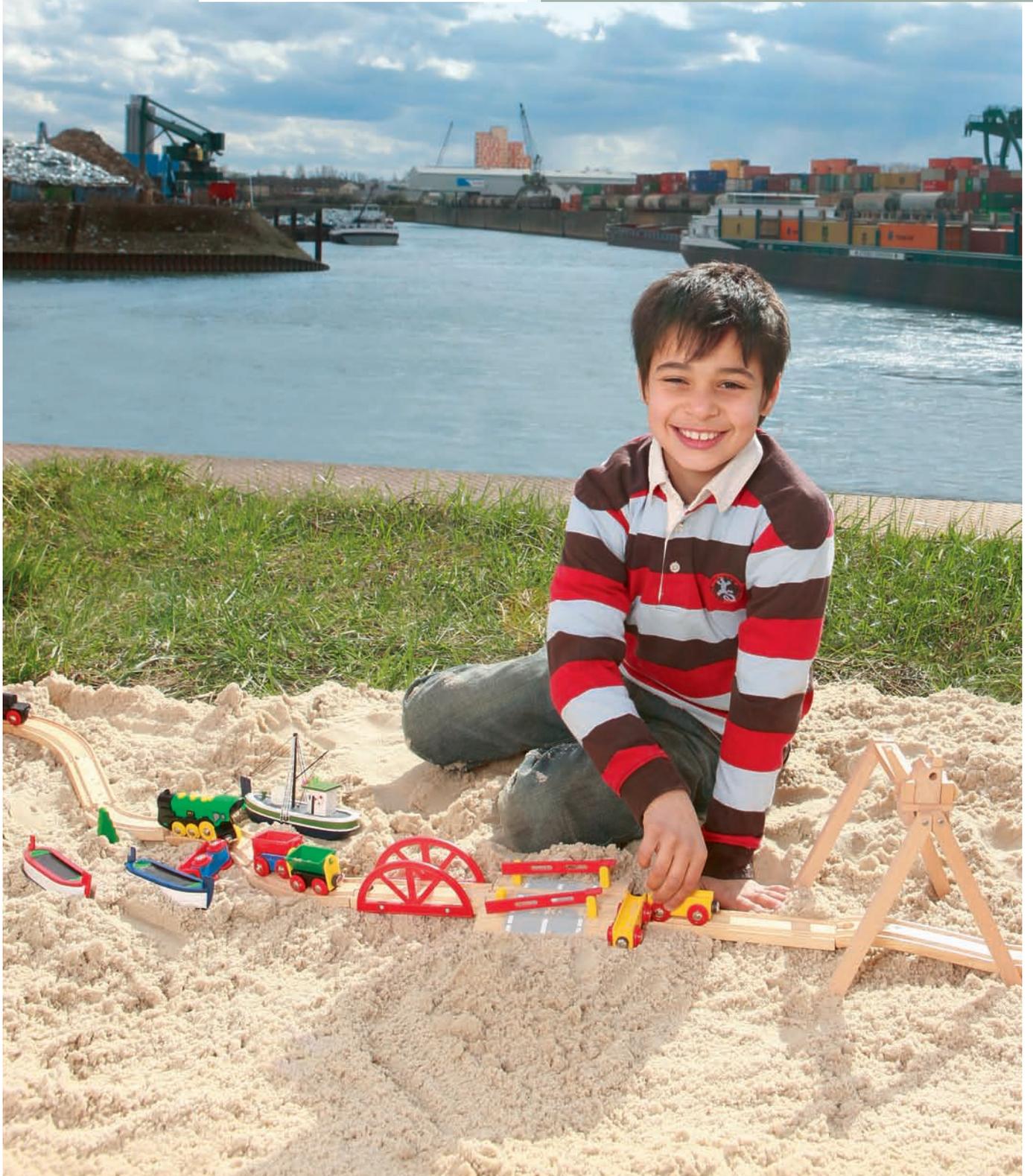




Hafen und Güterverkehr  
Köln AG

2009

GESCHÄFTSBERICHT



# Aktiv auf die Folgen der Wirtschaftskrise reagiert

HGK auf einen Blick – Stand 31.12.

2009

2008

		2009	2008
<b>Bilanz/Gewinn- und Verlustrechnung</b>			
Eigenkapital	Mio. €	74,9	73,4
Sachanlagen	Mio. €	187,9	174,4
Investitionen	Mio. €	19,2	17,1
Bilanzsumme	Mio. €	264,5	261,2
Umsatzerlöse	Mio. €	105,2	122,3
Materialaufwand	Mio. €	62,6	77,5
Personalaufwand	Mio. €	37,1	39,1
Unternehmensergebnis	Mio. €	0,1	3,6
<b>Güterverkehr</b>			
Lokomotiven		66	61
Güterwagen		671	559
Netto-Tonnen-km	Tsd.	2.252.957	3.042.184
Beförderte Güter	Tsd. t	13.477	16.284
<b>Häfen</b>			
Häfen		4	4
Krananlagen		18	18
Umgeschlagene Güter	Tsd. t	11.942	12.950
Umschlag Kombiniertes Verkehr	TEU	447.239	536.281
Landflächen in den Häfen	m <sup>2</sup>	1.250.600	1.250.600
davon nutzbar	m <sup>2</sup>	752.701	752.701
davon vermietet			
als Freifläche	m <sup>2</sup>	638.140	646.393
als überdachte Lagerfläche	m <sup>2</sup>	17.836	19.916
Wasserfläche, hafeneigene	m <sup>2</sup>	777.970	777.970
davon vermietet	m <sup>2</sup>	119.648	119.648
<b>Fahrweg</b>			
Zahl der Gleisanschließer		66	64
Streckenlänge	km	98,6	98,6
Gleislänge	km	247,9	248,9
<b>Mitarbeiter</b>			
Gewerbliche Mitarbeiter		145	152
Angestellte		458	453
Auszubildende		33	34
		636	639

10	Vorwort des Vorstandes
12	Unternehmensleitbild
14	Bericht des Aufsichtsrates
16	Aufsichtsrat und Vorstand

#### LAGEBERICHT

20	Geschäftstätigkeit
20	Geschäftsverlauf
23	Ertragslage
24	Vermögenslage
24	Finanzlage
25	Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft mit ihren wesentlichen Chancen und Risiken
25	Chancen
26	Risiken
27	Ausblick

#### WEITERE INFORMATIONEN ZUM GESCHÄFTSJAHR

30	Häfen
32	Güterverkehr
33	Netz
34	Vermietungsgeschäft
35	Investitionen
36	Zertifizierung und Innovation
37	Öffentlichkeitsarbeit
38	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

#### JAHRESABSCHLUSS 2009

44	Bilanz
45	Gewinn- und Verlustrechnung
46	Anhang

#### BESTÄTIGUNGSVERMERK

62	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
----	--



Zum Titelbild: Die HGK setzt sich dafür ein, dass Kinder in Köln und der Region sich gesund entwickeln können. Deshalb investiert das Unternehmen **ERHEBLICHE MITTEL** in effiziente Logistikmöglichkeiten für umweltfreundliche und schadstoffarme Verkehrsträger. Das gilt für die **UMSCHLAGANLAGEN** in den Häfen genauso wie für die Eisenbahn.

Der Rhein ist Deutschlands wichtigste Verkehrsader und macht unsere Stadt zu einem ausgezeichneten **LOGISTIKSTANDORT**. Die Binnenschifffahrt ist nicht nur zuverlässig, sondern auch die umweltschonendste Art des Gütertransportes. Ein Containerschiff ersetzt durchschnittlich mehr als 150 Lkws. Allein im Jahr 2009 wurden in den vier Kölner Häfen mehr als **7.500 SCHIFFE** be- und entladen. Die HGK sorgt dafür, dass die Güter umweltfreundlich und ressourcenschonend in der Region verteilt werden.









Die HGK ist mehr als nur ein Hafen- und Logistik-Unternehmen. Die Gesellschaft hat sich als wichtiger Anbieter von **INFRASTRUKTURLEISTUNGEN** für Köln und die Region fest etabliert. So fahren beispielsweise große und kleine Fahrgäste mit den Stadtbahn-Linien 7, 16 und 18 auf Streckenabschnitten der HGK. Im **GÜTERVERKEHR** spielt das HGK-Streckennetz mit zirka 100 Kilometern Länge ebenfalls eine wichtige Rolle: Es schließt die hiesigen Unternehmen an die europäischen Eisenbahn-Verkehrsnetze an.



Die HGK stellt sich frühzeitig auf die Herausforderungen der **LOGISTIK-BRANCHE** ein. Sie investiert jedes Jahr mehrere Millionen Euro in die Technologien von morgen und in ihren wichtigsten **ERFOLGS-FAKTOR** – das Know-how der Mitarbeiter. Damit stellt das Unternehmen sicher, dass Köln und die Region auch weiterhin von umweltfreundlichen **GÜTERVERKEHRSL EISTUNGEN** profitieren können.





Nach wie vor wird der größte Teil der Transporte per Lkw abgewickelt – mit den entsprechend negativen Folgen für die Umwelt. Die HGK setzt sich deshalb für die **VERKEHRSVERLAGERUNG** auf Wasserwege und Schiene ein. Nur so lässt sich die **LEBENSQUALITÄT** weiter erhöhen. Dafür sprechen die Fakten: Ein Binnenschiff verbraucht pro Tonnenkilometer 1,3 Liter Diesel. Die Bahn kommt auf 1,7 Liter und der Lkw auf 4,1 Liter. Diese Alternativen leisten einen aktiven Beitrag zu **UMWELTSCHUTZ** und Ressourcenschonung.



# Sehr geehrte Damen und Herren,

die weltweite Wirtschaftskrise hat auch bei der HGK deutliche Spuren hinterlassen. Der sich bereits im letzten Quartal 2008 abzeichnende Rückgang der Industrieproduktion und damit auch des Transport- und Umschlagvolumens führte beim Hafenumschlag zu Einbußen von knapp 8 % gegenüber dem Vorjahreswert von 12,95 Mio. t. Allerdings zeigen sich deutliche Unterschiede bei den einzelnen Gütergruppen: Während Festgüter weniger betroffen waren, verzeichnete der Flüssiggut-Umschlag mit knapp 9,5 % größere Ausfälle. Mitentscheidend hierfür waren mehrwöchige Bauarbeiten an den Verladeeinrichtungen eines Kunden im Godorfer Hafen.

Die HGK hat die krisenbedingte verringerte Auslastung der Hafeneinrichtungen sinnvoll genutzt und dringend notwendige bauliche Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung ihrer Hafeninfrastuktur durchgeführt. Die Leistungsfähigkeit des Niehler Hafens wuchs durch die Modernisierung der Hafenbecken 2 und 4 sowie die Vergrößerung der Container-Stellflächen. Ebenso begannen die vorbereitenden Arbeiten im Godorfer Hafen, der um ein weiteres Hafenbecken und Logistikflächen für Container und Massengüter erweitert werden soll. Ein Urteil des Kölner Verwaltungsgerichts stoppte den Bau zunächst im September. Über die von der Bezirksregierung Köln und der HGK eingelegten Rechtsmittel hat das Oberverwaltungsgericht bislang nicht entschieden. Die HGK wird weiterhin dafür eintreten, Gütertransporte vom Lkw auf Binnenschiff und Eisenbahn zu verlagern und die Kölner Häfen für den Güterumschlag zu erhalten und auszubauen. Nur so können Straßen und Umwelt nachhaltig entlastet werden.

Deutlichere Rückgänge als beim Hafenumschlag gab es 2009 im Güterverkehr auf der Schiene. Von 16,3 Mio. t im Jahr 2008 sank die Transportmenge um 17,2 % auf 13,5 Mio. t. Vor allem die regionalen Verkehre in Kooperation mit der DB gingen dramatisch zurück. Sie brachen mit 36,5 % gegenüber dem Vorjahr regelrecht ein und

„Die HGK hat die krisenbedingte verringerte Auslastung der Hafeneinrichtungen sinnvoll genutzt und dringend notwendige bauliche Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung ihrer Hafeninfrastuktur durchgeführt.“

**Dr. Rolf Bender**

bleiben auch weiterhin problematisch. Nur in geringem Maß sind zurzeit Erholungstendenzen feststellbar.

Im Fernverkehr musste die HGK vor allem in der Gütergruppe »Erdöl/ Mineralölerzeugnisse/Gase« Einbußen aufgrund des sich verschärfenden Wettbewerbs der Eisenbahnen untereinander verkraften. In anderen Gütergruppen konnte sie dagegen ihre Marktposition festigen und teilweise auch verbessern.

Um die Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf das Geschäftsergebnis in Grenzen zu halten, verfolgte die HGK ein strenges Kostenmanagement. Hierzu zählten zum Beispiel das Insourcing von Fremdleistungen, die räumliche und zeitliche Flexibilisierung des Personaleinsatzes, der nachfragegerechte Abbau von Urlaubsrückständen und Überstundenguthaben sowie – seit Dezember 2009 – die Kurzarbeit. Auch die Übernahme neuer Dienstleistungen im Güter- und Rangierverkehr – etwa im Hamburger Hafen –, die Vermietung von Gleisanlagen zum Abstellen von Güterwagen und die Ausweitung der Aktivitäten der Lok- und Wagenwerkstatt trugen zur Ergebnisverbesserung bei.

Dieser Optimierungsprozess war insgesamt erfolgreich. Trotz der gravierenden Umsatzeinbußen ist es mit gemeinsamer Anstrengung gelungen, Verluste zu verhindern und ein – wenn auch geringes – positives Jahresergebnis zu erwirtschaften. Wir danken an dieser Stelle den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der HGK, welche die Kostensenkungsmaßnahmen solidarisch mitgetragen haben.

Die weitere wirtschaftliche Entwicklung der HGK wird maßgeblich von der Entwicklung der Realwirtschaft bestimmt sein. Unabhängig von temporären konjunkturellen und teilweise auch strukturellen Verschlechterungen gehen die langfristigen Prognosen unverändert von einem erheblichen Anstieg des Gütertransports aus. Er begründet sich in der Globalisierung und der zunehmenden industriellen Arbeitsteilung. Deshalb setzen wir mit Nachdruck unsere Projekte zur Verbesserung des Hafens- und Eisenbahnbetriebes fort, um auch in Zukunft einen entscheidenden Beitrag zur Attraktivität der Region Köln/Rhein-Erft als Wirtschaftsstandort zu leisten.

