



Hafen und Güterverkehr
Köln AG

GESCHÄFTSBERICHT **2010**

ERFAHRUNG.
KOMPETENZ. FORTSCHRITT.



Rückkehr auf stabilen Wachstumskurs

HGK auf einen Blick – Stand 31.12.

		2010	2009
Bilanz/Gewinn- und Verlustrechnung			
Eigenkapital	Mio. €	75,5	73,4
Sachanlagen	Mio. €	181,8	174,4
Investitionen	Mio. €	14,4	19,2
Bilanzsumme	Mio. €	251,7	261,2
Umsatzerlöse	Mio. €	109,7	105,2
Materialaufwand	Mio. €	66,3	62,6
Personalaufwand	Mio. €	37,6	37,1
Unternehmensergebnis	Mio. €	3,6	0,1
Güterverkehr			
Lokomotiven		63	66
Güterwagen		648	671
Netto-Tonnen-km	Tsd.	2.470.014	2.252.957
Beförderte Güter	Tsd. t	13.076	13.477
Häfen			
Häfen		4	4
Krananlagen		18	18
Umgeschlagene Güter	Tsd. t	12.695	11.942
Umschlag Kombierter Verkehr	TEU	507.434	447.239
Fahrweg			
Zahl der Gleisanschließer		66	64
Streckenlänge	km	98,6	98,6
Gleislänge	km	247,9	248,9
Mitarbeiter			
Gewerbliche Mitarbeiter		142	145
Angestellte		460	458
Auszubildende		29	33
		631	636

Erfahrung. Kompetenz. Fortschritt.

Die HGK steht mit ihren Dienstleistungen für intelligente Logistik. Sie profitiert von mehr als 100 Jahren Erfahrung. Das Unternehmen verbindet die Verkehrsträger Eisenbahn, Binnenschiff und Straßengüterverkehr mit innovativen Lösungen, um die Wirtschaft in Köln und der Region zu stärken – umweltschonend, effektiv und zukunftsorientiert.

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

LAGEBERICHT

20	Geschäftsverlauf
24	Ertragslage
24	Vermögenslage
25	Finanzlage
25	Nachtragsbericht
26	Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft mit ihren wesentlichen Chancen und Risiken
28	Ausblick

WEITERE INFORMATIONEN ZUM GESCHÄFTSJAHR

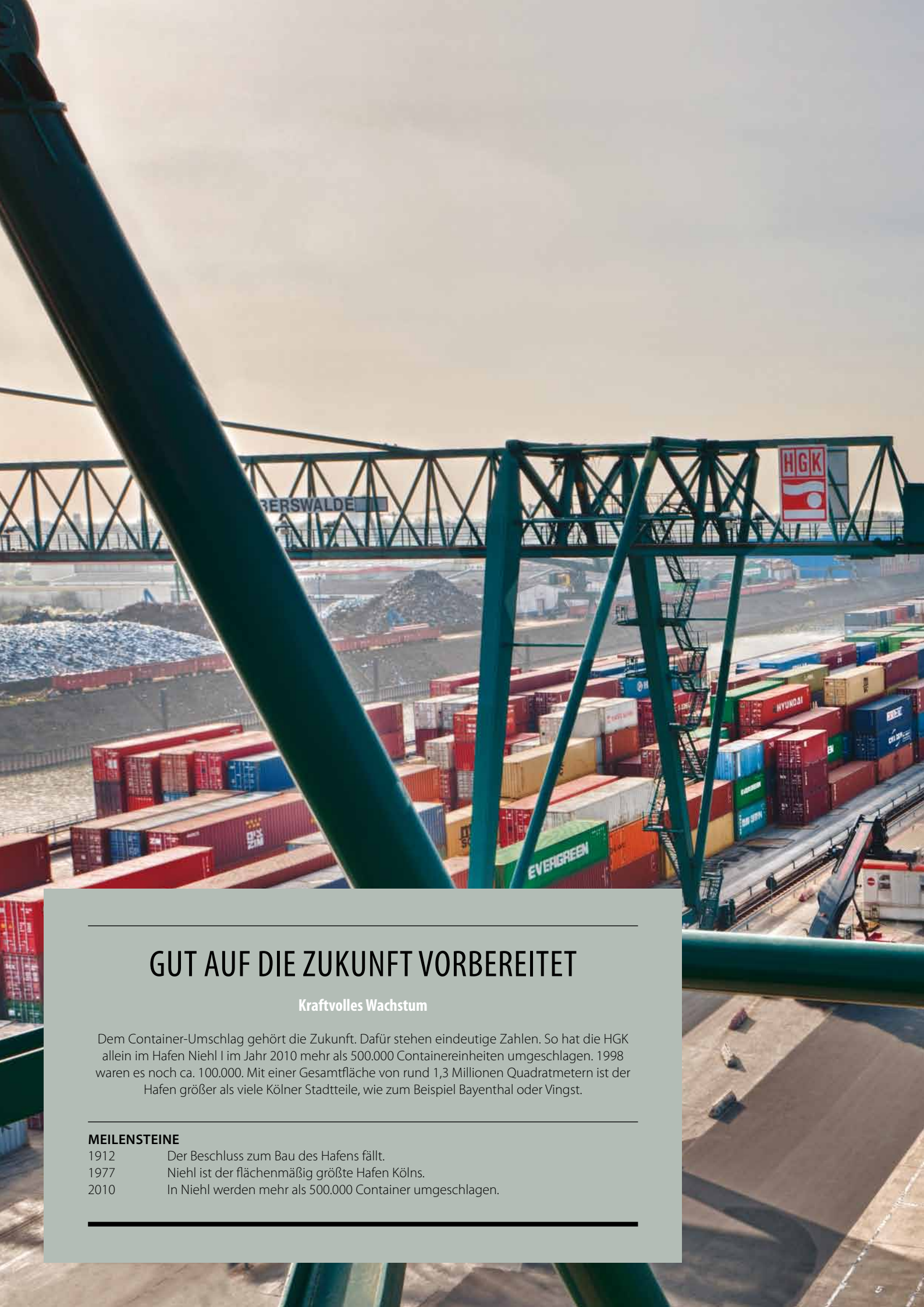
32	Häfen
34	Güterverkehr
35	Netz
35	Vermietungsgeschäft
35	Investitionen
37	Zertifizierung und Innovation
38	Öffentlichkeitsarbeit
39	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

JAHRESABSCHLUSS 2010

46	Bilanz
47	Gewinn- und Verlustrechnung
48	Anhang

BESTÄTIGUNGSVERMERK

66	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
----	--



GUT AUF DIE ZUKUNFT VORBEREITET

Kraftvolles Wachstum

Dem Container-Umschlag gehört die Zukunft. Dafür stehen eindeutige Zahlen. So hat die HGK allein im Hafen Niehl I im Jahr 2010 mehr als 500.000 Containereinheiten umgeschlagen. 1998 waren es noch ca. 100.000. Mit einer Gesamtfläche von rund 1,3 Millionen Quadratmetern ist der Hafen größer als viele Kölner Stadtteile, wie zum Beispiel Bayenthal oder Vingst.

MEILENSTEINE

- | | |
|------|--|
| 1912 | Der Beschluss zum Bau des Hafens fällt. |
| 1977 | Niehl ist der flächenmäßig größte Hafen Kölns. |
| 2010 | In Niehl werden mehr als 500.000 Container umgeschlagen. |





DIE REGION MIT DER WELT VERBUNDEN

Infrastruktur für die Region

65 Brücken, 66 Anschließer, fast 100 Kilometer Strecke und rund 250 Kilometer Gleise. Damit ist die HGK ein wichtiger Infrastrukturanbieter im Bereich Eisenbahngüterverkehr. Das eng geknüpfte Netz und Bahnhöfe wie der Güterbahnhof Bickendorf tragen wesentlich dazu bei, dass der Güterverkehr verstärkt von der Straße auf die Schiene verlagert wird.

MEILENSTEINE

- | | |
|------|--|
| 1893 | Die Eisenbahnstrecke Köln-Frechen nimmt den Betrieb auf. |
| 1992 | Die HGK-Infrastruktur wird zur Drehscheibe des internationalen Eisenbahngüterverkehrs. |
| 2006 | Ein Programm zur steten Sanierung des Gleisnetzes wird aufgelegt. |
-







ERFAHRENER PARTNER DER INDUSTRIE

Vielfältige Umschlageneinrichtungen

Die HGK ist mit ihren vier öffentlichen Rheinhäfen der zweitgrößte Hafenbetreiber in Deutschland. Eine Vielzahl besonderer Umschlageneinrichtungen erlaubt es, unterschiedlichste Güter umzuschlagen. So versorgt der Godorfer Hafen unter anderem die chemische Industrie im Süden der Stadt. Im umsatzstärksten Hafen Kölns wurden 2010 rund sechs Millionen Tonnen umgeschlagen.

MEILENSTEINE

- | | |
|------|---|
| 1901 | Am offenen Strom wird zum ersten Mal Braunkohle verladen. |
| 1928 | Das Hafenbecken I des Godorfer Hafens geht in Betrieb. |
| 1988 | Die Planung des Hafenausbaus beginnt. |



40074089
ORE 6051009

92801266 T11-4-D-DISPO

35t



ZUVERLÄSSIGKEIT VON LOKS UND WAGEN

Instandhaltung auf höchstem Niveau

Moderne Logistikunternehmen müssen durch Verlässlichkeit und ständige Einsatzbereitschaft überzeugen. Die HGK hält deshalb Lokomotiven und Wagen in ihrer Werkstatt in Brühl-Vochem auf dem neuesten Stand der Technik. Krane und Anlagen helfen, die „Giganten“ während der Arbeiten zu heben. Beste Ausstattung und qualifizierte Mitarbeiter gewährleisten die perfekte Abwicklung.

MEILENSTEINE

- | | |
|------|--|
| 1920 | Die Lok- und Wagenwerkstatt in Brühl-Vochem entsteht. |
| 2006 | Das Mobiturn bearbeitet Radsätze im eingebauten Zustand. |
| 2009 | Die neue Werkstatthalle wird eröffnet und ist bald voll ausgelastet. |

Sehr geehrte Damen und Herren,

2010 war für die HGK ein erfolgreiches Jahr. Nachdem die Jahre 2008 und 2009 von der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise negativ geprägt waren, profitierte das Unternehmen ab dem ersten Quartal 2010 von einer breiten konjunkturellen Erholung. So stieg der Umschlag von Schütt-, Stück- und Flüssiggütern in den vier Kölner Häfen deutlich. Vor allem der Umschlag von Eisen und Schrott, chemischen Produkten und Mineralöl entwickelte sich gut.

Besonders zuversichtlich stimmt das Container-Geschäft im Niehler Hafen: Mit mehr als 500.000 TEU war 2010 eines der stärksten Jahre überhaupt. Der kräftige Zuwachs bestätigt den langfristigen Trend, welcher durch die Wirtschaftskrise nur unterbrochen worden war. Der Bedarf der regional ansässigen Industrie, des Handels und der Verbraucher nimmt weiter rapide zu. Wir sind optimistisch, bereits 2013 das Rekordjahr 2007 wieder zu übertreffen.

Im Güterverkehr auf der Schiene hat die HGK 2010 insgesamt mehr als 13 Mio. t transportiert. Hier waren vor allem die Monate Januar und Februar noch von der Wirtschaftskrise geprägt. Der Regionalverkehr erholte sich nur allmählich von den 2009 erlebten schweren Rückgängen. Im Fernverkehr hat sich der Wettbewerb der Eisenbahnen untereinander weiter verschärft.

