

LAGEBERICHT

Grundlagen

Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft

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

Sie hat sich als Logistik-Holding im Stadtwerke Köln Konzern konsequent etabliert. Zur HGK gehören eine Reihe von Tochter- und Beteiligungsunternehmen, die ihren Fokus auf den umweltfreundlichen Transport mit dem Binnenschiff oder der Eisenbahn legen oder im Kombinierten Verkehr die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße unter Nutzung ihrer jeweiligen Stärken miteinander verbinden.

Neben der neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH in Duisburg mit ihren Tochter- und Beteiligungsunternehmen (neska-Gruppe) zählen hierzu die HTAG Häfen und Transport AG und die RheinCargo GmbH & Co. KG, die CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service in Köln, die KCG Knapsack Cargo GmbH in Hürth und die Rheinland Cargo Schweiz GmbH in Basel.

Die HGK ist ferner an verschiedenen Gesellschaften beteiligt, die im Kölner Raum Aufgaben der infrastrukturellen Daseinsvorsorge übernehmen.

Daneben betreibt die HGK ein Eisenbahnnetz mit knapp 250 km Gleislänge, das die Häfen und Terminals in der Region für die Eisenbahn erschließt und über 60 Unternehmen mit einem Gleisanschluss den Empfang und Versand von Gütern über die Schiene ermöglicht. Ferner stehen Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs durch Modernisierung und Verbesserung der Haltestellen, Stellwerke und Kreuzungen zwischen Straßen und Schienen bei den Aufgaben des HGK-Netzes im Mittelpunkt.

Die Lok- und Wagenwerkstatt hat sich durch konsequente Verbesserung ihrer Qualitätsstandards zu einem namhaften Anbieter für die präventive und korrektive Instandhaltung von Schienenfahrzeugen entwickelt, die ihre Leistungen, soweit sie nicht durch unsere Beteiligungsgesellschaft RheinCargo ausgelastet wird, erfolgreich bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen anbietet. Neben der ECM (Entity in Charge of Maintenance)-Zertifizierung der EU und allen Instandhaltungsstufen einschließlich der Hauptuntersuchung auf acht Arbeitsgleisen mit bis zu 55 Metern Länge sind die Tankstelle für Diesel-lokomotiven sowie die mobile Unterflurdrehbank zur Reprofilierung von Radsätzen besonders hervorzuheben.

Mit ihren Transport- und Logistikleistungen, die vornehmlich mit den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln Binnenschiff und Eisenbahn erbracht werden, verfolgt die HGK-Gruppe eine gemeinwohlorientierte, im öffentlichen Interesse der Einwohner liegende Versorgungsaufgabe. Die Vorhaltung eines annähernd 100 km langen Schienennetzes sowie mehrerer Häfen für die Güter- und Personenschifffahrt, die jeweils öffentlich und diskriminierungsfrei zugänglich sind, dient einer sozial-, gemeinwohl- und damit einwohnernützigen Aufgabe. Insoweit wird die HGK ihrer öffentlichen Zwecksetzung gerecht.

4.403

MIO. T GÜTER ERWARTET DAS BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR ANGESICHTS EINES JÄHRLICHEN ANSTIEGS UM RUND 1 % FÜR 2019 INSGESAMT AN TRANSPORT-AUFKOMMEN.

Während der Eisenbahngüterverkehr sich 2017 rückläufig entwickelte, konnte die Binnenschifffahrt mit einem Transportvolumen von insgesamt 222,7 Millionen Tonnen leicht zulegen.

Wirtschaftliches Umfeld

Das Bundesamt für Güterverkehr¹ erwartet, dass das Transportaufkommen insgesamt von 4.275 Mio. Tonnen im Jahr 2016 auf 4.403 Mio. Tonnen im Jahr 2019 anwachsen wird. Dies entspricht einer durchschnittlichen Steigerung von jeweils rund 1 % in den Jahren 2018 und 2019.

Im Jahresdurchschnitt wird der Straßengütertransport von 2016 bis 2019 voraussichtlich um 1,2 % pro Jahr im Aufkommen und 1,9 % pro Jahr in der Leistung zulegen.

Das Verkehrsaufkommen im **Eisenbahngüterverkehr** ist – so die statistischen Auswertungen von Destatis² – im Zeitraum Januar bis November 2017 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bezogen auf die transportierten Güter in Tonnen um etwa 3,2 % zurückgegangen. Der größte Rückgang ist in den Gütergruppen Erze, Steine und Erden sowie sonstige Bergbauerzeugnisse zu verzeichnen. Hier wurden von Januar bis November 2017 14,2 % weniger als im gleichen Zeitraum 2016 transportiert. Nach der Kurzfristsommerprognose, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellt wurde, ist für 2018 und auch 2019 ein leichter Rückgang im Verkehrsaufkommen auf der Schiene zu erwarten (Rückgang um rund 0,2 % je Jahr). Im Gegensatz dazu ist bei der Transportleistung von einem jährlichen Zuwachs von rund 0,3 % für 2018 und 0,5 % für 2019 auszugehen.

Im Jahr 2017 stieg die Güterbeförderung der **Binnenschifffahrt** gegenüber dem Vorjahr leicht um 0,6 % an. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis³) wurden insgesamt 222,7 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert.

Mit einem Minus von 1,1 % hat sich einzig der Empfang aus dem Ausland negativ gegenüber 2016 entwickelt. Der Versand zu Häfen im Ausland stieg hingegen um 4,1 % an, der Durchgangsverkehr hat um 1,7 % zugenommen. Der Verkehr innerhalb Deutschlands hat sich mit einem Anstieg um 0,4 % nur leicht verändert.

