

## Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Auch in Zukunft gilt es, die Stellung der HGK als erfolgreiche Logistikholding mit ihren wertschaffenden Logistikbeteiligungen zu sichern und weiterzuentwickeln. Der Transformationsprozess hin zu einer administrativen Logistikholding muss weitergetrieben und nachhaltige Entwicklungen in den Geschäftsfeldern müssen erarbeitet werden. Durch die Veränderungen der vergangenen Jahre – beispielsweise die Ausgliederung der Eisenbahn- und Hafenlogistik in die RheinCargo oder den Zukauf der neska – ist es erforderlich, die Zukunftsperspektiven und die nächsten Schritte zu definieren. Im Kern geht es um die Sicherstellung des wirtschaftlichen Erfolgs der HGK im Stadtwerke Köln Konzern, gepaart mit einer nachhaltigen Marktpositionierung im Interesse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der Verpflichtung, Daseinsvorsorge als wichtigen Baustein des Erfolgs anzuerkennen.

Organisches Wachstum, Kooperationen, Zukäufe und die Entwicklung innovativer und wertschöpfender Logistikleistungen werden in den nächsten Jahren zur Steigerung der Umsätze und zur Verbesserung der Ergebnisse führen. Damit einhergehend wird neben der Sicherung der derzeit bestehenden rund 1.500 Arbeitsplätze auch die Schaffung neuer Arbeitsplätze sein.

# 170.000

**FÜR DIE ENTWICKLUNG DES INDUSTRIEPARKS KÖLN NORD WERDEN 170.000 QUADRATMETER ERSCHLOSSEN UND DAMIT WIRD EINE DREHSCHIEBE FÜR DEN WARENVERKEHR AUS DER UND IN DIE REGION GESCHAFFEN.**

Der Industriepark Nord und das KLV-Terminal der HGK werden die Geschäftsentwicklung der HGK-Gruppe nachhaltig stärken.

Wegweisend wird die Entwicklung des Industrieparks Köln Nord sein. Unter Einbeziehung des bestehenden KLV-Terminals der HGK wird auf weiteren rund 170.000 m<sup>2</sup> eine Drehscheibe für den Warenverkehr aus und in die Region geschaffen. Ziel ist es, durch die Entwicklung des Industrieparks Nord zu einem Logistikzentrum nachhaltig die Geschäftsentwicklung der HGK-Gruppe zu stärken. Durch geeignete Pachtmodelle ist geplant, die langfristige Ansiedlung von Verladern und Produzenten zu erreichen. Ebenfalls soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass logistische Dienstleistungen durch die HGK-Gruppe erbracht werden. Die Schaffung tarifgebundener, sozialversicherungspflichtiger Arbeitsplätze ist eine Folge der Ansiedlung der vorgenannten Pächtergruppen. Durch die Konzentration und Verlagerung der Verkehre von der Straße auf die Schiene, die im Industriepark Nord vor allem auch durch das KLV-Terminal der HGK gelingen wird, werden die Straßen in und um Köln entlastet und so CO<sub>2</sub> eingespart.

### Risikomanagementsystem (RMS)

Bei der Ausübung unternehmerischer Tätigkeit können Risiken entstehen. Gleichzeitig sind die Rahmenbedingungen für unternehmerisches Handeln im 21. Jahrhundert deutlich komplexer und volatiler geworden. Die Einrichtung und Dokumentation eines Risikomanagementsystems (RMS) ist daher nicht nur eine gesetzliche Verpflichtung, sondern längst unverzichtbares Instrument einer integrierten Unternehmensentwicklung und -steuerung. Vor diesem Hintergrund ist neben der frühzeitigen Risikofassung und -bewertung der bewusste Umgang mit Risiken im Sinne einer maßnahmenorientierten Steuerung zentraler Bestandteil des RMS bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG. 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.