Auf diese Entwicklungen hat die HGK mit einer neuen Strategie im Cargo-Geschäft reagiert. Zwar sank in der Folge zunächst das Verkehrsaufkommen leicht. Allerdings gelang es ab März 2010, mit neuen Verkehren profitabel zu wachsen. Zugleich verbesserte sich das Spartenergebnis gegenüber dem Vorjahr. Auch die Nettotonnenkilometerleistung entwickelte sich positiv.

Das Immobiliengeschäft der HGK verlief gut. Inzwischen sind alle Baufelder im Rheinauhafen verkauft. Die Entwicklung dieses neuen Stadtviertels wird 2012 abgeschlossen. Damit endet für die HGK eine rund zehn Jahre dauernde Umstrukturierungs-Tätigkeit. Die

„Nachdem die Jahre 2008 und 2009 von der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise negativ geprägt waren, profitierte das Unternehmen ab dem ersten Quartal 2010 von einer breiten konjunkturellen Erholung.“

Dr. Rolf Bender

Grundstücke im Rheinauhafen zu vermarkten war für die HGK nicht immer einfach. Heute sind wir stolz darauf, dieses für die ganze Stadt wichtige Projekt erfolgreich vorangetrieben zu haben.

Die Netzsparte der HGK hat 2010 mit begrenzten Mitteln sinnvoll gewirtschaftet. Erfolgreiche Bauvorhaben wie die Sanierung der Fußgängerzone in Frechen fanden eine ebenso breite wie positive Resonanz in der Öffentlichkeit. Zu den bemerkenswerten Ergebnissen des Jahres 2010 gehört die erfolgreiche Entwicklung der Lok- und Wagenwerkstatt in Brühl-Vochem. Sie hat sich als leistungsfähiger, anerkannter Servicepartner für eine Reihe von Eisenbahnunternehmen und Lokomotivherstellern etabliert, und die Investitionen der vergangenen Jahre in die neuen Anlagen zahlen sich heute aus.

Dank der frühzeitig eingeleiteten, umfassenden Maßnahmen zur Kostenanpassung kommt die HGK gestärkt aus der schweren Krise der Logistikbranche hervor. Allerdings setzen die vorhandenen Kapazitäten der zukünftigen Entwicklung deutliche Grenzen. Die Logistik-Infrastruktur in Köln wird in absehbarer Zukunft nicht mehr ausreichen. Der Stadt fehlen mehr als 200.000 Quadratmeter Hafensfläche. Vor allem das erfreuliche Wachstum im Container-Geschäft stellt uns vor neue Herausforderungen. Zugleich bleiben Massengüter wie Kohle, Mineralöl oder Baustoffe weiter wichtig.

Deshalb will die HGK den einsetzenden Aufschwung nutzen und in die Zukunft der Stadt und der Region investieren. Der dringend notwendige Ausbau des Godorfer Hafens spielt hierbei eine besondere Rolle. Zugleich unternimmt die HGK mit dem Bau eines Bahnterminals für den Kombinierten Verkehr einen großen Schritt, um den Eisenbahngüterverkehr im Kölner Norden zu stärken.

Mit diesen Zukunftsprojekten, der ständigen Verbesserung vorhandener Anlagen sowie einer engagierten und gut ausgebildeten Mitarbeiterschaft erfüllt die HGK ihren Auftrag: Sie gewährleistet den Güterkreislauf im Raum Köln und leistet einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung der Güterströme auf die Wasserwege und auf die Schiene.

Köln, im April 2011



Dr. Rolf Bender



Horst Leonhardt

„Die HGK will den einsetzenden Aufschwung nutzen und in die Zukunft der Stadt und der Region investieren. Der dringend notwendige Ausbau des Godorfer Hafens spielt hierbei eine besondere Rolle.“

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 Hafenbetrieb

Die Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft (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 Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft (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 2010 haben neun Sitzungen stattgefunden. Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates bildeten vor allem

- die strategische Weiterentwicklung der HGK
- die Position des Unternehmens im Wettbewerb
- die Kooperation mit angrenzenden Hafenbetreibern
- der Ausbau des Hafens Godorf
- das Projekt Rheinauhafen
- die Beteiligungen der Gesellschaft, insbesondere der HTAG
- Grundstücksangelegenheiten
- die Auswirkungen der VorstAG, des TransparenzG NRW und der Kodizes (DCGK, PCGK)
- die Bestellung eines Vorstandsmitgliedes
- die Ernennung eines Sprechers des Vorstandes.

In der Sitzung am 16. Juni 2010 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Lagebericht 2009 ausführlich beraten und gebilligt.

Den Wirtschaftsplan 2011 mit den wesentlichen Daten für die Erfolgs-, Investitions- und Personalplanung hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 8. Dezember 2010 ausführlich beraten und gebilligt.

Der am 13. Juli 1992 gebildete Ausschuss des Aufsichtsrates hat im Geschäftsjahr 2010 neun Mal getagt. Die Mitglieder des Ausschus-

ses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge, Vorstandsangelegenheiten sowie andere Personalangelegenheiten unterrichtet. Der Ausschuss hat die ihm übertragenen Aufgaben wahrgenommen.

Die mit Beschluss des Aufsichtsrates vom 30. April 2010 eingerichtete Findungskommission zur Nachfolgesuche eines Vorstandsmitgliedes hat im Geschäftsjahr 2010 sieben Mal getagt. Die Findungskommission hat dem Aufsichtsrat zu seiner Sitzung am 21. Dezember 2010 einen Kandidatenvorschlag unterbreitet.

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 2010 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der Wibera Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft, Düsseldorf, im Unternehmensverbund mit der PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, 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 2010 am 15. Juni 2011 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 2010 und empfiehlt in Übereinstimmung mit dem Vorstand seine Feststellung durch die Hauptversammlung.

Für die erfolgreiche Arbeit im Geschäftsjahr 2010 spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Köln, den 15. Juni 2011

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates



Michael Zimmermann



Michael Zimmermann

Aufsichtsrat

Michael Zimmermann MdR, Fraktionsgeschäftsführer der SPD
im Rat der Stadt Köln,
Vorsitzender

Franz-Josef Knieps MdL, Pensionär,
stellv. Vorsitzender

Ute Berg Beigeordnete der Stadt Köln
(ab 22.3.2011)

Dietmar Repgen MdR, Rechtsanwalt
AXA Corporate Solutions

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

Robert Schiestel* Kaufm. Angestellter (Finanzbuchhaltung)

Ralph Bombis Selbstständiger Kaufmann

Bernd Streitberger Beigeordneter der Stadt Köln
(ab 1.9.2010 bis 22.3.2011)

Jörg Frank MdR, Geschäftsführer der Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen im Rat
der Stadt Köln

Werner Stump Landrat des Rhein-Erft-Kreises

Manfred Waddey MdR, techn. Angestellter, Evonik Degussa

Karl-Heinz Frede* Techn. Angestellter (Arbeitssicherheit)

**Dr. Norbert
Walter-Borjans** Beigeordneter der Stadt Köln
(bis 15.7.2010)

Jörg van Geffen MdR, Bankkaufmann, Commerzbank

Klaus Koke MdR, Geschäftsführender Gesellschafter
der GRAFOTEAM

Thomas Landgraf* Disponent

Matthias Linzbach* Betriebsratsvorsitzender HGK

* Arbeitnehmervertreter/-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

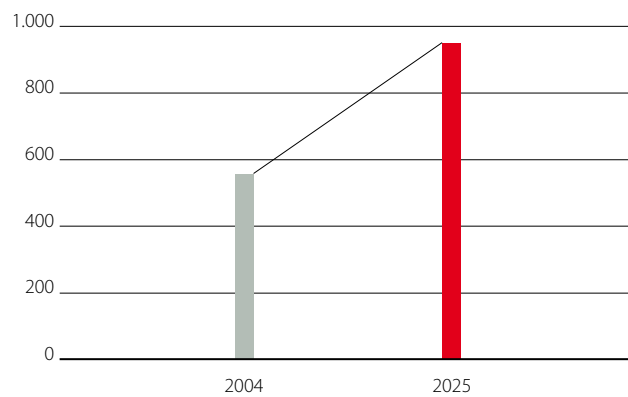


Horst Leonhardt

Vorstandsbereich II,
Cargo, Netz,
Technik Fahrzeuge und Fahrweg

Güterverkehrsleistung in Deutschland

Angaben in Mrd. tkm



Quelle: Intraplan Consult GmbH und BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH (2007):
Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, FE-Nr. 96.0857/2005, im
Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

„Besonders zuversichtlich stimmt das Containergeschäft im Niehler Hafen: Mit mehr als 500.000 TEU war 2010 eines der stärksten Jahre überhaupt. Das kräftige Wachstum bestätigt den langfristigen Trend, der durch die Wirtschaftskrise 2008/2009 nur unterbrochen war.“

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

1

LAGEBERICHT

- ⇒ Positive Konjunkturentwicklung treibt Umsatzerlöse voran
 - ⇒ Hohe Investitionen in den Bereichen Häfen und Eisenbahngüterverkehr
 - ⇒ Optimistische Prognosen für 2011 und 2012
-

Seite

20	Geschäftsverlauf
24	Ertragslage
24	Vermögenslage
25	Finanzlage
25	Nachtragsbericht
26	Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft mit ihren wesentlichen Chancen und Risiken
28	Ausblick

Lagebericht

Die HGK hat im Geschäftsjahr 2010 die Folgen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise überwunden und wieder auf einen stabilen Erfolgskurs zurückgefunden. Unser Unternehmen ist durch vielfältige Maßnahmen zur Kostenanpassung und Effizienzsteigerung gestärkt aus der Krise hervorgegangen. Wir wollen auch weiterhin profitabel wachsen und in die Zukunft der Stadt Köln und der Region investieren.

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

Nachdem die deutsche Binnenschifffahrt von der Wirtschafts- und Finanzkrise im Jahr 2009 noch hart betroffen war und von allen Verkehrsträgern die höchsten Tonnage-Verluste erlitten hatte, verbesserte sich laut Statistischem Bundesamt die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt gegenüber dem Vorjahr um 14 % auf 233 Mio. t. Damit wurde allerdings das Niveau von 2007 – vor der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise – von 249 Mio. t noch nicht wieder erreicht. Differenziert nach beförderten Gütern weisen vor allem die für die Stahl- und die chemische Industrie relevanten Abteilungen zweistellige Zuwachsraten auf. An der Spitze stehen hier Erze und Metallabfälle mit einem Plus von rund 60 %. Danach folgen die festen mineralischen Brennstoffe mit einem Anstieg von 28 % und die chemischen Erzeugnisse mit 18 %. Leicht abgenommen hat dagegen die Beförderung von Mineralöl-erzeugnissen (- 2 %).

12,7 Mio. t

Güter wurden in den Häfen im Geschäftsjahr 2010 umgeschlagen.

Mit diesem sehr guten Ergebnis bleiben die Kölner Häfen der HGK auch im Berichtsjahr unangefochten der zweitgrößte Binnenhafenstandort Deutschlands.

Ein ähnliches Bild zeichnet sich bei den Häfen der HGK ab. Gegenüber dem Vorjahr stieg der Güterumschlag auf insgesamt 12,7 Mio. t (+ 6,3 %). Spitzenreiter waren Fahrzeuge, Maschinen und sonstige Halb- und Fertigwaren, deren Umschlag um 455 Tsd. t. (+13 %) zunahm. Aber auch Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase, Erze und Metallabfälle sowie Chemische Erzeugnisse wurden vermehrt in den Häfen der HGK umgeschlagen. Zurück ging der Umschlag von festen mineralischen Brennstoffen sowie Steinen, Erden und Baustoffen, da die Baukonjunktur sich nach der Wirtschaftskrise noch nicht vollständig erholt hat. Einen Zuwachs um fast 14 % konnte der Umschlag von Containern und Wechselbrücken verzeichnen; die HGK schlug im Jahr 2010 507.434 TEU um.

