

GESCHÄFTSBERICHT

2022

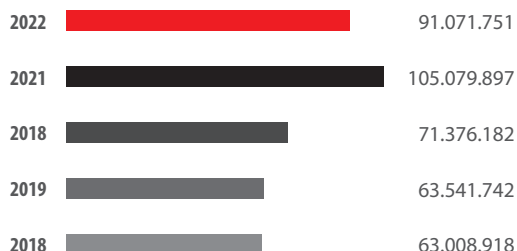
KENNZAHLEN

01

UMSATZ- ENTWICKLUNG

HGK AG IN TSD. €

ERFOLGREICHES JAHR für die Häfen und Güterverkehr Köln AG: Trotz Beeinträchtigungen in Folge des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine, mit spürbaren Rückgängen im Umschlag- und Transportvolumen (s.u.), wurden Umsatz und Ergebnis gesteigert.



02

TRANSPORT- UND UMSCHLAGSLEISTUNG

HGK-GRUPPE GESAMT IN TONNEN

Das lang anhaltende Niedrigwasser und der Ukrainekrieg haben sich 2022 **DEUTLICH** auf die transportierten und umgeschlagenen Mengen in allen Geschäftsbereichen **AUSGEWIRKT**.

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

Digitalisierung, Nachhaltigkeit, Innovationsmanagement und neue Geschäftsfelder – die HGK wappnet sich auch mit zusätzlichen Personalressourcen für künftige Herausforderungen. Dadurch ist der Personalbestand nochmals moderat gestiegen. **586 MITARBEITENDE** und **19 AUSZUBILDENDE** hat die HGK im vergangenen Jahr direkt beschäftigt. Insgesamt sind in der HGK-Gruppe mit den operativen Tochtergesellschaften rund 2.500 Mitarbeitende beschäftigt.



INHALTSVERZEICHNIS

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

LAGEBERICHT

12	Grundlagen
14	Wirtschaftliches Umfeld
15	Wirtschaftsbericht
15	Überblick
19	Ertragslage
20	Investitionen
21	Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur
22	Wesentliche nichtfinanzielle Themen
26	Prognose-, Chancen- und Risikobericht
31	Investitionen und Erfolgsplan

WEITERE INFORMATIONEN

32	Zertifizierung und Innovation
34	Öffentlichkeitsarbeit
35	Compliance
36	Mitarbeitende

JAHRESABSCHLUSS

40	Bilanz
41	Gewinn- und Verlustrechnung
42	Anhang

BESTÄTIGUNGSVERMERK

61	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
----	---

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

auch das Jahr 2022 war für die Logistikbranche von besonderen Herausforderungen geprägt. Hierbei haben der Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine, die gestörten Lieferketten, die hohen Energiepreise sowie die stark gestiegene Inflation deutliche Spuren hinterlassen. Darüber hinaus musste die Branche nach wie vor mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie zurechtkommen. Vor dem Hintergrund dieses sehr anspruchsvollen Marktumfeldes konnte die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) mit ihren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften sowie ihren Geschäftsbereichen Infrastructure and Maintenance sowie Real Estate ihre gute Marktposition behaupten. Dies führte im Geschäftsjahr 2022 zu einem Ergebnis, das die Planerwartungen deutlich übertroffen hat.

Für die HGK ist die Transformation und die damit verbundene Weiterentwicklung ihrer Tochter- und Beteiligungsgesellschaften von herausragender Bedeutung. Alle Unternehmen der HGK-Gruppe beschäftigen sich daher mit den Themen Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Innovation. Insbesondere hat die HGK Shipping (HGKS) im Geschäftsjahr 2022 diese Themen bei der Entwicklung niedrigwasseroptimierter Binnenschiffe, die darüber hinaus Future-Fuel-Ready sind, vorangetrieben. Mit diesen innovativen, auf die Zukunft ausgerichteten Binnenschiffen erfüllt die HGK Shipping die Forderungen der Industriekunden nach nachhaltigen Lieferketten und reduziert damit nicht nur die eigene CO₂-Bilanz, sondern auch die ihrer Kunden. Mit ihrer Investitionsstrategie setzt die Gesellschaft damit Maßstäbe für die Branche. Gleichzeitig hat sich der Ergebnisbeitrag der HGKS hervorragend entwickelt und übertraf im Berichtsjahr alle Erwartungen.

» DER ERGEBNISBEITRAG DER HGK SHIPPING HAT SICH HERVORRAGEND ENTWICKELT UND ALLE ERWARTUNGEN ÜBERTROFFEN.«

Uwe Wedig,
CEO DER HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN AG



Auch die HGK Logistics and Intermodal (neska) hat im abgelaufenen Geschäftsjahr wichtige Fortschritte bei der Transformation zu einem integrierten Logistikprovider gemacht. Hierbei wurde einerseits die Organisationsstruktur auf die Anforderungen des Marktes ausgerichtet und andererseits die Gesellschaft gleichzeitig durch die Themen Innovation und Nachhaltigkeit zukunftsfähig aufgestellt. Davon zeugt beispielsweise das neue Gefahrstofflager in Ladenburg bei Mannheim, das nach modernsten Standards und höchsten Nachhaltigkeitsansprüchen erstellt wurde. Dieses für Großkunden aus der chemischen Industrie und der Medizintechnik konzipierte Gefahrstofflager ist ausgelastet und gilt als Best Practice für zukünftige Projekte dieser Art. Der Ergebnisbeitrag der neska stellt einen Rekord seit der Zugehörigkeit zur HGK-Gruppe dar.

Die Folgen des eingangs beschriebenen Marktumfeldes haben auch den Geschäftsverlauf der RheinCargo (RC) im Berichtsjahr deutlich beeinflusst. Die HGK-Beteiligung, die unter anderem im Geschäftsfeld Rail-Operations tätig ist, litt darüber hinaus an den Folgen der maroden Infrastruktur der DB Netz AG, die zu erheblichen negativen Einflüssen beim Transport auf der Schiene führte. Das Hafengeschäft der RC unterlag Restriktionen während der Niedrigwasserperioden des Rheins. Der Ergebnisbeitrag der RC blieb in Folge deutlich unter den Erwartungen.

» MIT INNOVATIVEN BINNENSCHIFFEN ERFÜLLEN WIR FORDERUNGEN NACH NACHHALTIGEN LIEFERKETTEN. SO REDUZIEREN WIR NICHT NUR UNSERE EIGENE CO₂-BILANZ, SONDERN AUCH DIE UNSERER INDUSTRIEKUNDEN.«

Dr. Jens-Albert Oppel,
COO DER HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN AG



Mit dem Immobilien-Projekt FUSION COLOGNE startete die HGK in eine neue Ära. Im Norden Kölns entwickelt die Gesellschaft auf einer bis zu 55 ha großen Industriefläche ein in dieser Form einzigartiges Quartier. Hier werden Produktion, Logistik, Forschung und Start-ups zusammengebracht. Auch in diesem Projekt der HGK stehen Innovation und Nachhaltigkeit im Vordergrund aller Überlegungen. Deshalb hat die Stadt Köln FUSION COLOGNE zu einem von fünf Schlüsselprojekten der Stadtentwicklung erklärt.

Ein weiteres Entwicklungsprojekt setzt die HGK-Gruppe mit Ihrer Start-up-Plattform Innovation Harbour Cologne (IHC) um. Gemeinsam mit jungen Unternehmen der Start-up-Szene arbeitet die Gruppe an dem Ziel, neue, logistikaffine Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln und so neue Geschäftsmodelle zu realisieren. Drei zukunftsweisende Pilotprojekte sind hierbei bereits auf den Weg gebracht. Digitale Datenerfassung in Kombination mit künstlicher Intelligenz macht Prozesse effektiver und sorgt für eine optimierte Datentransparenz. Der Innovation Harbour Cologne setzt dabei gezielt auch auf Ideen der Mitarbeitenden und fördert deren Talente.

4 VORWORT DES VORSTANDES

Vor dem Hintergrund der Dekarbonisierung verfolgt die HGK-Gruppe das Ziel einer deutlichen Reduzierung ihrer CO₂-Emissionen. Hierbei sind im Berichtsjahr spürbare Erfolge erzielt worden. So wurden an verschiedenen Standorten PV-Anlagen installiert und in Betrieb genommen. Die ersten elektrisch betriebenen LKW sind bestellt und werden absehbar in Betrieb gehen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde der Grundstein gelegt, die Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen.

Auch der Neubau der Unternehmenszentrale im Niehler Hafen ist Teil der Umsetzung dieses Ziels. Hochenergieeffizient und nach modernsten Standards gebaut, werden dort ab Juli 2023 sowohl die Mitarbeitenden der HGK AG, der neska und der RheinCargo in einem Bürogebäude vereint. So kommt die HGK Integrated Logistics Group unter ein gemeinsames Dach für integriertes Arbeiten.

Die HGK hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr sehr positiv weiterentwickelt. Dabei leistete sie über das operative Logistikgeschäft hinaus weiterhin auch einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge für die Industrie, die Stadt und die Region.

Maßstab für alle unsere Tätigkeiten ist dabei immer der Anspruch unserer Kunden an Nachhaltigkeit und Innovation. Unsere Strategien orientieren sich dabei an den Strategien unserer Kunden.

Köln, im April 2023

Uwe Wedig (CEO) Dr. Jens-Albert Oppel (COO)

UNTERNEHMENSLEITBILD

Die HGK hat ihr Leitbild im Jahr 2020 aktualisiert. Das Leitbild der HGK wird beschrieben durch Vision und Mission sowie eine Strategielandkarte. In dieser sind insbesondere die Handlungsfelder Nachhaltigkeit, Qualität, Effizienz, Digitalisierung und Innovation beschrieben.

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

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

Für unsere Kunden

Die Dienstleistungen und die strategische Entwicklung der HGK-Gruppe orientieren sich an den Wünschen und den strategischen Anforderungen der Kunden – sowohl im Logistikmarkt als auch als Betreiberin wichtiger Infrastrukturen der Daseinsvorsorge. Dafür gestalten wir Logistiklösungen nachhaltig, ressourcenschonend und digital. Wir wollen langfristige Partnerschaften begründen und ein verlässlicher und sicherer Partner für unsere Kunden sein. Wir entwickeln passgenaue, integrierte Lösungen und schaffen effiziente Angebote für die Supply Chain unserer Kunden. So fördern wir deren Wettbewerbsfähigkeit in bestehenden und neuen Märkten.

Mit Transparenz und Effizienz

Wirtschaftlicher Erfolg und nachhaltige kundenorientierte Produkte basieren auf effizienten und effektiven Prozessen. Deshalb optimieren wir unsere Prozesse regelmäßig unter dem Einsatz 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 innovativer Produkte und Dienstleistungen, auch zusammen mit Partnern.

Motiviert und engagiert

Wir alle sind maßgeblich für den Unternehmenserfolg verantwortlich. Gemeinsames effizientes Handeln bildet jederzeit die Grundlage für unsere 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 bildet die 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 oder Ad-hoc-Risikomeldungen eingehend schriftlich und mündlich unterrichtet worden und hat mit dem Vorstand hierüber beraten.

Die Aufsichtsratsvorsitzende stand mit dem Vorstand in ständigem Kontakt. Somit konnten wichtige Fragen der strategischen Ausrichtung, der Geschäftsentwicklung, des Risikomanagements sowie zu aktuell anstehenden Entwicklungen unverzüglich erörtert werden. Der Aufsichtsrat hat ferner den Compliance-Bericht zur Kenntnis genommen. Der Bericht enthält grundsätzlich eine Zusammenfassung des Organisationsstandes, die Mitteilung über die eingerichteten Instrumentarien, einen Ausblick auf weitere Optimierungsaufgaben sowie den Report über konkrete Compliance-Vorfälle. Im Berichtszeitraum 2022 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. Alle Mitglieder des Aufsichtsrates haben die jährliche Erklärung nach Ziffer 2.9.3 des PCGK Köln darüber abgegeben, ob Interessenkonflikte bestehen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Interessenkonflikte nicht bekannt.

Beratungsschwerpunkte

Im Geschäftsjahr 2022 haben vier turnusmäßige Sitzungen des Aufsichtsrates am 29. März, 9. Juni, 24. August und am 30. November sowie drei außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates am 21. Januar, 11. Mai und 15. Juni stattgefunden.

Ein Schwerpunkt der Beratungen im Aufsichtsrat war regelmäßig die Entwicklung des Industrieparks Köln-Nord inklusive der Gründung der Projektgesellschaft Fusion Cologne GmbH. Des Weiteren waren Maßnahmen im Zusammenhang mit der Integration und der Restrukturierung der NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung regelmäßig Gegenstand von Beratungen im Aufsichtsrat. Einen weiteren Schwerpunkt bildeten Beratungen über die wirtschaftliche Entwicklung der wesentlichen Beteiligungen der HGK.

Gegenstand der Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrates waren gemäß den rechtlichen und satzungsgemäßen Vorgaben im Berichtszeitraum zudem folgende weitere Themen:

- die wirtschaftliche Lage des Unternehmens und seiner Beteiligungen,
- gesellschaftsrechtliche Strukturbereinigungen innerhalb der Intermodalsparte der NESKA-Gruppe,
- die Auswirkungen der Corona-Pandemie und des Krieges in der Ukraine auf den Daseinsvorsorgeauftrag der Häfen und Güterverkehr Köln AG,
- die wesentlichen Grundstücksangelegenheiten,
- die Entwicklung und Operationalisierung einer Diversity-Strategie für die HGK-Gruppe,
- die Entwicklung und das Controlling einer Nachhaltigkeitsstrategie für die HGK-Gruppe,
- die Anpassung der Satzung,
- die Änderungen von Gesellschaftsverträgen und Unternehmensgegenständen bei Beteiligungsgesellschaften der Häfen und Güterverkehr Köln AG,
- die Nachwahl von Mitgliedern in den Ständigen Ausschuss des Aufsichtsrates, insbesondere die Wahl des Arbeitnehmervertreters,
- die Festlegung von Zielgrößen für Frauen und Männer in Führungspositionen,
- Personalangelegenheiten und
- Vorstandsangelegenheiten, insbesondere Bestellungen von Vorstandsmitgliedern

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 9. Juni 2022 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und Lagebericht 2021 ausführlich beraten und gebilligt. Nach pflichtgemäßer Prüfung hat der Aufsichtsrat – gemeinsam mit dem Vorstand – zudem für das Geschäftsjahr 2021 erstmalig die Entsprechenserklärung im Zusammenhang mit der Erklärung der Geschäftsführung über die Corporate Governance des Unternehmens gemäß dem PCGK Köln in der im Jahr 2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Fassung abgegeben.

