

sie Haltestellen, Stellwerke und Kreuzungen zwischen Straßen und Schienen modernisiert. Die HGK-Gruppe betreibt die Häfen Niehl I + II sowie Deutz und Godorf für die Güter- und Personenschifffahrt. Der Rheinauhafen dient als Sporthafen. Wir stellen unsere Häfen, sofern sie nicht wie in der Marina im Rheinauhafen ausschließlich von Dritten gemietet und genutzt werden, öffentlich und diskriminierungsfrei zugänglich für jedermann zur Verfügung. Über die Häfen Kölns erfolgt der Warenaustausch, der der Grundsicherung der Kölnerinnen und Kölner dient. Auch Besucherinnen und Besucher kommen über die Häfen in die Domstadt, die während ihres Aufenthaltes den innerstädtischen Konsum beleben. Damit dienen die Hafeneinrichtungen dem Sozial- und Gemeinwohl. Sie prägen das Bild von Köln als moderne Hafenstadt.

Die HGK hat sich in den vergangenen Jahren zu einem namhaften Marktteilnehmer im Segment der präventiven und korrektiven Instandhaltung von Schienenfahrzeugen entwickelt. Sie bietet Reparatur- und Instandhaltungsleistungen im Rahmen der Hauptuntersuchung von Lokomotiven an. Dafür nutzt die HGK acht Arbeitsgleise mit bis zu 55 Metern Länge. Eine moderne Ausstattung, wie beispielsweise eine mobile Unterflurdrehbank zur Reprofilierung von Radsätzen, rundet das Angebot ab.

Wirtschaftliches Umfeld

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind Statistiken zum Güterverkehrsaufkommen, die sich auf das Kalenderjahr 2018 beziehen, noch nicht veröffentlicht worden. Auch aktuelle Prognosen sind noch nicht verfügbar.

Das Bundesamt für Güterverkehr¹ erwartet, dass der Güterverkehr im vergangenen Jahr zugenommen hat.

Im Jahr 2018 ist das Transportaufkommen im bundesdeutschen **Güterverkehr insgesamt** voraussichtlich um 2,0 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Die Transportleistung im bundesdeutschen Güterverkehr insgesamt hat im Jahr 2018 voraussichtlich gegenüber 2017 um 2,8 % zugenommen.

Für das Jahr 2019 rechnet das Bundesamt für Güterverkehr mit einem um 2,3 % höheren Aufkommen gegenüber 2018 bzw. einer gesteigerten Leistung um 3,1 %. Der Anstieg im Jahr 2020 soll bezogen auf das Aufkommen gegenüber 2019 2,0 % betragen. Mit Blick auf die Transportleistung liegt der Anstieg bei 2,7 %.

3,4 %

**DAS BUNDESAMT FÜR GÜTER-
VERKEHR ERWARTET FÜR DAS JAHR
2019 IM SCHIENENGÜTERVERKEHR
EINE STEIGERUNG DER TRANSPORT-
LEISTUNG VON 3,4 % GEGENÜBER
DEM JAHR 2018.**

Die Experten prognostizieren, dass das Transportaufkommen im Schienengüterverkehr im Jahr 2019 um 2,6 % gegenüber dem Jahr 2018 steigen wird.

Während das Transportaufkommen im **Straßengüterverkehr** im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr voraussichtlich um 2,2 % zugenommen hat, betrug die Zunahme bei der Transportleistung 3,4 %. Gegenüber dem Jahr 2018 wird im Jahr 2019 mit einem um 2,3 % gesteigerten Transportaufkommen gerechnet. Die Transportleistung wird voraussichtlich um 3,4 % steigen. Im Jahr 2020 sollen Transportaufkommen und Transportleistung gegenüber 2019 um 2,1 % bzw. 3,1 % steigen.

