mio. €	13,8	7,1
Personalaufwand	Mio. €	42,5	42,3
Unternehmensergebnis	Mio. €	8,1	3,3
Fahrweg			
Zahl der Gleisanschließer		65	66
Streckenlänge	km	94,2	94,2
Gleislänge	km	239,5	239,5
Mitarbeiter			
Mitarbeiter		570	565
Auszubildende		19	18
Gesamt		589	583

INHALTSVERZEICHNIS

2	Vorwort des Vorstandes
4	Unternehmensleitbild
6	Bericht des Aufsichtsrates
9	Aufsichtsrat
10	Vorstand

LAGEBERICHT

12	Wirtschaftsbericht
12	Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft
13	Wirtschaftliches Umfeld
14	Geschäftsverlauf
19	Wesentliche nichtfinanzielle Themen
20	Chancen- und Risikobericht
23	Prognosebericht

WEITERE INFORMATIONEN

26	Netz
27	Zertifizierung und Innovation
28	Öffentlichkeitsarbeit
29	Compliance
29	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

JAHRESABSCHLUSS 2016

34	Bilanz
35	Gewinn- und Verlustrechnung
36	Anhang

BESTÄTIGUNGSVERMERK

54	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
----	--

DA SEIN FÜR KÖLN.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wer in der Logistik-Branche erfolgreich sein will, muss sich in einem zunehmenden Wettbewerb behaupten. Der Preisdruck ist hoch, die Konkurrenz ist groß, und die Belastungen durch gesetzliche Auflagen nehmen zu. Die HGK begegnet dieser Herausforderung, indem sie sich kontinuierlich an die veränderten Rahmenbedingungen anpasst und sich auf künftige Entwicklungen vorbereitet. Zu diesem Prozess gehört, dass die HGK ihre Geschäftsbasis in den vergangenen Jahren erheblich verbreitert und ihren Weg zur Logistik-Holding konsequent weiter beschritten hat.

Als erfahrenes Logistik-Unternehmen im Stadtwerke Köln Konzern und langjähriger Partner der Industrie in der Region trägt die HGK nicht nur dazu bei, die Bedeutung des Wirtschaftsstandorts Köln nachhaltig zu sichern und zu stärken. Sie ist zudem über ihre Tochter- und Beteiligungsunternehmen, darunter die RheinCargo GmbH & Co. KG, die HTAG Häfen und Transport AG und die neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH, ein Anbieter von vielfältigen Logistikdienstleistungen an der Rheinschiene und weit darüber hinaus. Die Unternehmen der HGK-Gruppe setzen dabei vor allem auf klimafreundliche Transportlösungen mit Binnenschiff und Bahn und leisten so einen erheblichen Beitrag zur Entlastung der Straßen und der Umwelt.

Noch nie wurden in Deutschland so viele Güter transportiert wie im vergangenen Jahr. Der Logistik-Markt wurde dabei erneut durch den niedrigen Dieselpreis geprägt, der eine weitere Zunahme des Straßengüterverkehrs begünstigt hat. Auch andere äußere Einflüsse wie längere Niedrigwasserphasen auf dem Rhein wirkten sich zugunsten des Lkw aus. In diesem schwierigen Umfeld konnten die HGK und ihre Beteiligungen unter dem Strich ein gutes Ergebnis erzielen. Dabei hat sich die Strategie der Diversifizierung als hilfreich erwiesen.

„Die HGK hat ihre Geschäftsbasis erheblich verbreitert und ihren Weg zur Logistik-Holding konsequent weiter beschritten. Diese Diversifizierung erweist sich als hilfreich, um im Wettbewerb zu bestehen.“

Horst Leonhardt

„Die Unternehmen der HGK-Gruppe setzen vor allem auf klimafreundliche Transportlösungen mit Binnenschiff und Bahn und leisten so einen erheblichen Beitrag zur Entlastung der Straßen und der Umwelt.“

Wolfgang Birlin

Ihre ehemaligen Geschäftsbereiche Hafenlogistik und Schienengüterverkehr hat die HGK 2012 in die RheinCargo übertragen, ein Gemeinschaftsunternehmen der HGK und der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG. 2016 wurden in den Hafenstandorten der RheinCargo in Köln, Neuss und Düsseldorf insgesamt 28,0 Millionen Tonnen Güter bewegt, das waren 4,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Erhebliche Zuwächse gab es bei Massengütern, insbesondere bei Agrarprodukten, Baustoffen und Erz. Beim Container-Umschlag erreichten die Häfen erneut das starke Vorjahres-Niveau von 1,3 Millionen bewegten Einheiten (TEU). Dagegen war 2016 für die Eisenbahn ein schwieriges Jahr. Vor dem Hintergrund sich verschlechternder Rahmenbedingungen entwickelte sich der gesamte Markt in Deutschland rückläufig, und auch RheinCargo verzeich-

3 VORWORT DES VORSTANDES

nete hier einen Rückgang. Mit 22,4 Millionen Tonnen wurden auf der Schiene 4,2 Prozent weniger als im Vorjahr transportiert. Neben Belastungen durch zunehmende Regulierung wirkte sich der wachsende Fachkräftemangel negativ auf die gesamte Bahnbranche aus. RheinCargo investiert daher verstärkt in die eigene Ausbildung qualifizierter Nachwuchskräfte.

Mit der Übernahme der neska-Gruppe Ende 2015 hat die HGK eine Reihe von Terminals und Niederlassungen vor allem am Rhein, aber auch an anderen Standorten in Deutschland erworben, die die bestehenden Geschäfte mit Binnenschiff und Bahn stärken. Das vergangene Jahr wurde dazu genutzt, die Strukturen zu optimieren und die Angebote innerhalb der neska-Gruppe, aber auch im Zusammenspiel mit dem Binnenschiffverkehrsunternehmen HTAG besser zu vernetzen.

Ein wichtiges Ereignis im Berichtsjahr war die Veräußerung der Grundstücke der HGK im Hafen Köln-Deutz an die Stadtentwicklungsgesellschaft moderne stadt. Damit ist der Weg für die vom Rat der Stadt Köln beschlossene Umwandlung des Deutzer Hafens zu einem neuen Stadtviertel bereitet. Der Umschlagbetrieb in Deutz wird Ende 2020 eingestellt, danach erfolgt die städtebauliche Entwicklung des Areals. Mit dem Verkauf eröffnet die HGK der wachsenden Stadt Köln die Möglichkeit, in bester innerstädtischer Lage ein völlig neues Quartier zu schaffen, in dem künftig tausende Menschen wohnen und arbeiten werden. Die Erträge aus dem Verkauf der Grundstücke fließen der HGK bis in das Jahr 2022 zu.

Köln, im April 2017



Horst Leonhardt



Wolfgang Birlin

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, 17 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 Straßentlastung 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 unter Beachtung des Public Corporate Governance Kodex der Stadt Köln (PCGK Köln) 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 ferner den Compliance-Bericht zur Kenntnis genommen. Der Bericht enthält grundsätzlich eine Zusammenfassung des Organisationsstandes, die Mitteilung über die eingerichteten Instrumentarien, einen Ausblick auf weitere Optimierungsaufgaben sowie den Report über konkrete Compliance-Vorfälle. Im Berichtszeitraum wurden keine Verstöße gegen Compliance-Vorschriften festgestellt.

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

Beratungsschwerpunkte

Im Geschäftsjahr 2016 haben vier turnusmäßige Sitzungen des Aufsichtsrates am 16. März, 15. Juni, 14. September und 14. Dezember sowie eine außerordentliche Sitzung des Aufsichtsrates am 3. Juni stattgefunden.

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

- die wirtschaftliche Lage des Unternehmens
- die Verschmelzung von zwei Gesellschaften der neska-Gruppe auf die neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH
- die Satzungsänderung der Häfen und Güterverkehr Köln AG
- der Verkauf der Ellmühle im Köln-Deutzer Hafen an moderne stadt Gesellschaft zur Förderung des Städtebaues und der Gemeindeentwicklung mbH
- der Verkauf von Grundstücken.

In der Sitzung am 15. Juni 2016 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und Lagebericht 2015 ausführlich beraten und gebilligt.

Den Wirtschaftsplan 2017 mit den wesentlichen Daten für die Erfolgs-, Investitions- und Personalplanung hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 14. Dezember 2016 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.

Auch im Berichtsjahr 2016 hat sich der Aufsichtsrat bei der Ausübung seiner Überwachungsfunktion an den Regelungen und Empfehlungen des PCGK Köln orientiert, um die Transparenz und Effizienz bei kommunalen Beteiligungen weiter nachhaltig zu verbessern. Nach pflichtgemäßer Prüfung kann der Aufsichtsrat – gemeinsam mit dem Vorstand – auch für das Geschäftsjahr 2015 eine vollständige Anwendungserklärung für den PCGK Köln abgeben.

Der Aufsichtsrat hat darüber hinaus im Jahr 2016 mit Unterstützung der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (KPMG) die Effizienz seiner Tätigkeit im Sinne von Ziffer 2.2.7 des PCGK Köln anhand eines Fragebogens überprüft. Auf Basis der Auswertungsergebnisse erarbeitete die KPMG Handlungsempfehlungen zur Optimierung der Effizienz und Wirksamkeit der Aufsichtsratsarbeit. Die Ergebnisse und Handlungsempfehlungen wurden dem Aufsichtsrat vorgestellt und von den Aufsichtsratsmitgliedern beraten. Der Aufsichtsrat hat daraufhin beschlossen, den Ständigen Ausschuss des Aufsichtsrates mit der Entwicklung konkreter Maßnahmen zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen zu beauftragen. Der Aufsichtsrat hat weiterhin dem Leistungsbericht zur Überprüfung der Effizienz seiner Tätigkeit zur Vorlage an die Hauptversammlung der Häfen und Güterverkehr Köln AG zugestimmt. Vor dem Hintergrund der Handlungsempfehlungen hat sich der Aufsichtsrat mit den Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten für die Mitglieder des Aufsichtsrates befasst.

Ausschuss des Aufsichtsrates

Der am 13. Juli 1992 gebildete Ständige Ausschuss des Aufsichtsrates der Häfen und Güterverkehr Köln AG hat im Geschäftsjahr 2016 siebenmal getagt. Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet und haben die Sitzungen des Aufsichtsrates vorbereitet.



Michael Zimmermann

Jahresabschlussprüfung

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2016 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der Warth & Klein Grant Thornton AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, 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 2016 am 19. Mai 2017 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.

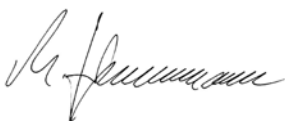
Die Darstellung und Beurteilung der Lage der Gesellschaft, insbesondere die Darstellung und Einschätzung des Risikoszenarios, die der Vorstand im Lagebericht abgibt, teilt der Aufsichtsrat.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2016 und empfiehlt in Übereinstimmung mit dem Vorstand dessen Feststellung durch die Hauptversammlung. Der Aufsichtsrat schließt sich dem Vorschlag des Vorstandes über die Verwendung des Bilanzgewinns an.