Der Containerverkehr in der Binnenschifffahrt nahm 2017 gegenüber dem Vorjahr um 5,3 % auf 2,6 Millionen TEU (Twenty-foot-Equivalent Unit) zu. Er stieg damit zum achten Mal in Folge gegenüber dem Vorjahreszeitraum an.

Die Prognosen sehen einen Rückgang im Transportaufkommen von 0,2 % in 2018 und eine Stagnation in 2019 voraus sowie einen Anstieg der Transportleistung der Binnenschifftransporte von 0,3 % in 2018 und 0,5 % in 2019. Das Transportaufkommen in der Luftfracht wird voraussichtlich um jeweils 2,5 % in den Jahren 2018 und 2019 ansteigen. Auch die Transportleistungen werden 2018 voraussichtlich um 2,5 % und 2019 um 2,0 % ansteigen. Zuwachsraten sind auch im Seeverkehr zu erwarten (2018: 0,6 %, 2019: 0,5 %).

¹ „Kurzfristprognose Sommer 2017“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Juli 2017

² Destatis, Fachserie 8, Reihe 2, Verkehr, Stand: November 2017, veröffentlicht: 26. Januar 2018

³ Pressemitteilung Nr. 121 vom 3. April 2018

Bislang sind zu den **Binnenhäfen** lediglich die Daten des 1. Halbjahres 2017 veröffentlicht.⁴ Der Güterumschlag ist in den NRW-Häfen im Zeitraum Januar 2017 bis Juli 2017 um 1,4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurückgegangen. Der Containerumschlag im ersten Halbjahr 2017 ist gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,0 % auf rund 590.000 TEU angestiegen, wobei die in Containern beförderte Tonnage um 1,6 % sank. Stark von Rückgängen betroffen war der Rheinhafen Wesel (10,9 %). Den höchsten Zuwachs verzeichnete Lülldorf mit 21,4 %. Der Rheinhafen in Stürzelberg (Dormagen), an dem die neska-Tochter uct Umschläge für Covestro macht, hatte einen Zuwachs von 10,2 %. An den RheinCargo-Standorten konnte die Umschlagleistung im Vergleich zum Vorjahr gehalten werden.

Der IWF prognostiziert für das Jahr 2018 eine schnell wachsende **Weltwirtschaft**. Er erwartet eine Zunahme um 3,9 % in diesem Jahr.⁵

Maßgeblich für das Wachstum ist nach dem Institut für Weltwirtschaft in Kiel vor allem die deutlich stärkere Ausweitung des Außenhandels im asiatischen Raum (insbesondere China). Wesentlich für den Aufschwung im Welthandel ist auch, dass die Investitionen weltweit deutlich stärker ausgeweitet wurden.⁶

In der Eurozone wird von PricewaterhouseCoopers ein Wachstum von über 2 % erwartet.⁷ Die Volkswirtschaften in der Peripherie dürften im fünften Jahr in Folge die Hauptvolkswirtschaften übertreffen. Als eine der größeren Ökonomien der Eurozone dürften die Niederlande mit 2,5 % an der Spitze stehen. Großbritannien sollte dagegen unter dem Brexit leiden. Hier wird ein Wirtschaftswachstum von 1,4 % prognostiziert.

Das Bruttoinlandsprodukt in Deutschland wird der Prognose des DIW zufolge in diesem Jahr um 2,2 % und im nächsten um 1,6 % wachsen.⁸ Deutschland durchläuft derzeit eine Phase der Hochkonjunktur: Die Produktionskapazitäten bleiben im Zuge der kräftigen wirtschaftlichen Entwicklung gut ausgelastet, allmählich dürften damit auch die Löhne und Preise etwas stärker steigen als bislang beobachtet. Eine Überhitzung der deutschen Wirtschaft zeichnet sich dennoch nicht ab.

⁴ Statistische Veröffentlichungen IT.NRW

⁵ IWF World Economic Outlook Update, Januar 2018

⁶ Institut für Weltwirtschaft Kiel in: Kieler Konjunkturberichte, 13. Dezember 2017

⁷ PwC Global Economy Watch, Wien, 15. Januar 2018

⁸ Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e.V., Grundlinien der Wirtschaftsentwicklung im Winter 2017, Wochenbericht 50/2017

Wirtschaftsbericht

Überblick

TOCHTERUNTER- NEHMEN UND WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die HGK hat in den zurückliegenden Jahren ihren Schwerpunkt im Logistik-Sektor ausgebaut und übernimmt bei ihren Tochter- und Beteiligungsunternehmen Aufgaben einer administrativen Holding.

neska-Gruppe

Mit der Übernahme der neska-Gruppe Ende 2015 (zu der auch die CTS zählt) verbessert sich die Einflussnahme der HGK auf Kooperationssynergien im Kerngeschäft, da zwischen HGK, RheinCargo, neska und ihren Beteiligungsgesellschaften zahlreiche operative Überschneidungen in den regionalen Häfen am Rhein bestehen. Zur neska-Gruppe gehören neben eigenen Niederlassungen in Köln, Düsseldorf und Mannheim weitere Unternehmen, die im Bereich Massengut- und Containerumschlag entlang der Rheinschiene und an weiteren wichtigen Wirtschaftsstandorten tätig sind.

10,7

MIO. T BETRUG 2017 DAS
UMSCHLAG- UND TRANSPORT-
AUFKOMMEN DER NESKA, 4 MIO. T
MEHR ALS IM VORJAHR.

Trotz einer langanhaltenden Niedrigwasserphase konnten die transportierten und umgeschlagenen Mengen in den Häfen und Terminals gesteigert werden.