Güterverkehr

Wie das Statistische Bundesamt mitteilte, ist der Güterverkehr auf der Schiene in Deutschland im Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr um 13,9 % auf 355 Mio. t angestiegen. Die erhebliche Steigerung erklärt sich aus der Überwindung der Wirtschaftskrise 2008/2009, während der die Tonnage um 22,4 % gesunken war. Der Rekordwert des Jahres 2007 konnte noch nicht wieder erreicht werden. Damals wurden 361,1 Mio. t auf deutschen Schienen transportiert.

Der Eisenbahngüterverkehr der HGK konnte diesem Trend im Berichtsjahr nicht folgen; das Verkehrsaufkommen sank gegenüber dem Vorjahr per saldo um 3 % auf 13,1 Mio. t. Der Rückgang konzentriert sich im Wesentlichen auf den Mineralölverkehr, der immerhin 41 % des Frachtaufkommens der HGK ausmacht. Hier hat die HGK ein Frachtpaket von 1,2 Mio. t an den Wettbewerb der Staatsbahnen verloren, die im Kampf um Marktanteile zurzeit einen heftigen Preiskampf austragen. Die regionalen eigenen Verkehre der HGK sowie die Verkehre im Kooperationsverkehr mit der DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft stiegen im abgelaufenen Geschäftsjahr um 10 % auf 3,6 bzw. um 14,7 % auf 3,1 Mio. t. Die stärksten Zunahmen im Frachtaufkommen finden sich in den Bereichen Eisen, Stahl und NE-Metalle, Chemische Erzeugnisse (jeweils +31,8 %) sowie Steine, Erden und Baustoffe (+9,4 %). Zugänge verbuchten auch die Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren (+4,8 %) sowie die festen mineralischen Brennstoffe (+3 %).

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 betrugen im abgelaufenen Geschäftsjahr 19.541 Tsd. €. Im Rahmen eines Mitbenutzungsvertrages mit der KVB hält die HGK die Bahnanlagen der Stadtbahnlinien 7, 16 und 18 gegen Entgelt vor und instand. Die RheinEnergie Aktiengesellschaft lieferte den zum Betrieb der Stadtbahnlinien benötigten Fahrstrom.

Vermietungsgeschäft (nicht hafenaffin)

Nachdem die jährliche Vermietungsleistung im Raum Köln im Jahr 2009 um rund 23 % auf 230.000 Quadratmeter gesunken ist, zeichnet sich für das Jahresergebnis 2010 eine Stabilisierung auf Vorjahresniveau ab. Tendenziell ist mit einem leicht erhöhten Leerstand und einer entsprechenden Absenkung der Durchschnittsmieten zu rechnen. Die Erlöse der HGK aus gewerblichen Vermietungen haben sich ebenfalls leicht verschlechtert und sanken um 7,6 % im Vergleich zum Vorjahr.

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.

Um 31,8 %

nahm das Frachtaufkommen im Eisenbahngüterverkehr in den Bereichen Eisen, Stahl und NE-Metalle sowie Chemische Erzeugnisse zu.

Die Transportleistung erhöhte sich im Geschäftsjahr 2010 ebenfalls – um mehr als 2 Mio. tkm.

Der Rheinauhafen geht seiner Vollendung entgegen. Auf drei der zuletzt verkauften vier Baufelder im Rheinauhafen wurde im vergangenen Jahr mit den Bauarbeiten begonnen. Das Baufeld 11 wird voraussichtlich im Sommer 2011 bebaut werden. Mit dessen Fertigstellung ist die städtebauliche Entwicklung des Rheinauhafens nach zehnjähriger Bauzeit abgeschlossen; der erste Spatenstich fand am 5. Juni 2002 statt.

Hafenerweiterung Köln-Godorf

Im Juli bestätigte das Oberverwaltungsgericht NRW (OVG) den vom Verwaltungsgericht Köln verhängten Baustopp. In der Hauptsache hat das OVG am 15. März 2011 den Planfeststellungsbeschluss – ebenso wie schon das Verwaltungsgericht Köln – als rechtswidrig eingestuft und aufgehoben. Zur Begründung hat es ausgeführt, dass das Vorhaben nicht allein durch einen wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden könne. Für weitere Einrichtungen des sogenannten trimodalen Umschlags zwischen Schiff, Eisenbahn und Lastkraftwagen, die zusammen mit dem Ausbau des Hafenbeckens genehmigt wurden, fehle der Bezirksregierung die sachliche Zuständigkeit. Innerhalb der gesetzlichen Fristen wird die HGK über weitere Rechtsmittel entscheiden.

Die HGK ist von der Notwendigkeit der Hafenerweiterung in Köln-Godorf überzeugt und deshalb bestrebt, parallel zu den gerichtlichen Verfahren neue Genehmigungsverfahren einzuleiten, die den Vorgaben des OVG entsprechen.

Kooperationen

Ende des Jahres 2010 wurde die Evaluation von Kooperationsmöglichkeiten im Hafen- und Eisenbahnbetrieb mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen erfolgreich abgeschlossen. Im darauffolgenden Jahr erfolgt die Abstimmung mit den zuständigen Behörden und Gremien, so dass die Gründung einer gemeinsamen Betreibergesellschaft, die die Bewirtschaftung der Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf sowie der beiden Eisenbahnen unter einheitlicher Leitung zum Gegenstand hat, im Laufe des Jahres 2011 angestrebt wird.

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 Häfen und Transport Aktiengesellschaft (HTAG), Duisburg, ist durch die Aufnahme weiterer gemeinsamer Eisenbahn-Transporte von Importkohle verbessert worden, bei denen jeder Partner seine unternehmerische Leistungsfähigkeit einbringt. Ein besonderer Transportzuwachs erfolgte im Winter 2010/2011 – im Folgejahr sind weitere Zunahmen des Verkehrsaufkommens zu erwarten.

In immer größerem Umfang nutzt die HGK ihre Eisenbahninfrastruktur als „Drehscheibe“ für den Güterfernverkehr, namentlich für Transporte von Baustoffen, Automobilen und Kfz-Zubehör. Damit steigt die Bedeutung des Eisenbahnnetzes für den Güterverkehr in der Region Köln/Rhein-Erft und unterstützt deren Bedeutung als Wirtschaftsstandort maßgeblich.

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.

Mitarbeiter

Am 31. Dezember 2010 waren 631 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der HGK beschäftigt. Gegenüber dem Vorjahresstichtag sank die Mitarbeiterzahl um fünf Personen (-0,8 %). Mit einer durchschnittlichen Betriebszugehörigkeit von 19 Jahren und mit 29 Auszubildenden erweist sich die HGK als attraktiver Arbeitgeber. Dies ist nicht zuletzt auf erhebliche Aufwendungen der HGK für die berufliche Aus- und Weiterbildung, aber auch die angebotenen medizinisch- und gesundheitsorientierten Fortbildungskurse und Seminare zurückzuführen.

Aufgrund der langen Betriebszugehörigkeit unserer Mitarbeiter und deren hohem Aus- und Weiterbildungsstand gewährleisten wir unseren Kunden eine Dienstleistung von hoher Qualität.

631

Mitarbeiter waren am 31. Dezember 2010 bei der HGK beschäftigt.

Die Zahl der Auszubildenden belief sich zum Bilanzstichtag auf 29 und lag damit wie im Vorjahr auf hohem Niveau.

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.

Arbeitssicherheit, Qualitätsmanagement

Mit dem Zertifikat SCC (Sicherheits Zertifikat Kontraktoren) belegt die HGK die wirksame Anwendung eines Regelwerks zum betrieblichen Sicherheits-, Gesundheits- und Umwelt-Managementsystem. Seit Juli 1998 ist die HGK nach der Europäischen Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001 zertifiziert. Das Normverfahren untersucht vier betriebliche Ebenen: Verantwortung der Leitung, Management von Ressourcen, Dienstleistungs-Realisierung sowie Messung, Analyse und Verbesserung von Prozessen. Bei der HGK wurden nach diesen Kriterien der Eisenbahngüterverkehr, der Hafenbetrieb, die Werkstatt für Schienenfahrzeuge sowie der Betrieb und Unterhalt des Eisenbahnnetzes unter die Lupe genommen. Im Jahr 2010 erhielt die HGK die neuen Zertifizierungs-Urkunden. Sie gelten bis zum Dezember 2012.

Beteiligungen

Die im Transport- und Logistikbereich tätigen Beteiligungsgesellschaften der HGK hatten im Jahr 2010 noch unter der Wirtschaftskrise zu leiden. Wegen des teilweise vom Kalenderjahr abweichenden Geschäftsjahres wirkt sich dies unmittelbar im Finanzergebnis der HGK aus, ohne dass Verbesserungen in der zweiten Jahreshälfte berücksichtigt werden konnten. Die Transportleistung der HTAG lag mit knapp 10 Mio. t rund 10 % höher als im Vorjahr. Die Umschlagleistung stieg auf 3,4 Mio. t, was im Wesentlichen auf eine Steigerung im Segment Kohle und einen Rückgang im Bereich Baustoffe zurückzuführen ist. Auch das wirtschaftliche Ergebnis der HTAG konnte sich deutlich verbessern, nämlich auf rund 3.635 Tsd. € (Vorjahr 3.185 Tsd. €).

Ertragslage

Die Zunahme der Umsatzerlöse ist im Wesentlichen auf konjunkturell bedingte Entwicklungen in den Geschäftsbereichen Güterverkehr und Häfen zurückzuführen. Auch die hafenaffinen Vermietungserlöse konnten leicht gesteigert werden. Die Steigerung der sonstigen betrieblichen Erträge gegenüber dem Vorjahr liegt vor allem an höheren Erträgen aus Grundstücksveräußerungen im Rheinauhafen, der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil und einer Zunahme der Leistungen der Lok- und Wagenwerkstatt für Dritte.

Die Summe aus Personal- und Materialaufwand, Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen beträgt im Jahr 2010 139.334 Tsd. € (Vorjahr 133.597 Tsd. €). Der Anteil des Personalaufwands liegt bei 26,9 % (Vorjahr 27,8 %), auf den Materialaufwand entfallen 47,6 % (Vorjahr 46,9 %).

Das operative Betriebsergebnis der HGK verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr um 2.120 Tsd. €; die Verbesserungen sind im Wesentlichen auf Erlössteigerungen in den Bereichen Güterverkehr, Häfen und Technik zurückzuführen.

3.576 Tsd. €

**führte die HGK an die
Stadtwerke Köln für das
Geschäftsjahr 2010 ab.**

Damit liegt das Ergebnis der HGK auf dem Niveau von 2008, dem Jahr vor der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit beläuft sich im Jahr 2010 auf 4.824 Tsd. €; es beruht auf der Verbesserung in den operativen Sparten und den in diesem Jahr vereinnahmten Erlösen aus den im Vorjahr veräußerten Grundstücken im Rheinauhafen.

Nach Berücksichtigung von Steuern wurde im Geschäftsjahr 2010 ein Unternehmensergebnis von 3.627 Tsd. € (Vorjahr 68 Tsd. €) erzielt. Hiervon werden 51 Tsd. € als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis abgeführt. Die verbleibenden 3.576 Tsd. € werden im Rahmen des bestehenden Gewinnabführungsvertrags an die SWK abgeführt.