Für die im Geschäftsjahr 2016 erbrachten Leistungen, für ihren Einsatz und die erfolgreiche Arbeit spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, den leitenden Angestellten, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Häfen und Güterverkehr Köln AG seinen Dank aus.

Köln, im Mai 2017

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates



Michael Zimmermann

AUFSICHTSRAT

Michael Zimmermann Verwaltungsangestellter,
Stadt Köln,
Vorsitzender

Dr. Jürgen Strahl, MdR Apotheker, i. R.
Stellvertretender Vorsitzender

Michael Auer *) Betriebsratsvorsitzender

Johannes Bortlisz-Dickhoff Fraktionsgeschäftsführer,
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Kreistagsfraktion Rhein-Erft-Kreis

Dirk Collin *) Technischer Angestellter

Paul-Werner Diederichs *) Lehrlokfürer

Jörg Frank, MdR Fraktionsgeschäftsführer,
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im
Kölner Rat

Lino Hammer, MdR Ingenieur / CAD-Konstrukteur,
Jenoptik Industrial Metrology
Germany GmbH

Thomas Hegenbarth, MdR Architekt, freiberuflich

Birgitta Nesseler-Komp, MdR Dipl.-Betriebswirtin FH, selbstständig

Franz-Josef Nied *) Eisenbahnoberinspektor

Jochen Ott Mitglied des Landtages

Reiner Pier *) Freigestelltes Betriebsratsmitglied

Martin Schmitz Kreiskämmerer, Rhein-Erft-Kreis

Jörg van Geffen, MdR Bankkaufmann,
Commerzbank AG

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

Stand: 03.03.2017

VORSTAND



Horst Leonhardt

Sprecher

Vorstandsbereich I

Medien/Marktentwicklung

Personal/Organisation

Interner Service

Netz

Technik Fahrzeuge und Fahrweg



Wolfgang Birlin

Vorstandsbereich II

Finanzen/Controlling

Immobilien/Projektentwicklung

Informationsmanagement/IT

LAGEBERICHT

12	Wirtschaftsbericht
12	Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft
13	Wirtschaftliches Umfeld
14	Geschäftsverlauf
19	Wesentliche nichtfinanzielle Themen
20	Chancen- und Risikobericht
23	Prognosebericht



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

LAGEBERICHT

Wirtschaftsbericht

Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft

Die HGK ist ein Unternehmen im Stadtwerke Köln Konzern und mit der Stadtwerke Köln GmbH seit 1992 über einen Organschaftsvertrag verbunden.

Sie 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 und die neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH 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.

240 KM

LANG SIND DIE GLEISE DES EISENBAHNNETZES, DAS DIE HGK ZUR ERSCHLIESSUNG DER HÄFEN UND TERMINALS IN DER REGION BETREIBT.

— — — — —
Damit ermöglicht die HGK über 60 Unternehmen den Empfang und Versand von Gütern über die Schiene.

Daneben betreibt die HGK ein Eisenbahnnetz mit knapp 240 km Gleislänge, das die Häfen und Terminals in der Region für die Eisenbahn erschließt und über 60 Unternehmen mit einem Gleisanschluss den Empfang und Versand von Gütern über die Schiene ermöglicht. Ferner stehen Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs durch Modernisierung und Verbesserung der Haltestellen, Stellwerke und Kreuzungen zwischen Straßen und Schienen 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 RheinCargo ausgelastet wird, erfolgreich bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen anbietet. Neben der ECM-Zertifizierung der EU und allen Instandhaltungsstufen einschließlich der Hauptuntersuchung auf acht Arbeitsgleisen mit bis zu 55 Metern Länge sind die Tankstelle für Diesellokomotiven sowie die mobile Unterflurdrehbank zur Reprofilierung von Radsätzen besonders hervorzuheben.

Wirtschaftliches Umfeld

Die **deutsche Wirtschaft** ist nach Angaben des BMWi¹ im Jahr 2016 um preisbereinigt 1,9 % in einem unruhigen außenwirtschaftlichen Umfeld solide gewachsen, nach einem Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) um 1,7 % im vorangegangenen Jahr. Das Wachstum fiel damit sogar geringfügig stärker aus, als in der Herbstprojektion der Bundesregierung vorhergesagt. Die Entwicklung wurde rechnerisch von der Binnennachfrage getragen. Vor allem die staatlichen und privaten Konsumausgaben, aber auch die Bauinvestitionen legten kräftig zu. Die Investitionen in Ausrüstungen erhöhten sich ebenfalls, aber verhaltener. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis)² anhand vorläufiger Ergebnisse mitteilt, waren die deutschen Exporte im Jahr 2016 um 1,2 % und die Importe um 0,6 % höher als im Jahr 2015. Die Außenhandelsbilanz schloss im Jahr 2016 mit dem bisher höchsten Überschuss von 252,9 Milliarden Euro ab. Damit wurde der bisherige Höchstwert von 244,3 Milliarden Euro aus dem Vorjahr deutlich übertroffen.

Die Aussichten für die **Weltwirtschaft**³ haben sich im Jahr 2016 tendenziell verbessert. Die weltweite Industrieproduktion nahm weiter zu. Die Wirtschaft der Vereinigten Staaten hat im zweiten Halbjahr 2016 mehr Fahrt aufgenommen. Die Wirtschaftsleistung der Europäischen Union nahm gemäßigt, aber stetig zu. Sogar das BIP des Vereinigten Königreichs erhöhte sich infolge der Pfund-Abwertung nach dem Brexit-Referendum recht deutlich. In China schwächte sich das Wachstum tendenziell weiter ab, blieb aber vergleichsweise hoch. Offen ist, wann die großen rohstoffexportierenden Schwellenländer Russland und Brasilien ihre Rezession verlassen. Insgesamt fiel das globale Wachstum im Jahr 2016, aufgrund des schwachen ersten Halbjahres, geringer aus als im Vorjahr. Angesichts der leichten Besserung der Weltkonjunktur haben die deutschen Ausfuhren ihre Schwächephase vom Sommer überwunden und sind zum Jahresende 2016 wieder leicht aufwärtsgerichtet. Saisonbereinigt stiegen die Ausfuhren an Waren und Dienstleistungen im November kräftig um 3,1 % gegenüber dem Vormonat an. Die nominalen Einfuhren nahmen mit 3,3 % noch stärker zu. Dieses Muster ergab sich auch im weniger schwankungsanfälligen Dreimonatsvergleich. Die Einfuhren stiegen mit einem Zuwachs von 3,2 % stärker als die Ausfuhren mit 2,2 %. Vom Außenhandel insgesamt dürften demnach gegenwärtig eher leicht dämpfende Wachstumsimpulse ausgehen. Die nationalen Konjunkturindikatoren für den Außenhandel, wie die industriellen Auftragseingänge, die Exporterwartungen der Unternehmen sowie die realen effektiven Wechselkurse, deuten zusammen mit der Einschätzung der Weltkonjunktur auf eine, wenn auch moderate, Exportbelebung hin.

4,6 MRD. T

GÜTER WURDEN 2016 INSGESAMT IN DEUTSCHLAND TRANSPORTIERT. DAS SIND 1,1 % MEHR ALS IM VORJAHR – EIN GRÖßERES VOLUMEN ALS JEMALS ZUVOR.

Die Transporte auf der Straße gewannen 2016 erneut Anteile am Güterverkehr hinzu, während Eisenbahn und Binnenschiff Anteile verloren. Leicht zulegen konnten der See- und Luftverkehr.

Der Trend zu einem höheren **Transportaufkommen in Deutschland** hielt auch 2016 an. Das Transportaufkommen stieg gegenüber dem Vorjahr um 1,1 % auf 4,564 Milliarden Tonnen. Das Wachstum hielt damit im vierten Jahr in Folge an. Wie schon in den Vorjahren konnten der Eisenbahnverkehr und die Binnenschifffahrt von diesem Anstieg nicht profitieren. Hier ging das Transportaufkommen zurück.

Knapp 3,6 Milliarden Tonnen wurden 2016 auf den Straßen befördert. Das ist eine Steigerung von 1,5 %. Im Eisenbahnverkehr ging die Beförderungsmenge im Vorjahresvergleich um 1,6 % auf 361 Millionen Tonnen zurück. Auch Binnenschiffe beförderten mit 220 Millionen Tonnen weniger Güter als im Vorjahr (-0,8 %). Niedrigwasser führte hier im letzten Quartal 2016 zu starken Rückgängen des Transportaufkommens. Somit gewannen die Transporte auf der Straße erneut Anteile am Güterverkehr hinzu, während Eisenbahnen und Binnenschiffe Anteile verloren.

¹ BMWi, Jahreswirtschaftsbericht 2017, Januar 2017

² Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung vom 9. Februar 2017 – 045/17

³ BMWi, Schlaglichter der Wirtschaftspolitik, Monatsbericht Februar 2017, S. 14

Mit einem Plus von 0,3 % stieg die Beförderungsmenge im Seeverkehr moderat auf 293 Millionen Tonnen. Der Transport von Rohöl in Rohrleitungen nahm um 2,0 % auf 92 Millionen Tonnen zu. Das stärkste Wachstum aller Verkehrszweige wies die Luftfracht mit einem Plus von 3,3 % auf, allerdings werden in den Flugzeugen mit insgesamt 4,5 Millionen Tonnen nur 0,1 % des gesamten Transportvolumens befördert.⁴

Für die Hafenstandorte am Rhein, die die HGK-Gruppe über ihre Beteiligungen betreibt, ergaben sich 2016 Rückgänge beim Kohleumschlag, aber auch bei anderen Gütern. Gründe hierfür liegen in der schwachen Nachfrage aus dem Bereich der Kraftwerkswirtschaft infolge der Energiewende sowie in einer lang anhaltenden Kleinwasserphase, die im August einsetzte und über den Jahreswechsel andauerte.

Geschäftsverlauf

NETZ Dem Bereich Netz der HGK obliegt die Vorhaltung und Vermarktung der HGK-Eisenbahninfrastruktur und die damit im Zusammenhang stehenden Dienstleistungen und Geschäftstätigkeiten. Die Mitarbeiter erbringen zusätzlich verschiedene Services und Leistungen für Dritte, so zum Beispiel in der Instandhaltung von Infrastrukturanlagen bei Gleisanschließern, als Betriebsleiter oder als eisenbahntechnische Berater.

Die Nutzung der HGK-Infrastruktur für den Betrieb der Stadtbahnlinien 7, 16, 17 und 18 durch die KVB ist durch einen Mitbenutzungsvertrag geregelt. 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 nach der Europäischen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, zur Verfügung. Die Richtlinie hat einen sicheren Gütertransport in Europa zum Ziel.

2.410

AUFTRÄGE WURDEN 2016 IN DER LOK- UND WAGENWERKSTATT BEARBEITET, 2.074 DAVON ALLEINE IN DER LOKWERKSTATT.

83 % der Instandhaltungsleistungen wurden von der RheinCargo in Auftrag gegeben, die damit der größte Kunde der Lok- und Wagenwerkstatt ist.

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.

In der Lok- und Wagenwerkstatt wurden im vergangenen Jahr 2.410 Aufträge bearbeitet, davon 2.074 in der Lokwerkstatt. Größter Kunde ist die RheinCargo mit 83 % der Instandhaltungsleistungen.

