

# DA SEIN FÜR KÖLN.

---

GESCHÄFTSBERICHT 2011



Hafen und Güterverkehr  
Köln AG



Hafen und Güterverkehr  
Köln AG

# WIR SORGEN IN KÖLN, DER REGION UND EUROPA FÜR:

---



## EISENBAHN

---

Der Eisenbahngüterverkehr der HGK hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen, von rund fünf Millionen Tonnen im Jahr 2001 auf mehr als 14 Millionen Tonnen im Jahr 2011. Rund elf Millionen Tonnen davon hat die HGK mit ihren 64 Lokomotiven und 648 Waggons transportiert, darüber hinaus kooperiert die HGK mit anderen Eisenbahnunternehmen. Die HGK fährt im Regionalverkehr auf eigenen und Fremdstrecken sowie im Fernverkehr bis ins benachbarte Ausland.



## HÄFEN

---

Die HGK betreibt in Köln den zweitgrößten Binnenhafen Deutschlands. Dazu zählen die Häfen Godorf, Niehl I und II sowie Deutz, die im Jahr 2011 fast 8.000 Schiffe abfertigten. 22 Krananlagen stehen für den Umschlag bereit, außerdem vier Containerbrücken. Hinzu kommen Anlagen von Fremdfirmen auf dem Gelände der HGK, insbesondere Pipelines zum Umschlag von gasförmigen und flüssigen Stoffen. In den Häfen wurden 2011 mehr als 12 Millionen Tonnen Güter verladen, hinzu kam ein Wechselbrückenumschlag von mehr als 500.000 TEU.



## TECHNIK

---

Die Lok- und Wagenwerkstatt repariert Züge der HGK und von Fremdkunden. Mehr als 60 Mitarbeiter sind in der Werkstatt in Brühl-Vochem beschäftigt. In der fünfzig Meter langen Werkshalle der HGK können auf zwei Gleisen bis zu vier Loks gleichzeitig gewartet und repariert werden. Hinzu kommen fünf Gleise mit insgesamt acht Arbeitsständen zur Wartung, Inspektion, Instandsetzung und zertifizierten Prüfung von Güterwagen.

---



## DAS ZIEL VOR AUGEN

---

*Welche Hebel die HGK in  
Bewegung setzt, damit aus Rohöl  
Kinderbauklötze werden.*

---

*Tanker abfertigen, tonnenschwere Container vom Schiff heben und per Bahn weitertransportieren: Die HGK vernetzt Produzenten und Zulieferer, damit Produktions- und Warenströme optimal fließen.*

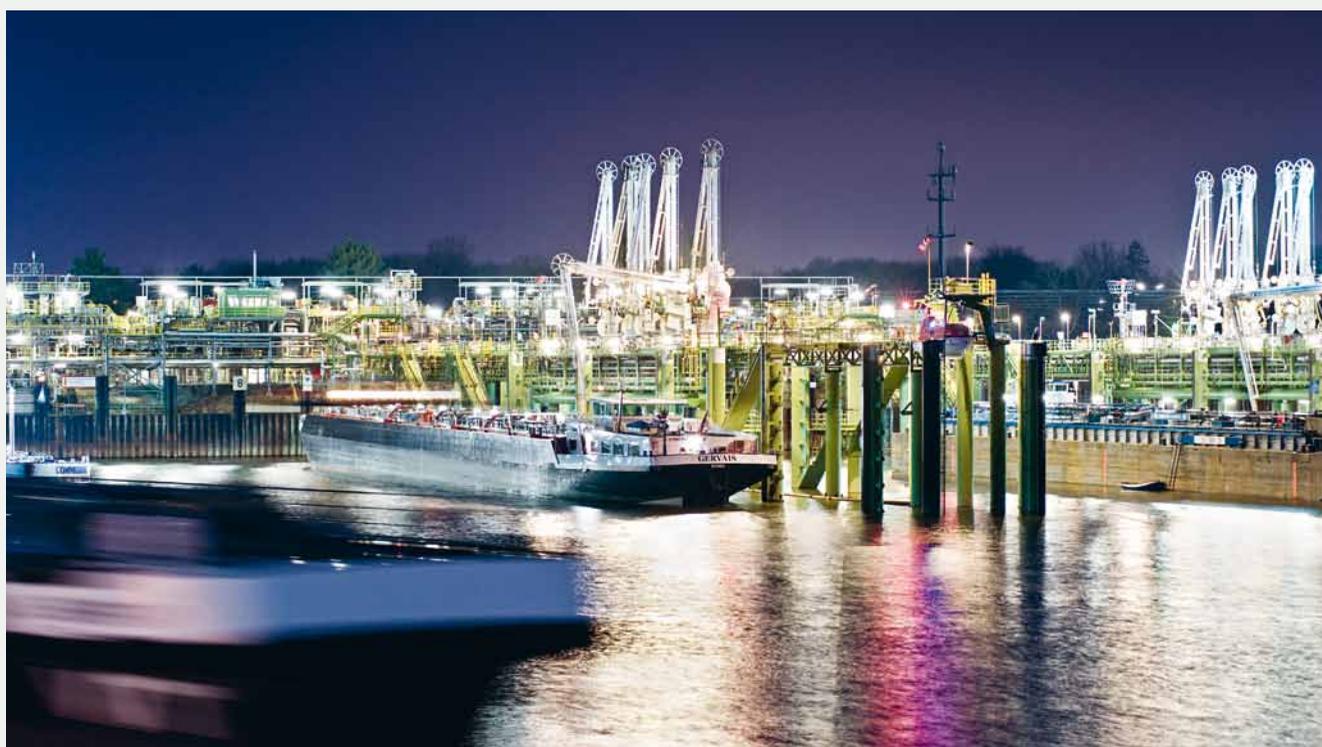
---

## **DIE HGK BETREIBT DEN ZWEITGRÖSSTEN BINNEN- HAFEN DEUTSCHLANDS**

Montag sieben Uhr früh, der Hafen Godorf im Kölner Süden liegt noch im Nebel, die Neonlampen der Außenbeleuchtung erhellen das schwache Morgenlicht. Am Hafenbecken Nummer zwei herrscht reger Betrieb. Vor wenigen Minuten hat ein 110 Meter langer Tanker am hinteren Liegeplatz angelegt, jetzt senken sich die schwenkbaren Rohre der Abpumpanlage herab. 1.000 Tonnen Schweröl hat die „Delta“ an Bord. „Das Abpumpen wird rund sechs Stunden dauern“, erklärt Hafenmeister Detlef Roßbach. Der 51-Jährige koordiniert heute in der Frühschicht den Betrieb im Hafen, kontrolliert, ob ankommende Schiffe angemeldet sind, und weist ihnen ihren Ladeplatz zu. Das Funkgerät auf dem Schreibtisch im Büro der Haf-

meisterei krächzt, auf Kanal 14 meldet sich das nächste Schiff. Diese Meldezeit ist wichtig: Sobald ein angemeldetes Schiff in Funkreichweite ist und sich auf dem Kanal meldet, steht es auf der Warteliste.

Auch die „Delta“ hatte sich dort angemeldet, am Vortag, in Roßbachs Spätschicht. Die Hafenmeisterei ist rund um die Uhr besetzt, auch an Feiertagen und Wochenenden. Roßbach ist seit 14 Jahren bei der HGK, der gelernte Dreher hat sich conse-



**DER HAFEN GODORF IN DEN FRÜHEN MORGENSTUNDEN:** Feierabend gibt es nicht, zu jeder Tages- und Nachtzeit werden Schiffe be- und entladen, die Beschäftigten arbeiten im Schichtdienst rund um die Uhr. In Godorf wird vor allem Öl umgeschlagen, 17 Anlagen für flüssige und gasförmige Güter stehen in den drei Hafenbecken bereit.



HAFENMEISTER DER HGK IM DIENST: Detlef Roßbach auf seiner Inspektionsrunde durch den Hafen Godorf. Links im Bild: Ein Öltanker wird abgepumpt.

quent fortgebildet und ist schließlich vor zwei Jahren zum Hafenmeister aufgestiegen. „In der Nachtschicht ist es häufig etwas ruhiger, weil dann weniger Schiffe ankommen“, erzählt der 51-Jährige. „Dann kommt man auch mal dazu, die Abrechnungen für die ganzen Be- und Entladungen fertig zu machen.“ Tagsüber ist daran meist nicht zu denken. Wenn das Funkgerät gerade Pause macht, klingelt eines der beiden Telefone auf Roßbachs Schreibtisch. Oder es klopft an seiner Türe, wenn Kapitäne zum Ausfüllen der Meldeformulare hereinkommen oder Hafenmitarbeiter ihren Schichtreport bei ihm abzeichnen lassen. Draußen in Godorf surren derweil die Pumpen und befördern das Rohöl per Pipeline zur wenige hundert Meter entfernten Raffinerie. Ein Teil des raffinierten Öls wird

später zu einem Industrieunternehmen im Kölner Umland transportiert, das daraus Kunststoffgranulat herstellt.

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) ist der zweitgrößte Binnenhafenbetreiber Deutschlands. Im vergangenen Jahr schlug die HGK mehr als zwölf Millionen Tonnen Güter um, darunter vor allem Erdöl, Gase, Fahrzeuge, Maschinen und Chemikalien. 7.953 Schiffe wurden im vergangenen Jahr in den Häfen Godorf, Niehl I und II sowie in Deutz abgefertigt. Godorf ist der umschlagsstärkste Hafen, im Jahr 2011 wurden hier fast sechs Millionen Tonnen verladen, vor allem Öl, Gas und Chemikalien.

---

**AM HAFENBECKEN  
NUMMER ZWEI HERRSCHT  
REGER BETRIEB**





SILOS ZUM AUFBEWAHREN ETWA VON KUNSTSTOFF-GRANULAT: Auf dem Gelände des Niehler Hafens betreiben HGK-Kunden ihre eigenen Lager.

## NIEHL I IST DER FLÄCHENMÄSSIG GRÖSSTE HAFEN

Niehl I ist der flächenmäßig größte Hafen und auf Container spezialisiert. Mehr als zwei Millionen Tonnen Güter und 514.183 TEU (Containereinheiten) wurden dort verladen. 22 Krananlagen betreibt die HGK in ihren Häfen, verpachtet Grundstücke und Immobilien des Hafengeländes an Speditionen, Schrotthändler und Logistiker. Das Wachstum der Binnenschifffahrt und der damit verbundenen Verkehrsträger ist gut für die regionale Wirtschaft: Mehr als 25.000 Arbeitsplätze der Logistikbranche sind bereits heute mit den Kölner Häfen verbunden. Die HGK betreibt auch eine eigene Eisenbahnflotte: 64 Lokomotiven und 648 Waggons fahren in den Kölner Häfen und auf Strecken der Deutschen Bahn

bis ins niederländische, österreichische und schweizerische Ausland. Tendenz steigend. In den vergangenen zehn Jahren stieg die transportierte Gütermenge der HGK von 5,5 Millionen auf mehr als 14 Millionen Tonnen pro Jahr.

Einige Wochen später ist aus der Lieferung Schweröl Kunststoff in Form von Granulat geworden, und das ist mittlerweile per Silo-Lkw im Hafen Niehl im Kölner Norden angekommen. Das Granulat lagert nun einige Tage in einem der 128 Silos der Spedition auf dem Hafengelände. 30.000 Kubikmeter Platz bieten die Silos, das entspricht rund 600 Lkw-Ladungen. Das Kunststoffgranulat wird per Binnen-

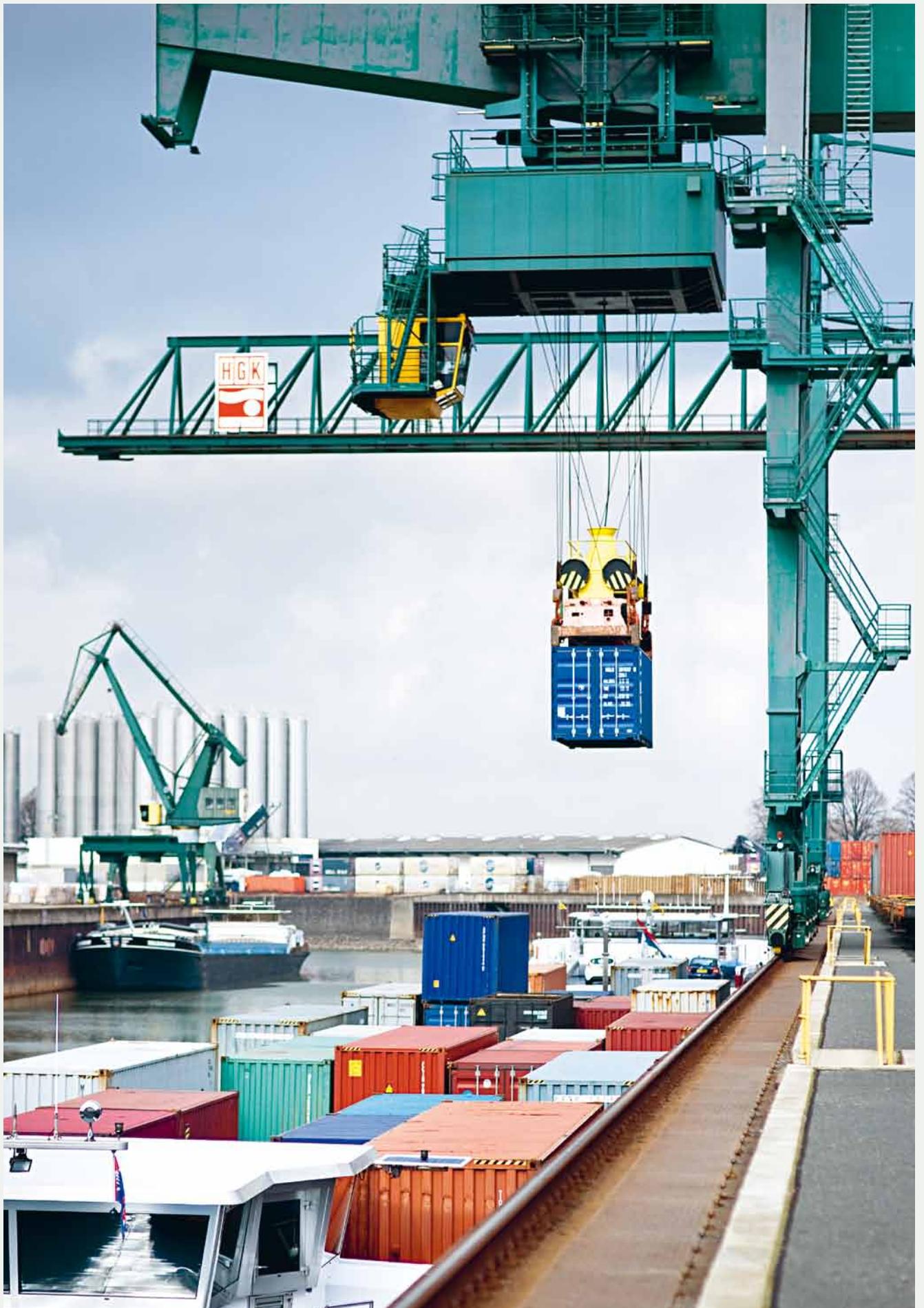
## EFFIZIENZ STEIGERN

*Der Güterverkehr im Rheinland wird weiter zunehmen. Damit Binnenschiffe Straße und Schiene entlasten können, brauchen sie leistungsfähige Häfen.*

Das Verkehrsaufkommen im Rheinland wird Verkehrswissenschaftlern zufolge bis zum Jahr 2025 stärker wachsen als die Wirtschaft, der Güterverkehr wird um zwei Drittel zunehmen. Die Hauptlast wird die Straße tragen, der Lkw-Verkehr wird sich in dem Zeitraum annähernd verdoppeln. Das Problem dabei: Straße und Schiene bewegen sich schon jetzt an der Kapazitätsgrenze, Lastwagen transportieren bereits mehr als 77 Prozent des gesamten Güteraufkommens in Deutschland. Binnenschiffe können Abhilfe schaffen: Ein Trockengüterschiff ersetzt im Durchschnitt 150 Lastwagen, die Lärmemission ist gleich null. Allerdings sind Binnenschiffe immer in kombinierte Transporte mit Zügen und oder Lastwagen ein-

gebunden: Schiffe brauchen Häfen in der Nähe von Produzenten und Handelsunternehmen, an denen Spediteure und Logistiker die Güter umladen können. Denn nur wenn die Wege vom Hafen zum Kunden kurz sind, bleibt der Transport per Binnenschiff attraktiv.

Der Güterumschlag der HGK hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen: Im Jahr 1998 hat die HGK rund 110.000 Containereinheiten umgeschlagen, im Jahr 2011 waren es bereits mehr als 500.000, im Jahr 2015 könnten es schon über 700.000 sein. Die HGK will den wichtigen Hafen Godorf deshalb in den kommenden Jahren erweitern. Durch den Ausbau würden mehrere Hundert Lkw-Fahrten pro Tag entfallen.



**CONTAINER BEIM VERLADEN:** Mehr als 30 Tonnen Gewicht können die Container-Kräne im Niehler Hafen heben. Die Schiffe werden in bis zu fünf Lagen übereinander beladen, bis zu 500 Container zu je 20 Fuß oder halb so viele der großen 40-Fuß-Container passen auf die Binnenschiffe, die den Niehler Hafen anfahren.



