HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN AG

GESCHÄFTSBERICHT

2020

WO ZUKUNFT STADT FINDET

Vorwort | S. 02

Lagebericht | S. 13

Weitere Informationen | S. 31

Abschluss | S. 38

HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN AG

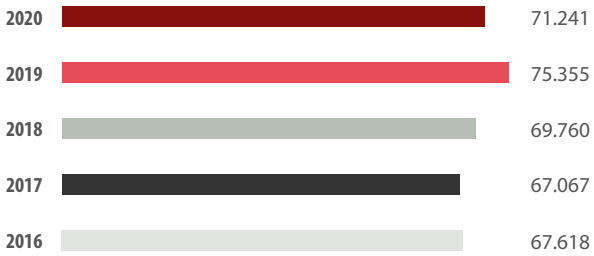
KENNZAHLEN

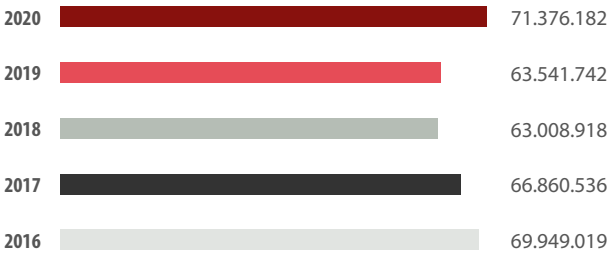
01

UMSATZ-ENTWICKLUNG

HGK AG IN TSD. €

Die **KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG** hat sich auch auf die Häfen und Güterverkehr Köln AG ausgewirkt. Die Umsatzerlöse gingen leicht zurück.





02

TRANSPORT- UND UMSCHLAGSLEISTUNG

HGK-GRUPPE GESAMT IN TONNEN

Durch den Erwerb und die Integration der HGK Shipping im Sommer 2020 konnte die HGK-Gruppe ihre LEISTUNG WEITER STEIGERN. In der Darstellung sind Umschlags- und Transportleistungen der RheinCargo* enthalten sowie der HGK Shipping ab dem 1. Juli 2020.

* Die RheinCargo GmbH & Co. KG ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Häfen und Güterverkehr Köln AG und der Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG

03

MITARBEITENDE

ANZAHL OHNE AUSZUBILDENDE

Logistikexpertinnen und -experten, Lokführerinnen und -führer, IT-Fachleute & Co.: **564 MITARBEITENDE** und **26 AUSZUBILDENDE** hat die HGK im vergangenen Jahr direkt beschäftigt. Nach dem Erwerb der Binnenschifffahrtsaktivitäten der Imperial Gruppe sind in der gesamten HGK-Gruppe mit den operativen Tochtergesellschaften nun rund 2.500 Mitarbeitende beschäftigt.

GESCHÄFTSBERICHT 2020

INHALTSVERZEICHNIS

2 Vorwort des Vorstandes
5 Unternehmensleitbild
7 Bericht des Aufsichtsrates
10 Aufsichtsrat
12 Vorstand

LAGEBERICHT

13 Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft
15 Wirtschaftliches Umfeld
17 Wirtschaftsbericht
17 Überblick
21 Ertragslage
22 Investitionen
23 Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur
24 Wesentliche nichtfinanzielle Themen
26 Prognose-, Chancen- und Risikobericht
30 Investitionen und Erfolgsplan

WEITERE INFORMATIONEN

31 Zertifizierung und Innovation
32 Öffentlichkeitsarbeit
33 Compliance
34 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

JAHRESABSCHLUSS

38 Bilanz
39 Gewinn- und Verlustrechnung
40 Anhang

BESTÄTIGUNGSVERMERK

59 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

das Jahr 2020 war für die Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft (HGK) in vielerlei Hinsicht ein Jahr voller Veränderungen von besonderer strategischer Reichweite. Während die Covid-19-Pandemie im Jahresverlauf die Geschäfte der Unternehmensgruppe deutlich negativ beeinflusst hat – und dies weiterhin tut –, konnten wir dennoch unseren Weg der strategischen Neuausrichtung fortsetzen und wichtige Projekte auf den Weg bringen, die die Zukunftsfähigkeit der HGK-Gruppe nachhaltig positiv beeinflussen werden.

Einer der entscheidendsten Entwicklungsschritte für die HGK war der Erwerb der europäischen Binnenschifffahrtsaktivitäten von der Imperial Logistics International. Das Geschäft wurde erfolgreich in die neu gegründete HGK Shipping überführt. Wir haben damit nicht nur unser Angebot nachhaltiger Transportleistungen per Binnenschiff ausgeweitet, sondern auch die qualitative Leistungs- und Gestaltungsfähigkeit gesteigert. Mit der Integration der HGK Shipping konnte die Gruppe sowohl die Ertragskraft als auch das Leistungsportfolio und die Innovationskraft stärken. Die HGK Shipping gehört in den wichtigen Zukunftssegmenten Gas- und Chemieschifffahrt zu den Marktführern und treibt mit ihren innovativen Lösungen die nachhaltige Entwicklung dieses Transportsektors voran.

»DIE ANFORDERUNGEN AN UNSERE DIENSTLEISTUNGEN WERDEN ZUNEHMEND KOMPLEXER. DIESER ENTWICKLUNG BEGEGNEN WIR MIT TIEFGREIFENDEN VERÄNDERUNGSPROZESSEN. DAZU GEHÖRT DER ERWERB DER EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSAKTIVITÄTEN DER IMPERIAL LOGISTICS INTERNATIONAL UND DIE INTEGRATION IN DIE NEU GEGRÜNDETE HGK SHIPPING, WODURCH WIR NICHT NUR UNSER DIENSTLEISTUNGSANGEBOT DEUTLICH ERWEITERN, SONDERN AUCH DIE GRUNDLAGE LEGEN FÜR HÖHERE ÖKONOMISCHE UND ÖKOLOGISCHE BEITRÄGE FÜR UNSERE EIGENTÜMER UND DIE MENSCHEN IN UNSERER STADT UND DER REGION.«

Uwe Wedig,
VORSTAND DER HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN AG

Die Akquisition ist ein weiterer wichtiger Baustein für die Ausrichtung und Weiterentwicklung der HGK zu einer integrierten Logistikgruppe, die wie kaum ein anderer Anbieter aus einer Hand Transport- und Logistikleistungen im trimodalen Verkehr anbietet. Auf diese Weise schaffen wir Mehrwerte für wichtige Unternehmen der Region, beispielsweise der chemischen Industrie, und entwickeln gemeinsam mit unseren Kunden neue Lösungen für zuverlässige Lieferketten.

Dieses Ziel haben wir im zurückliegenden Jahr auch mit zwei weiteren Projekten vorangetrieben. So haben wir damit begonnen, unsere Markenstruktur grundlegend zu verändern. Bisher wurde die HGK-Gruppe vor allem als Ansammlung von Einzelgesellschaften wahrgenommen. Künftig wollen wir unsere operativen Bereiche unter einem Markendach zusammenführen, um den Mehrwert unseres Angebots hervorzuheben. Ein neues Markenzeichen und die Unterzeile „Integrated Logistics Group" machen dies auch visuell für die Gruppe deutlich.

»TROTZ DER COVID-19-PANDEMIE FIEL DAS OPERATIVE ERGEBNIS DER HGK-GRUPPE BESSER AUS ALS ERWARTET. WIR SIND STOLZ AUF UNSERE MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER, DIE DURCH IHREN EINSATZ NICHT NUR INFRASTRUKTUREN UND TRANSPORTKETTEN AUFRECHTERHALTEN HABEN, SONDERN ZUGLEICH DIE GRUNDLAGE FÜR DAS SEHR POSITIVE ERGEBNIS GESCHAFFEN HABEN.«

Wolfgang Birlin,
VORSTAND DER HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN AG

Die Marke HGK steht künftig für eine moderne Management-Holding. Sie selbst schafft am Markt Angebote einerseits durch ihre operativen Leistungsfelder Netz und Schienenfahrzeugtechnik sowie durch die Leistungsfelder Liegenschaften und Immobilien. Andererseits bietet sie durch ihre Tochter- und Beteiligungsunternehmen als HGK-Gruppe logistische Lösungen auf dem Wasser, auf der Straße und auf der Schiene an. Ein neues Leitbild, das die Vision, Mission und strategischen Ziele der Gruppe spiegelt, rundet diese Entwicklung ab und überführt sie in einen konkreten Handlungsrahmen für die strategische Weiterentwicklung aller Funktionsbereiche im Unternehmen.

Darüber hinaus haben wir im zurückliegenden Jahr ein Projekt namens „Novus" gestartet, mit dem wir unsere Organisation fit machen für das Wachstum und die neuen Geschäftsfelder, die wir anstreben. Auch für die Bewältigung zunehmender Anforderungen im Bereich Nachhaltigkeit und Digitalisierung ist dieses Projekt eine entscheidende Voraussetzung. Mit „Novus" machen wir unsere Organisation und Prozesse effektiver, um Freiräume für diese Handlungsfelder zu gewinnen. Dieses im zweiten Halbjahr 2020 begonnene Projekt wird sich bis zur Jahresmitte 2021 erstrecken und hat bereits jetzt spürbar dazu beigetragen, die Transparenz und Effizienz bei Abstimmungsprozessen zu erhöhen.

Das Jahr 2020 war somit sicherlich eines der anspruchsvollsten Jahre für die HGK und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seit langem. Neben den Herausforderungen durch die Corona-Krise, die von den Mitarbeitenden in allen Bereichen zusätzliches Engagement und Sorgfalt erforderte, um wichtige Logistikketten aufrechtzuerhalten, hat sich die HGK-Gruppe erfolgreich einem tiefgreifenden Wandel gestellt. Diesen setzten wir im neuen Jahr zielstrebig fort – nicht zuletzt mit der Zuversicht, dass wir im Laufe des Jahres 2021 wieder zur wirtschaftlichen Normalität zurückkehren und mit neuer Stärke wichtige Beiträge für die Daseinsvorsorge und Ertragskraft des Stadtwerke Köln Konzerns leisten können.

Ein Beispiel ist die intensive Auseinandersetzung mit der Frage, wie wir nachhaltig produzierten Wasserstoff als alternativen Energieträger logistisch für die Industrie in der Region zur Verfügung stellen und auch für unsere eigene Mobilität einsetzen können. Auch dies ist ein Thema, das wir in unsere gruppenweite Wasserstoff-Strategie aufgenommen haben. In den kommenden Jahren wollen wir gemeinsam mit Kooperationspartnern im Stadtwerke Köln Konzern und darüber hinaus unsere Vision zum Erfolg führen: integrierte Lösungen für die Lieferketten von morgen.

Köln, im April 2021

Uwe Wedig Wolfgang Birlin

UNTERNEHMENSLEITBILD

Im Jahr 2020 hat sich die HGK intensiv mit ihrer Positionierung und ihren Leistungsversprechen sowie ihrer strategischen Ausrichtung und Zielsetzung befasst.

Dieser Prozess wurde in Form einer Vision und Mission sowie einer Strategielandkarte mit besonderem Fokus auf den Handlungsfeldern Nachhaltigkeit, Qualität, Effizienz, Digitalisierung und Innovation zu einem neuen Unternehmensleitbild für die HGK-Gruppe zusammengefasst.

Vision

Integrierte Lösungen für die Lieferketten von morgen
Wir entwickeln Lösungen für die Supply-Chain-Herausforderungen der Zukunft. Unsere Kernkompetenz ist und bleibt der Transport von Güterströmen aus einer Hand – über Landes- und Modalitätsgrenzen hinweg. Die Suche nach innovativen und nachhaltigen Lösungen treibt uns an.

Mission

Unser tägliches Handeln richten wir an drei grundlegenden Prinzipien aus.

Zuverlässigkeit
Im Team sorgen wir dafür, dass die Güter unserer Kunden zuverlässig an ihr Ziel gelangen.

Tatkraft
Wir denken einen Schritt voraus, gehen jede Aufgabe mit Tatkraft an und gestalten so innovative und hochwertige Logistiklösungen.

Nachhaltigkeit
Wir handeln nachhaltig für die Menschen in der Region und die Märkte, in denen wir tätig sind.

Strategische Zielsetzungen

Um unsere wirtschaftlichen Ziele zu erreichen und die Erwartungen unserer Stakeholder zu erfüllen, verfolgen wir strategische Ziele in Bezug auf Kunden, Prozesse und die Entwicklung unserer Potenziale. Die Bereiche Nachhaltigkeit, Qualität, Effizienz, Digitalisierung und Innovation haben wir dabei als entscheidende Handlungsfelder für den zukünftigen Erfolg und die Erfüllung der Erwartungen unserer Stakeholder identifiziert.

Für unsere Kunden

Die Dienstleistungen der HGK-Gruppe orientieren sich an den Wünschen und Anforderungen der Kunden – sowohl im Logistikmarkt als auch als Betreiber wichtiger Infrastrukturen der Daseinsvorsorge. Dafür gestalten wir Logistiklösungen nachhaltig, ressourcenschonend und digital mit dem Ziel langfristiger Partnerschaften. Verlässlichkeit und Sicherheit sind die Maximen, mit denen wir Kundenzufriedenheit schaffen. Mit passgenauen, integrierten Lösungen sorgen wir für effiziente Angebote für die Supply Chain unserer Kunden und fördern damit deren Wettbewerbsfähigkeit in bestehenden und neuen Märkten.

Mit Transparenz und Effizienz

Wirtschaftlicher Erfolg und nachhaltige, kundenorientierte Produkte basieren auf guten und effizienten Prozessen. Deshalb optimieren wir unsere Prozesse regelmäßig mit Blick auf Nachhaltigkeit und Effizienz, unter Einsatz geeigneter digitaler Instrumente. Wir machen unsere Prozesse messbar – mit dem Ziel, sie übergreifend und kontinuierlich zu verbessern und die Transparenz und Verlässlichkeit gegenüber unseren Kunden zu steigern. Wir verankern organisationsübergreifende Prozesse und Strukturen zur Entwicklung von innovativen Produkten und Dienstleistungen, auch zusammen mit Partnern.

Motiviert und engagiert

Wir alle sind maßgeblich für den Unternehmenserfolg verantwortlich. Gemeinsames effizientes Handeln bildet dafür die Grundlage in der täglichen Zusammenarbeit. Wir qualifizieren, informieren und motivieren uns, fördern und fordern Qualitätsbewusstsein und verstehen uns als stetig lernende Organisation. Nachhaltigkeit ist ein fester Bestandteil unserer Entwicklung, der Einsatz digitaler Technologien eine wichtige Grundlage für die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle.

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 sowie nach der Neuwahl die Aufsichtsratsvorsitzende standen 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.

Susana dos Santos Herrmann,
VORSITZENDE DES AUFSICHTSRATES

Die Mitglieder des Aufsichtsrates sind nach einer Empfehlung im PCGK Köln gehalten, gegenüber dem Aufsichtsrat etwaige Interessenkonflikte offenzulegen. Dieser berichtet über offengelegte Interessenkonflikte sowie deren Behandlung in der Hauptversammlung. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Interessenkonflikte nicht bekannt.

Die im Jahr 2020 neu gewählten Räte der Stadt Köln sowie des Rhein-Erft-Kreises haben der Hauptversammlung der Häfen und Güterverkehr Köln AG Vorschläge für die Wahl von acht kommunalen Anteilseignervertretern der Stadt Köln sowie zwei kommunalen Anteilseignervertretern des Rhein-Erft-Kreises in den Aufsichtsrat unterbreitet. Die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat haben der Hauptversammlung der Häfen und Güterverkehr Köln AG einen personenidentischen Vorschlag unterbreitet. Die Hauptversammlung hat am 22. Dezember 2020 die vorgeschlagenen Anteilseignervertreter in den Aufsichtsrat gewählt.

Beratungsschwerpunkte

Im Geschäftsjahr 2020 haben vier turnusmäßige Sitzungen des Aufsichtsrates am 19. März, 26. Mai, 20. August und 26. November sowie sechs außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates am 30. Januar, 9. März, 30. März, 27. April und am 22. Dezember (zwei Sitzungen) stattgefunden.

In den außerordentlichen Sitzungen am 9. März, 30. März und 27. April hat sich der Aufsichtsrat jeweils gemeinsam mit dem Aufsichtsrat der Stadtwerke Köln GmbH eingehend mit dem Erwerb einer Binnenschifffahrts-Gruppe und der Gründung einer Holdingstruktur zur Eingliederung dieser Gruppe in die HGK-Gruppe beschäftigt und Beschlüsse dazu gefasst.

Gegenstand der Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrates waren im Berichtszeitraum darüber hinaus folgende Themen:

- die wirtschaftliche Lage des Unternehmens
- der Verkauf des Grundstückes „Sürther Aue"
- der Erwerb eines Grundstückes im Industriepark Köln Nord
- die Auswirkungen der Corona-Pandemie
- die Wahl einer Aufsichtsratsvorsitzenden
- die Wahl eines stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden
- die Wahl eines Anteilseignervertreters in den am 13. Juli 1992 gebildeten Ständigen Ausschuss des Aufsichtsrates.

