



HGK



ÖKONOMIE



ÖKOLOGIE



SOZIALES

NACHHALTIGKEITSBERICHT

HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN AG | 2005 – 2006



INHALTSVERZEICHNIS

01

VORWORT	02
----------------	----



DAS UNTERNEHMEN	03
------------------------	----

Historie	04
Eisenbahn	05
Häfen	09
Daten & Fakten	10



ÖKONOMIE	12
-----------------	----

Geschäftsentwicklung 2005 – 2006	13
Verantwortung für die Zukunft	14
Geschäftsfelder sichern – Investitionen in die Zukunft	15
Erschließung neuer Geschäftsfelder	25
Kundenbindung	26



ÖKOLOGIE	30
-----------------	----

Umweltpolitik	31
Umweltmanagement	32
Umweltauswirkungen	37
Notfallmanagement	48
Umweltkommunikation	48



SOZIALES	49
-----------------	----

Engagement für Mitarbeiter und Unternehmen	50
Wissensmanagement	52
Ausbildung	53
Ideen-Management	53
Sozialleistungen	54
Betriebliches Gesundheitsmanagement	54
Gesundheitsförderung	54
Arbeitssicherheit	55

KONTAKT	57
----------------	----

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

immer öfter rückt der Begriff des nachhaltigen Wirtschaftens in den Mittelpunkt und wird breit diskutiert. Wir sehen Nachhaltigkeit im klassischen Sinn: Die Bedürfnisse der gegenwärtigen Generation werden erfüllt, ohne den späteren Generationen die Möglichkeiten zur Erfüllung eigener Bedürfnisse zu verbauen. Nur wer die Wünsche der Kunden kennt und erfüllt, kann sich am Markt nachhaltig behaupten.

Nachhaltige Entwicklung ist ein kontinuierlicher Prozess und erreicht niemals einen Zielzustand. Wir wollen und können als Unternehmen mit unseren Entscheidungen und Handlungen jedoch Beiträge zu einer nachhaltigen Entwicklung leisten. Im Zentrum unserer Aktivitäten steht natürlich nach wie vor der langfristige wirtschaftliche Erfolg, mit dem wir unsere Arbeitsplätze sichern und unsere Position am Markt festigen und ausbauen wollen.

Wir freuen uns, mit diesem Nachhaltigkeitsbericht veröffentlichen zu können, dass wir dieses Ziel nicht ausschließlich unter Berücksichtigung ökonomischer sondern auch ökologischer und sozialer Aspekte verfolgen. Sparsamer Umgang mit natürlichen Ressourcen, wie Rohstoffen, Wasser und Energie sowie das Entwickeln verantwortlicher Prozesse im Hinblick auf Immissionen und Emissionen ist gelebte Praxis.

Wir wissen, dass das Unternehmen nur durch seine Mitarbeiter, ihre tägliche Arbeit, ihre Ideen und ihr verantwortungsvolles Handeln nachhaltig und erfolgreich wirtschaften kann. Die Mitarbeiter sind das wichtigste Kapital für den Erfolg eines jeden Unternehmens. Unser Dank gilt aber auch unseren Aktionären, Kunden und Lieferanten. Das uns entgegengebrachte Vertrauen werden wir durch einen ausbalancierten Umgang mit den ökonomischen Anforderungen, den ökologischen Ressourcen und unter Wahrung der sozialen Aspekte rechtfertigen. —

Der Vorstand



Dr. Rolf Bender



Horst Leonhardt



DAS UNTERNEHMEN

03

DAS UNTERNEHMEN

03

Historie

04

Eisenbahn

05

Kombinierter Ladungsverkehr – KLV-Standorte der HGK

05

Fernverkehrsrelationen der HGK

06

Zulassung als eigenständiges EVU in den Niederlanden

07

Umfassender Service für Schienenfahrzeuge

08

Häfen

09

Container- und Wechselbrückenumschlag

09

RoRo-Verkehr

09

Daten & Fakten

10



DIE HISTORIE

Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) – ein junges Unternehmen mit langer Tradition. Dass dies kein Widerspruch ist, dafür stehen seit mehr als 100 Jahren die Leistungen der 1992 zusammengeschlossenen Eisenbahn- und Hafenbetriebe: die Häfen Köln GmbH, die Köln-Bonner Eisenbahnen AG und der Güterverkehr der Kölner Verkehrsbetriebe, die Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn. Als Tochtergesellschaft der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) verteilen sich die Eigentumsanteile zu 54,5 % auf die SWK und zu 39,2 % auf die Stadt Köln. Der Rhein-Erft-Kreis ist mit 6,3 % beteiligt.