⁴ Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung vom 17. Februar 2017 – 57/17

An der Tankstelle wurden rund 3 Mio. l Dieseltreibstoff abgegeben. Die Radsatzdrehbank in der Lokwerkstatt hat 2016 mit 168 Fahrzeugen die bislang höchste Anzahl von bearbeiteten Fahrzeugen erreicht. 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 2016 stiegen die Erlöse und Nebenerlöse aus dem nicht hafenauffinen Vermietungsgeschäft gegenüber dem Vorjahr um 2,5 % auf 5,9 Mio. € (Vorjahr 5,8 Mio. €).

HAFENERWEITERUNG KÖLN-GODORF

Zur Erweiterung des Godorfer Hafens hatte die HGK bereits nach dem erstinstanzlichen Urteil die Verwaltungsverfahren nach den wasser-, eisenbahn- und baurechtlichen Bestimmungen beantragt, die der gerichtlichen Entscheidung folgend erforderlich sind. Seit zwei Jahren 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. Ferner hat die HGK durch ein weiteres Gutachten sowohl die volkswirtschaftliche als auch die betriebswirtschaftliche Wirtschaftlichkeit der geplanten Erweiterungsmaßnahme belegt. Mit der Fertigstellung der Hafenerweiterung ist nicht vor 2025 zu rechnen.

TOCHTERUNTER- NEHMEN UND WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

a) RheinCargo GmbH & Co. KG

Das Gesamtgütervolumen der RheinCargo aus Bahntransporten, Hafenlogistik und landseitigen Umschlägen betrug im vergangenen Jahr 50,4 Mio. t (+ 0,4 Mio. t / + 0,4 %).

Im Eisenbahngüterverkehr nahm das Transportvolumen um 4,2 % (0,97 Mio. t) ab. Mineralöl trug als stärkste Hauptgütergruppe mit 8,4 Mio. t (- 4,8 %) zum Transportaufkommen der Bahn bei.

50,4 MIO. T

**GÜTER HAT DIE RHEINCARGO
2016 MIT BAHNTRANSPORTEN,
HAFENLOGISTIK UND LANDSEITIGEN
UMSCHLÄGEN BEWEGT.**

Gegenüber dem Vorjahr entspricht das einem Zuwachs von 0,4 %, bedingt insbesondere durch einen höheren Umschlag im Hafenbetrieb.

In den Häfen der RheinCargo wurden knapp 28 Mio. t (+ 4,4 %) Güter umgeschlagen. Davon entfielen 18,1 Mio. t (+ 4,5 %) auf den wasserseitigen Umschlag. Mineralöl ist auch beim Hafenumschlag die stärkste Hauptgütergruppe und trug mit 5,5 Mio. t zum Umschlagergebnis bei, liegt aber wegen der nautischen Beschränkungen in der zweiten Jahreshälfte leicht unter dem Vorjahr (- 3.606 t / - 0,1 %).

Anders als in Vorjahren blieben gute Herbstergebnisse weitgehend aus. Bei der Eisenbahn war hierfür der eklatante Mangel an Lokführerpersonal, der nun über ein Jahr anhält, die entscheidende Ursache. In den Häfen Neuss/Düsseldorf hat sich die Ergebnissituation im vierten Quartal insbesondere aufgrund von temporären Umsatzzuwächsen (Messerschiffe Düsseldorf, Winterkohleumschlag) etwas aufgehellt, während die Häfen in Köln aufgrund der langen Niedrigwasserperiode Umsatzrückgänge zu verzeichnen hatten, die aber zum Teil über Garantieabrechnungen im Jahresabschluss kompensiert werden können.

10,4 MIO. T

**BETRUG 2016 DAS TRANSPORT-
AUFKOMMEN DER HTAG, EIN
RÜCKGANG GEGENÜBER DEM
VORJAHR VON 8,8 %.**

Verantwortlich für die Einbuße ist vor allem die langanhaltende Niedrigwasserphase, die Transporte und Umschlagsmengen in den Häfen beeinträchtigte.

b) HTAG Häfen und Transport AG

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. Sie gehört zu den bedeutenden deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen.

Gegenüber dem Vorjahr nahmen das Transportaufkommen und die Umschlagleistung ab. Grund hierfür war eine langanhaltende Niedrigwasserphase, die Transporte zur Erfüllung der vertraglich kontrahierten Tonnagen und Umschlagsmengen in den Häfen empfindlich beeinträchtigte.

Die HTAG musste beim Transportaufkommen einen Rückgang um 8,8 % auf 10,4 Mio. t hinnehmen. Die Transportleistung nahm um 9,1 % auf 4,1 Mio. tkm ab. Während Kohlen sowie Getreide und Futtermittel erheblich nachgaben, war bei Erzen und Erzabfällen mit einem Aufkommen von 280,9 Tsd. t der größte Zuwachs (+ 13,3 %) zu verzeichnen.

Die Umschlagsleistung der HTAG sank um 5,7 % gegenüber dem Vorjahr auf 2,6 Mio. t. Den größten Anteil daran hatte mit rund 100 Tsd. t der Rückgang des Baustoffumschlags. Auch der Umschlag von Kohlen und Koks nahm weiter ab (- 48 Tsd. t / - 2,4 %), während der Umschlag von Eisen und Stahl sich mit 52 Tsd. t verdreifachte.

c) neska Schiffs- und Speditionskontor GmbH

Mit der Übernahme der Gesellschaften der neska-Gruppe von Imperial Logistics International verbessert sich die Einflussnahme der HGK auf Kooperationssynergien im Kerngeschäft, da zwischen HGK, RheinCargo, neska und ihren Beteiligungsgesellschaften zahlreiche operative Überschneidungen in den regionalen Häfen am Rhein bestehen. Zur neska-Gruppe gehören neben eigenen Niederlassungen in Köln, Düsseldorf und Mannheim weitere Unternehmen, die im Bereich Massengut- und Containerumschlag entlang der Rheinschiene und an weiteren wichtigen Wirtschaftsstandorten tätig sind.

Im Bereich des konventionellen Umschlags wurden im Berichtsjahr 6,7 Mio. t umgeschlagen und transportiert. Hiermit verbunden war ein nicht unerhebliches Lagergeschäft mit 1,4 Mio. t. Das von der neska-Gruppe umgeschlagene und transportierte Containeraufkommen betrug 2,2 Mio. TEU.

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

Die DKS, an der KVB und HGK zu jeweils 25,5 % beteiligt sind, beschäftigt sich mit Planung, Bau und Vertrieb sowie Betrieb und Instandhaltung von Kommunikationsanlagen für den Stadt- und Regionalverkehr.

Die Gesellschaft hat im abgelaufenen Geschäftsjahr (1.9. bis 31.8.) das Vorjahresergebnis deutlich unterschritten und einen Jahresüberschuss von 418 Tsd. € (Vorjahr 691 Tsd. €) erwirtschaftet. Wesentlicher Grund ist die zeitliche Verschiebung von mehreren Großprojekten bei den Gesellschaftern KVB und Siemens.

e) Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH

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 BAB 1 bei Leverkusen eine in den vergangenen Jahrzehnten nicht erreichte Auslastung. Im Jahr 2016 wurden annähernd 345.000 Personen, 132.000 Pkw und 12.600 Last- und Lieferwagen befördert. 2010 waren es noch 246.000 Personen, 85.000 Pkw und 2.600 Last- und Lieferwagen.

ERTRAGSLAGE

Die Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnung sind durch die Einführung des BilRUG nur eingeschränkt vergleichbar.

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

Die Summe aus Umsatzerlösen, anderen aktivierten Eigenleistungen und sonstigen betrieblichen Erträgen stieg im Geschäftsjahr um 7,9 Mio. € bzw. 10,8 %. Bei den Umsatzerlösen hat sich insbesondere eine Erhöhung der Fahrwegentgelte mit insgesamt 2,7 Mio. € positiv ausgewirkt. Im Bereich der sonstigen betrieblichen Erträge hat der Verkauf von Teilen des Deutzer Hafens zu einer Steigerung der Erträge aus Anlagenverkäufen in Höhe von rund 4,0 Mio. € gegenüber dem Vorjahr geführt. Die Flächen können von der HGK/RheinCargo im Rahmen eines Nießbrauchs noch bis zum 31.12.2020 weiter hafengewirtschaftlich genutzt werden. Zudem verzeichnete die HGK gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Mio. € höhere Auflösungen von Rückstellungen. Außerdem trugen die Technik und der KV-Nord zur Steigerung der Gesamtleistung bei. Die Summe aus Personal- und Materialaufwand, Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen beträgt im Jahr 2016 75,1 Mio. € (Vorjahr 71,7 Mio. €). Der Anteil des Personalaufwands liegt bei 56,6 % (Vorjahr 59,1 %), auf den Materialaufwand entfallen 18,3 % (Vorjahr 9,9 %) und auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 13,0 % (Vorjahr 18,0 %). Die deutlichen Verschiebungen gegenüber dem Vorjahr resultieren aus den Anpassungen an das BilRUG. Das Finanzergebnis hat sich per saldo um 0,3 Mio. € verbessert. Die Beteiligungserträge fielen mit 0,9 Mio. € um 3,7 Mio. € geringer als im Vorjahr aus – aufgrund des Effekts der Vorjahresausschüttung bei der RheinCargo für 2013 und 2014. Dies konnte jedoch durch die erstmalige Gewinnabführung der Neska und eine höhere Gewinnabführung der HTAG von insgesamt + 3,3 Mio. € gegenüber dem Vorjahr bei den Erträgen aus Gewinnabführungsverträgen und einen um rund 0,7 Mio. € geringeren Zinsaufwand mehr als kompensiert werden. Das Ergebnis nach Steuern konnte gegenüber dem Vorjahr um 4,8 Mio. € gesteigert werden. Es beläuft sich auf 8,5 Mio. € und somit konnte die Prognose aus dem Vorjahr übertroffen werden. Nach Abzug der Sonstigen Steuern in Höhe von 0,4 Mio. € werden hiervon 51 Tsd. € als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis ausgezahlt. Die verbleibenden 8,0 Mio. € werden im Rahmen des bestehenden Gewinnabführungsvertrags an die SWK abgeführt.

8,5 MIO. €

BETRUG 2016 DAS ERGEBNIS NACH STEUERN, EINE STEIGERUNG UM 4,8 MIO. € GEGENÜBER DEM VORJAHR.

Nach Abzug der Sonstigen Steuern werden davon 51 Tsd. € als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis ausgezahlt. Die verbleibenden 8,0 Mio. € werden an die SWK abgeführt.

INVESTITIONEN

Die Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände beliefen sich im Geschäftsjahr 2016 auf insgesamt 17,5 Mio. € (Vorjahr 15,0 Mio. €). Sie erfolgten in Höhe von 12,9 Mio. € im Bereich Netz, in Höhe von 2,6 Mio. € im Bereich Liegenschaften und in Höhe von 2,0 Mio. € spartenübergreifend.

Im Bereich Netz entfiel der Großteil der Investitionen auf den zweigleisigen Ausbau der Linie 18, die Wendeanlage Rodenkirchen, den Ersatz des Oberbaus und eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen.