Im Bereich des konventionellen Umschlags wurden im Berichtsjahr 10,7 Mio. t (Vorjahr 6,7 Mio. t) umgeschlagen und transportiert. Hiermit verbunden war ein nicht unerhebliches Lagergeschäft mit 1,8 Mio. t (Vorjahr 1,4 Mio. t). Das von der neska-Gruppe umgeschlagene und transportierte Containeraufkommen betrug – wie im Vorjahr – 2,2 Mio. TEU.

HTAG Häfen und Transport AG

Die HTAG hält Beteiligungen und Niederlassungen entlang der schiffbaren Flüsse und Kanäle, insbesondere an Rhein und Mosel, sowie in dem für Nordrhein-Westfalen bedeutendsten Seehafen in Rotterdam. Sie gehört zu den bedeutenden deutschen Binnenschiffahrtsunternehmen.

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

Die HTAG musste beim Transportaufkommen einen Rückgang um 5,4 % auf 9,9 Mio. t hinnehmen. Die Transportleistung lag mit 4,1 Mio. tkm auf dem Niveau des Vorjahres. Während der Kohleumschlag um 1,4 Mio. t (-19,2 %) nachgab, war bei Erzen und Erzabfällen, Eisen- und Metallerzeugnissen, Getreide und sonstigen Transportgütern ein erheblicher Zuwachs zu verzeichnen, der jedoch insgesamt die Rückgänge im Kohlebereich nicht ausgleichen konnte.

Die Umschlagleistung der HTAG sank um 9,5 % gegenüber dem Vorjahr auf 2,35 Mio. t. Den größten Anteil daran hatte mit rund 228 Tsd. t der Rückgang des Kohleumschlags. Auch der Umschlag von Baustoffen nahm weiter ab (-100 Tsd. t / -17,2 %), während der Umschlag von Eisen und Stahl sich mit 79 Tsd. t mehr als verdoppelte.

RheinCargo

Die RheinCargo betreibt die Häfen ihrer Gesellschafter in Düsseldorf, Köln und Neuss sowie eine der größten Gütereisenbahnen Deutschlands.

47,2

MIO. T GÜTER HAT DIE RHEINCARGO 2017 MIT BAHNTRANSPORTEN, HAFENLOGISTIK UND LANDSEITIGEN UMSCHLÄGEN BEWEGT.

Gegenüber dem Vorjahr entspricht das einem Rückgang von 6,3 %, bedingt durch ein um rund 15 % geringeres Transportaufkommen im Eisenbahngüterverkehr.

Das Gesamtgütervolumen der RheinCargo aus Bahntransporten, Hafenlogistik und landseitigen Umschlägen betrug im vergangenen Jahr 47,2 Mio. t (Vorjahr 50,4 Mio. t, -3,19 Mio. t / -6,3 %).

Im Eisenbahngüterverkehr nahm das Transportvolumen um 15,5 % (3,47 Mio. t) ab und betrug 18,9 Mio. t. Mineralöl trug als stärkste Hauptgütergruppe mit 7,2 Mio. t (38 %) zum Transportaufkommen der Bahn bei.

In den Häfen der RheinCargo wurden knapp 28 Mio. t (+4,4 %) Güter umgeschlagen. Davon entfielen 18,5 Mio. t (+0,4 Mio. t / +4,5 %) auf den wasserseitigen Umschlag. Mineralöl ist auch beim Hafenumschlag mit 5,6 Mio. t (30 %) die stärkste Hauptgütergruppe.

Plankonform hat die RheinCargo ihre Umsätze im Eisenbahnbereich um rund 15 % reduziert. Das Ergebnis liegt vorbehaltlich der Abschlussprüfung zwar unter Plan, aber deutlich über dem Ergebnis des Vorjahres.

DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH

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

Die Gesellschaft hat im abgelaufenen Geschäftsjahr (1.9. bis 31.8.) das Vorjahresergebnis deutlich unterschritten und einen Jahresüberschuss von 329 Tsd. € (Vorjahr 418 Tsd. €) erwirtschaftet. Die größten Einzelaufträge betrafen Lieferungen von Videosystemen und Komponenten an den Fahrzeughersteller Siemens.

Rheinfähre Köln-Langel / Hitdorf GmbH

Die Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH, an der die HGK und die Stadt Leverkusen zu gleichen Teilen beteiligt sind, erfährt durch die Verkehrsbeschränkungen auf der Autobahnbrücke der BAB 1 bei Leverkusen eine in den vergangenen Jahrzehnten nicht erreichte Auslastung. Im Jahr 2017 wurden rund 345.000 Personen, 121.000 Pkw und 12.400 Last- und Lieferwagen befördert. 2010 waren es noch 246.000 Personen, 85.000 Pkw und 2.600 Last- und Lieferwagen.

OPERATIVER BEREICH NETZ

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

Die Nutzung der HGK-Infrastruktur für den Betrieb der Stadtbahnlinien 7, 16, 17 und 18 durch die KVB ist durch einen Mitbenutzungsvertrag geregelt. Die Lieferung von elektrischer Energie zum Betrieb der Stadtbahnlinien erfolgt unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Gesetzes für den Ausbau erneuerbarer Energien unmittelbar zwischen der KVB und der RheinEnergie AG.

OPERATIVER BEREICH TECHNIK

Mit ihrer Lok- und Wagenwerkstatt erbringt die HGK Instandhaltungsleistungen für die RheinCargo und externe Kunden. Neben der Wartung und Instandsetzung stellt die HGK auch die entsprechende Dokumentation für das ECM (Entity in Charge of Maintenance), die für die Instandhaltung zuständige Stelle nach der Europäischen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, zur Verfügung. Die Richtlinie hat einen sicheren Gütertransport in Europa zum Ziel.