Das Transportaufkommen im **Schienengüterverkehr** wuchs im Jahr 2018 voraussichtlich um 0,7 % gegenüber dem Transportaufkommen im Jahr 2017. Die Transportleistung im Schienengüterverkehr wuchs 2018 voraussichtlich um 1,6 % gegenüber der Transportleistung im Jahr 2017. Es wird prognos-

¹ „Kurzfristprognose Sommer 2018“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, September 2018.

tiziert, dass das Transportaufkommen im Jahr 2019 um 2,6 % und die Transportleistung um 3,4 % gegenüber dem Jahr 2018 steigen wird. Für das Jahr 2020 wird jeweils mit einem Anstieg von 1,7 % beim Transportaufkommen und 2,4 % bei der Transportleistung gegenüber dem Jahr 2019 gerechnet.

In der **Binnenschifffahrt** stieg im Jahr 2018 voraussichtlich das Transportaufkommen gegenüber dem Jahr 2017 um 0,6 % und die Transportleistung gegenüber dem Jahr 2017 um 0,7 %. Für das Jahr 2019 wird gegenüber dem Jahr 2018 mit einer Erhöhung des Transportaufkommens um 1,5 % gerechnet. Die Transportleistung soll um 1,2 % zunehmen. Gegenüber dem Jahr 2019 wird im Jahr 2020 der Anstieg von Transportaufkommen und -leistung voraussichtlich nur noch 0,2 % bzw. 0,1 % betragen.

Der Internationale Währungsfonds (IWF)² prognostiziert für das Jahr 2019, dass sich das **Weltwirtschafts-**wachstum abschwächen wird. Das globale Wachstum für das Jahr 2018 wird trotz der schwächeren Entwicklung in einigen Volkswirtschaften, insbesondere in Europa und Asien, nach vorläufigen Berechnungen 3,7 % betragen. Die Weltwirtschaft wird im Jahr 2019 voraussichtlich um 3,5 % und im Jahr 2020 um 3,6 % wachsen.

Nach Auffassung des Instituts für Weltwirtschaft in Kiel³ liegen die Gründe dafür unter anderem in der unterschiedlichen konjunkturellen Dynamik der Staaten, die vor allem durch Handelskonflikte (US-amerikanische Wirtschaftspolitik, Erhebung von Strafzöllen) beeinflusst wurde.

Nachdem das Wachstum der **Wirtschaft im Euroraum** im Jahr 2017 mit 2,4 % den höchsten Stand seit zehn Jahren erreicht hatte, rechnet die Europäische Kommission⁴ für das Berichtsjahr mit einem Wirtschaftswachstum von nur noch 2,1 %. Für die Jahre 2019 und 2020 rechnet sie mit einem Wachstum von 1,9 % bzw. 1,7 %. Die EU-Kommission sieht diese Prognose allerdings mit vielen Unsicherheiten behaftet. Die Unwägbarkeit der Entscheidungen der US-Regierung kann negative Auswirkungen auf die US- und damit auch auf die Weltwirtschaft haben. So könnte die EU aufgrund ihrer starken Handelsbeziehungen mit den USA und des umfassenden Engagements europäischer Banken in Mitleidenschaft gezogen werden. Zudem könnte die erwartete Ausweitung des Leistungsbilanzdefizits der USA zu weiteren Handelsspannungen mit China führen. Schließlich bestehen nach wie vor Risiken im Zusammenhang mit dem Brexit.

Die **deutsche Wirtschaft** ist im Jahr 2018 um 1,5 % gewachsen. Das Wachstum verlief im Vergleich zu den Vorjahren langsamer.⁵

Das geringere Wachstum im Jahr 2018 hat mehrere Gründe: eine global abgeschwächte Konjunktur, Niedrigwasser durch die anhaltende Dürreperiode, Absatzprobleme der Automobilindustrie und weitere Ursachen, wie zum Beispiel Grippewelle oder Streiks.⁶

Auch für das Jahr 2019 erwartet der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, dass der Aufschwung anhält – allerdings wird sich das Tempo verlangsamen.⁷ Insgesamt prognostiziert die Bundesregierung für das BIP eine jahresdurchschnittliche Zuwachsrate von 1,0 % für

² IWF World Economic Outlook, Januar 2019.

³ Institut für Weltwirtschaft Kiel, in: Kieler Konjunkturbericht – Weltkonjunktur im Winter 2018, 11. Dezember 2018.

⁴ Herbstprognose der Europäischen Kommission, 8. November 2018.