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

Damit konnte die Vorjahresprognose nicht erreicht werden. Durch das Auslaufen des ÖPNVG NRW wurden Zuwendungen nicht wie erwartet bewilligt. Zudem konnte der zweigleisige Ausbau der Linie 18 nicht mit dem geplanten Baufortschritt durchgeführt werden. Beim KV-Terminal Nord haben sich aufgrund eines zusätzlichen Plangenehmigungsverfahrens Investitionsbeträge in die Jahre 2017 und 2018 verschoben.

FINANZLAGE, VERMÖGENS- UND KAPITALSTRUKTUR

282,2 MIO. €

BETRUG 2016 DIE BILANZSUMME, DIE SICH SOMIT INFOLGE WACHSENDER FORDERUNGEN GEGENÜBER VERBUNDENEN UNTERNEHMEN IM VERGLEICH ZUM VORJAHR UM 9,2 MIO. € (3,4 %) ERHÖHT HAT.

Während sich die Eigenkapitalquote von 30,9 % auf 29,9 % verringerte, erhöhte sich das langfristige Kapital um 60 Mio. € auf 258 Mio. €. Das Anlagevermögen durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital war zu 105,9 % (Vorjahr 81,6 %) gedeckt.

Die Bilanzsumme hat sich von 273,0 Mio. € im Vorjahr um 9,2 Mio. € (3,4 %) auf 282,2 Mio. € erhöht. Während das Anlagevermögen moderat um 1,0 Mio. € zunahm, ist der Anstieg der Bilanzsumme im Wesentlichen durch den Aufbau von Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen begründet. Diese resultieren zum einen aus der Stundung des Kaufpreises für den Deutzer Hafen in Höhe von 4,8 Mio. € und zum anderen aus Liquiditätszuflüssen aus Investitionszuschüssen. Dem steht eine entsprechende Erhöhung der Sonderposten für Investitionszuschüsse auf der Passivseite gegenüber. Zur Finanzierung des Neska-Erwerbs, der im Vorjahr konzernintern zwischenfinanziert wurde, erfolgte die Aufnahme eines langfristigen Darlehens. Aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme verringerte sich die Eigenkapitalquote auf 29,9 % (Vorjahr 30,9 %).

Durch die Aufnahme und Prolongation von Darlehen erhöhte sich das langfristige Kapital im Vergleich zum Vorjahr um 60 Mio. € auf 258 Mio. €. Damit war das Anlagevermögen durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital zu 105,9 % (Vorjahr 81,6 %) gedeckt.

Im Working Capital übersteigt die Summe aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vorräten die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 1,7 Mio. € (Vorjahr 0,5 Mio. €). Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen 0,6 Mio. € nach 0,8 Mio. € im Vorjahr. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben sich zum Vorjahr um 1,6 Mio. € reduziert. Das Working Capital beträgt 2,5 % vom Umsatz.

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

Wesentliche nichtfinanzielle Themen

MITARBEITER Am 31. Dezember 2016 beschäftigte die HGK 589 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahresstichtag hat sich die Mitarbeiterzahl damit um 1,03 % erhöht. Mit einer durchschnittlichen Betriebszugehörigkeit von 21 Jahren und mit 19 Auszubildenden erweist sich die HGK als attraktiver Arbeitgeber. Dies ist nicht zuletzt auf erhebliche Aufwendungen der Gesellschaft für die berufliche Aus- und Weiterbildung, aber auch die angebotenen medizinisch und gesundheitsorientierten Fortbildungskurse sowie Seminare zurückzuführen.

CHANCEGLEICHHEIT VON MÄNNERN UND FRAUEN Im Rahmen des neuen Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Männern und Frauen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat die HGK das Ziel eines 30-prozentigen Frauenanteils für Vorstand und Aufsichtsrat bis zum 30. Juni 2017 neu formuliert.

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 2016 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

Nach einem Anstieg des globalen BIP von 2,9 % im Jahr 2016 erwartet die OECD für das Jahr 2017 eine weitere Anhebung auf 3,3 %. Allerdings bleiben die Unwägbarkeiten beachtlich (US-Präsident, Brexit, Russland, Schwellenländer, China). Hieraus erwachsen für die HGK und ihre Beteiligungsunternehmen Chancen und Risiken auf eine Teilhabe am gegebenenfalls zunehmenden Warenaustausch.

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 wird von der HGK seit 2014 eingesetzt.

Mit Ausgliederung des Eisenbahnverkehrs und des Hafensbetriebs 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 haben im Jahr 2016 deutlich nachgelassen. Somit wirkt sich die Energiewende risikohaft auf Transport- und Umschlagsmengen aus.

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 Zahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen geführt; ehemals selbstständige nicht-bundeseigene Eisenbahnen wurden von den Staatsbahnen (DB, SNCF, SBB, Trenitalia, PKP) übernommen. Die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger Lkw-Flotten aus den neuen EU-Staaten trägt weiterhin zu den Marktrisiken bei. Die massive Senkung der Dieselpreise bei gleichzeitiger Erhöhung der EEG-Umlage verringert die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber dem Lkw massiv.

Aufgrund von Arbeitskräftemangel können nicht alle von Kunden nachgefragten Zugfahrten durchgeführt werden. Hierdurch können Umsatzeinbußen oder Zusatzkosten durch Kurzfristdispositionen entstehen. Neben verstärkter Ausbildung, Fortbildung und Akquirierung von eigenem Personal auch für außerregionale Standorte und Zugfahrleistungen nimmt die RheinCargo weitere Personaldienstleister mit Triebfahrzeugführern hinzu.

Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnet die RheinCargo generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung ihrer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als eines offenen Systems entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von der RheinCargo allerdings nur bedingt beeinflusst werden; hier bemüht sich die RheinCargo um eine Minimierung möglicher Auswirkungen.

Die HGK profitiert unmittelbar von der meist langfristigen Vermietung von Grundstücken an Gewerbetreibende, die die trimodale Infrastruktur der Häfen zum eigenen Güterumschlag nutzen. Hieraus resultieren für die HGK langfristig planbare Vermietungserlöse, die kurzfristigen konjunkturellen Entwicklungen nur eingeschränkt ausgesetzt sind. Durch die Beteiligung an der **Neska-Gruppe** erweitert die HGK ihre Wertschöpfungstiefe und partizipiert neben den Umschlags- und Lagerleistungen auch an den vielfältigen Added-Value-Diensten wie zum Beispiel Materialbehandlung von Schüttgütern, Kommissionierung und Konfektionierung von Stückgütern oder dem Be- und Entladen von Containern mit Gütern aller Art.

Die HGK investiert in ein **Güterterminal im Kölner Norden** und beabsichtigt die Erweiterung des **Hafens Köln-Godorf**. Die Inbetriebnahme des ersten Bauabschnitts des KV-Terminals Nord erfolgte im Frühjahr 2015. Für die zweite Betriebsstufe wurde vom Zuschussgeber der vorzeitige Maßnahmenbeginn gestattet. Die Erweiterung des Godorfer Hafens ist von verlässlichen politischen Entscheidungen und der Erteilung weiterer behördlicher Genehmigungen abhängig. Durch die Investition in Terminals und Hafenanlagen verfolgt die HGK die Chance, vom wachsenden Umschlagvolumen, insbesondere im Containerbereich, zu profitieren.

Risiken resultieren demgegenüber aus der Umwandlung von Hafen- und Terminalflächen im Rahmen städtebaulicher Entwicklungen. Neben dem dauerhaften Wegfall von Miet- und Pachtelösen 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 kann 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 94,2 km lange Netz wird nicht nur für den Güterverkehr, sondern in erheblichem Umfang auch für den Öffentlichen Personennahverkehr genutzt und dient der kommunalen Daseinsvorsorge. Das Allgemeine Eisenbahngesetz erlegt dem Betreiber

94 KM

LANG IST DAS EISENBAHNNETZ DER HGK. KONZIPIERT WURDE ES URSPRÜNGLICH FÜR DEN ANSCHLUSS DER UNTERNEHMEN DER REGION AN DAS NETZ DER DEUTSCHEN BAHN.

Auch für den Öffentlichen Personennahverkehr wird das Netz teilweise genutzt. Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG betreibt hier die Stadtbahnlinien 7, 16, 17 und 18.

der Schieneninfrastruktur die Verpflichtung auf, die Eisenbahnanlagen in betriebssicherem Zustand zu erhalten. Mit der beabsichtigten Übertragung des Personenverkehrsnetzes auf die Kölner Verkehrs-Betriebe AG erführe die HGK insoweit eine Risikoentlastung.

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. Das mit Ablauf des 31.12.2017 auslaufende Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen führt insoweit zu weiteren Unsicherheiten über die Finanzierbarkeit von notwendigen Investitionen im Öffentlichen Personennahverkehr.

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 nicht den Fortbestand der Gesellschaft.

Prognosebericht

Die HGK hält an der Erweiterung des Godorfer Hafens um ein viertes Hafenbecken fest. Wegen der erforderlichen Genehmigungsverfahren ist mit der Fertigstellung der Hafenerweiterung nicht vor 2025 zu rechnen.

Das KV-Terminal im Kölner Norden wird von der HGK mit öffentlichen Fördermitteln in fünf Baustufen realisiert. Die erste Baustufe (Modul A 1) wurde im ersten Quartal 2015 fertiggestellt und ging anschließend in Betrieb. Der Zuwendungsbescheid zum weiteren Ausbau, insbesondere auf eine Länge, die die Abfertigung von Ganzzügen ermöglicht, steht noch aus, jedoch hat der Zuschussgeber den vorzeitigen Maßnahmenbeginn gestattet. Die Fertigstellung des Moduls A 2 ist für 2019 geplant.

Über die Planungen der Stadt Köln zum Umbau des Deutzer Hafens hat der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Köln im Mai 2015 entschieden. In dem Anfang des 20. Jahrhunderts errichteten Hafen sollen Wohnungen für 4.500 Menschen und Büros für 5.000 neue Jobs entstehen. Die HGK hat ihre zur städtebaulichen Entwicklung benötigten Grundstücke an moderne Stadtgesellschaft zur Förderung des Städtebaues und der Gemeindeentwicklung mbH veräußert. Bis zum 31.12.2020 bleibt der HGK/RheinCargo ein Nießbrauchrecht vorbehalten, so dass die im Deutzer Hafen ansässigen Unternehmen bis dahin einen neuen Standort finden können. Die RheinCargo strebt an, den Unternehmen Flächen, die in der Verwaltung der RheinCargo liegen, zur Verfügung zu stellen.

45,2 Mio. €

**BEABSICHTIGT DIE HGK 2017
INSGESAMT IN IHR SCHIENENNETZ,
IN DEN AUSBAU VON TERMINALS
UND HÄFEN SOWIE IN TECHNIK UND
INFORMATIONSTECHNOLOGIE ZU
INVESTIEREN.**

Beim Eisenbahnnetz entfallen etwa 74 % der Investitionen auf den Personenverkehr, 26 % auf den Güterverkehr. 19,6 Mio. € fließen in Terminalkapazitäten und Häfen, 2,5 Mio. € in Technik und Informationstechnologie.