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 informiert.

In der Sitzung am 26. Mai 2020 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und Lagebericht 2019 ausführlich beraten und gebilligt.

Den Wirtschaftsplan 2021 mit den wesentlichen Daten für die Erfolgs-, Investitions- und Personalplanung hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 26. November 2020 nach ausführlicher Beratung beschlossen.

Der Aufsichtsrat hat sich regelmäßig über bestehende Risiken und das Risikomanagement der Gesellschaft, insbesondere im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie, informiert.

Auch im Berichtsjahr 2020 hat sich der Aufsichtsrat bei der Ausübung seiner Überwachungsfunktion an den Regelungen und Empfehlungen des PCGK Köln in der im Jahr 2012 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Fassung 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 vergangene Geschäftsjahr eine vollständige Anwendungserklärung für den PCGK Köln abgeben.

Ausschuss des Aufsichtsrates

Der am 13. Juli 1992 gebildete Ständige Ausschuss des Aufsichtsrates der Häfen und Güterverkehr Köln AG hat im Geschäftsjahr 2020 fünfzehnmal getagt. Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet, haben sich mit der Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie befasst und die Sitzungen des Aufsichtsrates vorberaten. Mitglieder des Vorstandes nahmen an den Ausschusssitzungen regelmäßig teil, sofern sie nicht selbst betroffen waren.

Jahresabschlussprüfung

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der KPMG AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Köln, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Der Aufsichtsrat hat den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und den Lagebericht seinerseits geprüft. Der Bericht des Abschlussprüfers ist dem Aufsichtsrat durch die Aufsichtsratsvorsitzende ausgehändigt worden. Der Bericht wurde in die Aussprache und Prüfung des Jahresabschlusses einbezogen. Der Abschlussprüfer hat an den Beratungen des Aufsichtsrates über den Jahresabschluss 2020 am 8. Juni 2021 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 2020 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.

Veränderungen im Aufsichtsrat
Im Aufsichtsrat der Häfen und Güterverkehr Köln AG gab es unter anderem aufgrund der Wahl der Anteilseignervertreter am 22. Dezember 2020 mehrere Veränderungen.

Herr Dr. Stephan Keller legte mit Wirkung zum 31. Oktober 2020 sein Mandat nieder.

Ausgeschieden sind im Zuge der Wahl am 22. Dezember 2020 Herr Jörg Frank, Herr Lino Hammer, Herr Thomas Hegenbarth, Frau Birgitta Nesseler-Komp, Herr Jochen Ott, Herr Dr. Jürgen Strahl und Herr Michael Zimmermann.

In die Mandate der ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitglieder sind gewählt worden: Frau Teresa De Bellis-Olinger, Frau Susana dos Santos Herrmann, Herr Manfred Giesen, Herr Klaus Hebert-Okon, Herr Lukas Lorenz, Herr Dr. David Lutz, Herr Dirk Michel und Herr William Wolfgramm. Die Vorsitzende des Aufsichtsrates wurde am 22. Dezember 2020 in ihr Amt gewählt.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei den ausgeschiedenen Mitgliedern für die vertrauensvolle Zusammenarbeit im Gremium zum Wohle des Unternehmens.

Für die im Geschäftsjahr 2020 erbrachten Leistungen, für ihren Einsatz und die erfolgreiche Arbeit spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Köln, im Juni 2021

Die Vorsitzende des Aufsichtsrates
Susana dos Santos Herrmann

AUFSICHTSRAT

Michael Zimmermann	Pensionär Vorsitzender (bis 22.12.2020)
Susana dos Santos Herrmann, MdL	Mitglied des Landtages Nordrhein-Westfalen Vorsitzende (seit 22.12.2020)
Dr. Jürgen Strahl	Rentner Stellvertretender Vorsitzender (bis 22.12.2020)
Dirk Michel, MdR	Immobilienmakler Senior Investment/Kapitalanlage, Sachverständiger für Immobilienbewertung (TÜV), Corpus Sireo Stellvertretender Vorsitzender (seit 22.12.2020)

Michael Auer *)	Betriebsratsvorsitzender
Johannes Bortlisz-Dickhoff, MdK	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen Kreistagsfraktion Rhein-Erft-Kreis
Dirk Collin *)	Technischer Angestellter
Teresa De Bellis-Olinger, MdR	Beeidigte Dolmetscherin und ermächtigte Übersetzerin für die italienische Sprache, DeBellis-Lingua (seit 22.12.2020)
Paul-Werner Diederichs *)	Lehrlokführer
Alexandra Engler *)	Fahrdienstleiterin
Jörg Frank	Referatsleiter, Otto Benecke Stiftung e.V. (bis 22.12.2020)
Martin Gawrisch	Kreiskämmerer, Rhein-Erft-Kreis
Manfred Giesen, MdR	Rentner (seit 22.12.2020)
Lino Hammer, MdR	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat (bis 22.12.2020)
Klaus Hebert-Okon	Rentner (seit 22.12.2020)
Thomas Hegenbarth	Architekt, freiberuflich (bis 22.12.2020)

Josef Henseler *)	Signalschlosser	**Birgitta Nesseler-Komp**	Dipl.-Betriebswirtin FH, selbstständig (bis 22.12.2020)
Dr. Stephan Keller	Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf (bis 31.10.2020)	**Jochen Ott, MdL**	Mitglied des Landtages Nordrhein-Westfalen (bis 22.12.2020)
Lukas Lorenz, MdR	Student, Stadtbahnfahrer KVB AG (seit 22.12.2020)	**William Wolfgramm**	Amtsleiter, Amt der Oberbürgermeisterin der Stadt Köln (seit 22.12.2020)
Dr. David Lutz, MdR	Informatiker, Deutsche Telekom IT GmbH (seit 22.12.2020)		

*) Arbeitnehmervertreter/-in
MdK = Mitglied des Kreistages des Rhein-Erft-Kreises
MdL = Mitglied des Landtages NRW
MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln

Stand: 03.03.2021

VORSTAND

Uwe Wedig

Vorstandsbereich I
Vorstandsvorsitzender

Wolfgang Birlin

Vorstandsbereich II

Im Bild von links: Uwe Wedig und Wolfgang Birlin

LAGEBERICHT

Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft

Seit ihrer Gründung im Jahr 1992 ist die Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft (HGK) ein Unternehmen im Stadtwerke Köln Konzern. Sie ist mit der Stadtwerke Köln GmbH über einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag verbunden.

Als Logistik-Holding im Stadtwerke Köln Konzern übernimmt die Häfen und Güterverkehr Köln AG mit ihren Tochter- und Beteiligungsunternehmen vielfältige logistische Dienstleistungen für Köln und die Region. Durch die operativen Beteiligungsgesellschaften sichert sie direkt die Versorgung der Region mit wichtigen Gütern des Alltags und der industriellen Produktion. Darüber hinaus stellt die HGK eigene Infrastrukturen (Schienenwege und Hafenanlagen) zur Verfügung.

Die HGK ist gemeinwohlorientiert tätig. Indem sie integrierte, klimaschonende Transportketten schafft und der Wirtschaft zur Verfügung stellt, betreibt sie nachhaltig Wirtschaftsförderung. Außerdem trägt sie zur Versorgungssicherheit in der Region bei. Die HGK schafft durch ihr Angebot die Möglichkeit, Verkehre von der Straße auf die umweltfreundlicheren Transportmittel Güterzug und Binnenschiff zu verlagern. Damit leistet sie einen wertvollen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz für die Stadt und die Region. Durch den Erwerb der europäischen Binnenschifffahrtsaktivitäten der Imperial Gruppe und der Integration in den Konzern unterhalb der neu gegründeten HGK Shipping GmbH im vergangenen Jahr konnte die HGK ihren Beitrag zur Leistung der Versorgungssicherheit der Region noch weiter steigern. Seit dem 31. Juli 2020 sind unter dem Dach der HGK Shipping GmbH 27 Gesellschaften aus dem Binnenschifffahrtsbereich und den damit verbundenen affinen Bereichen beheimatet.

Die folgenden Unternehmen gehören zur HGK-Gruppe:

- HGK Shipping GmbH in Köln sowie deren Beteiligungen,
- HTAG Häfen und Transport AG in Duisburg sowie deren Beteiligungen,
- NESKA Schiffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Duisburg sowie deren Beteiligungen,
- CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service in Köln sowie deren Beteiligungen,
- KCG Knapsack Cargo GmbH in Hürth,
- Rheinland Cargo Schweiz GmbH in Basel.

Außerdem ist die HGK an folgenden Unternehmen unmittelbar beteiligt:

- RheinCargo GmbH & Co. KG in Neuss,
- DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH in Köln,
- Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH in Köln,
- RVG Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft in Köln,
- beka GmbH in Köln.

Das HGK-Netz umfasst eine Strecke von 98,6 km. Die Gleislänge beträgt 253,8 km. Dieses Netz stellt die HGK der Öffentlichkeit diskriminierungsfrei zur Verfügung, um die Versorgung der Bürgerinnen und Bürger in der Region zu sichern. Neben den eigenen Hafenanlagen und Terminals gibt es in der Region 61 Unternehmen, die einen eigenen Gleisanschluss betreiben, mit dem sie an das HGK-Netz angebunden sind. Während die HGK mit ihren Beteiligungsgesellschaften ihren originären Geschäftszweck im Güterverkehr hat, kommen Infrastrukturen der HGK wie das HGK-Schienennetz durch Linienangebote des Schwesterunternehmens KVB auch dem öffentlichen Personennahverkehr zugute. Infrastrukturmaßnahmen, wie zum Beispiel der zweigleisige Ausbau der Strecke von Köln nach Bonn, die Modernisierung verschiedener Stellwerke oder die Sanierung von Bahnsteigen, leisten somit auch unmittelbar einen Beitrag für die Daseinsvorsorge.

Als Eigentümerin der Kölner Rheinhäfen Köln-Niehl I und II, Vorhafen Köln-Deutz und Köln-Godorf stellt die HGK ihre Hafenanlagen diskriminierungsfrei sowohl für die Güter- als auch die Personenschifffahrt zur Verfügung. Diese Häfen werden durch die HGK-Beteiligung RheinCargo gemeinsam mit den Häfen in Neuss und Düsseldorf betrieben. Der Rheinauhafen dient nur noch als Sporthafen. Die dort befindliche Marina ist an einen Dritten vermietet, der diese eigenwirtschaftlich betreibt. Auch die Häfen der Stadt dienen der Daseinsvorsorge, sowohl für die Versorgung mit Rohstoffen für die Energieerzeugung als auch die Versorgung der heimischen Industrie zur Sicherung von Arbeitsplätzen in der Region. Köln ist die meistbesuchte Stadt in Nordrhein-Westfalen. Teile unserer Hafenanlagen bieten auch Personenschiffen die Möglichkeit anzulegen. So gelangen Besucherinnen und Besucher in die Stadt, was den innerstädtischen Konsum belebt. Auch unter heutigen Gesichtspunkten – mit deutlich veränderten Transportketten – sind die Häfen weiterhin ein unverzichtbarer Garant für die Versorgung mit einer Vielzahl von Waren und Diensten, die wir in unserem täglichen Leben als selbstverständlich wahrnehmen.

Wirtschaftliches Umfeld

Die Ausbreitung des Virus SARS-CoV-2 hat sich seit dem ersten Quartal 2020 stark auf die Wirtschaft ausgewirkt. Letztendlich waren die Auswirkungen im Kalenderjahr 2020 zwar nicht so stark wie im Jahresverlauf befürchtet, dennoch hat sich der wirtschaftliche Aufschwung der Vorjahre in allen Wirtschaftsräumen umgekehrt. Für das Jahr 2021 wird nun eine langsame Erholung vorhergesagt. Dies hängt allerdings stark vom Erfolg der Maßnahmen zur Eindämmung von Covid-19 ab.

Die OECD geht davon aus, dass das **weltweite Wirtschaft**swachstum im Jahr 2020 aufgrund der Pandemie um rund -4,2 % zurückgegangen ist.[1] Nach diesem starken Rückgang wird das globale Wirtschaftswachstum im Jahr 2021 voraussichtlich um rund 4,3 % und im Jahr 2022 um weitere 3,8 % steigen.

Für die **europäische Wirtschaft** wird für das Jahr 2020 ein Corona-bedingter Rückgang um -6,7 % (EU) und -7,2 % (Euroraum) erwartet. Im Jahr 2021 wird sie voraussichtlich wieder wachsen (+4,7 % EU und +4,9 % Euroraum).[2]

Die **deutsche Wirtschaft** (BIP) ging im Jahr 2020 aufgrund der Covid-19-Pandemie nach ersten Berechnungen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie um 5 Prozent zurück.[3] Letztlich fällt das Minus aber deutlich niedriger aus, als es im Verlauf des Jahres 2020 von vielen Experten erwartet worden war. Nach dem historischen Einbruch im zweiten Quartal (-9,8 %) konnte man mit der schrittweisen Rücknahme der Einschränkungen einen bemerkenswerten Aufholprozess beobachten. Im dritten Quartal verbuchte die deutsche Wirtschaft ein Plus von 8,5 % und erreichte damit wieder rund 96 % ihres Niveaus vom Schlussquartal 2019 vor Ausbruch der Pandemie. Der neuerliche Shutdown bremste die Konjunkturerholung allerdings wieder etwas aus. Die zweite Corona-Welle dürfte keinen Einbruch wie im vergangenen Frühjahr zur Folge haben, aber durch die verzögerte Erholung steigt das Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2021 voraussichtlich nur um 3,1 %.[4]

Auch der **gesamte Güterverkehr** war davon betroffen. Die Entwicklung des Güterverkehrs wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt nach Erwartung des Bundesamtes für Güterverkehr[5] wieder positiv sein.

Statistiken zum gesamten Güterverkehrsaufkommen für das Kalenderjahr 2020 sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht veröffentlicht worden.

Der **Straßengüterverkehr** verzeichnet grundsätzlich eine saisonübliche bis gute Auftragslage – trotz der seit Mitte Dezember 2020 geltenden Maßnahmen zur Eindämmung von SARS-CoV-2 und der hiermit verbundenen weitreichenden Einschränkungen im Einzelhandel und Dienstleistungsbereich sowie im Gastronomie-, Tourismus- und Eventbereich. Die Geschäftserwartungen für die nächsten drei Monate bewertet die Branche tendenziell als gleichbleibend. Zum Jahreswechsel sind die Kosten weiter gestiegen, unter anderem durch höhere Mautsätze im europäischen Ausland und die CO_2-Bepreisung von Kraftstoffen.

Für den **Schienengüterverkehr** in Deutschland liegen derzeit statistische Daten bis einschließlich Oktober 2020 vor. Nach dem massiven Einbruch der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung im April 2020 setzte in den Folgemonaten eine leichte Erholung ein, die bis Juli 2020 anhielt. Im August 2020 kam es wieder zu einem starken Rückgang, dem deutliche Zuwächse im September und Oktober 2020 folgten. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das Aufkommen im Oktober 2020 im Vergleich zum Vormonat um rund 5,7 %; die Verkehrsleistung stieg um rund 2,7 %. Von Januar bis Oktober 2020 lag die Verkehrsleistung damit nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 6,5 % und die Beförderungsmenge um rund 8,3 % unter dem jeweiligen Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

Eine nachhaltige Verbesserung der Auftrags-, Ertrags- und Liquiditätssituation zeichnet sich bislang nicht ab. Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Corona-Lage rechnet die Branche mit großen Herausforderungen in den nächsten Monaten.

Die **Binnenschifffahrt** vermeldet nach Informationen des Statistischen Bundesamtes eine saisonübliche Auftragslage. Ab Mitte Dezember geht die Transportnachfrage aufgrund der vielen Feiertage und urlaubsbedingter Schließungen von Produktionsstätten üblicherweise zurück. Die Covid-19-Pandemie hat diesen Effekt nochmals verstärkt.

Von einer rückläufigen Transportnachfrage ist besonders die Trockengüterschifffahrt betroffen. Bei Eisenerzen, Koks, Metallen, Importkohle sowie Maschinen und Anlagen ging die Zahl der Beförderungen zurück. Dagegen stufte die Branche das Transportaufkommen an landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Düngemitteln – bei regionalen Schwankungen – als saisonüblich bis gut ein. Bei Baustoffen wie Sand und Kies blieb die Transportnachfrage weiterhin stabil. Angesichts der Nachfragerückgänge bestand insbesondere im Rhein- und Donaugebiet ein großer Überhang an Schiffsraum.

Die Tankschifffahrt verzeichnete im Dezember einen Anstieg der Transportmengen von Benzin, Diesel und Heizöl, insbesondere wegen der Einführung der CO_2-Abgabe ab 2021 und des Auslaufens der Mehrwertsteuersenkung zum 31. Dezember 2020. Möglicherweise handelt es sich dabei um sogenannte Vorzieheffekte, die sich entsprechend negativ auf die Transportnachfrage im 1. Quartal 2021 auswirken werden. Die Verlängerung des Lockdowns könnte dies noch verstärken. Die Transportnachfrage für Schweröl, Flugbenzin und Schmierstoffe liegt weiterhin deutlich unter dem Vorjahresniveau. Die Containerbeförderungen weisen Erholungstendenzen auf. Vor allem im Hinblick auf das Weihnachtsgeschäft wurden viele Container aus Fernost mit E-Commerce-Artikeln für die Konsumgüterindustrie in den großen Seehäfen der Nordrange umgeschlagen.