Vermögenslage

Investitionen

Die Investitionen beliefen sich im Geschäftsjahr 2010 auf insgesamt 14.366 Tsd. € (Vorjahr 19.159 Tsd. €). Die Investitionen erfolgten in Höhe von 1.803 Tsd. € im Bereich Güterverkehr, in Höhe von 5.741 Tsd. € im Bereich Häfen, in Höhe von 6.192 Tsd. € in das Eisenbahnnetz und in Höhe von 630 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 den Grundstückserwerb zur Errichtung des Terminals im Kölner Norden 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. Im Eisenbahnbereich wurde vornehmlich in die Beschaffung von Güterwagen und Software investiert.

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die Bilanzsumme hat sich von 264.485 Tsd. € im Vorjahr um 12.799 Tsd. € (-4,8 %) geringfügig auf 251.686 Tsd. € vermindert.

Die Höhe des Anlagevermögens nahm um 2,5 % auf 210.233 Tsd. € ab.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten konnten auf eine mittelfristige Laufzeit umgestellt werden.

Das Verhältnis des Eigenkapitals zum langfristigen Fremdkapital (ohne Sonderposten für Investitionszuschüsse) betrug 1:1,6 (Vorjahr 1:0,95). Die langfristigen Aktiva waren durch Eigenkapital zu 35,9 % (Vorjahr 34,8 %) und insgesamt durch langfristiges Kapital (ohne Sonderposten für Investitionszuschüsse) zu 57,2 % (Vorjahr 34,9 %) gedeckt.

Finanzlage

Aus laufender Geschäftstätigkeit wurde von der HGK 2010 ein Zahlungsmittelzufluss von 6.615 Tsd. € auf 17.025 Tsd. € verbessert. Dies ist neben den um 5.343 Tsd. € über dem Vorjahr liegenden Abschreibungen auf die Zuführung zu Rückstellungen von 5.082 Tsd. € zurückzuführen.

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionstätigkeit – ohne Finanzinvestitionen – liegt mit 11.564 Tsd. € etwa 4.979 Tsd. € niedriger als im Vorjahr (16.543 Tsd. €). Die Investitionen der HGK wurden mit Eigenmitteln und unter Inanspruchnahme von Gesellschaftermitteln aus dem SWK-Konzernverrechnungsverkehr finanziert.

Insgesamt hat sich der Finanzmittelfonds von 3.993 Tsd. € im Vorjahr auf 1.282 Tsd. € reduziert.

Nachtragsbericht

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

Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft mit ihren wesentlichen Chancen und Risiken

Wirtschaftliche Entwicklung

Aufgrund der im ersten Quartal 2010 noch spürbaren Wirtschaftskrise und der in den folgenden Quartalen verhalten anziehenden Konjunktur bedurfte es erheblicher Anstrengungen auf der Kostenseite, um das Ergebnis der HGK positiv zu gestalten. Der Wettbewerbsdruck sowohl unter den Verkehrsträgern als auch unter den Eisenbahnen dauert an und wirkt sich nachteilig auf die Gewinnmargen aus. Deshalb ist die Entwicklung zumindest auf dem Transportsektor mit Sorgfalt zu beobachten.

Mit einer dauerhaften Überwindung der Wirtschaftskrise wird der internationale Warenaustausch wieder zunehmen. Sowohl die aktuelle wirtschaftliche Entwicklung in Europa als auch in Übersee lassen dies erwarten. 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.

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.

325 ha

Hafenflächen müssen bis zum Jahr 2025 in Nordrhein-Westfalen zusätzlich zur Verfügung gestellt werden.

Nur so kann die Binnenschifffahrt ihre Vorteile ausspielen. Denn die Hafenstandorte geraten zunehmend durch Nutzungen wie Wohnen und Freizeit am Wasser unter Druck.

Auf lange Sicht betrachtet kann die Binnenschifffahrt ihre ökologischen und ökonomischen Vorteile nur ausspielen, wenn zusätzliche Hafenflächen für die Logistik geschaffen werden. Zur Deckung der Nachfrage bis zum Jahr 2025 müssen in Nordrhein-Westfalen 325 Hektar zusätzlich bereitgestellt werden.¹ 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 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. Die gerichtlich unterbrochene Erweiterung des Hafens Köln-Godorf und die Pläne zur städtebaulichen Entwicklung des Hafens in Deutz stehen dem steigenden Bedarf an Logistikflächen entgegen und schwächen auf Dauer die Prosperität der Wirtschaftsregion Köln/Rhein-Erft, aber auch die wirtschaftliche Entwicklung der HGK.

Mit dem steigenden Güteraufkommen vor allem in den Seehäfen wird sich die Rolle der Binnenhäfen wandeln: neben reinen Umschlagleistungen werden weitere logistische Leistungen nachgefragt wie Zwischenlagerung, Disposition, vielfach auch eine weitere Warenbearbeitung. Die HGK wird ihre Chancen nutzen, sich vom reinen Infrastrukturvorhalter zum Initiator und Organisator integrierter logistischer Ketten zu entwickeln. Gerade in der angestrebten Kooperation mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen be-

¹ Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Bauen und Verkehr NW, Februar 2009

stehen ideale Voraussetzungen, um mit einem regionalen Flächenmanagement, einer internationalen Bahnanbindung und verkehrsträgerübergreifendem logistischen Know-how ein erfolgreicher, marktkompativer Anbieter zu bleiben.

Risikomanagement

Die HGK hat entsprechend den aktienrechtlichen Anforderungen 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.

Verstetigt sich der wirtschaftliche Aufschwung nicht, besteht ein ernst zu nehmendes Marktrisiko, das sich in Abhängigkeit von seinem Ausmaß 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 einen erneuten Konjunkturereinbruch, die Unsicherheit hinsichtlich politischer Entscheidungen zur Erweiterung des Hafens in Köln-Godorf und die mangelnde Bereitschaft des Staates, ausreichende Mittel zur Förderung des kombinierten Verkehrs bereit zu stellen: Die Reduzierung der Fördermittel für den kombinierten Ladungsverkehr wurde im März 2010 durch eine Pressemitteilung der SPD-Bundestagsfraktion angekündigt. Der im November veröffentlichte Aktionsplan Güterverkehr und Logistik lässt konkrete Ansätze zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger wie Eisenbahn und Binnenschiff vermissen und lässt deren Betreiber mit der Finanzierung struktureller Verbesserungen allein.

Neben konjunkturellen und wirtschaftlichen Risiken bestehen für Häfen und Eisenbahn Risiken aus naturgegebenen Einflüssen bei Hoch- oder Niedrigwasser sowie anhaltenden Schneefällen.

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, so dass auch zukünftig mit entsprechend hohen Ausgaben in diesem Bereich zu rechnen ist. Geplante Maßnahmen im Bereich der logistischen Infrastruktur, insbesondere der Ausbau des Godorfer Hafens und der Bau des Bahnterminals im Kölner Norden, werden weitere erhebliche Ausgaben erfordern.

Für 2011

und die folgenden Jahre plant die HGK wiederum positive Ergebnisse.

Um dieses Ziel zu erreichen, wird das Unternehmen alles tun, um konjunkturbedingte Umsatzerlöseinbrüche durch kostendeckende Maßnahmen zu kompensieren.

So weist der Investitionsplan 2011 für die Bereiche Cargo, Eisenbahnnetz, Häfen und Umschlag sowie Liegenschaftsausgaben von insgesamt rund 50 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 2011 weitere rund 13,2 Mio. € an geplanten Investitionen. Die Finanzierung dieser Ausgaben soll mit öffentlichen Zuschüssen und durch von der KVB bereitgestellte Mittel erfolgen. Ab 2012 ist geplant, Investitionsvorhaben, die aus unterschiedlichen Gründen seit langem nicht realisiert werden konnten, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Finanzierbarkeit, einer kritischen Revision zu unterziehen.

Ergebnissituation

Die Ergebniserwartung für die Folgejahre ist abhängig von der nachhaltigen Überwindung der Wirtschaftskrise. Die HGK wird weiterhin alle Anstrengungen unternehmen, konjunkturbedingte Umsatzerlöseinbrüche durch kostensenkende Maßnahmen zu kompensieren, um insgesamt auch 2011 und in den folgenden Jahren positive Jahresergebnisse zu erzielen.

Prognosebericht

In den Wirtschaftsplänen für die Jahre 2011 und 2012 rechnen wir mit einem Umsatz von 106.019 Tsd. € bzw. 113.600 Tsd. € und einem Betriebsergebnis von 1.506 Tsd. € bzw. 5.000 Tsd. €.

Köln, den 31. März 2011

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand



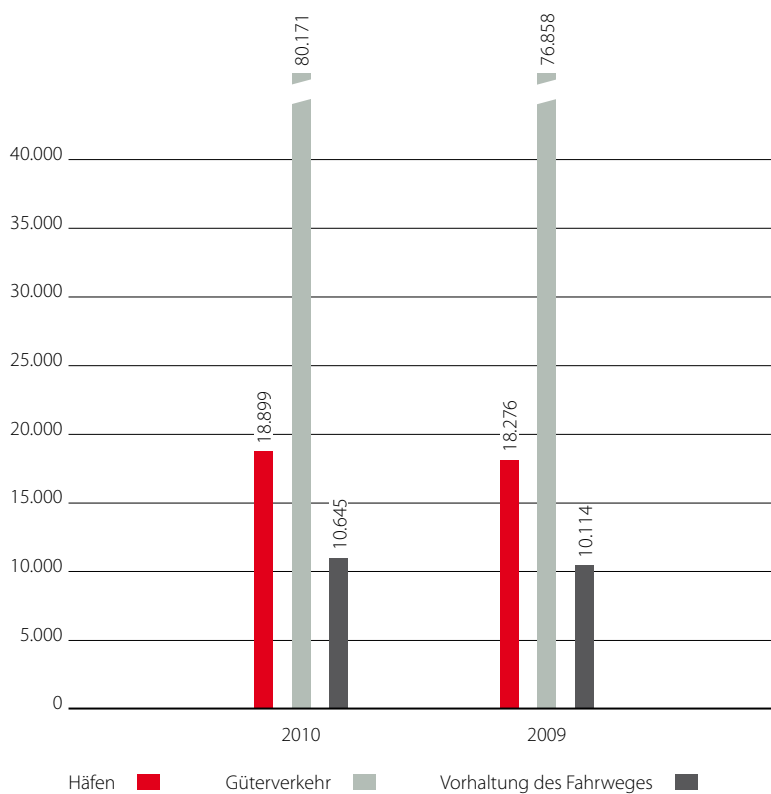
Dr. Rolf Bender



Horst Leonhardt

Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2010 leicht gesteigert

Umsatzerlöse in Tsd. €



„Dank der frühzeitig eingeleiteten, umfassenden Maßnahmen zur Kostenanpassung kam die HGK gestärkt aus der schweren Krise der Logistikbranche heraus. Allerdings setzen die vorhandenen Kapazitäten der zukünftigen Entwicklung deutliche Grenzen.“

Horst Leonhardt, Vorstand der Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

2 WEITERE INFORMATIONEN

- ⇒ Umsatzerlöse der Häfen und im Güterverkehr nehmen zu
 - ⇒ Vermietungsgeschäft stabilisiert sich in etwa auf Vorjahresniveau
 - ⇒ Umweltschutzrichtlinie schreibt ökologisches Handeln fest
-

Seite

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

Häfen

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse der Häfen stiegen 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 3,4 % auf 18.899 Tsd. €. Sie teilen sich wie folgt auf:

 **1**

Umsatzerlöse	2010 Tsd. €	2009 Tsd. €	Veränderung %
Erlöse Häfen und Umschlag			
Ufergeld	4.348	4.077	6,6
Kranleistungsentgelt	5.465	5.434	0,6
Sonstige Umsatzerlöse	848	818	3,7
Umschlagenerlöse	10.661	10.329	3,2
Erlöse Vermietungsgeschäft			
Lagermieten	5.565	5.293	5,1
Umlagen	739	698	5,9
Sonstige Mieten	1.934	1.956	-1,1
Mieteinnahmen	8.238	7.947	3,7
Gesamt	18.899	18.276	3,4

 **2**

Umschlagleistung in den einzelnen Häfen	2010 Tsd. t	2009 Tsd. t	Veränderung %
Köln-Deutz	322,7	284,0	13,6
Köln-Niehl	5.579,9	4.929,7	13,2
Köln-Niehl, Ölhafen	458,6	398,7	15,0
Köln-Godorf	6.333,3	6.329,9	0,1
Gesamt*	12.694,5	11.942,3	6,3

* Die Umschlagleistung umfasst den wasserseitigen Umschlag und den Landumschlag.

