

## Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Die Logistik ist der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland nach der Automobilwirtschaft und dem Handel.<sup>7</sup> Insgesamt sind hier mehr als drei Millionen Menschen beschäftigt. Der Logistikmarkt entwickelt sich dabei beständig weiter. Dies gilt auch für die HGK und ihre Gesellschaften. Wir sehen zielgerichtetes Handeln als Schlüssel zum Erfolg an, um auch in Zukunft ein erfolgreicher Teil des Stadtwerke Köln Konzerns zu sein.

Die Logistik gewinnt zusehends an Bedeutung und ist ein essenzieller Wirtschaftszweig für eine funktionierende Gesellschaft. Insgesamt setzte die Logistikbranche hierzulande im Berichtsjahr 319 Milliarden Euro um. Dies entspricht einem Wachstum von 8,5 % gegenüber dem Vorjahr und ist nicht zuletzt auf gestiegene Kosten innerhalb der Branche zurückzuführen, beispielsweise im Zusammenhang mit gestiegenen Energiepreisen. Komplexe und eng verzahnte Wertschöpfungsprozesse, ein dynamischer und globaler Handel sowie die enorm wachsende Produktvielfalt prägen das allgemeine Logistikverständnis nachhaltig. Ein kontinuierlicher Optimierungsprozess und zukunftsweisende Investitionen sind für den Erhalt einer nachhaltigen Marktposition erforderlich. Konkret bedeutet dies, dass die HGK-Gruppe Arbeitsprozesse optimiert.

Die Stellung der HGK als Logistikholding mit wertschaffenden Logistikbeteiligungen im Logistikmarkt wird gesichert und weiterentwickelt. Durch den Kauf der heutigen HGK Shipping und ihrer Tochterunternehmen kann die HGK Logistikleistungen auf der Schiene, der Straße und dem Wasserweg aus einer Hand anbieten. Die HGK wird den Transformationsprozess hin zu einer steuernden Logistikholding weiter schärfen, sich neu ausrichten und nachhaltige Entwicklungen in den Geschäftsfeldern erarbeiten.

Die HGK ist mit dem Wirtschaftsstandort Köln eng verbunden. 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 wird das Leistungsportfolio der Gruppe fortlaufend an die Anforderungen der Kunden und des Marktes angepasst.

Beispiel hierfür sind die Aktivitäten im Industriepark Nord. In dem Zusammenhang hat die HGK im Dezember 2020 ein Grundstück von 17 Hektar angrenzend an das Terminal Köln-Nord von der Stadt Köln erworben. Für die Stadt Köln schaffen wir dort ein modernes Industriequartier, in dem wir integrierte Services und Produkte als Dienstleister aus einer Hand anbieten. Dabei bieten wir eine preiseffiziente, nachhaltige und zukunftsfähige Infrastruktur an und stellen diese den Pächtern zur Verfügung. Hierzu hat die HGK im November 2022 mit der Fusion Cologne GmbH eine eigene Entwicklungs- und Vermarktungsgesellschaft gegründet. Im Geschäftsjahr 2023 sollen die ersten Grundstücke in dem Gebiet verpachtet werden. Mit diesem Großprojekt ergreifen wir die Chance, für die HGK ein neues, profitables und nachhaltiges Geschäftsfeld zu entwickeln.