INVESTITIONEN UND FINANZIERUNG

Der Investitionsplan 2017 weist Ausgaben von insgesamt rund 45,2 Mio. € aus. Rund 74 % der Investitionen für das Eisenbahnnetz entfallen auf den Personenverkehr, 26 % auf den Güterverkehr. Für die Errichtung und Weiterentwicklung von Terminalkapazitäten und Häfen sind rund 19,6 Mio. € vorgesehen. Weitere 2,5 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 leicht steigende Umsatzerlöse im Bereich Vermietung.

Im Wirtschaftsplan für das Jahr 2017 rechnen wir mit einem Umsatz von 67,4 Mio. € und einem Unternehmensergebnis von 5,9 Mio. €, von dem eine Garantiedividende an den außenstehenden Aktionär Rhein-Erft-Kreis abzuführen ist. Der Kreis hat Klage auf Zahlung einer höheren als im Organschaftsvertrag mit der Stadtwerke Köln GmbH vereinbarten Garantiedividende erhoben.

Wir gehen davon aus, dass der gefasste Ratsbeschluss vom 10.9.2015 zum Erwerb der Neska-Gruppe umgesetzt wird und der im Ergebnis 2016 enthaltene Verkaufserlös für Hafengrundstücksverkäufe in Köln-Deutz (4,8 Mio. €) im Jahr 2017 zur Finanzierung des Neska-Erwerbs als Kapitalrücklage an die HGK zurückfließt.

Köln, den 31. März 2017

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Horst Leonhardt



Wolfgang Birlin

WEITERE INFORMATIONEN

26	Netz
27	Zertifizierung und Innovation
28	Öffentlichkeitsarbeit
29	Compliance
29	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter



Netz

Neben der Integration der Schienenwege der HGK in das Stadtbahnnetz der Kölner Verkehrs-Betriebe und der Stadtwerke Bonn stellen die Schienenwege die Verbindung der Rheinhäfen in Köln-Niehl, Köln-Godorf, Köln-Deutz und Dormagen-Stürzelberg mit den Bahnhöfen Köln Nippes, Köln Ehrenfeld, Brühl Vochem und Dormagen der DB Netz AG her und ermöglichen 65 Gleisanschließern den unmittelbaren Zugang zum internationalen schienengebundenen Güterverkehr.

Die Länge der Gleise im Streckennetz der HGK, in den Bahnhöfen und den Zustellgleisen beträgt 239,5 km. 568 Weicheneinheiten, 61 Brücken und 169 Bahnübergänge vervollständigen den Fahrweg. Die Streckenlänge des Netzes beträgt 94,2 km.

Die Attraktivität im Personennahverkehr wurde durch den Einbau moderner Fahrgastinformationsanlagen, Notrufanlagen und Videoüberwachungseinrichtungen sowie die Verbesserung der Situation für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gesteigert. Unter anderem ermöglicht der Bau neuer Rampen und einer Aufzugsanlage am Haltepunkt Wesseling Nord diesem Personenkreis den uneingeschränkten Zugang zum Personennahverkehr.

Der Neubau einer Wendeanlage in Köln-Rodenkirchen für den Betrieb der Linie 17 der KVB wird mit der Inbetriebnahme der neuen Stellwerkstechnik im März 2017 abgeschlossen. Die Inbetriebnahme des zweiten Gleises der Linie 18 zwischen Brühl Mitte und Brühl-Badorf erfolgt voraussichtlich Anfang 2018 und führt zukünftig zu einer Verbesserung des ÖPNV durch Taktverdichtung und Fahrplanstabilität.

Auch im Jahr 2016 konnte eine Bundesförderung nach dem SGFFG für Ersatzinvestitionen an Schienenwegen in Anspruch genommen werden. Das Gesamtvolumen in Höhe von 1.902.726 € wird zur Hälfte vom Bund bezuschusst. Die eigenfinanzierten Ersatzinvestitionen für nicht zuschussfähige Maßnahmen im Bereich des Oberbaues für Güterverkehr hatten ein Volumen in Höhe von 190.400 €. Im Bereich des Oberbaues für Personenverkehr wurden 418.000 € investiert.

Für die Wartung und Instandhaltung der Infrastrukturanlagen wurde 2016 als Ersatz für den 50 Jahre alten SKL80 ein neues Gleisarbeitsfahrzeug angeschafft. Das moderne Fahrzeug ist mit einer Kabine für sieben Personen, einem Kran und einer Ladefläche sowie Regel Zug- und Stoßeinrichtungen ausgestattet, die bis zu einer maximalen Anhängelast von 80 t das Mitführen von Güterwagen ermöglicht.

Im Jahr 2016 wurden fertige Anlagen wie folgt abgerechnet:

ABGERECHNETE SACHANLAGEN

	2016 Tsd. €	2015 Tsd. €
Immaterielle Vermögensgegenstände	365	160
Grundstücke und Gebäude	6.669	10.213
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	2.392	6.211
Fahrzeuge für Güterverkehr	694	17
Maschinen und maschinelle Anlagen	497	5.221
Betriebs- und Geschäftsausstattung	708	1.259
Gesamt	11.325	23.081

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 Qualitätsmanagementsystem 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 2016 statt.

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.

Bereits seit dem Aufbau eines integrierten Energiemanagementsystems in der Vergangenheit setzt die HGK gezielt auf Maßnahmen zur Energieeinsparung. Es werden systematisch Energieverbräuche erfasst, Optimierungspotenziale identifiziert und bewertet sowie entsprechende Maßnahmen umgesetzt. Seit 2015 ist die HGK nach der DIN EN 16247 zertifiziert.

Die HGK erstellt auch für das Jahr 2016 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

Im Dialog mit Medien und Öffentlichkeit setzt die HGK auf Transparenz und Sachlichkeit. Als Logistikdienstleister ist das Unternehmen ein Teil der weltweiten Lieferketten, die sowohl die Versorgung der Menschen in der Region mit vielfältigen Produkten gewährleisten als auch einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass die Wettbewerbsfähigkeit unserer exportorientierten Wirtschaft erhalten bleibt. Die Logistik trägt also in doppelter Hinsicht zu unserem Lebensstandard bei – indem sie einerseits Arbeitsplätze in der Industrie sichert und andererseits die Nachfrage nach unterschiedlichsten Produkten deckt. Nicht zuletzt ist die Logistik inzwischen auch eine der führenden Wachstumsbranchen in Nordrhein-Westfalen, mit mehr als 310.000 Beschäftigten und rund 70 Milliarden Euro Umsatz pro Jahr.

Doch in der öffentlichen Wahrnehmung stehen häufig nicht die Leistungen der Logistik im Vordergrund. Stattdessen liegt der Fokus eher auf den Belastungen durch das stetig steigende Verkehrsaufkommen. Auch die HGK sieht sich immer wieder mit Kritik und Forderungen konfrontiert, die von außen an das Unternehmen herangetragen werden. Bei den Bürgern mehr Verständnis für die Belange des Güterverkehrs zu wecken sowie mehr Akzeptanz für die logistischen Aktivitäten der HGK zu schaffen, gehört daher zu den zentralen Aufgaben der Unternehmenskommunikation. Dabei gilt es stets deutlich zu machen, dass die HGK für klimafreundliche und sichere Transporte mit Binnenschiff und Bahn steht, die in erheblichem Maße zur Entlastung der Straßen und der Umwelt beitragen. Gerade weil sich die Wettbewerbsbedingungen für Schiff und Bahn zunehmend verschlechtern und der Anteil des Lkw-Verkehrs seit Jahren steigt, wird es immer wichtiger, für die Vorzüge nachhaltiger Transporte auf Wasserstraße und Schiene zu werben.

Die Medien- und Öffentlichkeitsarbeit der HGK sieht es auch als ihre Aufgabe an zu vermitteln, welche Rahmenbedingungen die verladende Wirtschaft benötigt, um in Köln und der Region dauerhaft erfolgreich zu sein. Industrie und Logistik verfolgen hier gemeinsame Interessen zur Standortsicherung. Seit Ende 2013 ist die HGK aktives Mitglied in der Akzeptanzinitiative „Industrie – 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. Darüber hinaus engagiert sich die HGK als langjähriges Mitglied im Verein Region Köln/Bonn e. V. für die Weiterentwicklung der regionalen Zusammenarbeit entlang des Rheins.

Zu den konkreten Aufgaben der Unternehmenskommunikation im Jahr 2016 zählten die verschiedenen operativen Bereiche der HGK, darunter die Eisenbahninfrastruktur (Netz), die mit ihren Strecken für den Öffentlichen Personennahverkehr der Linien 7, 16, 17 und 18 häufig im Blickpunkt von Medien und Öffentlichkeit steht. Weitere Themenfelder waren die Lokomotiv- und Güterwagenwerkstatt (Technik) sowie die Tochterunternehmen der HGK, darunter die neska-Gruppe. Die Medien- und Öffentlichkeitsarbeit für das 2012 gegründete Beteiligungsunternehmen RheinCargo, in dem die Bereiche Hafenbetrieb und Schienengüterverkehr gebündelt sind, wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut.

Zur Nachwuchsgewinnung beteiligte sich die HGK an diversen Veranstaltungen, darunter Kooperationen mit Hochschulen und Hafen-Führungen für Kinder im Rahmen der Initiative „Out of school“. Unterstützt wurde überdies die Realisierung des Wassererlebnispfads zwischen Köln-Langel und Pulheim. Großer Beliebtheit erfreuen sich nach wie vor die Kölner Hafenrundfahrten. Mehr als 12.000 Besucher haben 2016 bei einer dreistündigen Schiffstour die Kölner Häfen aus nächster Nähe erlebt und dabei viel Wissenswertes über die HGK und die RheinCargo erfahren. Zudem informierte das Unternehmen die Öffentlichkeit in bewährter Weise über die Kölner Hafenzeitung und die Internet-Präsenz.