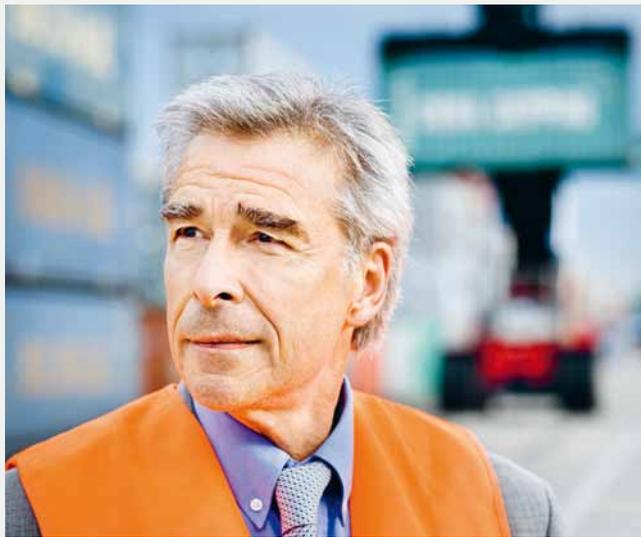
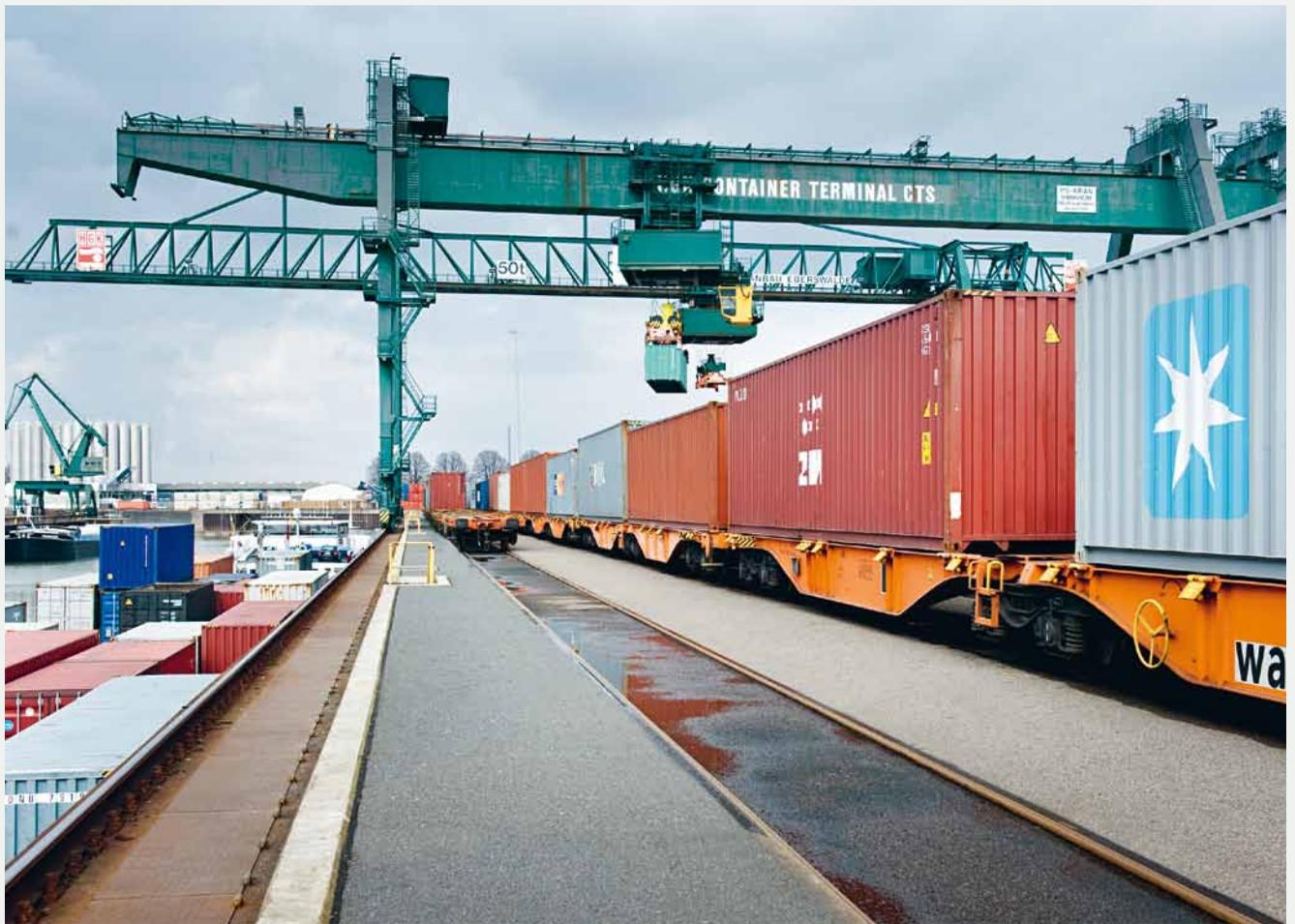
## VON HIER OBEN SEHEN CONTAINER AUS WIE SPIELZEUG

schiff bis Rotterdam weiterreisen. „Das ist in dem Fall der günstigste Weg“, sagt Michael Pütz, Niederlassungsleiter der auf Transport und Lagerung loser Kunststoffgranulate spezialisierten Karl Schmidt Spedition. Von dort wird das Granulat mit einem Übersee-schiff nach China verfrachtet und von einem Spielzeugproduzenten zu Plastikbauklötzen verarbeitet. Vor der Reise verpackt die Spedition das Granulat in Säcke, die wiederum landen in Containern. Und damit in den Händen von Uwe Junker. Der Kranführer der HGK bedient einen der vier Containerkräne im Niehler Hafen, die die stählernen Transportboxen aufs Schiff verladen. Junker be- und entlädt mit seinem Kran die Schiffe, hebt die Container auf den Abstellplatz, den ihm der Disponent über Funk durchgibt, verlädt die stählernen Kästen später zum Weitertrans-



HIER IST SEIN REVIER; Kranführer Uwe Junker verlädt seit sieben Jahren Container und ist gut in Form. Bis zu 140 Stück schafft er pro Schicht.

port auf Lastwagen oder Eisenbahn. Seit sieben Jahren arbeitet der gelernte Dreher bei der HGK als Kranführer. Die Erfahrung merkt man ihm an: Der Funkspruch „6a13zwo“ ist kaum angekommen, da saust der Kran samt Greifarm schon über das Feld von Containern. Für den Laien ist das Nummernsystem schwer durchschaubar, doch Junker steuert gezielt einen bestimmten Stapel an. Aus dem Fenster von Junkers Führerhaus 20 Meter über dem Boden sehen die Container aus wie Spielzeug.



**REACH-STACKER BEI DER ARBEIT:** Giganten sind behilflich beim Stapeln und Umschlagen von Container und Wechselbrücken.



## IN WENIGEN SEKUNDEN IST DER KOLOSS ANGEHOBEN

Doch der Eindruck täuscht gewaltig: Bis zu 30 Tonnen wiegen die Behälter, wenn sie mit Stahlschrott beladen sind. Das Greifgestell wiegt weitere 15 Tonnen, maximal 47 Tonnen kann der Kran heben. Der Container, den Junker sich gerade angelt, wiegt laut Anzeige in seinem Cockpit mehr als 20 Tonnen. In wenigen Sekunden hat Junker den Koloss angehoben, den Kran einige Meter nach rechts zurückgefahren, jetzt setzt er den Container zentimetergenau auf die Führungsschiene des Lkw-Anhängers, der unter ihm steht und wartet. Sobald die grüne Lampe am Greifarm angeht, ist der Container sicher gelandet und in der Halterung des

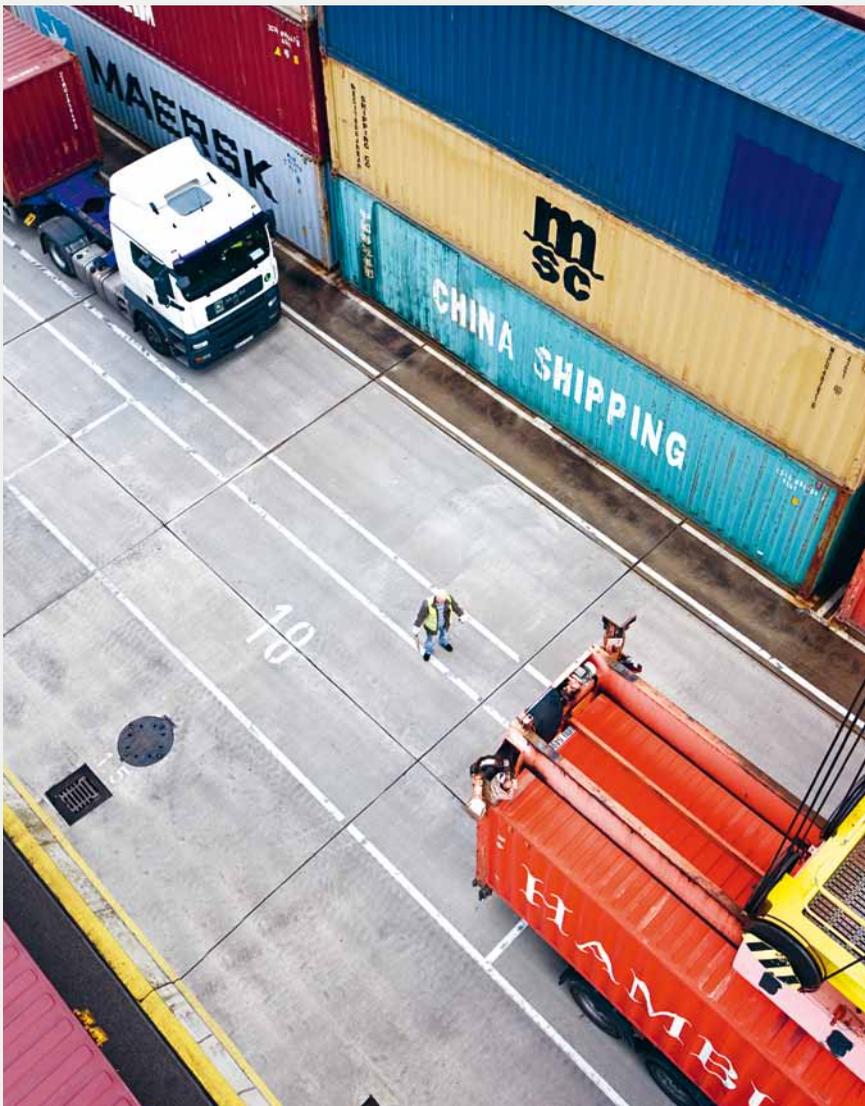
Lkw eingehakt, der Arm schnellt hoch und Junker manövriert den Kran per Joystick zum nächsten Container.

Für den Blick über Köln mit der Silhouette aus Dom und Stadion hat der 52-Jährige in seinem hoch gelegenen Arbeitsplatz kaum Zeit. Rund 130 bis 140 Hübe schafft er pro Schicht, wenn ein Schiff beladen werden muss und es Schlag auf Schlag geht. So wie jetzt, denn das Schiff, das auch das



VERLADEN AUF LKW ODER ZUG: Die Häfen können beides, die Speditionen entscheiden, was für sie günstiger ist





**MASSARBEIT:** Die tonnenschweren Container zentimetergenau umzuladen, erfordert viel Fingerspitzengefühl.



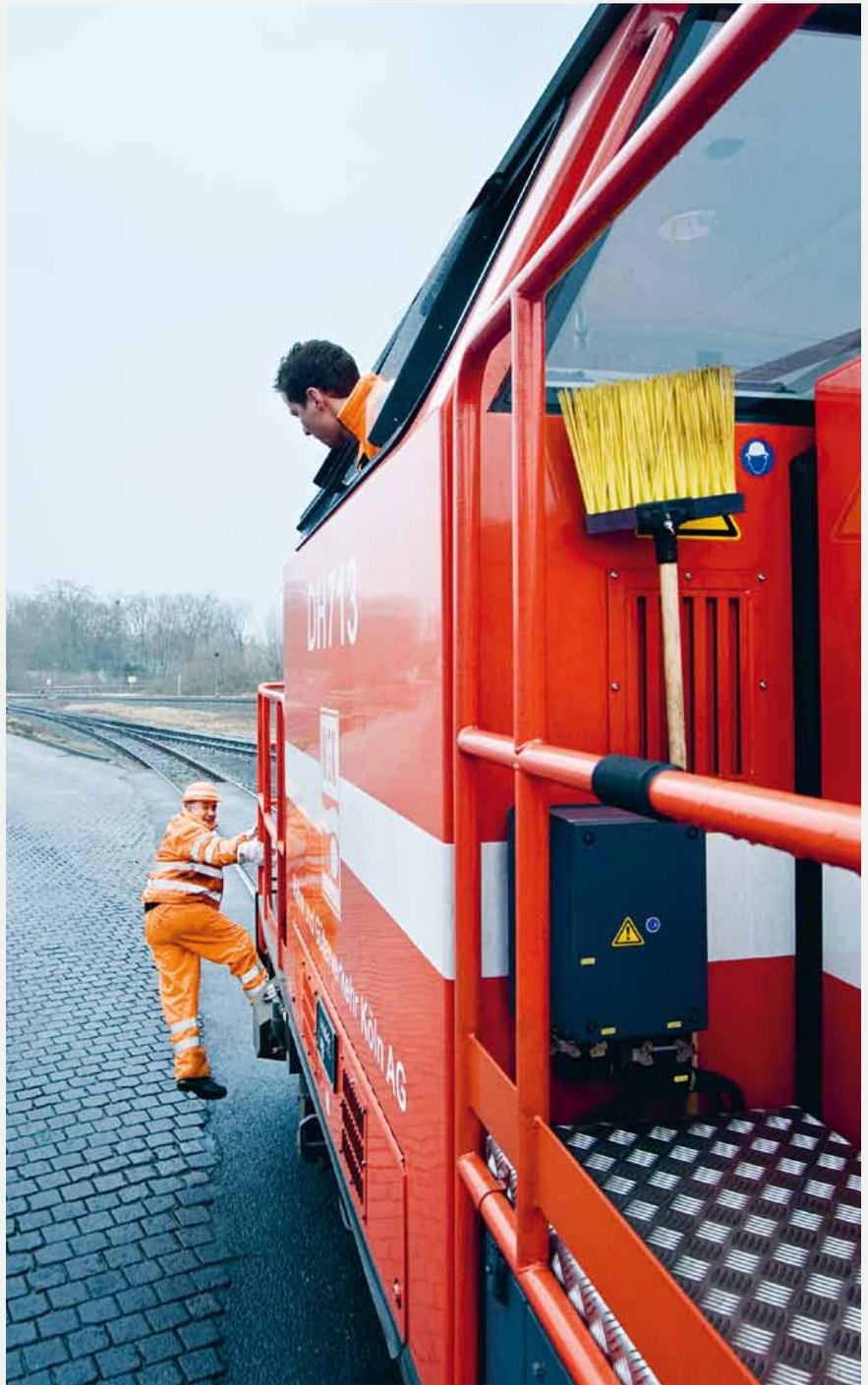
Kunststoffgranulat aufnehmen soll, steht schon bereit. Rund 20 Tonnen bringt jeder der Container auf die Waage. „Block drei, Zeile neun, dritte Lage“ kommt die Ansage des Disponenten. Der Kran fährt über das Feld von Containern, die in bis zu vier Lagen übereinandergestapelt sind. Nach wenigen Minuten hat Junker die sieben Container mit dem Kunststoffgranulat aufs Schiff verladen. Rund vier Stunden später ist die „Jura“ mit 120 Containern beladen stromabwärts Richtung Rotterdam unterwegs. Rund 24 Stunden dauert die Fahrt, hinzu kommen Zwischenstopps in Dormagen und Duisburg, wo die „Jura“ weitere Container aufnimmt. Bis zu 250 Stück der großen 40-Fuß-Container passen in vier bis fünf Lagen übereinander aufs Schiff. „Der Transport per Schiff ist wegen der großen transportieren Menge hoch-

effizient“, sagt Ralf Kirion, Projektmanager beim Spediteur CTS, der Waren im sogenannten trimodalen Transport auch per Bahn und Lastwagen von A nach B fährt. „Wir verladen so viel Ware wie möglich aufs Schiff, die anderen Verkehrsträger nutzen wir für kürzere Strecken und wenn es besonders schnell gehen muss.“

Der trimodale Transport kombiniert die Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lkw. Fünfmal pro Woche fährt ein Schiff der CTS zu Europas größtem Überseehafen nach Rotterdam, dreimal zum etwas kleineren nach Antwerpen. In Rotterdam werden die Container auf ein großes Überseecontainerschiff verladen, drei bis vier Wochen ist die Ware nun noch unterwegs, bis sie in Shanghai eintrifft und ins Yangtse-Delta weitertransportiert wird, eines der

## SCHIFFE SIND DIE BEVORZUGTEN TRANSPORTMITTEL





RANGIERHILFE BEI DER ARBEIT: Bei Fahrten von Lokomotiven im Hafen sind immer Helfer dabei, die dem Lokführer durchgeben, wie viel Platz er noch hat.



**MODERNER KOMMANDOSTAND:** Die nagelneue „Vossloh G1000“ zeigt auf dem digitalen Instrumententräger an, wie viel Kraft sie gerade auf die Schiene bringt.



## DIE KOMMANDOS ZUM RANGIEREN KOMMEN ÜBER FUNK

chinesischen Zentren der Kunststoffindustrie, wo auch viele europäische Hersteller produzieren lassen. Obwohl die Löhne im Reich der Mitte derzeit um zehn bis zwanzig Prozent pro Jahr steigen, ist die Produktion in China immer noch billig. Außerdem werden die Märkte in Asien für deutsche Exporteure immer interessanter, die Anbindung der Region an die wachsenden Überseehäfen Rotterdam und Antwerpen infolge der zunehmenden Globalisierung von Handels- und Produktionsströmen deshalb immer wichtiger.

Einige Wochen später sind die Container mit den fertigen Bauklötzen zurück im Niehler Hafen und werden wiederum per Kran auf die Containerwaggons verladen. „Drei Längen bei“ kommt die Ansage vom Rangierhelfer über Funk. HGK-Lokführer Daniel Ungefucht schiebt den Gashebel der 1.100 Kilowatt starken Diesellok mit der linken Hand sacht nach vorn, die Lok zieht unter leichtem Ruckeln an. Der 24-Jährige hat seine Ausbildung zum Lokführer 2006 abgeschlossen. Seit fünf Jahren arbeitet der gebürtige Chemnitzer bei der HGK.