Den Wirtschaftsplan 2023 mit den wesentlichen Daten für die Erfolgs-, Investitions- und Personalplanung hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 30. November 2022 nach ausführlicher Beratung beschlossen.

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

Im Berichtsjahr 2022 hat der Aufsichtsrat bei der Ausübung seiner Überwachungsfunktion die Regelungen und Empfehlungen des PCGK Köln in der im Jahr 2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Fassung berücksichtigt, um die Transparenz und Effizienz bei kommunalen Beteiligungen weiter nachhaltig zu verbessern. Zur Anwendung der Regeln des PCGK Köln, zu Abweichungen von diesen und Begründungen für diese Abweichungen wird auf die von Vorstand und Aufsichtsrat gemeinschaftlich abgegebene Entsprechenserklärung in der Anlage zum Jahresabschluss verwiesen.

Ausschuss des Aufsichtsrates

Der am 13. Juli 1992 gebildete Ständige Ausschuss des Aufsichtsrates der Häfen und Güterverkehr Köln AG hat im Geschäftsjahr 2022 siebenmal getagt.

Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet, haben sich mit der Weiterentwicklung der Unternehmensstruktur befasst und die Sitzungen des Aufsichtsrates vorbereitet. Zudem haben sich die Mitglieder des Ständigen Ausschusses des Aufsichtsrates mit Personal- und Vorstandsangelegenheiten befasst.

Der Ständige Ausschuss hat zudem die wirtschaftliche Weiterentwicklung der Beteiligungen der Häfen und Güterverkehr Köln AG erörtert und sich mit der Gründung der Fusion Cologne GmbH als Projekt- und Verwaltungsgesellschaft für die Entwicklung des Industrieparks Köln-Nord befasst.

Mitglieder des Vorstandes nahmen an den Ausschusssitzungen regelmäßig teil, sofern sie nicht selbst betroffen waren.

Der Aufsichtsrat wurde über die Arbeit im Ständigen Ausschuss des Aufsichtsrates durch die Aufsichtsratsvorsitzende regelmäßig in Kenntnis gesetzt.

Jahresabschlussprüfung

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), 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 2022 am 5. Juni 2023 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 2022 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 im Geschäftsjahr 2022 mehrere Veränderungen.

Nach der Wahl der Arbeitnehmervertreterinnen und Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat der Häfen und Güterverkehr Köln AG im Jahr 2022 begann die Amtszeit der neu gewählten bzw. wiedergewählten Personen im Aufsichtsrat mit Wirkung ab Beendigung der Gesellschafterversammlung am 15. Juni 2022.

Am 30. November 2022 ist Herr Dr. David Lutz als Vertreter der Anteilseigner aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Mit Wirkung zum 30. November 2022 wurde Frau Katja Trompeter als Vertreterin der Anteilseigner von der Hauptversammlung in den Aufsichtsrat gewählt.

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

Für die im Geschäftsjahr 2022 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 2023

Die Vorsitzende des Aufsichtsrates

Susana dos Santos Herrmann

AUFSICHTSRAT

Susana dos Santos Herrmann	Kommunikationsberaterin Vorsitzende		
Dirk Michel, MdR	Immobilienmakler Senior Investment/Kapitalanlage, Sachverständiger für Immobilienbewertung (TÜV), Corpus Sireo Stellvertretender Vorsitzender		
Michael Auer ^{*)}	Betriebsratsvorsitzender	Josef Henseler ^{*)}	Signalschlosser bis 15.06.2022
Johannes Bortlitz-Dickhoff, MdK	Fraktionsgeschäftsführer, GRÜNE Kreistagsfraktion Rhein-Erft	Lukas Lorenz, MdR	Schreiner, Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Dirk Collin ^{*)}	Technischer Angestellter	Dr. David Lutz, MdR	Specialist Lead, Deloitte Consulting GmbH bis 30.11.2022
Teresa Elisa De Bellis-Olinger, MdR	Dolmetscherin und Übersetzerin, selbständig; Mitarbeiterin bei MdB D. Seif	Jörg Müller ^{*)}	Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender seit 15.06.2022
Paul-Werner Diederichs ^{*)}	Qualitätsprüfer Loktechnik bis 15.06.2022	Petra Peheye ^{*)}	Schwerbehindertenvertretung seit 15.06.2022
Alexandra Engler ^{*)}	Fahrdienstleiterin bis 15.06.2022	Mark Remling ^{*)}	Specialist Quality and Sustainability, HGK Ship Management Lux S.à r.l. seit 15.06.2022
Martin Gawrisch	Kreiskämmerer, Rhein-Erft-Kreis	Katja Trompeter	Public Sector Consultant, PD-Berater der öffentlichen Hand GmbH seit 30.11.2022
Manfred Giesen	Rentner	William Wolfgramm	Beigeordneter der Stadt Köln, Dezernent für Umwelt, Klima und Liegenschaften
Klaus Hebert-Okon	Rentner		

^{*)} Arbeitnehmervertreter/-in
MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln
MdK = Mitglied des Kreistages des Rhein-Erft-Kreises

Stand: 20.04.2023

VORSTAND

Uwe Wedig

Vorstandsvorsitzender
Vorstandsbereich I

Dr. Jens-Albert Oppel

Vorstandsbereich II
seit 01.04.2022

Wolfgang Birlin

Vorstandsbereich III
bis 31.01.2023

Im Bild von links: Uwe Wedig und Dr. Jens-Albert Oppel



LAGEBERICHT

Grundlagen

Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft

Seit ihrer Gründung im Jahr 1992 ist die Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft (HGK) Teil des Stadtwerke Köln Konzerns. Sie ist mit der Stadtwerke Köln GmbH über einen Organschaftsvertrag mit Ergebnisausschluss-Vereinbarung verbunden.

Als Logistik-Holding im Stadtwerke Köln Konzern übernimmt die HGK mit ihren Tochter- und Beteiligungs-Unternehmen vielfältige logistische Dienstleistungen für Köln und die Region. Sie entwickelt, pflegt und betreibt zu diesem Zweck direkt oder mittelbar durch eigene operative Beteiligungsgesellschaften eigene Infrastrukturen und sichert durch verschiedene logistische Angebote die Versorgung der Region mit wichtigen Gütern des Alltags und der industriellen Produktion.

Die HGK schafft integrierte, klimaschonende Transportketten und leistet so einen Beitrag zur gemeinwohlorientierten Wirtschaftsförderung. Sie trägt maßgeblich zur Versorgungssicherheit in der Region bei und erfüllt damit eine im öffentlichen Interesse der Einwohner Kölns liegende Versorgungsaufgabe. Und sie schafft durch ihr Angebot die Möglichkeit, Verkehr 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.

Die folgenden Unternehmen gehören zur HGK-Gruppe:

- HGK Shipping GmbH, mit Sitz in Köln sowie deren Beteiligungen,
- NESKA Schiffs- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung, mit Sitz in Duisburg sowie deren Beteiligungen,
- Fusion Cologne GmbH, mit Sitz in Köln,
- CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service, mit Sitz in Köln sowie deren Beteiligungen,
- KCG Knapsack Cargo GmbH, mit Sitz in Hürth,
- Rheinland Cargo Schweiz GmbH, mit Sitz in Basel.

Außerdem ist die HGK an folgenden Unternehmen unmittelbar beteiligt:

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

Die Gleise des HGK-Netzes sind bei einer Streckenlänge von 97,5 km insgesamt 258,2 km lang. Dieses Netz stellt die HGK diskriminierungsfrei öffentlich zur Verfügung, so dass über dieses Netz eine Versorgung der Bürgerinnen und Bürger in der Region erfolgen kann. So gibt es neben den eigenen Hafenanlagen und Terminals in der Region 59 Gleisanschlüsse, mit denen Unternehmen 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-Schiennetz durch Linienangebote des Schwesterunternehmens KVB auch dem öffentlichen Personennahverkehr zugute. Infrastrukturmaßnahmen wie der zweigleisige Ausbau der Strecke von Köln nach Bonn, die Modernisierung verschiedener Stellwerke und die Sanierung von Bahnsteigen nutzen somit unmittelbar der Daseinsvorsorge.

Sowohl für die Güter- als auch die Personenschifffahrt stellt die HGK als Eigentümerin der Kölner Rheinhäfen in Niehl und Godorf ihre Hafenanlagen diskriminierungsfrei zur Verfügung. Durch die HGK-Beteiligung RheinCargo werden die Kölner Häfen gemeinsam mit den Häfen in Neuss und Düsseldorf betrieben.

Auch die Häfen der Stadt dienen der Daseinsvorsorge. Sie versorgen die Stadt mit Rohstoffen zur Energieerzeugung und die heimische Industrie mit Waren, so dass sie Arbeitsplätze in der Region sichern. Auch wenn sich Transportketten und Anforderungen an die Logistik rasant verändern, bleiben die Häfen weiterhin ein unverzichtbarer Garant für die Grundversorgung der Stadt mit einer Vielzahl von Waren und Diensten, die wir in unserem täglichen Leben als selbstverständlich betrachten.

Dank unserer Hafenanlagen können auch Personenschiffe direkt in der Stadt anlegen. So gelangen Besucherinnen und Besucher auch vom Wasser aus leicht in die meistbesuchte Stadt Nordrhein-Westfalens. Dadurch wird der innerstädtische Konsum belebt. Der Rheinauhafen hingegen dient nur noch als Sporthafen. Die dort befindliche Marina ist an einen privaten Betreiber vermietet.

Wirtschaftliches Umfeld

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2022 war erfreulich widerstandsfähig gegenüber der durch den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine verursachten Energiekrise und dem Problem der Lieferkettenengpässe.

Laut OECD ist die **Weltwirtschaft** im Jahr 2022 nach der Erholung von der Covid-19-Pandemie voraussichtlich um 3,1 % gewachsen, und wird in den Jahren 2023 und 2024 um jeweils 3,1 % respektive 3,9 % weiter zulegen.¹

Für die **europäische Wirtschaft** wird für das Jahr 2022 ein Wachstum von 3,5 % sowohl für die EU als auch für den Euroraum erwartet. Jedoch wird die Wirtschaft im Jahr 2023 nur leicht wachsen (+0,8 % in der EU, +0,9 % im Euroraum), bevor sie dann 2024 wieder stärker zulegen (+1,6 % in der EU und +1,5 % im Euroraum).²

Die **deutsche Wirtschaft** hat sich im Jahr 2022 von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie erholt und ist um 1,9 % gewachsen. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Konjunktur im Jahr 2023 abgebremst wird und rechnet lediglich mit einem Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts von 0,2 %. Für das Jahr 2024 wird wieder mit einem stärkeren Wachstum um 1,8 % gerechnet.³

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind Statistiken zum Güterverkehrsaufkommen bezogen auf das gesamte Kalenderjahr 2022 noch nicht veröffentlicht worden.

Der **Güterverkehr** hat sich im Jahr 2022 insgesamt rückläufig entwickelt. Das Bundesamt für Güterverkehr geht davon aus, dass das Transportaufkommen um 0,4 % zurückging und im Jahr 2023 um weitere 0,1 % abnehmen wird. Die Transportleistung wird für 2022 mit einem Minus von 0,1 % prognostiziert. Dies ist vor allem auf den erwarteten Rückgang in der Industrie- und Stahlproduktion im Jahr 2022 zurückzuführen. Auch für die Bauproduktion wird nur ein leichter Anstieg im Vergleich zum Vorjahr erwartet. Für das Jahr 2023 wird mit einem Wachstum von 0,6 % gerechnet.⁴

Für das Transportaufkommen im **Straßengüterverkehr** prognostizieren die Berechnungen des Bundesamts im Jahr 2022 ebenfalls einen Rückgang um 0,4 %. Für das Jahr 2023 wird eine Verringerung um 0,2 % prognostiziert. Die Transportleistung sollte im Jahr 2022 um 0,2 % zurückgehen und dann 2023 wieder um 0,4 % zulegen.

Das Aufkommen beim **Schienen Güterverkehr** in Deutschland ist im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant geblieben. Das Bundesamt für Güterverkehr prognostiziert eine unveränderte Transportmenge für 2022, die im Jahr 2023 um 0,1 % zunehmen soll. Die Transportleistung stieg im Berichtsjahr um 0,4 % und soll im Jahr 2023 um 1,0 % steigen. Der Schienen Güterverkehr im kombinierten Verkehr hat dabei ein überdurchschnittliches Wachstum verzeichnet. Das Transportaufkommen hat im Berichtsjahr um 0,7 % zugenommen und soll im Jahr 2023 um 2,2 % wachsen. Dies bedeutet ein Wachstum der Transportleistung von 1,3 % im Jahr 2022 und 2,7 % im Jahr 2023. Es gibt jedoch Rückgänge beim Transport von Erzeugnissen der chemischen Industrie und der Metallindustrie, die durch Zuwächse beim Transport von Mineralölprodukten ausgeglichen werden. Es gibt auch ein Wachstum bei Fahrzeugtransporten, jedoch auf niedrigem Niveau. Beim insgesamt gestiegenen Transport von Kohle über die unterschiedlichen Verkehrsträger hinweg verhinderte die mangelnde Fahrzeugverfügbarkeit einen Anstieg der Transporte im Schienenverkehr.