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 überwacht. Verstöße gegen das CMS wurden nicht festgestellt.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

PERSONALBESTAND IST GESTIEGEN

Nach Umrechnung der Anzahl der Teilzeitbeschäftigten ergibt sich zum 31. Dezember 2016 ein Personalbestand (ohne Auszubildende) von 560,08 (Vorjahr 545,31) Mitarbeitern. Darin enthalten sind 2,87 (Vorjahr 3,15) Mitarbeiter im ruhenden Beschäftigungsverhältnis und neun (Vorjahr sieben) Mitarbeiter in der Freizeitphase der Altersteilzeit. Am Ende des Berichtsjahres waren bei der Gesellschaft 589 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Personalbestand zum Jahresende

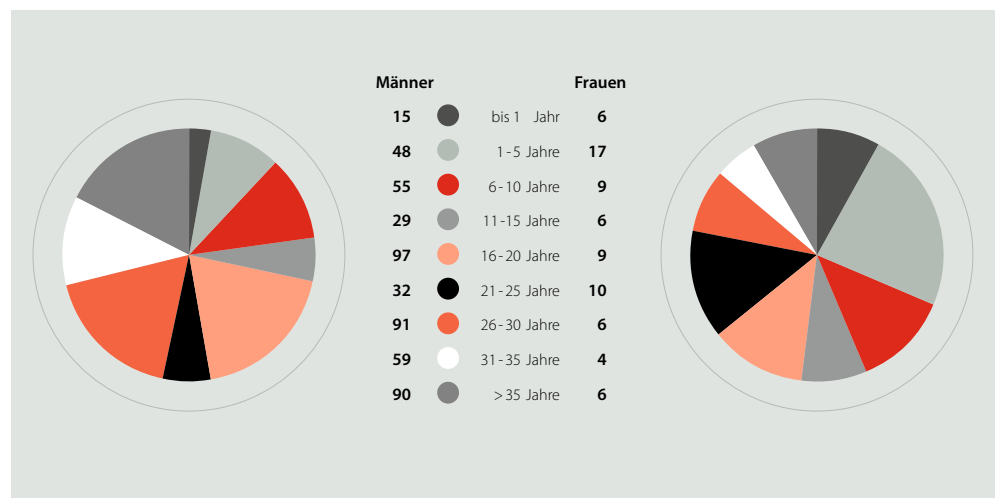
	31.12.2016	31.12.2015
Angestellte	570	565
Auszubildende	19	18
Gesamt	589	583

**ALTERSSTRUKTUR
UND BETRIEBS-
ZUGEHÖRIGKEIT**

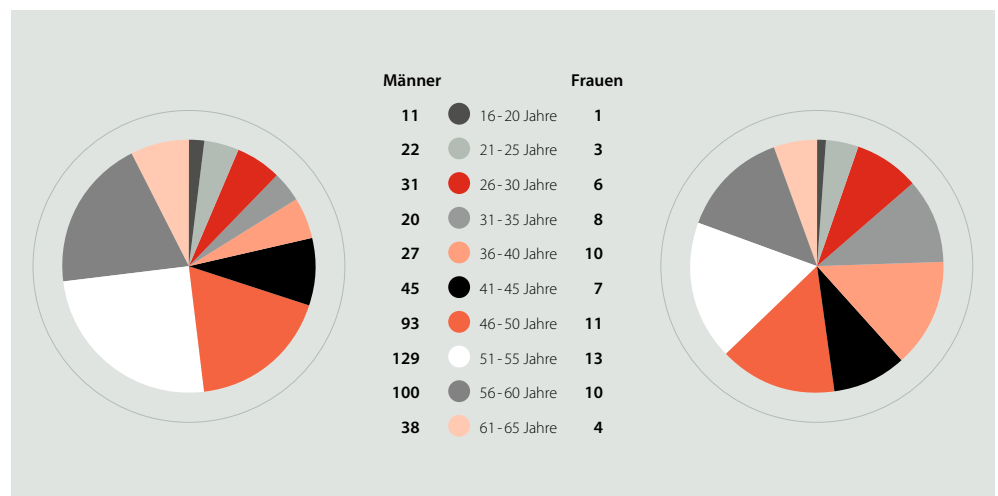
2016 betrug das Durchschnittsalter unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 47 Jahre. Die Betriebszugehörigkeit lag im Durchschnitt bei 21 (Vorjahr 21) Jahren.

Zum Stichtag 31. Dezember 2016 waren 59 (Vorjahr 57) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als schwerbehindert anerkannt.

Betriebszugehörigkeit 2016



Altersstruktur 2016



TARIFVERTRAG

Zum 1. Oktober 2016 erfolgte eine lineare Anpassung der Vergütungen um 3,0 % (mind. 70 €). Des Weiteren wurde für alle Mitarbeiter die Gewährung einer Einmalzahlung in Höhe von 70 € (Teilzeitbeschäftigte anteilig, Azubis 30 €) vereinbart.

PERSONALAUFWAND

Personalaufwand		
	2016	2015
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Löhne und Gehälter	31.524	30.143
Sonstige Personalaufwendungen	788	734
Gesetzliche Sozialabgaben	5.486	5.333
Altersversorgung und Unterstützung	4.740	6.139
Gesamt	42.538	42.349

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 bzw. deren Angehörige unter bestimmten Voraussetzungen zusätzliche Versorgungsbezüge. Hier wurden zum 1. März 2016 die Grundgehälter um jeweils 2,2 % angehoben.

Am 31. Dezember 2016 besaßen 580 (Vorjahr 567) Betriebsangehörige einen Anspruch auf spätere zusätzliche Versorgungsbezüge, davon 456 (Vorjahr 434) gegenüber der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen, 120 (Vorjahr 129) gegenüber der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln und vier (Vorjahr vier) gegenüber der Rheinischen Zusatzversorgungskasse. Außerdem wurden im Berichtsjahr vom Grunde her anspruchsberechtigte 431 (Vorjahr 458) Versorgungsempfänger, davon 237 (Vorjahr 178) Ruhegeldempfänger und 194 (Vorjahr 192) Witwen und Witwer, betreut.

ARBEITSSICHERHEIT

Im Jahr 2016 kam es zu 17 meldepflichtigen Arbeitsunfällen (Vorjahr 24). Die Anzahl der meldepflichtigen Wegeunfälle blieb mit vier Ereignissen auf dem Stand des Vorjahres.

Die meldepflichtigen Arbeitsunfälle hatten 2016 insgesamt 283 Ausfalltage (Vorjahr 776) zur Folge. Die vier meldepflichtigen Wegeunfälle verursachten 112 Ausfalltage (Vorjahr 32 Ausfalltage).

Die Beschäftigten wurden über Arbeits- und Gesundheitsschutzthemen, insbesondere zu rückenschonenden Arbeitsweisen, unterrichtet. Im Rahmen des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses wurden Sicherheitssysteme für Allein-Arbeitsplätze eingeführt.

In Zusammenarbeit mit dem Betriebsärztlichen Dienst wurde eine Schulung zur Trauma-Ambulanz durchgeführt.

AUS- UND WEITERBILDUNG

Im Jahr 2016 hat die HGK acht Auszubildende eingestellt (zwei Elektroniker Betriebstechnik, zwei Industriemechaniker, zwei Eisenbahner im Betriebsdienst / Fachrichtung Fahrweg, zwei Gleisbauer). Unser Unternehmen beschäftigte zum 31. Dezember 2016 insgesamt 19 (Vorjahr 18) Auszubildende, davon vier Eisenbahner im Betriebsdienst / Fachrichtung Fahrweg, dreizehn technisch-gewerbliche, eine kaufmännische Auszubildende und einen Studenten eines dualen Studiengangs im Studiengang „General Management“.

Für die Ausbildung wendete die HGK 153,8 Tsd. € auf. Für externe Weiterbildungsveranstaltungen der Arbeitnehmer wurden 136,9 Tsd. € ausgegeben.

GESUNDHEIT

An den Untersuchungen des Betriebsärztlichen Dienstes der Stadtwerke Köln GmbH nahmen im Berichtsjahr 331 (Vorjahr 277) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter teil. Darüber hinaus wurden Fortbildungskurse und Seminare mit medizinischen und gesundheitsorientierten Themen durchgeführt.

BAUDARLEHEN

Im Jahr 2016 wurde kein Baudarlehen (Vorjahr ein) vergeben.

WERKSWOHNUNGEN

Der Bestand an Werkswohnungen betrug am Bilanzstichtag 39 Mieteinheiten (Vorjahr 43). Seit dem 1. Januar 1993 obliegt die Verwaltung der HGK-Wohnungen der Wohnungsgesellschaft der Stadtwerke Köln mbH (WSK).

DANK AN ALLE MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Der Vorstand spricht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahr 2016 geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus. Ebenso dankt er dem Betriebsrat der HGK für die vertrauensvolle Zusammenarbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr.

JAHRESABSCHLUSS 2016

34	Bilanz
35	Gewinn- und Verlustrechnung
36	Anhang



Bilanz

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Bilanz zum 31. Dezember 2016

Aktiva	Textziffer im Anhang	31.12.2016 €	31.12.2015 €
Anlagevermögen	3		
Immaterielle Vermögensgegenstände		401.500	396.262
Sachanlagen		145.235.159	144.235.184
Finanzanlagen		97.959.892	97.990.858
		243.596.551	242.622.304
Umlaufvermögen			
Vorräte	4	6.612.431	6.816.625
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	30.259.057	22.937.350
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	6	889.974	62.757
		37.761.462	29.816.732
Rechnungsabgrenzungsposten		847.257	595.082
		282.205.270	273.034.118

Passiva	Textziffer im Anhang	31.12.2016 €	31.12.2015 €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	7	26.340.000	26.340.000
Kapitalrücklage	8	36.214.129	36.214.129
Gewinnrücklagen	9	21.845.082	21.845.082
		84.399.211	84.399.211
Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse	10	17.333.224	8.787.833
Rückstellungen	11	42.259.310	40.211.896
Verbindlichkeiten	12	136.079.409	137.549.104
Rechnungsabgrenzungsposten		2.134.116	2.086.074
		282.205.270	273.034.118

Gewinn- und Verlustrechnung

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

	Textziffer im Anhang	2016 €	2015 €
Umsatzerlöse	13	67.617.756	31.103.954
Andere aktivierte Eigenleistungen		566.246	388.360
Sonstige betriebliche Erträge	14	13.522.099	42.271.045
Materialaufwand	15	-13.760.454	-7.112.574
Personalaufwand	16	-42.538.086	-42.348.959
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-9.058.714	-9.297.728
Sonstige betriebliche Aufwendungen	17	-9.755.042	-12.924.927
Finanzergebnis	18	1.908.488	1.612.888
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	19	-9.495	-9.495
Ergebnis nach Steuern		8.492.798	3.682.564
Sonstige Steuern	20	-429.478	-429.566
Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG		-51.132	-51.132
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführte Gewinne		-8.012.188	-3.201.866
Jahresüberschuss		0	0

Anhang

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2016

	Anschaffungskosten					31.12.2016
	1.1.2016	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Investitions- förderung	
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Immaterielle Vermögensgegenstände						
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	6.082	340	51	25	0	6.396
Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0	0
	6.082	340	51	25	0	6.396
Sachanlagen						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	163.607	1.300	1.644	5.369	3.859	164.773
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	10.822	0	44	0	0	10.778
Technische Anlagen und Maschinen:						
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	121.206	1.333	530	1.059	2.420	120.648
Fahrzeuge für den Güterverkehr	3.536	449	6	245	84	4.140
Maschinen und maschinelle Anlagen	9.093	497	5	0	611	8.974
Zwischensumme Technische Anlagen und Maschinen	133.835	2.279	541	1.304	3.115	133.762
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.764	708	335	0	1	15.136
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	24.408	12.841	218	-6.698	0	30.333
	347.436	17.128	2.782	-25	6.975	354.782
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	63.929	0	0	0	0	63.929
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	22	0	21	0	0	1
Beteiligungen	41.595	0	0	0	0	41.595
Sonstige Ausleihungen	766	63	155	0	0	674
	106.312	63	176	0	0	106.199
Summe Anlagevermögen	459.830	17.531	3.009	0	6.975	467.377

	Abschreibungen				Buchwerte		
	1.1.2016	Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge AfA	31.12.2016	31.12.2016	31.12.2015
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
	5.686	359	0	50	5.995	401	396
	0	0	0	0	0	0	0
	5.686	359	0	50	5.995	401	396
	98.513	2.810	0	1.537	99.786	64.987	65.094
	6.614	199	0	12	6.801	3.977	4.207
	76.795	4.395	0	472	80.718	39.930	44.412
	3.008	53	0	6	3.055	1.085	527
	6.484	353	0	4	6.833	2.141	2.608
	86.287	4.801	0	482	90.606	43.156	47.547
	11.784	890	0	321	12.353	2.783	2.980
	0	0	0	0	0	30.333	24.408
	203.198	8.700	0	2.352	209.546	145.236	144.236
	0	0	0	0	0	63.929	63.928
	0	0	0	0	0	1	22
	8.035	0	0	0	8.035	33.560	33.560
	287	2	57	28	204	470	481
	8.322	2	57	28	8.239	97.960	97.991
	217.206	9.061	57	2.430	223.780	243.597	242.623

Allgemeine Erläuterungen

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG hat ihren Sitz in Köln und wird beim Amtsgericht Köln unter der HRB-Nummer 22957 geführt.