Im Mai 2010



Dr. Rolf Bender



Horst Leonhardt

„Der Optimierungsprozess war insgesamt erfolgreich. Trotz der gravierenden Umsatzeinbußen ist es mit gemeinsamer Anstrengung gelungen, Verluste zu verhindern und ein – wenn auch geringes – positives Jahresergebnis zu erwirtschaften.“

**Horst Leonhardt**

# Unternehmensleitbild

---

Nur wer gemeinsam mit seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein klar definiertes Unternehmensleitbild verfolgt, kann nachhaltig und profitabel wachsen und durch besonders gute Leistungen überzeugen. Dieser direkte Zusammenhang ist uns bewusst, deshalb haben wir eine klar gegliederte Zielvorstellung, mit welchen Strategien wir langfristig erfolgreich sein wollen.

## Unser Auftrag

### Logistische Dienstleistungen im Schienentransport und Hafenumschlag

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) trägt mit ihren logistischen Dienstleistungen zu Lande und zu Wasser in erheblichem Umfang zum Güterkreislauf im Raum Köln bei. Das Unternehmen leistet mit seinen Gütertransporten auf der Schiene und mit dem Hafenumschlag einen wesentlichen Beitrag, um die Bedeutung Kölns und der Region Rhein-Erft als Wirtschaftsstandorte zu sichern. Als Alternative zum Lkw-Transport trägt die Verlagerung der Güterströme auf die Wasserwege und auf die Schiene zur Schonung der Umwelt bei und sorgt für mehr Lebensqualität.

Ein erheblicher Teil der Eisenbahninfrastruktur der HGK wird nicht nur für den Güterverkehr genutzt, sie dient auch dem Personenverkehr; hier verkehren die Stadtbahnlinien 7, 16 und 18 der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB).

### Unsere Ziele

- Steigerung der Transport- und Umschlagmengen
- Entwicklung von überzeugenden logistischen Konzepten, um neue Kunden und Güter für Schienentransport und Hafenumschlag zu gewinnen
- Unterstützung aller Aktivitäten, die zur Straßenentlastung beitragen

## Im Mittelpunkt

### Der Kunde

Die Dienstleistungen der HGK orientieren sich an den Wünschen und Anforderungen der Kunden. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen Bereichen des Unternehmens leisten täglich ihren Beitrag dazu. Der Kundenanspruch an die Dienstleistungen ändert sich ständig. Dem tragen wir Rechnung. Zufriedene Kunden sichern unsere Marktposition und sind Ansporn für den Erhalt und die Steigerung unserer Leistungen.

## Die Grundlage

### Unternehmerisches Handeln

Die HGK befindet sich mit ihren Dienstleistungen im scharfen Wettbewerb mit anderen Anbietern. Deshalb müssen wir sowohl innovativ als auch wirtschaftlich und kostenbewusst handeln, um konkurrenzfähig zu bleiben.

Alle Möglichkeiten zur Verbesserung der Produktivität und zur Kostensenkung müssen ausgeschöpft werden. Nur das ständige Bemühen, den Interessen der Kunden gerecht zu werden, ohne Rentabilitäts- gesichtspunkte aus dem Auge zu verlieren, sichert Arbeitsplätze für heute und morgen.

## Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

### **Motiviert und engagiert**

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HGK bestimmen maßgeblich durch ihre Leistungen den Unternehmenserfolg. Die Qualität und die Wirtschaftlichkeit der angebotenen Dienstleistungen sind das Ergebnis der Leistung aller.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind ständig in ihrer persönlichen und beruflichen Entwicklung durch Aus- und Weiterbildung zu höheren Qualifikationen zu fördern. Wir streben sichere Arbeitsplätze und eine leistungsgerechte Bezahlung an, die individuelle Leistungen anerkennt und berücksichtigt.

Auf allen Ebenen des Unternehmens handeln die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kundenorientiert, selbstständig, verantwortungsbewusst und kollegial.

## Im Dienste der Umwelt

### **Häfen und Eisenbahn**

Eine möglichst unbelastete Umwelt ist auch für die Menschen in Köln und der angrenzenden Region eine wichtige Voraussetzung, um sich wohlfühlen. Im Bemühen um geringere Emissionen sind Häfen und Eisenbahn unverzichtbare zukunftsorientierte Alternativen zum Straßenverkehr. Eisenbahn und Häfen als Teil einer ökologisch orientierten Transportkette tragen wesentlich dazu bei, die Lebensqualität zu verbessern.

# Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat hat während der Berichtszeit die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und die Führung der Geschäfte durch den Vorstand der Gesellschaft laufend überwacht. Er ist vom Vorstand regelmäßig über den Gang der Geschäfte, die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der zukünftigen Geschäftsführung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle eingehend schriftlich und mündlich unterrichtet worden und hat mit dem Vorstand hierüber beraten.

Im Geschäftsjahr 2009 haben sieben ordentliche Sitzungen stattgefunden. Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates bildeten vor allem

- die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft
- die Position des Unternehmens im Wettbewerb
- die Zukunftsperspektiven der Kölner Häfen
- die Unternehmensplanung für die kommenden Geschäftsjahre
- der Ausbau des Hafens Godorf
- das Projekt Rheinauhafen
- die Beteiligungen der Gesellschaft
- Grundstücksangelegenheiten
- die Wahl eines Aufsichtsratsvorsitzenden sowie
- die Wahl eines stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden.

In der Sitzung am 9. Juni 2009 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Lagebericht 2008 ausführlich beraten und gebilligt.

Den Wirtschaftsplan 2010 mit den wesentlichen Daten für die Erfolgs-, Investitions- und Personalplanung hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 8. Dezember 2009 ausführlich beraten und gebilligt.

Der am 13. Juli 1992 gebildete Ausschuss des Aufsichtsrates hat im Geschäftsjahr 2009 viermal getagt. Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge, Vorstandsangelegenheiten sowie andere Personalangelegenheiten unterrichtet. Der Ausschuss hat die ihm übertragenen Aufgaben wahrgenommen.

Der Aufsichtsrat wurde vom Vorstand laufend über alle wichtigen Geschäfte und die wirtschaftliche Entwicklung informiert.

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2009 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der KPMG Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Köln, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Der Bericht des Abschlussprüfers ist dem Aufsichtsrat durch den Aufsichtsratsvorsitzenden ausgehändigt worden. Der Bericht wurde in die Aussprache und Prüfung des Jahresabschlusses einbezogen. Der Abschlussprüfer hat an den Verhandlungen des Aufsichtsrates über den Abschluss des Geschäftsjahres 2009 am 16. Juni 2010 teilgenommen, über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet und für Erläuterungen zur Verfügung gestanden. Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsergebnis Kenntnis genommen.

Er hat den vom Vorstand aufgestellten Abschluss des Geschäftsjahres und den Lagebericht seinerseits geprüft. 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, wird vom Aufsichtsrat geteilt.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2009 und empfiehlt in Übereinstimmung mit dem Vorstand seine Feststellung durch die Hauptversammlung.

Für die erfolgreiche Arbeit im Geschäftsjahr 2009 spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Köln, den 16. Juni 2010

**Der Vorsitzende des Aufsichtsrates**



Michael Zimmermann



Michael Zimmermann

# Aufsichtsrat

**Johannes Waschek** MdR, Maschinenbautechniker,  
Vorsitzender (bis 8.12.2009)

**Michael Zimmermann** MdR, Fraktionsgeschäftsführer der SPD  
im Rat der Stadt Köln,  
Vorsitzender (ab 8.12.2009)

**Margret Dresler-Graf** MdR, Dipl.-Verwaltungswirtin;  
zzt. Hausfrau, stellv. Vorsitzende  
(bis 8.12.2009)

**Franz-Josef Knieps** MdL, Präsident der Handwerkskammer  
zu Köln, stellv. Vorsitzender (ab 8.12.2009)

**Birgit Bistram\*** Kaufm. Angestellte (Finanzbuchhaltung),  
stellv. Betriebsratsvorsitzende HGK AG

**Ralph Bombis** Selbstständiger Kaufmann (ab 12.1.2009)

**Dr. Eva  
Bürgermeister** MdR, Leiterin KJF Kinder- und  
Jugendfilmzentrum in Deutschland  
(bis 8.12.2009)

**Jörg Frank** MdR, Geschäftsführer der Fraktion  
Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat  
(ab 8.12.2009)

**Karl-Heinz Frede\*** Techn. Angestellter (Arbeitssicherheit)

**Jörg van Geffen** MdR, Bankkaufmann Commerzbank AG  
(ab 8.12.2009)

**Andreas Köhler** MdR, Geschäftsführer Köhler  
GmbH & Co. KG (bis 8.12.2009)

**Klaus Koke** MdR, Geschäftsführender Gesellschafter  
der GRAFOTEAM GmbH (ab 8.12.2009)

**Thomas Landgraf\*** Disponent

**Matthias Linzbach\*** Betriebsratsvorsitzender HGK AG

**Dr. Sabine Müller** MdR, Wissenschaftliche Mitarbeiterin,  
Fraunhofer INT (bis 8.12.2009)

**Dietmar Reppen** MdR, Rechtsanwalt  
AXA Corporate Solutions

**Robert Schiestel\*** Kaufm. Angestellter (Finanzbuchhaltung)

**Werner Stump** Landrat des Rhein-Erft-Kreises

**Manfred Waddey** MdR, techn. Angestellter, Evonik Degussa  
GmbH (ab 8.12.2009)

**Dr. Norbert  
Walter-Borjans** Dezernent für Wirtschaft und  
Liegenschaften der Stadt Köln

\* Arbeitnehmersvertreter/-in

# Vorstand



**Dr. Rolf Bender**, Dipl.-Kfm.  
Sprecher

Vorstandsbereich I,  
Immobilien/Projektentwicklung,  
Häfen und Umschlag/Kontraktlogistik,  
Technik Bau und Umschlag, Controlling,  
Finanzen/Beteiligungen,  
Personal/Organisation/IT



**Horst Leonhardt**

Vorstandsbereich II,  
Cargo, Netz,  
Technik Fahrzeuge und Fahrweg



„Die weitere wirtschaftliche Entwicklung der HGK wird maßgeblich von der Entwicklung der Realwirtschaft bestimmt sein. Unabhängig von temporären konjunkturellen und teilweise auch strukturellen Verschlechterungen gehen die langfristigen Prognosen unverändert von einem erheblichen Anstieg des Gütertransports aus.“

Dr. Rolf Bender, Vorstand der Häfen und Güterverkehr Köln AG

Hinweis: Die auf den Seiten 18/19 und 28/29 gezeigten Grafiken und Texte sind nicht Bestandteil des Lageberichts und des Jahresabschlusses. Dies gilt auch für die auf den folgenden Seiten des Lageberichts präsentierten roten Textkästen mit Zahlen und deren Erläuterungen.

# 1

# Lagebericht

- ⇒ Trotz Wirtschaftskrise positives Ergebnis
- ⇒ Größte Investition in den Häfen
- ⇒ Gut vorbereitet auf erwartetes Wachstum

## Seite

20	Geschäftstätigkeit
20	Geschäftsverlauf
23	Ertragslage
24	Vermögenslage
24	Finanzlage
25	Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft mit ihren wesentlichen Chancen und Risiken
25	Chancen
26	Risiken
27	Ausblick

# Lagebericht

Die HGK hat im Krisenjahr 2009 in den Geschäftsbereichen Häfen und Eisenbahngüterverkehr Einbußen hinnehmen müssen. Jedoch entwickelten sich die Häfen deutlich besser als der Bundesdurchschnitt. Auch der Eisenbahngüterverkehr der HGK zeigte sich besser als die Branche im Allgemeinen. Mit einem Transportrückgang von 36,5 % brach der Kooperationsverkehr mit der DB Schenker Rail in der Region allerdings geradezu ein. Die HGK nutzte die Krise zu etlichen strukturellen Verbesserungen. Damit leistete sie wieder einen wesentlichen Beitrag zur Stabilisierung und Sicherung des Wirtschaftsstandortes Köln/Rhein-Erft und bereitete sich auf zukünftige Herausforderungen vor.

## Geschäftstätigkeit

Die HGK unterhält Eisenbahninfrastruktur für den öffentlichen Güter- und Personennahverkehr. Im Bereich Häfen stellt die HGK befestigte Ufer- und Kaiflächen sowie Krananlagen für den öffentlichen Güterumschlag bereit. Die HGK führt darüber hinaus selbst Eisenbahngüterverkehr durch und bietet Betriebsleistungen im Zusammenhang mit ihren Hafeneinrichtungen an. Mit der Durchführung von Eisenbahngüterverkehr, dem Umschlag von Gütern in den Kölner Rheinhäfen und der Vorhaltung von Eisenbahninfrastruktur für den öffentlichen Güter- und Personennahverkehr leistet die HGK einen beachtlichen Beitrag zum Verkehrskonzept der Stadt Köln und des Rhein-Erft-Kreises. Damit trägt sie in besonderer Weise zur Attraktivität und Sicherung des Wirtschaftsstandortes Köln/Rhein-Erft bei und stellt für viele in diesem Raum angesiedelte Unternehmen unverzichtbare Dienstleistungen zur Verfügung. Die HGK achtet im Rahmen der öffentlichen Zwecksetzung auch auf die Erfüllung des Subsidiaritätsprinzips und arbeitet mit einer Vielzahl von privaten Unternehmen zusammen.

## Geschäftsverlauf

### Häfen

Die Wirtschafts- und Finanzkrise traf die deutsche Binnenschifffahrt sehr hart. Von allen Verkehrsträgern erlitt sie die höchsten Tonnage-Verluste. Laut Statistischem Bundesamt sank ihre Beförderungsmenge um 18,1 % auf 201,1 Mio. t.<sup>1</sup>

**11.942 Tsd. t**

umgeschlagene Güter  
in den Häfen der HGK im  
Geschäftsjahr 2009.

Der Umschlag fester mineralischer Brennstoffe nahm deutlich zu. Die Abwrackprämie verhinderte Einschnitte bei Pkw-Transporten.