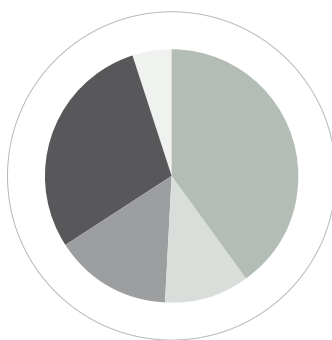
Umschlag nach Gütergruppen

	2010 Tsd. t	2009 Tsd. t	Veränderung %
Land- und forstwirtschaftliche sowie verwandte Erzeugnisse	123,9	104,3	18,8
Andere Nahrungs- und Futtermittel	118,1	95,4	23,9
Feste mineralische Brennstoffe	134,0	177,4	-24,4
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	4.963,0	4.774,5	3,9
Erze und Metallabfälle	376,4	235,1	60,1
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	50,7	27,2	86,5
Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	1.109,3	1.311,7	-15,4
Düngemittel	2,1	0,7	193,7
Chemische Erzeugnisse	1.926,5	1.781,2	8,2
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren	3.890,4	3.435,0	13,3
Gesamt*	12.694,5	11.942,4	6,3

* Die Umschlagleistung umfasst den wasserseitigen Umschlag und den Landumschlag.

Struktur des Umschlagaufkommens

Angaben in %



- 39 Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase
- 9 Steine und Erden (einschl. Baustoffe)
- 15 Chemische Erzeugnisse
- 31 Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren
- 6 Sonstige Güter

Güterverkehr

Umsatzerlöse

 5

	2010	2009	Veränderung
	Tsd. €	Tsd. €	%
Verkehrserlöse			
Frachteinnahmen	69.967	66.654	5,0
Nebenerträge	1.354	1.790	-24,4
Sonstige Umsatzerlöse	8.850	8.414	5,2
Gesamt	80.171	76.858	4,3

Frachtaufkommen

Das Frachtaufkommen sank 2010 insgesamt um 402 Tsd. t auf 13.076 Tsd. t (- 3 %). Der HGK-eigene Verkehr sank um 7,5 % (804 Tsd. t) auf 9.935 Tsd. t. Das Transportaufkommen im Kooperationsverkehr mit DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft stieg um 403 Tsd. t (+14,7 %). Grund hierfür war die deutliche Konjunkturbelebung.

 6

Frachtaufkommen nach Gütergruppen

Angaben in %



- 12 Feste mineralische Brennstoffe
- 41 Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase
- 7 Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)
- 7 Steine und Erden (einschl. Baustoffe)
- 15 Chemische Erzeugnisse
- 16 Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren
- 2 Sonstige Güter

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 KVB stehen unter HGK-Obhut. Ein Mitbenutzungsvertrag regelt die Entgelte der KVB an die HGK. Die Fahrwegkosten der HGK betrugen im Jahr 2010 19,5 Mio. €.

Der Fahrweg der HGK weist eine Streckenlänge von 98,6 km auf. Die gesamte Gleislänge beträgt 247,9 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. In Frechen wurde die Brücke Neuer Weg II als neue Kreuzung der Güterverkehrsstrecke gebaut.

Im HGK-Netz sind damit 62 Eisenbahnbrücken zu unterhalten. In der Fußgängerzone Frechen wurde auf 470 m die Gleisanlage komplett erneuert.

98,6 km

lang ist der Fahrweg der HGK. Die gesamte Gleislänge beträgt 247,9 km.

Die Zahl der an das HGK-Netz angeschlossenen Kunden und Kooperationspartner (Gleisanschließer) beläuft sich im Geschäftsjahr 2010 auf 66.

Vermietungsgeschäft

Mietentwicklung

Die sonstigen betrieblichen Erträge aus Mieten und Pachten, die nicht der hafenauffinen Geschäftstätigkeit zuzuordnen sind, betrugen im Jahr 2010 4.376 Tsd. € (Vorjahr 4.735 Tsd. €).

Investitionen



	2010 Tsd. €	2009 Tsd. €
Güterverkehr	1.803	1.943
Häfen	5.741	13.050
Fahrweg	6.192	3.320
Spartenübergreifend	630	846
Gesamt	14.366	19.159

Abgerechnete Sachanlagen

Im Jahr 2010 wurden fertige Anlagen wie folgt abgerechnet:

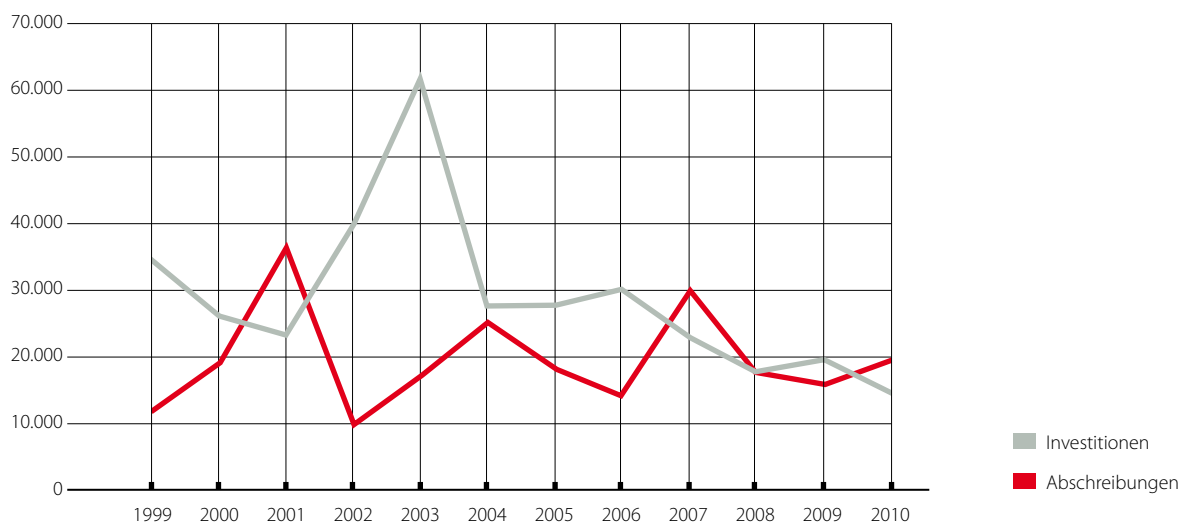
8

	2010 Tsd. €	2009 Tsd. €
Immaterielle Vermögensgegenstände	805	17
Grundstücke und Gebäude	10.653	14.402
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	3.756	4.692
Fahrzeuge für Güterverkehr	415	1.396
Maschinen und maschinelle Anlagen	127	891
Betriebs- und Geschäftsausstattung	- 368	58
Gesamt	15.388	21.456

9

Entwicklung der Sachanlagen und Abschreibungen

in Tsd. €



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 Eisenbahn-Netzes unter die Lupe genommen. Das letzte Dekra-Überwachungs-Audit fand im Dezember 2010 statt. Die Zertifizierungsurkunde 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 Umweltschulungsbuch. 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 Contraktoren) 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 Überwachungsverfahren 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 Fachkundeführungen vor. Zu Anfang des Berichtsjahres durchlief die HGK zum zehnten Mal erfolgreich das entsprechende Zertifizierungs-Verfahren. Auch in den Niederlanden besitzt die HGK alle erforderlichen behördlichen Zulassungen zur Beförderung von Abfällen auf der Schiene.

Öffentlichkeitsarbeit

Die HGK hat im Jahr 2010 ihre Reihe eigener Publikationen ausgebaut. Mit der „Kölner Hafenzeitung“ verfügt das Unternehmen über ein etabliertes Medium für alle Themen rund um die Kölner Häfen. Zum zweiten Mal entstand 2010 der Nachhaltigkeitsbericht. Zudem erschienen die 60. und 61. Ausgabe des Mitarbeitermagazins „Kran und Bahn“.

Die HGK hat 2010 erneut 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. Hierzu gehörten die Besuche von größeren und kleineren Gruppen, Führungen und Besichtigungen, vor allem aber die Arbeit mit Jugendgruppen und Schulklassen. Ein erfolgreiches Beispiel waren die „Kölner Kinder-Hafen-Tage“ im Ferienprogramm des Odysseums Köln.

800

Besucher begrüßte die
HGK am Westkai auf dem
Gelände im Hafen Niehl I.

Anlass für diesen Besuch interessierter Kölner am 29. August 2010 war der 50. Geburtstag des Stadtwerke-Konzerns und ein damit verbundener „Tag der offenen Tür“.

Eine besondere öffentliche Wirkung hatte der 50. Geburtstag des Stadtwerke-Konzerns. Die HGK war auf dem Bürgerfest am Tanzbrunnen ebenso präsent wie auf dem Empfang im Rathaus der Stadt Köln. Sie präsentierte sich unter anderem in unterschiedlichen Jubiläumsbroschüren, in einer Zeitungsbeilage und mehreren Anzeigen sowie auf einer bedruckten Bahn der KVB. Am 29. August öffnete sie außerdem ihre Tore und empfing rund 800 Besucher am Westkai im Hafen Niehl I.

Die Presseabteilung der HGK informierte regelmäßig zu aktuellen Themen. Dieser Aufwand zahlt sich aus. So hat sich die durchschnittliche Zahl täglicher Zugriffe auf die Internetseiten der HGK im Laufe des Jahres mehr als verdoppelt. Die Medienresonanzanalyse zeigt darüber hinaus, dass die HGK-Kommunikation durch ihre Publikationen und Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Angebote sowie durch die aktive Presse- und Medienarbeit dazu beigetragen hat, das Image des Unternehmens weiter zu verbessern. Offenheit und Transparenz waren hierbei wichtige Erfolgsfaktoren. Zentrales Ziel für das Jahr 2011 ist es, von diesem Stimmungswandel zu profitieren und die anstehenden Projekte positiv zu begleiten.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Personalbestand ist leicht gesunken

Nach Umrechnung der Anzahl der Teilzeitbeschäftigten auf Vollzeitkräfte ergibt sich zum 31. Dezember 2010 ein Personalbestand (ohne Auszubildende) von 589 (Vorjahr 590) Mitarbeitern. Darin enthalten sind neun (Vorjahr vier) Mitarbeiter im ruhenden Beschäftigungsverhältnis und zehn (Vorjahr sechs) Mitarbeiter in der Freizeitphase der Altersteilzeit. Am Ende des Berichtsjahres waren bei der Gesellschaft 631 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

 10

Personalbestand zum Jahresende	31.12.2010	31.12.2009	Veränderung %
Angestellte	460	458	0,4
Arbeiter	142	145	-2,1
	602	603	-0,2
Auszubildende/Praktikanten	29	33	-12,1
Gesamt	631	636	-0,8

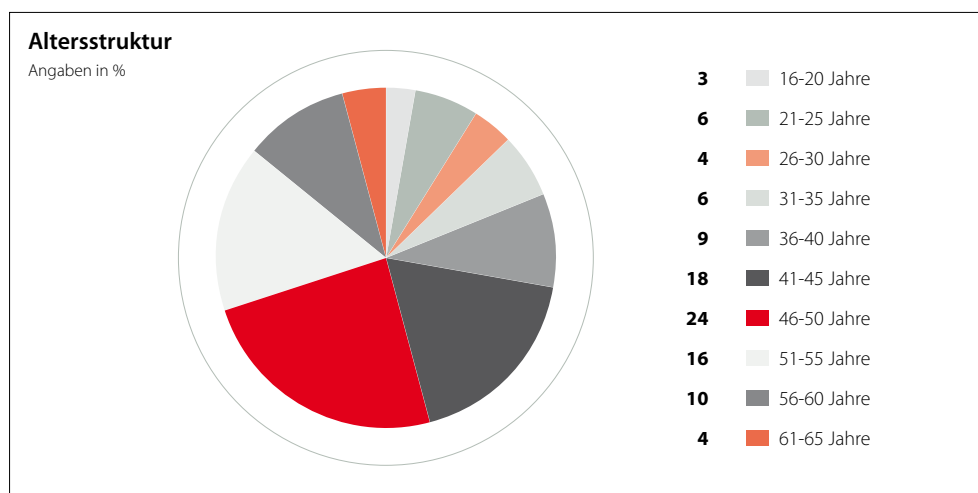
Altersstruktur und Betriebszugehörigkeit

Im Jahr 2010 betrug das Durchschnittsalter unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 44 Jahre (Vorjahr 43). Die Betriebszugehörigkeit lag im Durchschnitt wie bereits im Vorjahr bei 19 Jahren.