Die Chemie- und Pharmaindustrie kam bisher glimpflicher durch die Krise als viele andere Industriebranchen. Auch in der Hochphase der Krise blieb die Nachfrage nach Hygieneartikeln, Verpackungsmaterialien und Pharmazeutika stark. Das stützte die Produktion, wovon auch die Binnenschifffahrt profitierte. In der Chemie- und Gastankschifffahrt blieben die abgerufenen und transportierten Mengen über das Jahr 2020 konstant. Die Transportmengen lagen leicht unter dem Vorjahresniveau. Mit der wirtschaftlichen Erholung der industriellen Kunden zog die Nachfrage nach chemischen Erzeugnissen im dritten Quartal an. Weltweit wurde das Vorjahresniveau sogar übertroffen – nicht nur in der Pharmaindustrie, sondern auch in der Chemie allgemein.

1 OECD: World Economic Outlook, Dezember 2020.
2 Kieler Konjunkturberichte, Deutsche Wirtschaft im Winter 2020, 16. Dezember 2020.
3 Pressemitteilung Ministerium für Wirtschaft und Energie, Ausgewählte Daten zur wirtschaftlichen Lage, 14. Januar 2021.
4 Kieler Konjunkturberichte, Deutsche Wirtschaft im Winter 2020, 16. Dezember 2020.
5 Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr – Auswirkungen der Coronakrise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt, Wochenbericht KW 06/2021, Köln, 12. Februar 2021.

Wirtschaftsbericht

Überblick

HGK

Beherrschende Themen des Jahres 2020 innerhalb der HGK waren die Covid-19-Pandemie sowie der Erwerb der europäischen Binnenschifffahrtsaktivitäten von Imperial und deren Integration unterhalb der neu gegründeten HGK Shipping.

Die Covid-19-Pandemie hatte im Berichtszeitraum auch Auswirkungen auf die HGK-Gruppe. Der geschätzte Schaden für das Jahr 2020 beläuft sich – bei vollständiger Realisierung der derzeitigen konservativen Risikobetrachtung – auf rund 4,875 Mio. €. Teilweise konnten die Auswirkungen der Pandemie einzeln ermittelt werden. Teilweise wurden die Auswirkungen aber auch pauschaliert geschätzt, weil eine Einzelermittlung nicht möglich war. Dabei handelt es sich um eine rein risikobasierte Schadensbetrachtung. Zu den Risiken zählen insbesondere reduzierte Beteiligungserlöse und drohende Forderungsausfälle bei Mieteinahmen aufgrund möglicher Zahlungsunfähigkeit/Insolvenz der Kunden der HGK und deren Tochter- und Beteiligungsunternehmen.

Ebenfalls waren Transportrückgänge zu verzeichnen. Einzelne Wirtschaftszweige wie beispielsweise der Bekleidungshandel, aber auch Baumärkte, hatten keinen oder nur sehr eingeschränkten Transportbedarf. Dies wirkte sich auch auf die HGK-Beteiligungen aus.

Den negativen Markteinflüssen durch Covid-19 haben die HGK und ihre Tochter- und Beteiligungsunternehmen durch sehr unterschiedliche Maßnahmen entgegengewirkt. Beispielhaft sind zu nennen Einsparungen bei den Einstandskosten, Verschiebung von Investitionen, Reduzierung der Zugumläufe, Kündigung von Mietverträgen für Leihlokomotiven und/oder Schiffsraum, Minimierung der Instandhaltungen auf das Notwendige, Abbau von Überstunden, Reduzierung von Zeitarbeitspersonal oder auch Anmeldung von Kurzarbeit.

Das zweite beherrschende Thema des Geschäftsjahres 2020 war der Erwerb der 27 Gesellschaften von der südafrikanischen Imperial-Gruppe, die heute unter der HGK Shipping GmbH in der HGK-Gruppe angesiedelt sind.

Durch die Integration der europäischen Binnenschifffahrtsaktivitäten der Imperial in die HGK-Gruppe kann die HGK die Umsetzung ihrer satzungsmäßigen Aufgaben für den Gemeinwohlbelang Kölns und der Region gezielt ausbauen. In enger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat der HGK, der Geschäftsführung der Stadtwerke Köln GmbH, dem Aufsichtsrat der Stadtwerke Köln GmbH, aber auch den kommunalen Vertreterinnen und Vertretern in Rat und Verwaltung der Stadt Köln und des Rhein-Erft-Kreises, der Bezirksregierung Köln und nicht zuletzt dem zuständigen Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen konnte der Erwerb erfolgreich am 31. Juli 2020 mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2020 umgesetzt werden.

TOCHTERUNTERNEHMEN UND WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die HGK war am 31. Dezember 2020 an insgesamt 52 Gesellschaften unmittelbar und mittelbar beteiligt. Für ihre Mehrheitsbeteiligungen nimmt sie Aufgaben einer Management-Holding wahr. Im Verbund der HGK-Gruppe können die Beteiligungsunternehmen Logistiklösungen für die wichtigen Markt- und Kundensegmente aus einer Hand integriert anbieten.

HGK Shipping GmbH

Die HGK Shipping GmbH (Shipping) ist ein Binnenschifffahrtsunternehmen in Europa. Mit einem Flottenbestand von über 300 eigenen und gecharterten Binnenschiffen versorgt das Unternehmen auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen sowie dem angeschlossenen Kanalsystem die wichtigen Industrieregionen in Deutschland, den Benelux-Staaten und Frankreich mit den erforderlichen Rohstoffen und Materialien. Die Shipping ist mit ihren Tochtergesellschaften seit langem Partner der Industrie in den Bereichen Trocken-, Gas- und Chemieschifffahrt sowie Ship Management.

Der Umsatz der HGK Shipping und ihrer Tochter- und Beteiligungsgesellschaften zusammen betrug im Berichtsjahr rund 248 Mio. €. Das Ergebnis, das aufgrund des bestehenden Gewinnabführungsvertrages an die HGK abgeführt wird, beträgt 2.962 Tsd. €. Da die Shipping wirtschaftlich erst seit dem 1. Januar 2020 Teil der HGK-Gruppe ist und die Bilanzierung beim Voreigentümer gemäß IFRS erfolgte, ist kein Vorjahresvergleich möglich.

Operativ ist die Shipping seit Ende Juli 2020 Teil der HGK-Gruppe, obwohl der wirtschaftliche Übergang schon zum 1. Januar 2020 erfolgte. In diesem Bericht werden operative Kennzahlen daher für den Zeitraum 1. Juli bis 31. Dezember 2020 angegeben. Im Bereich Gas wurden im Zeitraum 1. Juli bis 31. Dezember 2020 insgesamt 547 Tsd. t transportiert (Vorjahreszeitraum 396 Tsd. t). Zwei neu in Dienst gestellte Schiffe haben dazu beigetragen, zusätzliches Geschäft generieren zu können. Im Bereich Liquid wurden 2.495 Tsd. t transportiert. Das sind 354 Tsd. t weniger als im Vorjahreszeitraum (2.849 Tsd. t). Im Bereich der Trockenschifffahrt (Dry) wurden rund 18,5 % weniger Güter befördert (12.726 Tsd. t im Jahr 2020; 15.611 Tsd. t 2019).

Die Transportleistung lag bei 3.586.186 Tsd. Tonnenkilometern. Das sind rund 1.000 Tsd. Tonnenkilometer weniger als im gleichen Zeitraum 2019.

NESKA Schiffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Die NESKA Schiffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung (Neska) ist ein Logistikunternehmen mit Standorten (Niederlassungen oder Tochter- und Beteiligungsunternehmen) im Rheinland (Köln, Düsseldorf, Duisburg, Dormagen, Neuss, Krefeld), in Hamburg, Berlin, Dresden, Mannheim und in Dordrecht (Niederlande). Die Unternehmen der Neska sind im Massengut- und Containerumschlag tätig. Der Umsatz der Neska betrug im Berichtsjahr 204 Mio. € (Vorjahr 214 Mio. €). Der Verlust des Geschäftsjahres, der aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages von der HGK ausgeglichen wird, beträgt 299,6 Tsd. € (Vorjahr 835,7 Tsd. € Gewinn). Wesentlicher Grund für die Ergebnisveränderung gegenüber dem Vorjahr waren Auswirkungen der konjunkturellen Lage insbesondere in der Automotive- und Stahlindustrie.

Die Ergebnisse der Neska litten unter der Covid-19-Pandemie. Im Bereich des konventionellen Umschlags wurden im Berichtszeitraum 3.021 Tsd. t (Vorjahr 3.447 Tsd. t) Stückgüter umgeschlagen (-12,4 %) und 1.026 Tsd. t (Vorjahr 1.282 Tsd. t) gelagert (-20 %). An Schüttgütern wurden innerhalb der Neska-Gruppe im Geschäftsjahr 2020 insgesamt 1.371 Tsd. t (Vorjahr 1.559 Tsd. t) umgeschlagen (-12 %). Die Neska-Gesellschaften haben 405.367 Paletten (Vorjahr 368.578) umgeschlagen. Der Palettenumschlag ist um rund 10 % gestiegen. Die Containerhandlings innerhalb der Neska-Gruppe beliefen sich auf 1.492 Tsd. TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit). Das entspricht einem Plus in Höhe von rund 6,5 %, im Vorjahr hatten die Handlings bei 1.401 Tsd. TEU gelegen.

HTAG Häfen und Transport AG

Die HTAG Häfen und Transport AG (HTAG) übernimmt mit ihren Tochtergesellschaften und Beteiligungen umfangreiche Aufgaben bei der Steuerung, Koordination und Distribution komplexer Massengutströme im Gütertransport. Dabei liegen die Schwerpunkte auf der Binnenschifffahrt und auf dem Betrieb von Hafenumschlaganlagen. Die Hauptverkehrsrelationen befinden sich zwischen den Benelux-Staaten, Deutschland, Frankreich und Polen.

Die HTAG erzielte im Geschäftsjahr 2020 einen Umsatz von 52.088 Tsd. €. Damit unterschritt sie das Vorjahresniveau um 26 % beziehungsweise 18.287 Tsd. €. Ab März 2020 führte der Einbruch der Wirtschaft aufgrund der Maßnahmen gegen die Ausbreitung der Covid-19-Pandemie auch bei der HTAG zu einer starken Reduzierung des Geschäfts. In allen Bereichen hatte die HTAG Einbußen zu verzeichnen. Darüber hinaus verstetigte sich der Rückgang der Kohletransporte. Anfang Dezember 2020 hatten Kohlekraftwerksbetreiber angekündigt, zum Jahresende Kraftwerke stillzulegen. Dies wirkt sich auch auf die HTAG aus, da sie betroffene Kraftwerksstandorte mit Kohle beliefert hatte. Im Berichtsjahr erzielte die HTAG ein Unternehmensergebnis in Höhe von 1.209 Tsd. € (Vorjahr 2.151 Tsd. €), das im Rahmen des bestehenden Gewinnabführungsvertrages an die HGK abgeführt wird.

Der Geschäftsbereich Reederei/Befrachtung verzeichnete einen Rückgang des Transportaufkommens um 13,8 % auf 7,3 Mio. t. Die Transportleistung sank um 21,8 %.

Die Gesamtumschlagsleistung der HTAG im Geschäftsbereich Häfen/Umschlag sank um 34,4 % auf 1,07 Mio. t. Der große Rückgang in der Gesamtumschlagsleistung ist einerseits darauf zurückzuführen, dass der Betriebsteil in Duisburg mit Wirkung zum 1. April 2020 auf die MASSLOG GmbH übertragen wurde. Dieser Betriebsteil machte rund ein Viertel des jährlichen Gesamtumschlags der HTAG aus. Andererseits kamen einige der von der HTAG bearbeiteten Marktsegmente und Lieferketten aufgrund der Covid-19-Pandemie und der Lockdown-Maßnahmen zeitweise komplett zum Erliegen. Es gab weder Im- noch Exporte aus oder in Richtung der ARA-Häfen. In Mannheim ging der Umschlag fast ausschließlich aufgrund der Covid-19-Pandemie um rund 20 % zurück. Der Standort Gustavsburg musste ein Minus von rund 14 % hinnehmen. Der Standort in Karlsruhe hatte – bedingt durch die dortige Kundenstruktur – nur ein Minus von rund 3 % zu verzeichnen.

Im Geschäftsbereich Spedition verursachte die Covid-19-Pandemie Mengenverluste von rund 41 % im Bereich Transport und 42,8 % im Bereich Umschlag. Der Geschäftsbereich wurde zum 31. Dezember 2020 aufgegeben.

RheinCargo GmbH & Co. KG

Die RheinCargo GmbH & Co. KG betreibt die Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf. Mit einem Hafengesamtumschlag im Jahr 2020 von 22,4 Mio. t (Vorjahr 24,3 Mio. t) stellt sie weiterhin den zweitgrößten Binnenhafen-Verbund Deutschlands dar. Mit rund 19 Mio. t (Vorjahr 22 Mio. t) transportierter Güter auf der Schiene und einer Leistung von 2,5 Mrd. Nettotonnenkilometer ist die RheinCargo eines der größten deutschen Eisenbahngüter-Verkehrsunternehmen. Außerdem stellt die RheinCargo ihren Kunden Industrie- und Gewerbeflächen bereit, die über einen Wasser-, Gleis- und Straßenanschluss verfügen, und betreibt ein zukunftsorientiertes und nachhaltiges Flächenmanagement.

Die Prüfung der RheinCargo für das Geschäftsjahr 2020 ist noch nicht abgeschlossen, weshalb hier das Geschäftsjahr 2019 dargestellt wird. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der RheinCargo belief sich nach 4.720 Tsd. € im Jahr 2018 im Folgejahr 2019 auf 6.189 Tsd. € im Berichtsjahr. Unter Einbezug des Finanzergebnisses (EBT) betrug das Ergebnis im Jahr 2019 5.715 Tsd. €. Unter Berücksichtigung von Gewerbesteuern und Gewerbesteuerumlagen, die zum Teil die Gesellschafter betreffen, erzielte die RheinCargo im Geschäftsjahr 2019 einen Jahresüberschuss von 4.554 Tsd. € (Vorjahr 3.449 Tsd. €).

DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH

Die HGK ist gemeinsam mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) mit jeweils 25,5 % an der DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH beteiligt.

Die DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln, plant, baut, ver- und betreibt Kommunikationsanlagen für den Stadt- und Regionalverkehr und hält diese Anlagen auch instand.

Die Gesellschaft hat ein vom Kalenderjahr abweichendes Geschäftsjahr (1. September – 31. August). Der Umsatz des Geschäftsjahres 2019/2020 betrug 7.795 Tsd. € (Vorjahr 5.108 Tsd. €) und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert. Das Ergebnis vor Ertragsteuern im Geschäftsjahr 2019/2020 lag mit 2.347 Tsd. € (Vorjahr 1.406 Tsd. €) über dem Niveau des Vorjahres. Die Gesellschaft erwirtschaftete einen Jahresüberschuss in Höhe von 1.576 Tsd. € (Vorjahr 937 Tsd. €).

Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH

Die HGK und die Stadt Leverkusen sind zu jeweils 50 % an der Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH beteiligt. Die Geschäftsentwicklung der Fähre hängt weiterhin maßgeblich von den Verkehrsbeschränkungen auf der Leverkusener Brücke entlang der BAB 1 ab. Seitdem die Leverkusener Brücke erneuert wird, ist die Fähre durch das Verkehrsaufkommen immer noch gut ausgelastet, auch wenn dieses gegenüber 2019 um rund 12 % zurückgegangen ist. Bedingt durch die Covid-19-Pandemie und die weitestgehend über das gesamte Jahr geltenden Homeoffice-Regelungen vieler Unternehmen haben weniger Pkw die Fähre genutzt (Berichtsjahr 77.239, Vorjahr 114.200). Große Lkw nutzen die Fähre nur selten, da die Zufahrt zur Fähre auf der Leverkusener Seite durch schmale Straßen und Verkehrsbeschränkungen erschwert wird. Im Berichtsjahr hat die Fähre 18 % weniger Lkw transportiert als im Vorjahr (7.203 im Jahr 2020 zu 8.778 im Jahr 2019). Auch hierfür kann die Covid-19-Pandemie und die in der Folge allgemein reduzierte Wirtschaftstätigkeit als ursächlich angenommen werden.

Die Prüfung des Geschäftsjahres 2020 ist für die Gesellschaft noch nicht abgeschlossen, weshalb beim Umsatzvolumen das Geschäftsjahr 2019 dargestellt wird. Das Umsatzvolumen der Beförderungsentgelte stieg in 2019 um 8,3 % von 604.332 € (2018) auf 654.508 €.