Die **Binnenschifffahrt** unterliegt großen Schwankungen. Laut Berechnungen des Bundesamts für Güterverkehr wird für das Jahr 2022 ein Minus beim Transportaufkommen von 3,5 % erwartet, bevor es im Jahr 2023 um 0,5 % zunehmen wird. Die Transportleistung ist demnach im Berichtsjahr um 3,9 % gesunken und wird im Jahr 2023 um 0,9 % steigen. Dies ist auf Rückgänge in der Bau-, Stahl- und Chemieproduktion zurückzuführen, während der Transport von Mineralölprodukten nur leicht abnimmt. Es gibt jedoch einen unerwartet starken Anstieg beim Kohletransport, bedingt durch mangelnde Kapazität im Eisenbahnverkehr und die deutlich erhöhte Nachfrage bei Betreibern von Steinkohlekraftwerken. Wie in der Vergangenheit kam es auch im Berichtsjahr zu wasserstandsbedingten Behinderungen.

1 OECD Economic Outlook, November 2022

2 Europäische Kommission, Winter 2023 Economic Forecast, Februar 2023

3 Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Jahresprojektion 2023, Januar 2023

4 Bundesamt für Güterverkehr, Mittelfristprognose Sommer 2022, Oktober 2022

Wirtschaftsbericht

Überblick

HGK

Beherrschende Themen des Jahres 2022 innerhalb der HGK waren die weiterhin global gestörten Lieferketten sowie die Auswirkungen des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine und die damit verbundenen Implikationen für die deutsche und internationale Wirtschaft.

Die Covid-19-Pandemie wirkte sich im Berichtszeitraum erneut auf die HGK-Gruppe aus. Allerdings beziffert sich der Schaden bei konservativer Risikobetrachtung weiterhin nur noch auf rund 0,5 Mio. €. Hierbei handelt es sich um eine risikobasierte Schadensbetrachtung. Die Risiken durch Zahlungsausfälle und Insolvenzen werden dabei deutlich geringer bewertet als noch im Vorjahr. Gestiegen sind jedoch die Aufwendungen für Hygienekonzepte, Testangebote und die Einrichtung von Homeoffice-Arbeitsplätzen.

Im Zuge der Covid-19-Pandemie kam es erneut zur Schließung von Seehäfen in China, was sich spürbar auf die HGK und ihre Beteiligungen auswirkte. Es gab massive Störungen der globalen Lieferketten. Die Planbarkeit von Container-Transporten und -Umschlägen war nach wie vor stark beeinträchtigt. Gleichzeitig konnten die damit verbundenen Kosten in Form höherer Lagergelder in den Terminal-Standorten vielfach an die Kunden weitergegeben werden.

Insbesondere die durch den Angriffskrieg Russlands bedingten Effekte bei den Energiepreisen hinterließen deutliche Spuren im Geschäftsjahr 2022. So führte der Gasmangel zu einer erhöhten Nachfrage nach Kohle, was zu einem signifikanten Zuwachs bei Kohletransporten im Bereich der Trockenschifffahrt führte. Die stark gestiegenen Gasöl-Preise konnten im Bereich der Binnenschifffahrt über entsprechende vertraglich vereinbarte Klauseln an die Kunden weitergegeben werden.

Im Bereich des Eisenbahnverkehrsunternehmens der RheinCargo war Letzteres für die Treibstoffe aufgrund anderer vertraglicher Praxis nicht der Fall. Dieser Punkt und die zunehmende Belastung durch Baustellen im Netz der Deutschen Bahn führen dazu, dass die RheinCargo das Geschäftsjahr 2022 mit einem deutlichen Fehlbetrag abschließt. Dadurch wird es im Geschäftsjahr 2023 nicht zu einem positiven Ergebnisbeitrag durch die RheinCargo kommen.

TOCHTERUNTERNEHMEN UND WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die HGK war am 31. Dezember 2022 an insgesamt 47 Gesellschaften unmittelbar oder mittelbar beteiligt und nimmt insbesondere die Aufgaben einer steuernden Holding wahr. Im Verbund der HGK-Gruppe können die Beteiligungsunternehmen Logistikalösungen für die wichtigen Markt- und Kundensegmente aus einer Hand integriert anbieten.

HGK Shipping GmbH

Die HGK Shipping GmbH (Shipping) ist eines der führenden Binnenschiffahrts-Unternehmen in Europa. Mit einem Flottenbestand von mehr als 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 HGK Shipping ist mit ihren Tochtergesellschaften führender Anbieter für die Industrie in den Bereichen Trocken-, Gas- und Chemieschiffahrt sowie im Ship Management.

Der Umsatz der HGK Shipping-Gruppe betrug im Berichtsjahr 467,9 Mio. €. Das Ergebnis, das aufgrund des bestehenden Gewinnabführungsvertrages an die HGK abgeführt wird, beträgt 9,1 Mio. €.

Der Bereich Gas transportierte im Jahr 2022 insgesamt 1.193 Tsd. t (Vorjahr 1.252 Tsd. t), der Bereich Liquid 3.824 Tsd. t (Vorjahr 4.818 Tsd. t) und der Bereich der Trockenschiffahrt (Dry) 26.686 Tsd. t (Vorjahr 27.814 Tsd. t).

Die Transportleistung lag bei 7.445.648 Tsd. Tonnenkilometern (Vorjahr 7.957.982 Tsd. Tonnenkilometern).

Im Geschäftsjahr 2021 ist der Teilbetrieb „Reederei und Befrachtung“ der HTAG Häfen und Transport AG gesellschaftsrechtlich und operativ erst am 28. Dezember 2021 auf die HGK Dry Shipping GmbH abgespalten worden und daher in der Mengenstatistik für das Jahr 2021 noch nicht enthalten. Insofern sind die Vorjahreszahlen in dieser Hinsicht nur bedingt vergleichbar.

NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Die NESKA Schifffahrts- 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, Ladenburg, Mannheim, Ginsheim-Gustavsburg, Karlsruhe und in Dordrecht (Niederlande). Die Unternehmen der Neska sind sowohl im Transport als auch im Umschlag von Massengut und Containern tätig. Der Umsatz der Neska-Gruppe betrug im Berichtsjahr 270,1 Mio. € (Vorjahr 230,6 Mio. €). Das Ergebnis des Geschäftsjahres, welches aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages an die HGK abgeführt wurde, beträgt 5,0 Mio. € (Vorjahr 3,3 Mio. € Verlust).

Im Bereich des konventionellen Umschlags wurden im Berichtszeitraum 3.854 Tsd. t (Vorjahr 3.515 Tsd. t) Stückgüter umgeschlagen (+9,6 %) und 1.088 Tsd. t (Vorjahr 830 Tsd. t) gelagert (+31,1 %). An Schüttgütern wurden innerhalb der Neska-Gruppe im Geschäftsjahr 2022 insgesamt 2.870 Tsd. t (Vorjahr 1.522 Tsd. t; +88,6 %) umgeschlagen. Die Neska-Gesellschaften haben 536.334 Paletten (Vorjahr 405.367) umgeschlagen. Der Palettenumschlag ist damit um rund 32,3 % gestiegen. Die Containerhandlings innerhalb der Neska-Gruppe beliefen sich auf 1.426 Tsd. TEU. Im Vorjahr hatten die Handlings bei 1.538 Tsd. TEU gelegen; der Rückgang beträgt somit rund 7,3 %.

Der Teilbetrieb „Häfen und Umschlag“ der ehemaligen HTAG ist gesellschaftsrechtlich und operativ erst am 28. Dezember 2021 auf die Neska verschmolzen worden und war daher in der Mengenstatistik für das Jahr 2021 noch nicht enthalten. Insofern sind die Vorjahreszahlen in dieser Hinsicht nur bedingt vergleichbar.

RheinCargo GmbH & Co. KG

Die RheinCargo GmbH & Co. KG ist die Betreiberin der Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf und mit einem Hafengesamtumschlag im Jahr 2022 von 19,8 Mio. t (Vorjahr 22,8 Mio. t) weiterhin der größte Binnenhafen-Verbund Deutschlands. Mit rund 20,2 Mio. t (Vorjahr 19,5 Mio. t) transportierter Güter auf der Schiene und einer Leistung von 2,8 Mrd. Nettotonnenkilometer (Vorjahr: ebenfalls 2,8 Mrd. Nettotonnenkilometer) ist die RheinCargo eines der größten deutschen nichtbundeseigenen (NE-)Eisenbahngüter-Verkehrsunternehmen. Außerdem stellt das Unternehmen Industrie- und Gewerbeflächen mit einem Wasser-, Gleis- und Straßenanschluss bereit und betreibt ein zukunftsorientiertes und nachhaltiges Flächenmanagement.

Die Jahresabschlussprüfung der RheinCargo für das Geschäftsjahr 2022 ist noch nicht abgeschlossen, weshalb das Geschäftsjahr 2021 dargestellt wird. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der RheinCargo belief sich nach 2.989 Tsd. € im Jahr 2020 im Jahr 2021 auf 5.952 Tsd. €. Unter Einbezug des Finanzergebnisses (EBT) betrug das Ergebnis im Jahr 2021 5.354 Tsd. €. Unter Berücksichtigung von Gewerbesteuer und Gewerbesteuer-Umlagen, die zum Teil die Gesellschafter betreffen, erzielte die RheinCargo im Geschäftsjahr 2021 einen Jahresüberschuss von 4.904 Tsd. € (Vorjahr 781 Tsd. €). Das Ergebnis des Jahres 2022 verschlechtert sich nach aktuellem Stand sowohl gegenüber dem Plan als auch gegenüber dem Ergebnis von 2021 deutlich. Die RheinCargo wird das Geschäftsjahr 2022 mit einem deutlichen Fehlbetrag abschließen.

Fusion Cologne GmbH

Die Fusion Cologne GmbH ist die Entwicklungs- und Verwaltungsgesellschaft für den Industriepark Nord. Im Industriepark Nord entwickelt sie ein modernes Industrie- und Logistikquartier, in dem auch Flächen für Forschung und Wissenschaft sowie Dienstleistungen entstehen sollen. Dabei bietet sie integrierte Services und Produkte aus einer Hand an. Ein besonderes Augenmerk bei der Entwicklung wird auf eine nachhaltige und zukunftsfähige Infrastruktur gelegt. Beim Industriepark Nord handelt es sich um die potenziell größte zusammenhängende Industrie-Entwicklungsfläche im Kölner Stadtgebiet.

Nach Vorliegen der nötigen Zustimmungen des Rates der Stadt Köln und des Kreistags des Rhein-Erft-Kreises am 22. September 2022 und der Nichtbeanstandung durch die Bezirksregierung Köln am 10. Oktober 2022 wurde die Fusion Cologne GmbH am 21. Oktober 2022 gegründet. Die HGK ist alleinige Gesellschafterin. Am 30. November 2022 wurde mit der HGK als herrschendem Unternehmen ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag rückwirkend mit Beginn des Geschäftsjahres 2022 geschlossen.

Anschließend wurden im Rahmen einer Pressekonferenz am 23. November 2022 die Vermarktungsaktivitäten aufgenommen, gefolgt von direkten Ansprachen potenzieller Investoren.

Die Fusion Cologne GmbH schloss das Rumpfgeschäftsjahr 2022 mit einem Fehlbetrag von -284 Tsd. € ab, der im Rahmen des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages durch die HGK ausgeglichen wird.

DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH

Die HGK ist gemeinsam mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) zu 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, beschäftigt sich mit Planung, Bau und Vertrieb sowie Betrieb und Instandhaltung von Kommunikations-Anlagen für den Stadt- und Regionalverkehr.

Die Gesellschaft hat ein vom Kalenderjahr abweichendes Geschäftsjahr (1. Oktober – 30. September). Der Umsatz des Geschäftsjahres 2021/2022 betrug 7.456 Tsd. € (Vorjahr 10.856 Tsd. €) und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert. Das Ergebnis vor Ertragsteuern im Geschäftsjahr 2021/2022 lag mit 2.505 Tsd. € (Vorjahr 4.047 Tsd. €) unter dem Niveau des Vorjahres. Die Gesellschaft erwirtschaftete einen Jahresüberschuss in Höhe von 1.680 Tsd. € (Vorjahr 2.743 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 ist im Jahr 2022 nahezu konstant geblieben. Dies zeigt sich an einer gleichbleibenden Auslastung in der Beförderungsstatistik. So ist das Verkehrsaufkommen gegenüber 2021 um rund 1 % gestiegen. Bedingt durch die im Rahmen der Corona-Pandemie etablierten Homeoffice-Regelungen haben erneut wenige Pkw die Fähre genutzt (45.849, Vorjahr 45.577). Große Lkw nutzen die Fähre nur in geringem Maße, da die Zufahrt zur Fähre zumindest auf der Leverkusener Seite durch schmale Straßen und Verkehrsbeschränkungen erschwert wird. Dennoch haben Lkw die Fähre häufiger genutzt als im Vorjahr (5.047 im Jahr 2022 versus 3.850 im Jahr 2021; +24 %), was auch mit der anhaltenden Sperrung der Leverkusener Brücke zusammenhängen dürfte.

Die Jahresabschlussprüfung des Geschäftsjahres 2022 ist für die Gesellschaft noch nicht abgeschlossen, weshalb hier das Geschäftsjahr 2021 dargestellt wird. Die Gesamterlöse stiegen um 2,7 % von 616.790 € um 16.756 € auf 633.546 €. Der Jahresfehlbetrag betrug -150.720 € (Vorjahr: -130.104 €).

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 beispielsweise die Instandhaltung der Infrastrukturanlagen von Unternehmen mit Gleisanschlüssen zum HGK-Netz, aber auch die Gestellung von Eisenbahnbetriebsleitern sowie eisenbahntechnischer Berater für andere Infrastruktur-Unternehmen.