Durch die Zusammenfassung der vormals selbständigen Unternehmen ist die HGK in der Lage, umfassende Dienstleistungen und Transportketten anzubieten. Über Jahrzehnte gewachsenes Know-how, eine moderne Infrastruktur für den Hafenumschlag und den Gütertransport auf der Schiene sowie ein eigenes Streckennetz von etwa 100 km Länge sind die Basis für umfassende logistische Gesamtlösungen.

Mit ihren logistischen Dienstleistungen zu Land und zu Wasser leistet die HGK einen beachtlichen Beitrag im Güterverkehrskonzept der Stadt Köln. Das Unternehmen trägt mit seinem Schienentransport und dem Hafenumschlag Sorge dafür, dass Köln auch in der Zukunft ein wirtschaftlich bedeutender Standort bleibt. →



DIE EISENBAHN

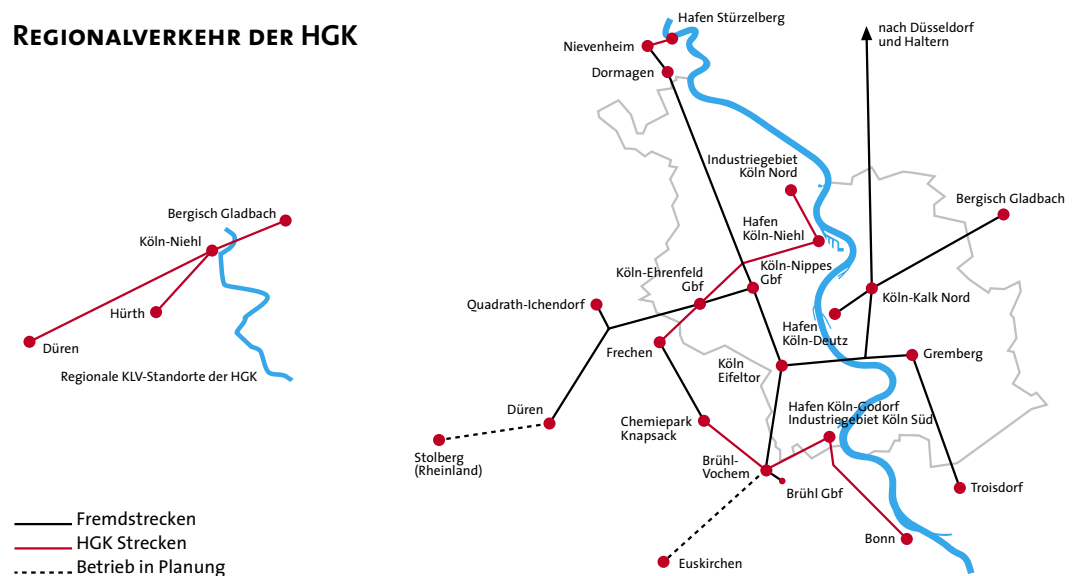
Die HGK, traditionell im regionalen Eisenbahngüterverkehr zu Hause, agiert heute als moderner und zertifizierter Dienstleister, der aktiv die wechselnden Markterfordernisse aufgreift und zukunftsweisende Lösungen für jede Aufgabenstellung findet. Die Kooperation mit anderen Bahnen im In- und Ausland ermöglicht ein umfassendes Angebot regionaler, überregionaler und grenzüberschreitender Transport- und Logistikleistungen. Ein ständig wachsender Fuhrpark mit zur Zeit 55 Lokomotiven und 536 eigenen Güterwagen sowie ein Streckennetz von etwa 100 Kilometern Länge bilden die Basis hierfür. Die besonders positive Umweltbilanz des Verkehrsträgers Schiene überzeugt immer mehr Unternehmen, die Transporte ihrer Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Als direkte Gleisanschließer nutzen heute über 60 HGK-Kunden den eigenen Zugang zum umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene.