OPERATIVER BEREICH – NETZ

Das Schienennetz der HGK ist Teil der Daseinsvorsorge. Die Unterhaltung der HGK-Eisenbahninfrastruktur und die damit verbundenen Dienstleistungen und Geschäftstätigkeiten sind Aufgabe des operativen Bereichs Netz. Die Dienstleistungen des Bereichs Netz umfassen insbesondere die Instandhaltung der Infrastrukturanlagen von Unternehmen mit Gleisanschlüssen zum HGK-Netz, ebenso die Gestellung von Eisenbahnbetriebsleitern sowie eisenbahntechnischer Berater für andere Infrastrukturunternehmen.

Ein Mitbenutzungsvertrag regelt die Nutzung der HGK-Infrastruktur für den Betrieb der Stadtbahnlinien 7, 16, 17 und 18 durch die KVB.

OPERATIVER BEREICH – TECHNIK SCHIENENFAHRZEUGE

Der Bereich Technik Schienenfahrzeuge agiert als spezialisierter Werkstattbetrieb für Güterzugloks und Güterwagen. Der Betrieb ist für viele nationale und internationale Kunden im Eisenbahnlogistikbereich seit langem ein Partner bei Instandhaltungsleistungen von Rolling Stock Assets. Wesentlicher Kunde des Bereiches Technik Schienenfahrzeuge ist die RheinCargo GmbH & Co. KG. Neben der Wartung und Instandsetzung stellt die HGK auch die entsprechende Dokumentation für das ECM[6] (Entity in Charge of Maintenance) zur Verfügung, die für die Instandhaltung zuständige Stelle nach der Europäischen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit.

Der Bereich Technik Schienenfahrzeuge hat im vergangenen Jahr 2.359 Aufträge bearbeitet, davon 1.933 in der Lokwerkstatt. Die RheinCargo ist mit 1.727 Aufträgen bei der Lokwerkstatt und 346 Aufträgen bei der Güterwagenwerkstatt größter Kunde der Instandhaltungsleistungen. Mit der Radsatzdrehbank in der Lokwerkstatt konnte der Bereich im Berichtsjahr trotz der Covid-19-Pandemie insgesamt 155 Fahrzeuge bearbeiten.

Die operativen Bereiche Netz und Technik Schienenfahrzeuge treten seit einer Neuordnung der Markenarchitektur der HGK-Gruppe im August 2020 unter einem gemeinsamen Logo als Geschäftsbereich „HGK Infrastructure and Maintenance“ am Markt auf.

VERMIETUNGSGESCHÄFT

Im Geschäftsjahr 2020 sanken die Erlöse und Nebenerlöse aus dem nicht hafenaffinen Vermietungsgeschäft gegenüber dem Vorjahr um 19,1 % auf 8,0 Mio. € (Vorjahr 9,9 Mio. €). Ursache für den Rückgang ist im Wesentlichen ein einmaliger Sondereffekt im Vorjahr aufgrund der Umstellung des Tiefgaragenpachtvertrags.

6 Die Richtlinie ist Grundlage für einen sicheren Gütertransport in Europa.

Ertragslage

Für die Steuerung unseres Unternehmens verwenden wir die Kennzahlen Umsatzerlöse und Ergebnis vor Steuern. Daneben fließen auch Eigenkapitalquote, Anlagendeckung und Working Capital regelmäßig mit ein.

Die Summe aus Umsatzerlösen, anderen aktivierten Eigenleistungen, Bestandsveränderung und sonstigen betrieblichen Erträgen sank im Berichtsjahr um rund 8,4 Mio. € bzw. 8,7 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 71,2 Mio. € und sanken um 4,1 Mio. € bzw. 5,5 %. Damit lagen sie aber noch über den geplanten Umsätzen von 70,8 Mio. €. Neben der oben erwähnten Umstellung des Tiefgaragenpachtvertrags im Vorjahr trugen auch die rückläufigen Diesel- und Stromverkäufe sowie die Arbeitnehmerüberlassung an die RheinCargo zum Rückgang der Umsatzerlöse bei. Auch bei den sonstigen betrieblichen Erträgen hat sich vor allem der Sondereffekt im Vorjahr aus dem Kompensationsanspruch gegenüber der Stadt Köln aufgrund der Beendigung des Hafenausbaus Godorf bemerkbar gemacht. Gegenläufig wirkten Erträge aus der Auflösung von Sonderposten und die teilweise Rückzahlung eines im Vorjahr geleisteten Sanierungsbeitrags zur Pensionskasse. So ergab sich ein Rückgang in Höhe von 4,5 Mio. €.

Die Summe aus Personal- und Materialaufwand, Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrug im Berichtsjahr 82,6 Mio. € (Vorjahr 89,7 Mio. €). Der Anteil des Personalaufwands lag bei 58,4 % (Vorjahr 55,7 %), auf den Materialaufwand entfielen 16,3 % (Vorjahr 15,9 %) und auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 14,1 % (Vorjahr 18,0 %). Der absolute Rückgang beim Personalaufwand (-1,7 Mio. €) lässt sich auf einen im Vorjahr geleisteten einmaligen Sanierungsbeitrag für die Pensionskasse zur Wiederherstellung der Solvabilität zurückführen. Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen waren im Vorjahr durch einen Einmaleffekt – der Verlust der Anlagen im Bau für das Hafenprojekt Godorf – erhöht, was die Verminderung um 4,5 Mio. € erklärt. Gegenläufig wirkten sich Beratungskosten im Zusammenhang mit dem Erwerb der europäischen Binnenschifffahrtsaktivitäten von Imperial aus, die jedoch weiterbelastet wurden.

Das Finanzergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr um 1,3 Mio. € auf 4,7 Mio. € verbessert. Dazu haben insbesondere die neuen Binnenschifffahrtsaktivitäten unter dem Dach der HGK Shipping mit einer Gewinnabführung von rund 3,0 Mio. € beigetragen, aber auch höhere Beteiligungserträge (+0,3 Mio. €) und Zinserträge (+0,3 Mio. €). Allerdings verringerte sich die Ergebnisabführung der HTAG um 0,9 Mio. €. Bei der Neska, bei der die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie besonders deutlich zu spüren waren, musste ein Verlust in Höhe von 0,3 Mio. € ausgeglichen werden, während im Vorjahr ein Gewinn von 0,8 Mio. € abgeführt worden war. Der Zinsaufwand stieg bedingt durch die Finanzinvestitionen per saldo um 0,1 Mio. €.

Das Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und Ertrag beläuft sich auf 10,3 Mio. € und bleibt damit unverändert zum Vorjahr. Somit konnte die HGK die Vorjahres-Prognose in Höhe von 9,6 Mio. € deutlich übertreffen. Davon zahlte die HGK rund 0,4 Mio. € als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis aus. Die verbleibenden 9,9 Mio. € werden im Rahmen des bestehenden Gewinnabführungsvertrags an die Stadtwerke Köln GmbH abgeführt.

Investitionen

Die Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände beliefen sich im Geschäftsjahr 2020 auf insgesamt 47,4 Mio. € (Vorjahr 37,8 Mio. €). Davon entfielen 14,2 Mio. € auf den Bereich Netz und 29,0 Mio. € auf den Bereich Liegenschaften. 4,2 Mio. € waren spartenübergreifend.

Im Bereich Netz entfiel der Großteil der Investitionen auf die Stellwerkserneuerung Kendenich, die Modernisierung der Bahnsteige, den Neubau der Brücke Hubert-Poll-Straße in Frechen, den Ersatz des Oberbaus und die Erweiterung der Netzleitzentrale. Im Bereich Immobilien/Projektentwicklung wurde der Grundstückskauf im Industriepark Nord getätigt, weiter investierte die HGK in die Errichtung des Terminals für kombinierten Verkehr im Kölner Norden (KV Nord). Im Bereich Liegenschaften entfielen die Investitionen im Wesentlichen auf die Planungsleistungen für den Bau des Verwaltungsgebäudes. Bei den spartenübergreifenden Investitionen standen die Modernisierung des Rechenzentrums und Hard- beziehungsweise Softwareinvestitionen im Vordergrund.

Die HGK hat ihre Vorjahresprognose bei den Investitionen nicht vollständig erreicht. Das lag im Wesentlichen daran, dass der Kauf des Grundstücks Industriepark Nord erst Ende des Jahres umgesetzt werden konnte, so dass eingeplante vorbereitende Arbeiten verschoben werden mussten und sich die Bautätigkeiten für den KV Nord und im Bereich Netz zeitlich verzögert haben. Auch konnten Verhandlungen zu Verträgen bei Kreuzungsmaßnahmen nicht abgeschlossen werden. Ebenso hemmen nicht planbare Verzögerungen bei Genehmigungsverfahren Investitionen.

Der Schwerpunkt der Investitionen lag im Geschäftsjahr mit 174,4 Mio. € im Bereich Finanzinvestitionen, auch wegen des Erwerbs der Binnenschifffahrtsgesellschaften. Da der Erwerb der Anteile durch die Zwischenholding HGK Shipping GmbH erfolgte, spiegelt die Bilanz der HGK die vom Gesellschafter SWK bereitgestellten und von der HGK weitergereichten langfristigen Ausleihungen der Finanzierungskosten in Höhe von 171,0 Mio. € wider. Auf die Zwischenholding selbst entfallen Anschaffungskosten in Höhe von 3,2 Mio. €.

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Die Bilanzsumme stieg von 308,3 Mio. € im Vorjahr um 188,9 Mio. € (+61,3 %) auf 497,2 Mio. €. Hier wirken sich insbesondere die Investitionen in die HGK Shipping GmbH sowie deren Untergesellschaften und in den Grundstückserwerb Industriepark Nord aus. Bei konstanten liquiden Mitteln, leicht erhöhtem Vorratsbestand (+0,5 Mio. €) und aktiven Rechnungsabgrenzungsposten (+0,2 Mio. €) sanken die Forderungen mit -15,2 Mio. € (-44,4 %) deutlich gegenüber dem Vorjahr. Eine wesentliche Rolle spielt dabei der Kompensationsanspruch im Rahmen der Beendigung des Hafenausbaus in Godorf, der im Vorjahr mit 9,4 Mio. € in den Forderungen stand. Auch die Forderungen gegen Beteiligungen und verbundene Unternehmen waren rückläufig. Dem stand auf der Passivseite ein höheres Eigenkapital gegenüber, das durch eine Kapitalrücklagenzuführung gestiegen ist (+5,4 Mio. €). Des Weiteren sind die Rückstellungen (+3,7 Mio. €) und Verbindlichkeiten (+181,2 Mio. €) gestiegen, während sich die Sonderposten um 1,1 Mio. € verringerten. Die passiven Rechnungsabgrenzungsposten veränderten sich um -0,3 Mio. €. Der deutliche Anstieg der Verbindlichkeiten ist überwiegend langfristiger Natur und resultiert aus der Finanzierung des Erwerbs der europäischen Binnenschifffahrtsaktivitäten von Imperial über den Gesellschafter SWK.

Die Eigenkapitalquote sank von 33,5 % im Vorjahr auf 21,9 %. Das langfristige Kapital erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 168,6 Mio. €. Damit war das Anlagevermögen durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital zu 89,5 % (Vorjahr 94,5 %) gedeckt.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen unterschritten mit 3,2 Mio. € die Summe aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vorräten von 5,5 Mio. € und führten zu einem Working Capital von 2,3 Mio. € (Vorjahr -0,2 Mio. €). Das Working Capital lag bei 3,3 % vom Umsatz.

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

Das Geschäftsjahr 2020 ist verglichen mit den Prognosen deutlich positiver verlaufen.

Wesentliche nichtfinanzielle Themen

MITARBEITENDE

Am 31. Dezember 2020 beschäftigte die HGK 590 Personen (Ende 2019: 581), davon drei Aushilfen im Rahmen einer geringfügigen Beschäftigung. Gegenüber dem Vorjahresstichtag ist die Zahl der Mitarbeitenden damit um 1,55 % gestiegen. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit liegt bei 20 Jahren, auch das Interesse an einer Berufsausbildung bei der HGK ist unverändert hoch. Im Berichtsjahr sind 26 Auszubildende innerhalb der Gruppe neu in den Beruf gestartet. Kontinuierliche und erhebliche Investitionen in die berufliche Aus- und Weiterbildung tragen ebenso zur Beliebtheit des Unternehmens bei wie Zusatzangebote in Form von medizinisch- und gesundheitsorientierten Fortbildungskursen und Seminaren. Die HGK definiert sich so als nachhaltiger und sozial engagierter Arbeitgeber und ist weiterhin ein attraktiver Arbeitgeber.

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG[7]

Der Aufsichtsrat der HGK hat im Jahr 2017 das Ziel formuliert, sowohl im Vorstand als auch im Aufsichtsrat der HGK einen Anteil von 30 % Frauen zu erreichen. Dieses Ziel wird weiterverfolgt. Als Grundlage dient dabei das „Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst".

QUALITÄTSMANAGEMENT[8]

Die HGK ist seit Juli 1998 nach der Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001 zertifiziert. Im Jahr 2019 erfolgte das erste Überwachungsaudit nach der erfolgreichen Umstellung und Rezertifizierung auf die Norm ISO 9001:2015. Zu den zertifizierten Bereichen gehören Service-Dienstleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Hafenbetriebe und Logistikdienstleister, das Beschaffungsmanagement, das Personalmanagement, das Instandhaltungsmanagement für Eisenbahninfrastruktur (EIU) für die Durchführung von schnellen Stadtbahnverbindungen für den Personenverkehr und Schienengüterverkehr nach EBO im Raum Köln sowie der Betrieb einer Lok- und Güterwagenwerkstatt.

UMWELTSCHUTZ[9]

Bereits im Jahr 1999 berichtete die HGK erstmals und auf freiwilliger Basis in einem eigenen Umweltbericht über ihre Aktivitäten im Umweltschutz. Auch in den nachfolgenden Jahren pflegte das Unternehmen eine offene Kommunikation und veröffentlichte regelmäßig Umweltberichte. Für das Jahr 2020 erstellt die HGK gemeinsam mit den anderen Gesellschaften des Stadtwerke Köln Konzerns einen Nachhaltigkeitsbericht.

Bei Planung, Bau, Betrieb und Erwerb von Gütern werden die aktuellsten Umweltstandards beachtet. Besonderen Wert legt die HGK auf eine umweltgerechte Entsorgung und auf Wertstoffrecycling. Dabei setzt sie bevorzugt auf umweltschonende Materialien und den ressourcensparenden Einsatz von Energie. Die HGK erfasst und bewertet die einzelnen Energieverbräuche, um Optimierungspotenziale zu identifizieren und kommt so der gesetzlichen Pflicht nach EDL-G nach (Energieaudit).

Mit ihrem steten Einsatz im Bereich Energieeffizienz sichert die HGK nicht zuletzt auch die nachhaltige Verkehrsinfrastruktur für ÖPNV und den Güterverkehr – zugunsten des Klimaschutzes.

ARBEITSSICHERHEIT[10]

Die HGK gewährleistet durch ständige Analyse und Weiterentwicklung der Arbeitsschutzorganisation und -prozesse, dass sämtliche Arbeitsplätze rechtskonform sind. Zudem achtet die HGK auf eine optimale Gestaltung der Arbeitsplätze und trägt damit zur Verbesserung der Perspektive für jeden einzelnen Mitarbeitenden bei. Zentraler Bestandteil ist dabei die Kommunikation über Good-Practice-Beispiele.

Außerdem beabsichtigt die HGK, für alle Unternehmen der Gruppe ein einheitliches Managementsystem (Qualität, Gesundheit, Sicherheit und Umweltschutz – QHSE) einzuführen. Hierbei sollen für alle Unternehmen einheitliche Standards gelten.

Auch im Arbeitsschutz war die Covid-19-Pandemie vorherrschendes Thema. Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben hat die HGK neue Gefährdungsbeurteilungen und Betriebsanweisungen erstellt und bekannt gemacht. Für die Unterweisungen der Mitarbeitenden wurden stetig und an die Situation angepasste Hygienehinweise und Verhaltensregeln veröffentlicht.

Dank schneller Reaktionen des Managements in Verbindung mit einem funktionierenden Pandemiemanagement konnte die HGK Homeoffice-Regelungen effektiv umsetzen und betriebliche Abläufe verändern. So konnte der Ausbreitung des Virus innerhalb der HGK-Gruppe wirksam entgegengewirkt werden.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben fanden vier Sitzungen des Ausschusses für Arbeitssicherheit statt. Wegen der Covid-19-Pandemie wurden die Sitzungen teilweise als Videokonferenzen durchgeführt. Die Protokolle sind entsprechend den gesetzlichen Vorgaben veröffentlicht worden.