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.

Im Jahresabschluss zum 31.12.2016 werden erstmals die durch das Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG) geänderten handelsrechtlichen Vorschriften angewendet.

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 bzw. 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 für das Anlagevermögen werden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Anlagenegegenstände abgesetzt. Noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse werden in den entsprechenden Sonderposten eingestellt.

Geringwertige Anlagegüter, deren Anschaffungskosten 150 € nicht übersteigen, werden im Zugangsjahr unmittelbar als Aufwand verbucht. Liegen die Anschaffungskosten zwischen 150 € und 1.000 €, werden diese in einen Sammelposten eingestellt, der über einen Zeitraum von fünf Jahren linear abgeschrieben wird, wobei der Abgang nach Ablauf der fünf Jahre erfolgt.

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

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

Die Vorräte werden grundsätzlich zu den durchschnittlichen Anschaffungs- bzw. 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 8.012 Tsd. € wird aufgrund des Gewinnabführungsvertrages an die Stadtwerke Köln GmbH 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 2016 auf 4,01 % (Vorjahr 3,89 %); es handelt sich um den durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre, für eine angenommene Restlaufzeit von 15 Jahren.

Abweichend zum Vorjahr wurde in Anwendung von § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB n. F. bei der Durchschnittsbetrachtung zur Ermittlung des relevanten Diskontierungszinssatzes für die Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen nicht mehr auf die vergangenen sieben, sondern auf die vergangenen zehn Geschäftsjahre abgestellt. Daher wurde zum 31.12.2016 ein Zinssatz von 4,01 % (10-Jahres-Durchschnitt) statt 3,22 % (7-Jahres-Durchschnitt) verwendet. Der Unterschiedsbetrag (§ 253 Abs. 6 Satz 1 HGB n. F.), der sich zwischen der sieben- und zehnjährigen Durchschnittsbetrachtung ergibt, beträgt für die Neuzusagen 1.742 Tsd. €, die passivierten Altzusagen 42 Tsd. € und die nicht passivierten Altzusagen 2.550 Tsd. €.

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 2016 auf 3,22 % (Vorjahr 3,89 %); 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 Art. 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 unter Berücksichtigung künftiger Preis- und Kostensteigerungen angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Bei Rückstellungen mit Restlaufzeiten von über einem Jahr erfolgt eine Abzinsung mit dem fristenkongruenten von der Deutschen Bundesbank vorgegebenen durchschnittlichen Marktzins.

Die Verbindlichkeiten wurden zum Erfüllungsbetrag passiviert.

3 Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten und deren Entwicklung im Jahr 2016 ergeben sich aus dem Anlagespiegel.

Beteiligungen			
soweit nicht von untergeordneter Bedeutung			
	Anteil am Kapital %	Eigenkapital Tsd.	Ergebnis vor Verwendung Tsd.
RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss (Stand: 31.12.2015)	50,0	56.215 €	745 €
RheinCargo Verwaltungs-GmbH, Neuss (Stand: 31.12.2015)	50,0	37 €	2 €
HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg *) (Stand: 31.12.2016)	100,0	8.309 €	2.409 €
neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH, Duisburg (Stand: 31.12.2016)	100,0	3.075 €	2.900 €
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service, Köln (Stand: 31.12.2016)	77,5	1.069 €	634 €
DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (Stand: 30.9.2016)	25,5	946 €	418 €
Rheinfähre Köln-Langel / Hitdorf GmbH, Köln (Stand: 31.12.2015)	50,0	639 €	91 €
KCG Knapsack Cargo GmbH, Hürth (Stand: 31.12.2015)	57,62	219 €	15 €
RVG Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft mbH, Köln (Stand: 31.12.2015)	26,0	61 €	34 €
Rheinland Cargo Schweiz GmbH, Basel (Stand: 31.12.2015)	100,0	57 CHF	73 CHF

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

4 Vorräte

	31.12.2016 Tsd. €	31.12.2015 Tsd. €
Betriebsstoffe und Ersatzteile	4.565	4.708
Fertige Erzeugnisse und Waren	2.047	1.889
Geleistete Anzahlungen	0	220
Gesamt	6.612	6.817

5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2016	31.12.2015
	Tsd. €	Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	629	811
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	14.449	1
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht *)	3.602	7.892
Sonstige Vermögensgegenstände	11.579	14.233
Gesamt	30.259	22.937

*) davon 0 Tsd. € (Vorjahr 7.163 Tsd. €) aus sonstigen Vermögensgegenständen

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben 14 Tsd. € und von den sonstigen Vermögensgegenständen 3.067 Tsd. € (Vorjahr 8.608 Tsd. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Alle anderen Forderungen haben Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind 19 Tsd. € (Vorjahr 6 Tsd. €) und in den Sonstigen Vermögensgegenständen 52 Tsd. € (Vorjahr 185 Tsd. €) gegenüber Gesellschaftern enthalten.

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

	31.12.2016	31.12.2015
	Tsd. €	Tsd. €
Kapitalrücklage	36.214	36.214

9 Gewinnrücklage

	31.12.2016	31.12.2015
	Tsd. €	Tsd. €
Andere Gewinnrücklagen	21.845	21.845

10 Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse

	31.12.2016	31.12.2015
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Sonderposten Investitionszuschüsse	17.333	8.788

11 Rückstellungen

	31.12.2016	31.12.2015
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	24.490	24.258
Sonstige Rückstellungen	17.769	15.954
Gesamt	42.259	40.212

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

Die HGK macht im Berichtsjahr unverändert von dem Wahlrecht nach Art. 28 EGHGB Gebrauch und verzichtet auf die Zuführung bei den Pensionszusagen vor dem 1. Januar 1987. Die nach Art. 28 EGHGB in der Bilanz nicht ausgewiesene Rückstellung beträgt 15.498 Tsd. € (Vorjahr 16.498 Tsd. €).

Die sonstigen Rückstellungen betreffen unter anderem folgende Risiken:

	<i>Tsd. €</i>
Freistellungserklärung SRS	5.500
Verpflichtungen aus Grundstücksveräußerungen	5.710
Altersteilzeitverpflichtungen	2.610
Sonstige Personalverpflichtungen	1.552
Beihilfen im Versorgungsfall	840
Baggerungs- und Rückbauverpflichtungen	220
Ausstehende Eingangsrechnungen	160

Die Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen, Beihilfen im Versorgungsfall und teilweise die Sonstigen Personalverpflichtungen wurden im Rahmen der versicherungsmathematischen Gutachten abgezinst. Die übrigen Rückstellungen haben eine Laufzeit von unter einem Jahr und wurden nicht abgezinst.

12 Verbindlichkeiten

	Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2016 mit einer Restlaufzeit			Gesamt	Gesamt
	<i>bis 1 Jahr</i>	<i>von 1 bis 5 Jahren</i>	<i>über 5 Jahre</i>	31.12.2016	31.12.2015
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.624	55.040	70.395	128.059	
Vorjahr	21.454	42.400	31.850		95.704
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.552	31	0	5.583	
Vorjahr	7.147	28	0		7.175
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	0	0	0	
Vorjahr	31.869	0	0		31.869
Sonstige Verbindlichkeiten	1.151	1.002	284	2.437	
Vorjahr	1.539	978	284		2.801
davon					
aus Steuern				452	468
im Rahmen der sozialen Sicherheit				0	3
Gesamt	9.327	56.073	70.679	136.079	137.549
Vorjahr	62.009	43.406	32.134		

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten sonstige Verbindlichkeiten von 0 Tsd. € (Vorjahr 31.702 Tsd. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 0 Tsd. € (Vorjahr 166 Tsd. €). In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern von 51 Tsd. € (Vorjahr 51 Tsd. €) enthalten. In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind im Zusammenhang mit der Anwendung des BilRUG im Geschäftsjahr 2016 erstmals erhaltene Anzahlungen aus Mietverhältnissen von 271 Tsd. € ausgewiesen; diese wurden im Vorjahr noch unter den Sonstigen Verbindlichkeiten mit 260 Tsd. € ausgewiesen.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es bestehen Verpflichtungen aus erteilten Investitionsaufträgen von 9.328 Tsd. € (Vorjahr 6.284 Tsd. €). Darüber hinaus resultieren Verpflichtungen aus Mietverträgen von 1.582 Tsd. € (Vorjahr 2.246 Tsd. €).

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. Abweichend zum Vorjahr wurde in Anwendung von § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB n. F. bei der Durchschnittsbetrachtung zur Ermittlung des relevanten Diskontierungszinssatzes für die nicht ausfinanzierten Versorgungsverpflichtungen nicht mehr auf die vergangenen sieben, sondern auf die vergangenen zehn Geschäftsjahre abgestellt. Daher wurde zum 31.12.2016 ein Zinssatz von 4,01 % (10-Jahres-Durchschnitt) statt 3,22 % (7-Jahres-Durchschnitt) verwendet. Die Unterdeckung beläuft sich auf 11.839 Tsd. € (Vorjahr 12.641 Tsd. €). Der Unterschiedsbetrag (§ 253 Abs. 6 Satz 1 HGB n. F.), der sich zwischen der sieben- und zehnjährigen Durchschnittsbetrachtung ergibt, beträgt 1.408 Tsd. €.

Zum Bilanzstichtag bestehen Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften, Gewährleistungsverträgen und Avalkrediten von 4.632 Tsd. € (Vorjahr 7.500 Tsd. €), davon für verbundene Unternehmen 1.232 Tsd. € und 3.400 Tsd. € für assoziierte Unternehmen. Eine Gewährleistung zur Gewährung ordnungsgemäßer Vertragserfüllung, die gewinnbringend erbracht werden könnte, wurde mit 1 € (davon verbundene Unternehmen 1 €) bewertet. Zudem wurde im Rahmen von Transportvereinbarungen zugesichert, während der Vertragslaufzeiten Jahresfehlbeträge der HTAG Häfen und Transport AG auszugleichen, soweit sie nicht durch Gewinnrücklagen ausgeglichen werden können.