Mittlerweile fahren junge Auszubildende bei ihm mit, um zu lernen, wie man Tonnen von Stahl fehlerfrei über die Schienen manövriert. Mehr als 20 Containerwaggons schiebt Ungefucht mit seiner nagelneuen „Vossloh G1000“ vor sich her. Neben einer

## UMWELT UND PORTEMONNAIE ZULIEBE

*Binnenschiffe können pro Fahrtstrecke große Mengen Güter transportieren und sind deshalb besonders effizient.*

Binnenschiffe sind effizient und sparsam. Davon profitiert auch die Natur: Die umgerechneten Umweltkosten infolge des Ausstoßes von Klimagasen und insbesondere CO<sub>2</sub> liegen mit 0,12 Cent pro tausend Kilometer deutlich niedriger als bei den anderen Verkehrsträgern. Die Umweltkosten belaufen sich bei der Bahn auf 0,18 Cent pro Tausend Kilometer, bei Lastwagen sogar auf 0,47 Cent, sind also fast viermal so hoch. Der Vorteil des Binnenschiffes gegenüber den anderen Güterverkehrsträgern hat einen einfachen Grund: Der Transport großer Gütermengen ist deutlich effizienter als der von klei-

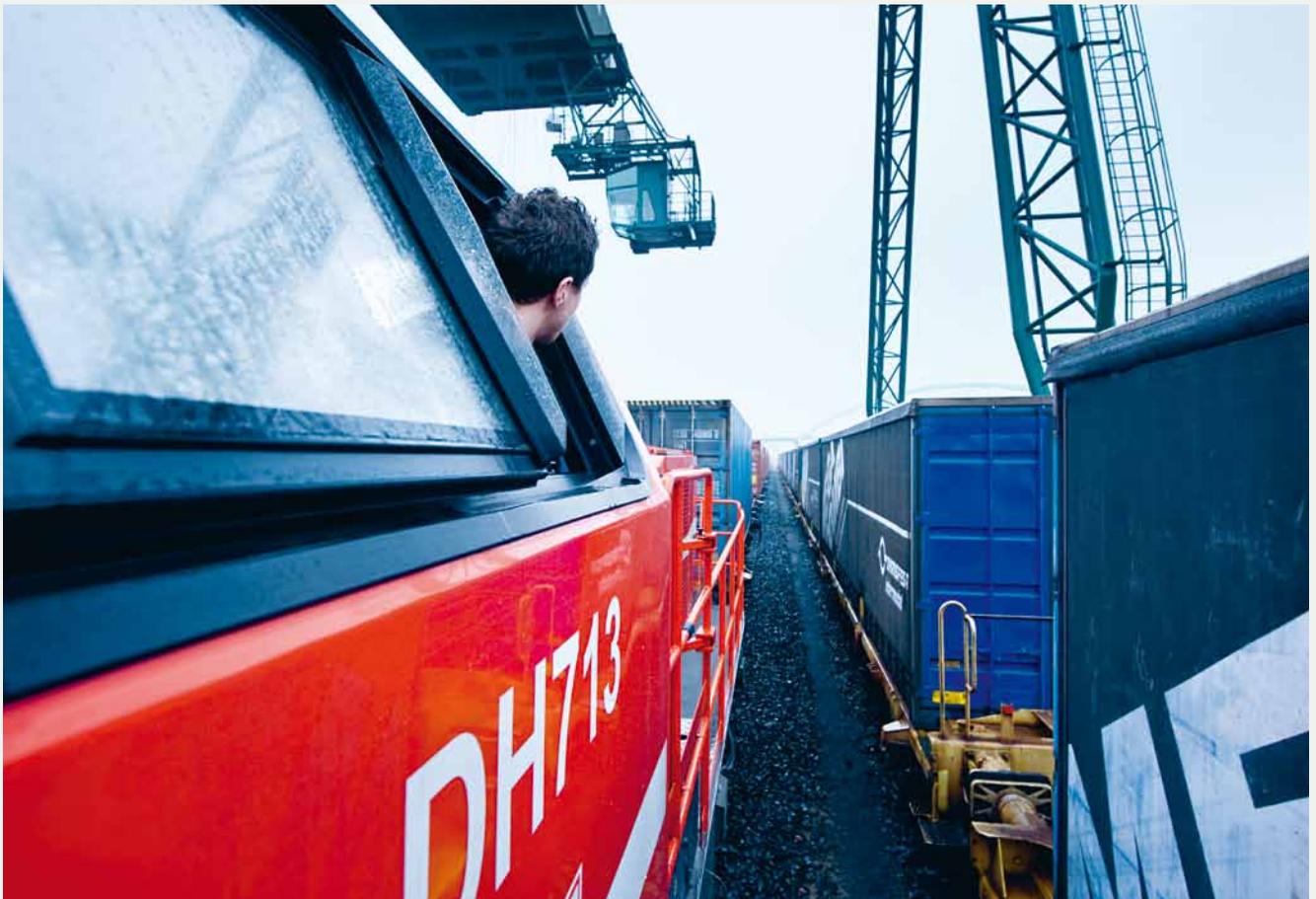
neren Mengen. Pro Kilometer, den eine Tonne Güter transportiert wird, verbraucht ein Binnenschiff 1,3 Liter Dieseltreibstoff, ein Zug 1,7 Liter und ein Lastwagen 4,1 Liter. Bedeutet umgekehrt: Mit dem gleichen Energieaufwand transportiert ein Binnenschiff eine Tonne Güter fast viermal so weit wie ein Lastwagen. Wenn Güterverkehr von der Straße aufs Wasser verlagert wird, entlastet das also nicht nur Städte, Landstraßen und Autobahnen. Unterm Strich können Spediteure auch große Mengen CO<sub>2</sub> einsparen – und damit Kosten senken und zugleich die Umwelt schonen.



## DAS ZUGENDE IST AUS DER LOK NICHT ZU SEHEN

digitalen Anzeige etwa für Geschwindigkeit und die Kraft, die das 13 Meter lange Kraftpaket gerade auf die Schiene bringt, zeigen mehrere Instrumente ähnlich wie im Auto die Befindlichkeit des Motors an, etwa den Öldruck. Auf einem separaten Monitor kann Ungefucht Pläne für längere Strecken außerhalb des Hafengeländes abrufen. Dort steht für alle Güterzüge, die gerade in Deutschland unterwegs sind, wann und wo sie sich bewegen. Wenn Ungefucht Güter etwa ins benachbarte

Leverkusen fährt, ist auch sein Zug dort vorgemerkt. Inklusive Tempolimits für einzelne Streckenabschnitte. Im Hafen reicht moderne Technik allein allerdings nicht: Das Ende des Trosses ist durchs Vorderfenster der Lok nicht zu sehen, bei Rangierfahrten im Hafen fährt deshalb immer eine Rangierhilfe mit, die dem Lokführer per Funk Kommandos durchgibt.



**FRISCHE LUFT SCHNAPPEN:** Lokomotivführer Daniel Ungefucht steuert den Zug Meter für Meter nach vorn, damit der Containerkran die Fracht umladen kann. Die Ansagen, wie weit er noch fahren kann, bekommt er von seinem Rangierhelfer über Funk.

HANDARBEIT: Rangierhelfer sind bei Fahrten im Hafen unerlässlich. Sie koppeln Waggons an und ab, helfen dem Lokführer beim Manövrieren.



Und die Straße sperrt, als der Zug wenige Minuten später rückwärtsfahrend eine unbeschränkte Straße im Hafen kreuzt. Ungefucht parkt die Container samt Bauklötzen auf einem Nebengleis.

Am nächsten Tag liefert der Lokführer die Ware per Zug zu einem Terminal im Hinterland, von wo aus Spediteure sie dann zu den Kunden ausliefern. „Die längeren Strecken sind eine schöne Abwechslung zum Rangierdienst im Hafen“, erzählt der HGK-Lokführer. Der Rangierbetrieb ist Präzisionsarbeit, auf den Zentimeter genau muss Ungefucht die Waggons zum Be- und Entladen positionieren. Auf freier Strecke schiebt er schon mal 30 bis 40 Waggons mit Tempo 100 zu Güterbahnhöfen in der Region, bis Düsseldorf etwa braucht er rund eine Stunde. Das Hinterland-Terminal ist ein wichtiger Teil der Logistikkette. Die Ware bleibt dort, bis der Kunde die

Lieferung abrufen. Viele Kunden produzieren im näheren Umland des Hafens, die letzte Strecke – bis zu 25 Kilometer – bewältigen die Speditionen dann meist per Lkw. Bei Bedarf hat der Kunde das Material innerhalb von zwei Stunden am Band oder im Lager. Just in time nach tausenden Kilometern Transport per Schiff, genauso, wie es die Firmen brauchen.

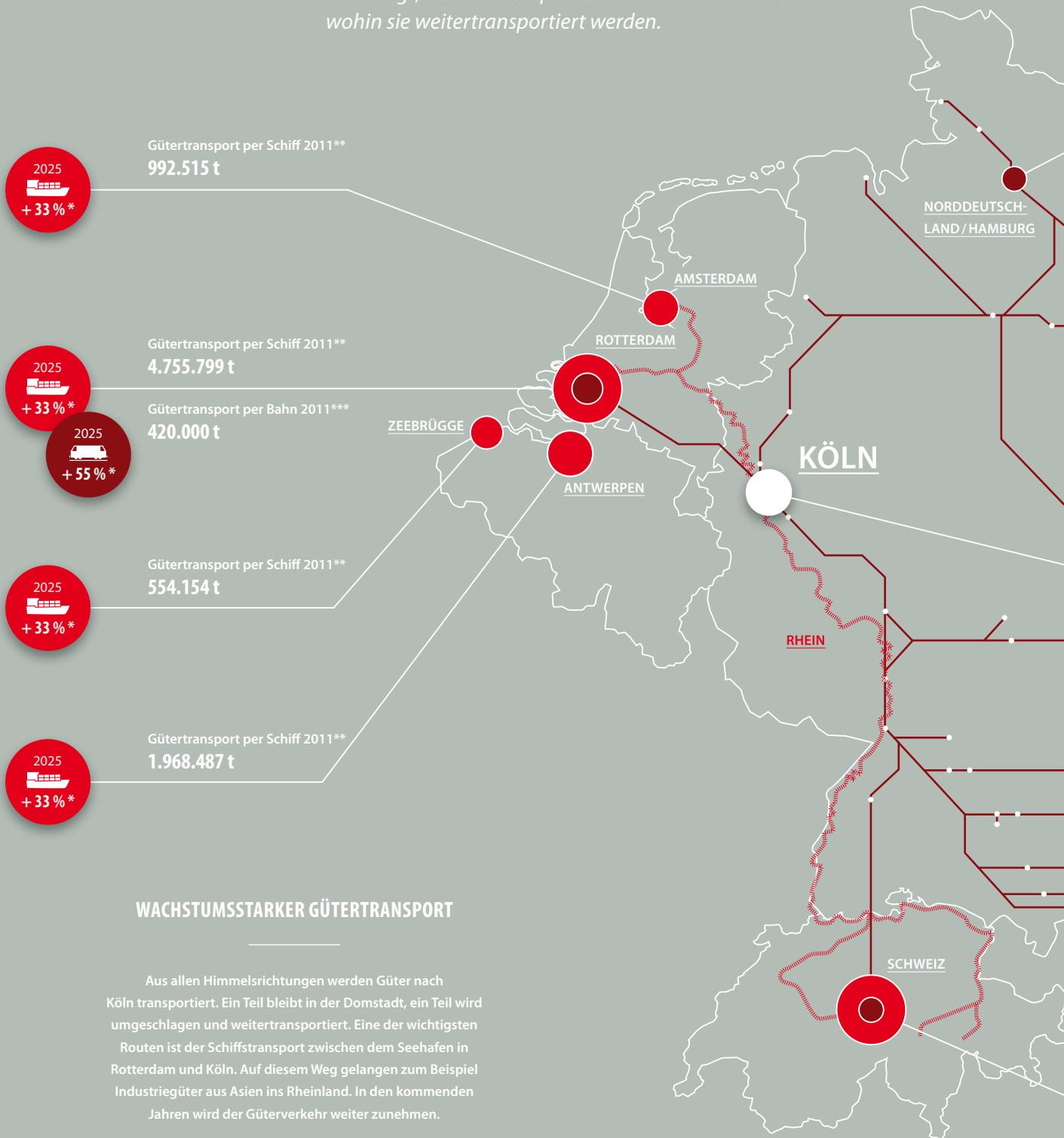
---

**DIE WARE IST INNERHALB  
VON ZWEI  
STUNDEN BEIM KUNDEN**



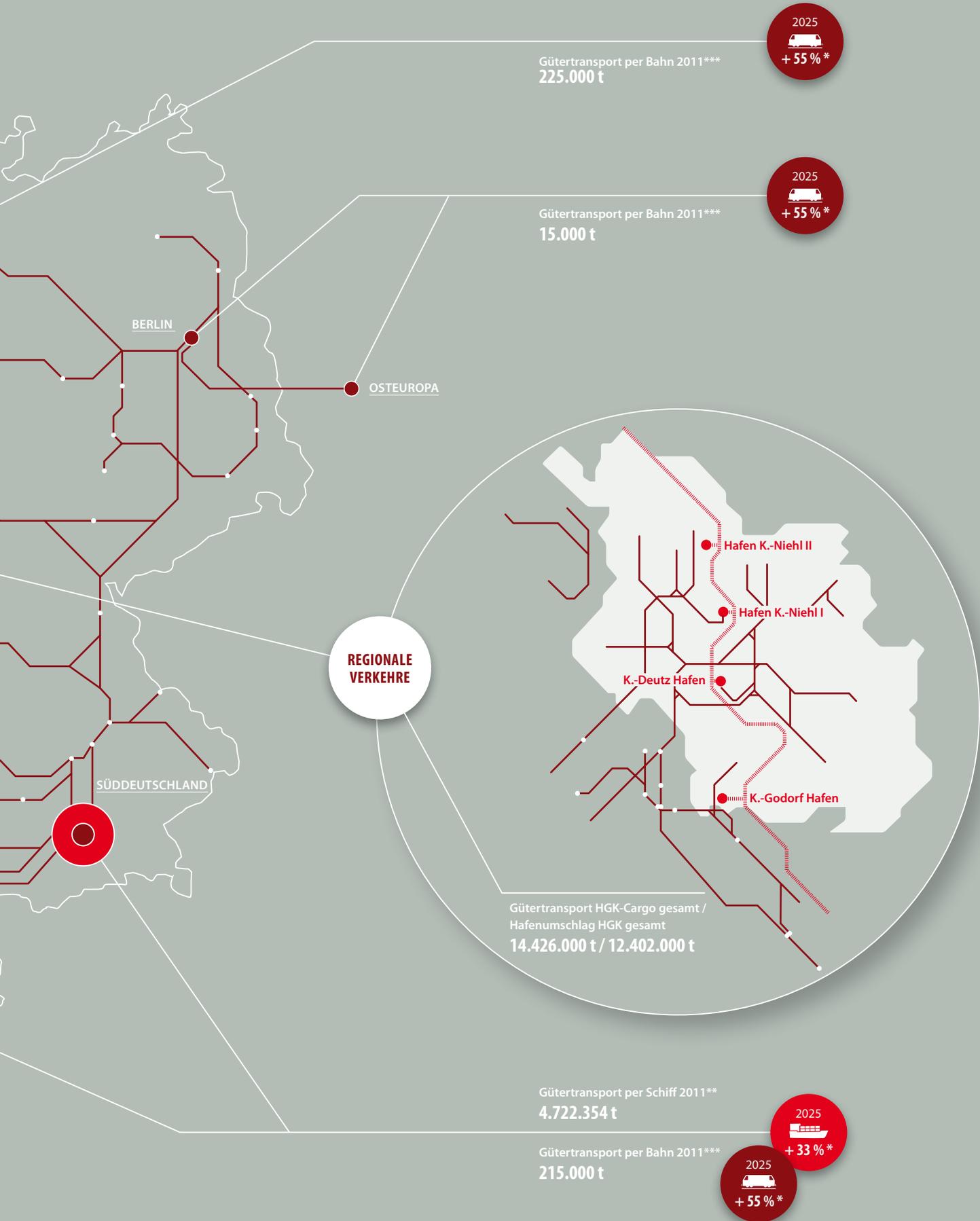
## IM ZENTRUM EUROPAS

Köln ist mit seinen Häfen eine der größten Logistik-Drehscheiben Deutschlands. Die Grafik zeigt, woher Güter per Schiff und Bahn kommen und wohin sie weitertransportiert werden.



### WACHSTUMSSTARKER GÜTERTRANSPORT

Aus allen Himmelsrichtungen werden Güter nach Köln transportiert. Ein Teil bleibt in der Domstadt, ein Teil wird umgeschlagen und weitertransportiert. Eine der wichtigsten Routen ist der Schiffstransport zwischen dem Seehafen in Rotterdam und Köln. Auf diesem Weg gelangen zum Beispiel Industriegüter aus Asien ins Rheinland. In den kommenden Jahren wird der Güterverkehr weiter zunehmen.



# HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN AG

## KENNZAHLEN



### HGK auf einen Blick – Stand 31. Dezember

|  |        | <b>2011</b> | 2010      |
|--|--------|-------------|-----------|
| <b>Bilanz/ Gewinn- und Verlustrechnung</b> |        |             |           |
| Eigenkapital                               | Mio. € | 79,1        | 75,5      |
| Sachanlagen                                | Mio. € | 178,2       | 178,2     |
| Investitionen                              | Mio. € | 18,7        | 14,4      |
| Bilanzsumme                                | Mio. € | 248,9       | 251,7     |
| Umsatzerlöse                               | Mio. € | 121,7       | 109,7     |
| Materialaufwand                            | Mio. € | 79,3        | 66,3      |
| Personalaufwand                            | Mio. € | 38,5        | 37,6      |
| Unternehmensergebnis                       | Mio. € | 3,5         | 3,6       |
| <b>Güterverkehr</b>                        |        |             |           |
| Lokomotiven                                |        | 64          | 63        |
| Güterwagen                                 |        | 648         | 648       |
| Nettotonnenkilometer                       | Tsd.   | 2.803.367   | 2.470.014 |
| Beförderte Güter                           | Tsd. t | 14.426      | 13.076    |
| <b>Häfen</b>                               |        |             |           |
| Häfen                                      |        | 4           | 4         |
| Krananlagen                                |        | 18          | 18        |
| Umgeschlagene Güter                        | Tsd. t | 12.402      | 12.695    |
| Umschlag Kombiniertes Verkehr              | TEU    | 514.183     | 507.434   |
| <b>Fahrweg</b>                             |        |             |           |
| Zahl der Gleisanschließer                  |        | 66          | 66        |
| Streckenlänge                              | km     | 98,6        | 98,6      |
| Gleislänge                                 | km     | 247,2       | 247,9     |
| <b>Mitarbeiter</b>                         |        |             |           |
| Gewerbliche Mitarbeiter                    |        | 143         | 142       |
| Angestellte                                |        | 460         | 460       |
| Auszubildende                              |        | 29          | 29        |
| Gesamt                                     |        | 632         | 631       |

## INHALTSVERZEICHNIS

---

|   |                            |
|---|----------------------------|
| 2 | Vorwort des Vorstandes     |
| 4 | Unternehmensleitbild       |
| 6 | Bericht des Aufsichtsrates |
| 8 | Aufsichtsrat und Vorstand  |

### LAGEBERICHT

|    |   |
|----|---|
| 12 | Geschäfts- und Rahmenbedingungen  |
| 17 | Ertragslage   |
| 17 | Vermögenslage   |
| 18 | Finanzlage  |
| 18 | Nachtragsbericht  |
| 19 | Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft<br>mit ihren wesentlichen Chancen und Risiken |
| 21 | Ausblick  |

### WEITERE INFORMATIONEN

|    |                                  |
|----|----------------------------------|
| 24 | Häfen                            |
| 25 | Güterverkehr                     |
| 27 | Netz                             |
| 27 | Vermietungsgeschäft              |
| 27 | Investitionen                    |
| 29 | Zertifizierung und Innovation    |
| 30 | Öffentlichkeitsarbeit            |
| 31 | Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter |

### JAHRESABSCHLUSS

|    |                             |
|----|-----------------------------|
| 38 | Bilanz                      |
| 39 | Gewinn- und Verlustrechnung |
| 40 | Anhang                      |

### BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

|    |  |
|----|--|
| 55 | Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers |
|----|--|



## Da sein für Köln.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die HGK hat das durchwachsene Jahr 2011 gut abgeschlossen. Einen großen Anteil daran hatten ein gutes erstes Halbjahr sowie die starke Position der HGK im Fernverkehr auf der Schiene. In der zweiten Jahreshälfte setzte sich dagegen das Wachstum des Schienenverkehrs vor allem in der Region nicht fort.