⁵ Statistisches Bundesamt, Pressekonferenz „Bruttoinlandsprodukt 2018 für Deutschland“, 15. Januar 2019.

⁶ Institut für Weltwirtschaft Kiel, in: Kieler Konjunkturbericht – Deutsche Konjunktur im Winter 2018, 11. Dezember 2018.

⁷ Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, in: Jahresgutachten 2018/19, 7. November 2018.

das Jahr 2019.⁸ Das liegt daran, dass sich der Beschäftigungsanstieg wahrscheinlich verlangsamen wird. Außerdem nimmt die Zuwanderung bereits jetzt ab und die verbleibenden Erwerbspotenziale in der deutschen Bevölkerung sind begrenzt. Zudem haben sich die Rahmenbedingungen verschlechtert: Zum einen sind die politischen Risiken gestiegen, zum anderen hat das Expansionstempo des Welthandels merklich nachgelassen.

Wirtschaftspolitische Entscheidungen haben auch in Zukunft Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung der HGK-Gruppe.

Die im Dezember 2018 im Bundesanzeiger veröffentlichte „Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte“ wird sich in den nächsten Jahren bei der Preisgestaltung im Schienengüterverkehr und der Weiterentwicklung von modernen Technologien auswirken. Ziel der Bundesregierung ist es, die Verlagerung von mehr Güterverkehr auf die Schiene zu fördern. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben durch eine anteilige Rückerstattung von Trassenentgelten mehr finanzielle Kapazitäten, um Innovationen einzuführen und ihre Infrastruktur zu optimieren. Das soll den Schienengüterverkehr attraktiver machen.⁹ Diese Richtlinie ist Teil des Masterplans Schienengüterverkehr.

Zum 1. Januar 2019 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Befahrungsabgaben für die Binnenschifffahrt abgeschafft. Bisher hatte der Bund auf den meisten Bundeswasserstraßen solche Abgaben erhoben. Durch die Abschaffung werden Transporte günstiger. Wie sich diese verkehrspolitische Maßnahme auf die HGK-Gruppe auswirken wird, kann noch nicht prognostiziert werden. Es ist ein Ziel der Bundesregierung, Verkehrsleistungen von der Straße auch auf die Wasserstraßen zu verlagern.

Die Energieversorgung soll zukünftig klima- und umweltverträglich sein. Dies soll erreicht werden, indem die Kohleverstromung schrittweise reduziert und schließlich ganz beendet wird. Deutschland hat sich ambitionierte nationale Klimaschutzziele gesetzt, um bis 2050 weitgehende Treibhausgasneutralität zu erreichen. Um diese Ziele zu verwirklichen, verfolgt die Bundesregierung mit der Energiewende eine langfristige Energiestrategie. Ziele der Energiewende sind die nahezu vollständige Treibhausgasneutralität bis zur Mitte des Jahrhunderts sowie der Ausstieg aus der Kernenergie bis Ende 2022. Dazu soll die Energieerzeugung schrittweise auf erneuerbare Energien umgestellt und die Energie effizienter genutzt werden. Als Abschlussdatum für die Kohleverstromung empfiehlt die Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ das Jahr 2038.¹⁰ Sofern die energiewirtschaftlichen, beschäftigungspolitischen und die betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen vorliegen, kann das Ausstiegsdatum in Verhandlungen mit den Betreibern auf frühestens 2035 vorgezogen werden.

Schon eine geringere Kohleverstromung hat Auswirkungen auf die HGK-Gruppe: Derzeit werden Kohle und Kohleerzeugnisse von HTAG, neska-Gesellschaften und RC transportiert sowie umgeschlagen. Mit dem Ausstieg aus der Kohle müssen nicht nur die Kohlereviere einen Strukturwandel meistern. Auch die Unternehmen der HGK-Gruppe stehen vor der Herausforderung, neue Geschäftsfelder zu erschließen.

⁸ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Jahreswirtschaftsbericht 2019, Januar 2019.

⁹ Siehe Präambel der Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte vom 10. Dezember 2018.

¹⁰ Abschlussbericht der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ vom 26. Januar 2019.