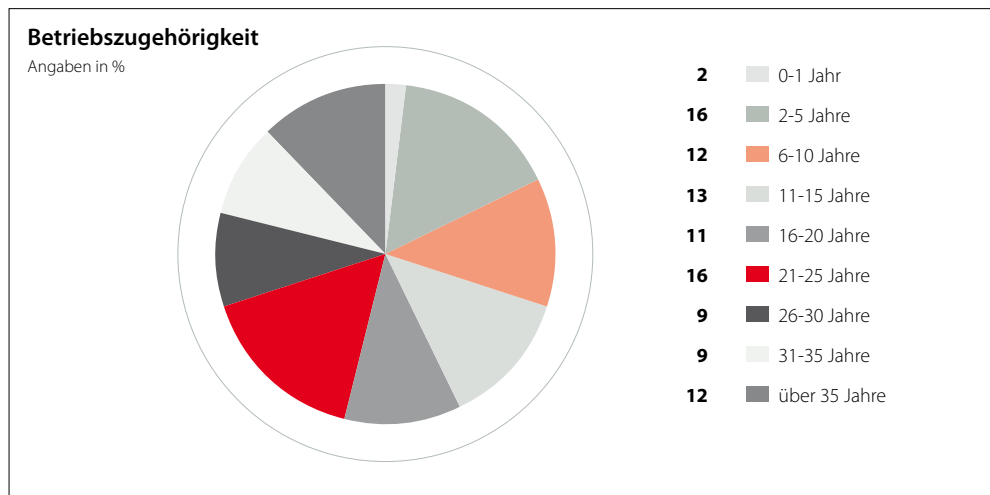
Zum Stichtag 31. Dezember 2010 waren 39 (Vorjahr 30) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als schwerbehindert anerkannt.

44 Jahre

beträgt das Durchschnittsalter der HGK-Mitarbeiter.

 11


Unser Unternehmen bereitet sich durch seine intensive Aus- und Weiterbildungstätigkeit sowie durch vielfältige Gesundheits-, Sport- und Sozialangebote auf den demografischen Wandel vor.



Tarifvertrag

Aufgrund des AGG wurde eine strukturelle Anpassung der Tariftabellen und der Eingruppierungsmethodik erforderlich. Zum 1. April 2010 erfolgte daher unter Wahrung der Besitzstände eine Stufenzuordnung nach Beschäftigungszeit anstelle der bisherigen Einstufung nach Alter. Zum 1. Juli 2010 erfolgte eine lineare Anpassung der Vergütungen um 1 %. Zusätzlich erhielten alle Mitarbeiter im Monat Juni eine tarifliche Einmalzahlung.

Personalaufwand

Personalaufwand	2010	2009	Veränderung
	Tsd. €	Tsd. €	%
Löhne	5.136	5.440	-5,6
Gehälter	21.427	21.536	-0,5
	26.563	26.976	-1,5
Sonstige Personalaufwendungen	849	432	96,5
Gesetzliche Sozialabgaben	4.822	4.840	-0,4
Altersversorgung und Unterstützung	5.341	4.817	10,9
Gesamt	37.575	37.065	1,4

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 2010 besaßen 590 (Vorjahr 590) Betriebsangehörige einen Anspruch auf spätere zusätzliche Versorgungsbezüge, davon 440 (Vorjahr 434) gegenüber der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen, 146 (Vorjahr 152) gegenüber der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln und vier gegenüber der Rheinischen Zusatzversorgungskasse. Außerdem wurden im Berichtsjahr vom Grunde her anspruchsberechtigte 537 (Vorjahr 553) Versorgungsempfänger, davon tatsächliche 288 (Vorjahr 295) Ruhegeldempfänger, 245 (Vorjahr 246) Witwen und Witwer sowie vier (Vorjahr vier) Waisen, betreut.

Arbeitssicherheit

Im Jahr 2010 kam es zu 24 meldepflichtigen Arbeitsunfällen, im Vergleich dazu waren 33 meldepflichtige Arbeitsunfälle im Jahr 2009 zu verzeichnen. Die meldepflichtigen Wegeunfälle verringerten sich von zwölf (2009) auf fünf (2010).

Die meldepflichtigen Unfälle hatten in 2010 insgesamt 740 Ausfalltage zur Folge. Die Tausend-Mann-Quote (TMQ = Ausfalltage der meldepflichtigen Arbeits- und Wegeunfälle mal 1.000 geteilt durch die Zahl der im Unternehmen vollbeschäftigten Personen) sank im Vergleich zu 2009 um 27 % auf 1.173 Tage.

Im Berichtsjahr 2010 wurden die Beschäftigten im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit unterwiesen. Das betriebliche Programm „Lernen aus Beinahe-Unfällen“ war dabei Schwerpunktthema. Die Beschäftigten wurden im Rahmen des betrieblichen Programms anonym befragt und nahmen an den Erfahrungszirkeln teil. Die Ergebnisse wurden ausgewertet und bei der Aktualisierung der Gefährdungsbeurteilungen berücksichtigt.

Aus- und Weiterbildung

Im Jahr 2010 hat die HGK fünf (Vorjahr 4) Auszubildende als Eisenbahner im Betriebsdienst/Fachrichtung Lokführer und Transport, zwei Industriemechaniker (Vorjahr 1), zwei (Vorjahr 1) Elektroniker/Betriebstechnik sowie einen (Vorjahr 0) Gleisbauer eingestellt. Unser Unternehmen beschäftigte zum 31. Dezember 2010 insgesamt 29 (Vorjahr 33) Auszubildende, davon 17 Eisenbahner im Betriebsdienst, neun technisch-gewerbliche und drei kaufmännische Auszubildende.

Für die Ausbildung wendete die HGK 594 Tsd. € auf. Für externe Weiterbildungsveranstaltungen der Arbeitnehmer wurden 75 Tsd. € ausgegeben.

Gesundheit

An den Untersuchungen des Betriebsärztlichen Dienstes der SWK nahmen im Berichtsjahr 318 (Vorjahr 352) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter teil. Darüber hinaus wurden Fortbildungskurse und Seminare mit medizinischen und gesundheitsorientierten Themen durchgeführt.

594 Tsd. €

wendete die HGK 2010 für die Ausbildung ihrer 29 Auszubildenden auf.

In die externe fachliche und persönliche Weiterbildung der Arbeitnehmer investierte das Unternehmen 75 Tsd. €.

Baudarlehen

Im Jahr 2010 wurde ein Arbeitgeberdarlehen beantragt. In 2009 wurde kein Arbeitgeberdarlehen beantragt.

Werkwohnungen

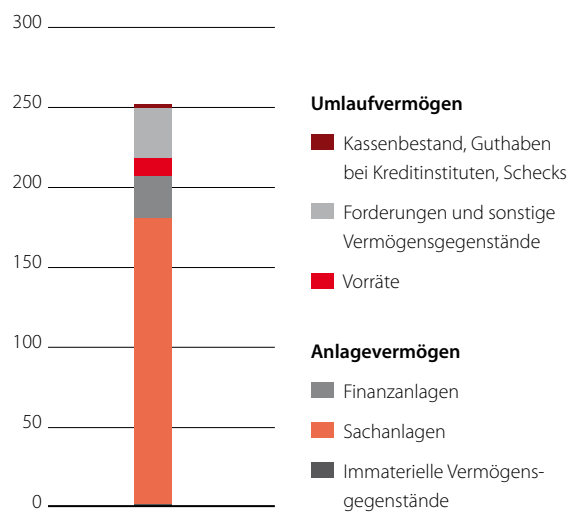
Der Bestand an Werkwohnungen betrug am Bilanzstichtag 135 (Vorjahr 136). Seit dem 1. Januar 1993 obliegt die Verwaltung der HGK-Wohnungen der Wohnungsgesellschaft der Stadtwerke Köln mbH (WSK).

Dank allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern

Der Vorstand spricht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahr 2010 geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus. Ebenso dankt er dem Betriebsrat der HGK für die vertrauensvolle Zusammenarbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr.

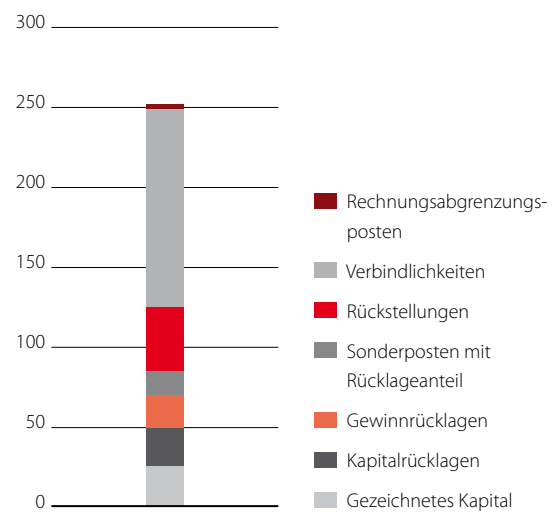
Bilanzstruktur Aktiva zum 31. Dezember 2010

Angaben in Mio. €



Bilanzstruktur Passiva zum 31. Dezember 2010

Angaben in Mio. €



3

JAHRESABSCHLUSS

- ⇒ Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit legt deutlich zu
 - ⇒ Eigenkapital der HGK bleibt auf Vorjahresniveau
 - ⇒ Personalaufwand erhöht sich im vertretbaren Rahmen
-

Seite

46	Bilanz
47	Gewinn- und Verlustrechnung
48	Anhang

Bilanz

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft
Bilanz zum 31. Dezember 2010

Aktiva

	Textziffer im Anhang	31.12.2010 €	31.12.2009 €
Anlagevermögen	3		
Immaterielle Vermögensgegenstände		1.497.926	964.684
Sachanlagen		181.811.721	187.875.540
Finanzanlagen		26.923.688	26.713.792
		210.233.335	215.554.016
Umlaufvermögen			
Vorräte	4	9.526.251	11.679.406
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	30.544.428	32.765.247
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks	6	1.282.171	3.993.095
		41.352.850	48.437.748
Rechnungsabgrenzungsposten		100.028	493.240
		251.686.213	264.485.003