7 Bundesvereinigung Logistik e.V.: <https://www.bvl.de/service/zahlen-daten-fakten/umsatz-und-beschaeftigung>

**Risikomanagementsystem (RMS)**

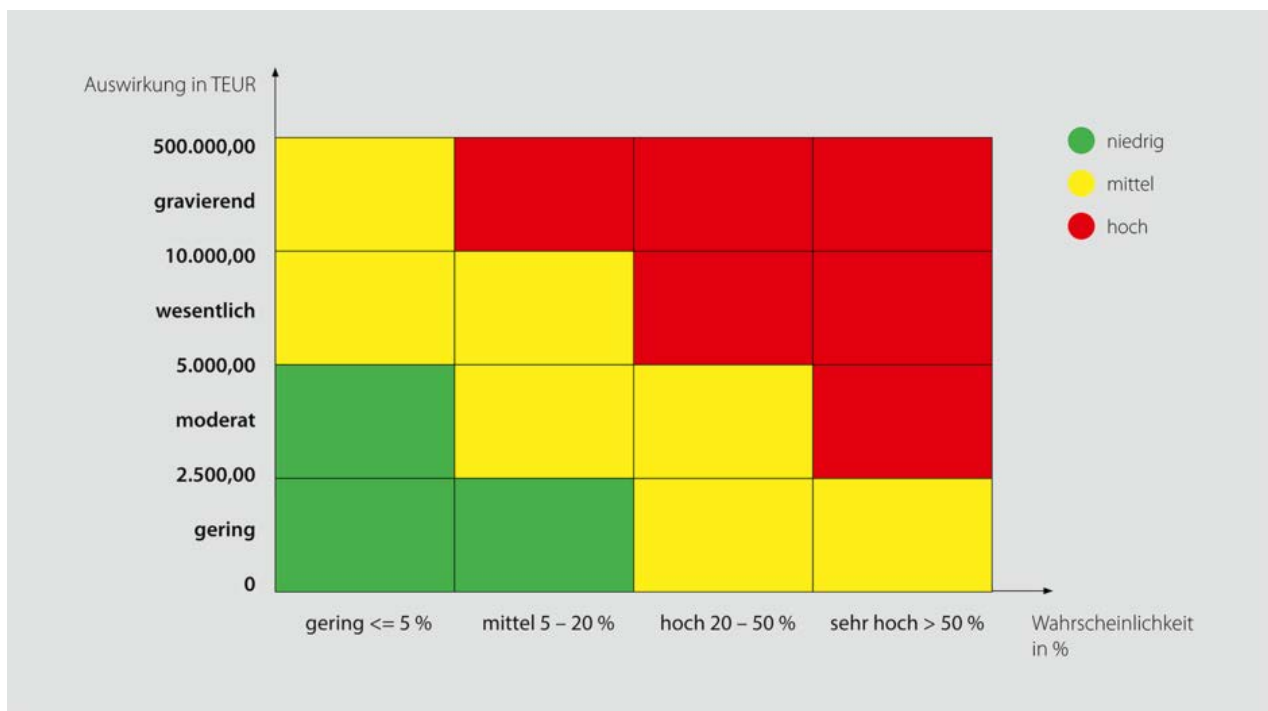
Bei der Ausübung unternehmerischer Tätigkeiten können insbesondere branchenübliche Risiken entstehen. Gleichzeitig sind die Rahmenbedingungen für unternehmerisches Handeln im 21. Jahrhundert deutlich komplexer und volatiler geworden. Die Einrichtung und Dokumentation eines Risikomanagementsystems (RMS) ist daher nicht nur eine gesetzliche Verpflichtung, sondern 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 bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG. Gleiches gilt für 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 bei der HGK und ihren Tochterunternehmen erfolgt nach von der Stadtwerke Köln GmbH verbindlich vorgegebenen Grundsätzen, Verantwortlichkeiten, Inventur-, Bewertungs- und Berichtsprozessen. 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.

Im Berichtswesen erfolgt die Klassifizierung der Risiken in Abhängigkeit von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenpotenzial nach folgenden Regeln:

**Risikomatrix**



Dabei ergibt sich folgende Risikoverteilung:

Risikoklasse	2022 Anzahl	2021 Anzahl
A (rot)	0	0
B (gelb)	10	10
C (grün)	15	18

Zur Umsetzung dieses Systems innerhalb der HGK galt im Geschäftsjahr 2022 die aktuelle Fassung der Konzernrisikomanagementrichtlinie aus dem Jahr 2020. Diese Richtlinie wird zum 1. Januar 2023 aktualisiert. Sie 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 bei der HGK und ihren 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 externen und internen Risiken unterschieden. Die in der Häfen und Güterverkehr Köln AG identifizierten wesentlichen Risiken werden kategorisiert und potenzielle Chancen und Risiken nachfolgend im Einzelnen erläutert.