In der Leitlinie Risikomanagement werden die wesentlichen Grundsätze und Verantwortlichkeiten festgelegt, 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**

Aus Sicht des Vorstandes bestehen zum Bilanzstichtag ergebnisrelevante Risiken, die einen wesentlichen 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 Risiken unterschieden, die von außen auf das Unternehmen wirken, ohne dass das Unternehmen im Allgemeinen einen signifikanten Einfluss auf diese Risiken nehmen kann (externe Risiken), und Risiken, deren Ursache unternehmensintern begründet ist (interne Risiken). Die in der Häfen und Güterverkehr Köln AG identifizierten wesentlichen Risiken werden kategorisiert. Die als wesentlich identifizierten Chancen und Risiken sowie weitere Chancen und Risiken werden nachfolgend im Einzelnen erläutert.

#### **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.

Für Wachstum und Weiterentwicklung benötigen HGK und RheinCargo die Erweiterung des Hafens in Köln-Godorf um ein viertes Hafenbecken. Der Rat der Stadt Köln hat die Hafenerweiterung beschlossen. Derzeit wird das Thema erneut diskutiert und möglicherweise einer nochmaligen Ratsbefassung zugeführt. Sollte sich der Rat der Stadt Köln gegen die Realisierung der Hafenerweiterung aussprechen, besteht die Möglichkeit, dass bereits getätigte Investitionen abzuschreiben sind. Die HGK beabsichtigt in diesem Falle, Schadensersatzansprüche gegen die Stadt Köln zu erheben.

Die HGK stellt ihr Eisenbahnnetz diskriminierungsfrei zur Verfügung. Das Allgemeine Eisenbahngesetz erlegt dem Betreiber der Schieneninfrastruktur die Verpflichtung auf, die Eisenbahnanlagen in betriebs-sicherem Zustand zu erhalten. Die Unterhaltung des Schienennetzes ist defizitär. Als kommunales Unternehmen, das einem öffentlichen Zweck verpflichtet ist, hält die HGK das Netz gleichwohl vor. Eine Erhöhung der Trassenentgelte unter Berücksichtigung der Vollkosten würde zur Unwirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs im Wettbewerb zum Straßengüterverkehr führen. Außerdem sind die Trassenentgelte reguliert. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die von der HGK verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite im Geschäftsfeld der Eisenbahninfrastruktur gefährden oder gar verhindern, erschweren eine unternehmerische Steuerung dieser Aktivitäten und könnten möglicherweise in Zukunft Infrastrukturinvestitionen beeinträchtigen. Aus Sicht der HGK ist dieses Risiko als gering zu bewerten.

Geförderter Aus- und Neubau sowie Instandhaltung von Infrastrukturen sind für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene notwendig. Aus Eigenmitteln können diese Maßnahmen nicht finanziert werden. Insoweit eine ausreichende öffentliche Mittelverfügbarkeit für den systematischen Aus- und Neubau sowie die Instandhaltung des Bestandsnetzes nicht mehr gegeben ist, besteht das Risiko der fehlenden Verfügbarkeit von Mitteln für die Finanzierung von Investitionen und Instandhaltungsmaßnahmen. Dieses Risiko wird mit einer niedrigen Bedeutung eingeschätzt.

Es bestehen wesentliche Risiken aus möglichen Rückforderungen von bereits erhaltenen und dem Nichterhalt von schon eingeplanten Investitionszuschüssen bei von dritter Seite betreuten Projekten. Hier wurden bei Dritten bereits Zuschussrückforderungen erhoben. Es werden allerdings diverse rechtliche Möglichkeiten gesehen, sich gegen eine Zuschussrückforderung erfolgreich zu wehren. Auch hat sich die Rechtsauffassung des Zuschussgebers zu der Zulässigkeit des gewählten Vergabeverfahrens geändert, weshalb Rückforderungsbescheide erlassen werden könnten. In ähnlich gelagerten Fällen wurde gerichtlich zu Gunsten der Zuwendungsempfänger entschieden. Gleichwohl hat dieses Risiko basierend auf den Clustern des internen Risikomanagementsystems eine mittlere Bedeutung für die HGK.

#### **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.

Im Geschäftsfeld Hafenumschlag/Binnenschifffahrt und Schienengüterverkehr sind die globale Wirtschaftsentwicklung und konjunkturell bedingte Nachfrageschwankungen zu verzeichnen. Sie erschweren eine belastbare Auftrags- und Umsatzprognose sowie die damit einhergehende Kapazitätsplanung. Im Zuge der Energiewende nimmt der Import von Kraftwerkskohle ab. Auch die Auslastung von Kohlekraftwerken hat im Jahr 2018 wie schon im Jahr zuvor deutlich nachgelassen. Somit wirkt sich die Energiewende auf Transport- und Umschlagmengen bei Wasserstraße und Schiene aus. Durch die Erschließung neuer Märkte wird dem Rechnung getragen. Insgesamt wird dieses Risiko als gering eingestuft.