KOMBINIERTER LADUNGSVERKEHR – DIE KLV-STANDORTE

Überfüllte Straßen, steigende Betriebskosten oder enge Liefertermine sind nur einige der Gründe für die zunehmende Bedeutung des umweltfreundlichen Kombinierten Ladungsverkehrs. Die HGK trägt durch eigene KLV-Terminals diesem Trend seit Jahren Rechnung. Neben den KLV-Terminals im Hafen Köln-Niehl, die in den vergangenen Jahren eine ständige Kapazitätserweiterung erfuhren, ist die HGK auch mit eigenen Containerzügen im Geschäftsfeld KLV im In- und Ausland tätig. International bestehen Direktzugverbindungen in die Schweiz und die Niederlande, sowie nach Belgien, Luxemburg, Österreich, Ungarn und Polen. Mit täglichen HGK-Shuttle-Zügen sind in der Region Köln die drei KLV-Satellitenterminals in Bergisch Gladbach, Düren und Hürth an die Terminals im Hafen Köln-Niehl angebunden.

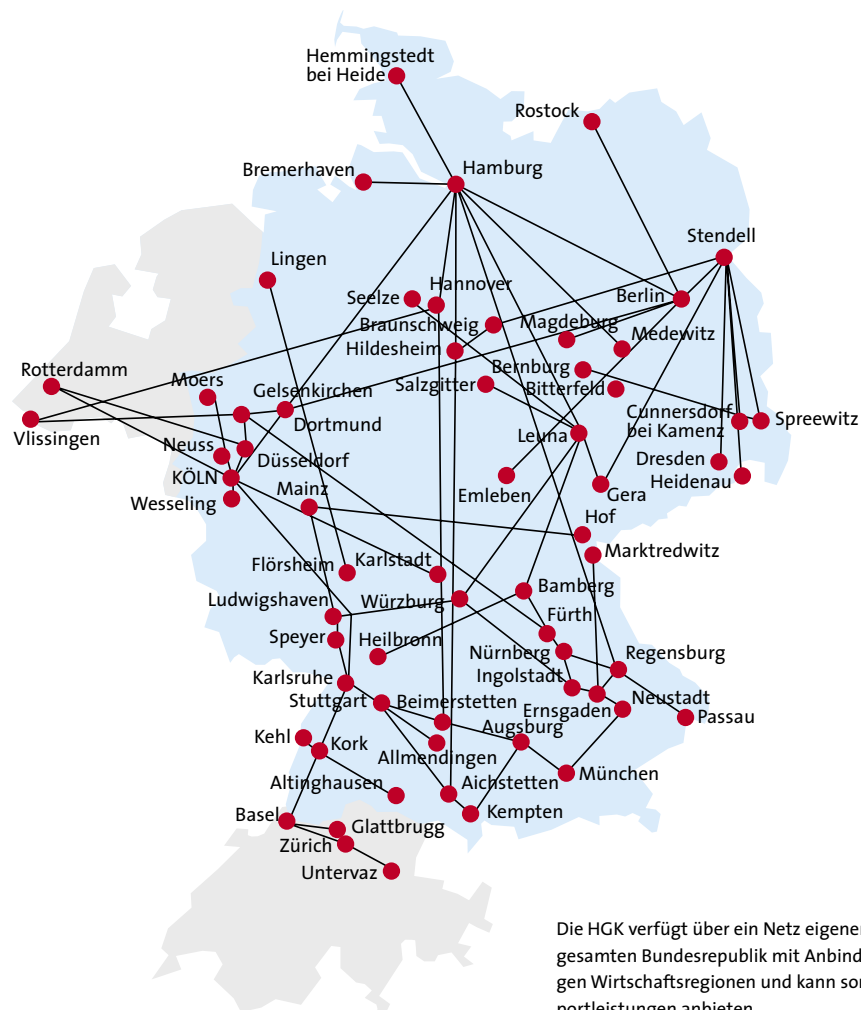


REGIONALVERKEHR DER HGK



FERNVERKEHRSRELATIONEN DER HGK

Im Jahr 2005 wurden neue Fernverkehrsrelationen aufgenommen, wie z.B. aus dem Chemiedreieck Ingolstadt, Ernsgraden und Neustadt bis nach München, hier arbeitet die HGK mit einer eigenen, in Ingolstadt stationierten Lokomotiven, die zur Bedienung des Nahbereichs eingesetzt wird. Durch diese örtliche Präsenz konnten auch Transportmengen nach Regensburg hinzugewonnen werden. In Kooperation mit einem Schweizer Eisenbahnverkehrsunternehmen führt die HGK Transporte von Deutschland in die Schweiz durch. Ebenso versorgt die HGK den Flughafen Zürich mit Kerosin. Ein weiterer neuer Verkehr, der Ende 2006 aufgenommen wurde, ist der Spotverkehr mit PKW von verschiedenen Ladestellen in Deutschland zur polnischen Grenze: Hier werden die Züge an die PTK, Przedsiębiorstwem Transporta Kolejowego i Gospodarki Kamieniami SA, einem polnischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, zum Weitertransport übergeben.