Der Hafenumschlag der HGK blieb auf dem kräftigen Niveau des Vorjahres. 12,4 Millionen Tonnen wurden von Januar bis Dezember in den vier Kölner Häfen be- und entladen, darunter 514.000 TEU am Containerterminal in Köln-Niehl. Eine Sperrung der Rheinschifffahrt bei Sankt Goarshausen sowie zwei außergewöhnliche Niedrigwasserphasen verhinderten 2011 ein stärkeres Wachstum in den Häfen. So lag die durchschnittliche Auslastung der Schiffe in Köln während der Niedrigwasserperioden 2011 bei 702 Tonnen. Im selben Zeitraum des Vorjahres hatten die Schiffe mit durchschnittlich 1.600 Tonnen mehr als das Doppelte geladen.

Diese Sonderfaktoren blieben ohne negative Wirkung auf das wirtschaftliche Ergebnis des Hafenbetriebs. Zudem bleibt der langfristige, starke Wachstumstrend des Gütertransports auf dem Rhein trotz des einmaligen, leichten Rückgangs im Jahr 2011 ungebrochen. Es ist ein erklärtes Ziel der HGK, einen möglichst großen Teil dieses zusätzlichen Güterverkehrs in den Häfen aufzunehmen. Allerdings mangelt es der Region an den hierzu erforderlichen Hafenumflächen und Umschlagkapazitäten. Zurzeit umfassen die vier Kölner Häfen zusammengenommen eine Landfläche von mehr als 1,3 Millionen Quadratmetern. Davon sind nur etwa 8.000 Quadratmeter kurzfristig für Neuansiedlungen verfügbar. Die HGK wird deshalb durch Investitionen und Kooperationen ihr gutes Angebot weiter stärken.

Der gesamte Güterfernverkehr auf deutschen Schienen wuchs 2011 um 5,4 %.<sup>1</sup> Die HGK hat sich in diesem hart umkämpften Markt

eine starke Position erarbeitet; die Cargo-Sparte des Unternehmens konnte ihr Frachtaufkommen um 10,3 % steigern. Eine Verkehrsleistung von mehr als 2,8 Milliarden Nettotonnenkilometer bedeutet den zweitbesten Wert in der jüngeren Unternehmensgeschichte. Die HGK blieb nur knapp unter dem Rekordjahr 2008, in dem sie rund drei Milliarden Tonnenkilometer transportierte. Zum Vergleich: 2001 lag die Verkehrsleistung mit etwa 321 Millionen Nettotonnenkilometer bei rund einem Neuntel des heutigen Niveaus. Damals transportierte die HGK 5,5 Millionen Tonnen auf der Schiene. 2011 waren es mehr als 14,4 Millionen Tonnen.

Die gestiegene Transportleistung bedeutete für die HGK 2011 ein deutliches Umsatzplus. Allerdings stiegen im vergangenen Jahr zugleich die Materialkosten erheblich an. Neben zusätzlich eingesetzten Lokomotiven trieb vor allem der Dieselpreis die Betriebskosten. Noch deutlicher als im Fernverkehr wirkte sich dies für die regionalen Verkehre der HGK aus. Bei gleich bleibenden und zum Teil sogar steigenden Kosten gingen die Transportmengen der Güterbahn auf den kurzen Strecken und in Kooperationsverkehren weiter zurück. Deshalb wird die HGK im Jahr 2012 Maßnahmen für eine weitere, mittel- und langfristige Verbesserung des operativen Ergebnisses im Schienengüterverkehr ergreifen.

In ihren zentralen Geschäftsbereichen – dem Hafenumschlag und der Gütereisenbahn – entwickelte sich die HGK 2011 jeweils besser als der Gesamtmarkt. Die Lok- und Wagenwerkstatt geht unter neuer Leitung konsequent weiter ihren Weg, durch externe Kunden und Aufträge eine optimale Auslastung der Maschinen und Anlagen zu gewährleisten. Der Bereich Netz hat einen erheblichen Rückstand bei der Instandhaltung wettgemacht. Zusätzliche Erlöse des Bereichs tragen dazu bei, die Kosten für die notwendigen Investitionen zu finanzieren. So sind alle verfügbaren und technisch befahr-

<sup>1</sup> Destatis, Pressemitteilung Nr. 89 vom 12.3.2012

baren Gleise der HGK vermietet, die nicht dem laufenden Betrieb unmittelbar dienen. Dies sind zurzeit mehr als 80 Streckenabschnitte im HGK-Netz auf Kölner Stadtgebiet und im Umland.

Die Immobiliensparte der HGK erwirtschaftet ein deutlich positives Ergebnis. Gemeinsam mit den Beteiligungserlösen trägt dieser Geschäftsbereich zum guten Ergebnis des Gesamtunternehmens bei. Eine besonders erfreuliche Nachricht ist die bevorstehende Vollendung des Großprojektes „Entwicklung Rheinauhafen“. Voraussichtlich im Frühjahr 2013 werden die Arbeiten am letzten Baufeld abgeschlossen sein.

Unser Unternehmen entwickelt sich besser als der Gesamtmarkt. So gelangen uns immer wieder Ergebnisse und Leistungen oberhalb des Branchendurchschnitts. Für die kommenden Jahre sehen wir eine Veränderung der Kundenansprüche voraus. Der Bedarf an ausschließlichen Transport- und Umschlagsleistungen nimmt ab. Der Markt verlangt stattdessen nach kompletten Logistiklösungen entlang einer umfassenden Transportkette. Die HGK ist mit ihren Partnern und Beteiligungen, ihrem Know-how und Netzwerk, aber auch mit den geplanten Investitionen und Kooperationen gut gerüstet, um in diesem Wettbewerb auch weiterhin eine wesentliche Rolle zu spielen.

Köln, im April 2012



Horst Leonhardt



Uwe Wedig

---

„In ihren zentralen Geschäftsbereichen entwickelte sich die HGK 2011 jeweils besser als der Gesamtmarkt.“

**Horst Leonhardt**

---

---

„Der Markt verlangt nach kompletten Logistiklösungen entlang einer umfassenden Transportkette.“

**Uwe Wedig**

---

# 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 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.

### **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.

---

**MITARBEITERINNEN  
UND MITARBEITER**

### **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.

---

**IM DIENSTE  
DER UMWELT**

## 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 2011 haben sieben Sitzungen stattgefunden. Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrates bildeten vor allem:

- die strategische Weiterentwicklung der HGK
- die Kooperation mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) durch die Gründung der RheinCargo GmbH & Co. KG
- die Position des Unternehmens im Wettbewerb
- das Projekt Rheinauhafen
- der Ausbau des Hafens Godorf
- der Neubau des Terminals Nord für den Kombinierten Verkehr
- die Beteiligungen der Gesellschaft
- die Gründung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens in der Schweiz
- Grundstücksangelegenheiten
- die Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand
- die Erteilung von zwei Handlungsvollmachten.

In der Sitzung am 15. Juni 2011 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Lagebericht 2010 ausführlich beraten und gebilligt.

Den Wirtschaftsplan 2012 mit den wesentlichen Daten für die Erfolgs-, Investitions- und Personalplanung hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 7. Dezember 2011 ausführlich beraten und gebilligt.

Der am 13. Juli 1992 gebildete Ausschuss des Aufsichtsrates hat im Geschäftsjahr 2011 sieben Mal getagt. Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge, Vorstandsangelegenheiten sowie andere Personalangelegenheiten unterrichtet. Der Ausschuss hat die ihm übertragenen Aufgaben wahrgenommen.

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

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2011 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der Wibera AG Wirtschaftsberatung AG, Düsseldorf, im Unternehmensverbund mit der PricewaterhouseCoopers AG 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 Beratungen des Aufsichtsrates über den Abschluss des Geschäftsjahres 2011 am 14. Juni 2012 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 2011 und empfiehlt in Übereinstimmung mit dem Vorstand seine Feststellung durch die Hauptversammlung.

Für die erfolgreiche Arbeit im Geschäftsjahr 2011 spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Köln, im Juni 2012

**Der Vorsitzende des Aufsichtsrates**



Michael Zimmermann



Michael Zimmermann

---

# Aufsichtsrat

|                                |  |                             |   |
|--------------------------------|--|-----------------------------|---|
| <b>Michael Zimmermann, MdR</b> | Geschäftsführer, SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln<br>Vorsitzender            |                             |   |
| <b>Franz-Josef Knieps</b>      | Pensionär<br>Stellvertretender Vorsitzender                                    |                             |   |
| <b>Ute Berg</b>                | Beigeordnete der Stadt Köln<br>(seit 22.3.2011)                                | <b>Dietmar Repgen</b>       | Rechtsanwalt, AXA Corporate Solutions             |
| <b>Birgit Bistram *)</b>       | Sachbearbeiterin Buchhaltung   | <b>Robert Schiestel *)</b>  | Kaufmännischer Angestellter                       |
| <b>Ralph Bombis</b>            | Geschäftsführer Pflegeeinrichtungen  | <b>Bernd Streitberger</b>   | Beigeordneter der Stadt Köln<br>(bis 22.3.2011)   |
| <b>Jörg Frank, MdR</b>         | Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Stadt Köln | <b>Werner Stump</b>         | Landrat, Rhein-Erft-Kreis                         |
| <b>Karl-Heinz Frede *)</b>     | Technischer Angestellter   | <b>Jörg van Geffen, MdR</b> | Bankkaufmann,<br>Commerzbank AG                   |
| <b>Klaus Koke, MdR</b>         | Geschäftsführender Gesellschafter,<br>GRAFOTEAM GmbH                           | <b>Manfred Waddey, MdR</b>  | Technischer Angestellter,<br>Evonik Industries AG |
| <b>Thomas Landgraf *)</b>      | Disponent  |                             |   |
| <b>Matthias Linzbach *)</b>    | Betriebsratsvorsitzender   |                             |   |

\*) Arbeitnehmersvertreter/-in  
MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln

# Vorstand

---



**Dr. Rolf Bender**

Sprecher  
Vorstandsbereich I

Immobilien/Projektentwicklung;  
Häfen und Umschlag/  
Kontraktlogistik;  
Technik Bau und Umschlag;  
Controlling;  
Finanzen/Beteiligungen;  
Personal/Organisation/IT

(bis 30.4.2011)

---



**Horst Leonhardt**

Vorstandsbereich II

Cargo; Netz;  
Technik Fahrzeuge und Fahrweg

(bis 30.4.2011)

---



**Uwe Wedig**

Sprecher  
Vorstandsbereich I

Immobilien/Projektentwicklung;  
Häfen und Umschlag/  
Kontraktlogistik;  
Technik Bau und Umschlag;  
Cargo;  
Personal/Organisation;  
Medien/Marktentwicklung

(ab 1.5.2011)

---

Vorstandsbereich II

Controlling;  
Finanzen/Beteiligungen;  
Netz;  
Technik Fahrzeuge und Fahrweg

(ab 1.5.2011)

---

---

„Als Tochtergesellschaft des Stadtwerke Köln Konzerns verfolgen wir nicht nur unternehmerische Ziele. Die HGK leistet darüber hinaus einen wesentlichen Beitrag dazu, die Lebensqualität der Kölner kontinuierlich zu steigern. Außerdem bieten wir den Unternehmen aus Köln und der Region innovative und effiziente Logistikdienstleistungen an. Wir sind also auch auf das Wohl unserer Stadt, ihrer Wirtschaft und ihrer Bürger bedacht.“

**Horst Leonhardt, Sprecher des Vorstandes der Häfen und Güterverkehr Köln AG**

---

# Lagebericht

---

- > *Konjunkturelle Rahmenbedingungen fördern den deutschen Güterverkehr*
  - > *Verkehrsaufkommen im Eisenbahngüterverkehr steigt bei der HGK überzeugend*
  - > *Erneut hohe Gewinnabführung an den Stadtwerke Köln Konzern*
- 

|    |  |
|----|--|
| 12 | Geschäfts- und Rahmenbedingungen   |
| 17 | Ertragslage  |
| 17 | Vermögenslage  |
| 18 | Finanzlage   |
| 18 | Nachtragsbericht   |
| 19 | Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft mit ihren wesentlichen Chancen und Risiken |
| 21 | Ausblick   |

# Lagebericht

*Die HGK hat sich im Geschäftsjahr 2011 insgesamt weiterhin positiv entwickelt. Der Hafen hielt die Umschlagszahlen des Vorjahres. Die Verkehrszahlen der Bahn legten vor allem im überregionalen Verkehr zu. Damit erhöhte sich der Umsatz auf den zweithöchsten Wert der Unternehmensgeschichte. Unser Ziel ist es, auch in Zukunft weiter zu wachsen und immer neue innovative Dienstleistungen anzubieten, von denen Köln, die Kölner und die Wirtschaft der Region profitieren.*

Die HGK unterhält Eisenbahninfrastruktur für den öffentlichen Güter- und Personenverkehr. 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.

## Geschäfts- und Rahmenbedingungen

Der Güterverkehr in Deutschland ist im Jahr 2011 deutlich gewachsen: Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) stieg das Transportaufkommen im Jahr 2011 um etwa 6,5 % gegenüber dem Vorjahr auf 4,3 Mrd. t. Zum Wachstum trugen der Straßen- und Eisenbahnverkehr sowie die Seeschifffahrt und der Luftverkehr bei; dagegen gingen die Transportmengen der Binnenschifffahrt und der Transport von Rohöl in Rohrleitungen zurück.

# 77,5 %

des Beförderungsaufkommens in Deutschland wurden 2011 auf der Straße transportiert.

Der Anteil von Lkw am Güterverkehr nimmt weiter zu. 2011 erzielte der Straßengüterverkehr erneut die höchste Wachstumsrate.

Den stärksten Anteil am Transportaufkommen hatte mit 77,5 % der Beförderungsmenge der Straßengüterverkehr. Auf der Straße wurden – nach einer Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – im vergangenen Jahr knapp 3,4 Mrd. t und damit 7,7 % mehr befördert als im Jahr 2010. Das ist die höchste Wachstumsrate aller Verkehrsträger.

Der Güterverkehr der Eisenbahn stieg ebenfalls an: Das Verkehrsaufkommen lag um 5,4 % über dem Wert des Jahres 2010 und erreichte den höchsten Wert seit 1992. Rückläufig entwickelte sich im Jahr 2011 der Güterverkehr in der Binnenschifffahrt: Die Beförderungsmenge nahm um 4,3 % auf 220 Mio. t ab. Die Binnenschifffahrt behinderten 2011 verschiedene Einflüsse: Zu erwähnen sind vor allem die Havarie eines Tankers im Januar 2011 an der Loreley sowie mehrfache extreme Niedrigwasserperioden.

Nachdem sich die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt laut Statistischem Bundesamt 2010 gegenüber dem Krisenjahr um 14 % auf 230 Mio. t verbessert hatte, nahm sie im Jahr 2011 um 4,3 % auf 220 Mio. t ab. Witterungsbedingte Beeinträchtigungen erwuchsen der Binnenschifffahrt zu Beginn des Jahres 2011 zunächst aus Eisgang im Kanalgebiet und Hochwassersperrungen an Rhein, Main und Mosel. In den Frühjahrsmonaten 2011 stand sie dann unter dem Einfluss eines historisch niedrigen Wasserstandes des Rheins. Des Weiteren wurde die Mengen- und Leistungsentwicklung zu Jahresbeginn in erheblichem Maße durch die mehrwöchige Sperrung des Rheins bei St. Goarshausen belastet. Ursächlich war die Havarie eines Tankschiffes. Negativ von der Rheinsperrung betroffen waren vor allem Verkehre zwischen den ZARA-Häfen und Quell-/Zielregionen im Oberrheingebiet sowie im Donauraum. Schiffe aus Richtung der ZARA-Häfen fuhren teilweise nur bis zu Häfen im Niederrheingebiet, wo die Güter zwecks Weitertransports zum Zielort auf andere Verkehrsträger umgeladen wurden. Die hieraus resultierende Verkürzung des wasserseitigen Transportanteils spiegelt sich in dem vergleichsweise deutlichen Rückgang der Verkehrsleistung wider.

In den Häfen der HGK wirkten sich Niedrigwasser und Rheinsperrung gravierend auf den wasserseitigen Umschlag aus. Dass die Umschlagsleistung in den Häfen insgesamt nur um 2,3 % abnahm, ist auf die kompensierende Wirkung des Landumschlags (Eisenbahn/Lkw) zurückzuführen. Deutliche Einbußen bei der Umschlagsleistung waren bei Mineralölzeugnissen (- 3,8 %), chemischen Erzeugnissen (- 7,1 %) und Steinen/Erden/Baustoffen (- 12,0 %) zu verzeichnen, während der Umschlag von Nahrungs- und Futtermitteln (+ 5,4 %), Eisen und Stahl (+ 17,0 %) sowie Fahrzeugen/Maschinen (+ 6,6 %) zunahm.

Einen Zuwachs um 1,3 % konnte die HGK beim Umschlag von Containern und Wechselbrücken verzeichnen; die HGK schlug im Jahr 2011 514.183 TEU um.

Der Güterverkehr der Eisenbahn stieg nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2011 deutschlandweit an: Das Verkehrsaufkommen lag mit 375 Mio. t um 5,4 % über dem Wert des Jahres 2010 und erreichte damit den höchsten Wert seit 1992.

Deutlicher als die Entwicklung in Gesamt-Deutschland nahm der Eisenbahngüterverkehr der HGK im Berichtsjahr zu. Das Verkehrsaufkommen stieg gegenüber dem Vorjahr per saldo um 10,3 % auf 14,4 Mio. t. Der Zuwachs konzentriert sich im Wesentlichen auf den Mineralölverkehr, der immerhin 43 % des Frachtaufkommens der HGK ausmacht. Hier hat die HGK Transportmengen von über 870 Tsd. t. hinzugewonnen. Die eigenen Verkehre der HGK stiegen im abgelaufenen Geschäftsjahr um 15,1 % auf 11,4 Mio. t; hiervon entfiel das Schwergewicht auf den Fernverkehr, während der Regionalverkehr nur marginal zunahm.

Der Kooperationsverkehr mit der DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft sank um 5 % auf knapp 3 Mio. t. Diese Entwicklung führte im Vergleich zum Vorjahr zu einem Rückgang der Erlöse um 1,2 Mio. € und einem deutlich negativen Betriebsergebnis im Regionalverkehr.

Weitere Zunahmen im Frachtaufkommen finden sich bei den festen mineralischen Brennstoffen (+ 20,9 %), Fahrzeugen, Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren (+ 13,3 %) sowie Erze und Metallabfälle (+ 25,9 %), während der Transport von chemischen Erzeugnisse um rund 7 % zurückging.

---

## HÄFEN

---

## GÜTERVERKEHR

---

### Mit 2,8 Mrd.

Nettotonnenkilometer blieb die Leistung von HGK-Cargo nur knapp unter dem Rekordjahr 2008.

2001 lag die Verkehrsleistung bei etwa 321 Mio. Nettotonnenkilometer. Das ist ein Neuntel des heutigen Wertes.

Am 21. Juli 2011 hat das Eisenbahn-Bundesamt der HGK die Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG erteilt. Die HGK hat den Nachweis erbracht, dass sie die Anforderungen für einen sicheren Verkehrsbetrieb gewährleistet und ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat, das die Anforderungen der nun europaweit geltenden Vorschriften erfüllt. Im November erhielt die HGK auch die Sicherheitsbescheinigung für die Niederlande.