Passiva

	Textziffer im Anhang	31.12.2010 €	31.12.2009 €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	7	26.340.000	26.340.000
Kapitalrücklage	8	27.294.071	26.794.071
Gewinnrücklagen	9	21.845.082	21.785.566
		75.479.153	74.919.637
Sonderposten mit Rücklageanteil	10	8.882.609	14.305.057
Rückstellungen	11	43.758.704	42.372.442
Verbindlichkeiten	12	121.160.141	130.667.923
Rechnungsabgrenzungsposten		2.405.606	2.219.944
		251.686.213	264.485.003

Gewinn- und Verlustrechnung

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010

	Textziffer im Anhang	2010 €	2009 €
Umsatzerlöse	13	109.715.051	105.248.035
Andere aktivierte Eigenleistungen		643.964	609.568
Gesamtleistung		110.359.015	105.857.603
Sonstige betriebliche Erträge	14	35.159.144	28.929.748
Materialaufwand	15	-66.279.199	-62.598.747
Personalaufwand	16	-37.575.052	-37.064.901
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-19.203.043	-15.660.757
Sonstige betriebliche Aufwendungen	17	-16.276.871	-18.271.607
Finanzergebnis	18	-1.360.172	-543.498
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		4.823.822	647.841
Außerordentliche Aufwendungen	19	-499.205	0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	20	-75.935	-105.204
Sonstige Steuern	21	-621.413	-474.982
Unternehmensergebnis		3.627.269	67.655
Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG		-51.132	-51.132
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführte Gewinne		-3.576.137	-16.523
Jahresüberschuss		0	0
Gewinnausschüttung		0	0
Bilanzgewinn		0	0

Anhang

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2010

	Anschaffungs- und Herstellungs- kosten 1.1.2010	Zugänge	Abgänge
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Immaterielle Vermögensgegenstände			
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	4.233	515	366
Geleistete Anzahlungen	732	95	0
	4.965	610	366
Sachanlagen			
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	205.380	2.878	1.740
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	24.712	0	505
Technische Anlagen und Maschinen:			
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	238.837	1.056	37
Fahrzeuge für den Güterverkehr	61.908	854	0
Maschinen und maschinelle Anlagen	52.105	94	16
Zwischensumme Technische Anlagen und Maschinen	352.850	2.004	53
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	16.818	710	976
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	33.117	8.163	0
	632.877	13.755	3.274
Finanzanlagen			
Anteile an verbundenen Unternehmen	25.006	256	0
Beteiligungen	1.554	26	0
Darlehen an Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis	30	0	16
Sonstige Ausleihungen	1.193	37	106
	27.783	319	122
Summe Anlagevermögen	665.625	14.684	3.762

	Umbuchungen	Abschreibungen kumuliert	Buchwerte 31.12.2010	Buchwerte 31.12.2009	Abschreibungen 2010	Zuschreibungen 2010
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
	805	3.784	1.403	233	150	
	- 732	0	95	732	0	
	73	3.784	1.498	965	150	
	10.652	149.753	67.417	63.103	8.841	
	0	19.983	4.224	4.689	177	
	3.757	192.098	51.515	52.079	5.378	
	416	41.797	21.381	22.433	2.075	
	127	45.276	7.034	8.359	1.539	
	4.300	279.171	79.930	82.871	8.992	
	- 368	12.567	3.617	4.096	1.043	
	-14.657	0	26.623	33.117	0	
	-73	461.474	181.811	187.876	19.053	
	0	0	25.262	25.006	0	
	0	558	1.022	1.021	26	
	0	0	14	30	0	
	0	498	626	656	15	54
	0	1.056	26.924	26.713	41	54
	0	466.314	210.233	215.554	19.244	54

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.

Die Bilanzierungsvorschriften des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) werden erstmalig für das Geschäftsjahr 2010 angewendet. Die Umstellung erfolgte zum 1. Januar 2010. Die Vorjahreszahlen gemäß § 265 Abs. 2 Satz 1 HGB wurden entsprechend Art. 67 Abs. 8 Satz 2 EGHGB nicht an die geänderten Bewertungsmethoden angepasst. Auswirkungen durch die erstmalige Anwendung des BilMoG ergeben sich im Bereich der Rückstellungen und der Gewinnrücklagen.

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

Durch die ab dem 1. Januar 2010 erfolgte Anwendung der in Folge des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) geänderten Regelungen des HGB wurden die im vergangenen Jahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nicht vollumfänglich fortgeführt. Im Wesentlichen ergaben sich durch die Umstellung auf die neuen handelsrechtlichen Vorschriften folgende Änderungen:

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen – unter Berücksichtigung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Heubeck – nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Zukünftig erwartete Entgelt- und Rentensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Verpflichtungen berücksichtigt. Für die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen wurde der von der Deutschen Bundesbank ermittelte und veröffentlichte durchschnittliche Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre für eine angenommene Restlaufzeit von 15 Jahren verwendet.

Zuführungen zu Pensionsrückstellungen auf Grund der Erstanwendung gemäß Art. 67 Abs. 1 EGHGB zum 1. Januar 2010 sind mit 1/15 in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten „außerordentliche Aufwendungen“ ausgewiesen. Zuführungen zu ähnlichen Verpflichtungen sind hier ebenfalls ausgewiesen, jedoch als Einmalbetrag. Auflösungen sind in der Bilanz unter dem Posten „Gewinnrücklage“ ausgewiesen.

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 linear abgeschrieben. Investitionszuschüsse wurden in den Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse eingestellt.

Geringwertige Anlagegüter, deren Anschaffungskosten 150 € nicht übersteigen, werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben. Liegen die Anschaffungskosten zwischen 150 € und 1.000 €, erfolgt die Einstellung in einen Sammelposten, der über einen Zeitraum von fünf Jahren linear abgeschrieben wird.

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 wurden durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Das gezeichnete Kapital wurde zum Nennwert angesetzt.

Der Gesellschafter SWK hat im Geschäftsjahr 500 Tsd. € der Kapitalrücklage zugeführt. Der Jahresüberschuss nach Ausgleichszahlung von 3.576 Tsd. € wurde aufgrund des Gewinnabführungsvertrages an die SWK abgeführt.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen – unter Berücksichtigung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Heubeck – nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Zukünftig erwartete Entgelt- und Rentensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Verpflichtungen berücksichtigt. Dabei wird derzeit von jährlichen Anpassungen von 2,5 % bei den Entgelten und von 1,8 % bei den Renten ausgegangen. Der zugrunde gelegte Rechnungszins für die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen beläuft sich zum 1. Januar 2010 auf 5,25 % und zum 31. Dezember 2010 auf 5,16 %; es handelt sich um den von der Deutschen Bundesbank ermittelten und veröffentlichten

lichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre, für eine angenommene Restlaufzeit von 15 Jahren.

Im Geschäftsjahr wurde 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.

Die übrigen Rückstellungen wurden für erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten gebildet und mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist.

Die Verbindlichkeiten wurden zum Rückzahlungsbetrag passiviert.

3 Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten und ihre Entwicklung im Jahre 2010 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: 31.12.2010*)	100,0	7.931	0
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service, Köln (Stand: 30.6.2010)	15,0	814	405
BGE Eisenbahn Güterverkehr Gesellschaft mbH, Bergisch Gladbach (Stand: 31.12.2009)	18,0	-1.416	500
DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (Stand: 30.9.2010)	25,5	668	590
Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH, Köln (Stand: 31.12.2009)	50,0	118	-49
KCG Knapsack Cargo GmbH, Hürth (Stand: 31.12.2009)	26,0	69	-39
RVG Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft mbH (Stand: 31.12.2009)	26,0	85	43

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

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.

	31.12.2010	31.12.2009
	Tsd. €	Tsd. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	6.315	5.781
Unfertige Leistungen	3.211	5.898
Gesamt	9.526	11.679

5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben 128 Tsd. € und von den sonstigen Vermögensgegenständen 9.569 Tsd. € (2009: 12.767 Tsd. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

	31.12.2010	31.12.2009
	Tsd. €	Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.409	15.002
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	726	461
Sonstige Vermögensgegenstände	12.409	17.302
Gesamt	30.544	32.765

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 u.a. den bei der Verschmelzung im Jahr 1992 entstandenen Verschmelzungsgewinn von 5.334 Tsd. €.

	31.12.2010	31.12.2009
	Tsd. €	Tsd. €
Kapitalrücklage	27.294	26.794
Gesamt	27.294	26.794

9 Gewinnrücklagen

Die Veränderung der Gewinnrücklagen um 59 Tsd. € betrifft ausschließlich Umstellungseffekte aus der Anpassung von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen an die Bewertungsvorschriften des BilMoG zum 1. Januar 2010.

	31.12.2010	31.12.2009
	Tsd. €	Tsd. €
Gewinnrücklagen	21.845	21.786
Gesamt	21.845	21.786

10 Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse

	31.12.2010	31.12.2009
	Tsd. €	Tsd. €
Sonderposten Investitionszuschüsse	8.883	14.305
Gesamt	8.883	14.305

11 Rückstellungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen berücksichtigen auch Sachleistungen und Vorruhestandsverpflichtungen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen – unter Berücksichtigung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Heubeck – nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Zukünftig erwartete Entgelt- und Rentensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Verpflichtungen berücksichtigt. Dabei wird derzeit von jährlichen Anpassungen von 2,5 % bei den Entgelten und von 1,8 % bei den Renten ausgegangen. Der zugrunde gelegte Rechnungszins für die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen beläuft sich zum 1. Januar 2010 auf 5,25 % und zum 31. Dezember 2010 auf 5,16 %; es handelt sich jeweils um den von der Deutschen Bundesbank ermittelten und veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre, für eine angenommene Restlaufzeit von 15 Jahren.

Zuführungen zu Pensionsrückstellungen auf Grund der Erstanwendung gemäß Art. 67 Abs. 1 EGHGB zum 1. Januar 2010 sind mit 1/15 in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten „außerordentliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

Die hieraus resultierende Unterdeckung beträgt 2.133 Tsd. €.

Zuführungen zu ähnlichen Verpflichtungen sind hier ebenfalls ausgewiesen, jedoch als Einmalbetrag. Auflösungen sind in der Bilanz unter dem Posten „Gewinnrücklage“ ausgewiesen.

Die HGK macht im Berichtsjahr 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 14.796 €.

Die sonstigen Rückstellungen betreffen u.a. folgende Risiken:

(anteilige) Folgekosten aus Grundstücksveräußerungen	8.522 Tsd. €
Erneuerung Kreuzungsbauwerk	5.300 Tsd. €
Verpflichtungen aus Grundstücksveräußerungen	1.438 Tsd. €
Baggerungen und Rückbauverpflichtungen	1.178 Tsd. €
ausstehende Eingangsrechnungen	1.489 Tsd. €
Altersteilzeitverpflichtungen	1.950 Tsd. €
Beihilfen im Versorgungsfall	1.411 Tsd. €
Jubiläumszuwendungen	348 Tsd. €

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Beihilfeverpflichtungen und Jubiläumszuwendungen wurden unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Der zugrunde gelegte Rechnungszins für die Rückstellungen beläuft sich zum 1. Januar 2010 auf 5,25 % und zum 31. Dezember 2010 auf 5,16 %; es handelt sich um den von der Deutschen Bundesbank ermittelten und veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre, für eine angenommene Restlaufzeit von 15 Jahren.