Verglichen damit, erscheinen die Leistungsdaten der Häfen der HGK gut. Lediglich um 7,8 % verringerte sich der Güterumschlag gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 11.942 Tsd. t. Besonders deutlich wirkte sich die Krise aber in der chemischen und petrochemischen Industrie aus. Hinzu kamen mehrwöchige Bauarbeiten an den Verladeeinrichtungen eines Kunden. Der Anteil an Erdöl, Mineralölerzeugnissen und Gasen ging um 9,5 %, der an chemischen Erzeugnissen um 15,2 % zurück. Ein anderes Bild gibt die Automobilindustrie wieder. Dank der „Abwrackprämie“ stieg die Verladung von Pkw-Neufahrzeugen auf Binnenschiffe im Hafen Köln-Niehl II um 4 %. Deutliche Mengenrückgänge erlitten dagegen Produkte der Stahlindustrie sowie der Gruppe Steine und Erden. Die Wirtschaftskrise dämpfte auch das in den vergangenen Jahren stetig angewachsene Container-Aufkommen spürbar. Über alle Verkehrsträger wurden im Berichtsjahr 447.239 TEU Container-Einheiten verladen. Dies entspricht einem Rückgang von 16,6 %.

<sup>1</sup> Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung vom 21.1.2010

## Güterverkehr

Das Verkehrsaufkommen im Eisenbahngüterverkehr verzeichnete in Deutschland 2009 einen Rückgang von 16,5 % gegenüber dem Vorjahr. Damit wog der Einschnitt beim Gütertransport im Eisenbahnverkehr ähnlich schwer wie beim Binnenschiffsverkehr (-18,1 %) und beim Seeverkehr (-18,7 %). Bezogen auf die tonnenkilometrische Leistung erfuhr die Eisenbahn mit minus 17,3 % den stärksten Rückgang aller Verkehrszweige.<sup>2</sup>

Im Berichtsjahr sank das Verkehrsaufkommen im Eisenbahngüterverkehr der HGK gegenüber dem Vorjahr um 17,2 % auf 13.477 Tsd. t. Mit einem Frachtaufkommen von 10.740 Tsd. t verringerten sich die HGK-eigenen Verkehre um 10,3 %. Die regionalen Verkehre im Kooperationsverkehr mit der DB Schenker Rail Deutschland AG ließen im abgelaufenen Geschäftsjahr sogar um 36,5 % auf 2.737 Tsd. t nach. Die stärksten Rückgänge im Frachtaufkommen nahmen die Bereiche Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie Eisen, Stahl und NE-Metalle hin. Zugänge verbuchten dagegen die land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse (+ 7,4 %) sowie die festen mineralischen Brennstoffe (+ 31,6 %).

## Netz

Der Bereich Netz der HGK nimmt neben der Netzbetriebssteuerung und der Instandhaltung im eigenen Netz auch Aufgaben der technischen Störungsbeseitigung wahr. Ebenso sind die Mitarbeiter des Bereichs als Betriebsleiter, Fahrdienstleiter, Notfallmanager und eisenbahntechnische Berater im Auftrag anderer Eisenbahnunternehmen tätig.

Die Fahrwegkosten der HGK betragen im abgelaufenen Geschäftsjahr 19,6 Mio. €. Im Rahmen eines Mitbenutzungsvertrages mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) hält die HGK die Bahnanlagen der Stadtbahnlinien 7, 16 und 18 gegen Entgelt vor und instand.

Die Schienennutzungsbedingungen und die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen für das Eisenbahnnetz wurden nach Aufforderung der Bundesnetzagentur im Frühjahr 2009 aktualisiert.

## Vermietungsgeschäft

Bei den Büroflächen besteht derzeit ein Überangebot von Neubauimmobilien, das in Köln die Vermarktung von älteren Büroräumen erschwert. Die Erträge aus der gewerblichen Vermietung und Verpachtung stiegen dennoch um 5,4 % gegenüber dem Vorjahresniveau. Der Anstieg resultiert aus der vertraglich vereinbarten Zunahme der Pachteinnahme für die Tiefgarage im Rheinauhafen.

## Projektentwicklung Rheinauhafen

Der Rheinauhafen wird zur Hälfte zu gewerblichen Zwecken einschließlich Gastronomie, zu einem Drittel zu Wohnzwecken und zu 20 % für Kunst und Kultur genutzt. Er findet weltweit hohe Beachtung in der Immobilienwirtschaft.

Der Rheinauhafen geht seiner Vollendung entgegen. Im Jahr 2009 wurden nach europaweiter Ausschreibung die letzten vier Baufelder verkauft. Baubeginn auf drei dieser Baufelder wird voraussichtlich

<sup>2</sup> Statistisches Bundesamt, ebd.

im Juni 2010 sein. Das letzte Baufeld kann erst nach Fertigstellung des nördlichen Kranhauses bebaut werden. Die städtebauliche Entwicklung des Rheinauhafens wird im ersten Halbjahr 2012 nach zehnjähriger Bauzeit abgeschlossen sein; der erste Spatenstich fand am 5. Juni 2002 statt.

### Hafenerweiterung Köln-Godorf

Auf Basis der in den Vorjahren getroffenen Entscheidungen des Rates der Stadt Köln sowie des Aufsichtsrates setzte die HGK den Ausbau des Hafens Köln-Godorf im Jahre 2009 fort. Die Maßnahmen des Naturschutzes (Erweiterung der Biotopstrukturen in der Sürther Aue und Revitalisierung der ehemaligen Hochflutrinne des Rheins in Worringen) wurden fertiggestellt.

Im September hob das Verwaltungsgericht Köln den Planfeststellungsbeschluss auf und verhängte einen Baustopp. Die Bezirksregierung Köln und die HGK haben hiergegen Rechtsmittel eingelegt.

### Kooperationen

Im Juni begannen die Neuss-Düsseldorfer Häfen und die HGK mit der Evaluation von Kooperationsmöglichkeiten im Hafen- und Eisenbahnbetrieb. Ziel ist die Gründung einer gemeinsamen Betreibergesellschaft, die die Bewirtschaftung der Häfen in Köln, Neuss, Düsseldorf und Krefeld sowie der beiden Eisenbahnen unter einheitlicher Leitung zum Gegenstand hat.

Mit mehreren Eisenbahnen in ganz Deutschland sowie im Ausland hat die HGK Kooperationsverträge über die Durchführung von Rangier-, Traktions- und Serviceleistungen abgeschlossen bzw. verlängert. Hintergrund ist der bundesweite und grenzüberschreitende Gütertransport, der umfassende Leistungen zur Traktion und zur Bedienung der Gleisanschlüsse erfordert.

### Marketing

Die Zusammenarbeit mit der HTAG ist durch die Aufnahme gemeinsamer Transporte von Importkohle verbessert worden, bei denen jeder Partner seine unternehmerische Leistungsfähigkeit einbringt.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf dem Eisenbahngütertransport in der Region Köln/Rhein-Erft, deren Bedeutung als Wirtschaftsstandort die HGK mit Transport- und Infrastrukturleistungen maßgeblich unterstützt.

Durch die Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ist die sukzessive Umstellung der alten integrierten Gleisanschlussverträge auf jeweils getrennte Verträge für die Eisenbahninfrastruktur und den Eisenbahnbetrieb erforderlich. Diese Gesetzesänderung ist schwer zu vermitteln, so dass erst bei etwa zweidrittel unserer Gleisanschlusskunden die Verträge umgestellt werden konnten.

Begrenzte Flächenkapazitäten in den Häfen machen es erforderlich, vorhandene Flächen durch Neuordnung effektiver zu nutzen. Mit einer kontinuierlichen Optimierung der eigenen Logistikflächen, der geplanten Kooperation mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen sowie den Erweiterungsmaßnahmen im Hafen Godorf und dem Bahn-Terminal im Kölner Norden ist die HGK bestrebt, den langfristig steigenden Gütermengen sowie der Umschlag- und Transportnachfrage in der Region gerecht zu werden.

## Auf 90

Flusskilometern entlang des Rheins befinden sich die Häfen von Köln, Düsseldorf und Neuss.

Mit einer gemeinsamen Betreibergesellschaft ließen sich in der Zukunft attraktive Wettbewerbsvorteile nutzen.

## Mitarbeiter

Am 31. Dezember 2009 waren 636 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der HGK beschäftigt. Gegenüber dem Vorjahresstichtag sank die Mitarbeiterzahl um drei Personen (-0,5 %).

## Beteiligungen

Die Beteiligungsgesellschaften der HGK waren im Jahr 2009 ebenfalls von der Wirtschaftskrise betroffen und blieben hinter ihrem Vorjahres- und Planergebnis zurück. Dies gilt auch für die HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg: Die Transportleistung der HTAG erreichte mit rund 9 Mio. t nicht das Niveau des Vorjahres. Die Umschlagleistung erreichte ebenfalls die Bestwerte der zurückliegenden Geschäftsjahre nicht. Demzufolge gingen die Umsatzerlöse der HTAG gegenüber dem Vorjahr auf 63 Mio. € zurück. Insgesamt konnte die HTAG 2009 ein in Anbetracht des konjunkturellen Umfelds vergleichsweise gutes Jahresergebnis in Höhe von rund 3,2 Mio. € (im Vorjahr 4,6 Mio. €) erzielen.

## Ertragslage

Der Rückgang der Umsatzerlöse ist im Wesentlichen auf konjunkturell bedingte Umsatzerlöseinbrüche in den Geschäftsbereichen Güterverkehr (-17.013 Tsd. €) zurückzuführen. Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge gegenüber dem Vorjahr liegt vor allem an deutlich geringeren Erträgen aus Grundstücksveräußerungen im Rheinauhafen. Daneben gab es auch einmalige positive Effekte aus der Auflösung von Rückstellungen und Sonderposten.

Die Summe aus Personal- und Materialaufwand, Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen beträgt für 2009 133,6 Mio. € (im Vorjahr 153,9 Mio. €). Der Anteil des Personalaufwands liegt bei 27,8 % (Vorjahr 25,4 %), auf den Materialaufwand entfallen 46,9 % (Vorjahr 50,4 %). Der Rückgang dieser Aufwendungen konnte den Rückgang der Umsatzerlöse und der sonstigen betrieblichen Erträge nicht vollständig kompensieren.

Das Betriebsergebnis im Bereich Güterverkehr ging weit stärker zurück als dasjenige der Häfen, die ihr Vorjahresergebnis nahezu beibehielten. Der Geschäftsbereich Netz konnte das Vorjahresergebnis leicht verbessern. Der Rückgang des Finanzergebnisses ist neben geringeren Zinserträgen maßgeblich durch die geringere Ergebnisabführung der HTAG veranlasst.

Zusammenfassend ist die Verminderung des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit im Jahr 2009 in erster Linie auf wirtschaftskrisenbedingte Ergebnisrückgänge im Geschäftsbereich Güterverkehr sowie rückläufige Beteiligungserträge zurückzuführen.

Nach Berücksichtigung von Steuern wurde im Geschäftsjahr 2009 ein Unternehmensergebnis von 67,6 Tsd. € (im Vorjahr 3.623 Tsd. €) erzielt. Trotz der größten Wirtschaftskrise seit Gründung der Bundesrepublik und der schwierigen Marktverhältnisse liegt das Ergebnis damit noch im positiven Bereich. Hiervon werden 51,1 Tsd. € als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis abgeführt. Die verbleibenden 16,5 Tsd. € werden im Rahmen des bestehenden Gewinnabführungsvertrags an die SWK abgeführt.

**105.248.035 €**

Umsatz erzielte die HGK im Geschäftsjahr 2009.

Strenges Kostenmanagement der HGK trägt Früchte. Kostensenkungen von rund 20,3 Mio. € konnten die krisenbedingt erlittenen Umsatzeinbußen nahezu ausgleichen und trugen zu einem positiven Unternehmensergebnis bei.

## Vermögenslage

**13.050 Tsd. €**

investierte die HGK in ihre Hafen- und Umschlaganlagen.

Die Erweiterung und Modernisierung der Hafen- und Umschlaganlagen garantiert auch in Zukunft umweltfreundliche Logistikdienstleistungen für den Wirtschaftsraum Köln/Rhein-Erft.

### Investitionen

Die Investitionen beliefen sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf insgesamt 19.159 Tsd. €. Die Investitionen erfolgten in Höhe von 1.943 Tsd. € im Bereich Güterverkehr, in Höhe von 13.050 Tsd. € im Bereich Häfen, in Höhe von 3.320 Tsd. € in das Eisenbahnnetz und in Höhe von 846 Tsd. € in spartenübergreifende Investitionen.

In den Häfen investierte die HGK vor allem in die Teilerneuerung des Containerterminals am Stapelkai im Hafen Köln-Niehl (Platzflächen, Schieneninfrastruktur, Kranbahn), in die Erweiterung des Hafens Köln-Godorf und in den Ausbau der Nutzungsmöglichkeiten der Hafenbecken für Schiffe der neuen Generation, die mit Bugstrahlrudern und hydraulischen Festmacheinrichtungen besondere Anforderungen an die Standfähigkeit der Hafenanlagen stellen.

Im Bereich Netz entfällt der Großteil der Investitionen auf die Generalsanierung des Oberbaus. Im Rahmen der Mehrjahresplanung wurden Weichen, Gleise und Fahrleitungsanlagen erneuert. Um den Rangier- und Einzelwagenverkehr effizienter zu gestalten, wurden darüber hinaus zwei Lokomotiven des Typs Vossloh G 1000 beschafft.

### Vermögens- und Kapitalstruktur

Die Bilanzsumme hat sich von 261.156 Tsd. € im Vorjahr um 3.329 Tsd. € (+1,2 %) geringfügig auf 264.485 Tsd. € erhöht.

Der Anstieg des Anlagevermögens um 13.245 Tsd. € und die Reduzierung der Vorräte um 10.249 Tsd. € sind auf einen Sondersachverhalt zurückzuführen: Im Geschäftsjahr 2009 wurden Grundstücke auf dem ehemaligen Rangierbahnhof Melaten vom Umlaufvermögen in das Anlagevermögen umgegliedert. Hintergrund ist die geänderte Nutzungsabsicht, die nunmehr statt einer Vermarktung bzw. Veräußerung eine Eigennutzung durch die HGK vorsieht.

Ein wesentlicher Grund für die Abnahme der sonstigen Rückstellungen liegt in deren Inanspruchnahme für Folgekosten aus Grundstücksverkäufen im Rheinauhafen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen stiegen vor allem durch die Bereitstellung von Investitionsmitteln an.

Das Verhältnis des Eigenkapitals zum langfristigen Fremdkapital (ohne Sonderposten mit Rücklageanteil) betrug 1,3:1 (Vorjahr 1,8:1). Die langfristigen Aktiva waren durch Eigenkapital zu 34,8 % (Vorjahr 36,3 %) und insgesamt durch langfristiges Kapital zu 67,6 % (Vorjahr 65,4 %) gedeckt.