---

## NETZ

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

Die Fahrwegkosten der HGK betragen im abgelaufenen Geschäftsjahr 20.328 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.

---

## VERMIETUNGS- GESCHÄFT (NICHT HAFENAFFIN)

Die von Maklern vermittelte Bürofläche in Köln betrug im vergangenen Jahr rund 358.000 Quadratmeter, ein Anstieg von 32 Prozent. Der Markt hat sich damit spürbar stabilisiert. Der Zuwachs war allerdings vor allem zwei Großvermietungen geschuldet. Der Kölner Versorger RheinEnergie und das Spezialchemieunternehmen Lanxess mit seiner Anmietung im max Cologne sorgten mit alleine 83.000 Quadratmetern für ein außergewöhnlich gutes Jahr im Büroimmobiliengeschäft. Selbst ohne diese Ausreißer nach oben hätte der Kölner Markt mit soliden 275.000 Quadratmetern vermittelter Bürofläche noch immer rund ein Drittel über dem Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre gelegen.

Die Erlöse der HGK aus gewerblichen Vermietungen haben sich nur leicht verschlechtert und sanken um 0,3 % im Vergleich zum Vorjahr. Dies ist im Wesentlichen auf die Veräußerung von vermieteten Grundstücken und Gebäuden zurückzuführen.

---

## 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.

Alle 28 zum Verkauf bestimmten Baufelder wurden veräußert. Auf drei der zuletzt verkauften Baufelder wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Auch die zu 100 Prozent mit Konjunkturfördermitteln des Bundes errichtete Skateranlage konnte im Sommer 2011 offiziell eröffnet werden. Voraussichtlich im Frühjahr 2013 ist die städtebauliche Entwicklung des Rheinauhafens nach rund zehnjähriger Bauzeit abgeschlossen; der erste Spatenstich fand am 5. Juni 2002 statt.

---

## HAFENERWEITERUNG KÖLN-GODORF

Das Oberverwaltungsgericht in Münster (OVG) hatte am 15. März 2011 die Berufung der HGK zurückgewiesen, den Planfeststellungsbeschluss für das Erweiterungsprojekt aufgehoben und die Revision nicht zugelassen. Über die eingelegte Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision hat das Bundesverwaltungsgericht noch nicht entschieden.

Die HGK ist von der Notwendigkeit der Hafenerweiterung in Köln-Godorf überzeugt und leitet deshalb parallel zu den gerichtlichen Verfahren neue Genehmigungsverfahren ein, die den Vorgaben des OVG entsprechen. Deshalb hat die HGK ein neues Genehmigungsverfahren, das die Vorbehalte des OVG aufgreift, initiiert. Dieses neue Genehmigungsverfahren gliedert sich in mehrere Einzelverfahren auf. Neben einem Planfeststellungsverfahren für den Gewässerausbau und einem weiteren Planfeststellungsverfahren für die Eisenbahnanlagen betreibt die HGK außerdem ein Bauleitverfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für die nach öffentlichem Baurecht zu genehmigenden Anlagen sowie ein Verfahren auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

Nach einer Einwohnerbefragung in Köln am 10. Juli 2011 mit der Fragestellung „Soll der Godorfer Hafen ausgebaut werden?“ wurde Mitte Oktober die Einleitung des Bauleitverfahrens vom Rat der Stadt Köln beschlossen. Zu Beginn des Folgejahres wurde von der Stadt Köln die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (Scoping-Termin) nach § 4 des Baugesetzbuches durchgeführt. Sie erfolgte zur Änderung des Flächennutzungsplanes und zur Aufstellung eines Bebauungsplans.

Die Tochtergesellschaft der HGK, die HTAG Häfen und Transport AG in Duisburg, konnte im vergangenen Jahr das beste operative Ergebnis ihrer Unternehmensgeschichte verbuchen. Mit Umsatzerlösen von über 86,6 Mio. € konnte ein Jahresgewinn erzielt werden, der die Vorjahreswerte bei weitem übersteigt.

Auch die CTS Container-Terminal GmbH konnte die Gesamtleistung deutlich steigern und den Bilanzgewinn gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppeln.

KCG und BGE mussten – soweit bislang ersichtlich – stagnierende oder rückläufige Ergebnisse hinnehmen. Die BGE leidet unter dem Transportrückgang bei Rohstoffen und Fertigwaren, der mit der teilweisen Schließung der Papierwerke der M-Real in Bergisch Gladbach und Düren verbunden ist.

Das Ergebnis der DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs liegt unter dem Vorjahreswert und den geplanten Ansätzen. Diese Entwicklung ist vor allem durch den Rückgang des Auftragseingangs des Geschäftsjahres 2008/2009 begründet sowie auf zeitliche Verzögerungen in den Projekten zurückzuführen.

Gemeinsam mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen verfolgt die HGK ein Projekt zur Gründung einer Hafen- und Eisenbahn-Betreibergesellschaft, die die Bewirtschaftung der Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf sowie der beiden Eisenbahnen unter einheitlicher Leitung zum Gegenstand hat. Zu Beginn des Jahres 2012 wurde das Zusammenschlussvorhaben vom Bundeskartellamt genehmigt; auch die verbindliche Auskunft der Finanzbehörden zur steuerlichen Bewertung des Projekts liegt inzwischen vor. Die Gründung der Gesellschaft ist für das erste Halbjahr 2012 geplant.

Mit mehreren Eisenbahnen in ganz Deutschland sowie im Ausland hat die HGK Kooperationsverträge über die Durchführung von Rangier-, Traktions- und Serviceleistungen abgeschlossen oder verlängert. Hintergrund ist der bundesweite und grenzüberschreitende Gütertransport, der umfassende Leistungen zur Traktion und zur Bedienung der Gleisanschlüsse erfordert. Die HGK hat auch Vorbereitungen zur Gründung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens in der Schweiz getroffen, das im kommenden Jahr den Zugang zum Schweizer Eisenbahnnetz ermöglichen soll.

---

**TOCHTERUNTER-  
NEHMEN,  
BETEILIGUNGEN UND  
KOOPERATIONEN**

---

## MITARBEITER

Am 31. Dezember 2011 waren 632 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der HGK beschäftigt. Gegenüber dem Vorjahresstichtag blieb die Mitarbeiterzahl damit nahezu unverändert. 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 medizinischen und gesundheitsorientierten Fortbildungskurse und Seminare zurückzuführen.

---

## UMWELTSCHUTZ

Die HGK hat in einer Umweltschutzleitlinie verbindlich ökologisches Handeln im Sinne einer „Green Logistic“ festgelegt. Diese 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. Auch als Entsorgungslogistiker ist die HGK seit vielen Jahren erfolgreich. Im August 2011 wurde sie erneut als Entsorgungsfachbetrieb zertifiziert.

---

## ARBEITS- SICHERHEIT, QUALITÄTS- MANAGEMENT

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 2001 nach diesen Kriterien erneut der Eisenbahngüterverkehr, der Hafenbetrieb, die Werkstatt für Schienenfahrzeuge sowie der Betrieb und Unterhalt des Eisenbahnnetzes erfolgreich auditiert.

---

## 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.

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.

## Ertragslage

Die Zunahme der Umsatzerlöse ist im Wesentlichen auf konjunkturell bedingte Entwicklungen im Geschäftsbereich Güterverkehr zurückzuführen. Auch die hafenauffinen Vermietungserlöse konnten deutlich gesteigert werden. Die Abnahme der sonstigen betrieblichen Erträge gegenüber dem Vorjahr liegt vor allem an der verminderten Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil. Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und aus Investitionszuschüssen nahmen um insgesamt 5,9 Mio. Euro zu.

Die Summe aus Personal- und Materialaufwand, Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen beträgt im Jahr 2011 150.754 Tsd. € (Vorjahr 139.334 Tsd. €). Der Anteil des Personalaufwands liegt bei 25,5 % (Vorjahr 26,9 %), auf den Materialaufwand entfallen 52,6 % (Vorjahr 47,6 %).

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der HGK verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr um 641 Tsd. € und beläuft sich im Jahr 2011 auf 4.182 Tsd. €; dies ist vor allem auf einen Anstieg des Materialaufwands und einen Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge zurückzuführen.

Nach Berücksichtigung von Steuern wurde im Geschäftsjahr 2011 ein Unternehmensergebnis von 3.505 Tsd. € (Vorjahr 3.627 Tsd. €) erzielt. Hiervon werden 51 Tsd. € als Garantiedividende an den Rheinerft-Kreis abgeführt. Die verbleibenden 3.454 Tsd. € werden im Rahmen des bestehenden Gewinnabführungsvertrags an die SWK abgeführt.

## Vermögenslage

Die Investitionen beliefen sich im Geschäftsjahr 2011 auf insgesamt 18.660 Tsd. € (Vorjahr 14.366 Tsd. €). Die Investitionen erfolgten in Höhe von 9.160 Tsd. € im Bereich Güterverkehr, in Höhe von 2.862 Tsd. € im Bereich Häfen, in Höhe von 5.674 Tsd. € in das Eisenbahnnetz und in Höhe von 964 Tsd. € in spartenübergreifende Investitionen.

In den Häfen investierte die HGK vor allem in den Grundstückserwerb zur Errichtung des Terminals im Kölner Norden und in den Ausbau der Nutzungsmöglichkeiten der Hafenecken sowie die Herrichtung von Lager- und Umschlagflächen in Niehl und Godorf.

Im Bereich Netz entfällt der Großteil der Investitionen auf die Generalsanierung des Oberbaus, der Bahnübergänge und Brückenbauwerke. Ferner wurde der erste Bauabschnitt zur Erneuerung der Fahrleitungsanlage der Stadtbahnlinie 16 fertiggestellt. Im Eisenbahnbereich wurde vornehmlich in die Beschaffung von Lokomotiven und Güterwagen investiert.

Die Bilanzsumme hat sich von 251.686 Tsd. € im Vorjahr um 2.760 Tsd. € (-1,1 %) geringfügig auf 248.926 Tsd. € vermindert.

Die Höhe des Anlagevermögens nahm um 1,8 % auf 206.384 Tsd. € ab.

---

**122 Mio. €**

**Umsatz bedeutet den zweitbesten Wert der HGK-Unternehmensgeschichte.**

---

Die HGK hat ihren Umsatz innerhalb von zehn Jahren mehr als verdoppelt. 2001 erlöste die HGK 51 Mio. Euro.

---

**INVESTITIONEN**

---

**VERMÖGENS- UND KAPITALSTRUKTUR**

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen konnten um 4.918 Tsd. € zurückgeführt werden.

Die Eigenkapitalquote hat sich bei einer verminderten Bilanzsumme auf 32 % (Vorjahr 30 %) erhöht. Die Verminderung der Bilanzsumme geht einher mit einem Rückgang der Verbindlichkeiten und einer Verminderung der Rückstellungen. Die HGK wird zur Vermeidung von Bonitätsrisiken die Höhe der ausstehenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die um 1.075 Tsd. € angestiegen sind, auf möglichst niedrigem Niveau halten.

## Finanzlage

Der Umfang der kurzfristigen Finanzierung ist im vergangenen Jahr durch Annäherung an den Fälligkeitstermin eines Darlehens um 15 Mio. € angestiegen; das Darlehen konnte jedoch im Januar 2012 mittel- und langfristig prolongiert werden. Das Anlagevermögen ist durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital zu 75,8 % (83,0 %) gedeckt. Das Verhältnis von Eigenkapital zu langfristigem Fremdkapital beträgt 93 %.

## Nachtragsbericht

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

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

Der Bereich Häfen und Umschlag der HGK ist geprägt durch die meist langfristige Vermietung von Grundstücken an Gewerbetreibende, die die trimodale Infrastruktur der Häfen zum eigenen Güterumschlag nutzen. Hieraus resultieren für die HGK langfristig planbare Vermietungserlöse, die kurzfristigen konjunkturellen Entwicklungen nur eingeschränkt ausgesetzt sind.

Weiteres Standbein der Häfen sind eigene Umschlagaktivitäten, beispielsweise zum Umschlag von Containern und Wechselbrücken am Westkai im Hafen Köln-Niehl oder zum Umschlag von Massengütern im Hafen Köln-Godorf. Hier unterliegt die HGK konjunkturellen Nachfragerückgängen und den Risiken aus witterungsbedingten Einschränkungen durch Hoch- und Niedrigwasser sowie eis- oder havariebedingten Wasserstraßensperrungen.

Weitere Risiken resultieren aus der Umwandlung von Hafen- und Terminalflächen im Rahmen städtebaulicher Entwicklungen. Neben dem dauerhaften Wegfall von Umschlagflächen oder Miet- und Pachterlösen können erhöhte Erschließungskosten im Überschwemmungsgebiet des Rheins sowie die Verpflichtung zur Beseitigung von Altlasten Erlöse aus der umwandlungsbedingten Veräußerung von Hafengrundstücken aufzehren und somit die Vermögenslage der HGK dauerhaft schwächen. Weiterhin können die langfristigen Entscheidungs- und Planungszeiträume frühzeitig zu einer Erosion der Vermietungssituation führen, weil den gewerblichen Nutzern der Häfen Zukunftsperspektiven verloren gehen.

Chancen und Risiken im Eisenbahngüterverkehr divergieren beim Fern- und Regionalverkehr. Im Zuge der Regulierung der Eisenbahninfrastruktur Mitte der 1990er Jahre wurde den Eisenbahnverkehrsunternehmen theoretisch die Benutzung aller europäischen Eisenbahntrassen ermöglicht. Zumindest deutschlandweit und bis zu den Grenzbahnhöfen der Nachbarländer macht die HGK hiervon regen Gebrauch und hat sich ein Netz von Relationen aufgebaut, das den Güterverkehrsknotenpunkt Köln mit den übrigen Industriezentren verbindet. Risiken ergeben sich insoweit aus konjunkturellen Schwankungen und einem Wettbewerbsumfeld, in dem nicht nur die Verkehrsträger miteinander konkurrieren, sondern auch die großen Staatsbahnen internationale Marktanteile hinzugewinnen wollen. Dies hat in der Vergangenheit zu einem verstärkten Preiswettbewerb und einer Verringerung der Eisenbahnverkehrsunternehmen geführt; ehemals selbstständige NE-Bahnen wurden von den Staatsbahnen (DB, SNCF, SBB, Trenitalia, PKP) übernommen.

Im regionalen Eisenbahnverkehr setzt sich der Strukturwandel fort. Die Versorgung von großen Handels- und Industrieunternehmen erfolgt über kurze Distanzen zunehmend durch den Lkw. Dies wird begünstigt durch die zunehmende Nutzung des Containers für die unterschiedlichsten Güter. Vorhandene Gleisanschlüsse werden schwächer genutzt; dies führt zu einem deutlichen Rückgang des Einzelwagenverkehrs. Schlecht ausgelastete Züge und für den Eisenbahn-Betriebsablauf nachteilige Liefer- und Beladezeiten führen zu wirtschaftlichen Einbußen. Die Güterverkehrssparte der DB hat zwischen 1994 und 2011 rund 12.000 Gleisanschlüsse gekündigt, weil deren Bedienung höhere Kosten als Erlöse verursachte und damit als nicht wirtschaftlich angesehen wurde. Die HGK hat im Interesse des Wirtschaftsstandorts Köln in der Vergangenheit große Anstrengungen unternommen, um durch verbesserte Betriebskonzepte Kosten zu senken und die Versorgung mit Gütern über den Schienenweg für die Unternehmen in der Region zu erhalten. Die Verkehrsrückgänge im Einzelwagenverkehr und die

Steigerung des Dieselpreises seit 2010 um rund 35 % erzwingen jedoch im kommenden Jahr Einschnitte im Verkehrsangebot, um den Erwartungen der Stadt Köln an die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der HGK auch zukünftig gerecht zu werden.

Das historisch als Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn konzipierte Eisenbahnnetz der HGK für rund sechzig Industrieunternehmen in der Region erfährt nachhaltig keine kostendeckende Auslastung. Eine Erhöhung der Trassenentgelte unter Berücksichtigung der Vollkosten führt zur Unwirtschaftlichkeit des Eisenbahnverkehrs im Wettbewerb zum Straßengüterverkehr. Das etwa 100 km lange Netz wird in erheblichem Umfang auch für den öffentlichen Personennahverkehr genutzt und dient so der kommunalen Daseinsvorsorge.

Chancen ergeben sich sowohl für die Häfen als auch für die Eisenbahn der HGK mit einem dauerhaften wirtschaftlichen Aufschwung und zunehmendem internationalem Warenaustausch. 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 tragen wesentlich zur langfristigen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Unternehmen und der Region bei.

Mit der Einleitung der nach der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts NRW vom 15. März 2011 erforderlichen Bauplanungs- und Planfeststellungsverfahren unternimmt die HGK die weiteren Schritte zur Erweiterung des Hafens Köln-Godorf.

Nachdem die erforderlichen Grundstücke erworben werden konnten, beginnt die HGK im kommenden Jahr mit der Errichtung der ersten Ausbaustufe eines KLV-Terminals im Industriepark Köln-Nord. Die Fertigstellung ist im Frühjahr 2014 vorgesehen.

Die geplante Gründung der Hafen- und Eisenbahn-Betriebsgesellschaft RheinCargo gemeinsam mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen ermöglicht die effizientere Nutzung der Umschlagflächen in den Häfen und eine Ausweitung des Angebots von Eisenbahnverkehrsleistungen. Mit einem regionalen Flächenmanagement, einer internationalen Bahnanbindung und verkehrsträgerübergreifendem logistischem Know-how wird RheinCargo ein erfolgreicher, marktaktiver Anbieter von Umschlag- und Transportleistungen.

Im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten strebt die HGK Kooperationen im Netzbereich an, um Synergien gemeinsam mit anderen Netzbetreibern im Stadtwerke Köln Konzern zu heben.

Zusammenfassend existieren gegenwärtig und in absehbarer Zeit keine den Bestand gefährdenden Einzelrisiken. Auch die Gesamtsumme der Risiken gefährdet insgesamt nicht den Fortbestand der Gesellschaft.

## Ausblick

Der Investitionsplan 2012 weist für die Bereiche Cargo, Eisenbahnnetz, Häfen und Umschlag sowie Liegenschaftlichen Ausgaben von insgesamt rund 39 Mio. € aus. Drei Viertel dieser Investitionen entfallen auf die Errichtung und Weiterentwicklung von Terminalkapazitäten und die Instandhaltung des Eisenbahnnetzes, insbesondere für den Personenverkehr. Diese Investitionen sollen aus eigenen Mitteln der HGK, öffentlichen Zuschüssen, durch von der KVB bereitgestellte Mittel (für Bahnanlagen des Personenverkehrs) und – soweit erforderlich – aus Darlehen finanziert werden.

Die HGK erwartet ein leichtes Umsatzwachstum beim eigenen Eisenbahngüterverkehr, während die in Kooperation mit der DB Schenker Rail durchgeführten Einzelwagenverkehre in der Region im Hinblick auf Transportvolumen und Erlöse deutlich defizitär sind und keine positiven Erwartungen rechtfertigen. Im kombinierten Ladungsverkehr erwartet die HGK Zuwächse, während im Flüssiggutumschlag mit gleichbleibendem Aufkommen zu rechnen ist. Aus der geplanten Kooperation mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen ergeben sich weitere Synergiepotenziale.