ZULASSUNG ALS EIGENSTÄNDIGES EVU IN DEN NIEDERLANDEN

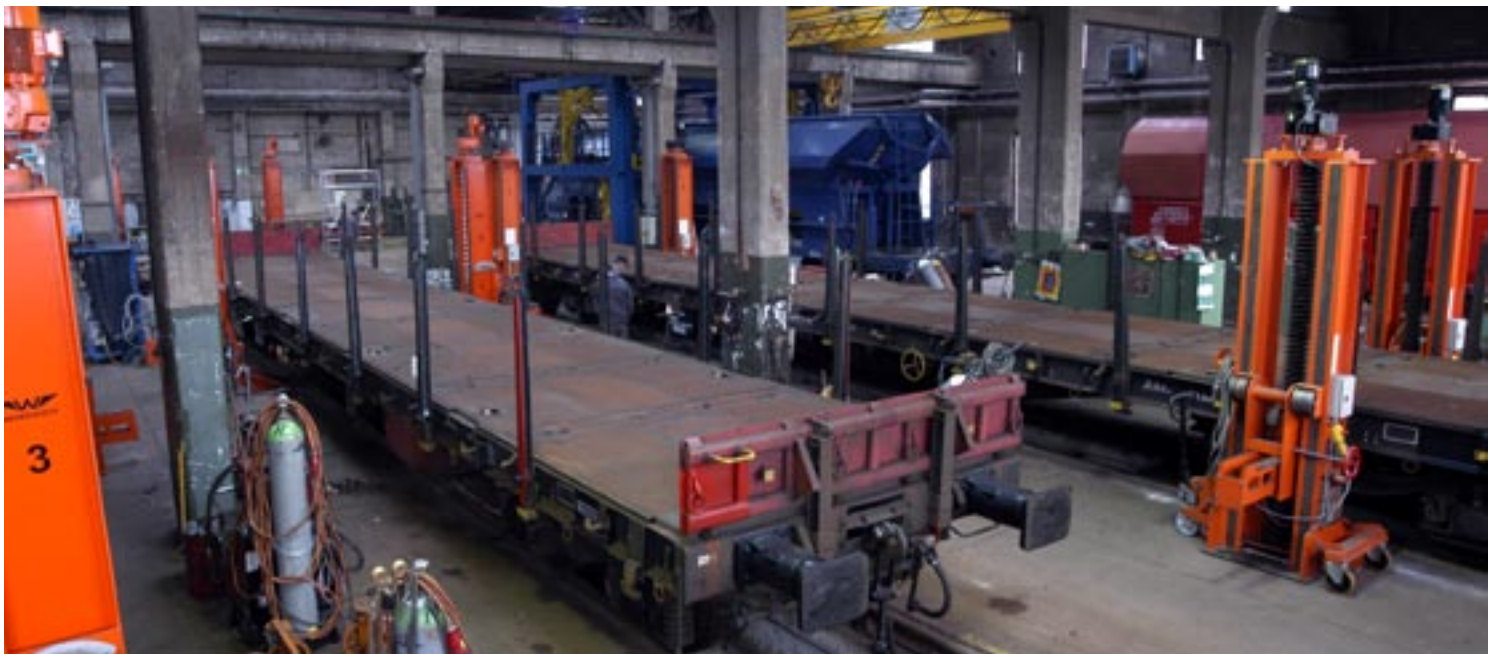
Die HGK hat zum 01.09.2004 die Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem niederländischen Streckennetz erhalten. Die offizielle Unterzeichnung des Netznutzungsvertrages und die Überreichung des Sicherheitsattestes durch die niederländische Genehmigungsbehörde ProRail und Inspectie Verkeer en Waterstaat Divisie Rail (IVW) fand am 30.09.2004 in Utrecht statt. Zum 01. Oktober 2005 wurde die Lizenz auf das gesamte niederländische Streckennetz erweitert. Nachdem die HGK im März 2004 einen Antrag auf Zulassung als EVU in den Niederlanden gestellt hatte, wurden in den folgenden Monaten in einem umfassenden Sicherheitsbericht alle vorgeschriebenen Anforderungen von IVW dokumentiert und ergänzende Abstimmungsgespräche mit dem niederländischen Kapazitätsmanager und Infrastrukturbetreiber ProRail geführt. Die Erlangung der Zulassung als EVU in den Niederlanden bestätigt das hohe Qualitätsniveau der HGK im Eisenbahnbetrieb und ist gleichzeitig für die HGK ein wichtiger Schritt, ihren internationalen Fernverkehr zu den Seehäfen weiter auszubauen. Bereits im Jahre 1997 wurden die ersten HGK-Loks auf dem niederländischen Streckennetz zugelassen. Im Jahr 1999 realisierte die HGK in Kooperation mit einer niederländischen Privatbahn ihre erste internationale Zugverbindung zwischen Köln und Rotterdam. Die Zulassung der HGK-Lokführer auf dem niederländischen Streckennetz erfolgte im Jahre 2000. Mit der Lizenz für die Niederlande ist die HGK in der Lage, dort Züge durchgehend in eigener Verantwortung und unabhängig von Partnern zu fahren. —