7 Nicht Bestandteil der Prüfung durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.
8 wie vor.
9 wie vor.
10 wie vor.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Der Logistikmarkt entwickelt sich beständig weiter und wird sich erholen. Es wird erwartet, dass spätestens Ende 2022 wieder das Vorkrisenniveau erreicht sein wird. Ausgehend von diesem Null-Niveau werden auch für die Zeit nach 2022 kontinuierliche Zuwächse erwartet. An dieser positiven Marktentwicklung werden die HGK und die Gesellschaften der HGK-Gruppe partizipieren und damit auch in Zukunft ihren Beitrag zum Erfolg des Stadtwerke Köln Konzerns leisten.

Die Logistik hat in der Vergangenheit zunehmend an Bedeutung gewonnen und ist weiterhin zentraler Bestandteil einer funktionierenden Gesellschaft und einer erfolgreich agierenden Wirtschaft. Komplexe und eng verzahnte Wertschöpfungsprozesse, ein dynamischer und globaler Handel sowie eine enorme wachsende Produktvielfalt prägen das allgemeine Logistikverständnis nachhaltig. Von der einstigen Hilfsfunktion für Industrie und Handel entwickelt sich die Logistik – nicht zuletzt auch mithilfe der Digitalisierung – zu einem integralen Erfolgsfaktor für die Wirtschaft. Entsprechend wandelt sich die Branche, und es ist für den Erhalt einer nachhaltigen Marktposition erforderlich, Prozesse kontinuierlich zu optimieren und zukunftsweisend zu investieren. Entsprechend verbessert die HGK-Gruppe ihre Arbeitsprozesse laufend.

Zudem erweitert die HGK ihr Tätigkeitsspektrum, jüngst durch den Erwerb der europäischen Binnenschifffahrtsaktivitäten von Imperial sowie die Gründung der HGK Shipping. Damit bietet die HGK nun Logistikleistungen auf der Schiene, der Straße und dem Wasserweg aus einer Hand an und entwickelt so ihre Stellung als erfolgreiche Logistikholding samt wertschaffender Beteiligungen im Logistikmarkt weiter. Die HGK wird den Transformationsprozess hin zu einer Management Holding für Logistiklösungen weiter schärfen, sich entsprechend den wachsenden Aufgaben neu ausrichten und nachhaltige Entwicklungen in den Geschäftsfeldern vorantreiben.

Die HGK ist eng verbunden mit dem Wirtschaftsstandort Köln. Dies ist und bleibt der Schwerpunkt der unternehmerischen Tätigkeiten. Die HGK und ihre Tochter- und Beteiligungsunternehmen werden mit ihren Angeboten verstärkt an einer tieferen Marktdurchdringung und an Lösungen arbeiten, die einen ökologisch nachhaltigen Beitrag für den Stadtraum leisten. Dazu passt die HGK das Leistungsportfolio der Gruppe fortlaufend an die Bedürfnisse und Anforderungen der Kunden und des Marktes an.

Risikomanagementsystem (RMS)
Bei der Ausübung unternehmerischer Tätigkeit können Risiken entstehen. Gleichzeitig sind die Rahmenbedingungen für unternehmerisches Handeln im 21. Jahrhundert deutlich komplexer und volatiler geworden. Die Einrichtung und Dokumentation eines Risikomanagementsystems (RMS) ist daher nicht nur eine gesetzliche Verpflichtung, sondern längst unverzichtbares Instrument einer integrierten Unternehmensentwicklung und -steuerung. Vor diesem Hintergrund ist der bewusste Umgang mit Risiken im Sinne einer maßnahmenorientierten Steuerung zentraler Bestandteil des RMS der Häfen und Güterverkehr Köln AG, ebenso die frühzeitige Risikoerfassung und -bewertung. Als Risiko wird, vereinfacht umschrieben, eine potenziell negative Abweichung von unternehmerischen Zielsetzungen verstanden.

Dieses RMS hat die HGK auch auf ihre Tochter- und mehrheitlichen Beteiligungsunternehmen ausgerollt. Das RMS der HGK und ihrer Tochterunternehmen erfolgt nach Grundsätzen, Verantwortlichkeiten, Inventur-, Bewertungs- und Berichtsprozessen, welche die Stadtwerke Köln GmbH verbindlich vorgibt. Auf der Basis des geltenden RMS werden konzernweit alle relevanten Risiken regelmäßig identifiziert, bewertet, einer Eintrittswahrscheinlichkeit zugeordnet und geplante Maßnahmen zur Risikoreduzierung oder -eliminierung aufgezeigt.

Die Tochter- und Beteiligungsunternehmen der HGK berichten vierteljährlich an die HGK. Eine sofortige Meldung muss dann erfolgen, wenn ein Risiko festgelegte Schwellenwerte überschreitet. Das Risikomanagement der HGK konsolidiert die wesentlichen Risiken der Gesellschaften und fasst diese in einem HGK-Berichtswesen zusammen, welches ebenfalls vierteljährlich an die SWK gemeldet wird. Die konzernweite Unternehmensrevision prüft regelmäßig die Abläufe des Systems sowie dessen Wirksamkeit und Angemessenheit.

Die Leitlinie Risikomanagement legt die wesentlichen Grundsätze und Verantwortlichkeiten fest. Dazu zählen insbesondere Termine und Schwellenwerte für das Risikomanagement-Reporting. Der Bericht zur Risikoinventur beinhaltet Art, Struktur und Steuerungsgrad der Risiken nach Bereichen. In ihm werden identifizierte Risiken analysiert und nach Bedeutung und Eintrittswahrscheinlichkeit eingestuft.

Wesentliche Chancen und Risiken der HGK und ihrer Tochter- und Beteiligungsunternehmen
Es bestehen ergebnisrelevante Risiken, die einen Einfluss auf den Geschäftsverlauf, die wirtschaftliche Lage und die Ertragslage der HGK haben könnten. Die Chancen und Risiken werden zur besseren Strukturierung in Kategorien zusammengefasst. Dabei wird zwischen zwei Arten von Risiken unterschieden: Erstens gibt es Risiken, die von außen auf das Unternehmen wirken, ohne dass es einen signifikanten Einfluss darauf nehmen kann (externe Risiken). Zweitens gibt es Risiken, deren Ursache unternehmensintern begründet ist (interne Risiken). Die als wesentlich identifizierten Chancen und Risiken sowie weitere Chancen und Risiken werden nachfolgend im Einzelnen erläutert.

Tatsächliche Chancen und Risiken
Die Covid-19-Pandemie stellt nicht nur die HGK-Gruppe vor bislang ungeahnte Herausforderungen und ist damit das größte Risiko. Das neuartige Virus wird weiterhin signifikante Auswirkungen auf die gesamte Wirtschaft haben, zumindest in der ersten Hälfte des Jahres 2021. Für die HGK-Gruppe bedeutet dies, sich weiterhin mit einer veränderten Transportnachfrage in allen Geschäftsbereichen auseinanderzusetzen und den negativen Auswirkungen mit dezidierten Maßnahmen so weit wie möglich entgegenzuwirken. In dem Zusammenhang sind insbesondere folgende Maßnahmen zu nennen: Einstandskosten senken, Investitionen verschieben, Zugumläufe reduzieren, Mietverträge für Leihgeräte und/oder Schiffsraum kündigen, Instandhaltungen auf das Notwendige minimieren, Überstunden abbauen, Zeitarbeitspersonal reduzieren sowie Kurzarbeit anmelden.

Im Rahmen der Wirtschaftsplanung wurden die zukünftigen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie nur eingeschränkt berücksichtigt, da man zum Planungszeitpunkt davon ausgehen konnte, dass die Pandemie Anfang 2021 nur noch eine untergeordnete Bedeutung spielen würde. Diese Annahme hat sich leider nicht bestätigt. Die Ausbreitung von Virusvarianten überall in Europa und weiten Teilen der Welt führt weiterhin zu ständig wechselnden Rahmenbedingungen für das öffentliche Leben und die Wirtschaft.

Wegen der enormen Anstrengungen der Mitarbeitenden und der ergriffenen Maßnahmen wird das Corona-Risiko lediglich als ein mittleres Risiko bewertet, das insgesamt für die HGK-Gruppe keine Bestandsgefährdung darstellt.

Ebenfalls als mittleres Risiko werden die Auswirkungen des demographischen Wandels angesehen. Sollte es weiterhin zu einem Fachkräftemangel kommen, könnte es zu Einschränkungen im Bahnbetrieb kommen. Auch in der Binnenschifffahrt und in den verwaltenden Bereichen könnte sich ein Fachkräftemangel zu einem Risiko entwickeln. Mit neuen Technologien und veränderten Prozessabläufen wird man diesem Risiko jedoch erfolgreich begegnen können.

Politische, regulatorische und rechtliche Chancen und Risiken
Politik, Gesetzgebung und Verträge setzen die Rahmenbedingungen für die Geschäftsfelder, in denen die HGK und ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften tätig sind. Für Unternehmen mit langfristig ausgelegten Investitionen sind verlässliche Rahmenbedingungen unabdingbar für wirtschaftlichen Erfolg.

Sofern öffentliche Mittel für den systematischen Aus- und Neubau sowie die Instandhaltung des Bestandsnetzes nicht mehr ausreichend verfügbar sind, ist die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene gegenüber Straße und Wasserstraße gefährdet. Aus Eigenmitteln können diese Maßnahmen nicht finanziert werden. Das hätte zur Folge, dass Investitionen und Instandhaltungsmaßnahmen nicht mehr finanziert werden können. Dieses Risiko wird mit einer niedrigen Bedeutung eingeschätzt.

Es bestehen Risiken aus möglichen Rückforderungen von bereits erhaltenen Investitionszuschüssen bei Projekten, die von dritter Seite betreut werden. Hier wurden bei Dritten bereits Zuschussrückforderungen erhoben. Es werden allerdings diverse rechtliche Möglichkeiten gesehen, sich gegen eine Zuschussrückforderung erfolgreich zu wehren. Gleichwohl hat dieses Risiko basierend auf den Clustern des internen Risikomanagementsystems eine niedrige Bedeutung für die HGK.

Für die HGK-Beteiligung RheinCargo wirkt sich die im Jahr 2018 beschlossene Trassenpreisförderung auf Basis des Trassenpreisfördergesetzes (TraFöG) weiterhin positiv aus. Die Trassenpreisförderung ist eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) initiierte Fördermaßnahme, mit der der umwelt- und klimafreundliche Schienengüterverkehr über eine anteilige Finanzierung der Trassenpreise gefördert werden soll. Zunächst bis zum 31. Dezember 2022 wird allen Marktteilnehmenden eine Fördersumme in Höhe von jährlich 350 Mio. € zur Verfügung gestellt. Die konkrete Förderung ist abhängig von der jährlichen Trassenkilometerleistung.

Zudem ist der Masterplan Binnenschifffahrt des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur für diejenigen Unternehmen der HGK-Gruppe eine Chance, die im Bereich Binnenschifffahrt tätig sind. Die Binnenschifffahrtssparte erfährt durch diesen Masterplan eine Stärkung und kann so unter anderem die digitalen Herausforderungen der Zukunft meistern.

In der jüngsten Vergangenheit wurde es immer schwieriger, adäquaten Sachversicherungsschutz zu erhalten. Denn die Sachversicherer ziehen sich aus dem Markt zurück. Auch ein Standort in der HGK-Gruppe muss mit dieser Entwicklung umgehen und hinnehmen, dass eine Volldeckung Feuer und Betriebsunterbrechung derzeit nicht mehr erhältlich ist. Durch Schutzmaßnahmen werden die Risiken des Sachverlustes und sich daraus ergebende Folgerisiken minimiert. Insgesamt wird dieses Risiko für die HGK-Gruppe als niedriges Risiko klassifiziert.

Chancen und Risiken im Markt und Wettbewerb
Die Entwicklung der Beschaffungs- und Absatzmärkte, die Wettbewerbssituation sowie weitere, die Nachfrage bestimmende Faktoren wirken in unterschiedlichem Ausmaß auf die HGK sowie ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften ein. Hierauf hat die Covid-19-Pandemie maßgeblichen Einfluss.

Zudem wirkt sich die Energiewende auf die Transport- und Umschlagmengen der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene aus: Kohlekraftwerke werden sukzessive stillgelegt. Zulieferleistungen fallen entsprechend weg, und damit auf lange Sicht das gesamte Geschäftsfeld „Kraftwerkskohle“ sowohl im Trockenschifffahrtsbereich als auch im Eisenbahngüterverkehr. Neue Märkte und Leistungsfelder sind perspektivisch zu erschließen, um diesen Wegfall zu kompensieren. Insgesamt wird das Risiko des sich verändernden Geschäftsfelds als mittleres Risiko bewertet.

Im Eisenbahngüterverkehr wird weiterhin ein hoher Wettbewerbsdruck herrschen. Seit langem konkurrieren nicht nur die verschiedenen Verkehrsträger miteinander, sondern auch die großen Staatsbahnen mit den Privatbahnen. Die Chancenungleichheit zwischen Staats- und Privatbahnen spiegelt sich im verstärkten Preiswettbewerb wider. Billiger Dieselkraftstoff, der sich positiv auf die grundsätzlich umweltschädlichere Beförderung per Lkw auswirkt, verstärkt den Wettbewerbsdruck der Privatbahnen zusätzlich. Einige Industrien sind aber nach wie vor auf die Eisenbahn als Verkehrsträger angewiesen. Durch lokale Kooperationen und flexible, kurzfristige Angebote besteht hier für die kleineren Privatbahnen die Möglichkeit, gegenüber anderen Verkehrsträgern sowie den Staatsbahnen Boden gutzumachen. Auch dieses Risiko wird als mittel eingestuft.

Operative Chancen und Risiken
Risiken für die Logistikbranche sind insbesondere auch Wetterextreme infolge des Klimawandels wie beispielsweise Niedrig- und Hochwasser, Starkregen und Sturm. Die Effizienz der in der Produktion eingesetzten Anlagen und Prozesse ist ein relevanter Erfolgsfaktor, aus dem sich Chancen und Risiken ergeben. Auch personelle Entscheidungen können, wenn sie sich im Nachhinein als falsch herausstellen, ein Risiko beinhalten.

Die Unternehmen der HGK-Gruppe legen großen Wert auf die Qualifizierung ihrer Beschäftigten. So können personelle Fehlentscheidungen minimiert werden. Außerdem wird durch die systematische Wartung und Instandhaltung der Betriebsmittel deren Ausfallrisiko verringert. Mittels kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse sowie durch die Investition in neue Technologien können die Unternehmen ebenfalls zumindest den beeinflussbaren Störungsrisiken begegnen. Beispielsweise können mit einem Sensor-System in Binnenschiffen Echtzeitdaten über das Flussbett gesammelt werden. Auf Basis dieser Daten würde dann die Beladung von Schiffen optimiert. Heute wird eine Beladung insbesondere anhand des Pegelstandes vorgenommen. Ein weiteres Beispiel für eine technologiebasierte Transportkettenoptimierung ist die Entwicklung sogenannter flussangepasster Schiffe. Diese Schiffe weisen aufgrund ihrer Konzeption einen geringeren Tiefgang auf und verfügen gleichzeitig über eine hohe Traglast. Dadurch können auch bei Niedrigwasser größere Mengen als bisher transportiert werden. Dies sind nur zwei Beispiele, wie in der HGK-Gruppe neue Technologien weitergedacht werden, die künftig dazu beitragen, mit Wetterextremen besser umzugehen.

Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle können Betriebsstörungen zur Folge haben. Diesen nicht beeinflussbaren Faktoren kann nur durch ein funktionierendes Notfallmanagement begegnet werden. Insgesamt wird dem Risiko von Betriebsstörungen ein mittleres Gewicht beigemessen.

Die HGK hatte den Betrieb des KV Terminals Köln Nord ausgeschrieben. Die Angebotsphase fiel mitten in die Covid-19-Pandemie. Das Vergabeverfahren musste aufgehoben werden, weil keine wirtschaftlichen Angebote eingegangen sind. Die Bieter haben nach eigener Aussage die Angebote mit Hinweis auf die Covid-19-Pandemie abgegeben. Ohne Pandemie wäre die kalkulatorische Bewertung sicherlich anders ausgefallen und es wäre dann möglicherweise eine Zuschlagserteilung erfolgt. Infolgedessen sieht sich die HGK gezwungen, das Terminal im Eigenbetrieb zu betreiben. Fehlende Pachteinnahmen und die derzeit Corona-bedingt schlechte Transportwirtschaftslage führen dazu, dass der Eigenbetrieb zurzeit nicht wirtschaftlich ist. Alsbald nach Erholung der wirtschaftlichen Situation soll eine Neuausschreibung erfolgen.

Zudem wehrt sich ein Bieter gegen die Aufhebung. Das Verfahren ist in der nächsten Entscheidungsebene. Sollte das Oberlandesgericht dem Vortrag des Antragstellers folgen, müsste die HGK möglicherweise auf ein für sie unwirtschaftliches Angebot eingehen.

Sowohl der durchzuführende Eigenbetrieb als auch das Risiko, dass eine Bezuschlagung aufgrund gerichtlicher Entscheidung erfolgen muss, werden als mittlere Risiken eingestuft.

Finanzielle Chancen und Risiken

Das an den Finanzmärkten anhaltend niedrige Zinsniveau birgt für die HGK sowie ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften einerseits gleichermaßen Chancen und Risiken.