In den Wirtschaftsplänen für die Jahre 2012 und 2013 rechnen wir mit einem Umsatz von 120.513 Tsd. € bzw. 123.900 Tsd. € und einem Betriebsergebnis von 1.659 Tsd. € bzw. 1.690 Tsd. €.

Köln, den 16. März 2012

**Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft**

### Der Vorstand



Horst Leonhardt



Uwe Wedig

---

**INVESTITIONEN UND  
FINANZIERUNG**

---

**ERGEBNISSTUATION**

---

**PROGNOSEBERICHT**

---

„Die HGK wird weiterhin in die Zukunft der Stadt Köln investieren. Bei den geplanten Aktivitäten geht es uns auch darum, logistische Gesamtlösungen zu entwickeln, die den Straßenverkehr in unserer Stadt nachhaltig entlasten. Damit schonen wir die Umwelt, helfen Verkehrsstaus zu vermeiden und übernehmen Verantwortung für die Bürgerinnen und Bürger.“

**Uwe Wedig, Vorstand der Häfen und Güterverkehr Köln AG**

---

# Weitere Informationen

---

- > *Umsatzerlöse erreichen den zweitbesten Wert in der Unternehmensgeschichte*
  - > *Investitionen im Geschäftsjahr 2011 liegen deutlich über dem Vorjahr*
  - > *Wichtige Zertifizierungen unter anderem im Umweltschutz bestätigt*
- 

|    |                                  |
|----|----------------------------------|
| 24 | Häfen                            |
| 25 | Güterverkehr                     |
| 27 | Netz                             |
| 27 | Vermietungsgeschäft              |
| 27 | Investitionen                    |
| 29 | Zertifizierung und Innovation    |
| 30 | Öffentlichkeitsarbeit            |
| 31 | Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter |

## Häfen

### UMSATZERLÖSE

Die Umsatzerlöse der Häfen stiegen 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 3,0 % auf 19.485 Tsd. €. Sie teilen sich wie folgt auf:



#### Umsatzerlöse

|                                   | <b>2011</b><br>Tsd. € | 2010<br>Tsd. € | Veränderung<br>% |
|-----------------------------------|-----------------------|----------------|------------------|
| <b>Erlöse Häfen und Umschlag</b>  |                       |                |                  |
| Ufergeld                          | 4.298                 | 4.348          | -1,1             |
| Kranleistungsentgelt              | 5.381                 | 5.465          | -1,5             |
| Sonstige Umsatzerlöse             | 921                   | 848            | 8,6              |
| <b>Umschlagerlöse</b>             | <b>10.600</b>         | <b>10.661</b>  | -0,6             |
| <b>Erlöse Vermietungsgeschäft</b> |                       |                |                  |
| Lagermieten                       | 5.642                 | 5.565          | 1,4              |
| Umlagen                           | 742                   | 739            | 0,4              |
| Sonstige Mieten                   | 2.501                 | 1.934          | 29,3             |
| Mieteinnahmen                     | <b>8.885</b>          | <b>8.238</b>   | 7,9              |
| <b>Gesamt</b>                     | <b>19.485</b>         | <b>18.899</b>  | 3,1              |



#### Umschlagsleistung nach Gütergruppen

|  | <b>2011</b><br>Tsd. t | 2010<br>Tsd. t | Veränderung<br>% |
|--|-----------------------|----------------|------------------|
| Land- und forstwirtschaftliche sowie verwandte Erzeugnisse | 120                   | 124            | -3,0             |
| Andere Nahrungs- und Futtermittel                          | 124                   | 118            | 5,4              |
| Feste mineralische Brennstoffe                             | 111                   | 134            | -17,3            |
| Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase                          | 4.775                 | 4.963          | -3,8             |
| Erze und Metallabfälle                                     | 297                   | 376            | -21,1            |
| Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)            | 59                    | 51             | 17,0             |
| Steine und Erden (einschl. Baustoffe)                      | 977                   | 1.109          | -12,0            |
| Düngemittel  | 0                     | 2              | -100,0           |
| Chemische Erzeugnisse                                      | 1.790                 | 1.927          | -7,1             |
| Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren       | 4.148                 | 3.890          | 6,6              |
| <b>Gesamt*</b>   | <b>12.402</b>         | <b>12.695</b>  | <b>-2,3</b>      |

\* Die Umschlagsleistung umfasst den wasserseitigen Umschlag und den Landumschlag.

### Struktur des Umschlagaufkommens

Angaben in %



- 39 ● Erdöl, Mineralerzeugnisse, Gase
- 8 ● Steine und Erden (einschl. Baustoffe)
- 14 ● Chemische Erzeugnisse
- 33 ● Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren
- 6 ● Sonstige Güter

## Güterverkehr



### Umsatzerlöse

### UMSATZERLÖSE

|                       | <b>2011</b>   | 2010          | Veränderung |
|-----------------------|---------------|---------------|-------------|
|                       | <i>Tsd. €</i> | <i>Tsd. €</i> | %           |
| Verkehrserlöse        |               |               |             |
| - Frachteinnahmen     | 83.166        | 69.967        | 18,9        |
| - Nebenerträge        | 802           | 1.354         | -40,8       |
| Sonstige Umsatzerlöse | 7.510         | 8.850         | -15,1       |
| <b>Gesamt*</b>        | <b>91.478</b> | <b>80.171</b> | <b>14,1</b> |

## FRACHTAUFKOMMEN

Das Frachtaufkommen stieg 2011 insgesamt um 1.350 Tsd. t auf 14.426 Tsd. t (+ 10,3 %). Der HGK-eigene Verkehr stieg um 15,1 % (1.503 Tsd. t) auf 11.439 Tsd. t. Das Transportaufkommen im Kooperationsverkehr mit der DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft sank um 153 Tsd. t (- 4,9 %). Grund hierfür war ein deutlicher Einbruch im Einzelwagenverkehr.



### Frachtaufkommen nach Gütergruppen

|  | <b>2011</b><br>Tsd. t | 2010<br>Tsd. t | Veränderung<br>% |
|--|-----------------------|----------------|------------------|
| Land- und forstwirtschaftliche sowie verwandte Erzeugnisse | 46                    | 145            | -68,0            |
| Andere Nahrungs- und Futtermittel                          |                       |                |                  |
| Feste mineralische Brennstoffe                             | 1.828                 | 1.512          | 20,9             |
| Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase                          | 6.190                 | 5.319          | 16,4             |
| Erze und Metallabfälle                                     | 159                   | 126            | 25,9             |
| Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)            | 1.037                 | 985            | 5,3              |
| Steine und Erden (einschl. Baustoffe)                      | 1.003                 | 963            | 4,2              |
| Düngemittel  |                       |                |                  |
| Chemische Erzeugnisse                                      | 1.786                 | 1.926          | -7,3             |
| Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren       | 2.377                 | 2.099          | 13,3             |
| <b>Gesamt</b>  | <b>14.426</b>         | <b>13.076</b>  | <b>10,3</b>      |

### Frachtaufkommen nach Gütergruppen

Angaben in %



- 13 ● Feste mineralische Brennstoffe
- 43 ● Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase
- 7 ● Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)
- 7 ● Steine und Erden (einschl. Baustoffe)
- 12 ● Chemische Erzeugnisse
- 17 ● Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren
- 1 ● Sonstige Güter

## Netz

Der Bereich Netz steuert den Netzbetrieb und hält das Netz instand. Zum Netz gehören neben den HGK-Güterbahnhöfen auch die EBO-Strecken der Linien 7, 16 und 18. Für die Nutzung der Gleise durch Eisenbahnverkehrsunternehmen und die KVB erzielt die HGK Deckungsbeiträge.

Das HGK-Netz hat eine Streckenlänge von 98,6 km; die gesamte Länge aller Gleise auf den Strecken, in den Bahnhöfen und den Zustellgleisen beträgt 247,2 km mit 579 Weicheneinheiten. Es gibt aktuell 66 Gleisanschließer.

Im eigenen Netz nimmt die HGK alle Aufgaben der Instandhaltung, der technischen Entstörung und des Notfallmanagements selbst wahr. Dazu unterhält sie eigene Instandhaltungsbereiche für den Gleisbau, die Leit- und Sicherungstechnik sowie die Fahrleitung. Einige Eisenbahninfrastrukturen in der Region beauftragten den Bereich Netz mit Dienstleistungen für Inspektionen, Bauüberwachungen oder als Betriebsleiter.

Die HGK erneuerte im Berichtsjahr Weichen und Gleise entsprechend der Verschleißentwicklung. Im Rahmen der Mehrjahresplanung für Brücken wurden im Berichtsjahr die Brücke der Stadtbahnlinie 16 über die Querbahn in Wesseling sowie die Eisenbahnüberführung Venloer Straße in Köln-Bickendorf saniert. Mit Zuschüssen vom Nahverkehr Rheinland (NVR) konnte die Fahrleitung der Linie 16 zwischen Hersel und Widdig erneuert werden. 2012 werden die Arbeiten zwischen Widdig und Wesseling weitergeführt.

## Vermietungsgeschäft

Die sonstigen betrieblichen Erträge aus Mieten und Pachten, die nicht der hafenaффinen Geschäftstätigkeit zuzuordnen sind, betragen im Jahr 2011 4.362 Tsd. € (Vorjahr 4.376 Tsd. €).

### MIENTWICKLUNG

## Investitionen



|                     | <b>2011</b>   | 2010          |
|---------------------|---------------|---------------|
|                     | <i>Tsd. €</i> | <i>Tsd. €</i> |
| Güterverkehr        | 9.160         | 1.803         |
| Häfen               | 2.862         | 5.741         |
| Fahrweg             | 5.674         | 6.192         |
| Spartenübergreifend | 964           | 630           |
| <b>Gesamt</b>       | <b>18.660</b> | <b>14.366</b> |

**ABGERECHNETE  
SACHANLAGEN**

Im Jahr 2011 wurden fertige Anlagen wie folgt abgerechnet:

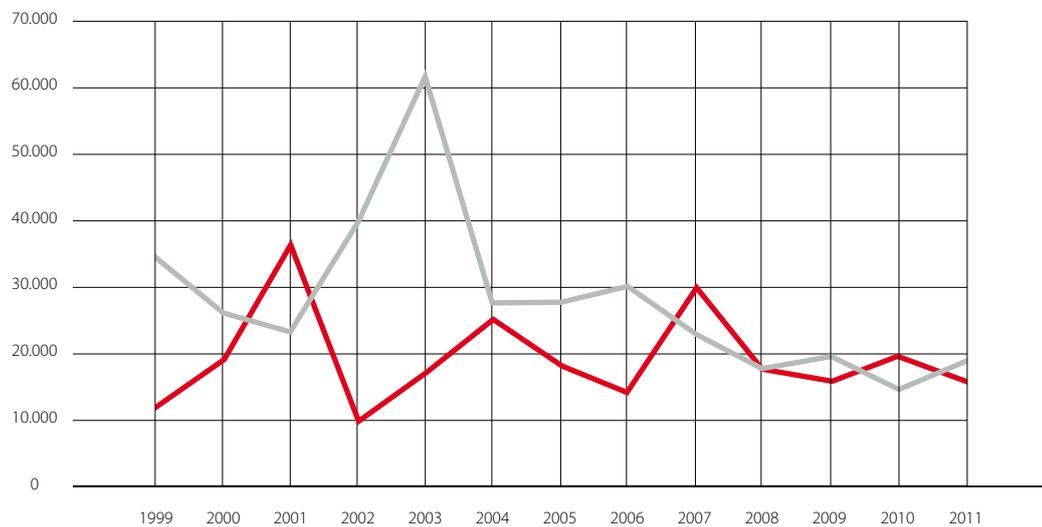


|   | <b>2011</b>   | 2010          |
|---|---------------|---------------|
|   | <i>Tsd. €</i> | <i>Tsd. €</i> |
| Immaterielle Vermögensgegenstände                     | 233           | 805           |
| Grundstücke und Gebäude                               | 187           | 10.653        |
| Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen | 3.914         | 3.756         |
| Fahrzeuge für Güterverkehr                            | 10.653        | 415           |
| Maschinen und maschinelle Anlagen                     | 208           | 127           |
| Betriebs- und Geschäftsausstattung                    | 930           | -368          |
| <b>Gesamt</b>   | <b>16.125</b> | <b>15.388</b> |



**Entwicklung der Sachanlagen und Abschreibungen**

in Tsd. €



● Investitionen ● Abschreibungen

## Zertifizierung und Innovation

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 Hafенbetrieb, die Werkstatt für Schienenfahrzeuge sowie der Betrieb und Unterhalt des Eisenbahn-Netzes unter die Lupe genommen. Das letzte Dekra-Überwachungs-Audit fand im Dezember 2011 statt. Die Zertifizierungsurkunde gilt bis zum Dezember 2012.

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. Mit der Einführung eines Energiemanagements setzt die HGK gezielt Maßnahmen zur Energieeinsparung um.

Mit dem Zertifikat SCC (Sicherheits Zertifikat Kontraktoren) belegt die HGK die wirksame Anwendung eines Regelwerks zum betrieblichen Sicherheits-, Gesundheits- und Umwelt-Managementsystem. Das Verfahren wurde in der Petrochemie für Unternehmen entwickelt, die mit großen Chemieproduzenten vertraglich zusammenarbeiten (engl.: contractors). Die bei der HGK angewendete Vollversion SCC\*\* fragt in zehn Kapiteln nach Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz (SGU) im betrieblichen Ablauf. Dazu gehören die unternehmerischen Bereiche SGU-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.

### QUALITÄTS-MANAGEMENT



### UMWELTSCHUTZ

### ARBEITSSCHUTZ-MANAGEMENT



## ENTSORGUNGSG- FACHBETRIEB



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 Fachkurselehrgängen vor. Im Berichtsjahr durchlief die HGK zum elften 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

Für die Öffentlichkeitsarbeit der HGK war 2011 ein außergewöhnlich ereignisreiches Jahr. Projekte, Ereignisse und Entscheidungen prägten die Agenda, vor allem die Befragung zum Godorfer Hafen bestimmte die Schlagzeilen. Mit der Messe transport logistic und den Kölner Hafentagen setzte die HGK zudem weitere Schwerpunkte.

In der Medienresonanzanalyse ist vor allem die massive Zunahme der Berichte über die HGK oder über Themen der HGK auffällig: 750 Nennungen im Jahr 2010 stehen mehr als 1.700 Nennungen 2011 gegenüber. Vor allem im Vorfeld der Einwohnerbefragung zum Godorfer Hafen stand die HGK im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Aber auch in fast allen anderen Monaten wurde ausführlicher berichtet als zuvor.

Die Berichterstattung über die HGK war 2011 dabei mehrheitlich positiv. Auch zu kritischen Themen leistete die HGK einen eigenen Beitrag und wurde gehört. Das zeigt deutlich die in der Mehrzahl positive Berichterstattung zum kontroversen Thema „Ausbau des Godorfer Hafens“. Mit ihrem aktiven Vorgehen und sachlichen Argumenten hat die HGK dabei an Reputation gewonnen.

Schnelle Reaktionen, zuverlässige Auskünfte und zügige Aufklärung nach besonderen Ereignissen stärken die Glaubwürdigkeit des Unternehmens. Bei den wichtigen Faktoren wie Glaubwürdigkeit und Zuverlässigkeit schneidet die HGK 2011 gut ab.

Die HGK ist durch ihre Publikationen und Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Angebote sowie durch die aktive Presse- und Medienarbeit präsent. Die öffentliche Stimmung gegenüber der HGK hat sich positiv gewandelt. Dies gilt es in den kommenden Jahren zu nutzen, um das Ansehen des Unternehmens bei den Kunden und in der Öffentlichkeit weiter zu verbessern.

## Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Nach Umrechnung der Anzahl der Teilzeitbeschäftigten ergibt sich zum 31. Dezember 2011 ein Personalbestand (ohne Auszubildende) von 603 (Vorjahr 602) Mitarbeitern. Darin enthalten sind sechs (Vorjahr neun) Mitarbeiter im ruhenden Beschäftigungsverhältnis und neun (Vorjahr zehn) Mitarbeiter in der Freizeitphase der Altersteilzeit. Am Ende des Berichtsjahres waren bei der Gesellschaft 632 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

**PERSONALBESTAND  
IST LEICHT GESTIEGEN**



### Personalbestand zum Jahresende

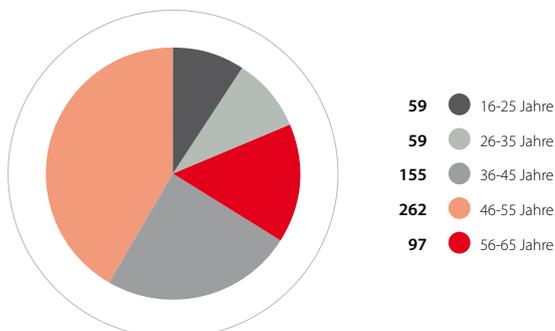
|                         | 31.12.2011 | 31.12.2010 |
|-------------------------|------------|------------|
| Gewerbliche Mitarbeiter | 143        | 142        |
| Angestellte             | 460        | 460        |
|                         | <b>603</b> | <b>602</b> |
| Auszubildende           | 29         | 29         |
| <b>Gesamt</b>           | <b>632</b> | <b>631</b> |

2011 betrug das Durchschnittsalter unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 44 Jahre (Vorjahr 44). Die Betriebszugehörigkeit lag im Durchschnitt wie bereits im Vorjahr bei 19 Jahren.

**ALTERSSTRUKTUR  
UND BETRIEBS-  
ZUGEHÖRIGKEIT**

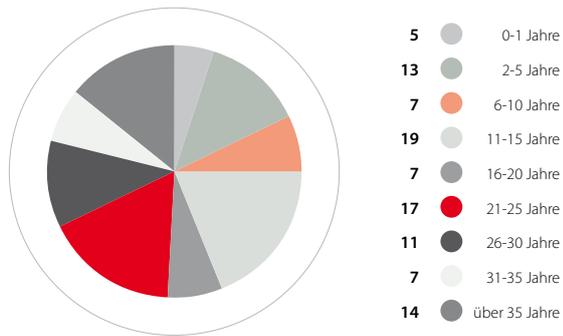
Zum Stichtag 31. Dezember 2011 waren 48 (Vorjahr 39) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als schwerbehindert anerkannt.

### Altersstruktur



**Betriebszugehörigkeit**

Anteil in %



**TARIFVERTRAG**

Zum 1. Januar 2011 erfolgte eine lineare Anpassung der Vergütungen um 3,1 %.