2.222

**AUFTRÄGE WURDEN 2017 IN DER
LOK- UND WAGENWERKSTATT
BEARBEITET, 1.793 DAVON ALLEINE
IN DER LOKWERKSTATT.**

88 % der Instandhaltungsleistungen wurden von der RheinCargo in Auftrag gegeben, die damit der größte Kunde der Lok- und Wagenwerkstatt ist.

Die Zertifizierung als Instandhaltungsstelle von Güterwagen erklärt auch die steigende Nachfrage von externen Kunden nach den Leistungen der HGK. So verzeichnet die HGK-Technik zunehmend Anfragen von deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen im regionalen Bereich der Containerterminals und von Bahnlogistikern aus Benelux nicht nur zur Instandhaltung von Diesel-Lokomotiven, sondern auch im Bereich der E-Traktion. Steigend ist auch die Nachfrage nach mobiler Reparatur und Instandhaltung von Güterwagen. Dies liegt maßgeblich an der neuen Hebeanlage zur Bearbeitung fest gekuppelter Containertragwagen oder von Autotransportern.

In der Lok- und Wagenwerkstatt wurden im vergangenen Jahr 2.222 Aufträge bearbeitet, davon 1.793 in der Lokwerkstatt. Größter Kunde ist die RheinCargo mit 88 % der Instandhaltungsleistungen.

An der Tankstelle wurden rund 2,8 Mio. l Dieseltreibstoff verkauft. Mit der Radsatzdrehbank in der Lokwerkstatt konnten 2017 infolge von Reparaturausfällen nur 138 Fahrzeuge bearbeitet werden. Durch die hohe Flexibilität der Mitarbeiter, die Reaktionsschnelligkeit und das Eingehen auf Kundenwünsche konnten Bestandskunden fester an die HGK gebunden und neue Kunden für die Fahrzeug-Instandhaltung hinzugewonnen werden. Als Neugeschäft hat sich aus der Bereitstellung von Abstellplätzen für Triebfahrzeuge die sogenannte Stillstandswartung entwickelt und die Wertschöpfung erweitert.

VERMIETUNGS- GESCHÄFT

Im Geschäftsjahr 2017 stiegen die Erlöse und Nebenerlöse aus dem nicht hafenauffinen Vermietungsgeschäft gegenüber dem Vorjahr um 3,7 % auf 6,1 Mio. € (Vorjahr 5,9 Mio. €).

Zur Erweiterung des Godorfer Hafens hatte die HGK bereits nach dem erstinstanzlichen Urteil die Verwaltungsverfahren nach den wasser-, eisenbahn- und baurechtlichen Bestimmungen beantragt, die der gerichtlichen Entscheidung folgend erforderlich sind. Seit zwei Jahren bearbeitet die Stadt Köln die nach öffentlichem Baurecht zu genehmigenden Anlagen, die Aufstellung eines Bebauungsplans und die Änderung des Flächennutzungsplans. Auch diese Verfahren dauern an. Die HGK leistet zu diesen behördlichen Verfahren die notwendigen Beiträge, beauftragt die erforderlichen gutachterlichen Untersuchungen und wirkt an der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit mit. Ferner hat die HGK durch ein weiteres Gutachten sowohl die volkswirtschaftliche als auch die betriebswirtschaftliche Wirtschaftlichkeit der geplanten Erweiterungsmaßnahme belegt. Mit der Fertigstellung der Hafenerweiterung ist nicht vor 2025 zu rechnen.

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 stieg im Geschäftsjahr um rund 1,0 Mio. € bzw. 1,2 %. Bei den Umsatzerlösen wirkte sich im Geschäftsjahr im Wesentlichen der Verzicht der Gesellschafter der RheinCargo auf die Uferwandanmietung mindernd aus (-0,6 Mio. €). Gegenläufig waren höhere aktivierte Eigenleistungen und Bestandsveränderungen (+0,6 Mio. €), ebenso wie höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und Sonderposten im Bereich der sonstigen betrieblichen Erträge (+0,9 Mio. €).

Die Summe aus Personal- und Materialaufwand, Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen betrug im Jahr 2017 73,5 Mio. € (Vorjahr 75,1 Mio. €). Der Anteil des Personalaufwands lag bei 57,4 % (Vorjahr 56,6 %), auf den Materialaufwand entfielen 19,4 % (Vorjahr 18,3 %) und auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 10,9 % (Vorjahr 13,0 %). Der absolute Rückgang beim Personalaufwand (-0,4 Mio. €) und sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-1,7 Mio. €) resultierte insbesondere aus gegenüber dem Vorjahr rückläufigen Zuführungen zu Rückstellungen.

Das Finanzergebnis hat sich per saldo um 2,2 Mio. € verringert. Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen fielen mit 3,6 Mio. € um 1,7 Mio. € geringer als im Vorjahr aus, aufgrund einer Rückstellungszuführung bei einem Tochterunternehmen. Wegen des Verlusts bei der RheinCargo im Geschäftsjahr 2016 lagen auch die Beteiligungserträge mit 0,1 Mio. € um 0,8 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Der Zinsaufwand war mit 4,0 Mio. € um rund 0,4 Mio. € niedriger als im Vorjahr und hatte somit einen leicht gegenläufigen Effekt.

Das „Ergebnis nach Steuern“ konnte gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Mio. € gesteigert werden. Es beläuft sich auf 8,9 Mio. € und somit konnte die Prognose aus dem Vorjahr (6,3 Mio. €) übertroffen werden. Nach Abzug der Sonstigen Steuern in Höhe von 0,4 Mio. € wurden hiervon 51 Tsd. € als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis ausgezahlt. Die verbleibenden 8,4 Mio. € werden im Rahmen des bestehenden Gewinnabführungsvertrags an die Stadtwerke Köln GmbH abgeführt.