OPERATIVER BEREICH – TECHNIK SCHIENENFAHRZEUGE

Der Bereich Technik Schienenfahrzeuge agiert als spezialisierter Werkstattbetrieb für Güterzugloks und Güterwagen. Der Betrieb versteht sich als wichtiger Partner für viele nationale und internationale Kunden im Eisenbahnlogistik-Bereich bei Instandhaltungsleistungen von Rolling Stock Assets. Wesentlicher Kunde des Bereichs Technik Schienenfahrzeuge ist die RheinCargo GmbH & Co. KG. Neben der Wartung und Instandsetzung stellt die HGK auch die Dokumentation für das ECM⁵ (Entity in Charge of Maintenance) zur Verfügung, die für die Instandhaltung zuständige Stelle nach der Europäischen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit.

Im Bereich Technik Schienenfahrzeuge wurden im vergangenen Jahr 2.299 Aufträge bearbeitet, davon 2.036 in der Lokwerkstatt. Die RheinCargo ist mit 1.859 Aufträgen bei der Lokwerkstatt und 42 Aufträgen bei der Güterwagenwerkstatt größter Kunde der Instandhaltungsleistungen. Mit der Radsatzdrehbank in der Lokwerkstatt konnte der Bereich im Jahr 2022 insgesamt 145 Fahrzeuge bearbeiten.

VERMIETUNGSGESCHÄFT

Im Geschäftsjahr 2022 stiegen die Erlöse und Nebenerlöse aus dem nicht hafenauffinen Vermietungsgeschäft gegenüber dem Vorjahr um 2,8 % auf 8,3 Mio. € (Vorjahr 8,1 Mio. €).

5 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 werden Eigenkapitalquote, Anlagendeckung und Working Capital regelmäßig berichtet.

Die Summe aus Umsatzerlösen, anderen aktivierten Eigenleistungen, Bestandsveränderung und sonstigen betrieblichen Erträgen sank im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um rund 6,0 Mio. € bzw. 6,6 %. Die Umsatzerlöse, die sich auf 77,7 Mio. € beliefen, erhöhten sich um 3,0 Mio. € bzw. 4,1 % und übertrafen somit die geplanten Umsätze von 73,9 Mio. €. Gleichzeitig gingen die sonstigen betrieblichen Erträge von 16,1 Mio. € um 9,3 Mio. € oder 57,9 % auf 6,8 Mio. € zurück. Grund für den Rückgang waren um 8,1 Mio. € höhere Erträge aus Grundstücksverkäufen und Erträge aus der Auflösung von Sonderposten von 1,1 Mio. € im Vorjahr. Damit lagen die sonstigen betrieblichen Erträge 2022 unter dem Plan von 10,3 Mio. €.

Im Jahr 2022 betrug die Summe aus Personal- und Materialaufwand, Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen 89,2 Mio. € (Vorjahr 83,1 Mio. €). Der Anteil des Personalaufwands lag bei 54,8 % (Vorjahr 58,7 %), auf den Materialaufwand entfielen 18,8 % (Vorjahr 17,1 %) und auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 14,8 % (Vorjahr 11,9 %). Der Personalaufwand stieg um 0,2 Mio. €. Bei den Löhnen und Gehältern war ein Zuwachs um 1,9 Mio. € zu verzeichnen. Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung sanken dagegen um 1,7 Mio. €, weil deutlich geringere Zuführungen zu Pensionsrückstellungen erforderlich waren. Die Abschreibungen blieben mit 10,3 Mio. € nahezu konstant. Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen war ein Anstieg um 3,4 Mio. € zu verzeichnen, wesentlich bedingt durch die Gewerbesteuerumlage der RheinCargo in Höhe von 1,3 Mio. € sowie gestiegene IT-Kosten (+1,2 Mio. €) und Mieten. Außerdem wurden Verlustübernahmen der Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf für die Jahre 2021 und 2022 in Höhe von 0,3 Mio. € erstmals in dieser Position ausgewiesen.

Das Finanzergebnis hat sich mit 16,8 Mio. € insgesamt um 13,1 Mio. € gegenüber 3,7 Mio. € im Vorjahr mehr als vervierfacht.

Im Bereich der Tochtergesellschaften und Beteiligungen erzielte die HGK Shipping-Gruppe mit 9,1 Mio. € eine gegenüber dem Vorjahr um 1,8 Mio. € höhere Gewinnabführung. Nachdem die Neska im Vorjahr noch einen Verlustausgleich in Höhe von 3,3 Mio. € benötigt hatte, führte sie im Jahr 2022 ein Ergebnis von 5,0 Mio. € an die HGK ab. In den Vorjahresergebnissen ist jeweils das Ergebnis der ehemaligen HTAG durch die Abspaltung bzw. Verschmelzung der beiden Teilbetriebe mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2021 auf die Shipping- bzw. Neska-Gruppe bereits enthalten. Die Erträge aus Beteiligungen lagen bei 4,7 Mio. € und damit um 3,7 Mio. € über dem Vorjahr, wobei sich hauptsächlich der gestiegene phasenverschobene Beteiligungsertrag der RheinCargo auswirkte. Der Saldo aus Zinserträgen und Zinsaufwendungen blieb im Berichtsjahr nahezu konstant.

Das Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und Ertrag beläuft sich auf 12,1 Mio. € und verbesserte sich zum Vorjahr um 0,7 Mio. €. Dies markiert erneut das beste Ergebnis in der Unternehmensgeschichte. Nach Abzug der Steuern liegt das Unternehmensergebnis mit 11,9 Mio. € um 2,3 Mio. € oder 23,9 % deutlich über dem Planergebnis in Höhe von 9,6 Mio. €. Davon zahlte die HGK rund 0,4 Mio. € als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis aus. Die verbleibenden 11,6 Mio. € (im Vorjahr 10,1 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 2022 auf insgesamt 28,0 Mio. € (Vorjahr 19,7 Mio. €). Davon entfielen 9,2 Mio. € auf den Bereich Netz, 1,6 Mio. € auf den Bereich Immobilien und 13,1 Mio. € auf den Bereich Liegenschaften. Der Bereich Informationstechnik investierte 3,5 Mio. € in Technik und 0,6 Mio. € in die übrigen Bereiche.

Im Bereich Netz entfiel der Großteil der Investitionen auf zwei Projekte: erstens die Fertigstellung des elektronischen Stellwerks der Linie 18 in Kendenich; und zweitens den Ersatz des Oberbaus, Erneuerungsmaßnahmen von eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und den begonnenen Bau von Hochbahnsteigen an der Linie 16. Im Bereich Immobilien/Projektentwicklung wurde das KV-Terminal im Kölner Norden fertiggestellt. Im Bereich Liegenschaften entfielen die Investitionen auf den Bau des neuen Verwaltungsgebäudes. Bei den spartenübergreifenden Investitionen standen die begonnene Einführung von SAP S4 HANA für die Unternehmensgruppe sowie die abschließende Integration der HGK Shipping in das IT-Umfeld der Unternehmensgruppe im Vordergrund.

Die HGK hat ihre Vorjahresprognose bei den Investitionen nicht vollständig erreicht. Das lag vor allem daran, dass sich die Genehmigungsverfahren bei einigen Investitionen verzögert haben und Zuwendungsbescheide für beantragte Maßnahmen noch nicht erteilt wurden. In der Konsequenz wurden eingeplante Arbeiten verschoben und Vertragsverhandlungen bei Kreuzungsmaßnahmen noch nicht finalisiert.

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Die Bilanzsumme hat sich von 483,1 Mio. € im Vorjahr um 3,9 Mio. € (-0,8 %) auf 479,1 Mio. € reduziert. Das lag vor allem an einem Rückgang bei den Sachanlagen (-6,2 Mio. €), bedingt durch hohe Zuschusszahlungen für bereits aktivierte Anlagen im Geschäftsjahr. Bei den Finanzanlagen wirkte sich die planmäßige Tilgung des Gesellschafterdarlehens in Höhe von 8,6 Mio. € durch die Shipping-Gruppe aus. Gegenläufig wirkte sich eine Erhöhung der Forderungen um 9,2 Mio. € aus, die vor allem durch die Forderung gegen die Neska-Gruppe aus der Gewinnabführung und gegenüber der RheinCargo aus dem Ergebnisanteil des Geschäftsjahres 2021 begründet war. Auf der Passivseite blieb das Eigenkapital bei 112,1 Mio. € konstant. Die Verrechnung der Zuschüsse führte zu einer Reduzierung der Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse um 3,9 Mio. €. Während die Pensionsrückstellungen um 0,5 Mio. € niedriger zu bewerten waren, mussten die sonstigen Rückstellungen um 2,6 Mio. € erhöht werden.

Die Eigenkapitalquote verbesserte sich mit 23,4 % im Vergleich zum Vorjahr (23,2 %) leicht. Das langfristige Kapital verringerte sich insgesamt um 2,0 Mio. €. Trotzdem war das Anlagevermögen durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital zu 94,2 % (Vorjahr 88,2 %) gedeckt.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen unterschritten mit 4,1 Mio. € die Summe aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vorräten in Höhe von 5,3 Mio. € und führten zu einem Working Capital von 1,2 Mio. € (Vorjahr 2,5 Mio. €). Das Working Capital lag bei 1,6 % vom Umsatz (Vorjahr: 3,3 %).

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

Das Geschäftsjahr 2022 ist insgesamt deutlich besser als in den Prognosen angenommen verlaufen.

Wesentliche nichtfinanzielle Themen⁶

MITARBEITENDE

Am 31. Dezember 2022 beschäftigte die HGK 606 Mitarbeitende (Ende 2021: 602), darunter zwei Aushilfen im Rahmen einer geringfügigen Beschäftigung. Gegenüber dem Vorjahresstichtag stieg die Zahl der Mitarbeitenden damit um 0,66 %. Die HGK ist mit Blick auf die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit (20 Jahre) und das Interesse an einer Berufsausbildung bei der HGK (24 Auszubildende im Berichtsjahr) ein nachhaltiger und attraktiver Arbeitgeber. Dazu trägt die kontinuierliche Investition in die berufliche Aus- und Weiterbildung ebenso bei wie Zusatzangebote in Form von medizinischen und gesundheitsorientierten Fortbildungskursen und Seminaren.

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die HGK AG sorgt für Rahmenbedingungen, die allen Geschlechtern gleiche Einstiegs-, Entwicklungs- und Aufstiegschancen ermöglichen. In diesem Zusammenhang hat das Unternehmen im Jahr 2017 als Zielgröße einen Frauenanteil von jeweils 30 % für Aufsichtsrat, Vorstand, erste und zweite Führungsebene festgelegt. Erreicht wurden Anteile von 20 % Frauen im Aufsichtsrat, 17 % in der ersten Führungsebene und 21 % in der zweiten Führungsebene. Konkrete Maßnahmen zur Förderung der Chancengleichheit betreffen die Handlungsfelder Stellenausschreibungen und Einstellungsprozess, Arbeitsplatzbegehungen, der Aufbau eines gruppenweiten Frauen-Netzwerks sowie externe Kooperationen und ein branchenbezogenes Event für Frauen.

QUALITÄTSMANAGEMENT

Die HGK ist seit Juli 1998 nach der Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001 zertifiziert. Im Jahr 2021 erfolgte die Rezertifizierung nach ISO 9001:2015. Das 1. Überwachungsaudit im Jahr 2022 wurde ohne Haupt- oder Nebenabweichungen bestanden.

Zu den zertifizierten Bereichen gehören Service-Dienstleistungen für Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU), Hafenbetriebe und Logistikdienstleister, das Beschaffungsmanagement, Personalmanagement, das Instandhaltungs-Management für Eisenbahninfrastruktur (EIU) für die Durchführung von schnellen Stadtbahnverbindungen für den Personenverkehr und Schienengüterverkehr nach EBO im Raum Köln. Ebenso zählt dazu der Betrieb einer Signalmeisterei, einer Fahrleitungsmeisterei sowie einer Lok- und Güterwagenwerkstatt.

Zusätzlich erbringt die HGK das zentrale Qualitätsmanagement nach ISO 9001:2015 für den Bereich EVU der RheinCargo GmbH & Co. KG als Dienstleistung. Eine Ausweitung auf Teile des Hafenbetriebs wird geprüft.

6 Nicht Bestandteil der Prüfung durch die PricewaterhouseCoopers GmbH.

UMWELTSCHUTZ

Im Jahr 1999 berichtete die HGK erstmals in einem eigens publizierten Umweltbericht über ihre Aktivitäten und veröffentlichte seither etliche weitere. Für das Jahr 2022 erstellt die HGK gemeinsam mit den anderen Gesellschaften des Stadtwerke Köln Konzerns einen Nachhaltigkeitsbericht, in dem die Aktivitäten einer verantwortlichen, nachhaltigen Unternehmensführung ausführlich dargestellt sowie Ressourcenverbräuche und die Klimaauswirkungen unserer Geschäftsaktivitäten bilanziert werden.

Im Geschäftsjahr 2022 hat die HGK Nachhaltigkeitsziele definiert und etabliert, die dem Aufsichtsrat am 9. Juni 2022 präsentiert wurden. Auf dieser Basis wurde ein Leitbild Nachhaltigkeit zusammen mit einer darin enthaltenen Nachhaltigkeitsstrategie beschlossen. In einer verbindlichen Nachhaltigkeitsrichtlinie sollen die Nachhaltigkeitsaktivitäten der HGK operationalisiert werden.

Bei Planung, Bau, Betrieb und Erwerb von Gütern werden jeweils aktuelle Umweltstandards beachtet. Eine umweltgerechte Entsorgung und Wertstoffrecycling stehen oben auf der Agenda, ebenso wie die Verwendung umweltschonender Materialien und ein ressourcensparender Energieeinsatz.