Aufgrund der Regelung in § 253 Abs. 1 HGB wurde bei der versicherungsmathematischen Berechnung der Rückstellung für Beihilfeverpflichtungen eine Kosten-/Preissteigerung von 3 % berücksichtigt. Bei der Berechnung der Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumszuwendungen wurde eine zukünftig erwartete Gehaltssteigerung von 2,5 % berücksichtigt.

Rückstellungen	31.12.2010	31.12.2009
	Tsd. €	Tsd. €
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	19.727	18.478
Steuerrückstellungen	49	87
Sonstige Rückstellungen	23.983	23.807
Gesamt	43.759	42.372

12 Verbindlichkeiten

	Verbindlichkeiten 2010 mit einer Restlaufzeit			Gesamt	Gesamt
	bis 1 Jahr	von 1 Jahr bis 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2010	31.12.2009
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	362	60.000	35.000	95.362	
Vorjahr	(45.644)	(15.000)	(35.000)		95.644
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.208	32	0	6.240	
Vorjahr	(7.539)	(82)	(0)		7.621
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	15.387	0	0	15.387	
Vorjahr	(20.515)	(0)	(0)		20.515
Sonstige Verbindlichkeiten	3.273	646	252	4.171	
Vorjahr	(5.970)	(679)	(239)		6.888
davon					
* Vorjahreszahlen in Klammern aus Steuern				400	333
im Rahmen der sozialen Sicherheit				138	104
Gesamt	25.230	60.678	35.252	121.160	
Vorjahr	79.668	15.761	35.239		130.668

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es bestehen Verpflichtungen aus erteilten Investitionsaufträgen von 2.598 Tsd. €.

Darüber hinaus resultieren 48 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. 2010 ergibt sich bei einem Rechnungszins von 5,16 % ein Fehlbetrag von 11.366 Tsd. €.

Latente Steuern

Die HGK ist Organgesellschaft einer ertragsteuerlichen Organschaft mit der SWK. Es errechnet sich ein Überhang an aktiven latenten Steuern. Die aktiven latenten Steuern werden bei dem Organträger ausgewiesen. Somit unterbleibt die Angabe nach § 285 Nr. 29 HGB.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

13 Umsatzerlöse

	2010 Tsd. €	2009 Tsd. €
Güterverkehr		
Frachterlöse	69.967	66.654
Nebenerträge	1.354	1.790
Sonstige Umsatzerlöse*	8.850	8.414
Zwischensumme Güterverkehr	80.171	76.858
Häfen		
Kranleistungsentgelt	5.465	5.434
Ufergeld	4.348	4.077
Übriges	848	818
Zwischensumme Häfen	10.661	10.329
Vermietungsgeschäft		
Lagermieten	5.565	5.293
Umlagen	739	698
Sonstige Mieten	1.934	1.956
Zwischensumme Vermietungsgeschäft	8.238	7.947
Fahrweg*	10.645	10.114
Gesamt	109.715	105.248

* Die Umsatzerlöse „Mitbenutzung der Bahnanlagen“ wurden 2010 entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen den Umsatzerlösen Fahrweg zugeordnet. 2009 wurden Umsatzerlöse von 493 Tsd. € umgegliedert und unter „Sonstige Umsatzerlöse“ Güterverkehr ausgewiesen.

14 Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge von 899 Tsd. € (2009: 874 Tsd. €) enthalten.

	2010	2009
	Tsd. €	Tsd. €
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse	7.475	4.938
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und aus Zuschreibungen	2.843	2.169
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	276	2.845
Zuschüsse aus öffentlichen Kassen	2.288	2.284
Erträge aus Investitionszuschüssen	2.106	4.245
Erträge aus Mieten und Pachten	4.376	4.735
Übrige sonstige betriebliche Erträge	15.795	7.715
Gesamt	35.159	28.930

15 Materialaufwand

	2010	2009
	Tsd. €	Tsd. €
Energie-, Wasser- und Wärmebezug	1.471	1.745
Fuhrstrom und Kraftstoffe	13.349	12.123
Materialverbrauch	3.306	2.918
	18.126	16.786
Bezogene Leistungen	48.153	45.813
Gesamt	66.279	62.599

16 Personalaufwand

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung enthalten 4.298 Tsd. € (2009: 3.884 Tsd. €) für die Altersversorgung.

	2010 Tsd. €	2009 Tsd. €
Löhne und Gehälter	27.411	27.408
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	10.164	9.657
Gesamt	37.575	37.065

Anzahl der Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	2010	2009
Angestellte	459	459
Arbeiter	144	149
Gesamt	603	608
Auszubildende	30	30

17 Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen von 1.179 Tsd. € (2009: 1.601 Tsd. €) enthalten.

	2010 Tsd. €	2009 Tsd. €
Einstellungen in Sonderposten für Investitionszuschüsse	2.052	2.208
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	487	911
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	13.738	15.153
Gesamt	16.277	18.272

18 Finanzergebnis

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen ist ein Zinsaufwand von 616 Tsd. € aus der Aufzinsung von Rückstellungen enthalten.

	2010	2009
	Tsd. €	Tsd. €
Erträge aus Gewinnabführungsvertrag	3.635	3.185
Erträge aus Beteiligungen	237	259
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	8	9
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	198	264
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-41	-31
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-5.397	-4.229
Gesamt	-1.360	-543

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

	2010	2009
	Tsd. €	Tsd. €
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	196	257
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-241	-171
Gesamt	-45	86

19 Außerordentliche Aufwendungen

In den außerordentlichen Aufwendungen sind ausschließlich die Umstellungseffekte aus der Anpassung von Rückstellungen an die Bewertungsvorschriften des BilMoG zum 1. Januar 2010 enthalten.

	2010	2009
	Tsd. €	Tsd. €
Außerordentliche Aufwendungen	499	0
Gesamt	499	0

20 **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag**

In den Steuern vom Einkommen und Ertrag sind 10 Tsd. € (2009: 18 Tsd. €) Körperschaftsteuer für die Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG an den Rhein-Erft-Kreis enthalten.

Es sind periodenfremde Steuern in Höhe von 66 Tsd. € (2009: 87 Tsd. €) enthalten.

21 **Sonstige Steuern**

Die sonstigen Steuern enthalten periodenfremde Aufwendungen von 58 Tsd. € (2009: 22 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 **Abschlussprüferhonorar**

Die berechneten Abschluss honorare für im Geschäftsjahr erbrachte Dienstleistungen des Abschlussprüfers des Jahresabschlusses betragen 81 Tsd. €.

24 **Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes**

Die 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 betrugen insgesamt 74,7 Tsd. € (2009: 46 Tsd. €). Die Aufsichtsratsmitglieder erhielten im Einzelnen folgende Vergütung:

	2010 Tsd. €
Michael Zimmermann**	17,6
Franz-Josef Knieps**	12,8
Birgit Bistram*	2,8
Ralph Bombis**	2,7
Jörg Frank	7,2
Karl-Heinz Frede*	4,9
Jörg van Geffen	3,1
Klaus Koke**	3,3
Thomas Landgraf*	2,6
Matthias Linzbach*	5,4
Dietmar Repgen	2,6
Robert Schiestel*	2,6
Bernd Streitberger	0,8
Werner Stump**	2,4
Manfred Waddey	3,1
Dr. Norbert Walter-Borjans	1,0
Gesamt**	74,7

* Arbeitnehmersvertreter/-in

** einschließlich Umsatzsteuer

Die Gesamtbezüge der Vorstandsmitglieder bestehen aus einem Jahresfestgehalt, einer leistungsabhängigen Tantieme, einer Versorgungsregelung für sich und ihre Hinterbliebenen sowie sonstigen Vergütungsbestandteilen, insbesondere Dienstwagen und Versicherungsbeiträgen.

Vergütungskomponenten mit langfristigen Anreizwirkungen wurden nicht vereinbart.

Der Vorstand erhielt im Geschäftsjahr eine Gesamtvergütung in Höhe von 588,6 Tsd. €, die sich wie folgt zusammensetzt:

	Festvergütung einschl. Sach- und sonstige Bezüge	Tantieme	Insgesamt
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Dr. Rolf Bender	250,1	73,7	323,8
Horst Leonhardt	232,0	32,8	264,8
Vorstand gesamt	482,1	106,5	588,6

Im Geschäftsjahr 2010 wurde ein General-Check der Vergütungsregelungen in den Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder der Häfen und Güterverkehr Köln AG unter Beachtung des VorstAG mit dem Ergebnis durchgeführt, dass die Gesamtvergütung aller Mitglieder des Vorstandes der Häfen und Güterverkehr Köln AG der Höhe nach insgesamt im marktüblichen Rahmen liegt.

Für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Tätigkeiten bestehen für alle Vorstandsmitglieder Ansprüche auf Leistungen für den Versorgungsfall bei einer dauerhaften Arbeitsunfähigkeit. Liegen keine Gründe für eine außerordentliche Kündigung vor, hat Herr Leonhardt einen zusätzlichen Leistungsanspruch im Fall einer Beendigung seines Vertrages.

Bei einer regulären Vertragsbeendigung besteht für die Vorstandsmitglieder ein Anspruch auf Zahlung eines Ruhegehaltes in Höhe ihres bis dahin erreichten Versorgungsprozentsatzes.

Die Versorgungsleistungen sind in Höhe eines bestimmten Prozentsatzes der festen Vergütung – ohne Sach- und sonstige Bezüge – bei Vertragsbeendigung zugesagt (unmittelbare Versorgungszusage). Dieser Prozentsatz steigt für Herrn Leonhardt beginnend mit 40 % jährlich um 2 % bis zum Höchstprozentsatz von 70 %. In dem älteren Vertrag von Herrn Dr. Bender beträgt der Höchstprozentsatz 75 %. Auf die Versorgung werden die Leistungen der gesetzlichen Altersrente angerechnet. Es bestehen darüber hinaus Regelungen zur Anrechnung von Versorgungsansprüchen aus früheren Anstellungsverhältnissen sowie für die Anrechnung von Einkünften bis zum 65. Lebensjahr.

Die Pensionsverpflichtung im Einzelnen:

	Zuführung zur Pensionsrückstellung 2010 (darin: Effekt aus BilMoG*)	Barwert Pensionsrückstellung per 31.12.2010
	Tsd. €	Tsd. €
Dr. Rolf Bender	447,7 (518,0)	2.864,4
Horst Leonhardt	404,6 (319,2)	1.425,3

* In der Klammer ausgewiesen ist die Veränderung der Pensionsrückstellung, die allein auf die durch das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) ausgelöste Neubewertung der Pensionsverpflichtungen zurückzuführen ist.

An ehemalige Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 190 Tsd. € Ruhegelder (2009: 198 Tsd. €) gezahlt. Es besteht eine Pensionsrückstellung von 1.612 Tsd. € (2009: 1.476 €).

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 betrugen in 2010:

Ausgleichsanspruch gemäß	Vorläufiger Ausgleichsanspruch 2010	Restausgleich aus Vorjahren	Summe der Ausgleichsbeträge
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
§ 16 Abs. 1 Ziff. 2 AEG	1.017	123	1.140
§ 16 Abs. 1 Ziff. 3 AEG	1.000	106	1.106
Gesamt	2.017	229	2.246

Mit nahestehenden Unternehmen und Personen wurden keine Geschäfte getätigt, die zu nicht marktüblichen Bedingungen zustande kamen.

Köln, den 31. März 2011

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

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 2010 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 19. Mai 2011

Wibera Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Josef Rakel
Wirtschaftsprüfer



Ludger Brinkmann
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

Protext, Köln
Konzeption+Design, Köln

Fotografie

Frank Reinhold, Düsseldorf
Christoph Seelbach, Köln
Dirk Moll, Köln

BESUCHEN SIE UNS IM INTERNET UNTER:
WWW.HGK.DE