8,9

MIO. € BETRUG 2017 DAS ERGEBNIS NACH STEUERN, EINE STEIGERUNG UM 0,4 MIO. € GEGENÜBER DEM VORJAHR.

Nach Abzug der Sonstigen Steuern werden davon 51 Tsd. € als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis ausgezahlt. Die verbleibenden 8,4 Mio. € werden an die SWK abgeführt.

Investitionen

Die Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände beliefen sich im Geschäftsjahr 2017 auf insgesamt 27,9 Mio. € (Vorjahr 17,5 Mio. €). Sie erfolgten in Höhe von 21,3 Mio. € im Bereich Netz, in Höhe von 3,4 Mio. € im Bereich Liegenschaften und in Höhe von 3,2 Mio. € spartenübergreifend.

Im Bereich Netz entfiel der Großteil der Investitionen auf den zweigleisigen Ausbau und Stellwerks-erneuerungen der Linie 18, den Ersatz des Oberbaus und den Neubau von Brücken.

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

Insbesondere durch Verzögerungen beim Plangenehmigungsverfahren für die Gleisverlängerung auf 700 m beim Modul A des KV-Terminals Nord konnte die Vorjahresprognose bei den Investitionen nicht erreicht werden. Nachdem der Planfeststellungsbeschluss zum 20. Dezember 2017 rechtskräftig wurde, ist der Baubeginn für April 2018 geplant.

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

286

MIO. € BETRUG 2017 DIE BILANZSUMME, DIE SICH SOMIT INFOLGE HOHER INVESTITIONEN IM VERGLEICH ZUM VORJAHR UM 3,8 MIO. € (1,3 %) ERHÖHT HAT.

Während sich die Eigenkapitalquote von 29,9 % auf 31,3 % erhöhte, verringerte sich das langfristige Kapital um 21,1 Mio. € auf 236,9 Mio. €. Das Anlagevermögen durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital war zu rund 94 % (Vorjahr 106 %) gedeckt.

Die Bilanzsumme hat sich von 282,2 Mio. € im Vorjahr um 3,8 Mio. € (1,3 %) auf 286,0 Mio. € erhöht. Dabei steigerte sich das Anlagevermögen durch die hohen Investitionen des Geschäftsjahres um 8,5 Mio. €. Bei unverändertem Vorratsbestand gingen die Forderungen aufgrund niedrigerer Zuschussforderungen zum Bilanzstichtag um 3,7 Mio. € zurück. Liquide Mittel und Rechnungsabgrenzungsposten waren um rund 1,0 Mio. € geringer als im Vorjahr. Dem standen auf der Passivseite ein durch eine Kapitalrücklagenzuführung höheres Eigenkapital (+ 5,0 Mio. €), Sonderposten (+ 1,7 Mio. €) und Rechnungsabgrenzungsposten (+ 0,3 Mio. €) sowie verminderte Rückstellungen (- 1,7 Mio. €) und Verbindlichkeiten (- 1,5 Mio. €) gegenüber.

Die Eigenkapitalquote verbesserte sich von 29,9 % im Vorjahr auf 31,3 %. Durch auslaufende Darlehen verringerte sich das langfristige Kapital im Vergleich zum Vorjahr um 21,1 Mio. € auf 236,9 Mio. €. Damit war das Anlagevermögen durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital zu 93,97 % (Vorjahr 105,93 %) gedeckt.

Im Working Capital überstieg die Summe aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vorräten die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 1,6 Mio. € (Vorjahr 1,7 Mio. €). Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betrugen 1,2 Mio. € nach 0,6 Mio. € im Vorjahr. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben sich gegenüber dem Vorjahr um 0,9 Mio. € erhöht. Das Working Capital betrug 2,4 % vom Umsatz.

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

Wesentliche nichtfinanzielle Themen

MITARBEITER

Am 31. Dezember 2017 beschäftigte die HGK 573 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahresstichtag hat sich die Mitarbeiterzahl damit um 2,7 % vermindert. Mit einer durchschnittlichen Betriebszugehörigkeit von 22 Jahren und mit 19 Auszubildenden erweist sich die HGK als attraktiver Arbeitgeber. Dies ist nicht zuletzt auf erhebliche Aufwendungen der Gesellschaft für die berufliche Aus- und Weiterbildung, aber auch die angebotenen medizinisch- und gesundheitsorientierten Fortbildungskurse sowie Seminare zurückzuführen.

CHANCENGLEICHHEIT VON MÄNNERN UND FRAUEN

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

QUALITÄTS- MANAGEMENT

Seit Juli 1998 ist die HGK nach der Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001 zertifiziert. Das Normverfahren untersucht vier betriebliche Ebenen: Verantwortung der Leitung, Management von Ressourcen, Dienstleistungs-Realisierung sowie Messung, Analyse und Verbesserung von Prozessen. Bei der HGK wurden 2017 nach diesen Kriterien erneut die Erbringung von Dienstleistungen für den Eisenbahngüterverkehr und den Hafenbetrieb sowie die Werkstatt für Schienenfahrzeuge und der Betrieb und Unterhalt des Eisenbahnnetzes erfolgreich auditiert.

UMWELTSCHUTZ

Die HGK hat in einer Umweltschutzleitlinie verbindlich ökologisches Handeln im Sinne einer „Green Logistic“ festgelegt. Die Leitlinie beinhaltet Vorgaben für alle betrieblichen Tätigkeiten und Abläufe, die für alle Mitarbeiter und Standorte gelten. Damit misst die HGK dem Umweltschutz die Bedeutung eines zentralen Unternehmensziels bei.