#### Tatsächliche Chancen und Risiken

Der Russland-Ukraine-Krieg hat die internationalen und nationalen Güterströme einerseits negativ beeinflusst, indem diese blockiert und teilweise verschoben wurden. Diese Verschiebungen führten zu Einbußen in einzelnen Bereichen. Gleichzeitig konnten aber auch Gewinne in anderen Bereichen erzielt werden, zum Beispiel beim Umschlag und Transport von Kraftwerkskohle. Nach derzeitigem Erkenntnisstand stellen die unmittelbaren wirtschaftlichen Auswirkungen des Krieges zum Berichtszeitpunkt kein quantifizierbares wirtschaftliches Risiko dar.

Es besteht in Deutschland keine pandemische Lage mehr, weshalb die Covid-19-Pandemie nach mehr als zwei Jahren aus der Risikobetrachtung herausfällt.

Nach wie vor werden die Auswirkungen des demographischen Wandels als ein mittleres Risiko angesehen. Gleichwohl könnte das Risiko zukünftig auch höher zu bewerten sein, sollte sich der Fachkräftemangel noch weiter verschärfen und es so unweigerlich zu Einschränkungen in betrieblichen Abläufen kommen. Betroffen sind alle Bereiche der HGK sowie ihrer Tochter- und Beteiligungsgesellschaften. Durch neue Technologien und veränderte Prozessabläufe wird man dieses Risiko minimieren. Auch durch Steigerung der Attraktivität der Unternehmen der HGK-Gruppe infolge verschiedener Maßnahmen wird diesem Trend entgegengesteuert.

#### 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.

Auch weiterhin wird die Möglichkeit gesehen, dass öffentliche Mittel für den systematischen Aus- und Neubau sowie die Instandhaltung des Bestandsnetzes nicht mehr ausreichend verfügbar sein könnten. Dadurch würde die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße gegenüber der Straße weiterhin negativ beeinflusst werden. Ein Auffangen eines solchen Ausfalls öffentlicher Mittel durch Eigenmittel ist nicht möglich. Eine Folge wäre, dass Investitionen ausbleiben. Dieses Risiko wird mit einer niedrigen Eintrittswahrscheinlichkeit eingeschätzt und ist daher von geringer Bedeutung.

Für die HGK-Beteiligung RheinCargo ist die im Jahr 2018 beschlossene Trassenpreisförderung auf Basis des Trassenpreisfördergesetzes (TraFöG) eine Chance. 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 2023 wird eine Fördersumme in Höhe von jährlich 350 Mio. € zur Verfügung gestellt. Die konkrete Förderung ist abhängig von der jährlichen Trassenkilometer-Leistung. Durch die Förderung ist die RheinCargo in der Lage, weitere Investitionsmaßnahmen wie beispielsweise die Anschaffung von klimafreundlicheren Triebfahrzeugen vorzunehmen. Die Trassenpreisförderung wird nach dem Jahr 2023 nach aktueller politischer Willensbildung abgeschmolzen. Ob die Förderung nachhaltig zur Verfügung steht, ist daher derzeit fraglich.

### **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.

Die eingeleitete Energiewende wirkt sich weiterhin auf die Transport- und Umschlagmengen bei Wasserstraße und Schiene aus, und damit auch auf die in der Trockenschifffahrt und im Kohleumschlag tätigen Beteiligungen in der HGK-Gruppe. Die aus der Energiepreisentwicklung resultierende Chance, vermehrt Kraftwerkskohle zu transportieren und umzuschlagen, normalisiert sich zusehends wieder. In der Folge nimmt das Risiko eines Wegfallens dieses Marktes auf lange Sicht wieder zu, insbesondere auch wegen der mittelfristig zu erwartenden Stilllegung von Kohlekraftwerken und der nicht mehr benötigten Zulieferleistungen an diesen Kraftwerksstandorten. Neue Märkte und Leistungsfelder sind perspektivisch zu erschließen, damit die erwartbaren Rückgänge in diesem Geschäftsfeld kompensiert werden können. Das sich verändernde Geschäftsfeld wird mittel- bis langfristig als ein mittleres Risiko bewertet.