Lizenz der niederländischen Infrastruktur-Genehmigungsbehörde

UMFASSENDE SERVICE FÜR SCHIENENFAHRZEUGE

Die Fahrzeugwerkstätten (Wagen- und Lokomotivwerkstatt) der HGK in Brühl-Vochem besitzen, entsprechend den Anforderungen an einen internationalen Betrieb, das Zulassungs-Zertifikat des deutschen Eisenbahnbundesamtes und der niederländischen Zulassungsbehörde RailNed. Die Instandhaltungsarbeiten untergliedern sich in Wartung, Inspektion, Instandsetzung und Schwachstellenanalyse. Die Instandhaltung der Schienenfahrzeuge erfolgt sowohl für den HGK-Bereich „Cargo“ als auch für andere Auftraggeber.



DIE HÄFEN

In der Binnenschifffahrt, der umweltfreundlichsten Transportart, wurden die Kölner Häfen im Jahr 2006 von rund 8.800 Schiffen angelaufen. In den vier öffentlichen Rheinhäfen der HGK, in denen rund 18,7 km Kai- und Uferanlagen für den Umschlag zur Verfügung stehen, wurde im Jahr 2006 ein Güterumschlag von rund 10,7 Mio. Tonnen erreicht. Damit ist Köln nach Duisburg der zweitgrößte Binnenhafen-Standort für den wasserseitigen Umschlag Deutschlands. Durch gezielte Investitionen werden Infrastruktur und Umschlaganlagen in den Kölner Häfen auch im Hinblick auf den Umweltschutz ständig modernisiert und den notwendigen Veränderungen angepasst.

CONTAINER- UND WECHSELBRÜCKENUMSCHLAG

Durch den Transport der Container und Wechselbrücken per Schiff und Bahn werden die Kölner Straßen erheblich entlastet. Mit einem einzigen Containerschiff können bis zu 400 Container befördert werden. Im Jahr 2006 wurde mit einem Umschlag von rund 510.000 TEU (twenty-foot-equivalent-unit) ein neues Rekordergebnis erreicht. Dies entspricht einer Steigerung um 19 % gegenüber dem Vorjahresergebnis.