ARBEITSSICHERHEIT

Durch ständige Analyse und den Fortschritt der Arbeitsschutzorganisation und -prozesse gewährleistet die HGK nicht nur Rechtskonformität, sondern trägt dadurch auch in hohem Maße zur Optimierung der Arbeitsplatzgestaltung und somit zur Verbesserung der Perspektive für jeden Einzelnen bei. Zentraler Bestandteil dabei ist die Kommunikation über Good-Practice-Beispiele.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Die **Weiterentwicklung des Unternehmensverbundes** steht im Mittelpunkt der strategischen Überlegungen für die nächsten fünf Jahre. Das „Konzept HGK 2022“ sieht vor, dass organisches Wachstum, Kooperationen, Zukäufe und die Entwicklung innovativer und wertschöpfender Logistikleistungen zur Steigerung der Umsätze sowie zur Verbesserung der Ergebnisse und damit zur Sicherung der derzeit insgesamt ca. 1.500 sowie zur Schaffung neuer Arbeitsplätze beitragen.

Ein elementarer Baustein in diesem Konzept ist die Entwicklung des Industrieparks Köln Nord. Die Freiflächen im Industriepark Nord schließen unmittelbar an das bestehende KLV-Terminal der HGK an. Das Terminal wurde mit Zustimmung auch des Aufsichtsrates der HGK und mithilfe öffentlicher Fördergelder in einer ersten Ausbaustufe vor wenigen Jahren ausgebaut und in Betrieb genommen. Die Erweiterung des Terminals um zunächst eine weitere Ausbaustufe ist planerisch abgeschlossen und soll Ende 2019 in die erweiterte Inbetriebnahme gehen.

250.000

LKW-TRANSPORTE WERDEN IN KÖLN ENTFALLEN KÖNNEN, WENN DIE ERWEITERUNG DES KLV-TERMINAL NORD UND DER BAU DES LOGISTIKZENTRUMS ABGESCHLOSSEN SIND.

Beide gehören zum Industriepark Köln Nord, einem elementaren Baustein im „Konzept HGK 2022“, das der Zukunftssicherung des Unternehmens dient.

Nach HGK-Planungen soll im Zuge des Ausbaus ein mit dem Terminal verbundenes Logistikzentrum entstehen. Durch den Ankauf weiterer angrenzender Flächen und die Entwicklung dieser Flächen würde die HGK-Gruppe in die Lage versetzt, ihre logistischen Aktivitäten weiterzuentwickeln und so ihre Zielsetzung einer nachhaltigen Verbesserung der wirtschaftlichen Lage und der Sicherung der Arbeitsplätze umzusetzen. Für die verladende Wirtschaft in der Region Köln würde sich dadurch eine Optimierung der Transport-, Handlings- und Bearbeitungskosten ergeben, was ein klarer Standort- und Wettbewerbsvorteil ist. Vorgesehen ist die Errichtung mehrerer Hallen für eine wertschöpfende Logistikkette. Als Betreiber kommt unter anderem der Logistikanbieter neska (Tochtergesellschaft der HGK) in Frage. Nach Fertigstellung der Ausbaustufen könnten mit der Nutzung des KLV-Terminals Nord bis zu 250.000 Lkw-Transporte durch die Innenstadt bzw. über den Autobahnring entfallen. Die HGK erwartet, dass neben der Entlastung der Kölner Straßen zahlreiche dauerhafte, sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze durch die Entwicklung der Flächen im Industriepark Nord zusätzlich entstehen könnten. Das HGK-Engagement hat einen doppelten finanziellen Nutzen für die Stadt Köln. Neben der Entrichtung des Kaufpreises liefert die HGK auch einen stabilen Beitrag zur Gewinnausschüttung des Stadtwerke Köln Konzerns an den städtischen Haushalt. Der so entstehende Industriepark Köln Nord mit dem KLV-Terminal als Herzstück ist damit Teil einer infrastrukturellen Daseinsvorsorge für Köln.

Die HGK hat den aktienrechtlichen Anforderungen entsprechend ein Frühwarnsystem für bestandsgefährdende Risiken implementiert. In der Leitlinie **Risikomanagement** werden die wesentlichen Grundsätze und Verantwortlichkeiten, insbesondere Termine und Schwellenwerte für das Reporting, festgelegt. Der Bericht zur Risikoinventur beinhaltet Art, Struktur und Steuerungsgrad der Risiken nach Bereichen.

Durch die Implementierung des Risikomanagementsystems lassen sich zukünftige Risiken frühzeitig erkennen und gegensteuernde Maßnahmen zeitnah und gezielt ergreifen. Dabei werden identifizierte Risiken analysiert und dokumentiert sowie nach Bedeutung und Eintrittswahrscheinlichkeit eingestuft.

Die Schwerpunkte der Risikostruktur sind die Finanz-, Markt- und Strategierisiken. Das Risikomanagement-System „r2c – Risk to Chance“ innerhalb des Stadtwerke Köln Konzerns zur aktiven Unterstützung des konzernweiten Risikomanagement-Prozesses wird von der HGK seit 2014 eingesetzt.

Wir beachten den Public Corporate Governance Codex der Stadt Köln⁹ und haben das konzernweit geltende Compliance-Management-System implementiert. Hierzu berichten wir regelmäßig dem Aufsichtsrat; Verstöße oder besondere Vorkommnisse wurden im Berichtsjahr nicht festgestellt. Wir sind einer nachhaltigen Entwicklung verpflichtet und berichten – orientiert an den Prinzipien des UN Global Compact – in einem Nachhaltigkeitsbericht über die Fortschritte in den Bereichen Ökonomie, Ökologie und soziale Themen.