**PERSONALAUFWAND**

**Personalaufwand**

|                                    | <b>2011</b><br>Tsd. € | 2010<br>Tsd. € | Veränderung<br>% |
|------------------------------------|-----------------------|----------------|------------------|
| Löhne                              | 5.435                 | 5.136          | 5,8              |
| Gehälter                           | 22.294                | 21.427         | 4,0              |
|                                    | <b>27.729</b>         | <b>26.563</b>  | 4,4              |
| Sonstige Personalaufwendungen      | 799                   | 849            | -5,9             |
| Gesetzliche Sozialabgaben          | 5.095                 | 4.822          | 5,7              |
| Altersversorgung und Unterstützung | 4.858                 | 5.341          | -9,0             |
| <b>Gesamt</b>                      | <b>38.481</b>         | <b>37.575</b>  | <b>2,4</b>       |

Das Unternehmen trägt zur Alterssicherung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und von deren Familien bei. Neben der Rente aus der gesetzlichen Rentenversicherung und der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen erhalten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ruhestand bzw. deren Angehörige unter bestimmten Voraussetzungen zusätzliche Versorgungsbezüge. Diese wurde zum 1. Januar 2011 um 0,6 % und zum 1. August 2011 um 0,3 % erhöht.

Am 31. Dezember 2011 besaßen 600 (Vorjahr 590) Betriebsangehörige einen Anspruch auf spätere zusätzliche Versorgungsbezüge, davon 450 (Vorjahr 440) gegenüber der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen, 146 (Vorjahr 146) gegenüber der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln und vier (Vorjahr vier) gegenüber der Rheinischen Zusatzversorgungskasse. Außerdem wurden im Berichtsjahr vom Grunde her anspruchsberechtigte 530 (Vorjahr 537) Versorgungsempfänger, davon tatsächliche 277 (Vorjahr 288) Ruhegeldempfänger, 249 (Vorjahr 245) Witwen und Witwer sowie vier (Vorjahr vier) Waisen, betreut.

Im Jahr 2011 kam es zu 25 meldepflichtigen Arbeitsunfällen, im Vergleich dazu waren 24 meldepflichtige Arbeitsunfälle im Jahr 2010 zu verzeichnen gewesen. Die meldepflichtigen Wegeunfälle verringerten sich von fünf (2010) auf vier im Jahr 2011.

Die meldepflichtigen Unfälle hatten 2011 insgesamt 726 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 2010 um 2,1 % auf 1.149 Tage.

Im Berichtsjahr 2011 wurden die Beschäftigten an etwa 40 Veranstaltungen im Bereich Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit unterwiesen. Im Rahmen des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses fanden Tragetests für persönliche Schutzausrüstungen (PSA) statt. Die Beschäftigten wurden bei der Auswahl der PSA mit einbezogen. Die Ergebnisse wurden ausgewertet und bei der Aktualisierung der Gefährdungsbeurteilungen berücksichtigt.

Im Jahr 2011 hat die HGK acht (Vorjahr fünf) Auszubildende als Eisenbahner im Betriebsdienst/Fachrichtung Lokführer und Transport, einen Eisenbahner im Betriebsdienst/Fachrichtung Fahrweg (Vorjahr 0), einen Industriemechaniker (Vorjahr zwei) sowie zwei (Vorjahr zwei) Elektroniker/Betriebstechnik eingestellt. Unser Unternehmen beschäftigte zum 31. Dezember 2011 insgesamt 29 (Vorjahr 29) Auszubildende, davon 18 Eisenbahner im Betriebsdienst, acht technisch-gewerbliche und drei kaufmännische Auszubildende.

Für die Ausbildung wendete die HGK 510 Tsd. € auf. Für externe Weiterbildungsveranstaltungen der Arbeitnehmer wurden 134 Tsd. € ausgegeben.

An den Untersuchungen des Betriebsärztlichen Dienstes der Stadtwerke Köln GmbH nahmen im Berichtsjahr 297 (Vorjahr 318) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter teil. Darüber hinaus wurden Fortbildungskurse und Seminare mit medizinischen und gesundheitsorientierten Themen durchgeführt.

---

## ALTERSVERSORGUNG

---

## ARBEITSSICHERHEIT

---

## AUS- UND WEITERBILDUNG

---

## GESUNDHEIT

---

### BAUDARLEHEN

Im Jahr 2011 wurden vier Arbeitgeberdarlehen beantragt. 2010 wurde ein Arbeitgeberdarlehen beantragt.

---

### WERKSWOHNUNGEN

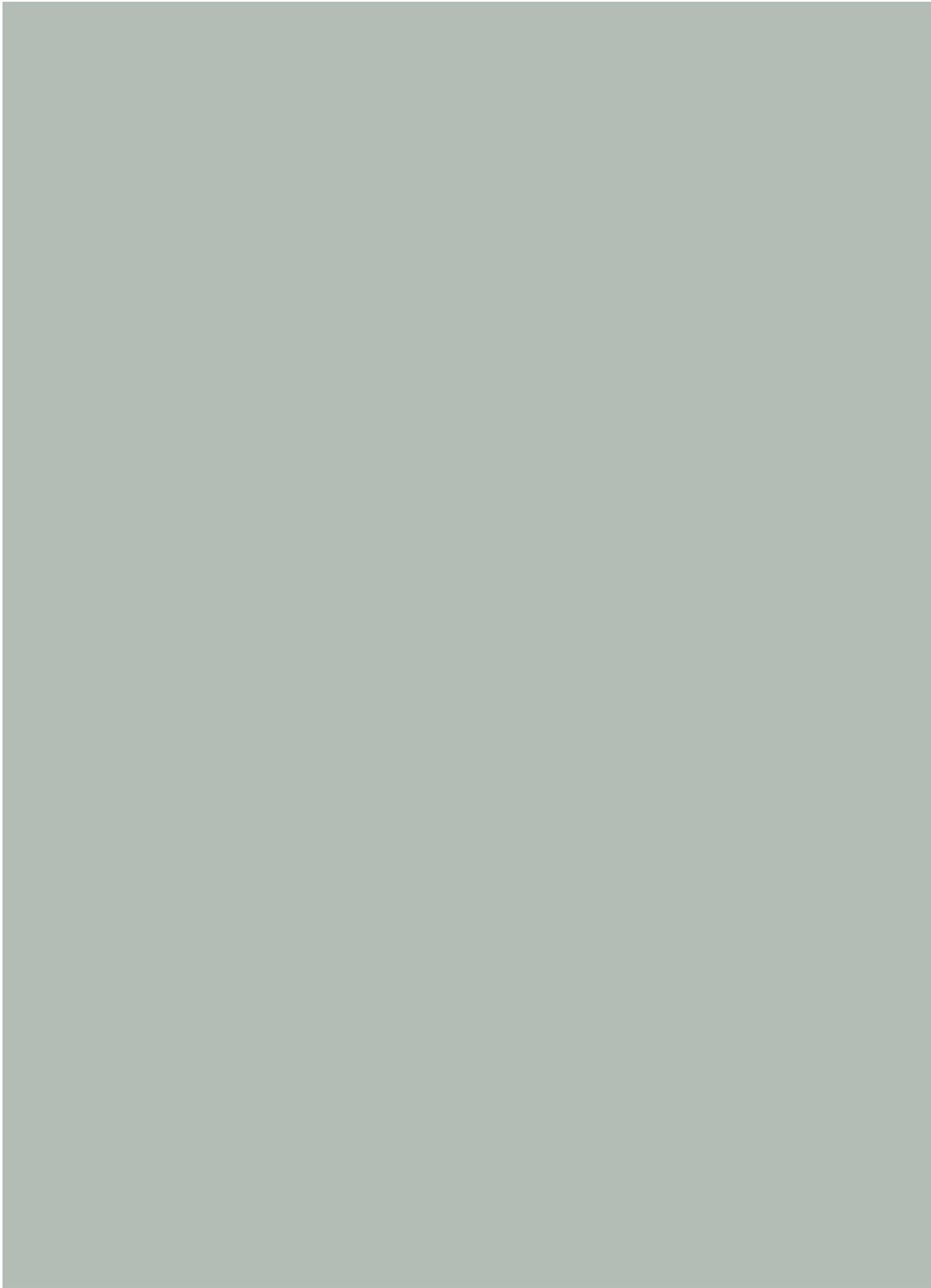
Der Bestand an Werkswohnungen betrug am Bilanzstichtag 128 (Vorjahr 135). Seit dem 1. Januar 1993 obliegt die Verwaltung der HGK-Wohnungen der Wohnungsgesellschaft der Stadtwerke Köln mbH (WSK).

---

### DANK ALLEN MITARBEITERINNEN UND MITARBEITERN

Der Vorstand spricht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahr 2011 geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus. Ebenso dankt er dem Betriebsrat der HGK für die vertrauensvolle Zusammenarbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr.





# Jahresabschluss

---

- > *Unternehmensergebnis der HGK erreicht in etwa den Vorjahreswert*
  - > *Gesamtleistung liegt deutlich über dem Geschäftsjahr 2010*
  - > *Eigenkapital des Unternehmens erhöht sich auch im Berichtsjahr*
- 

|           |                             |
|-----------|-----------------------------|
| <b>38</b> | Bilanz                      |
| <b>39</b> | Gewinn- und Verlustrechnung |
| <b>40</b> | Anhang                      |

# Bilanz

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Bilanz zum 31. Dezember 2011

| Aktiva   | Textziffer im Anhang | 31.12.2011<br>€    | 31.12.2010<br>€    |
|--|----------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Anlagevermögen</b>                                    | 3                    |                    |                    |
| Immaterielle Vermögensgegenstände                        |                      | 1.242.801          | 1.497.926          |
| Sachanlagen  |                      | 178.192.965        | 181.811.721        |
| Finanzanlagen  |                      | 26.948.496         | 26.923.688         |
|  |                      | 206.384.262        | 210.233.335        |
| <b>Umlaufvermögen</b>                                    |                      |                    |                    |
| Vorräte  | 4                    | 6.463.881          | 9.526.251          |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände            | 5                    | 35.736.151         | 30.544.428         |
| Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks | 6                    | 86.894             | 1.282.171          |
|  |                      | 42.286.926         | 41.352.850         |
| <b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>                        |                      | 254.411            | 100.028            |
|  |                      | <b>248.925.599</b> | <b>251.686.213</b> |

| Passiva                                | Textziffer im Anhang | 31.12.2011<br>€    | 31.12.2010<br>€    |
|--|----------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Eigenkapital</b>                    |                      |                    |                    |
| Gezeichnetes Kapital                   | 7                    | 26.340.000         | 26.340.000         |
| Kapitalrücklage                        | 8                    | 30.870.209         | 27.294.071         |
| Gewinnrücklagen                        | 9                    | 21.845.082         | 21.845.082         |
|  |                      | 79.055.291         | 75.479.153         |
| <b>Sonderposten mit Rücklageanteil</b> | 10                   | 11.117.951         | 8.882.609          |
| <b>Rückstellungen</b>                  | 11                   | 39.331.635         | 43.758.704         |
| <b>Verbindlichkeiten</b>               | 12                   | 117.156.497        | 121.160.141        |
| <b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>      |                      | 2.264.225          | 2.405.606          |
|  |                      | <b>248.925.599</b> | <b>251.686.213</b> |

# Gewinn- und Verlustrechnung

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

|   | Textziffer im Anhang | 31.12.2011<br>€ | 31.12.2010<br>€ |
|---|----------------------|-----------------|-----------------|
| <b>Umsatzerlöse</b>   | 13                   | 121.718.033     | 109.715.051     |
| Andere aktivierte Eigenleistungen   |                      | 849.506         | 643.964         |
| <b>Gesamtleistung</b>   |                      | 122.567.539     | 110.359.015     |
| Sonstige betriebliche Erträge   | 14                   | 31.161.342      | 35.159.144      |
| Materialaufwand   | 15                   | -79.267.150     | -66.279.199     |
| Personalaufwand   | 16                   | -38.480.873     | -37.575.052     |
| Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände<br>des Anlagevermögens und Sachanlagen |                      | -15.201.467     | -19.203.043     |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen  | 17                   | -17.804.632     | -16.276.871     |
| Finanzergebnis  | 18                   | 1.207.592       | -1.360.172      |
| <b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>   |                      | 4.182.351       | 4.823.822       |
| <b>Außerordentlicher Aufwand</b>  | 19                   | -152.352        | -499.205        |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag  | 20                   | -1.059          | -75.935         |
| Sonstige Steuern  | 21                   | -523.887        | -621.413        |
| <b>Unternehmensergebnis</b>   |                      | 3.505.053       | 3.627.269       |
| Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG  |                      | -51.132         | -51.132         |
| Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführte Gewinne                                 |                      | -3.453.921      | -3.576.137      |
| <b>Jahresüberschuss</b>   |                      | 0               | 0               |

## Anhang

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2011

|  | Anschaffungs-<br>und Herstellungs-<br>kosten 1.1.2011 | Zugänge       | Abgänge       |  |
|--|---|---------------|---------------|--|
|  | Tsd. €  | Tsd. €        | Tsd. €        |  |
| <b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>   |   |               |               |  |
| Entgeltlich erworbene Konzessionen, gew. Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten | 5.187   | 271           | 0             |  |
| Geleistete Anzahlungen   | 95  | 55            | 0             |  |
|  | 5.282   | 272           | 0             |  |
| <b>Sachanlagen</b>   |   |               |               |  |
| Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken                             | 217.170   | 167           | 1.448         |  |
| Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienenweges   | 24.207  | 0             | 4             |  |
| Technische Anlagen und Maschinen:  |   |               |               |  |
| Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen  | 243.612   | 1.190         | 10.805        |  |
| Fahrzeuge für den Güterverkehr   | 63.178  | 8.666         | 10.292        |  |
| Maschinen und maschinelle Anlagen  | 52.311  | 118           | 0             |  |
| Zwischensumme Technische Anlagen und Maschinen:  | 359.101   | 9.974         | 21.097        |  |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung   | 16.184  | 839           | 509           |  |
| Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau  | 26.624  | 7.407         | 0             |  |
|  | 643.286   | 18.387        | 23.058        |  |
| <b>Finanzanlagen</b>   |   |               |               |  |
| Anteile an verbundenen Unternehmen   | 25.262  | 37            | 0             |  |
| Beteiligungen  | 1.580   | 26            | 0             |  |
| Darlehen an Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis   | 14  | 0             | 14            |  |
| Sonstige Ausleihungen  | 1.124   | 98            | 115           |  |
|  | 27.980  | 161           | 129           |  |
| <b>Summe Anlagevermögen</b>  | <b>676.548</b>  | <b>18.820</b> | <b>23.187</b> |  |

|  | <i>Umbuchungen</i> | <i>Abschreibungen<br/>kumuliert</i> | <i>Buchwerte<br/>31.12.2011</i> | <i>Buchwerte<br/>31.12.2010</i> | <i>Abschreibungen<br/>2011</i> | <i>Zuschreibungen<br/>2011</i> |
|--|--------------------|-------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|  | <i>Tsd. €</i>      | <i>Tsd. €</i>                       | <i>Tsd. €</i>                   | <i>Tsd. €</i>                   | <i>Tsd. €</i>                  | <i>Tsd. €</i>                  |
|  |                    |                                     |                                 |                                 |                                |                                |
|  | 16                 | 4.328                               | 1.092                           | 1.403                           | 543                            |                                |
|  | 0                  | 0                                   | 150                             | 95                              | 0                              |                                |
|  | 16                 | 4.328                               | 1.242                           | 1.498                           | 543                            |                                |
|  | 18                 | 151.096                             | 64.811                          | 67.417                          | 2.737                          |                                |
|  | 1                  | 20.160                              | 4.044                           | 4.224                           | 177                            |                                |
|  | 2.724              | 188.281                             | 48.440                          | 51.515                          | 6.909                          |                                |
|  | 1.987              | 41.207                              | 22.332                          | 21.381                          | 2.553                          |                                |
|  | 90                 | 46.624                              | 5.895                           | 7.034                           | 1.348                          |                                |
|  | 4.801              | 276.112                             | 76.667                          | 79.930                          | 10.810                         |                                |
|  | 91                 | 13.048                              | 3.557                           | 3.617                           | 934                            |                                |
|  | -4.917             | 0                                   | 29.114                          | 26.623                          | 0                              |                                |
|  | -6                 | 460.416                             | 178.193                         | 181.811                         | 14.658                         |                                |
|  | 0                  | 0                                   | 25.299                          | 25.262                          | 0                              |                                |
|  | 0                  | 583                                 | 1.023                           | 1.022                           | 26                             |                                |
|  | 0                  | 0                                   | 0                               | 14                              | 0                              |                                |
|  | 0                  | 480                                 | 627                             | 626                             | 48                             | 67                             |
|  | 0                  | 1.063                               | 26.949                          | 26.924                          | 74                             | 67                             |
|  | <b>10</b>          | <b>465.807</b>                      | <b>206.384</b>                  | <b>210.233</b>                  | <b>15.275</b>                  | <b>67</b>                      |

## Erläuterungen der Bilanz

### 1 Angaben zu Form und Darstellung

Der Jahresabschluss wurde nach den für große Kapitalgesellschaften maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches und des Aktiengesetzes aufgestellt. Die Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen in der Fassung vom 13. Juli 1988 wurde bei der Erstellung beachtet.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, wurden einzelne Posten der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Zusammengefasste Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen.

Für die Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt.

Ein Ausweis gesonderter Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur, die Erbringung von Verkehrsleistungen und die übrigen Bereiche im Anhang sowie eine rechtliche Trennung der Bereiche wurde aufgrund der Befreiung von diesen Vorschriften nach §§ 9 Abs. 1e und 9a Abs. 5 AEG durch das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 7. Mai 2010 unterlassen.

### 2 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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 in Anlehnung an die amtlichen AfA-Tabellen linear abgeschrieben.

Für den Ansatz und die Bewertung der Gleisanlagen und Güterwagen wurde im Geschäftsjahr 2011 abweichend von den Vorjahren ein Komponentenansatz gewählt. Die Gleisanlagen wurden in Bettung, Schwellen sowie Gleise und die Güterwagen in Radsätze, Drehgestelle sowie Chassis aufgeteilt. Der Austausch dieser Teile wurde bisher als Aufwand behandelt. Durch die Wahl des Komponentenansatzes wird die Instandsetzung und Erneuerung der einzelnen Anlagen aktiviert. Dadurch wird ein verbesserter Einblick in die Struktur dieser Vermögensgegenstände erzielt. Soweit keine Aktivierung vorgenommen worden wäre, läge das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit niedriger.

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 3.576 Tsd. € der Kapitalrücklage zugeführt. Der Jahresüberschuss nach Ausgleichszahlung von 3.454 Tsd. € wird aufgrund des Gewinnabführungsvertrages an die SWK abgeführt.

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 31. Dezember 2011 auf 5,14 %; 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.

Zuführungen zu Pensionsrückstellungen sind gemäß Art. 67 Abs. 1 EGHGB mit 1/15 des am 1. Januar 2010 zuzuführenden Betrages in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten „außerordentliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

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 Erfüllungsbetrag passiviert.

### 3 Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten und ihre Entwicklung im Jahre 2011 ergeben sich aus dem Anlagespiegel.