Um den Klimaschutz weiter zu stärken, hat die HGK auf eigenen Gebäuden und denen ihrer Beteiligungen Photovoltaikanlagen mit einer Gesamtspitzenleistung von 3,8 MWp installiert. Darüber hinaus bezieht die HGK AG seit dem Jahr 2021 ausschließlich Grünstrom. Zudem werden seit dem Jahr 2020 die Treibhausgas-Emissionen der Schiffsflotte durch den Erwerb von Emissions-Zertifikaten von Klimaschutzprojekten CO₂-neutral gestellt. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf der Analyse von Optionen, wie man den Energieverbrauch detaillierter erfassen und weitere Einsparpotenziale identifizieren kann. Der Geschäftsbereich HGK Logistics and Intermodal hat im abgelaufenen Geschäftsjahr erstmals ausgewählte Standorte nach dem international anerkannten Umweltmanagementsystem ISO 14001 zertifiziert. Weitere Standorte werden in den kommenden Jahren sukzessive hinzukommen. Die HGK Shipping setzt bei ihren Schiffsneubauten seit dem Jahr 2021 auf einen innovativen dieselelektrischen Antrieb, der die Treibhausgas-Emissionen der Flotte senkt. Mit Hilfe dieser Maßnahmen leistet die HGK einen Beitrag zur Stärkung der nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur für den ÖPNV und den Güterverkehr – zugunsten des Klimaschutzes.

ARBEITSSICHERHEIT

Durch ständige Analyse und den Fortschritt der Arbeitsschutzorganisation und -prozesse sorgt die HGK dafür, dass Arbeitsplätze rechtskonform gestaltet sind und optimiert werden. Die Kommunikation über Good-Practice-Beispiele ist hier ein zentraler Bestandteil.

Vom 28. April 2022 bis zum 6. Mai 2022 führte die HGK die zweite „Safety Week“ der HGK-Gruppe durch, an der die HGK und ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften Neska, HGK Shipping und RheinCargo teilnahmen. Im Bereich der HGK-Technik wurde eine mit der Feuerwehr abgestimmte Räumungsübung der Lokwerkstatt durchgeführt und dokumentiert. Anschließend erfolgten eine Begehung sowie die jährliche Unterweisung der Mitarbeitenden. Im Bereich Netz wurden die jährlichen theoretischen und praktischen Unterweisungen unter Beteiligung aller Mitarbeitenden durchgeführt. Die Simulation einer Tiefenrettung im Godorfer Hafen (RheinCargo) ergab Mängel bei der Sicherheit, die anschließend aufgearbeitet wurden. Zusätzlich wurden im Rahmen der Safety Week die Brandschutzhelfer aus- bzw. weitergebildet. Die Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG) hat die HGK Gruppe für das Projekt Safety Week im Hinblick auf die vorbildliche Prävention in den Bereichen Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit im Jahr 2022 ausgezeichnet.

Das Überwachungsaudit für die Zertifizierung nach DIN EN ISO 45001 im Jahr 2021 war erfolgreich. Der Auditbericht war ohne Haupt- und Nebenabweichungen. Kleine Hinweise zu Verbesserungen werden zukünftig berücksichtigt.

Gegenüber dem Jahr 2021 ist die Häufigkeit der Unfälle im Bereich der HGK AG konstant geblieben. Die Ausfalltage stiegen von 42 auf 50. Von den acht Arbeitsunfällen konnten sieben dem Terminal-Nord zugeordnet werden. Lediglich einen meldepflichtigen Arbeitsunfall gab es in sämtlichen anderen Bereichen der HGK AG. Seit dem 1. Januar 2023 befindet sich das Terminal-Nord infolge einer Ausschreibung und der damit verbundenen Vergabe an einen Betreiber nicht mehr in der operativen Führung der HGK.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben fanden vier Sitzungen des Ausschusses für Arbeitssicherheit statt, die protokolliert wurden. Die Sitzungen wurden als Videokonferenzen durchgeführt. Die Protokolle sind entsprechend den gesetzlichen Vorgaben veröffentlicht worden.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die HGK hat im Geschäftsjahr 2022 eine Kundenzufriedenheits-Analyse durchführen lassen. Ziel war es, die Kundenzufriedenheit zu analysieren, anhand von KPIs darzustellen, Kundenbedürfnisse zu identifizieren und daraus operative Verbesserungen abzuleiten. Die Kundenzufriedenheitsanalyse wurde zwischen September und November von der Firma Vocatus durchgeführt und im Ergebnis mit einer Note von 1,7 bewertet. Insgesamt wurden 51 Kunden befragt.

Die HGK wird von den Kunden allgemein als zuverlässig, flexibel, kompetent und lösungsorientiert wahrgenommen. Auch der Ruf am Markt wird positiv bewertet. Hier werden Verlässlichkeit, Qualität, Kundenorientierung und Expertise mit der HGK in Verbindung gebracht. Die Gesamtkundenzufriedenheit und die Kundentreue befinden sich bei allen HGK-Gesellschaften auf einem hohen Niveau.

INNOVATION HARBOUR COLOGNE

Mit dem Innovation Harbour Cologne (IHC) gründete die HGK eine neue „Open Innovation Platform“. Ziele sind die erfolgreiche Entwicklung und Skalierung von neuen, innovativen und nachhaltigen Geschäftsmodellen entlang der Supply Chain sowie die Investition in neue Technologien und in junge Unternehmen zum Aufbau eines innovativen Beteiligungsportfolios.

Vier Säulen bilden die Basis des Geschäftsmodells des IHC: „Innovation Scouting“, „New Business Models“, „Joint Business Development“ und „Equity-Building“. Dabei wird über alle vier Säulen eine offene, kooperative Entwicklungsarbeit gelebt. Für eine marktkonforme, flexible und schnelle Umsetzung wird mit dem IHC als Kernelement ein offenes Innovationsökosystem etabliert, das sich aus unterschiedlichen Partnern (Unternehmen, Forschung, Venture Capital, Gesellschaft, Politik und Start-ups) zusammensetzt. Im Rahmen des Innovationsökosystems werden neben der kooperativen und offenen Innovationskultur (Co-Creation) auch Netzwerkeffekte und Synergien der unterschiedlichen Partner genutzt, um neue Geschäftsmodelle und die Entwicklung neuer Märkte entlang der Supply Chain erfolgreich zu etablieren.

Der IHC hat gemeinsam mit Gesellschaften und Bereichen der HGK-Gruppe drei Innovationsprojekte erfolgreich umgesetzt. Diese Pilotprojekte werden im Bereich „Digitalisierung von Warehouses und Terminals“ sowie im Feld „Predictive Maintenance“ für Oberleitungen elektrifizierter Bahnstrecken durchgeführt.

Der Auswahlprozess für sämtliche potenziellen Innovationsprojekte startete im zweiten Quartal des Geschäftsjahres. Alle ausgewählten Projekte konnten bis zum vierten Quartal erste belastbare Ergebnisse vorweisen, obwohl pandemiebedingte Beschaffungsengpässe für technologische Komponenten in Teilen zu Verzögerungen geführt haben.

Der vom IHC verfolgte Ansatz, im Rahmen der Pilotprojekte in kleinen, agilen Teams aus unterschiedlichen Kompetenzbereichen fokussiert zu agieren und dabei schnell und effizient den technischen Proof-of-Concept (PoC) zu erbringen, hat in allen Projekten zu belegbaren Ergebnissen geführt. Teilweise konnten bereits die betriebswirtschaftliche Bewertung und eine Skalierungsoption für einen Roll-out im Jahr 2023 erbracht werden.

Alle laufenden Projekte werden weiterverfolgt und sind geeignet, neue Erlöse zu generieren, Optimierungen zu etablieren und Effizienzen zu heben.

KV TERMINAL-NORD

Im Geschäftsjahr 2022 hat die HGK den „Betrieb einer Umschlaganlage des Kombinierten Verkehrs in Köln“ für einen Zeitraum von zehn Jahren europaweit im Wege eines Vergabeverfahrens mit Teilnahmewettbewerb ausgeschrieben. Damit kam die HGK sowohl den vergaberechtlichen Pflichten des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) nach als auch der in den Zuwendungsbescheiden und der Förderrichtlinie begründeten Verpflichtung, den Betrieb des KV-Terminals an einen Dritten zu vergeben.

Im Zuge der Ausschreibung des Terminalbetriebs wurde eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung erstellt, aus der sich eine für das Vergabeverfahren notwendige Wertungsmatrix ergab. Dabei wurde die HGK von einem externen Berater unterstützt. Im Teilnahmewettbewerb für die Vergabe gingen mehrere Gebote bei der HGK ein. Die Vergabe erfolgte am 11. November 2022 an die Hupac Intermodal SA aus Chiasso, Schweiz. Diese betreibt das Terminal seit dem 1. Januar 2023 durch ihre 100-prozentige Beteiligungsgesellschaft Combiconnect Köln Nord GmbH.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Die Logistik ist der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland nach der Automobilwirtschaft und dem Handel.⁷ 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)

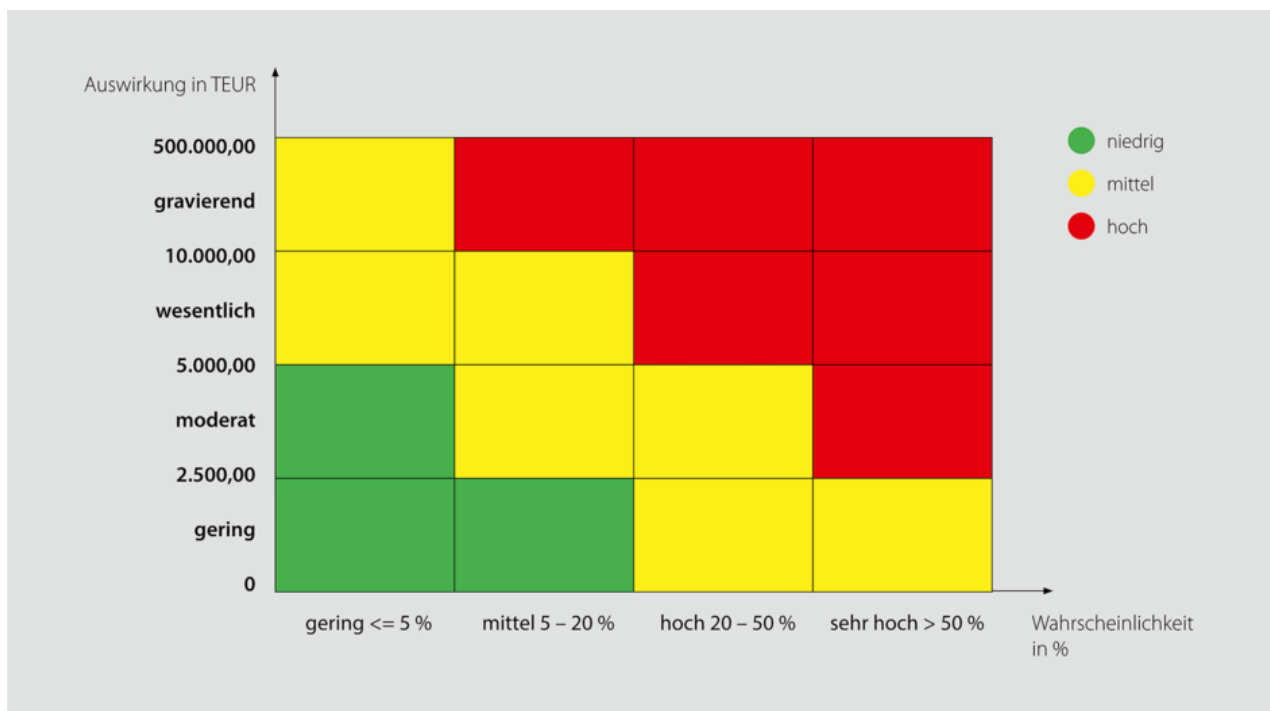
Bei der Ausübung unternehmerischer Tätigkeiten können insbesondere branchenübliche Risiken entstehen. Gleichzeitig sind die Rahmenbedingungen für unternehmerisches Handeln im 21. Jahrhundert deutlich komplexer und volatiler geworden. Die Einrichtung und Dokumentation eines Risikomanagementsystems (RMS) 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.⁸

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

Investitionen und Erfolgsplan

Der Investitionsplan 2023 sieht Investitionen in Sachanlagen in Höhe von insgesamt 65,5 Mio. € vor. Die Investitionen für das Eisenbahnnetz in Höhe von 31,0 Mio. € entfallen mit 23,1 Mio. € auf den Personenverkehr und mit 7,9 Mio. € auf den Güterverkehr. Für die Errichtung und Weiterentwicklung von Terminalkapazitäten und Häfen sind 7,3 Mio. € vorgesehen. Weitere 17,4 Mio. € werden in die Informationstechnologie, Liegenschaften und Technik investiert, wovon 8,6 Mio. € für das neue Verwaltungsgebäude in Niehl bestimmt sind. Dieses soll im Juli 2023 fertiggestellt werden und wird nach Energiespar-Standard KfW-55 errichtet; der Bau wird entsprechend finanziell gefördert.

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

Die HGK erwartet für das laufende Jahr mit 79,8 Mio. € höhere Umsatzerlöse als im Jahr 2022. Der Wirtschaftsplan 2023 sieht einen Gewinn nach Steuern von 18.123 Tsd. € vor. Hiervon entfallen 357 Tsd. € als Garantiedividende an den außenstehenden Aktionär Rhein-Erft-Kreis. Nach Abzug der Garantiedividende verbleibt ein Gewinn von 17.766 Tsd. €. Wegen des Verkaufs des Grundstücks Wesseling sind Reinvestitionen in Werkstätten erforderlich, dazu wird aus dem Gewinn eine Rücklage in Höhe von 5.500 Tsd. € bei der HGK gebildet. Der verbleibende Gewinn in Höhe von 12.266 Tsd. € wird im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrags an die Stadtwerke Köln GmbH abgeführt.

Köln, 31. März 2023

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Uwe Wedig Dr. Jens-Albert Oppel

Zertifizierung und Innovation

QUALITÄTSMANAGEMENT

Das erste Überwachungsaudit des im Vorjahr erfolgreich absolvierten Rezertifizierungs-Audits nach der Norm ISO 9001:2015 wurde im Jahr 2022 ohne Haupt- oder Nebenabweichungen bestanden.

Die Dekra Certification GmbH bescheinigt der HGK, dass das Qualitätsmanagement-System wie in den Vorjahren den Anforderungen der ISO 9001:2015 entspricht und wirksam im Unternehmen angewendet wird.