## Finanzlage

Aus laufender Geschäftstätigkeit wurde von der HGK 2009 ein Zahlungsmittelzufluss von 1.802 Tsd. € generiert. Dieser operative Cashflow korrespondiert mit der rückläufigen Ergebnisentwicklung und ist aufgrund von Mittelabflüssen im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme sonstiger Rückstellungen

deutlich geringer als im Vorjahr (10.248 Tsd. €) ausgefallen. Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit liegt mit 13.650 Tsd. € in etwa auf dem Niveau des Vorjahres (12.975 Tsd. €). Die Investitionen der HGK wurden mit Eigenmitteln und unter Inanspruchnahme von Gesellschaftermitteln aus dem SWK-Konzernverrechnungsverkehr finanziert

Insgesamt hat sich der Finanzmittelfonds von 987 Tsd. € im Vorjahr auf 3.993 Tsd. € erhöht.

### Nachtragsbericht

Einzelvorgänge von besonderer Bedeutung sind nach dem Schluss des Geschäftsjahres nicht eingetreten.

## Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft mit ihren wesentlichen Chancen und Risiken

### Chancen

#### Wirtschaftliche Entwicklung

Aufgrund der Wirtschaftskrise und der damit verbundenen allgemeinen Abschwächung der Konjunktur im Jahr 2009 sind die Warenströme zurückgegangen. Der Wettbewerbsdruck sowohl unter den Verkehrsträgern als auch unter den Eisenbahnen hat sich verstärkt und wirkt sich nachteilig auf die Gewinnmargen aus. Diese Entwicklung hat zu einer deutlichen Abschwächung gegenüber den Ergebnissen der Vorjahre geführt.

Mit einer zu erwartenden Überwindung der Wirtschaftskrise wird der internationale Warenaustausch wieder zunehmen. Deutschland wird hieran sowohl im Hinblick auf die Exportwirtschaft als auch in seiner Rolle als Transitland innerhalb Europas teilhaben. Nordrhein-Westfalen als bevölkerungsreichstes Bundesland mit bedeutenden Wirtschaftsstandorten entlang der Rheinschiene wird daran in besonderem Maße partizipieren. Der unmittelbare Anschluss an eine gute Infrastruktur und die großräumigen und überregionalen Verkehrsachsen trägt wesentlich zur langfristigen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Unternehmen und der Region bei.

Der Straßengüterverkehr wird bis 2025 im Schnitt um 71 % wachsen<sup>3</sup>, der Verkehr auf den Hinterland-Verbindungen der Seehäfen sogar um 168 %<sup>4</sup>. Der Transitverkehr steigt ebenfalls weiter an und erreicht in den nächsten 15 Jahren auf den Hauptverkehrsadern einen Anteil von 21,3 %<sup>5</sup>. Die damit einhergehende Überlastung der Straßen wird den Verkehrsträgern Schiene und Binnenschiff stärkere Beachtung bringen. Davon wird der Eisenbahngüterverkehr der HGK profitieren, wenn die Schieneninfrastruktur bundesweit und grenzüberschreitend kontinuierlich instand gehalten und ausgebaut wird.

#### Güterverkehr und Hafenumschlag

Die HGK unternimmt große Anstrengungen, um die Ertragslage des Eisenbahngüterverkehrs zu verbessern. Mit der Aufnahme von Neuverkehren und dem flexiblen Einsatz von Personal und Lokomotiven wird das bestehende Eisenbahngüterverkehrsnetzwerk der HGK gefestigt und ausgebaut.

<sup>3</sup> Masterplan Güterverkehr und Logistik, hrsg. durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), September 2008

<sup>4</sup> Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, ITP/BVU, November 2007

<sup>5</sup> Mobilität 2020, acatech, November 2006

Auf lange Sicht betrachtet kann die Binnenschifffahrt ihre ökologischen und ökonomischen Vorteile nur ausspielen, wenn zusätzliche Hafenumflächen für die Logistik geschaffen werden. Zur Deckung der Nachfrage bis zum Jahr 2025 müssen in Nordrhein-Westfalen 325 Hektar zusätzlich bereitgestellt werden.<sup>6</sup> Die bestehenden Hafenstandorte geraten zunehmend unter Druck durch andere Nutzungen, beispielsweise Wohnen und Freizeit am Wasser. Es steht die Aufgabe an, diese Hafenstandorte für hafenauffine Nutzungen planerisch zu sichern. Die langfristige zielgerichtete Hafenerweiterung ist ein notwendiger Bestandteil der Raumplanung bei der städtischen, regionalen und gesamtwirtschaftlichen Entwicklung.

Mit der Erweiterung des Hafens Köln-Godorf, der umfangreichen Flächensanierung des Containerterminals am Stapelkai im Hafen Köln-Niehl I, der Investition in die Modernisierung der vorhandenen Hafenbecken in Niehl und Godorf, um sie auch für moderne Großschiffe nutzbar zu machen, sowie mit dem Neubau des Terminals Nord trägt die HGK dem zu erwartenden steigenden Transport- und Umschlagaufkommen Rechnung. Auch wenn wegen des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds heute die Nachfrage zu wünschen übrig lässt, gebieten nachhaltiges Wirtschaften und eine vorausschauende Planung, diese Investitionsmaßnahmen umzusetzen. Nur so kann auf Dauer die Prosperität der Wirtschaftsregion Köln/Rhein-Erft, aber auch die wirtschaftliche Entwicklung der HGK sichergestellt werden.

## Risiken

### Risikomanagement

Zur Erfüllung der nach dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) festgelegten Anforderungen hat die HGK 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.

### Risiken der zukünftigen Entwicklung

Durch die Implementierung des Risikomanagementsystems können zukünftige Risiken frühzeitig erkannt und gegensteuernde Maßnahmen zeitnah und gezielt getroffen werden. Die Schwerpunkte der Risikostruktur sind die Finanz-, Markt- und Strategierisiken. Insbesondere die notwendigen hohen Investitionen in Infrastruktur und technisches Equipment zur Erschließung neuer Märkte und Verkehre beinhalten Risiken, die mit vorsorglichen Gegenmaßnahmen nicht vollständig steuerbar sind.

Aufgrund der im vierten Quartal 2008 einsetzenden Wirtschaftskrise ging der Eisenbahngüterverkehr, vor allem der Kooperationsverkehr mit der DB Schenker Rail Deutschland AG, rapide zurück. In dem Zeitraum, in dem die Rezession anhält, besteht ein ernst zu nehmendes Marktrisiko, das sich in Abhängigkeit von ihrer Dauer nicht vollständig durch Kostensenkungsmaßnahmen kompensieren lassen wird. Darüber hinaus ist ein sich verschärfender Preiswettbewerb der auf dem europäischen Markt tätigen Eisenbahnen festzustellen, der sich gravierend auf die Gewinnmargen auswirkt.

Risiken für die wirtschaftliche Entwicklung in den Häfen der HGK ergeben sich durch die zurzeit andauernde Rezession, die Unsicherheit hinsichtlich gerichtlicher und politischer Entscheidungen zur Erweiterung des Hafens in Köln-Godorf und die mangelnde Bereitschaft des Staates, ausreichende Mittel zur Förderung des kombinierten Verkehrs bereitzustellen: Die Reduzierung der Fördermittel für

6 Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Bauen und Verkehr NW, Februar 2009

den kombinierten Ladungsverkehr wurde am 5. März 2010 durch eine Pressemitteilung der SPD-Bundstagsfraktion angekündigt. Hinsichtlich des Godorfer Hafens hat das Verwaltungsgericht Köln den zwei Klagen gegen die Planfeststellung für die Erweiterung des Godorfer Hafens stattgegeben und die Anordnung der sofortigen Vollziehung im September 2009 außer Kraft gesetzt. Über die von der Bezirksregierung Köln und der HGK sowohl gegen die Entscheidung in der Hauptsache als auch gegen den Baustopp eingelegten Rechtsmittel hat das Oberverwaltungsgericht in Münster bis zum 31. März 2010 noch nicht entschieden. Darüber hinaus bestehen für die Häfen Risiken aus naturgegebenen Einflüssen bei Hoch- oder Niedrigwasser. Zusammenfassend existieren gegenwärtig und in absehbarer Zeit keine bestandsgefährdenden Einzelrisiken. Auch die Gesamtsumme der Risiken gefährdet insgesamt nicht den Fortbestand der Gesellschaft.

## Ausblick

### Investitionen und Finanzierung

Im Bereich Fahrweg wurde zwar bereits ein erheblicher Instandhaltungsstau abgebaut. Brücken und Infrastruktur bedürfen jedoch einer kontinuierlichen Instandhaltung, sodass auch zukünftig mit entsprechend hohen Ausgaben in diesem Bereich zu rechnen ist. Geplante Maßnahmen im Bereich der Häfen, insbesondere der Ausbau des Godorfer Hafens, werden weitere erhebliche Ausgaben erfordern. So weist der Investitionsplan 2010 für die Bereiche Cargo, Eisenbahnnetz, Häfen und Umschlag sowie Liegenschaften Ausgaben von insgesamt rund 67 Mio. € aus. Diese Investitionen sollen aus eigenen Mitteln der HGK, öffentlichen Zuschüssen und – soweit erforderlich – aus Darlehen finanziert werden. Auf die Bahnanlagen des Personenverkehrs entfallen 2010 weitere 13 Mio. € an geplanten Investitionen. Die Finanzierung dieser Ausgaben soll mit öffentlichen Zuschüssen und durch von der Kölner Verkehrsbetriebe AG, Köln, bereitgestellte Mittel erfolgen. Für 2011 sind Investitionen in ähnlicher Größenordnung geplant.

### Ergebnissituation

Die Ergebniserwartung für die Folgejahre ist abhängig von der nachhaltigen Überwindung der Wirtschaftskrise. Vor dem Hintergrund der aktuell noch andauernden Konjunkturkrise und deren Auswirkungen auf den Transport- und Logistiksektor werden die Umsätze der HGK voraussichtlich noch nicht wieder wesentlich zunehmen können. Die HGK wird weiterhin alle Anstrengungen unternehmen, konjunkturbedingte Umsatzerlöseinbrüche durch kostensenkende Maßnahmen zu kompensieren, um insgesamt auch 2010 und in den folgenden Jahren leicht positive Jahresergebnisse zu erzielen.

Köln, den 31. März 2010

Häfen und Güterverkehr Köln AG

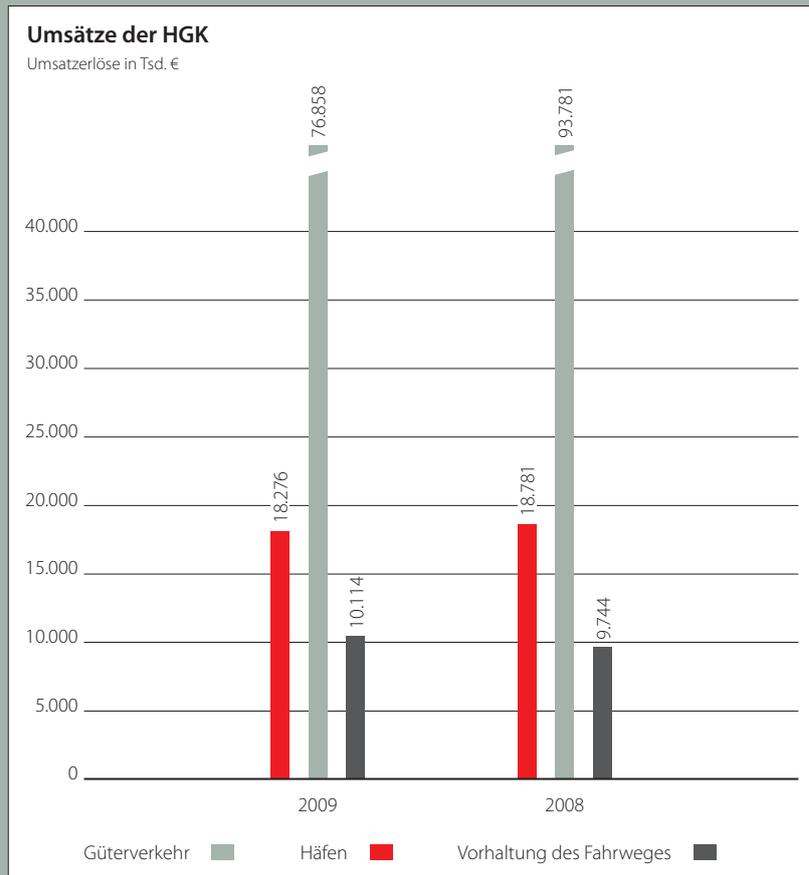
#### Der Vorstand



Dr. Rolf Bender



Horst Leonhardt



„Die weltweite Wirtschaftskrise hat auch bei der HGK deutliche Spuren hinterlassen. Der sich bereits im letzten Quartal 2008 abzeichnende Rückgang der Industrieproduktion und damit auch des Transport- und Umschlagvolumens führte zu Erlöseinbußen. Sie betragen beim Hafenumschlag 2,7 %, im Eisenbahngüterverkehr 18,0 %, verglichen mit den Vorjahreswerten.“

Horst Leonhardt, Vorstand der Häfen und Güterverkehr Köln AG

# 2

## Weitere Informationen

- ⇒ Umsatzeinbußen der Häfen geringer als bei der Eisenbahn
- ⇒ Kostensenkungen gleichen Umsatzrückgang nahezu aus
- ⇒ Zertifizierte Green-Logistik und verstärkte Medienarbeit

### Seite

30	Häfen
32	Güterverkehr
33	Netz
34	Vermietungsgeschäft
35	Investitionen
36	Zertifizierung und Innovation
37	Öffentlichkeitsarbeit
38	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

## Häfen

### Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse der Häfen sanken 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 2,7 % auf 18.276 Tsd. €. Sie teilen sich wie folgt auf:

 1

Umsatzerlöse	2009	2008	Veränderung
	Tsd. €	Tsd. €	
<b>Erlöse Häfen und Umschlag</b>			
Ufergeld	4.077	4.388	-7,1
Kranleistungsentgelt	5.434	6.062	-10,4
Sonstige Umsatzerlöse	818	776	5,4
Umschlagerlöse	10.329	11.226	-8,0
<b>Erlöse Vermietungsgeschäft</b>			
Lagermieten	5.293	5.104	3,7
Umlagen	698	655	6,6
Sonstige Mieten	1.956	1.796	8,9
Mieteinnahmen	7.947	7.555	5,2
<b>Gesamt</b>	<b>18.276</b>	<b>18.781</b>	<b>-2,7</b>

 2

Umschlagleistung in den einzelnen Häfen	2009	2008	Veränderung
	Tsd. t	Tsd. t	
Köln-Deutz	284,1	457,3	-37,9
Köln-Niehl	4.929,7	4.967,6	-0,8
Köln-Niehl, Ölhafen	398,7	441,7	-9,7
Köln-Godorf	6.329,9	7.083,7	-10,6
<b>Gesamt*</b>	<b>11.942,4</b>	<b>12.950,3</b>	<b>-7,8</b>

\* Umschlagleistung umfasst den wasserseitigen Umschlag und den Landumschlag.