Der Eisenbahngüterverkehr ist geprägt von einem Wettbewerbsumfeld, in dem nicht nur die Verkehrsträger miteinander konkurrieren, sondern auch die großen Staatsbahnen internationale Marktanteile hinzugewinnen wollen. Dies hat in der Vergangenheit zu einem verstärkten Preiswettbewerb und einer Verringerung der Zahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen geführt. Verstärkt wird diese Entwicklung durch die zunehmende Bedeutung kostengünstiger LKW-Flotten aus den neuen EU-Staaten und die massive Senkung der Dieselpreise; beide Einflüsse verringern die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber dem LKW deutlich. Chancen bieten dagegen regionale Kooperationen, wie sie zum Beispiel die HGK und die Neuss-Düsseldorfer Häfen sowie ihre gemeinsame Gesellschaft RheinCargo seit einigen Jahren praktizieren. Diese ermöglichen eine effizientere Nutzung der Umschlagflächen in den Häfen und eine Ausweitung des Angebots von Eisenbahnverkehrsleistungen. Die Kostenstruktur von LKW-Transporten gegenüber den Transporten auf der Schiene ist ungünstig. Günstige Dieselpreise auf der einen Seite und hohe EEG-Umlagen für den Fahrstrom auf der anderen Seite verringern die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber dem LKW massiv. Inwieweit die im Dezember 2018 beschlossene Trassenpreisförderung die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs stärken wird, kann noch nicht abgeschätzt werden. Auch für den vorstehenden Sachverhalt schätzt die HGK das Risiko als gering ein.

### **Operative Chancen und Risiken**

Die Logistikbranche ist sehr konjunkturabhängig. Auch Wetterextreme infolge des Klimawandels wie Klein- und Hochwasser, Starkregen und Sturm haben Auswirkungen auf das Geschäft der HGK-Gruppe. Die Effizienz der in der Produktion eingesetzten Anlagen und Prozesse ist ein relevanter Erfolgsfaktor, aus dem sich Chancen und Risiken ergeben.

Betriebsstörungen können das operative Geschäft beeinträchtigen. Einerseits können diese Betriebsstörungen durch personelle Fehlentscheidungen oder Materialfehler verursacht werden. Die Unternehmen der HGK-Gruppe legen großen Wert auf die Qualifizierung von Mitarbeitern. So können personelle Fehlentscheidungen minimiert werden. Außerdem wird durch die systematische Wartung und Instandhaltung der Betriebsmittel deren Ausfallrisiko verringert. Mittels kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse können die Unternehmen ebenfalls zumindest den beeinflussbaren Störungsrisiken begegnen.

Andererseits können nicht beeinflussbare Faktoren wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle zu Betriebsstörungen führen. Diesen nicht beeinflussbaren Faktoren begegnen die Unternehmen der HGK-Gruppe dergestalt, dass sie deren Auswirkungen auf den Betriebsablauf so gut es geht durch Kompensationsmaßnahmen reduzieren und Notfallpläne aufstellen. Dieses Risiko schätzt die HGK als mittleres Risiko ein.

Der Fachkräftemarkt hat sich in den vergangenen Jahren geändert. Fachkräfte wie zum Beispiel Triebfahrzeugführer sind immer schwerer zu finden. Um künftigen Risiken vorzubeugen, setzen die Unternehmen der HGK-Gruppe verstärkt auf Ausbildung neuer Nachwuchskräfte und Fortbildung von eigenem Personal. Hierbei handelt es sich nach Einschätzung der HGK um ein mittleres Risiko.