Nach einem Anstieg des globalen BIP von 2,9 % im Jahr 2017 erwartet die OECD für das Jahr 2018 eine weitere Anhebung auf 3,3 %. Allerdings bleiben die Unwägbarkeiten beachtlich (US-Administration, Brexit, Russland, Schwellenländer, China). Hieraus erwachsen für die HGK und ihre Tochter- und Beteiligungsunternehmen in der Logistikbranche **Chancen und Risiken** auf eine Teilhabe am gegebenenfalls zunehmenden Warenaustausch.

Nach der Ausgliederung des Eisenbahnverkehrs und des Hafenbetriebs auf die **RheinCargo**, an der die Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) und die HGK jeweils die Hälfte der Geschäftsanteile halten, werden Chancen und Risiken dieser Geschäftsbereiche nur noch mittelbar spürbar.

Die Kooperation von NDH und HGK ermöglicht die effizientere Nutzung der Umschlagflächen in den Häfen und eine Ausweitung des Angebots von Eisenbahnverkehrsleistungen. Mit einem regionalen Flächenmanagement, einer internationalen Bahnanbindung und verkehrsträgerübergreifendem logistischem Know-how wird die RheinCargo ein erfolgreicher, marktaktiver Anbieter von Umschlags- und Transportleistungen.

Auch die Häfen der RheinCargo unterliegen konjunkturellen Nachfragerückgängen und den Risiken aus witterungsbedingten Einschränkungen durch Hoch- und Niedrigwasser sowie Eis- oder Havariebedingten Wasserstraßensperrungen. Im Zuge der Energiewende nimmt der Import von Kraftwerkskohle ab. Auch die Auslastung und Performance von Kohlekraftwerken haben im Jahr 2017 deutlich nachgelassen. Somit wirkt sich die Energiewende risikohaft auf Transport- und Umschlagmengen aus.

Risiken der **Eisenbahn** ergeben sich neben konjunkturellen Schwankungen aus einem Wettbewerbsumfeld, in dem nicht nur die Verkehrsträger miteinander konkurrieren, sondern auch die großen Staatsbahnen international Marktanteile hinzugewinnen wollen. Dies hat in der Vergangenheit zu einem verstärkten Preiswettbewerb und einer Verringerung der Zahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen geführt; ehemals selbstständige nicht-bundeseigene Eisenbahnen wurden von den Staatsbahnen in Deutschland und den angrenzenden Ländern übernommen. Die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger Lkw-Flotten aus den neuen EU-Staaten trägt weiterhin zu den Marktrisiken bei. Die massive Senkung der Dieselpreise bei gleichzeitiger Erhöhung der EEG-Umlage verringert die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber dem Lkw massiv.

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

⁹ https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf20/pcgk-k__ln.pdf

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

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

Die HGK investiert in ein **Güterterminal im Kölner Norden** und beabsichtigt die Erweiterung des **Hafens Köln-Godorf** um ein viertes Hafenbecken.

Das KLV-Terminal im Kölner Norden wird von der HGK mit öffentlichen Fördermitteln in fünf Baustufen realisiert. Die erste Baustufe (Modul A 1) wurde im ersten Quartal 2015 fertiggestellt und ging anschließend in Betrieb. Die Fertigstellung des Moduls A 2 ist für 2019 geplant.

Die Erweiterung des Godorfer Hafens ist von verlässlichen politischen Entscheidungen und der Erteilung weiterer behördlicher Genehmigungen abhängig. Durch die Investition in Terminals und Hafenanlagen verfolgt die HGK die Chance, vom wachsenden Umschlagvolumen, insbesondere im Containerbereich, zu profitieren. Wegen der erforderlichen Genehmigungsverfahren ist mit der Fertigstellung der Hafenerweiterung nicht vor 2025 zu rechnen.

Die HGK hat ihre zur städtebaulichen Entwicklung benötigten Grundstücke des Deutzer Hafens an *moderne stadt* Gesellschaft zur Förderung des Städtebaues und der Gemeindeentwicklung mbH veräußert. Bis zum 31. Dezember 2020 bleibt der HGK/RheinCargo ein Nießbrauchrecht vorbehalten, so dass die im Deutzer Hafen ansässigen Unternehmen bis dahin einen neuen Standort finden können. Die RheinCargo strebt an, den Unternehmen Flächen, die in der Verwaltung der RheinCargo liegen, zur Verfügung zu stellen.

Risiken resultieren aus der Umwandlung von Hafen- und Terminalflächen im Rahmen städtebaulicher Entwicklungen. Neben dem dauerhaften Wegfall von Miet- und Pachtlerlösen ist es möglich, dass erhöhte Erschließungskosten im Überschwemmungsgebiet des Rheins sowie die Verpflichtung zur Beseitigung von Altlasten Erlöse aus der umwandlungsbedingten Veräußerung von Hafengrundstücken aufzehren und somit die Vermögenslage der HGK negativ beeinträchtigen. Weiterhin können die langfristigen Entscheidungs- und Planungszeiträume frühzeitig zu einer Erosion der Vermietungssituation führen, weil den gewerblichen Nutzern der Häfen Zukunftsperspektiven verloren gehen. Ein Rückgang von Umschlagflächen kann sich auch nachteilig auf das Ergebnis der RheinCargo auswirken und den Beteiligungsertrag der HGK mindern. Weitere Risiken ergeben sich unter Umständen aus der gesetzlichen Beschränkung von Baumaßnahmen in Überschwemmungsgebieten durch das Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und das Landeswassergesetz NRW (LWG), soweit sie auch für die Entwicklung von Häfen Restriktionen entfalten.