 3

### Umschlag nach Gütergruppen

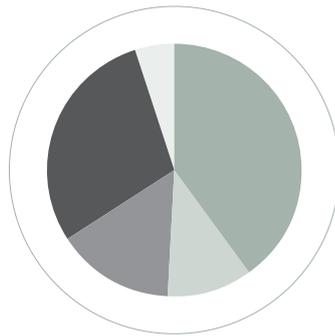
	2009 Tsd. t	2008 Tsd. t	Veränderung %
Land- und forstwirtschaftliche sowie verwandte Erzeugnisse	104,3	122,8	-15,0
Andere Nahrungs- und Futtermittel	95,4	48,1	98,1
Feste mineralische Brennstoffe	177,4	146,4	21,2
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	4.774,5	5.276,0	-9,5
Erze und Metallabfälle	235,1	278,8	-15,7
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	27,2	99,2	-72,6
Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	1.311,7	1.367,0	-4,0
Düngemittel	0,7	0,4	90,0
Chemische Erzeugnisse	1.781,2	2.100,6	-15,2
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren	3.435,0	3.510,9	-2,2
<b>Gesamt*</b>	<b>11.942,4</b>	<b>12.950,3</b>	<b>-7,8</b>

\* Umschlagleistung umfasst den wasserseitigen Umschlag und den Landumschlag.

 4

### Struktur des Umschlagaufkommens

Angaben in %



- 40 ■ Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase
- 11 ■ Steine und Erden (einschl. Baustoffe)
- 15 ■ Chemische Erzeugnisse
- 29 ■ Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren
- 5 ■ Sonstige Güter

## Güterverkehr

### Umsatzerlöse

 5

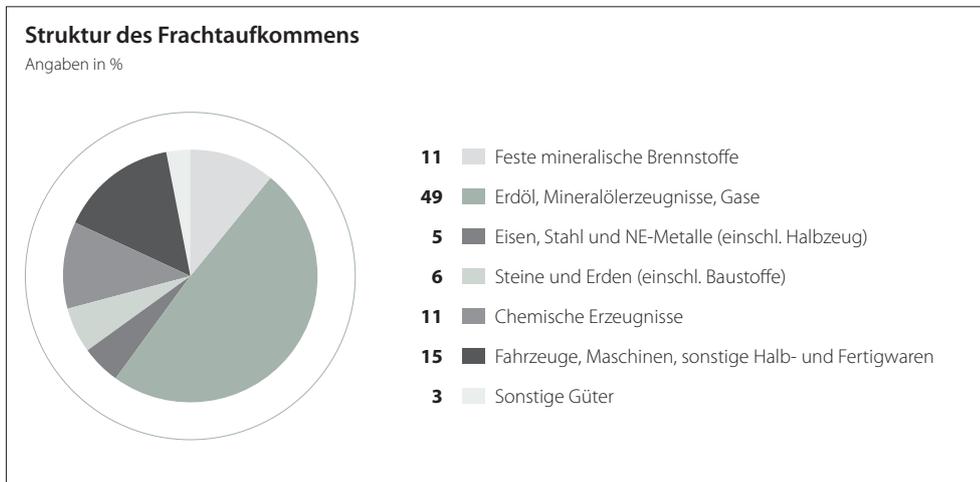
Umsatzentwicklung	2009	2008	Veränderung
	Tsd. €	Tsd. €	
<b>Verkehrserlöse</b>			
Frachteinnahmen	66.654	83.585	-20,3
Nebenerträge	1.790	2.424	-26,2
Sonstige Umsatzerlöse	8.414	7.772	8,3
<b>Gesamt</b>	<b>76.858</b>	<b>93.781</b>	<b>-18,0</b>

### Frachtaufkommen

Das Frachtaufkommen sank 2009 insgesamt um 2.807 Tsd. t auf 13.477 Tsd. t (- 17,2 %). Der HGK-eigene Verkehr sank um 10,3 % (1.231 Tsd. t) auf 10.740 Tsd. t und das Transportaufkommen im Kooperationsverkehr mit DB Schenker Rail Deutschland AG um 1.576 Tsd. t (-36,5 %).

 6

Frachtaufkommen	2009	2008	Veränderung
	Tsd. t	Tsd. t	
Land- und forstwirtschaftliche sowie verwandte Erzeugnisse	219	204	7,4
Andere Nahrungs- und Futtermittel	0	0	-
Feste mineralische Brennstoffe	1.468	1.116	31,6
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	6.564	7.552	-13,1
Erze und Metallabfälle	134	163	-18,1
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	747	1.021	-26,8
Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	880	1.032	-14,6
Düngemittel	0	0	
Chemische Erzeugnisse	1.461	1.791	-18,4
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren	2.003	3.406	-41,2
<b>Gesamt</b>	<b>13.477</b>	<b>16.284</b>	<b>-17,2</b>



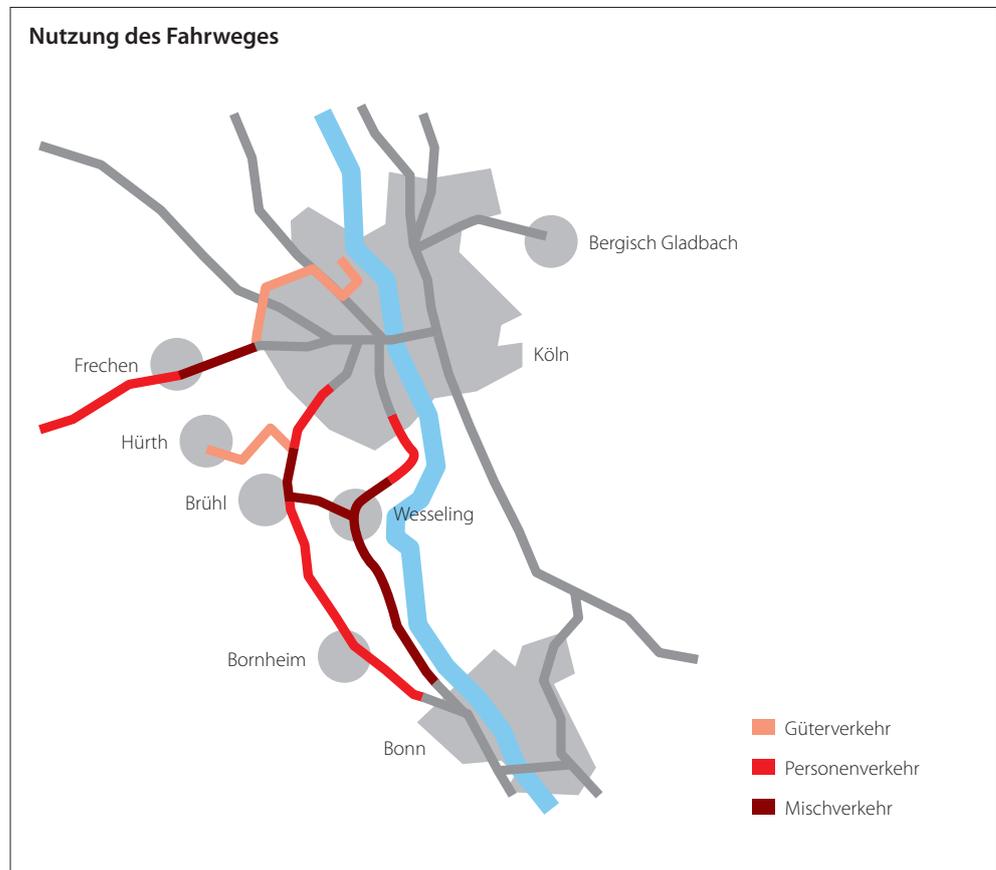
## Netz

Der Bereich Netz der HGK steuert den Netzbetrieb und hält ihn instand. Dazu unterhält die HGK eine eigene Signal-, Fahrleitungs- und Bahnmeisterei sowie Güterbahnhöfe. Auch die Bahnanlagen der Stadtbahnlinien 7, 16 und 18 der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) stehen unter HGK-Obhut. Ein Mitbenutzungsvertrag regelt die Entgelte der KVB an die HGK. Die Fahrwegkosten der HGK betragen im Jahr 2009 19,8 Mio. €.

Der Fahrweg der HGK weist eine Streckenlänge von 98,6 km auf. Die gesamte Gleislänge beträgt 248,9 km. Diese höhere Zahl ergibt sich aus dem Mehrgleisbetrieb auf den Strecken und dem vielgleisigen Bahnhofs-, Rangier- und Zustellbetrieb. Die Zahl der an das HGK-Netz angeschlossenen Kunden und Kooperationspartner (Gleisanschließer) beläuft sich im Berichtsjahr auf 66.

Im eigenen Netz nimmt die HGK alle Aufgaben der technischen Störungsbeseitigung wahr. Mitarbeiter des Bereichs Netz kommen als Betriebsleiter, Fahrdienstleiter und Notfallmanager zum Einsatz und werden auch als eisenbahntechnische Berater im Auftrag anderer Eisenbahnunternehmen tätig.

Die HGK erneuerte im Berichtsjahr Weichen, Gleise und Fahrleitungsanlagen. Die Brücke Matthiasstraße in Frechen erhielt einen neuen Überbau. Ebenso wurde die neue Brücke am Tor 2 im Niehler Hafen in Betrieb genommen. Der in den letzten Jahren von der HGK ausgebaute Transport von Mineralölprodukten von und zu Raffinerien und Tanklagern erforderte weitreichende Kooperationen mit örtlichen Regionalbahnen, vor allem deren Netz-Bereichen.



## Vermietungsgeschäft

### Mietentwicklung

Die sonstigen betrieblichen Erträge aus Mieten und Pachten, die nicht der hafenauffinen Geschäftstätigkeit zuzuordnen sind, betragen im Jahr 2009 4.735 Tsd. €.

Mietentwicklung	2009	2008	Veränderung
	Tsd. €	Tsd. €	
Umsatzerlöse			
Sonstige betriebliche Erträge aus Mieten und Pachten	4.735	4.493	5,4
<b>Gesamt</b>	<b>4.735</b>	<b>4.493</b>	<b>5,4</b>

## Investitionen

 10

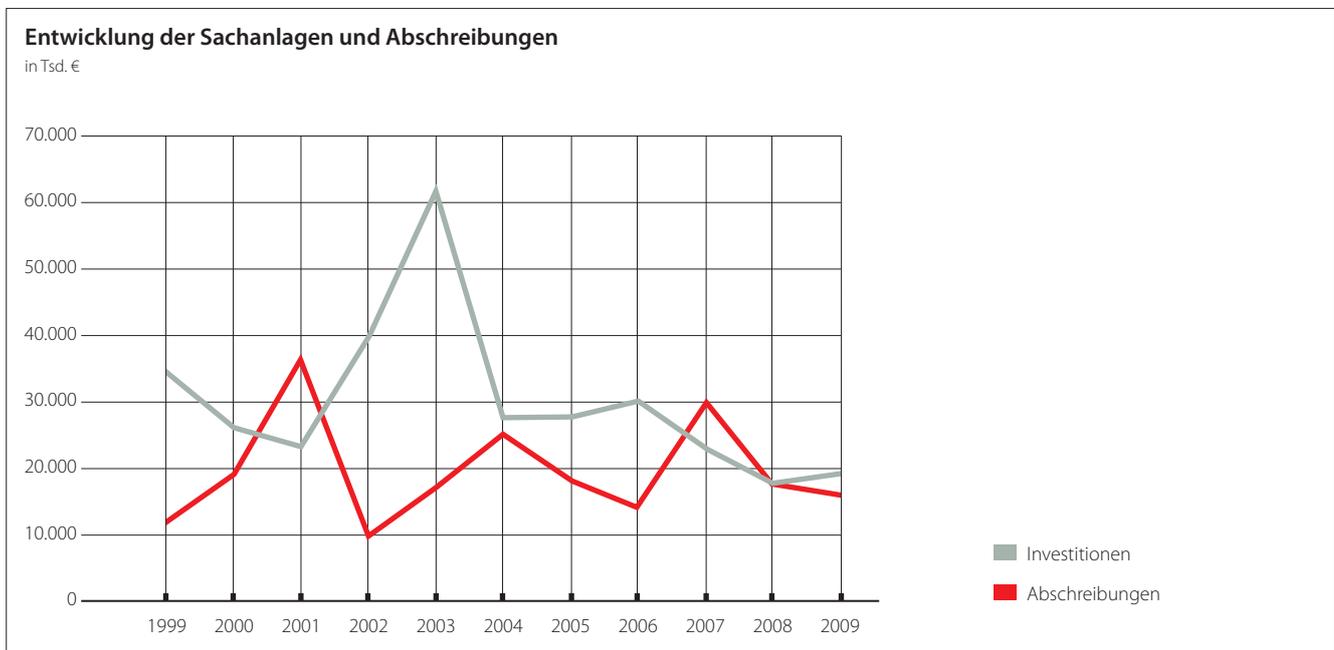
Investitionen	2009	2008
	Tsd. €	Tsd. €
Güterverkehr	1.943	4.990
Häfen	13.050	3.675
Fahrweg	3.320	7.216
Spartenübergreifend	846	1.237
<b>Gesamt</b>	<b>19.159</b>	<b>17.118</b>

## Abgerechnete Sachanlagen

Im Jahr 2009 wurden fertige Anlagen wie folgt abgerechnet:

 11

Abgerechnete Sachanlagen	2009	2008
	Tsd. €	Tsd. €
Immaterielle Vermögensgegenstände	17	123
Grundstücke und Gebäude	14.402	3.746
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	4.692	9.302
Fahrzeuge für Güterverkehr	1.396	0
Maschinen und maschinelle Anlagen	891	394
Betriebs- und Geschäftsausstattung	58	1.990
<b>Gesamt</b>	<b>21.456</b>	<b>15.555</b>



## Zertifizierung und Innovation



### Qualitätsmanagement

Die HGK ist seit Juli 1998 nach der Europäischen Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001 zertifiziert. Das von der Dekra Certification GmbH durchgeführte Prüfverfahren legt Anforderungen an das betriebliche Qualitätsmanagement-System eines Unternehmens fest. Damit möchte die HGK offen sichtbar ihre Leistungsfähigkeit herausstellen. Sie drückt sich in hochwertigen Dienstleistungen aus, die den Anforderungen der Kunden und der Aufsichtsbehörden entsprechen. Besonderes Augenmerk legt die HGK auf die Kundenzufriedenheit. 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 nach diesen Kriterien der Eisenbahngüterverkehr, der Hafenbetrieb, die Werkstatt für Schienenfahrzeuge sowie der Betrieb und Unterhalt des Eisenbahnnetzes unter die Lupe genommen. Die letzte Dekra-Abnahme (Audit) fand im Dezember 2009 statt. Im Januar 2010 erhielt die HGK die neue Zertifizierungs-Urkunde. Sie gilt bis zum Dezember 2012.