Im Eisenbahngüterverkehr wird weiterhin ein hoher Wettbewerbsdruck herrschen. Dieser Druck wird insbesondere durch die Instandhaltungspolitik der DB Netz AG befeuert. Sanierungsstau und Fehlplanungen führen dazu, dass ein Großteil des Netzes für den Güterverkehr nicht nutzbar ist, weshalb es für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu kostenintensiven Umfahrungen kommt. Eine Entspannung der Situation ist perspektivisch nicht in ein oder zwei Jahren zu erwarten. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden hier auf längere Zeit belastet. Dies wirkt sich auf deren Ergebnis aus. Die HGK ist über die RheinCargo GmbH & Co. KG somit zumindest mittelbar von dieser Situation betroffen. Für die HGK AG wird das Risiko allerdings als gering eingestuft.

### **Operative Chancen und Risiken**

Die steigende Inflation könnte zukünftig auch bei der HGK und ihren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften ergebniswirksam werden. Die Kosten für die Energiebeschaffung sind im Berichtszeitraum signifikant gestiegen. Diese Kostensteigerungen können nur begrenzt an die Kunden weitergegeben werden. Auch die Lohnentwicklung wird durch die Inflation zu Mehrkosten für die HGK und die Gesellschaften der HGK-Gruppe führen. Insgesamt wird dieses Risiko aber für die HGK derzeit noch als gering bewertet. Mittelfristig kann – je nach Entwicklung der Inflation – eine andere Einschätzung angezeigt sein.

Wetterextreme nehmen immer mehr zu. In den vergangenen Jahren hatten die Gesellschaften der HGK-Gruppe mit den Auswirkungen von Hoch- und Kleinwasser umzugehen. Gerade in der Binnenschifffahrt haben diese Wetterextreme ergebnisrelevante Auswirkungen. Die Unternehmen der HGK-Gruppe betreiben Risikominimierung durch eine Verbesserung ihrer Prozesse, insbesondere indem sie in neue Technologien investieren. Die HGK Shipping ist beispielsweise Vorreiter bei der Entwicklung und dem Einsatz von modernen, Niedrigwasser-optimierten Schiffen, um damit unabhängiger von Extrempegelständen Binnenschifftransporte anbieten zu können. Insgesamt wird das Risiko durch Wetterextreme wegen der Unvorhersehbarkeit des Verlaufs als mittleres Risiko bewertet.

Blackout-Szenarien wurden vor allem vor dem Winter 2022/2023 medial diskutiert. Im Berichtszeitraum wurden deshalb intensiv das Risiko eines Stromausfalls und dessen Auswirkungen auf die HGK-Gruppe betrachtet. Die Eintrittswahrscheinlichkeit eines kurzzeitigen Stromausfalls ist dabei sogar hoch, dessen Auswirkungen sind aber zu vernachlässigen und wirken sich nicht auf das Ergebnis aus. Länger andauernde Stromausfälle sind höchstwahrscheinlich ergebnisrelevant, wobei durch Notfallpläne und insbesondere den Einsatz von Notstromaggregaten die Auswirkungen abgemildert werden können. Unterm Strich stellen die Auswirkungen längerfristiger Stromausfälle für die HGK selbst nur ein untergeordnetes Risiko dar und werden damit als gering bewertet.

Nicht beeinflussbaren Faktoren wie Unfällen, Anschlägen oder auch Diebstählen, die Betriebsstörungen zur Folge haben können, setzt die HGK-Gruppe ein funktionierendes Notfallmanagement entgegen. Ganz auszuschließen sind die vorgenannten Faktoren allerdings nicht. Insgesamt wird dem Risiko von Betriebsstörungen ein geringes Gewicht beigemessen.

#### **Finanzielle Chancen und Risiken**

Das steigende Zinsniveau an den Finanzmärkten birgt für die HGK sowie ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften Chancen und Risiken. Seit Mitte 2022 hat die EZB den Leitzinssatz für Hauptrefinanzierungsgeschäfte von 0,5 % auf 3,5 % angehoben.<sup>8</sup>

Dies stellt ein Risiko steigender Zinsaufwendungen für Finanzierungsinstrumente dar. Steigende Kapitalkosten führen außerdem zu Risiken bei den Wertansätzen der Beteiligungsunternehmen.

Das steigende Zinsniveau der Kapitalmärkte wirkt sich positiv 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 Solvabilitäts-Kriterien 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. Aufgrund der steigenden Zinsentwicklungen sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass eine vergleichbare Situation in Zukunft nochmals auftreten könnte.

#### **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.

8 Stand 16. März 2023