98

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

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

Das historisch als Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn konzipierte **Eisenbahnnetz** der HGK für rund 60 Industrieunternehmen in der Region erfährt derzeit keine kostendeckende Auslastung. Eine Erhöhung der Trassenentgelte unter Berücksichtigung der Vollkosten führt zur Unwirtschaftlichkeit des Eisenbahnverkehrs im Wettbewerb zum Straßengüterverkehr. Das 98 km lange Netz wird nicht nur für den Güterverkehr, sondern in erheblichem Umfang auch für den Öffentlichen Personennahverkehr genutzt und dient der kommunalen Daseinsvorsorge. Das Allgemeine Eisenbahngesetz erlegt dem Betreiber der Schieneninfrastruktur die Verpflichtung auf, die Eisenbahnanlagen in betriebs sicherem Zustand zu erhalten.

Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, Ausbau und die Instandhaltung des Bestandsnetzes erforderlich. Insoweit besteht das Risiko der fehlenden Verfügbarkeit von Mitteln für die Finanzierung von Investitionen und Instandhaltungsmaßnahmen.

Mit der Vorhaltung der Eisenbahninfrastruktur erbringt die HGK Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die von der HGK verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen Risiken der Beanstandung und des Eingriffs. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite im Geschäftsfeld der Eisenbahninfrastruktur gefährden oder gar verhindern, erschweren eine unternehmerische Steuerung dieser Aktivitäten und können Infrastrukturinvestitionen beeinträchtigen.

Es können sich auch Risiken aus einer möglichen Rückforderung von erhaltenen Investitionszuschüssen ergeben.

Besonders der Bereich Netz ist angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, ein Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Ein Beispiel hierfür ist das Schienenkartell. Die HGK geht gemeinsam mit 30 weiteren Schieneninfrastrukturunternehmen gerichtlich gegen die Kartellanten vor. Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten Standards ist Aufgabe und Verpflichtung jedes HGK-Mitarbeiters. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient die Compliance-Organisation, die die HGK im Einvernehmen mit dem Stadtwerke Köln Konzern aufgebaut hat.

Die aktuelle **Altersstruktur** bei der HGK wird zukünftig einen deutlich höheren Bedarf zur Folge haben, um ausscheidende Mitarbeiter zu ersetzen, der infolge der demografischen Entwicklung schwieriger am Arbeitsmarkt zu decken sein wird. Damit steht die HGK in einem stärker werdenden Wettbewerb um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte. Diesen Herausforderungen begegnet die HGK durch enge Kontakte zu Schulen und Hochschulen und die Förderung der dualen Ausbildung, insbesondere derjenigen der Europäischen Fachhochschule im Logistikmanagement.

Zusammenfassend erkennen wir gegenwärtig und in absehbarer Zeit keine den Bestand gefährdenden Einzelrisiken. Soweit Risiken ein außerordentlich hohes Schadenspotenzial aufweisen, besteht für das Eintreten lediglich eine geringe Wahrscheinlichkeit. Auch die Gesamtsumme der Risiken gefährdet nicht den Fortbestand der Gesellschaft.

59,7

MIO. € BEABSICHTIGT DIE HGK 2018 INSGESAMT IN IHR SCHIENEN- NETZ, IN DEN AUSBAU VON TERMINALS UND HÄFEN SOWIE IN INFORMATIONSTECHNOLOGIE UND TECHNIK ZU INVESTIEREN.

Beim Eisenbahnnetz entfallen etwa 75 % der Investitionen auf den Personenverkehr, 25 % auf den Güterverkehr. 19,2 Mio. € fließen in Terminalkapazitäten und Häfen, 5 Mio. € in die Informationstechnologie, die Tiefgarage im Rheinauhafen und die Technik.

Investitionen und Erfolgsplan

Der Investitionsplan 2018 weist Ausgaben von insgesamt rund 59,7 Mio. € aus. Rund 75 % der Investitionen für das Eisenbahnnetz entfallen auf den Personenverkehr, 25 % auf den Güterverkehr. Für die Errichtung und Weiterentwicklung von Terminalkapazitäten und Häfen sind rund 19,2 Mio. € vorgesehen. Weitere 5 Mio. € werden insbesondere in die Informationstechnologie, die Tiefgarage im Rheinauhafen und die Technik investiert.

Die Investitionen sollen aus eigenen Mitteln der HGK, öffentlichen Zuschüssen und durch von der KVB bereitgestellte Mittel (für Bahnanlagen des Personenverkehrs) finanziert werden.

Die HGK erwartet im kommenden Jahr insgesamt leicht abnehmende Umsatzerlöse, die vor allem durch einen Rückgang der Arbeitnehmerüberlassung an RheinCargo und geringere Erlöse des Bereichs Technik aus dem Materialverkauf an RheinCargo bedingt sind.

Im Wirtschaftsplan für das Jahr 2018 rechnen wir mit einem Umsatz von 65,9 Mio. € und einem Ergebnis vor Steuern von 8,1 Mio. €, von dem eine Garantiedividende an den außenstehenden Aktionär Rhein-Erft-Kreis abzuführen ist. Der Kreis hat in zweiter Instanz Klage auf Zahlung einer höheren Garantiedividende erhoben, als derjenigen, die im Organschaftsvertrag mit der Stadtwerke Köln GmbH vereinbart ist.

Wir gehen davon aus, dass der gefasste Ratsbeschluss vom 10. September 2015 umgesetzt wird und der im Ergebnis 2017 enthaltene Verkaufserlös für Hafengrundstücksverkäufe in Köln-Deutz (rd. 8,0 Mio. €) im Jahr 2018 zur Finanzierung des neska-Erwerbs als Kapitalrücklage an die HGK zurückfließt.

Köln, den 29. März 2018

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand


Uwe Wedig


Wolfgang Birlin