Folgende Bereiche sind zertifiziert:

- Service-Dienstleistungen für Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) und 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 Lokomotiven-Werkstatt und einer Güterwagen-Werkstatt einschließlich Schienenfahrzeugtechnik (Bereich Infrastructure and Maintenance für Schienenfahrzeuge) sowie Beschaffungs- und Personalmanagement.



UMWELTSCHUTZ

Seit Jahren misst die HGK dem Umweltschutz als zentralem Unternehmensziel große Bedeutung bei. Das Unternehmen hat hierzu in Umweltschutzleitlinien verbindlich sein ökologisches Handeln beschrieben und festgelegt.

Diese Vorgaben gelten für alle betrieblichen Tätigkeiten und Abläufe, für alle HGK-Mitarbeitenden und alle Standorte. Die HGK-Gruppe hat sich damit zu einem der Umwelt gegenüber verantwortlichen Handeln verpflichtet.

Die Berichterstattung zu Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen erfolgt im Rahmen des Konzern-Nachhaltigkeitsberichts der Stadtwerke Köln GmbH. Die Aktivitäten der HGK mit ihren Beiträgen zu Ökologie, Ökonomie und den anderen Aspekten einer verantwortlichen, nachhaltigen Unternehmensführung sind dort ausführlich dargestellt. Auch werden Ressourcenverbräuche und die Klimaauswirkungen des Energieeinsatzes bilanziert. So bezieht die HGK zum Beispiel seit 2021 ausschließlich Grünstrom. Darüber hinaus werden seit 2020 die Treibhausgas-Emissionen des Fuhrparks durch den Erwerb von Emissions-Zertifikaten von Klimaschutzprojekten neutral gestellt.

In 2022 lag der Fokus auf Erfassung und Analyse von Energieverbräuchen sowie der Identifikation weiterer Einsparpotenziale. Der Geschäftsbereich HGK Logistics and Intermodal hat im abgelaufenen Geschäftsjahr erstmals ausgewählte Standorte nach dem international anerkannten Umweltmanagementsystem ISO 14001 zertifiziert. Weitere Standorte werden in den kommenden Jahren sukzessive hinzukommen. Die HGK Shipping setzt bei ihren Schiffsneubauten seit 2021 auf einen innovativen Diesel-elektrischen Antrieb, der die Treibhausgas-Emissionen der Flotte senkt. Mithilfe dieser Maßnahmen leistet die HGK einen Beitrag zum Klimaschutz.

Die HGK achtet bei Planung, Bau, Betrieb und Erwerb von Anlagen, Fahrzeugen und Materialien auf modernste Umweltstandards. Bezüglich Abfall, Betriebsmitteln und Hilfsstoffen stehen umweltgerechte Entsorgung und Wertstoff-Recycling im Vordergrund. Mit ihrem steten Einsatz pro Energieeffizienz sichert die HGK nicht zuletzt auch die nachhaltige Verkehrsinfrastruktur für ÖPNV und Güterverkehr – zugunsten des Klimaschutzes für alle.

Öffentlichkeitsarbeit

Als integrierte Logistikgruppe steht die Häfen und Güterverkehr Köln AG mit ihren Tochter- und Beteiligungsunternehmen im Interesse der Öffentlichkeit. Ziel der Unternehmenskommunikation ist, den Wert der umfangreichen Dienstleistungen für Bevölkerung, Handel und Industrie in der Region und im Land informativ und transparent herauszustellen. Unser besonderes Anliegen ist, für einen Gütertransport auf den von der HGK-Gruppe maßgeblich unterstützten ökologischeren Verkehrsträgern Wasserstraße und Schiene zu werben. Das geschieht im Dialog mit Medien aller Gattungen, also über Veröffentlichungen auf den eigenen Social Media-Portalen genau wie durch Informationen über Tageszeitung und Fachmedien sowie durch die stetig wachsende Zahl unterschiedlichster Online-Formate.

Die HGK-Gruppe ist mit ihrem umfassenden Leistungsangebot im trimodalen Güterverkehr auf funktionierende Infrastrukturen in Stadt, Region, Land und Bund angewiesen. Daher war es auch im Berichtsjahr eine zentrale Botschaft der HGK-Kommunikation, auf die Sicherung sowie den Erhalt und Ausbau einer leistungsfähigen logistischen Infrastruktur für die ökologischen Transportmittel Binnenschiff und Güterbahn hinzuweisen. Aspekte wie Naturschutz, Ökologie oder Stadtentwicklung wurden dabei nicht außer Acht gelassen.

Der HGK ist es dabei wichtig, für einen Wandel in der Verkehrspolitik zu werben. Dazu gehört auch, bei den Menschen in der Region mehr Akzeptanz für die logistischen Aktivitäten der HGK und mehr Verständnis für die Belange des Güterverkehrs zu wecken.

Neben der Positionierung bei diesen Themen wurde 2022 seitens der Öffentlichkeitsarbeit auch auf die zahlreichen Zukunftsprojekte der HGK wie die Plattform „Innovation Harbour Cologne“ sowie die Flächen-Entwicklung „Fusion Cologne“ im Kölner Norden hingewiesen. Für dieses wichtige Zukunftsprojekt im HGK-Portfolio wurde eine eigene Marke mit digitalen Kommunikationskanälen entwickelt und kontinuierlich ausgebaut. Zudem standen die Transformation der Logistik-Tochter neska zum Geschäftsbereich HGK Logistics and Intermodal und die Flottenoffensive mit Niedrigwasser- und Future-Fuel-fähigen Binnenschiffen der HGK Shipping im Fokus der Kommunikation.

Darüber hinaus gehörte zu den konkreten Aufgaben, Auskünfte zum HGK-Netz zu erteilen, das mit den Stadtbahnstrecken der Linien 7, 16, 17 und 18 häufig im Blickpunkt von Medien und Öffentlichkeit steht. Gleiches gilt für die Rheinfähre „Fritz Middelanis“, die zwischen Köln-Langel und Leverkusen Hitdorf verkehrt und gemeinsam von der HGK AG mit der Stadt Leverkusen betrieben wird.

Zusätzlich wurde die Unternehmenskommunikation und Öffentlichkeitsarbeit im Berichtsjahr stark von äußeren Einflüssen geprägt. Durch den Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine galt es medial darzustellen, wie sich die HGK-Gruppe auf daraus resultierende Themen wie Energieknappheit oder gestörte Lieferketten einstellt.

Compliance

Durch den Beitritt zum Compliance-Leitfaden des Stadtwerke Köln Konzerns (Stand 2021) verpflichtet sich die HGK – wie auch schon durch den Beitritt zu den Vorversionen – zur Umsetzung der Grundgedanken sowie der wesentlichen Ziele, Prinzipien und Strukturen des konzernweiten Compliance-Managementsystem (CMS). Der Leitfaden legt zudem Anforderungen fest, die bei der Umsetzung des Compliance-Programms zu beachten sind.

Auch HGK Shipping GmbH und NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung sind im August bzw. September 2022 dem Compliance-Leitfaden des Stadtwerke Köln Konzerns beigetreten.

Wesentliche Compliance-Regelwerke sind:

- Compliance-Leitfaden für den Stadtwerke Köln Konzern
- Richtlinie zum Umgang mit Geschäftspartnern
- Richtlinie über das Compliance-Berichtswesen
- Compliance-Richtlinie „Spenden und Sponsoring“
- Geschäftsordnung zum Compliance-Komitee
- Regelung zur Sicherstellung der Einhaltung kartellrechtlicher Vorschriften
- Richtlinie zur Datenschutz-Organisation
- Datenschutz-Schulungskonzept
- Konzernsteuerrichtlinie
- Richtlinie zum rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystem

Das CMS der HGK wird stetig ausgebaut. Die Mitarbeitenden werden dabei einbezogen. Verstöße gegen das CMS wurden nicht festgestellt. Gegenüber dem Vorstand wurde für das Geschäftsjahr 2022 vom Compliance-Beauftragten ein Compliance-Bericht abgegeben. Dieser Bericht ist auch dem Aufsichtsrat vorgelegt worden. Beigefügt ist diesem Bericht ein Jahresbericht zum Datenschutz.

Mitarbeitende

PERSONALBESTAND

Nach Umrechnung der Anzahl der Teilzeitbeschäftigten ergibt sich zum 31. Dezember 2022 ein Personalbestand von 556 (Vorjahr 569,66) Beschäftigten (ohne Auszubildende). Am Ende des Berichtsjahres waren bei der Gesellschaft 605 Mitarbeitende beschäftigt. Darin enthalten sind 11 Personen im ruhenden Beschäftigungsverhältnis (Vorjahr 11) und 6 Personen in der Freizeitphase der Altersteilzeit (Vorjahr 7).

Personalbestand zum Jahresende

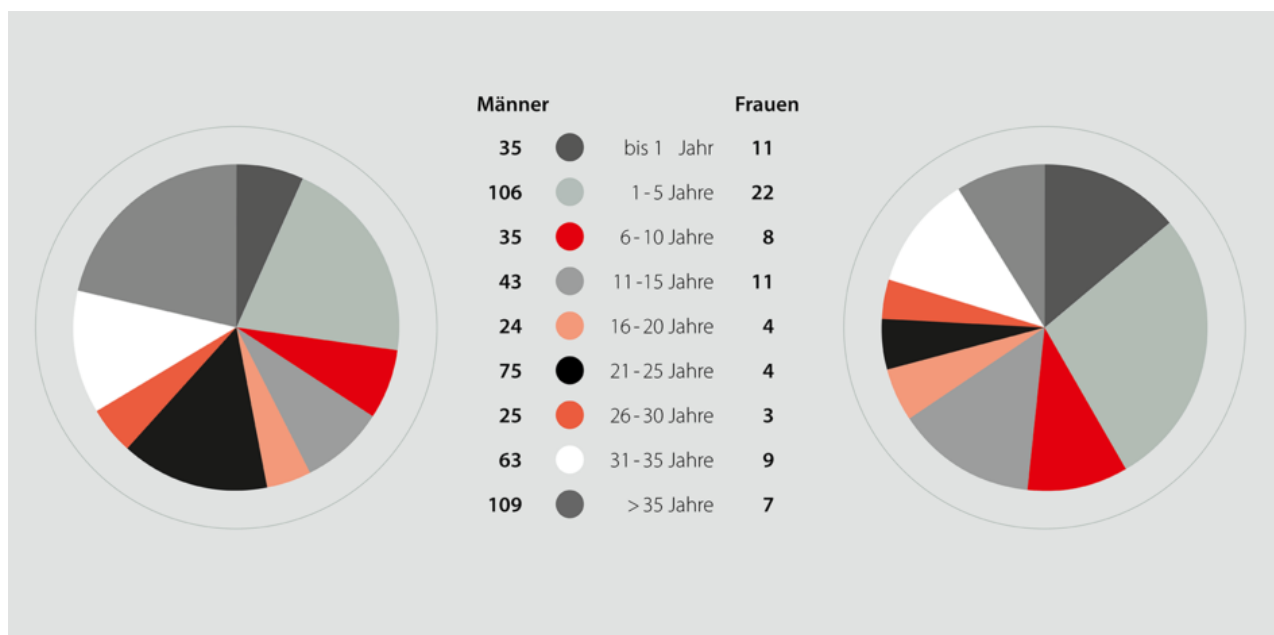
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2020
Angestellte	586	577	564
Auszubildende	19	25	26
Gesamt	605	602	590

ALTERSSTRUKTUR UND BETRIEBSZUGEHÖRIGKEIT

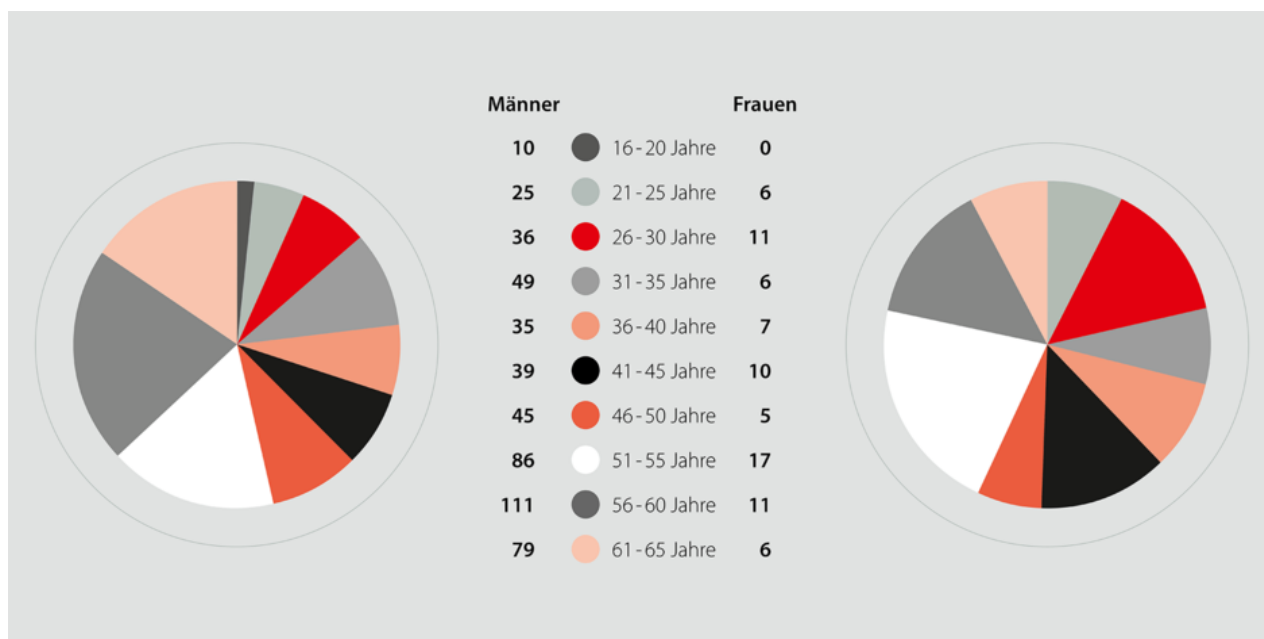
Im Jahr 2022 betrug das Durchschnittsalter unserer Mitarbeitenden 47 Jahre (unverändert zum Vorjahr). Die Betriebszugehörigkeit lag im Durchschnitt bei 19 Jahren (Vorjahr 20).