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

	2016	2015
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Fahrweg	17.164	14.358
Technik	9.138	8.827
Hafen-Vermietungsgeschäft		
Mieten und Umlagen	14.412	7.919
Sonstige Umsatzerlöse		
Personalüberlassung	15.966	0
Kfm. + techn. Dienstleistungen	5.346	0
Leistungen für Dritte	1.459	0
Restliche sonstige Umsatzerlöse	4.133	0
Gesamt	67.618	31.104

Die Umsatzerlöse wurden im Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2016 erstmals unter Zugrundelegung der durch das BilRUG geänderten Umsatzerlösdefinition ausgewiesen. Bei einer Anwendung der neuen Umsatzerlösdefinition auf den Vorjahresabschluss wären für 2015 nicht Umsatzerlöse von 31.104 Tsd. €, sondern Umsatzerlöse von 63.613 Tsd. € auszuweisen gewesen. Infolge der damit einhergehenden Umgliederung von Aufwendungen und Erträgen sind auch die in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen sonstigen betrieblichen Erträge, Materialaufwand und sonstigen betrieblichen Aufwendungen nicht mit den ausgewiesenen Vorjahresbeträgen vergleichbar. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass in den sonstigen betrieblichen Erträgen des Vorjahres Mieten/Umlagen von 5.823 Tsd. € sowie in den sonstigen Umsatzerlösen unter anderem Erträge aus Personalüberlassungen, für kaufmännische und technische Dienstleistungen und Leistungen für Dritte in Höhe von 26.686 Tsd. € enthalten sind, die unter Zugrundelegung der geänderten Umsatzerlösdefinition in den Umsatzerlösen auszuweisen gewesen wären. Entsprechend wären mit diesen Erträgen im Zusammenhang stehende Aufwendungen von 7.073 Tsd. € nicht unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen, sondern unter Materialaufwand auszuweisen gewesen.

14 Sonstige betriebliche Erträge

	2016 Tsd. €	2015 Tsd. €
Erträge aus Arbeitnehmerüberlassung an RheinCargo	0*)	16.527
Erträge aus kaufmännischen und technischen Dienstleistungen an RheinCargo	0*)	8.091
Erträge aus Investitionszuschüssen	0*)	24
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse	22	0
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und aus Zuschreibungen	8.604	4.621
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	2.109	1.552
Zuschüsse aus öffentlichen Kassen	2.320	2.322
Erträge aus Mieten und Pachten	0*)	5.777
Übrige sonstige betriebliche Erträge	467	3.357
Gesamt	42.271	42.271

*) Zur Umgliederung der sonstigen betrieblichen Erträge in die Umsatzerlöse im Zuge der Umsetzung der Vorschriften des BilRUG verweisen wir auf Ziffer (13) dieses Abschnitts.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge von 90 Tsd. € (Vorjahr 1.882 Tsd. €) enthalten.

15 Materialaufwand

	2016 Tsd. €	2015 Tsd. €
Energie-, Wasser- und Wärmebezug	1.595	1.435
Kraftstoffe	2.523	105
Materialverbrauch	3.223	1.119
	7.341	2.659
Bezogene Leistungen	6.419	4.454
Gesamt	13.760	7.113

Zur Umgliederung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen in den Materialaufwand im Zuge der Umsetzung der Vorschriften des BilRUG verweisen wir auf Ziffer (13) dieses Abschnitts.

16 Personalaufwand

	2016	2015
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Gehälter	32.312	30.877
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	10.226	11.472
Gesamt	42.538	42.349

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung enthalten 4.274 Tsd. € (Vorjahr 5.595 Tsd. €) für die Altersversorgung.

Anzahl der Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	2016	2015
Angestellte	328	299
Angestellte Personalüberlassung	260	271
Gesamt	588	570
davon Auszubildende	18	15

Eine Unterscheidung zwischen Angestellten und gewerblichen Mitarbeitern wird nicht mehr vorgenommen.

17 Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2016	2015
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	9.755	12.925
Gesamt	9.755	12.925

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen von 203 Tsd. € (Vorjahr 259 Tsd. €) enthalten.

Zur Umgliederung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen in den Materialaufwand im Zuge der Umsetzung der Vorschriften des BilRUG verweisen wir auf Ziffer (13) dieses Abschnitts.

18 Finanzergebnis

	2016 Tsd. €	2015 Tsd. €
Erträge aus Gewinnabführungsvertrag	5.310	2.019
Erträge aus Beteiligungen	942	4.624
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	9	9
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	95	76
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-2	-11
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-4.446	-5.104
Gesamt	1.908	1.613

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen ist ein Zinsaufwand von 1.053 Tsd. € (Vorjahr 1.148 Tsd. €) aus der Aufzinsung von Rückstellungen enthalten. Zudem ist periodenfremder Zinsaufwand von 0 Tsd. € (Vorjahr 1 Tsd. €) entstanden.

In den folgenden Positionen sind Erträge bzw. Aufwendungen an verbundene Unternehmen wie folgt ausgewiesen:

	2016 Tsd. €	2015 Tsd. €
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	95	76
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-241	-76
Gesamt	-146	0

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 -5 Tsd. € (Vorjahr -5 Tsd. €) enthalten.

20 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten periodenfremde Steuern in Höhe von -1 Tsd. € (Vorjahr -11 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, sowie an der neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH. Die Konsolidierungen der HTAG sowie der neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH, Duisburg, werden bei der Muttergesellschaft SWK vorgenommen.

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

22 Abschlussprüferhonorar

Die berechneten Honorare für im Geschäftsjahr erbrachte Abschlussprüfungsleistungen des Abschlussprüfers betragen 42 Tsd. € (Vorjahr 50 Tsd. €).

23 Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes

Aufsichtsrat

Michael Zimmermann	Verwaltungsangestellter, Stadt Köln, Vorsitzender
Dr. Jürgen Strahl, MdR	Apotheker, i. R., Stellvertretender Vorsitzender
Michael Auer*)	Betriebsratsvorsitzender, HGK
Johannes Bortlitz-Dickhoff	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Kreistagsfraktion Rhein-Erft-Kreis
Dirk Collin*)	Technischer Angestellter
Paul-Werner Diederichs*)	Lehrloklführer
Jörg Frank, MdR	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat
Lino Hammer, MdR	Ingenieur/CAD-Konstrukteur, Jenoptik Industrial Metrology Germany GmbH
Thomas Hegenbarth, MdR	Architekt, freiberuflich
Birgitta Nessler-Komp, MdR	Dipl.-Betriebswirtin FH, selbstständig
Franz-Josef Nied*)	Eisenbahnoberinspektor
Jochen Ott	Mitglied des Landtages
Reiner Pier*)	Freigestelltes Betriebsratsmitglied
Martin Schmitz	Kreiskämmerer, Rhein-Erft-Kreis
Jörg van Geffen, MdR	Bankkaufmann, Commerzbank AG

*) Arbeitnehmersvertreter / -in,
MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln

Vorstand

Horst Leonhardt	Vorstandsbereich I Sprecher - Interner Service - Personal/Organisation - Netz - Technik Schienenfahrzeuge
Wolfgang Birlin	Vorstandsbereich II - Immobilien/Projektentwicklung - Finanzen/Controlling - Informationstechnik

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 doppelten, sein Stellvertreter den anderthalbfachen Betrag erhielten.

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden insgesamt 38.091,64 € vergütet. Auf die einzelnen Aufsichtsratsmitglieder verteilen sich die Gesamtbezüge wie folgt:

Mitglieder des Aufsichtsrates	2016 €	2015 €
Michael Zimmermann **)	7.669,35	9.714,51
Dr. Jürgen Strahl	4.601,64	6.902,46
Michael Auer *)	1.533,90	2.300,85
Johannes Bortlitz-Dickhoff	2.045,20	2.045,20
Dirk Collin *)	2.045,20	2.300,85
Paul-Werner Diederichs *)	2.045,20	2.300,85
Jörg Frank	3.579,10	4.601,70
Lino Hammer	1.533,90	1.789,55
Thomas Hegenbarth	1.789,55	1.789,55
Birgitta Nesseler-Komp	2.045,20	2.045,20
Franz-Josef Nied *)	1.533,90	1.533,90
Jochen Ott	255,65	1.022,60
Reiner Pier *)	3.834,75	4.601,70
Martin Schmitz	1.533,90	1.533,90
Jörg van Geffen	2.045,20	2.300,85
Gesamt **)	38.091,64	46.783,67

*) 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 669 Tsd. € (Vorjahr 512,7 Tsd. €), die sich wie folgt zusammensetzt:

	<i>Festvergütung einschl. Sach- und sonstiger Bezüge</i> Tsd. €	<i>Gezahlte Tantieme</i> Tsd. €	<i>Insgesamt</i> Tsd. €
Horst Leonhardt	302	74	376
Wolfgang Birlin	243	50	293
Vorstand gesamt	545	124	669

Im Geschäftsjahr 2016 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 Birlin hat gemäß einer beitragsorientierten Leistungszusage (Direktzusage) Anspruch auf betriebliche Altersversorgung. Der jährliche Versorgungsbeitrag in Höhe von 35 % der Jahresfestvergütung (ohne Sach- und sonstige Bezüge) wird verzinslich einem Versorgungskonto bei der Gesellschaft zugeführt. Bei Eintritt des Versorgungsfalles wird das Versorgungskonto nach versicherungsmathematischen Grundsätzen verrentet.

Die Pensionsverpflichtung im Einzelnen:

	Zuführung zur Pensionsrückstellung 2016 Tsd. €	Barwert Pensionsrückstellung per 31.12.2016 Tsd. €
Horst Leonhardt	39	3.131
Wolfgang Birlin	71	120

An ehemalige Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 267 Tsd. € Ruhegelder (Vorjahr 263 Tsd. €) gezahlt. Es besteht eine Pensionsrückstellung von 4.645 Tsd. € (Vorjahr 4.609 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 betragen im Jahr 2016:

Ausgleichsanspruch gemäß	Vorläufiger Ausgleichsanspruch 2016 Tsd. €	Restausgleich aus Vorjahren Tsd. €	Summe der Ausgleichsbeträge Tsd. €
§ 16 Abs. 1 Ziff. 2 AEG	1.004	104	1.108
§ 16 Abs. 1 Ziff. 3 AEG	1.050	137	1.187
Gesamt	2.054	241	2.295

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

Nachtragsbericht

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

Köln, den 31. März 2017

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Horst Leonhardt



Wolfgang Birlin

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 AG für das Geschäftsjahr vom 01.01.2016 bis 31.12.2016 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter 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 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. 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 überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

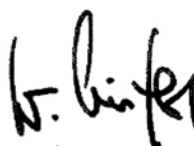
Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss der Häfen und Güterverkehr Köln AG für das Geschäftsjahr vom 01.01.2016 bis 31.12.2016 den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung 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, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Düsseldorf, den 18. April 2017

Warth & Klein Grant Thornton AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Schulze Osthoff
Wirtschaftsprüfer



Viefers
Wirtschaftsprüfer

Herausgeber

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

In Zusammenarbeit mit

Stadtwerke Köln GmbH
SWK 50 – Unternehmenskommunikation
Parkgürtel 26
50823 Köln
Telefon 0221/178-0
www.stadtwerkekoeln.de

Konzeption und Gestaltung

KD1 Designagentur, Köln

Fotografie

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