### Umweltschutz

Die HGK hat in einer Umweltschutzleitlinie verbindlich ökologisches Handeln im Sinne einer „Green Logistic“ festgelegt. Sie 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. Alle Mitarbeiter der HGK verpflichten sich zu einem der Umwelt gegenüber verantwortlichen Handeln. Über dessen gesetzliche und praktische Grundlagen informiert ein Umwelt-

handbuch. Green Logistic begreift die HGK als strategische Steuerungsaufgabe und als Kernbestandteil moderner Logistik. Bei Planung, Bau, Betrieb und Erwerb von Anlagen, Fahrzeugen und Materialien achtet die HGK auf modernste Umweltstandards. Bezüglich Abfall, Betriebsmitteln und Hilfsstoffen stehen umweltgerechte Entsorgung und Wertstoff-Recycling im Vordergrund. Umweltschonende Materialien kommen zum Einsatz. Die so erreichte ökologische Kompetenz der HGK verschafft Umwelt und Mensch nachhaltig Sicherheit.

### Arbeitsschutzmanagement

Mit dem Zertifikat SCC (Sicherheits Zertifikat Kontraktoren) belegt die HGK die wirksame Anwendung eines Regelwerks zum betrieblichen Sicherheits-, Gesundheits- und Umwelt-Managementsystem. Das Verfahren wurde in der Petrochemie für Unternehmen entwickelt, die mit großen Chemieproduzenten vertraglich zusammenarbeiten (engl.: contractors). Die bei der HGK angewendete Vollversion SCC\*\* fragt in zehn Kapiteln nach Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz (SGU) im betrieblichen Ablauf. Dazu gehören die unternehmerischen Bereiche Politik, Organisation, Management, Kommunikation und Inspektion. Auch Sachgebiete wie Gefährdungsermittlung und -bewertung, Personalauswahl und -ausbildung, Sicherheitsplanung und betriebliches Gesundheitswesen sowie Unfallmeldung und -analyse werden betrachtet. Die HGK bestand das durch Auditoren der Dekra Certification GmbH durchgeführte Verfahren im August des Berichtsjahres. Das Zertifikat gilt bis August 2012.



### Entsorgungsfachbetrieb

Die HGK betreibt seit vielen Jahren erfolgreiche Entsorgungslogistik. Um ihren eigenen hohen Ansprüchen zu genügen, gilt die freiwillige Zertifizierung zum „Entsorgungsfachbetrieb“ durch die „Entsorgungsgemeinschaft Transport und Umwelt e. V.“ für die HGK als unverzichtbar. Entsorgungsfachbetriebe dürfen sich Betriebe wie die HGK nennen, die regelmäßig von einer technischen Überwachungsorganisation geprüft werden oder das Gütezeichen einer anerkannten Entsorgungsgemeinschaft tragen. Die Anforderungen an Organisation, Ausstattung und Tätigkeit eines Entsorgungsfachbetriebs, der Abfälle sammelt, befördert, lagert, behandelt, verwertet oder beseitigt, ergeben sich aus der Entsorgungsfachbetriebsverordnung. Sie fordert die Zuverlässigkeit von Betriebsinhaber, Leitungspersonal sowie sonstigem Personal und schreibt deren regelmäßige Teilnahme an Fachkundelehrgängen vor. Zu Anfang des Berichtsjahres durchlief die HGK zum neunten Mal erfolgreich das entsprechende Zertifizierungs-Procedere. Auch in den Niederlanden besitzt die HGK alle erforderlichen behördlichen Zulassungen zur Beförderung von Abfällen auf der Schiene.



## Öffentlichkeitsarbeit

Die HGK war auf den beiden Fachmessen transport logistic und rail2009 vertreten. Mit der „Kölner Hafenzeitung“ hat das Unternehmen ein neues Medium für alle Themen rund um die Kölner Häfen etabliert. Vier Ausgaben erschienen mit einer Jahres-Gesamtauflage von über 200.000 Exemplaren. Die HGK hat eine Kundenzufriedenheitsanalyse durchgeführt. Sie war auf Events wie der „Nacht der Technik“ präsent oder lud selber zu Veranstaltungen ein. Und die HGK nutzte Führungen, Workshops und „Tage der offenen Tür“ für den direkten Dialog mit der Öffentlichkeit.

Das Jahr 2009 war vor allem in der zweiten Jahreshälfte bestimmt durch die Auseinandersetzung um den Ausbau des Godorfer Hafens. Mit einer engagierten und aktiven Kommunikationsarbeit hat sich die HGK dafür eingesetzt, über die Hintergründe dieses wichtigen und sinnvollen Projektes solide zu informieren. Diesem Ziel dienten vielfältige Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, wie etwa die Auftaktveranstaltung zur Eröffnung des Informationszentrums im Godorfer Hafen und der Start eines eigenen Informationsportals im Internet.

Die HGK versteht sich als ein Unternehmen, das einen erheblichen Beitrag zur Förderung des Wirtschaftsstandortes Köln/Rhein-Erft und zur Sicherung von Arbeitsplätzen in der regionalen Industrie leistet. Die HGK engagiert sich dafür, Güterverkehr von der Straße auf Eisenbahnen und Binnenschiffe zu verlagern. Damit tritt sie für umweltfreundliche Verkehrsmittel ein und leistet einen wichtigen Beitrag zur Entlastung des Straßenverkehrs.

Die Unternehmenskommunikation der HGK vermittelt diese Ziele. Schwerpunkte setzt sie dabei unter anderem mit:

- regelmäßigen Veranstaltungen, die von der HGK organisiert oder begleitet werden
- vier Ausgaben der „Kölner Hafenzeitung“ sowie zwei Ausgaben der Mitarbeiterzeitung „Kran und Bahn“
- erweiterten Informationen im Internet
- ständig aktuellen Informationen im Intranet.

## Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

# 636

Beschäftigte zählte die HGK am Bilanzstichtag 2009.

Die HGK stellte im Berichtsjahr neun Auszubildende ein. Insgesamt erlernen 33 junge Menschen technisch-gewerbliche und kaufmännische Berufe.

### Personalbestand ist leicht gesunken

Nach Umrechnung der Anzahl der Teilzeitbeschäftigten ergibt sich zum 31. Dezember 2009 ein Personalbestand (ohne Auszubildende) von 590 (Vorjahr 593) Mitarbeitern. Darin enthalten sind vier (Vorjahr drei) Mitarbeiter im ruhenden Beschäftigungsverhältnis und sechs (Vorjahr zwei) Mitarbeiter in der Freizeitphase der Altersteilzeit. Am Ende des Berichtsjahres waren bei der Gesellschaft 636 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

 13

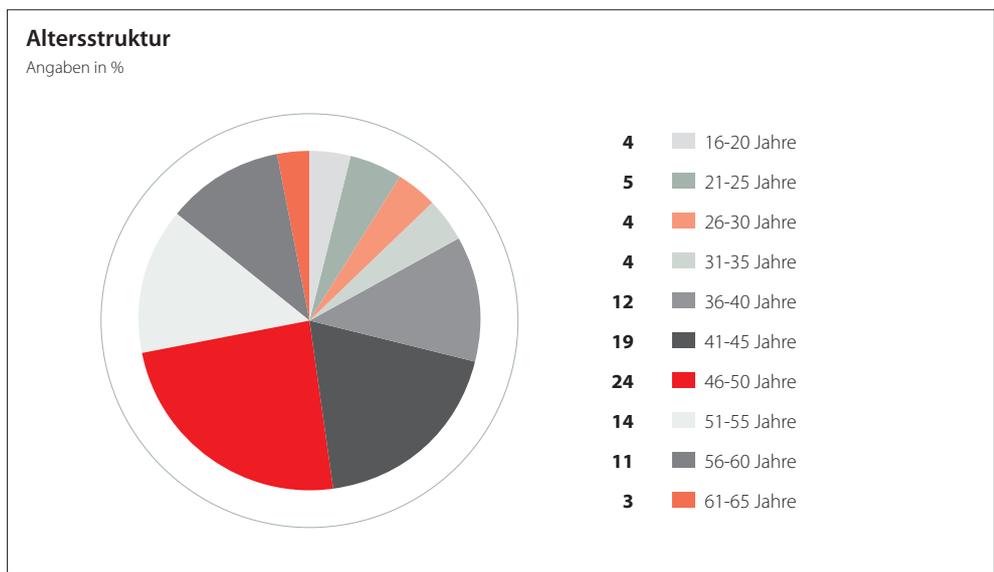
Personalbestand zum Jahresende	31.12.2009	31.12.2008	Veränderung %
Angestellte	458	453	1,1
Arbeiter	145	152	-4,6
	603	605	-0,3
Auszubildende/Praktikanten	33	34	-2,9
<b>Gesamt</b>	<b>636</b>	<b>639</b>	<b>-0,5</b>

### Altersstruktur und Betriebszugehörigkeit

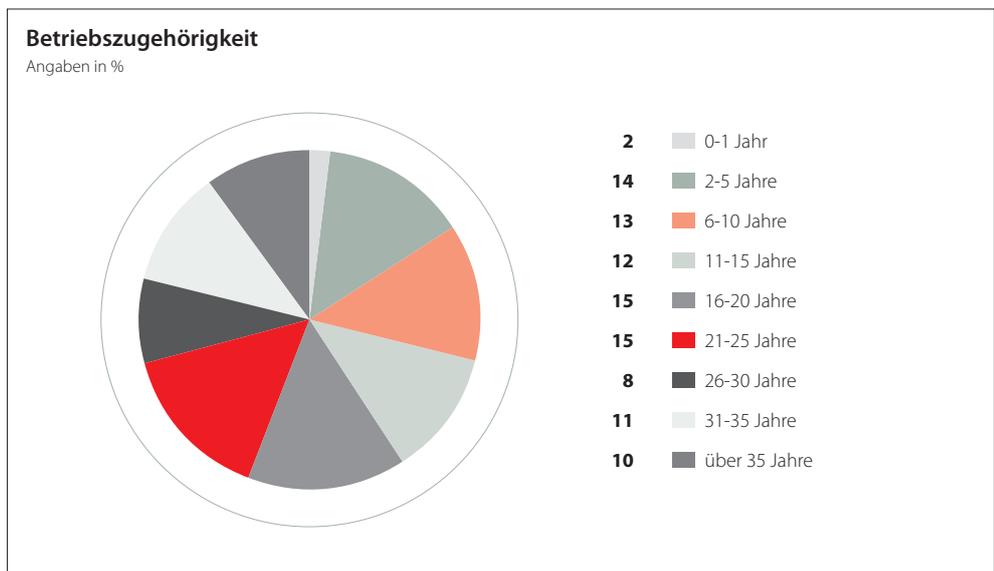
2009 betrug das Durchschnittsalter unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wie im Vorjahr 43 Jahre. Die Betriebszugehörigkeit lag im Durchschnitt bei 19 Jahren (Vorjahr 18 Jahre).

Zum Stichtag 31. Dezember 2009 waren 30 (Vorjahr 26) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als schwerbehindert anerkannt.

14



15



## Tarifvertrag

Aufgrund des Tarifabschlusses aus dem Jahr 2008 leistete die HGK Einmalzahlungen an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

## Personalaufwand

 16

Personalaufwand	2009	2008	Veränderung
	Tsd. €	Tsd. €	%
Löhne	5.440	5.644	-3,6
Gehälter	21.536	21.850	-1,4
	26.976	27.494	-1,9
Sonstige Personalaufwendungen	432	465	-7,1
Gesetzliche Sozialabgaben	4.840	4.917	-1,6
Altersversorgung und Unterstützung	4.817	6.186	-22,1
<b>Gesamt</b>	<b>37.065</b>	<b>39.062</b>	<b>-5,1</b>
davon für Vorruhestand – Löhne und Gehälter	0	0	
davon für Vorruhestand – Altersversorgung	0	0	

# 590

Betriebsangehörige besitzen einen Anspruch auf spätere zusätzliche Versorgungsbezüge.

Die HGK nimmt die Fürsorgepflicht gegenüber ihrer Belegschaft und deren Familien auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ernst.

## Altersversorgung

Das Unternehmen trägt zur Alterssicherung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und deren Familien bei. Neben der Grundabdeckung durch die gesetzliche Rentenversicherung erhalten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ruhestand bzw. deren Angehörige unter bestimmten Voraussetzungen zusätzliche Versorgungsbezüge.

Am 31. Dezember 2009 besaßen 590 (Vorjahr 580) Betriebsangehörige einen Anspruch auf spätere zusätzliche Versorgungsbezüge, davon 434 (Vorjahr 421) gegenüber der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen, 152 (Vorjahr 155) gegenüber der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln und vier gegenüber der Rheinischen Zusatzversorgungskasse. Außerdem wurden im Berichtsjahr vom Grunde her anspruchsberechtigte 553 (Vorjahr 574) Versorgungsempfänger, davon tatsächliche 295 (Vorjahr 317) Ruhegeldempfänger, 246 (Vorjahr 247) Witwen und Witwer sowie vier (Vorjahr fünf) Waisen, betreut.

## Arbeitssicherheit

Im Jahr 2009 kam es zu 33 meldepflichtigen Arbeitsunfällen, im Vergleich dazu waren 35 meldepflichtige Arbeitsunfälle im Jahr 2008 zu verzeichnen. Die meldepflichtigen Wegeunfälle erhöhten sich von einem (2008) auf zwölf (2009).