Andererseits wirkt sich das dauerhaft niedrige Zinsniveau der Kapitalmärkte negativ auf Pensionskassen aus. Dies gilt auch für die Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen, bei der die HGK Mitglied ist und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter versichert. Es bestand das Risiko, dass die Kasse die Solvabilitätskriterien nicht mehr erfüllen kann. Die einzelnen Mitglieder (Trägerunternehmen) leisteten im Jahr 2019 zusätzliche finanzielle Beiträge, um eine Schließung der Kasse durch die BaFin und damit die Subsidiärhaftung der Arbeitgeber gegenüber den Mitarbeitenden zu verhindern. So verpflichtete sich auch die HGK zur Zahlung eines Beitrages in Höhe von 3,6 Mio. €, wovon jedoch im Geschäftsjahr 2020 aufgrund eines gegenüber den Erwartungen deutlich besseren Geschäftsverlaufs bei der Pensionskasse rund die Hälfte wieder an die HGK zurückgezahlt wurde. Gleichwohl besteht aufgrund der anhaltenden Niedrigzinsphase die Möglichkeit, dass eine vergleichbare Situation in Zukunft nochmals auftreten könnte. Aus jetziger Sicht wird das Risiko als mittel bewertet.

Keine bestandsgefährdenden Risiken

Unter Berücksichtigung der gegebenen Gegensteuerungs- und Minimierungsmaßnahmen sind derzeit keine Risiken erkennbar, die den Fortbestand der HGK gefährden. Derartige Risiken sind aus heutiger Sicht auch für die absehbare Zukunft nicht zu erkennen.

Investitionen und Erfolgsplan

Der Investitionsplan 2021 sieht Ausgaben in Höhe von insgesamt 48,1 Mio. € vor. Die Investitionen in das Eisenbahnnetz in Höhe von 21,4 Mio. € entfallen in Höhe von 14,9 Mio. € auf den Personenverkehr und in Höhe von 6,5 Mio. € auf den Güterverkehr. Für die Errichtung und Weiterentwicklung von Terminalkapazitäten und Häfen sind 14,1 Mio. € vorgesehen. Weitere 12,6 Mio. € werden in die Informationstechnologie, Liegenschaften und Technik investiert.

Die Investitionen sollen aus eigenen Mitteln der HGK, öffentlichen Zuschüssen, einer Kapitalzuführung des Eigentümers und Darlehen finanziert werden.

Die HGK erwartet für das laufende Jahr mit 72,4 Mio. € eine Steigerung bei den Umsatzerlösen. Der Wirtschaftsplan für 2021 schließt mit einem Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 11,9 Mio. €, von dem eine Garantiedividende an den außenstehenden Aktionär Rhein-Erft-Kreis in Höhe von 0,4 Mio. € abzuführen ist.

Die Planungen für das Geschäftsjahr 2021 berücksichtigen in Übereinstimmung mit Vorgaben des Konzerns die für das jeweilige Geschäft möglichen Auswirkungen durch die Corona-Pandemie. Die Auswirkungen sind aufgrund der weiterhin unsicheren Entwicklung bezüglich ihrer Dauer und ihrer Intensität noch immer schwer abschätzbar. Negative Auswirkungen auf die Planungen sind bereits durch den derzeitigen zweiten Lockdown zu erwarten, ohne deren Höhe hinreichend genau beziffern zu können. Negative Auswirkungen auf das prognostizierte Ergebnis werden erwartet, da die voraussichtliche Geschäftsentwicklung der Tochtergesellschaften negativ beeinträchtigt werden könnte. Es wird derzeit aber kein Unterschreiten des Vorjahresniveaus erwartet.

Wir gehen davon aus, dass der gefasste Ratsbeschluss vom 10. September 2015 umgesetzt wird und der im Ergebnis 2020 enthaltene Verkaufserlös für Hafengrundstücksverkäufe in Köln-Deutz (rund 3,3 Mio. €) im Jahr 2021 zur Finanzierung des Neska-Erwerbs als Kapitalrücklage an die HGK zurückfließt.

Köln, 31. März 2021

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand
Uwe Wedig Wolfgang Birlin

WEITERE INFORMATIONEN

Zertifizierung und Innovation

QUALITÄTSMANAGEMENT

Im September 2020 absolvierte die HGK erfolgreich das zweite Überwachungsaudit nach der Umstellung auf die ISO 9001:2015. Die Dekra Certification GmbH bescheinigt der HGK, dass das Qualitätsmanagementsystem weiterhin den Anforderungen der ISO 9001:2015 entspricht und wirksam im Unternehmen angewendet wird. Folgende Bereiche sind zertifiziert:

- → Service-Dienstleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Hafenbetriebe und Logistikdienstleister;
- → Unterhalt einer Infrastruktur, um schnelle Stadtbahnverbindungen für den Personenverkehr und Schienengüterverkehr nach EBO im Raum Köln zu ermöglichen. Dies schließt die Instandhaltung einer Eisenbahninfrastruktur (EIU) ein;
- → Betrieb einer Signalmeisterei, Fahrleitungsmeisterei und Bahnmeisterei sowie die Steuerung und Überwachung des Netzbetriebes;
- → Betrieb einer Lokomotivwerkstatt, Güterwagenwerkstatt einschließlich Schienenfahrzeugtechnik (Bereich Infrastructure and Maintenance für Schienenfahrzeuge) sowie Beschaffungs- und Personalmanagement.

UMWELTSCHUTZ

Seit Jahren zählt der Umweltschutz zu den zentralen Unternehmenszielen der HGK. Das Unternehmen hat verbindliche Umweltschutzleitlinien aufgestellt, die das ökologische Handeln festlegen.

Diese Vorgaben gelten für alle betrieblichen Tätigkeiten und Abläufe, für alle HGK-Mitarbeitenden und alle Standorte. Alle Angehörigen der HGK sind damit zu einem verantwortlichen Handeln gegenüber der Umwelt verpflichtet.

Die HGK achtet bei Planung, Bau, Betrieb und Erwerb von Anlagen, Fahrzeugen und Materialien auf modernste Umweltstandards. Bei Abfall, Betriebsmitteln und Hilfsstoffen stehen umweltgerechte Entsorgung und Wertstoff-Recycling im Vordergrund. Umweltschonende Materialien kommen bevorzugt zum Einsatz.

Im zurückliegenden Jahr legte die HGK erneut den Schwerpunkt auf den Energieeinsatz. Energieverbräuche wurden erfasst, bewertet und Optimierungspotenziale identifiziert. Das ermöglicht in der Folge eine zielgenaue Investitionsplanung.

Mit ihrem steten Einsatz im Bereich Energieeffizienz sichert die HGK nicht zuletzt auch die nachhaltige Verkehrsinfrastruktur für ÖPNV und den Güterverkehr – zugunsten des Klimaschutzes für alle.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Veränderungen innerhalb der HGK-Gruppe im Berichtsjahr haben auch die Öffentlichkeitsarbeit geprägt. In der ersten Jahreshälfte lag ein Schwerpunkt auf der Begleitung und Bereitstellung transparenter Informationen rund um den Erwerb der europäischen Binnenschifffahrtsaktivitäten der Imperial Logistics International. Deren Eingliederung als HGK Shipping war zugleich der Startpunkt für einen längerfristigen Veränderungs- und Kommunikationsprozess, in dem die HGK ihre Markenpositionierung und die Markenstruktur der Gruppe neu ordnet. Anstelle vieler operativer Einzelmarken treten die Tochter- und Beteiligungsunternehmen künftig unter dem einheitlichen Markendach der HGK auf. Die Öffentlichkeit wurde im Rahmen der Pressearbeit über die Fachmedien der verschiedenen Kundensegmente und über digitale Kanäle informiert.

Die HGK positioniert sich als integrierte Logistikgruppe mit einem umfassenden Leistungsangebot im trimodalen Güterverkehr mit dem Ziel, für die Stadt und die Wirtschaftsregion Köln ein Garant zuverlässiger und nachhaltiger Lösungen im globalen Warenverkehr zu sein. Daher war und ist eine zentrale Aufgabe der HGK-Kommunikation, Akzeptanz für die Notwendigkeit einer leistungsfähigen logistischen Infrastruktur zu schaffen. Diese gilt es zu erhalten und zu fördern, ohne dabei die Aspekte des städtischen Wachstums, des Flächenbedarfs für attraktiven Wohnraum sowie der Ökologie und des Naturschutzes außer Acht zu lassen. Eine Region ohne funktionierende Wirtschaft und stabile Rahmenbedingungen für Unternehmen ist nicht zukunftsfähig. In diesem Zusammenhang hat die HGK im vergangenen Jahr eine Studie in Auftrag gegeben, die zeigt, dass rund 35.000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt von den Häfen der HGK abhängig sind. Diese hafenabhängige Beschäftigungswirkung ist in Köln und der Region teilweise doppelt so hoch wie an vergleichbaren Hafenstandorten. Durch ihre Häfen schafft die HGK stabile Rahmenbedingungen für Unternehmen und trägt so zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts und zum Funktionieren der Wirtschaft bei.

Wie wichtig reibungslos funktionierende Infrastrukturen und Transportketten im Güterverkehr sind, hat sich während der Covid-19-Pandemie gezeigt. Gerade im grenzüberschreitenden Verkehr haben sich Verkehrsmittel wie Binnenschiffe und Güterbahnen als Alternative zum personal- und damit begegnungsintensiveren Straßenverkehr bewährt. Die HGK hat über diese Themen und weitere Projekte und Angebote der Unternehmensgruppe sachlich und transparent berichtet. Besondere Aufmerksamkeit genießt dabei stets die Berichterstattung rund um das Eisenbahnnetz der HGK, das von vier stark frequentierten Stadtbahnlinien genutzt wird. Da der öffentliche Personennahverkehr für die Bevölkerung von großer Bedeutung ist, hat das Unternehmen Themen rund um die Bahn-Infrastruktur der HGK intensiv in analogen und digitalen Medien aus Köln und der Region begleitet.

Compliance

Die HGK hat im Jahre 2015 das Compliance-System des Stadtwerke Köln Konzerns übernommen. Der Leitfaden beschreibt die Grundgedanken sowie die wesentlichen Ziele, Prinzipien und Strukturen des konzernweiten Compliance-Management-Systems (CMS) einschließlich der erfassten Risikobereiche. Die Compliance-Richtlinien betreffen den Umgang mit Geschäftspartnern, Spenden und Sponsoring, die Einhaltung kartellrechtlicher Vorschriften und den Datenschutz. Die HGK hat die Richtlinien im Unternehmen kommuniziert, die Mitarbeitenden geschult und die Einhaltung überwacht. Verstöße gegen das CMS wurden nicht festgestellt. Für das Geschäftsjahr 2020 hat der Compliance-Beauftragte einen umfassenden Bericht für den Aufsichtsrat und den Vorstand erstellt. Dieser beinhaltet als Anlage auch einen separaten Jahresbericht zum Datenschutz.

Mitarbeitende

PERSONALBESTAND

Nach Umrechnung des Anteils der Teilzeitbeschäftigten auf Vollzeitstellen ergibt sich zum 31. Dezember 2020 ein Personalbestand von 557,07 (Vorjahr 554,7) Mitarbeitenden (ohne Auszubildende). Am Ende des Berichtsjahres waren bei der Gesellschaft 590 Mitarbeitende beschäftigt. Darunter sind zwölf Personen im ruhenden Beschäftigungsverhältnis (Vorjahr acht) und neun Personen in der Freizeitphase der Altersteilzeit (Vorjahr acht).

Personalbestand zum Jahresende

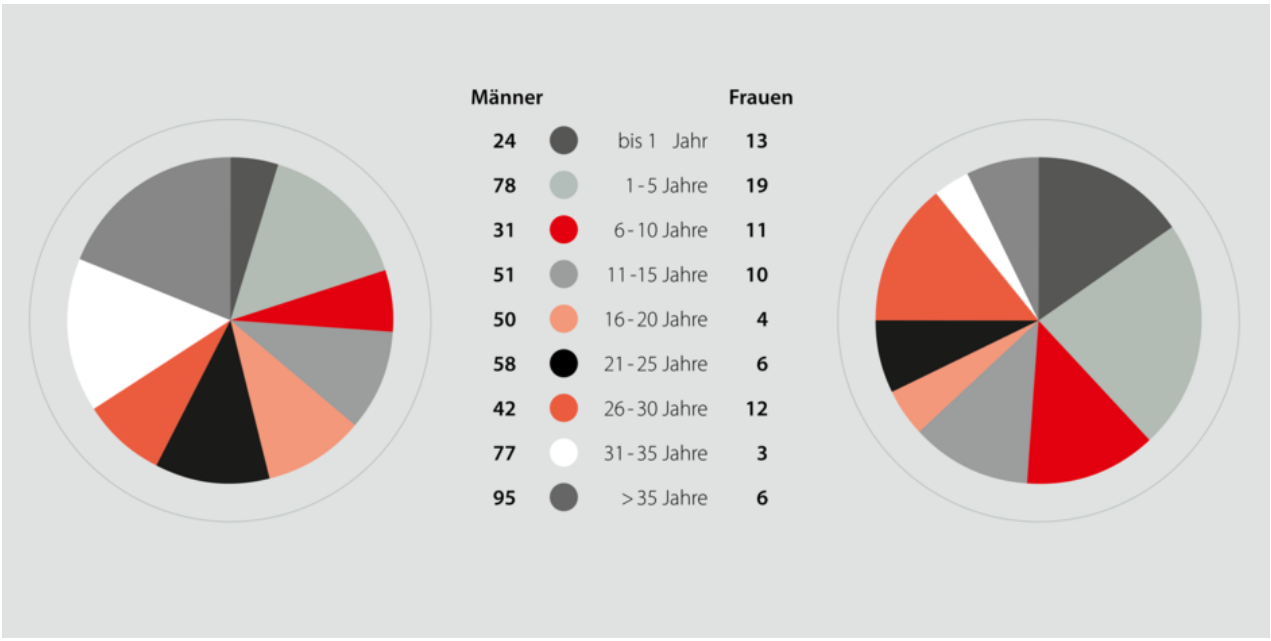
	31.12.2020	*31.12.2019*	*31.12.2018*
Angestellte	564	560	568
Auszubildende	26	21	24
Gesamt	**590**	**581**	**592**

ALTERSSTRUKTUR UND BETRIEBSZUGEHÖRIGKEIT

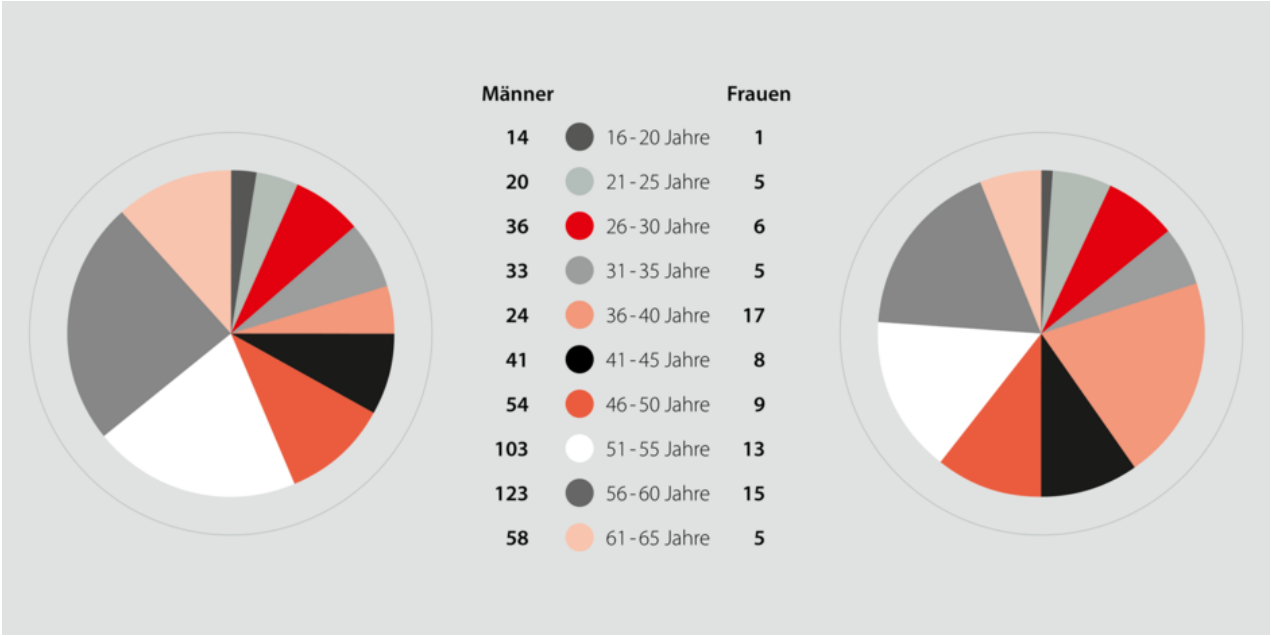
Im Jahr 2020 betrug das Durchschnittsalter der Mitarbeitenden 47 Jahre (unverändert zum Vorjahr). Die Betriebszugehörigkeit lag im Durchschnitt bei 20 Jahren (Vorjahr 21).