#### Beteiligungen

soweit nicht von untergeordneter Bedeutung

|  | Anteil am<br>Kapital<br>% | Eigenkapital<br>Tsd. € | Ergebnis vor<br>Verwendung<br>Tsd. € |
|--|---------------------------|------------------------|--------------------------------------|
| HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg (Stand: 31.12.2011*)   | 100,0                     | 8.309                  | 5.001                                |
| CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service, Köln (Stand: 30.6.2011)  | 15,0                      | 1.444                  | 1.010                                |
| BGE Eisenbahn Güterverkehr Gesellschaft mbH, Bergisch Gladbach (Stand: 31.12.2010)                                     | 18,0                      | -1.215                 | 201                                  |
| DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (Stand: 30.9.2011) | 25,5                      | 449                    | 371                                  |
| Rheinfähre Köln-Langel / Hitdorf GmbH, Köln (Stand: 31.12.2010)  | 50,0                      | 129                    | -41                                  |
| KCG Knapsack Cargo GmbH Hürth (Stand: 31.12.2010)  | 26,0                      | 104                    | 35                                   |
| RVG Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft mbH (Stand: 31.12.2010)   | 26,0                      | 64                     | 38                                   |

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

### 4 Vorräte



|                                | 31.12.2011<br>Tsd. € | 31.12.2010<br>Tsd. € |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|
| Betriebsstoffe und Ersatzteile | 6.464                | 6.315                |
| Unfertige Leistungen           | 0                    | 3.211                |
| <b>Gesamt</b>                  | <b>6.464</b>         | <b>9.526</b>         |

### 5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände



|  | 31.12.2011<br>Tsd. € | 31.12.2010<br>Tsd. € |
|--|----------------------|----------------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                                     | 18.484               | 17.409               |
| Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht *) | 1.210                | 726                  |
| Sonstige Vermögensgegenstände  | 16.042               | 12.409               |
| <b>Gesamt</b>  | <b>35.736</b>        | <b>30.544</b>        |

\*) davon 1.206 Tsd. € (Vorjahr 718 Tsd. €) aus Lieferungen und Leistungen

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben 365 Tsd. € und von den sonstigen Vermögensgegenständen 9.445 Tsd. € (Vorjahr 9.569 Tsd. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

## 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



|                 | <b>31.12.2011</b> | 31.12.2010    |
|-----------------|-------------------|---------------|
|                 | <i>Tsd. €</i>     | <i>Tsd. €</i> |
| Kapitalrücklage | 30.870            | 27.294        |

Die Stadtwerke Köln GmbH hat im Geschäftsjahr 3.576 Tsd. € der Kapitalrücklage zugeführt. Die Kapitalrücklage enthält unter anderem den bei der Verschmelzung im Jahr 1992 entstandenen Verschmelzungsgewinn von 5.334 Tsd. €.

## 9 Gewinnrücklage



|                | <b>31.12.2011</b> | 31.12.2010    |
|----------------|-------------------|---------------|
|                | <i>Tsd. €</i>     | <i>Tsd. €</i> |
| Gewinnrücklage | 21.845            | 21.845        |

## 10 Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse



|                                    | <b>31.12.2011</b> | 31.12.2010    |
|------------------------------------|-------------------|---------------|
|                                    | <i>Tsd. €</i>     | <i>Tsd. €</i> |
| Sonderposten Investitionszuschüsse | 11.118            | 8.883         |

## 11 Rückstellungen



|   | <b>31.12.2011</b> | 31.12.2010    |
|---|-------------------|---------------|
|   | <i>Tsd. €</i>     | <i>Tsd. €</i> |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 20.466            | 19.727        |
| Steuerrückstellungen                                      | 44                | 49            |
| Sonstige Rückstellungen                                   | 18.822            | 23.983        |
| <b>Gesamt</b>   | <b>39.332</b>     | <b>43.759</b> |

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

Zuführungen sind ausschließlich zu Pensionsrückstellungen gemäß Art. 67 Abs. 1 EGHGB mit 1/15 des am 1. Januar 2010 zuzuführenden Betrages in der Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten „außerordentliche Aufwendungen“ ausgewiesen. Die Unterdeckung der Pensionsrückstellungen zum 31. Dezember 2011 beträgt 1.981 Tsd. €.

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 1.360 €.

Die sonstigen Rückstellungen betreffen unter anderem folgende Risiken:

|  | <i>Tsd. €</i> |
|--|---------------|
| (Anteilige) Folgekosten aus Grundstücksveräußerungen | 7.098         |
| Erneuerung Kreuzungsbauwerk                          | 2.941         |
| Verpflichtungen aus Grundstücksveräußerungen         | 785           |
| Baggerungs- und Rückbauverpflichtungen               | 1.264         |
| Ausstehende Eingangsrechnungen                       | 1.016         |
| Altersteilzeitverpflichtungen                        | 1.911         |
| Beihilfen im Versorgungsfall                         | 1.460         |
| Jubiläumszuwendungen                                 | 336           |

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 31. Dezember 2011 auf 5,14 %; 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 3,0 % berücksichtigt. Bei der Berechnung der Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumszuwendungen wurde eine zukünftig erwartete Gehaltssteigerung von 2,5 % berücksichtigt.

## 12 Verbindlichkeiten



|  | Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2011<br>mit einer Restlaufzeit |                                |                         | Gesamt            | Gesamt         |
|--|---|--------------------------------|-------------------------|-------------------|----------------|
|  | <i>bis 1 Jahr*</i>  | <i>von 1 bis 5<br/>Jahren*</i> | <i>über 5<br/>Jahre</i> | <b>31.12.2011</b> | 31.12.2010     |
|  | <i>Tsd. €</i>   | <i>Tsd. €</i>                  | <i>Tsd. €</i>           | <i>Tsd. €</i>     | <i>Tsd. €</i>  |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten           | 15.362  | 60.000                         | 20.000                  | 95.362            |                |
| Vorjahr  | 362   | 60.000                         | 35.000                  |                   | 95.362         |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen       | 7.608   | 12                             |                         | 7.620             |                |
| Vorjahr  | 6.208   | 32                             | 0                       |                   | 6.240          |
| Verbindlichkeiten gegenüber<br>verbundenen Unternehmen | 10.469  | 0                              | 0                       | 10.469            |                |
| Vorjahr  | 15.387  | 0                              | 0                       |                   | 15.387         |
| Sonstige Verbindlichkeiten                             | 2.714   | 751                            | 240                     | 3.705             |                |
| Vorjahr  | 3.273   | 646                            | 252                     |                   | 4.171          |
| davon  |   |                                |                         |                   |                |
| aus Steuern  |   |                                |                         | 339               | 400            |
| im Rahmen der sozialen Sicherheit                      |   |                                |                         | 55                | 138            |
| <b>Gesamt</b>  | <b>36.153</b>   | <b>60.763</b>                  | <b>20.240</b>           | <b>117.156</b>    | <b>121.160</b> |
| Vorjahr  | 25.230  | 60.678                         | 35.525                  |                   |                |

\* Vorjahreszahlen kursiv

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen:

Es bestehen Verpflichtungen aus erteilten Investitionsaufträgen von 3.264 Tsd. € per annum.

Darüber hinaus resultieren 50.575 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. 2011 ergibt sich bei einem Rechnungszins von 5,14 % eine Unterdeckung von 11.204 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



|   | <b>2011</b>    | 2010           |
|---|----------------|----------------|
|   | <i>Tsd. €</i>  | <i>Tsd. €</i>  |
| <b>Güterverkehr</b>                     |                |                |
| Frachterlöse                            | 83.166         | 69.967         |
| Nebenerträge                            | 802            | 1.354          |
| Sonstige Umsatzerlöse                   | 7.510          | 8.850          |
| Zwischensumme Güterverkehr              | 91.478         | 80.171         |
| <b>Häfen</b>                            |                |                |
| Kranleistungsentgelt                    | 5.381          | 5.465          |
| Ufergeld                                | 4.298          | 4.348          |
| Übriges                                 | 921            | 848            |
| Zwischensumme Hafenbetrieb              | 10.600         | 10.661         |
| Lagermieten                             | 5.642          | 5.565          |
| Umlagen                                 | 742            | 739            |
| Sonstige Mieten                         | 2.501          | 1.934          |
| Zwischensumme Hafen-Vermietungsgeschäft | 8.885          | 8.238          |
| <b>Fahrweg</b>                          | 10.755         | 10.645         |
| <b>Gesamt</b>                           | <b>121.718</b> | <b>109.715</b> |

### 14 Sonstige betriebliche Erträge



|  | <b>2011</b>   | 2010          |
|--|---------------|---------------|
|  | <i>Tsd. €</i> | <i>Tsd. €</i> |
| Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse               | 2.058         | 7.475         |
| Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und aus Zuschreibungen | 2.966         | 2.843         |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen                                       | 2.639         | 276           |
| Zuschüsse aus öffentlichen Kassen  | 2.279         | 2.288         |
| Erträge aus Investitionszuschüssen   | 4.689         | 2.106         |
| Erträge aus Mieten und Pachten   | 4.362         | 4.376         |
| Übrige sonstige betriebliche Erträge   | 12.168        | 15.795        |
| <b>Gesamt</b>  | <b>31.161</b> | <b>35.159</b> |

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge von 1.162 Tsd. € (Vorjahr 899 Tsd. €) enthalten.

## 15 Materialaufwand



|                                  | <b>2011</b>   | 2010          |
|----------------------------------|---------------|---------------|
|                                  | Tsd. €        | Tsd. €        |
| Energie-, Wasser- und Wärmebezug | 1.776         | 1.471         |
| Kraftstoffe                      | 17.491        | 13.349        |
| Materialverbrauch                | 3.806         | 3.306         |
|                                  | 23.073        | 18.126        |
| Bezogene Leistungen              | 56.194        | 48.153        |
| <b>Gesamt</b>                    | <b>79.267</b> | <b>66.279</b> |

## 16 Personalaufwand



|   | <b>2011</b>   | 2010          |
|---|---------------|---------------|
|   | Tsd. €        | Tsd. €        |
| Löhne und Gehälter  | 28.528        | 27.411        |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung | 9.953         | 10.164        |
| <b>Gesamt</b>   | <b>38.481</b> | <b>37.575</b> |

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung enthalten 4.139 Tsd. € (Vorjahr 4.298 Tsd. €) für die Altersversorgung.



### Anzahl der Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

|                         | <b>2011</b> | 2010       |
|-------------------------|-------------|------------|
| Angestellte             | 459         | 459        |
| Gewerbliche Mitarbeiter | 144         | 144        |
| <b>Gesamt</b>           | <b>603</b>  | <b>603</b> |
| Auszubildende           | 24          | 30         |

## 17 Sonstige betriebliche Aufwendungen



|  | <b>2011</b>    | 2010          |
|--|----------------|---------------|
|  | Tsd. €         | Tsd. €        |
| Einstellungen in Sonderposten für Investitionszuschüsse      | 4.293          | 2.052         |
| Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens | 359            | 487           |
| Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen                    | 13.153         | 14.056        |
| <b>Gesamt</b>  | <b>17.8005</b> | <b>13.738</b> |

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen von 222 Tsd. € (Vorjahr 1.179 Tsd. €) enthalten.

## 18 Finanzergebnis



|  | <b>2011</b>  | 2010          |
|--|--------------|---------------|
|  | Tsd. €       | Tsd. €        |
| Erträge aus Gewinnabführungsvertrag                | 5.001        | 3.635         |
| Erträge aus Beteiligungen                          | 312          | 237           |
| Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens | 7            | 8             |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge               | 283          | 198           |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen                   | -74          | -41           |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen                   | -4.321       | -5.397        |
| <b>Gesamt</b>                                      | <b>1.208</b> | <b>-1.360</b> |

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen ist ein Zinsaufwand von 30 Tsd. € aus der Aufzinsung und ein Zinsertrag von 8 Tsd. € aus der Abzinsung von Rückstellungen enthalten.

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



|                                      | <b>2011</b> | 2010       |
|--------------------------------------|-------------|------------|
|                                      | Tsd. €      | Tsd. €     |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 273         | 196        |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen     | -297        | -241       |
| <b>Gesamt</b>                        | <b>-24</b>  | <b>-45</b> |

## 19 Außerordentliche Aufwendungen



|                               | <b>2011</b>   | 2010          |
|-------------------------------|---------------|---------------|
|                               | <i>Tsd. €</i> | <i>Tsd. €</i> |
| Außerordentliche Aufwendungen | 152           | 499           |
| <b>Gesamt</b>                 | <b>152</b>    | <b>499</b>    |

## 20 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

In den Steuern vom Einkommen und Ertrag sind 10 Tsd. € (Vorjahr 10 Tsd. €) Körperschaftsteuer für die Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG an den Rhein-Erft-Kreis enthalten. Es sind periodenfremde Steuern in Höhe von 8 Tsd. € (Vorjahr 66 Tsd. €) enthalten.

## 21 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten periodenfremde Aufwendungen von 38 Tsd. € (Vorjahr 58 Tsd. €).

# Sonstige Angaben

## 22 Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die HGK ist ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Köln Gesellschaft mit beschränkter Haftung (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 hundertprozentige Tochtergesellschaft die HTAG Häfen und Transport Aktiengesellschaft (HTAG), Duisburg. Die Konsolidierung der HTAG wird bei der Muttergesellschaft SWK 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 8 und 9 aufgeführt.

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

Gemäß Gesellschafterbeschluss vom 17. November 2000 erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrates der HGK für ihre Tätigkeit eine pauschale Aufwandsentschädigung je teilgenommene Sitzung des Aufsichtsrates. Gleiches gilt für die Mitglieder des nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gebildeten Ausschusses.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrates betrug die Vergütung je teilgenommene Sitzung 500 €, wobei der Vorsitzende des Aufsichtsrates den doppelten, sein Stellvertreter den anderthalbfachen Betrag erhielt.

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden insgesamt 44.610,68 € vergütet. Auf die einzelnen Aufsichtsratsmitglieder verteilen sich die Gesamtbezüge wie folgt:

| Mitglied des Aufsichtsrates | 2011<br>€        | 2010<br>€        |
|-----------------------------|------------------|------------------|
| Michael Zimmermann**        | 8.691,93         | 14.827,53        |
| Franz-Josef Knieps**        | 5.752,05         | 10.737,18        |
| Ute Berg                    | 1.022,60         | 0,00             |
| Birgit Bistram*             | 2.300,85         | 2.812,15         |
| Ralph Bombis**              | 2.045,20         | 2.300,82         |
| Jörg Frank                  | 3.579,10         | 7.158,20         |
| Karl-Heinz Frede*           | 2.300,85         | 4.857,35         |
| Jörg van Geffen             | 2.300,85         | 3.067,80         |
| Klaus Koke**                | 2.300,85         | 3.346,42         |
| Thomas Landgraf*            | 2.300,85         | 2.556,50         |
| Matthias Linzbach*          | 4.090,40         | 5.368,65         |
| Dietmar Reppen              | 1.533,90         | 2.556,50         |
| Robert Schiestel*           | 2.300,85         | 2.556,50         |
| Bernd Streitberger          | 255,65           | 766,95           |
| Werner Stump**              | 1.533,90         | 2.045,18         |
| Manfred Waddey              | 2.300,85         | 3.067,80         |
| <b>Gesamt**</b>             | <b>44.610,68</b> | <b>68.025,53</b> |

\* Arbeitnehmervertreter / -in

\*\* zuzüglich 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 684,0 Tsd. € (Vorjahr 586,6 Tsd. €), die sich wie folgt zusammensetzt:

|                                 | <i>Festvergütung<br/>einschl. Sach- und<br/>sonstige Bezüge</i><br>Tsd. € | <i>Gezahlte<br/>Tantieme</i><br>Tsd. € | <i>Insgesamt</i><br>Tsd. € |
|---------------------------------|---|--|----------------------------|
| Horst Leonhardt                 | 246,4   | 82,9                                   | 329,3                      |
| Uwe Wedig (ab 1.5.2011)         | 147,4   | 0,0                                    | 147,4                      |
| Dr. Rolf Bender (bis 30.4.2011) | 83,9  | 123,4                                  | 207,3                      |
| <b>Vorstand gesamt</b>          | <b>477,7</b>  | <b>206,3</b>                           | <b>684,0</b>               |

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.

Für Herrn Leonhardt besteht nach Ablauf seines Anstellungsvertrages ein Anspruch auf Zahlung eines Ruhegehaltes in Höhe seines 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 %. 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.

Herr Wedig hat gemäß einer beitragsorientierten Leistungszusage (Direktzusage) Anspruch auf betriebliche Altersversorgung. Der jährliche Versorgungsbeitrag in Höhe von 43,6 % der Jahresfestvergütung wird verzinslich einem Versorgungskonto bei der Gesellschaft zugeführt. Bei Eintritt des Versorgungsfalles wird das Versorgungskonto nach versicherungsmathematischen Grundsätzen verrentet.

Die Pensionsverpflichtung im Einzelnen:

|                 | Zuführung zur<br>Pensionsrückstellung<br><b>2011</b><br>Tsd. € | Barwert<br>Pensionsrückstellung per<br><b>31.12.2011</b><br>Tsd. € |
|-----------------|--|--|
| Horst Leonhardt | 267,9  | 1.693,2  |
| Uwe Wedig       | 54,0   | 54,0   |

An ehemalige Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 299 Tsd. € Ruhegelder (Vorjahr 190 Tsd. €) gezahlt. Es besteht eine Pensionsrückstellung von 4.475 Tsd. € (Vorjahr 1.612 Tsd. €).

## 26 Weitere Angaben

Die aufgrund des § 16 Abs. 1 Ziffer 2 und 3 AEG in Verbindung mit Artikel 10 Abs. 1 der ersten Verordnung (EG) Nr. 1192/69 des Rates der Europäischen Gemeinschaft auszuweisenden Zuschüsse sowie die anderen Zuwendungen betragen 2011:

| Ausgleichsanspruch gemäß | Vorläufiger<br>Ausgleichsanspruch<br><b>2011</b><br>Tsd. € | Restausgleich aus<br>Vorjahren<br>Tsd. € | Summe der<br>Ausgleichsbeträge<br>Tsd. € |
|--------------------------|--|--|--|
| § 16 Abs. 1 Ziff. 2 AEG  | 994  | 86                                       | 1.080                                    |
| § 16 Abs. 1 Ziff. 3 AEG  | 1.000  | 103                                      | 1.103                                    |
| <b>Gesamt</b>            | <b>1.994</b>   | <b>189</b>                               | <b>2.183</b>                             |

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

Köln, den 16. März 2012

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

**Der Vorstand**

  
Horst Leonhardt

  
Uwe Wedig

# 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 2011 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 14. Mai 2012

Wibera Wirtschaftsberatung Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Josef Rakel  
Wirtschaftsprüfer



Thomas Heyers  
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**

Konzeption + Design  
Quass von Deyen / Voss / Schneider GbR, Köln

**Fotografie**

Dirk Moll, Köln (S. 7)  
Frank Reinhold, Düsseldorf (S. 9)  
Christoph Seelbach, Köln (S. 9)  
Oliver Tjaden, Düsseldorf

---

BESUCHEN SIE UNS IM  
INTERNET UNTER:  
[WWW.HGK.DE](http://WWW.HGK.DE)