Zum Stichtag 31. Dezember 2022 waren 67 Beschäftigte der HGK als schwerbehindert anerkannt (Vorjahr 68).

Betriebszugehörigkeit 2022



Altersstruktur 2022



TARIFVERTRAG

Zum 1. April 2022 wurde der ETV-Tarifvertrag allgemein um 4,5 % erhöht.

PERSONALAUFWAND

Personalaufwand

	<i>2022</i> Tsd. €	<i>2021</i> Tsd. €
Löhne und Gehälter	37.658	35.534
Sonstige Personalaufwendungen	402	649
Gesetzliche Sozialabgaben	6.834	6.503
Altersversorgung und Unterstützung	4.020	6.068
Gesamt	48.914	48.754

ALTERSVERSORGUNG

Das Unternehmen trägt zur Alterssicherung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie von deren Familien bei. Neben der Rente aus der gesetzlichen Rentenversicherung und der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen erhalten Mitarbeitende im Ruhestand und deren Angehörige unter bestimmten Voraussetzungen zusätzliche Versorgungsbezüge. Hier wurde zum 1. März 2022 die Grundversorgung um jeweils 1,8 % angehoben.

Am 31. Dezember 2022 besaßen 572 Betriebsangehörige einen Anspruch auf spätere zusätzliche Versorgungsbezüge (Vorjahr 575), davon 489 gegenüber der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen (Vorjahr 484), 79 gegenüber der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln (Vorjahr 87) und 4 gegenüber der Rheinischen Zusatzversorgungskasse (Vorjahr 4). Außerdem wurden im Berichtsjahr 283 vom Grunde nach anspruchsberechtigte Versorgungsempfängerinnen und Versorgungsempfänger betreut (Vorjahr 295), davon 142 Ruhegeldempfangende (Vorjahr 156) sowie 141 Witwen und Witwer (Vorjahr 139).

ARBEITSSICHERHEIT

Ein bestimmendes Thema des Jahres 2022 war weiterhin die Corona-Pandemie. In enger Zusammenarbeit mit dem SWK-Krisenstab wurden Verhaltensanweisungen und Hygienekonzepte im Betrieb umgesetzt. Die geringe Zahl an Infektionen im Verhältnis zur großen Anzahl an Beschäftigten in der HGK-Gruppe zeigt, wie effektiv die Schutzmaßnahmen waren.

Die Anzahl der Arbeits- und Wegeunfälle ist mit 7 leicht gesunken gegenüber 8 im Jahr 2021. Die durchschnittliche Ausfalldauer ist mit 50 Tagen gegenüber 42 im Jahr 2021 leicht gestiegen.

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

Es gibt für alle Standorte Brandschutzordnungen. Diese sind als Aushänge einsehbar und fester Bestandteil der jährlichen Unterweisung.

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

Bei regelmäßigen Begehungen der Fachkraft für Arbeitssicherheit gab es keinerlei Beanstandungen hinsichtlich der Einhaltung von Fristen für überwachungspflichtige Anlagen und Geräte wie Erste-Hilfe-Kästen, Feuerlöscher oder automatische Tore.

AUS- UND WEITERBILDUNG

Im Jahr 2022 hat die HGK sechs Auszubildende eingestellt (zwei Elektroniker für Betriebstechnik, einen Systemelektroniker, zwei Eisenbahner im Betriebsdienst/Fachrichtung Fahrweg, einen Fachinformatiker). Die HGK beschäftigte zum 31. Dezember 2022 insgesamt 19 Auszubildende (Vorjahr 25), davon sechs Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Betriebsdienst/Fachrichtung Fahrweg, vier Elektroniker für Betriebstechnik, drei Industriemechaniker, zwei Gleisbauer, eine Personaldienstleistungs-Kauffrau, einen Kaufmann für Digitalisierungsmanagement, einen Fachinformatiker für Systemintegration und einen IT-Systemelektroniker.

Für die Ausbildung wendete die HGK 475 Tsd. € auf. Für externe Weiterbildungs-Veranstaltungen der Beschäftigten hat das Unternehmen 406 Tsd. € ausgegeben.

GESUNDHEIT

An den Untersuchungen des Betriebsärztlichen Dienstes der Stadtwerke Köln GmbH nahmen im Berichtsjahr 153 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter teil (Vorjahr 165). Darüber hinaus wurden Fortbildungskurse und Seminare mit medizinischen und gesundheitsorientierten Themen durchgeführt.

BAUDARLEHEN

Im Jahr 2022 wurde kein Baudarlehen vergeben.

WERKSWOHNUNGEN

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

DANK AN ALLE MITARBEITENDEN

Die Corona-Pandemie, der Ukraine-Krieg und die damit verbundenen Folgen haben uns auch im Berichtsjahr vor viele Herausforderungen gestellt. Die Mitarbeitenden der HGK haben sich diesen Anforderungen mit Engagement und großer Flexibilität gestellt und damit den Betrieb ohne entscheidende Behinderungen aufrechterhalten.

Der Vorstand spricht allen Mitarbeitenden für die im Jahr 2022 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 2022

Aktiva	Textziffer im Anhang	31.12.2022 €	31.12.2021 €
Anlagevermögen	3		
Immaterielle Vermögensgegenstände		4.660.277	3.087.045
Sachanlagen		183.233.621	189.406.365
Finanzanlagen		255.216.697	263.752.384
		443.110.595	456.245.794
Umlaufvermögen			
Vorräte	4	4.096.104	4.607.560
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	30.635.163	21.394.741
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	6	19.245	24.193
		34.750.512	26.026.494
Rechnungsabgrenzungsposten		1.275.490	786.747
		479.136.597	483.059.035

Passiva	Textziffer im Anhang	31.12.2022 €	31.12.2021 €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	7	26.340.000	26.340.000
Kapitalrücklage	8	63.914.129	63.914.129
Gewinnrücklagen	9	21.845.082	21.845.082
		112.099.211	112.099.211
Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse	10	9.715.983	13.602.829
Rückstellungen	11	48.268.736	46.251.377
Verbindlichkeiten	12	307.016.754	309.058.272
Rechnungsabgrenzungsposten		2.035.913	2.047.346
		479.136.597	483.059.035

Gewinn- und Verlustrechnung

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft,

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	Textziffer im Anhang	2022 €	2021 €
Umsatzerlöse	13	77.709.278	74.674.494
Erhöhung/Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		23.741	-236.847
Andere aktivierte Eigenleistungen		524.861	524.475
Sonstige betriebliche Erträge	14	6.801.516	16.139.710
Materialaufwand	15	-16.768.333	-14.184.238
Personalaufwand	16	-48.914.383	-48.753.683
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-10.291.506	-10.290.639
Sonstige betriebliche Aufwendungen	17	-13.217.848	-9.849.229
Finanzergebnis	18	16.812.214	3.707.665
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	19	-221.062	-870.465
Ergebnis nach Steuern		12.458.478	10.861.243
Sonstige Steuern	20	-532.958	-357.389
Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG		-357.000	-357.000
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführte Gewinne		-11.568.520	-10.146.854
Jahresüberschuss		0	0

Anhang

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft,
Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2022

	Anschaffungskosten					31.12.2022
	1.1.2022	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Investitions- förderung	
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	
Immaterielle Vermögensgegenstände						
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	8.958	354	0	890	0	10.202
Geleistete Anzahlungen	1.623	1.938	0	-838	0	2.722
Summe Immaterielle Vermögensgegenstände	10.581	2.292	0	52	0	12.924
Sachanlagen						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	216.835	118	2	623	8.547	209.028
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	12.730	0	2	-1	444	12.283
Technische Anlagen und Maschinen:						
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	138.458	3.825	868	6.553	13.241	134.727
Fahrzeuge für den Güterverkehr	2.174	0	0	0	0	2.174
Maschinen und maschinelle Anlagen	16.317	29	0	0	0	16.345
Zwischensumme Technische Anlagen und Maschinen:	156.949	3.854	868	6.553	13.241	153.247
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	20.555	703	1.375	990	32	20.841
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	26.277	20.993	0	-8.217	0	39.054
Summe Sachanlagen	433.346	25.668	2.247	-52	22.264	434.452
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	67.399	25	0	0	0	67.424
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	162.450	0	8.550	0	0	153.900
Beteiligungen	41.660	0	0	0	0	41.660
Sonstige Ausleihungen	374	33	59	0	0	348
	271.883	58	8.609	0	0	263.332
Summe Anlagevermögen	715.810	28.018	10.856	0	22.264	710.709

	Abschreibungen					Buchwerte	
	1.1.2022	Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
	7.494	770	0	0	8.264	1.938	1.464
	0	0	0	0	0	2.722	1.623
	7.494	770	0	0	8.264	4.660	3.087
	114.381	3.665	0	0	118.046	90.982	102.454
	7.818	158	0	0	7.975	4.308	4.912
	95.838	3.575	0	867	98.546	36.181	42.620
	1.250	83	0	0	1.333	842	924
	8.696	510	0	0	9.206	7.140	7.621
	105.784	4.167	0	867	109.085	44.162	51.165
	15.956	1.532	0	1.375	16.113	4.728	4.599
	0	0	0	0	0	39.054	26.277
	243.939	9.521	0	2.242	251.219	183.234	189.407
	0	0	0	0	0	67.424	67.399
	0	0	0	0	0	153.900	162.450
	8.100	0	0	0	8.100	33.560	33.560
	31	5	20	0	15	332	343
	8.131	5	20	0	8.116	255.217	263.752
	259.564	10.296	20	2.242	267.598	443.111	456.246

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 07. August 2021 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 zwischen 1 und 5 Jahren 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. Die Nutzungsdauer beträgt bei Gebäuden zwischen 13 und 50 Jahren, bei Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen zwischen 3 und 33 Jahren, bei sonstigen Bauten des Infrastrukturvermögens zwischen 3 und 75 Jahren, bei übrigen technischen Anlagen zwischen 1 und 40 Jahren sowie bei Betriebs- und Geschäftsausstattung zwischen 1 und 23 Jahren.

Investitionszuschüsse für das Anlagevermögen werden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Anlagegegenstände 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 11.569 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 2022 auf 1,79 % pro Jahr (Vorjahr 1,87 %). 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 1.118 Tsd. € (Vorjahr 1.728 Tsd. €), davon für passivierte Altzusagen 19 Tsd. € (Vorjahr 5 Tsd. €). Der Unterschiedsbetrag bei den nicht passivierten Altzusagen beträgt 1.067 Tsd. € (Vorjahr 2.036 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 2022 auf 1,45 % pro Jahr (Vorjahr 1,35 %). 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 2022 ergeben sich aus dem Anlagespiegel.

Beteiligungen soweit nicht von untergeordneter Bedeutung			
	<i>Anteil am Kapital %</i>	<i>Eigenkapital Tsd.</i>	<i>Ergebnis vor Verwendung Tsd.</i>
RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss (Stand: 31.12.2021)	50,0	60.373 €	4.904 €
RheinCargo Verwaltungs-GmbH, Neuss (Stand: 31.12.2021)	50,0	46 €	2 €
NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Duisburg ¹⁾ (Stand: 31.12.2022)	100,0	11.193 €	5.022 €
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service, Köln ²⁾ (Stand: 31.12.2022)	77,5	2.322 €	1.887 €
HGK Shipping GmbH, Köln ¹⁾ (Stand: 31.12.2022)	100,0	11.781 €	9.101 €
Fusion Cologne GmbH, Köln ¹⁾ (Stand: 31.12.2022)	100,0	25 €	-283 €
DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (Stand: 30.09.2022)	25,5	2.626 €	1.680 €
Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH, Köln (Stand: 31.12.2021)	50,0	354 €	-151 €
KCG Knapsack Cargo GmbH, Hürth ³⁾ (Stand: 31.12.2021)	77,0	225 €	-3 €
RVG Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft mbH, Köln (Stand: 31.12.2021)	26,0	84 €	39 €
Rheinland Cargo Schweiz GmbH, Basel (Stand: 31.12.2022)	100,0	726 CH	335 CH

1) Zwischen der HGK und der Neska sowie zwischen der HGK und HGK Shipping und zwischen der HGK und der Fusion Cologne GmbH besteht jeweils ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag.

2) Die HGK hält unmittelbar 15 % des Stammkapitals der CTS; weitere 62,5 % hält die NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor 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

	31.12.2022 Tsd. €	31.12.2021 Tsd. €
Betriebsstoffe und Ersatzteile	3.779	4.314
Unfertige Erzeugnisse	317	293
Gesamt	4.096	4.607

5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2022 Tsd. €	31.12.2021 Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.195	1.244
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	14.720	11.033
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8.907	4.501
Sonstige Vermögensgegenstände	5.813	4.617
Gesamt	30.635	21.395

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

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben 3 Tsd. € (Vorjahr 1 Tsd. €) und von den sonstigen Vermögensgegenständen 1.939 Tsd. € (Vorjahr 1.908 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 116 Tsd. € (Vorjahr 126 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

	31.12.2022 Tsd. €	31.12.2021 Tsd. €
Kapitalrücklage	63.914	63.914

9 Gewinnrücklage

	31.12.2022 Tsd. €	31.12.2021 Tsd. €
Andere Gewinnrücklagen	21.845	21.845

10 Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse

	31.12.2022 Tsd. €	31.12.2021 Tsd. €
Sonderposten Investitionszuschüsse	9.716	13.603

11 Rückstellungen

	31.12.2022 Tsd. €	31.12.2021 Tsd. €
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	29.102	29.587
Steuerrückstellungen	0	142
Sonstige Rückstellungen	19.167	16.522
Gesamt	48.269	46.251

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 15.609 Tsd. € (Vorjahr 20.261 Tsd. €).