Zum Stichtag 31. Dezember 2020 waren 64 Beschäftigte der HGK als schwerbehindert anerkannt (Vorjahr 59).

Betriebszugehörigkeit 2020



Altersstruktur 2020



TARIFVERTRAG

Zum 1. Januar 2020 wurde die Anzahl der Urlaubstage für alle Mitarbeitende um einen Tag erhöht.

PERSONALAUFWAND

Personalaufwand

	2020 *Tsd. €*	*2019* *Tsd. €*
Löhne und Gehälter	36.765	33.530
Sonstige Personalaufwendungen	571	604
Gesetzliche Sozialabgaben	6.178	5.964
Altersversorgung und Unterstützung	4.759	9.896
Gesamt	**48.273**	**49.994**

ALTERSVERSORGUNG

Das Unternehmen trägt aktiv zur Altersvorsorge der Mitarbeitenden sowie von deren Familien bei. Neben der Rente aus der gesetzlichen Rentenversicherung und der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen erhalten Mitarbeitende im Ruhestand bzw. deren Angehörige unter bestimmten Voraussetzungen zusätzliche Versorgungsbezüge. Die Grundversorgung wurde zum 1. März 2020 um jeweils 1,06 % angehoben.

Am 31. Dezember 2020 besaßen 543 Betriebsangehörige einen Anspruch auf zusätzliche Versorgungsbezüge (Vorjahr 552), davon 436 gegenüber der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen (Vorjahr 445), 88 gegenüber der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln (Vorjahr 103) und vier gegenüber der Rheinischen Zusatzversorgungskasse (Vorjahr vier). Außerdem wurden im Berichtsjahr 314 anspruchsberechtigte Versorgungsempfängerinnen und -empfänger betreut (Vorjahr 331), davon 158 Ruhegeldempfängerinnen und -empfänger (Vorjahr 168) und 156 verwitwete Personen (Vorjahr 163).

ARBEITSSICHERHEIT

Bestimmendes Thema des Jahres 2020 war die Covid-19-Pandemie. In enger Zusammenarbeit mit dem SWK-Krisenstab wurden Verhaltensanweisungen und Hygienekonzepte erstellt und im Betrieb umgesetzt. Die geringe Zahl an Infektionen im Verhältnis zur großen Zahl an Beschäftigten in der HGK-Gruppe zeigt, wie effektiv die Schutzmaßnahmen waren und immer noch sind.

Die Anzahl der Arbeits- und Wegeunfälle ist von elf im Jahr 2019 auf sieben im Jahr 2020 gesunken. Mit insgesamt 95 Ausfalltagen hat sich die durchschnittliche Ausfalldauer gegenüber dem Vorjahr halbiert.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben fanden vier Sitzungen des Ausschusses für Arbeitssicherheit statt. Wegen der Covid-19-Pandemie wurden die Sitzungen teilweise als Videokonferenzen durchgeführt. Die Protokolle sind entsprechend den gesetzlichen Vorgaben veröffentlicht worden.

Es gibt für alle Standorte Brandschutzordnungen, die öffentlich zugänglich platziert und fester Bestandteil der jährlichen Unterweisung sind.

Die Gefährdungsbeurteilungen wurden in allen Bereichen aktualisiert. Die jährlichen Unterweisungen wurden entsprechend den gesetzlichen Vorgaben durchgeführt und dokumentiert.

Die Fachkraft für Arbeitssicherheit hatte bei ihren regelmäßigen Begehungen hinsichtlich der Einhaltung von Fristen für überwachungspflichtige Anlagen und Geräte (zum Beispiel Erste-Hilfe-Kästen, Feuerlöscher, automatische Tore) nichts zu beanstanden.

AUS- UND WEITERBILDUNG

Im Jahr 2020 hat die HGK zehn Auszubildende eingestellt (vier Eisenbahnerinnen/Eisenbahner im Betriebsdienst/Fachrichtung Fahrweg, drei Elektronikerinnen/Elektroniker für Betriebstechnik, zwei Gleisbauerinnen/Gleisbauer und einen Industriemechaniker). Die HGK beschäftigte zum 31. Dezember 2020 insgesamt 26 Auszubildende (Vorjahr 21), davon elf Eisenbahnerinnen/Eisenbahner im Betriebsdienst/Fachrichtung Fahrweg, sechs Elektronikerinnen/Elektroniker für Betriebstechnik, drei Industriemechanikerinnen/Industriemechaniker, zwei Gleisbauerinnen/Gleisbauer, eine Industriekauffrau, zwei Fachinformatiker und eine duale Studentin im Studiengang „Wirtschaftsinformatik".

Für die Ausbildung wendete die HGK 498 Tsd. € auf. Für externe Weiterbildungsveranstaltungen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zahlte das Unternehmen 216 Tsd. €.

GESUNDHEIT

An den Untersuchungen des Betriebsärztlichen Dienstes der Stadtwerke Köln GmbH nahmen im Berichtsjahr 205 Mitarbeitende teil (Vorjahr 322). Darüber hinaus wurden Fortbildungskurse und Seminare mit medizinischen und gesundheitsorientierten Themen durchgeführt.

BAUDARLEHEN

Im Jahr 2020 wurde kein Baudarlehen vergeben. Im Jahr 2019 war ein und im Jahr 2018 kein Baudarlehen vergeben worden.

WERKSWOHNUNGEN

Der Bestand an Werkswohnungen betrug am Bilanzstichtag 27 Mieteinheiten (Vorjahr 28). Darüber hinaus hat die HGK 14 Belegungsrechte an Wohnungen der Wohnungsgesellschaft der Stadtwerke Köln mbH (WSK). Seit dem 1. Januar 1993 übernimmt die WSK die Verwaltung der HGK-Wohnungen.

DANK AN ALLE MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Die Covid-19-Pandemie hat uns in diesem Jahr vor viele, zuvor nie da gewesene Herausforderungen gestellt. Die Mitarbeitenden der HGK haben sich der neuen Situation mit Engagement und großer Flexibilität gestellt und konnten den Betrieb ohne größere Beeinträchtigungen aufrechterhalten.

Der Vorstand spricht allen Mitarbeiteinnen und Mitarbeitern für die im Jahr 2020 geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus. Ebenso dankt er dem Betriebsrat der HGK für die vertrauensvolle Zusammenarbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr.

JAHRESABSCHLUSS

Bilanz

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Bilanz zum 31. Dezember 2020

Aktiva	Textziffer im Anhang	*31.12.2020* €	*31.12.2019* €
Anlagevermögen	3		
Immaterielle Vermögensgegenstände		1.200.696	695.583
Sachanlagen		198.753.126	170.195.460
Finanzanlagen		272.392.048	97.993.807
		472.345.870	268.884.850
Umlaufvermögen			
Vorräte	4	4.691.988	4.169.062
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	19.048.542	34.266.900
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	6	2.853	8.348
		23.743.383	38.444.310
Rechnungsabgrenzungsposten		1.117.949	942.159
		497.207.202	**308.271.319**

Passiva	Textziffer im Anhang	*31.12.2020* €	*31.12.2019* €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	7	26.340.000	26.340.000
Kapitalrücklage	8	60.614.129	55.214.129
Gewinnrücklagen	9	21.845.082	21.845.082
		108.799.211	103.399.211
Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse	10	28.814.518	29.908.332
Rückstellungen	11	48.723.238	45.023.377
Verbindlichkeiten	12	308.649.566	127.450.199
Rechnungsabgrenzungsposten		2.220.669	2.490.200
		497.207.202	**308.271.319**

Gewinn- und Verlustrechnung

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft,
Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

	Textziffer im Anhang	*2020* €	*2019* €
Umsatzerlöse	13	**71.241.141**	**75.355.320**
Erhöhung/Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		240.072	3.080
Andere aktivierte Eigenleistungen		843.993	855.110
Sonstige betriebliche Erträge	14	16.324.165	20.866.645
Materialaufwand	15	-13.449.088	-14.272.202
Personalaufwand	16	-48.272.610	-49.993.513
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-9.263.849	-9.261.928
Sonstige betriebliche Aufwendungen	17	-11.622.323	-16.168.135
Finanzergebnis	18	4.745.432	3.434.033
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	19	-56.397	-61.327
Ergebnis nach Steuern		**10.730.536**	**10.757.083**
Sonstige Steuern	20	-472.160	-467.380
Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG		-357.000	-357.000
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführte Gewinne		-9.901.376	-9.932.703
Jahresüberschuss		**0**	**0**

Anhang

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft,
Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2020

	Anschaffungskosten					
	1.1.2020	*Zugänge*	*Abgänge*	*Um-buchungen*	*Investitions-förderung*	*31.12.2020*
	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	7.343	426	7	155	0	7.917
Geleistete Anzahlungen	200	333	0	-196	0	337
Summe Immaterielle Vermögensgegenstände	**7.543**	**759**	**7**	**-41**	**0**	**8.254**
Sachanlagen						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	176.693	20.069	285	4.586	1.909	199.154
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	11.639	2.077	11	344	1.252	12.797
Technische Anlagen und Maschinen:						
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	133.580	3.498	718	178	1.884	134.654
Fahrzeuge für den Güterverkehr	4.141	131	2.120	102	80	2.174
Maschinen und maschinelle Anlagen	9.361	1.409	0	7.836	3.637	14.969
Zwischensumme Technische Anlagen und Maschinen:	147.082	5.038	2.838	8.116	5.601	151.797
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	17.775	980	251	238	0	18.742
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	47.176	18.439	0	-13.309	0	52.306
Abgang auf AIB	0	0	67	67	0	0
Summe Sachanlagen	**400.365**	**46.603**	**3.452**	**42**	**8.762**	**434.796**
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	64.030	3.442	0	0	0	67.472
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	171.000	0	0	0	171.000
Beteiligungen	41.595	0	0	0	0	41.595
Sonstige Ausleihungen	475	0	67	0	0	408
	106.100	174.442	67	0	0	280.475
Summe Anlagevermögen	**514.008**	**221.804**	**3.526**	**1**	**8.762**	**723.525**

	Abschreibungen					Buchwerte	
	1.1.2020	*Zugänge*	*Zuschrei-bungen*	*Abgänge AfA*	*31.12.2020*	***31.12.2020***	*31.12.2019*
	Tsd. €	*Tsd. €*	*Tsd. €*	*Tsd. €*	*Tsd. €*	*Tsd. €*	*Tsd. €*
	6.848	212	0	7	7.053	864	495
	0	0	0	0	0	337	200
	6.848	**212**	**0**	**7**	**7.053**	**1.201**	**695**
	107.839	3.484	0	113	111.210	87.944	68.853
	7.415	206	0	0	7.621	5.176	4.225
	89.633	3.924	0	710	92.847	41.807	43.947
	3.201	79	0	2.113	1.167	1.007	940
	7.828	373	0	0	8.201	6.768	1.533
	100.662	4.376	0	2.823	102.215	49.582	46.420
	14.253	986	0	242	14.997	3.745	3.522
	0	0	0	0	0	52.306	47.176
	0	0	0	0	0	0	0
	230.169	**9.052**	**0**	**3.178**	**236.043**	**198.753**	**170.196**
	0	0	0	0	0	67.472	64.030
	0	0	0	0	0	171.000	0
	8.035	0	0	0	8.035	33.560	33.560
	72	0	24	0	48	360	403
	8.107	0	24	0	8.083	272.392	97.993
	245.124	**9.264**	**24**	**3.185**	**251.179**	**472.346**	**268.884**

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

Allgemeine Erläuterungen

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 17. Juli 2015 wurde bei der Erstellung beachtet.

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

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

2 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Die Posten des Sachanlagevermögens wurden zu Anschaffungskosten zuzüglich Nebenkosten und im Falle von selbst erstellten Anlagen zu Herstellungskosten bewertet. In den Herstellungskosten wurden neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige Gemeinkosten einbezogen. Die Sachanlagen wurden entsprechend der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer linear abgeschrieben.

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

Geringwertige Anlagegüter, deren Anschaffungskosten 250 € nicht übersteigen, werden im Zugangsjahr unmittelbar als Aufwand verbucht. Liegen die Anschaffungskosten zwischen 250 € 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 oder mit den niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt.

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

Die Vorräte werden grundsätzlich zu den durchschnittlichen Anschaffungs- oder Herstellungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips, die unfertigen Leistungen zu 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.

Der Kassenbestand und die Guthaben bei Kreditinstituten sind zum Nominalwert aktiviert.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten berücksichtigen Ausgaben vor dem Abschlussstichtag, die Aufwendungen für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Das gezeichnete Kapital wurde zum Nennwert angesetzt.

Der Jahresüberschuss nach Ausgleichszahlung in Höhe von 9.901 Tsd. € wird aufgrund des Gewinnabführungsvertrages an die SWK abgeführt.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen – unter erstmaliger Berücksichtigung der Richttafeln 2018 G 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 % pro Jahr, ein Rententrend von unverändert 2,5 % pro Jahr und unverändert 1,8 % pro Jahr für anzurechnende Renten zugrunde gelegt. Der Rechnungszins für die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen beläuft sich zum 31. Dezember 2020 auf 2,31 % pro Jahr (Vorjahr 2,70 %). Es handelt sich um den durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre, für eine angenommene Restlaufzeit von 15 Jahren.

Der Unterschiedsbetrag bei den Altersversorgungsverpflichtungen (§ 253 Abs. 6 Satz 1 HGB), der sich aus der sieben- und zehnjährigen Durchschnittsbetrachtung ergibt, beträgt 2.179 Tsd. € (Vorjahr 2.210 Tsd. €), davon für passivierte Altzusagen 12 Tsd. € (Vorjahr 9 Tsd. €). Der Unterschiedsbetrag bei den nicht passivierten Altzusagen beträgt 2.683 Tsd. € (Vorjahr 3.122 Tsd. €).

Die Rückstellungen für Altersteilzeit- und Beihilfeverpflichtungen sowie Jubiläumszuwendungen wurden unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Der zugrunde gelegte Rechnungszins für die Rückstellungen beläuft sich zum 31. Dezember 2020 auf 1,60 % pro Jahr (Vorjahr 1,97 %). 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 % pro Jahr berücksichtigt. Bei der Berechnung der Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumszuwendungen wurde eine zukünftig erwartete Gehaltssteigerung von 2,5 % pro Jahr berücksichtigt.

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

Die übrigen Rückstellungen wurden für erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten gebildet und mit dem Erfüllungsbetrag 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.

Die passiven Rechnungsabgrenzungsposten berücksichtigen Einnahmen vor dem Abschlussstichtag, die Erträge für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Erläuterungen zur Bilanz

3 Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten und deren Entwicklung im Jahr 2020 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: 31.12.2019)	50,0	58.830 €	4.554 €
RheinCargo Verwaltungs-GmbH, Neuss (Stand: 31.12.2019)	50,0	42 €	2 €
HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg [1] (Stand: 31.12.2020)	100,0	8.309 €	1.209 €
NESKA Schiffahrts- und Speditionskontor GmbH, Duisburg [1] (Stand: 31.12.2020)	100,0	3.075 €	-300 €
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service, Köln [2] (Stand: 31.12.2020)	77,5	1.807 €	1.372 €
HGK Shipping GmbH, Köln [1] (Stand: 31.12.2020)	100,0	3.231 €	2.962 €
DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (Stand: 30.09.2020)	25,5	2.552 €	1.576 €
Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH, Köln (Stand: 31.12.2019)	50,0	504 €	-33 €
KCG Knapsack Cargo GmbH, Hürth [3] (Stand: 31.12.2019)	77,0	296 €	9 €
RVG Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft mbH, Köln (Stand: 31.12.2020)	26,0	66 €	20 €
Rheinland Cargo Schweiz GmbH, Basel (Stand: 31.12.2020)	100,0	31 CH	61 CH

1) Zwischen der HGK und der HTAG; zwischen der HGK und der Neska sowie zwischen der HGK und HGK Shipping besteht jeweils ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag.
2) Die HGK hält unmittelbar 15 % des Stammkapitals der CTS; weitere 62,5 % hält die NESKA Schiffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung.
3) Die HGK hält unmittelbar 26 % des Stammkapitals der KCG; weitere 51 % hält die CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service.

4 Vorräte

	31.12.2020 Tsd. €	31.12.2019 Tsd. €
Betriebsstoffe und Ersatzteile	4.162	3.879
Unfertige Erzeugnisse	530	290
Geleistete Anzahlungen	0	0
Gesamt	**4.692**	**4.169**

5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2020 Tsd. €	31.12.2019 Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	835	923
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	8.244	8.850
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3.709	6.460
Sonstige Vermögensgegenstände	6.260	18.034
Gesamt	**19.048**	**34.267**

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen wie im Vorjahr den konzerninternen Verrechnungsverkehr.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben 19 Tsd. € (Vorjahr 19 Tsd. €) und von den sonstigen Vermögensgegenständen 2.609 Tsd. € (Vorjahr 5.357 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 32 Tsd. € (Vorjahr 29 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

	31.12.2020 Tsd. €	*31.12.2019 Tsd. €*
Kapitalrücklage	60.614	55.214

Im Geschäftsjahr erfolgte eine Einzahlung des Gesellschafters Stadtwerke Köln GmbH in Höhe von 5.400 Tsd. € in die Kapitalrücklage.