Die meldepflichtigen Unfälle verursachten insgesamt 1.022 Ausfalltage. Die Tausend-Mann-Quote (TMQ = Ausfalltage der meldepflichtigen Arbeits- und Wegeunfälle mal 1000 geteilt durch die Zahl der im Unternehmen vollbeschäftigten Personen) sank im Vergleich zu 2008 um 5,5 % auf 1.607 Tage.

Im Berichtsjahr 2009 wurden die Beschäftigten im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit unterwiesen; Grundlage dafür waren die Gefährdungsbeurteilungen und Begehungen der Betriebsstätten.

### Aus- und Weiterbildung

Im Jahr 2009 hat die HGK vier (Vorjahr sieben) Auszubildende als Eisenbahner im Betriebsdienst/Fachrichtung Lokführer und Transport, einen Industriemechaniker (Vorjahr 0), eine Industriekauffrau und zwei Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung sowie einen (Vorjahr 1) Elektroniker/Betriebstechnik eingestellt. Unser Unternehmen beschäftigte zum 31. Dezember 2009 insgesamt 33 (Vorjahr 34) Auszubildende, davon 17 Eisenbahner im Betriebsdienst, neun technisch-gewerbliche und sieben kaufmännische Auszubildende.

Für die Ausbildung wendete die HGK 594 Tsd. € auf. Für externe Weiterbildungsveranstaltungen der Arbeitnehmer wurden 174 Tsd. € ausgegeben.

### Gesundheit

An den Untersuchungen des Betriebsärztlichen Dienstes der Stadtwerke Köln GmbH nahmen im Berichtsjahr 352 (Vorjahr 245) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter teil. Darüber hinaus wurden Fortbildungskurse und Seminare mit medizinischen und gesundheitsorientierten Themen durchgeführt. Im Oktober wurde den Mitarbeitern der HGK das kostenlose Angebot zur Impfung gegen die Neue Influenza A (H1N1), die sogenannte Schweinegrippe, gemacht. Insgesamt wurden bei der HGK (lt. Betriebsärztlichem Dienst) 43 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geimpft.

### Baudarlehen

Im Jahr 2009 wurde kein Arbeitgeberdarlehen beantragt. Im Vorjahr konnte die HGK durch die Gewährung von fünf Arbeitgeberdarlehen den Bau oder Erwerb von Wohneigentum fördern.

### Werkwohnungen

Der Bestand an Werkwohnungen betrug am Bilanzstichtag 136 (Vorjahr 145). Seit dem 1. Januar 1993 obliegt die Verwaltung der HGK-Wohnungen der Wohnungsgesellschaft der Stadtwerke Köln mbH (WSK).

### Kurzarbeit

Aufgrund der konjunkturellen Lage wurde ab Dezember 2009 im gesamten Unternehmen Kurzarbeit eingeführt.

### Dank allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern

Der Vorstand spricht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahr 2009 geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus. Ebenso dankt er dem Betriebsrat der HGK für die vertrauensvolle Zusammenarbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr.

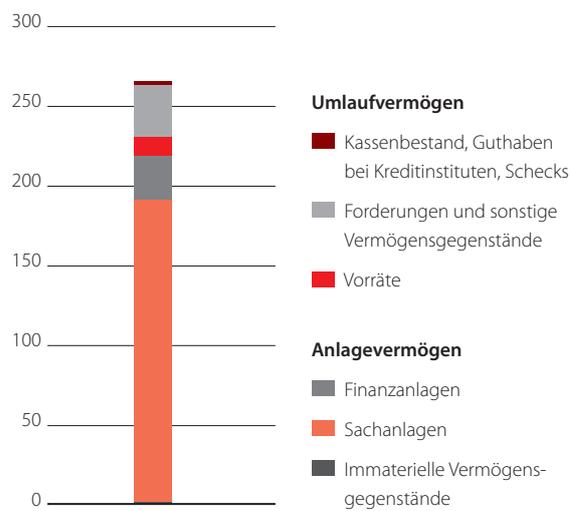
# 352

Mitarbeiter untersucht  
im Jahr 2009 der Betriebs-  
ärztliche Dienst.

Unter dem Dach des Stadtwerke-Konzerns können alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HGK Ernährungs-, Fitness- und Entspannungskurse kostenlos besuchen.

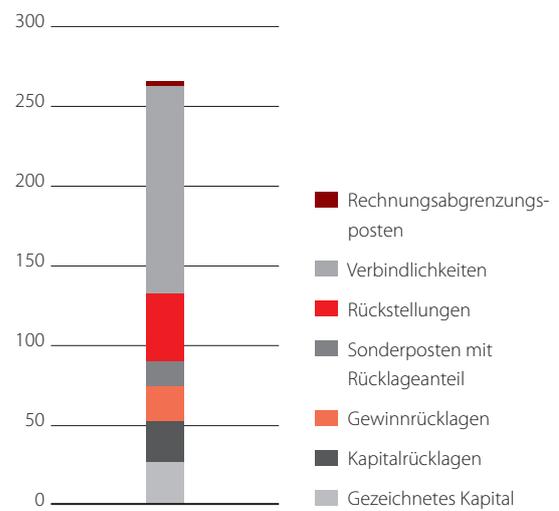
### Bilanzstruktur Aktiva zum 31. Dezember 2009

Angaben in Mio. €



### Bilanzstruktur Passiva zum 31. Dezember 2009

Angaben in Mio. €



# 3

## Jahresabschluss

- ⇒ Eigenkapital der HGK nimmt zu
- ⇒ Knapper Gewinn fließt in Rücklage
- ⇒ Materialaufwand wird gedrosselt

### Seite

44	Bilanz
45	Gewinn- und Verlustrechnung
46	Anhang

## Bilanz

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft  
Bilanz zum 31. Dezember 2009

### Aktiva

	Textziffer im Anhang	31.12.2009 €	31.12.2008 €
<b>Anlagevermögen</b>	3		
Immaterielle Vermögensgegenstände		964.684	1.224.698
Sachanlagen		187.875.540	174.404.269
Finanzanlagen		26.713.792	26.679.848
		215.554.016	202.308.815
<b>Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	4	11.679.406	21.927.575
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	32.765.247	35.164.852
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks	6	3.993.095	987.497
		48.437.748	58.079.924
Rechnungsabgrenzungsposten		493.240	766.968
		<b>264.485.003</b>	<b>261.155.707</b>

### Passiva

	Textziffer im Anhang	31.12.2009 €	31.12.2008 €
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	7	26.340.000	26.340.000
Kapitalrücklage	8	26.794.071	25.277.548
Gewinnrücklagen	9	21.785.566	21.785.566
		74.919.637	73.403.114
<b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b>	10	14.305.057	17.561.297
<b>Rückstellungen</b>	11	42.372.442	49.369.340
<b>Verbindlichkeiten</b>	12	130.667.923	119.343.560
Rechnungsabgrenzungsposten		2.219.944	1.478.396
		<b>264.485.003</b>	<b>261.155.707</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009

	Textziffer im Anhang	2009 €	2008 €
<b>Umsatzerlöse</b>	13	105.248.035	122.306.055
Andere aktivierte Eigenleistungen		609.568	727.546
<b>Gesamtleistung</b>		105.857.603	123.033.601
Sonstige betriebliche Erträge	14	28.929.748	33.863.189
Materialaufwand	15	-62.598.747	-77.475.238
Personalaufwand	16	-37.064.901	-39.062.376
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	17	-15.660.757	-16.861.983
Sonstige betriebliche Aufwendungen	18	-18.271.607	-20.455.498
Finanzergebnis	19	-543.498	1.340.883
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		647.841	4.382.578
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	20	-105.204	-17.980
Sonstige Steuern	21	-474.982	-741.127
<b>Unternehmensergebnis</b>		67.655	3.623.471
Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG		-51.132	-51.132
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführte Gewinne		-16.523	0
<b>Jahresüberschuss</b>		0	3.572.339
Gewinnausschüttung		0	-3.572.339
<b>Bilanzgewinn</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## Anhang

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft  
Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2009

	Anschaffungs- und Herstellungs- kosten 1.1.2009	Zugänge	Abgänge	
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>				
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	4.158	58	0	
Geleistete Anzahlungen	749	0	0	
	4.907	58	0	
<b>Sachanlagen</b>				
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	191.698	444	1.169	
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	24.754	0	37	
Technische Anlagen und Maschinen:				
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	233.464	825	145	
Fahrzeuge für den Güterverkehr	60.883	1.513	1.884	
Maschinen und maschinelle Anlagen	51.293	73	151	
	345.640	2.411	2.180	
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	16.586	542	368	
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	28.700	15.704	0	
	607.378	19.101	3.754	
<b>Finanzanlagen</b>				
Anteile an verbundenen Unternehmen	25.006	0	0	
Beteiligungen	1.451	103	0	
Darlehen an Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis	45	0	15	
Sonstige Ausleihungen	1.260	20	87	
	27.762	123	102	
<b>Summe Anlagevermögen</b>	<b>640.047</b>	<b>19.282</b>	<b>3.856</b>	

\* Es handelt sich bei den verbleibenden Umbuchungen um Umgliederungen aus dem Umlaufvermögen.

	Umbuchungen*	Abschreibungen kumuliert	Buchwerte 31.12.2009	Buchwerte 31.12.2008	Abschreibungen 2009	Zuschreibungen 2009
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
	17	4.000	233	476	318	
	-17	0	732	749	0	
	0	4.000	965	1.225	318	
	14.407	142.277	63.103	51.204	2.549	
	-5	20.023	4.689	4.905	178	
	4.692	186.757	52.079	53.825	7.263	
	1.396	39.475	22.433	21.996	2.472	
	891	43.747	8.359	9.061	1.667	
	6.979	269.979	82.871	84.882	11.402	
	58	12.722	4.096	4.713	1.213	
	-11.287	0	33.117	28.700	0	
	10.152	445.001	187.876	174.404	15.342	
	0	0	25.006	25.006	0	
	0	533	1.021	945	26	
	0	0	30	45	0	
	0	537	656	684	6	44
	0	1.070	26.713	26.680	32	44
	<b>10.152</b>	<b>450.071</b>	<b>215.554</b>	<b>202.309</b>	<b>15.692</b>	<b>44</b>

## Erläuterungen der Bilanz

### 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 13. Juli 1988 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.

Ein Ausweis gesonderter Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur, die Erbringung von Verkehrsleistungen und die übrigen Bereiche im Anhang sowie eine rechtliche Trennung der Bereiche wurde aufgrund der Befreiung von den Vorschriften nach §§ 9 Abs. 1e und 9a Abs. 5 AEG durch das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 10. März 2008 unterlassen.

### 2 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die im Vorjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden unverändert beibehalten, soweit die Änderungen nicht gesondert erläutert werden.

Entgeltlich erworbene **immaterielle Vermögensgegenstände** wurden zu Anschaffungskosten erfasst und linear entsprechend ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer abgeschrieben.

Das **Sachanlagevermögen** wurde zu Anschaffungskosten zuzüglich Nebenkosten bzw. zu Herstellungskosten bewertet. In die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen wurden neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige Gemeinkosten einbezogen. Die Sachanlagen wurden unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer und der gültigen amtlichen AfA-Tabellen im Wesentlichen linear abgeschrieben. Investitionszuschüsse wurden in den Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß R 6.5 EStR eingestellt bzw. in Form von steuerrechtlichen Abschreibungen verrechnet. Die Restbuchwerte des Sachanlagevermögens vor steuerlichen Abschreibungen betragen 233.231 Tsd. € zum 31. Dezember 2009.

Vermögensgegenstände des beweglichen abnutzbaren Anlagevermögens bis 150 € wurden entsprechend § 6 Abs. 2 EStG im Zugangsjahr voll abgeschrieben. Für Vermögensgegenstände des beweglichen abnutzbaren Anlagevermögens zwischen 150 € und 1.000 € wurde gemäß § 6 Abs. 2a EStG ein Sammelposten gebildet. Dieser wird über 5 Jahre abgeschrieben. Die Möglichkeiten steuerlicher Sonderabschreibungen bzw. erhöhter Abschreibungen wurden genutzt.

Die **Anteile an verbundenen Unternehmen** und die Beteiligungen wurden zu Anschaffungskosten bzw. mit den niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt.

Verzinsliche **Ausleihungen** wurden zum Nominalwert bilanziert, zinslose zum Barwert ausgewiesen.

Die **Vorräte** wurden grundsätzlich zu den durchschnittlichen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips, die unfertigen Leistungen mit den angefallenen Kosten 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 werden durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Das **gezeichnete Kapital** wurde zum Nennwert angesetzt.

Der Gesellschafter SWK hat im Geschäftsjahr 1.516 Tsd. € der **Kapitalrücklage** zugeführt. Der Jahresüberschuss in Höhe von 17 Tsd. € wurde aufgrund des Gewinnabführungsvertrages an die SWK abgeführt.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach der Teilwertmethode bei einem Rechnungszinsfuß von 4,5 % angesetzt. Die Bewertung erfolgte unter Verwendung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Heubeck. Im Geschäftsjahr wurde erstmals, im Vergleich zum Vorjahr, von dem Wahlrecht nach Art. 28 EGHGB Gebrauch gemacht und auf Zuführung der Pensionsrückstellungen für Zusagen, die vor dem 1. Januar 1987 erfolgt sind, verzichtet.

Bei den **übrigen Rückstellungen** wurden alle erkennbaren Risiken sowie die ungewissen Verbindlichkeiten angemessen und ausreichend berücksichtigt.

Die **Verbindlichkeiten** wurden zum Rückzahlungsbetrag passiviert.

### 3 Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen und ihre Entwicklung im Jahre 2009 ergeben sich aus dem Anlagespiegel.

#### Beteiligungen

soweit nicht von untergeordneter Bedeutung

	Anteil am Kapital	Eigenkapital	Ergebnis vor Verwendung
	%	Tsd. €	Tsd. €
HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg (Stand: 31.12.2009*)	100,0	7.931	0
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service, Köln (Stand: 30.6.2009**)	15,0	1.124	715
BGE Eisenbahn Güterverkehr Gesellschaft mbH, Bergisch Gladbach (Stand: 31.12.2008)	18,0	-1.916	87
DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (Stand: 30.9.2009**)	24,5	648	570
Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH, Köln (Stand: 31.12.2008)	50,0	117	-48
KCG Knapsack Cargo GmbH, Hürth (Stand: 31.12.2009)	26,0	69	-39
RVG Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft mbH (Stand: 31.12.2008)	26,0	82	31

\* Zwischen der HGK und HTAG besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag.