Die sonstigen Rückstellungen betreffen unter anderem folgende Risiken:

	<i>31.12.2022</i> Tsd. €	<i>31.12.2021</i> Tsd. €
Freistellungserklärung SRS	5.500	5.500
Verpflichtungen aus Grundstücksveräußerungen	3.115	3.041
Sonstige Personalverpflichtungen	3.269	3.002
Altersteilzeitverpflichtung	1.016	2.422
Beihilfen im Versorgungsfall	399	531
Baggerungs- und Rückbauverpflichtungen	220	220
Ausstehende Rechnungen	890	126

Rückstellungen in Höhe von 15.831 Tsd. € haben eine Laufzeit von unter einem Jahr und wurden nicht abgezinst.

12 Verbindlichkeiten

	Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2022 mit einer Restlaufzeit			Gesamt	Gesamt
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre	31.12.2022	31.12.2021
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.974	95.503	17.093	100.477	
Vorjahr	4.789	86.991	8.625		91.780
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.493	2	0	4.495	
Vorjahr	3.746	12	0		3.758
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	31.006	166.350	132.150	197.356	
Vorjahr	56.139	153.900	119.700		210.039
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	334	0	0	334	
Vorjahr	83	0	0		83
Sonstige Verbindlichkeiten	2.961	1.393	285	4.354	
Vorjahr	2.015	1.383	286		3.398
davon					
aus Steuern				547	482
im Rahmen der sozialen Sicherheit				1	4
Gesamt	43.768	263.248	149.528	307.016	
Vorjahr	66.772	242.286	128.611		309.058

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von 357 Tsd. € (Vorjahr 357 Tsd. €) enthalten. In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind u.a, 174.900 Tsd. € Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der SWK enthalten.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es bestehen Verpflichtungen aus erteilten Investitionsaufträgen von 4.689 Tsd. € (Vorjahr 5.591 Tsd. €). Das Bestellobligo beträgt 296 Tsd. € (Vorjahr 0 Tsd. €). Darüber hinaus resultieren Verpflichtungen aus Mietverträgen von 507 Tsd. € (Vorjahr 1.082 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 2022 wird ein Zinssatz von 1,79 % pro Jahr (Vorjahr 1,87 %) verwendet. Der Unterdeckungsbetrag beläuft sich auf 16.353 Tsd. € (Vorjahr 16.922 Tsd. €). Der Unterschiedsbetrag (§ 253 Abs. 6 Satz 1 HGB), der sich zwischen der sieben- und zehnjährigen Durchschnittsbetrachtung ergibt, beträgt 1.079 Tsd. € (Vorjahr 1.755 Tsd. €).

Zum Bilanzstichtag bestehen Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften, Gewährleistungsverträgen und Avalkrediten in Höhe von 18.896 Tsd. € (Vorjahr 18.817 Tsd. €), davon für verbundene Unternehmen 18.000 Tsd. € und für assoziierte Unternehmen 896 Tsd. €. Zudem wurde im Rahmen der Vereinbarung zugesichert, während der Vertragslaufzeiten Jahresfehlbeträge der Neska 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

	2022 Tsd. €	2021 Tsd. €
Fahrweg	20.071	19.529
Technik	7.865	7.848
Hafen-Vermietungsgeschäft		
Mieten und Umlagen	20.015	19.006
Sonstige Umsatzerlöse		
Personalüberlassung	13.484	14.504
Kfm. + techn. Dienstleistungen	6.325	7.112
Leistungen für Dritte	4.964	2.829
Restliche sonstige Umsatzerlöse	4.985	3.846
Gesamt	77.709	74.674

14 Sonstige betriebliche Erträge

	2022 Tsd. €	2021 Tsd. €
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse	0	1.067
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und aus Zuschreibungen	406	8.529
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	2.155	3.973
Zuschüsse aus öffentlichen Kassen	2.084	2.121
Übrige sonstige betriebliche Erträge	2.157	450
Gesamt	6.802	16.140

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 1.756 Tsd. € (Vorjahr 17 Tsd. €) enthalten.

15 Materialaufwand

	<i>2022</i> Tsd. €	<i>2021</i> Tsd. €
Energie-, Wasser- und Wärmebezug	1.319	1.836
Kraftstoffe	4.117	2.856
Materialverbrauch	3.072	2.490
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	8.508	7.182
Aufwendungen für bezogene Leistungen	8.260	7.003
Gesamt	16.768	14.185

Im Materialaufwand sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 75 Tsd. € (Vorjahr 41 Tsd. €) enthalten.

16 Personalaufwand

	<i>2022</i> Tsd. €	<i>2021</i> Tsd. €
Gehälter	38.060	36.183
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	10.854	12.571
Gesamt	48.914	48.754

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung enthalten 3.277 Tsd. € (Vorjahr 5.250 Tsd. €) für die Altersversorgung.

Anzahl der Mitarbeitenden im Jahresdurchschnitt

	<i>2022</i>	<i>2021</i>
Mitarbeitende	398	378
Mitarbeitende Personalüberlassung	176	178
Gesamt	574	556
davon Auszubildende	18	25

17 Sonstige betriebliche Aufwendungen

	<i>2022</i> Tsd. €	<i>2021</i> Tsd. €
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	13.218	9.849
Gesamt	13.218	9.849

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 245 Tsd. € (Vorjahr 62 Tsd. €) enthalten.

18 Finanzergebnis

	<i>2022</i> Tsd. €	<i>2021</i> Tsd. €
Erträge aus Gewinnabführungsvertrag	14.277	8.054
Erträge aus Beteiligungen	4.738	1.021
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2.841	2.991
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	76	27
Aufwand aus Verlustübernahmen	-284	-3.342
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-5	-65
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-4.831	-4.978
Gesamt	16.812	3.708

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen ist ein Zinsaufwand in Höhe von 581 Tsd. € (Vorjahr 747 Tsd. €) aus der Aufzinsung von Rückstellungen enthalten. Zudem ist periodenfremder Zinsaufwand in Höhe von 10 Tsd. € (Vorjahr 1 Tsd. €) entstanden.

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

	<i>2022</i> Tsd. €	<i>2021</i> Tsd. €
Erträge aus Beteiligungen	283	200
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	69	27
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.889	-2.740
Gesamt	-2.537	-2.513

19 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

In den Steuern vom Einkommen und Ertrag sind 66 Tsd. € (Vorjahr 71 Tsd. €) Körperschaftsteuer für die Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG an den Rhein-Erft-Kreis und 155 Tsd. € (Vorjahr 799 Tsd. €) Steuerumlage SWK für HGKS enthalten.

20 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten periodenfremde Steuern in Höhe von 64 Tsd. € (Vorjahr -3 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 NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung und der HGK Shipping GmbH, alle Duisburg. Die Konsolidierungen der NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Duisburg, und der HGK Shipping GmbH werden bei der Muttergesellschaft SWK vorgenommen.

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

Zum 01.10.2022 wurde die Fusion Cologne GmbH gegründet, an der die HGK 100 % besitzt. Mit der Fusion Cologne besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag.

22 Abschlussprüferhonorar

Die berechneten Honorare für im Geschäftsjahr erbrachte Leistungen des Abschlussprüfers betragen 69 Tsd. €. Davon entfallen 48 Tsd. € auf Abschlussprüfungsleistungen und 21 Tsd. € auf sonstige Leistungen.

23 Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes

Aufsichtsrat		
Susana dos Santos Herrmann	Kommunikationsberaterin	Vorsitzende
Dirk Michel, MdR	Immobilienmakler Senior Investment/Kapitalanlage, Sachverständiger für Immobilienbewertung (TÜV), Corpus Sireo	Stellvertretender Vorsitzender
Michael Auer *)	Betriebsratsvorsitzender	
Johannes Bortlitz-Dickhoff, MdK	Fraktionsgeschäftsführer, Kreistagsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen im Rhein-Erft-Kreis	
Dirk Collin *)	Technischer Angestellter	
Teresa De Bellis-Olinger, MdR	Dolmetscherin und Übersetzerin, selbständig; Mitarbeiterin bei MdB D.Seif	
Paul-Werner Diederichs *)	Qualitätsprüfer Loktechnik	bis 15.06.2022
Alexandra Engler *)	Fahrdienstleiterin	bis 15.06.2022
Martin Gawrisch	Kreiskämmerer, Rhein-Erft-Kreis	
Manfred Giesen	Rentner	
Klaus Hebert-Okon	Rentner	
Josef Henseler *)	Signalschlosser	bis 15.06.2022
Lukas Lorenz, MdR	Schreiner, Kölner Verkehrs Betriebe AG	
Dr. David Lutz, MdR	Specialist Lead, Deloitte Consulting GmbH	bis 30.11.2022
Jörg Müller *)	Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender	seit 15.06.2022
Petra Peheye *)	Schwerbehindertenvertretung	seit 15.06.2022
Mark Remling *)	Specialist Quality and Sustainability HGK Ship Management Lux S.à.r.l.	seit 15.06.2022
Katja Trompeter	Public Sector Consultant, PD-Berater der Öffentlichen Hand GmbH	seit 30.11.2022
William Wolfgramm	Beigeordneter der Stadt Köln, Dezernent für Umwelt, Klima und Liegenschaften	

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

Vorstand	
Uwe Wedig	Vorstandsbereich I Vorstandsvorsitzender - Corporate Development - Strategisches Beteiligungsmanagement - Strategisches Controlling - Unternehmenskommunikation
Dr. Jens-Albert Oppel	Vorstandsbereich II - Netz - Technik Schienenfahrzeuge - Digitalisierung/Qualitäts- und Prozessmanagement seit 01.04.2022
Wolfgang Birlin	Vorstandsbereich III - Finanzen/Controlling - Human Resources - Immobilien - Informationstechnik - Liegenschaften bis 31.01.2023

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 72.125,00 € vergütet. Auf die einzelnen Aufsichtsratsmitglieder verteilen sich die Gesamtbezüge wie folgt:

Mitglieder des Aufsichtsrates	2022 €	2021 €
Susana dos Santos Herrmann	10.000,00	15.338,70
Michael Auer	5.750,00	7.413,85
Johannes Bortlitz-Dickhoff	3.750,00	3.323,45
Dirk Collin *)	4.000,00	3.323,45
Teresa Elisa De Bellis-Olinger **)	4.000,00	3.323,45
Paul-Werner Diederichs *)	2.000,00	3.323,45
Alexandra Engler *)	2.000,00	3.067,80
Martin Gawrisch	3.750,00	2.556,50
Manfred Giesen	3.750,00	4.601,70
Klaus Hebert-Okon	4.000,00	3.323,45
Josef Henseler *)	2.000,00	3.323,45
Lukas Lorenz	3.750,00	2.812,15
Dr. David Lutz	3.125,00	2.812,15
Dirk Michel	7.875,00	11.120,63
Jörg Müller	2.125,00	0
Petra Peheye	1.875,00	0
Mark Remling	2.125,00	0
Katja Trompeter	750,00	0
William Wolfgramm	5.500,00	7.158,20
Gesamt **)	72.125,00	76.822,38

*) 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 1.054,1 Tsd. € (Vorjahr 857,5 Tsd. €), die sich wie folgt zusammensetzt:

	<i>Festvergütung einschl. Sach- und sonstiger Bezüge</i> €	<i>Gezahlte Tantieme</i> €	<i>Insgesamt</i> €
Uwe Wedig	305.946,00	146.364,74	452.310,74
Dr. Jens-Albert Oppel	196.623,45	0,00	196.623,45
Wolfgang Birlin	272.075,94	133.058,85	405.134,79
Vorstand gesamt			1.054.068,98

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.

Herr Dr. Oppel hat gemäß einer beitragsorientierten Leistungszusage (Direktzusage) Anspruch auf betriebliche Altersversorgung. Der jährliche Versorgungsbeitrag in Höhe von 15 % 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:

	<i>Auflösung (-)/ Zuführung (+) zur Pensions- rückstellung</i> 2022 Tsd. €	<i>Barwert Pensionsrück- stellung per</i> 31.12.2022 Tsd. €
Uwe Wedig	259	1.180
Wolfgang Birlin	164	1.016
Dr. Jens-Albert Oppel	26	26

An ehemalige Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 509 Tsd. € Ruhegelder (Vorjahr 492 Tsd. €) gezahlt. Es besteht eine Pensionsrückstellung in Höhe von 9.163 Tsd. € (Vorjahr 9.612 Tsd. €).

25 Weitere Angaben

Die aufgrund des § 16 Abs. 1 Ziffer 2 und 3 AEG in Verbindung mit Artikel 10 Abs. 1 der ersten Verordnung (EG) Nr. 1192/69 des Rates der Europäischen Gemeinschaft auszuweisenden Zuschüsse sowie die anderen Zuwendungen betragen im Jahr 2022:

Ausgleichsanspruch gemäß	<i>Vorläufiger Ausgleichs- anspruch 2022 Tsd. €</i>	<i>Restausgleich aus Vorjahren Tsd. €</i>	<i>Summe der Ausgleichs- beträge Tsd. €</i>
§ 16 Abs. 1 Ziff. 2 AEG	892	0	892
§ 16 Abs. 1 Ziff. 3 AEG	1.140	69	1.209
Gesamt	2.032	69	2.101

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde eine potenzielle Forderung gegenüber einem Schwesterunternehmen nicht erhoben. Nach Abstimmung mit unserem Gesellschafter SWK wurde auf die Einbringung der Forderung, die frühere Perioden betrifft, abschließend verzichtet.

Daneben wurden mit nahestehenden Unternehmen und Personen 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 2023

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Uwe Wedig Dr. Jens-Albert Oppel

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 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) 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 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 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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 Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

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 oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu 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 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt 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 der Gesellschaft.
- 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 bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Köln, den 20. April 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Stephan Schims ppa. Tim Jankowski
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer



Herausgeber

Häfen und Güterverkehr Köln AG
Medien/Marktentwicklung
Scheidweilerstraße 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

HGK/Krischer (S. 2 und 11)
HGK/privat (S. 3)
Ralf Schröder (S. 7)