### **Finanzielle Chancen und Risiken**

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

Durch die anhaltend niedrigen Zinsen werden derzeit die Finanzierungskosten gesenkt. Dies ist wegen der ausgeprägten Investitionstätigkeit für die HGK-Gruppe vorteilhaft. Aufgrund des Einsatzes eines zentralen Cash-Pooling-Systems, einer vorausschauenden Liquiditätsplanung sowie einer ausreichenden Verfügbarkeit von langfristigen Mitteln werden Liquiditätsrisiken bei der HGK als gering eingestuft. Gleiches gilt auch für Währungsrisiken, da die Geschäftsaktivitäten im Wesentlichen national ausgerichtet sind und die Absatz- und Beschaffungsprozesse fast ausschließlich in Euro abgebildet werden.

Das dauerhaft niedrige Zinsniveau der Kapitalmärkte wirkt sich andererseits negativ auf Pensionskassen aus. Dies stellt ein wesentliches Risiko für die HGK dar. Die HGK versichert ihre Mitarbeiter in der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen. Aufgrund der lang andauernden Niedrigzinsphase im Euroraum kann die Pensionskasse die Solvabilitätskriterien nicht mehr erfüllen. Ohne zusätzliche finanzielle Beiträge der beteiligten Unternehmen würde die Kasse von der BaFin geschlossen und es würde zur Subsidiärhaftung der Arbeitgeber gegenüber den Mitarbeitern kommen. Nach den Berechnungen der Pensionskasse beträgt der finanzielle Beitrag, der auf die HGK entfällt, rund 2,6 bis 4,6 Mio. €, die auf einen Zeitraum von bis zu 26 Jahren verteilt werden können. Nach Abstimmung mit der BaFin soll im Laufe des Jahres eine Entscheidung über die finanziellen Beiträge der Unternehmen fallen. Bei einem längeren Andauern der Niedrigzinsphase wird die weitere Absenkung von Garantiezinsen unvermeidbar sein, damit es nicht zu noch höheren Solvabilitätslücken und Beitragserfordernissen kommt.

**65,7 MIO. €**

**DIE HGK BEABSICHTIGT, IM JAHR 2019 INSGESAMT RUND 65,7 MIO. € IN IHR SCHIENENNETZ, IN DEN AUSBAU VON TERMINALS UND HÄFEN SOWIE IN INFORMATIONSTECHNOLOGIE UND TECHNIK ZU INVESTIEREN.**

Beim Eisenbahnnetz entfallen etwa 63 % der Investitionen auf den Personennahverkehr und 37 % auf den Güterverkehr. 29,7 Mio. € fließen in Terminalkapazitäten und Häfen, 7 Mio. € in die Informationstechnologie, Technik und Liegenschaften.

### Keine bestandsgefährdenden Risiken

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

## Investitionen und Erfolgsplan

Der Investitionsplan 2019 weist Ausgaben von insgesamt rund 65,7 Mio. € aus. Rund 63 % der Investitionen für das Eisenbahnnetz entfallen auf den Personenverkehr und 37 % auf den Güterverkehr. Für die Errichtung und Weiterentwicklung von Terminalkapazitäten und Häfen sind rund 29,7 Mio. € vorgesehen. Weitere 7 Mio. € werden insbesondere in die Informationstechnologie, Technik und Liegenschaften investiert.

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

Die HGK erwartet im kommenden Jahr insgesamt steigende Umsatzerlöse, bedingt durch höhere Umsätze am KV Nord, die Umstellung des Pachtvertrags der Tiefgarage und die Zentralisierung von Verwaltungsfunktionen bei der HGK als Holding.

Im Wirtschaftsplan für das Jahr 2019 rechnen wir mit einem Umsatz von 71,4 Mio. € und einem Ergebnis vor Steuern von 9,8 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. Dazu haben die Gesellschafter der HGK einen Vergleich verhandelt, der von den Gremien der Gesellschafter noch zu beschließen ist.

Wir gehen davon aus, dass der gefasste Ratsbeschluss vom 10. September 2015 umgesetzt wird und der im Ergebnis 2018 enthaltene Verkaufserlös für Hafengrundstücksverkäufe in Köln-Deutz (rund 5,9 Mio. €) im Jahr 2019 zur Finanzierung des neska-Erwerbs als Kapitalrücklage an die HGK zurückfließt.

Köln, den 29. März 2019

**Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft**

**Der Vorstand**



Uwe Wedig



Wolfgang Birlin