\*\* Im Berichtsjahr hat die HGK einen weiteren Geschäftsanteil in Höhe von 1 % übernommen.

### 4 Vorräte

Die unfertigen Leistungen enthalten die aus dem Anlagevermögen umgegliederten zum Verkauf bestimmten Grundstücke des Rheinauhafens und des Mülheimer Hafens sowie die hiermit im Zusammenhang stehenden Erschließungskosten.

	31.12.2009	31.12.2008
	Tsd. €	Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	5.781	5.330
Unfertige Leistungen	5.898	16.598
<b>Gesamt</b>	<b>11.679</b>	<b>21.928</b>

## 5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind mit 15.002 Tsd. € innerhalb eines Jahres fällig. In den sonstigen Vermögensgegenständen sind Forderungen von 12.767 Tsd. € (Vorjahr 10.602 Tsd. €) mit einer Restlaufzeit größer ein Jahr enthalten.

	31.12.2009	31.12.2008
	Tsd. €	Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15.002	19.954
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	461	498
Sonstige Vermögensgegenstände	17.302	14.713
<b>Gesamt</b>	<b>32.765</b>	<b>35.165</b>

## 6 Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks

Hier sind Guthaben bei Kreditinstituten sowie Kassenbestände und Schecks erfasst.

## 7 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital von 26.340 Tsd. € ist voll eingezahlt und in 52.680 Namensaktien zum Nennbetrag von je 500 € eingeteilt.

## 8 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält unter anderem den bei der Verschmelzung im Jahr 1992 entstandenen Verschmelzungsgewinn von 5.334 Tsd. €.

	31.12.2009	31.12.2008
	Tsd. €	Tsd. €
Kapitalrücklage	26.794	25.278
<b>Gesamt</b>	<b>26.794</b>	<b>25.278</b>

## 9 Gewinnrücklagen

	31.12.2009	31.12.2008
	Tsd. €	Tsd. €
Gewinnrücklagen	21.786	21.786
<b>Gesamt</b>	<b>21.786</b>	<b>21.786</b>

## 10 Sonderposten mit Rücklageanteil

	31.12.2009	31.12.2008
	Tsd. €	Tsd. €
Gemäß R 6.5 EStR	14.305	14.618
Gemäß R 6.6 EStR	0	527
Gemäß § 6b EStG*	0	2.416
<b>Gesamt</b>	<b>14.305</b>	<b>17.561</b>

\* Der 2005 gebildete Sonderposten musste aufgrund der gesetzlichen Vierjahresfrist aufgelöst werden. Der Restbetrag wurde, da eine Übertragung in den nächsten Wirtschaftsjahren nicht vorgenommen werden kann, gewinnerhöhend aufgelöst.

**11 Rückstellungen**

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen berücksichtigen auch Sachleistungen und Vorruhestandsverpflichtungen. Es wurden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Heubeck angewandt.

Bei der Bewertung der Pensionen unter Berücksichtigung des § 6a Abs. 4 EStG werden insbesondere Barwertsteigerungen über 25 % nicht in voller Höhe, sondern über drei Jahre verteilt zugeführt. Am 31. Dezember 2009 betragen die noch ausstehenden Zuführungen 274 Tsd. €.

Zusätzlich machte die HGK im Berichtsjahr erstmals von dem Wahlrecht nach Artikel 28 EGHGB Gebrauch und verzichtet auf die Zuführung bei den Pensionszusagen vor dem 1. Januar 1987. Die Höhe der nicht erfolgten Zuführung beträgt 2.738 Tsd. €.

Die sonstigen Rückstellungen betreffen unter anderem folgende Risiken:

(anteilige) Folgekosten aus Grundstücksveräußerungen	11.364 Tsd. €
Erneuerung Kreuzungsbauwerk	5.300 Tsd. €
Altersteilzeit	1.773 Tsd. €
Verpflichtungen aus Grundstücksveräußerungen	1.204 Tsd. €
Beihilfen im Versorgungsfall	1.065 Tsd. €
Baggerungen und Rückbauverpflichtungen	997 Tsd. €
ausstehende Eingangsrechnungen	500 Tsd. €

Für die Altersteilzeit und die Beihilfen wurden Gutachten erstellt und die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Heubeck zugrunde gelegt.

**Rückstellungen**

	31.12.2009	31.12.2008
	Tsd. €	Tsd. €
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	18.478	18.913
Steuerrückstellungen	87	19
Sonstige Rückstellungen	23.807	30.437
<b>Gesamt</b>	<b>42.372</b>	<b>49.369</b>

## 12 Verbindlichkeiten

	Verbindlichkeiten 2009 mit einer Restlaufzeit			Gesamt	Gesamt
	bis 1 Jahr*	von 1 Jahr bis 5 Jahre*	über 5 Jahre*	31.12.2009	31.12.2008
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	45.644	15.000	35.000	95.644	
Vorjahr	30.644	45.000	20.000		95.644
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.539	82		7.621	
Vorjahr	11.133	32	0		11.165
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	20.515	0	0	20.515	
Vorjahr	7.381	0	0		7.381
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsgesellschaften	0	0	0	0	
Vorjahr	0	0	0		0
Sonstige Verbindlichkeiten	5.970	679	239	6.888	
Vorjahr	4.221	783	150		5.154
<i>davon</i>					
<i>aus Steuern</i>				333	360
<i>im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>				104	3
<b>Gesamt</b>	<b>79.668</b>	<b>15.761</b>	<b>35.239</b>	<b>130.668</b>	
Vorjahr	53.379	45.815	20.150		119.344

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen:

Es bestehen Verpflichtungen aus erteilten Investitionsaufträgen von 23 Tsd. €.

Darüber hinaus resultieren 49.526 Tsd. € Verpflichtungen aus Mietverträgen für Lokomotiven und Kopiergeräte.

Für bestimmte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 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. 2009 ergibt sich bei einem Rechnungszins von 4,5 % ein Fehlbetrag von 12.119 Tsd. €.

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

## 13 Umsatzerlöse

	2009 Tsd. €	2008 Tsd. €
<b>Güterverkehr</b>		
Frachterlöse	66.654	83.585
Nebenerträge	1.790	2.424
Sonstige Umsatzerlöse	8.414	7.772
Zwischensumme Güterverkehr	76.858	93.781
<b>Häfen</b>		
Kranleistungsentgelt	5.434	6.062
Ufergeld	4.077	4.388
Übriges	818	776
Zwischensumme Häfen	10.329	11.226
<b>Vermietungsgeschäft</b>		
Lagermieten	5.293	5.104
Umlagen	698	655
Sonstige Mieten	1.956	1.796
Zwischensumme Vermietungsgeschäft	7.947	7.555
<b>Vorhaltung des Fahrwegs</b>	10.114	9.744
<b>Gesamt</b>	<b>105.248</b>	<b>122.306</b>

## 14 Sonstige betriebliche Erträge

Die Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil enthalten mit 2.416 Tsd. € Erträge aus der Auflösung von Sonderposten nach § 6b EStG. Hiervon ist für 533 Tsd. € die Frist von vier Kalenderjahren, die auf das Jahr der Bildung folgen, zum 31. Dezember 2009 abgelaufen. Der Restbetrag von 1.883 Tsd. € wurde gewinnerhöhend aufgelöst.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge von 874 Tsd. € (Vorjahr 2.315 Tsd. €) enthalten.

	<b>2009</b>	<b>2008</b>
	<b>Tsd. €</b>	<b>Tsd. €</b>
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	4.938	5.151
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und aus Zuschreibungen	2.169	890
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	2.845	2.695
Zuschüsse aus öffentlichen Kassen	2.284	2.317
Erträge aus Investitionszuschüssen	4.245	3.087
Erträge aus Mieten und Pachten	4.735	4.493
Übrige sonstige betriebliche Erträge	7.715	15.230
<b>Gesamt</b>	<b>28.930</b>	<b>33.863</b>

## 15 Materialaufwand

	<b>2009</b>	<b>2008</b>
	<b>Tsd. €</b>	<b>Tsd. €</b>
Energie-, Wasser- und Wärmebezug	1.745	1.644
Fahrstrom und Kraftstoffe	12.123	17.353
Materialverbrauch	2.918	3.191
	16.786	22.188
Bezogene Leistungen	45.813	55.287
<b>Gesamt</b>	<b>62.599</b>	<b>77.475</b>

## 16 Personalaufwand

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung enthalten 3.884 Tsd. € (Vorjahr 5.280 Tsd. €) für die Altersversorgung.

	2009 Tsd. €	2008 Tsd. €
Löhne und Gehälter	27.408	27.959
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	9.657	11.103
<b>Gesamt</b>	<b>37.065</b>	<b>39.062</b>

## Anzahl der Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	2009	2008
Angestellte	459	442
Arbeiter	149	152
<b>Gesamt</b>	<b>608</b>	<b>594</b>
Auszubildende	30	32

## 17 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Den steuerrechtlichen Abschreibungen gemäß R 6.5 EStR stehen in gleicher Höhe Erträge aus Entnahmen aus Sonderposten mit Rücklageanteil und Erträge aus Investitionszuschüssen gegenüber.

	2009 Tsd. €	2008 Tsd. €
Planmäßige Abschreibungen	12.768	12.473
Außerplanmäßige Abschreibungen	0	1.373
Steuerrechtliche Abschreibungen gemäß R 6.5 (vormals R 34) EStR	2.893	3.016
<b>Gesamt</b>	<b>15.661</b>	<b>16.862</b>

## 18 Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen von 1.601 Tsd. € (Vorjahr 1.079 Tsd. €) enthalten.

	2009 Tsd. €	2008 Tsd. €
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	2.208	4.046
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	56	206
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	16.008	16.204
<b>Gesamt</b>	<b>18.272</b>	<b>20.456</b>

## 19 Finanzergebnis

	2009 Tsd. €	2008 Tsd. €
Erträge aus Gewinnabführungsvertrag	3.185	4.564
Erträge aus Beteiligungen	259	395
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	9	9
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	264	795
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-31	-78
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-4.229	-4.344
<b>Gesamt</b>	<b>-543</b>	<b>1.341</b>

In den folgenden Positionen sind Erträge bzw. Aufwendungen an verbundene Unternehmen ausgewiesen:

<b>Aufwendungen an verbundene Unternehmen:</b>	2009 Tsd. €	2008 Tsd. €
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	257	685
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-171	-487
<b>Gesamt</b>	<b>86</b>	<b>198</b>

**20** **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag**

In den Steuern vom Einkommen und Ertrag sind 18 Tsd. € (Vorjahr 18 Tsd. €) Körperschaftsteuer für die Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG an den Rhein-Erft-Kreis enthalten.

Des Weiteren sind periodenfremde Steuern in Höhe von 87 Tsd. € (Vorjahr 0 Tsd. €) enthalten.

**21** **Sonstige Steuern**

Die sonstigen Steuern enthalten periodenfremde Aufwendungen von 22 Tsd. € (Vorjahr 289 Tsd. €).

## Sonstige Angaben

### 22 Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die HGK ist ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Köln GmbH (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 elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

Aufgrund eines Organschaftsvertrages mit Ergebnisausschlussvereinbarung wird der entstandene Gewinn der HGK an die SWK abgeführt.

Des Weiteren besitzt die HGK als 100%ige Tochtergesellschaft die HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg. Die Konsolidierung der HTAG wird bei der Muttergesellschaft Stadtwerke Köln GmbH vorgenommen.

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

### 23 Prüferhonorar

Abschlussprüferleistungen:	80.500 €
----------------------------	----------

Andere Bestätigungsleistungen:	
Bescheinigung gemäß § 41 EEG	3.400 €

### 24 Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes

Die Namen der Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes sind auf den Seiten 16 und 17 aufgeführt.

### 25 Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und des Vorstandes, gewährte Kredite

Die Vergütungen an den Aufsichtsrat betragen 46 Tsd. € (Vorjahr 24 Tsd. €).

Hinsichtlich der Gesamtbezüge des Vorstandes wird von der Schutzklausel nach § 286 Abs. 4 HGB Gebrauch gemacht, da die einzelnen Vorstandsmitglieder Bezüge in nahezu identischer Höhe erhalten. An ehemalige Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 198 Tsd. € Ruhegelde (Vorjahr 185 Tsd. €) gezahlt. Es besteht eine Pensionsrückstellung von 1.476 Tsd. € (Vorjahr 1.488 €).

An Arbeitnehmer, die Mitglied des Aufsichtsrates sind, wurden keine Vorschüsse gezahlt.

## 26 Weitere Angaben

Die aufgrund des § 16 Absatz 1 Ziffer 2 und 3 AEG in Verbindung mit Artikel 10 Absatz 1 der ersten Verordnung (EG) Nr. 1192/69 des Rates der Europäischen Gemeinschaft auszuweisenden Zuschüsse sowie die anderen Zuwendungen betragen 2009:

Ausgleichsanspruch gemäß	Vorläufiger Ausgleichsanspruch 2009	Restausgleich aus Vorjahren	Summe der Ausgleichsbeträge
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
§ 16 Abs. 1 Ziff. 2 AEG	1.007	133	1.140
§ 16 Abs. 1 Ziff. 3 AEG	1.000	114	1.114
<b>Gesamt</b>	<b>2.007</b>	<b>247</b>	<b>2.254</b>

Köln, den 31. März 2010

Häfen und Güterverkehr Köln AG

### Der Vorstand



Dr. Rolf Bender



Horst Leonhardt

# Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

---

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Köln, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Köln, den 31. März 2010

KPMG Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(vormals KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft)



Henseler  
Wirtschaftsprüfer



Jeromin  
Wirtschaftsprüfer

**Herausgeber**

Häfen und Güterverkehr Köln AG  
Medien/Marktentwicklung  
Harry-Blum-Platz 2  
50678 Köln  
Telefon 0221/390-0

**In Zusammenarbeit mit**

Stadtwerke Köln GmbH  
SWK 42 – Unternehmenskommunikation  
Parkgürtel 24  
50823 Köln  
Telefon 0221/178-0

**Konzeption und Gestaltung**

Protex, Köln  
Konzeption+Design, Köln

**Fotografie**

Frank Reinhold, Düsseldorf  
Dirk Moll, Köln

Besuchen Sie uns im Internet unter:  
[www.hgk.de](http://www.hgk.de)