9 Gewinnrücklage

	31.12.2020 Tsd. €	*31.12.2019 Tsd. €*
Andere Gewinnrücklagen	21.845	21.845

10 Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse

	31.12.2020 Tsd. €	*31.12.2019 Tsd. €*
Sonderposten Investitionszuschüsse	28.815	29.908

11 Rückstellungen

	31.12.2020 Tsd. €	*31.12.2019 Tsd. €*
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	28.156	28.125
Steuerrückstellungen	104	52
Sonstige Rückstellungen	20.463	16.846
Gesamt	**48.723**	**45.023**

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

Die HGK macht im Berichtsjahr unverändert von dem Wahlrecht nach Artikel 28 EGHGB Gebrauch und verzichtet auf die Zuführung bei den Pensionszusagen vor dem 1. Januar 1987. Die nach Artikel 28 EGHGB in der Bilanz nicht ausgewiesene Rückstellung beträgt 17.830 Tsd. € (Vorjahr 20.565 Tsd. €).

Die sonstigen Rückstellungen betreffen unter anderem folgende Risiken:

	31.12.2020 *Tsd. €*	*31.12.2019* *Tsd. €*
Freistellungserklärung SRS	5.500	5.500
Verpflichtungen aus Grundstücksveräußerungen	4.706	4.654
Altersteilzeitverpflichtungen	4.025	1.996
Sonstige Personalverpflichtungen	2.709	2.438
Beihilfen im Versorgungsfall	528	619
Ausstehende Rechnungen	277	232
Baggerungs- und Rückbauverpflichtungen	220	220

Rückstellungen in Höhe von 14.117 Tsd. € haben eine Laufzeit von unter einem Jahr und wurden nicht abgezinst.

12 Verbindlichkeiten

	Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2020 mit einer Restlaufzeit			Gesamt	Gesamt
	bis 1 Jahr Tsd. €	von 1 – 5 Jahren Tsd. €	über 5 Jahre Tsd. €	31.12.2020 Tsd. €	31.12.2019 Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9.707	18.163	68.482	96.352	
Vorjahr	*18.703*	*19.132*	*67.534*		*105.369*
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.571	14	0	3.585	
Vorjahr	*5.626*	*13*	*0*		*5.639*
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	42.136	34.200	128.250	204.586	
Vorjahr	*13.318*	*0*	*0*		*13.318*
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	64	0	0	64	
Vorjahr	*61*	*0*	*0*		*61*
Sonstige Verbindlichkeiten	2.692	1.084	287	4.063	
Vorjahr	*1.697*	*1.074*	*292*		*3.063*
davon					
aus Steuern				531	*518*
im Rahmen der sozialen Sicherheit				3	*80*
Gesamt	**58.170**	**53.461**	**197.019**	**308.650**	
Vorjahr	*39.405*	*20.219*	*67.826*		*127.450*

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von 357 Tsd. € (Vorjahr 357 Tsd. €) enthalten. In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind 171.000 Tsd. € Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der SWK und 300 Tsd. € aus der Verlustübernahme Neska enthalten.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es bestehen Verpflichtungen aus erteilten Investitionsaufträgen von 2.182 Tsd. € (Vorjahr 5.336 Tsd. €). Das Bestellobligo beträgt 168 Tsd. € (Vorjahr 37 Tsd. €). Darüber hinaus resultieren Verpflichtungen aus Mietverträgen von 976 Tsd. € (Vorjahr 1.715 Tsd. €).

Für bestimmte Mitarbeitende 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. Bei der Bewertung der nicht ausfinanzierten Versorgungsverpflichtungen wird auf den durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgestellt. Zum 31. Dezember 2020 wird ein Zinssatz von 2,31 % pro Jahr (Vorjahr 2,70 %) verwendet. Der Unterdeckungsbetrag beläuft sich auf 15.815 Tsd. € (Vorjahr 14.936 Tsd. €). Der Unterschiedsbetrag (§ 253 Abs. 6 Satz 1 HGB), der sich zwischen der sieben- und zehnjährigen Durchschnittsbetrachtung ergibt, beträgt 2.323 Tsd. € (Vorjahr 2.304 Tsd. €).

Zum Bilanzstichtag bestehen Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften, Gewährleistungsverträgen und Avalkrediten in Höhe von 19.255 Tsd. € (Vorjahr 16.134 Tsd. €), davon für verbundene Unternehmen 18.359 Tsd. € und für assoziierte Unternehmen 896 Tsd. €. Zwei Gewährleistungen zur Gewährung ordnungsgemäßer Vertragserfüllung, die gewinnbringend erbracht werden könnten, wurden mit je 1 € (davon verbundene Unternehmen 2 €) bewertet. Zudem wurde im Rahmen von Transportvereinbarungen zugesichert, während der Vertragslaufzeiten Jahresfehlbeträge der HTAG Häfen und Transport AG im Rahmen des bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages 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 beim Organträger SWK ausgewiesen. Somit unterbleibt die Angabe nach § 285 Nr. 29 HGB.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

13 Umsatzerlöse

	2020 Tsd. €	2019 Tsd. €
Fahrweg	18.960	18.917
Technik	7.724	7.778
Hafen-Vermietungsgeschäft		
Mieten und Umlagen	17.805	19.691
Sonstige Umsatzerlöse		
Personalüberlassung	14.842	15.446
Kfm. + techn. Dienstleistungen	6.928	7.086
Leistungen für Dritte	1.747	2.138
Restliche sonstige Umsatzerlöse	3.235	4.299
Gesamt	**71.241**	**75.355**

14 Sonstige betriebliche Erträge

	2020 Tsd. €	2019 Tsd. €
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse	1.200	44
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und aus Zuschreibungen	5.919	7.631
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.137	938
Zuschüsse aus öffentlichen Kassen	2.406	2.362
Übrige sonstige betriebliche Erträge	5.662	9.892
Gesamt	**16.324**	**20.867**

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 2.111 Tsd. € (Vorjahr 27 Tsd. €) enthalten, davon 1.812 Tsd. € als Erstattung der Pensionskasse des im Jahr 2019 verpflichtend zu zahlenden Sanierungsbetrages.

Die Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens betreffen mit 3.329 Tsd. € die sukzessive Veräußerung von Grundstücken im Hafen Deutz an ein verbundenes Unternehmen.

15 Materialaufwand

	2020 Tsd. €	2019 Tsd. €
Energie-, Wasser- und Wärmebezug	1.409	1.654
Kraftstoffe	2.167	2.918
Materialverbrauch	2.396	2.599
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	5.973	7.171
Aufwendungen für bezogene Leistungen	7.476	7.101
Gesamt	**13.449**	**14.272**

16 Personalaufwand

	2020 Tsd. €	2019 Tsd. €
Gehälter	37.336	34.133
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	10.937	15.860
Gesamt	**48.273**	**49.993**

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung enthalten 4.058 Tsd. € (Vorjahr 9.195 Tsd. €) für die Altersversorgung.

Anzahl der Mitarbeitenden im Jahresdurchschnitt

	2020	2019
Mitarbeitende	356	343
Mitarbeitende Personalüberlassung	192	211
Gesamt	**548**	**554**
davon Auszubildende	22	20

17 Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2020 Tsd. €	*2019 Tsd. €*
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	11.622	16.168
Gesamt	**11.622**	**16.168**

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 62 Tsd. € (Vorjahr 310 Tsd. €) enthalten.

18 Finanzergebnis

	2020 Tsd. €	*2019 Tsd. €*
Erträge aus Gewinnabführungsvertrag	4.171	2.987
Erträge aus Beteiligungen	3.394	3.143
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	286	3
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	80	86
Aufwand aus Verlustübernahmen	-300	0
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	-10
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.886	-2.775
Gesamt	**4.745**	**3.434**

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen ist ein Zinsaufwand in Höhe von 833 Tsd. € (Vorjahr 713 Tsd. €) aus der Aufzinsung von Rückstellungen enthalten. Zudem ist periodenfremder Zinsaufwand in Höhe von 0 Tsd. € (Vorjahr 167 Tsd. €) entstanden.

In den folgenden Positionen sind Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit verbundenen Unternehmen wie folgt ausgewiesen:

	2020 Tsd. €	*2019 Tsd. €*
Erträge aus Beteiligungen	206	168
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	42	85
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-142	-165
Gesamt	**106**	**88**

19 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

In den Steuern vom Einkommen und Ertrag sind 61 Tsd. € (Vorjahr 66 Tsd. €) Körperschaftsteuer für die Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG an den Rhein-Erft-Kreis enthalten. Zudem sind periodenfremde Steuererstattungen in Höhe von -5 Tsd. € (Vorjahr -5 Tsd. €) enthalten.

20 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten periodenfremde Steuern in Höhe von 4 Tsd. € (Vorjahr 16 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), der NESKA Schiffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung beide Duisburg und der HGK Shipping GmbH, Köln. Die Konsolidierungen der HTAG, der NESKA Schiffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung und der HGK Shipping GmbH werden bei der Muttergesellschaft SWK vorgenommen.

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

22 Abschlussprüferhonorar

Die berechneten Honorare für im Geschäftsjahr erbrachte Leistungen des Abschlussprüfers betragen 49 Tsd. € und betreffen ausschließlich Abschlussprüfungsleistungen.

23 Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes

Aufsichtsrat

Michael Zimmermann	Pensionär, Vorsitzender	bis 22.12.2020
Susana dos Santos Herrmann, MdL	Mitglied des Landtages, Nordrhein-Westfalen, Vorsitzende	seit 22.12.2020
Dr. Jürgen Strahl	Rentner, Stellvertretender Vorsitzender	bis 22.12.2020
Dirk Michel, MdR	Immobilienmakler Senior Investment/Kapitalanlage, Sachverständiger für Immobilienbewertung (TÜV), Corpus Sireo, Stellvertretender Vorsitzender	seit 22.12.2020
Michael Auer *)	Betriebsratsvorsitzender	
Johannes Bortlisz-Dickhoff, MdK	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Kreistagsfraktion Rhein-Erft-Kreis	
Dirk Collin *)	Technischer Angestellter	
Teresa De Bellis-Olinger, MdR	Beeidigte Dolmetscherin und ermächtigte Übersetzerin für die italienische Sprache, DeBellis-Lingua	seit 22.12.2020
Paul-Werner Diederichs *)	Lehrlokführer	
Alexandra Engler *)	Fahrdienstleiterin	
Jörg Frank	Referatsleiter, Otto Benecke Stiftung e. V.	bis 22.12.2020
Martin Gawrisch	Kreiskämmerer, Rhein-Erft-Kreis	
Manfred Giesen, MdR	Rentner	seit 22.12.2020
Lino Hammer, MdR	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat	bis 22.12.2020
Klaus Hebert-Okon	Rentner	seit 22.12.2020
Thomas Hegenbarth	Architekt, freiberuflich	bis 22.12.2020
Josef Henseler *)	Signalschlosser	
Dr. Stephan Keller	Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf	bis 31.10.2020
Lukas Lorenz, MdR	Student, Stadtbahnfahrer KVB AG	seit 22.12.2020
Dr. David Lutz, MdR	Informatiker, Deutsche Telekom IT GmbH	seit 22.12.2020
Birgitta Nesseler-Komp	Selbstständige Dipl.-Betriebswirtin FH	bis 22.12.2020
Jochen Ott, MdL	Mitglied des Landtages, Nordrhein-Westfalen	bis 22.12.2020
William Wolfgramm	Amtsleiter, Amt der Oberbürgermeisterin der Stadt Köln	seit 22.12.2020

*) Arbeitnehmervertreter / -in,
MdL = Mitglied des Landtages NRW
MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln
MdK = Mitglied des Kreistages des Rhein-Erft-Kreises

Vorstand	
Uwe Wedig	Vorstandsbereich I Vorstandsvorsitzender - Personal/Organisation - Interner Service - Netz - Technik Schienenfahrzeuge - Beteiligungsmanagement/Geschäftsentwicklung - Unternehmenskommunikation
Wolfgang Birlin	Vorstandsbereich II - Finanzen/Controlling - Immobilien/Projektentwicklung - Informationstechnik - Liegenschaften

24 Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und des Vorstandes

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 eineinhalbfachen Betrag erhielten.

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden insgesamt 60.205,20 € vergütet. Auf die einzelnen Aufsichtsratsmitglieder verteilen sich die Gesamtbezüge wie folgt:

Mitglieder des Aufsichtsrates	*2020* *€*	*2019* *€*
Michael Zimmermann **)	12.782,25	10.737,10
Susana dos Santos Herrmann	511,29	0
Dr. Jürgen Strahl **)	8.436,34	7.669,40
Michael Auer *)	6.135,60	5.113,00
Johannes Bortlisz-Dickhoff	2.045,20	1.533,90
Dirk Collin *)	2.812,15	1.789,55
Teresa De Bellis-Olinger **)	255,65	0
Paul-Werner Diederichs *)	2.556,50	1.789,55
Alexandra Engler *)	2.556,50	1.789,55
Jörg Frank	5.879,95	5.113,00
Martin Gawrisch	2.556,50	1.278,25
Manfred Giesen	255,65	0

Mitglieder des Aufsichtsrates	*2020* €	*2019* €
Lino Hammer	766,95	1.533,90
Klaus Hebert-Okon	255,65	0
Thomas Hegenbarth	2.556,50	1.789,55
Josef Henseler *)	2.300,85	1.789,55
Dr. Stephan Keller	1.278,25	1.533,90
Lukas Lorenz	255,65	0
Dr. David Lutz	255,65	0
Dirk Michel	639,12	0
Birgitta Nesseler-Komp	2.300,85	1.278,25
Jochen Ott **)	2.556,50	1.278,25
William Wolfgramm	255,65	0
Gesamt **)	**60.205,20**	**46.016,70**

*) 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 836,4 Tsd. € (Vorjahr 753,2 Tsd. €), die sich wie folgt zusammensetzt:

	Festvergütung einschl. Sach- und sonstiger Bezüge €	*Gezahlte Tantieme* €	*Insgesamt* €
Uwe Wedig	288.870,13	146.364,74	435.234,87
Wolfgang Birlin	268.149,88	133.058,85	401.208,73
Vorstand gesamt			**836.443,60**

Für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Tätigkeiten bestehen für alle Vorstandsmitglieder Ansprüche auf Leistungen für den Versorgungsfall bei einer dauerhaften Arbeitsunfähigkeit.

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.

Herr Wedig hat gemäß einer beitragsorientierten Leistungszusage (Direktzusage) Anspruch auf betriebliche Altersversorgung. Der jährliche Versorgungsbeitrag in Höhe von 43,6 % 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:

	Auflösung (-)/ Zuführung (+) zur Pensions-rückstellung 2020 Tsd. €	*Barwert Pensionsrück-stellung per 31.12.2020 Tsd. €*
Uwe Wedig	390	666
Wolfgang Birlin	190	630

An ehemalige Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 487 Tsd. € Ruhegelder (Vorjahr 477 Tsd. €) gezahlt. Es besteht eine Pensionsrückstellung in Höhe von 9.319 Tsd. € (Vorjahr 8.910 Tsd. €).

25 Weitere Angaben

Die aufgrund des § 16 Abs. 1 Ziffer 2 und 3 AEG in Verbindung mit Artikel 10 Abs. 1 der ersten Verordnung (EG) Nr. 1192/69 des Rates der Europäischen Gemeinschaft auszuweisenden Zuschüsse sowie die anderen Zuwendungen betrugen im Jahr 2020:

Ausgleichsanspruch gemäß	*Vorläufiger Ausgleichs-anspruch 2020* *Tsd. €*	*Restausgleich aus Vorjahren* *Tsd. €*	*Summe der Ausgleichs-beträge* *Tsd. €*
§ 16 Abs. 1 Ziff. 2 AEG	971	102	1.073
§ 16 Abs. 1 Ziff. 3 AEG	1.313	8	1.321
Gesamt	**2.284**	**110**	**2.394**

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

Nachtragsbericht

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

Köln, 31. März 2021
Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand
Uwe Wedig Wolfgang Birlin

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Häfen und Güterverkehr Köln AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen" unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen" genannten Bestandteile des Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die im Abschnitt „Wesentliche nichtfinanzielle Themen" des Lageberichts enthalten ist und
- die im Lagebericht enthaltenen lageberichtsfremden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Jahresabschluss, die inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- → wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- → anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht
Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts
Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- → identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- → gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- → beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- → ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- → beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- → beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- → führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Köln, den 3. Mai 2021

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hillesheim	Kopietz
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

HGK
INTEGRATED LOGISTICS GROUP

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 (S. 2, 3, 12)
Mirko Raatz / SPD-Fraktion NRW, Essen (S. 7)