RoRo-VERKEHR

Zur Entlastung des Straßenverkehrs wird der überwiegende Teil der neuen Ford-PKWs direkt vom Bandende des Werks Köln in den Hafen Köln-Niehl II gefahren. RoRo steht für Roll-on/Roll-off – wie bei einer Fähre rollen die Fahrzeuge aufs Schiff und im Zielhafen wieder an Land. Die Kapazität der eingesetzten RoRo-Schiffe beträgt bis zu 500 Fahrzeuge. Im Jahr 2006 wurden im Kölner Hafen Niehl II insgesamt etwa 110.000 PKW umgeschlagen. Für den Straßentransport dieser Anzahl Fahrzeuge müssten rund 37.000 LKW-Fahrten durchgeführt werden. Dies bedeutet eine tägliche Entlastung der Straßen in der Region Köln um rund 140 Schwerlast-Transporte. ➡



HGK bringt Farbe in die Logistik

Die HGK ist ein modernes Dienstleistungsunternehmen des kombinierten Ladungsverkehrs. Mit einem umfassenden Leistungsangebot in allen Bereichen der Logistik deckt die HGK die gesamte Dienstleistungspalette des modernen Güterverkehrs ab.

Häfen und Güterverkehr Köln AG
Harry-Blum-Platz 2 · 50678 Köln
Fon: +49 82221 3 90 0 · Fax: +49 82221 3 90 13 43
Internet: www.hgk.de



DATEN & FAKTEN

Eisenbahngüterverkehr	2005	2006
Beförderte Güter in Tsd. t	11.604	12.788
Nettotonnenkilometer in Tsd.	1.747.851	1.956.574
Kunden mit eigenem Gleisanschluß	49	62
Wagons	498	536
Lokomotiven gesamt	52	55
– davon dieselbetrieben	38	38
– davon elektrisch betrieben	14	17
Zugelassen auf den Strecken in		
– Deutschland	48	55
– den NL und B	8	10
– der Schweiz und Österreich	4	5



HGK Streckennetz

Streckenlänge in km	98,6
Gleislänge in km	252,1
Anzahl Stellwerke	9
– davon personenbesetzt	4

Häfen	2005	2006
Häfen	4	4
Umgeschlagene Güter in Mio. t	10,4	10,7
Umschlag KLV in TEU	428.702	509.876
Landfläche in qm	1.250.600	1.250.600
Hafeneigene Wasserfläche in qm	777.970	777.970
Krananlagen	19	19
– davon Containerbrücken	4	4
– davon Trockenumschlaganlagen	1	1
– davon Verladebrücke mit Drehkatze	1	1
Reachstaker	2	4
RoRo-Anlagen	2	2

Die Kölner Häfen sind nach Duisburg der zweitgrößte Binnenhafenstandort für wasserseitigen Umschlag in Deutschland. Zwei weitere Kräne und eine Trockenumschlaganlage sind im Besitz von Hafenanliegern.

ÖKONOMIE

12

— Geschäftsentwicklung 2005 – 2006	13
— Verantwortung für die Zukunft	14
— Geschäftsfelder sichern – Investitionen in die Zukunft	15
— Das Jahr 2005	15
— Das Jahr 2006	16
— Perspektiven	17
— Zuwachsprognosen	20
— Ausbau Godorfer Hafen	22
— Errichtung KLV-Terminal Nord	23
— Erschließung neuer Geschäftsfelder	25
— Entwicklungsmöglichkeiten	25
— Fernverkehr	25
— Regionalverkehr	25
— Risikomanagement	26
— Kundenbindung	26
— Kundenmanagement CRM	26
— Kundenzufriedenheit	27
— Service für Infrastrukturkunden	28
— Beschwerdemanagement	28
— Betriebsanlagen der HGK	29



DIE GESCHÄFTSENTWICKLUNG 2005 – 2006

Im Geschäftsjahr 2006 erwirtschaftete die HGK mit rund 611 Mitarbeitern einen Umsatz von über 98 Mio. Euro. Mit einem Streckennetz von etwa 100 km Länge, mit 62 direkten Gleisanschlüssen sowie vier öffentlichen Rheinhäfen und zwei eigenen Terminals des Kombinierten Ladungsverkehrs ist die HGK in der Lage, umfassende Dienstleistungen und Transportketten anzubieten.

Neben ihrer Stellung als regionale Eisenbahn agiert die HGK durch gezielte Fernverkehrsverbindungen auf der Schiene bis in das benachbarte Ausland. Bereits 1999 wurde eine erste Fernverkehrs-Verbindung Köln – Rotterdam und 2000 eine weitere Relation Köln – Basel realisiert. Inzwischen wurden weitere Fernverkehrsrelationen nach Österreich, in die Schweiz, die Beneluxländer sowie Osteuropa aufgenommen.

Im Eisenbahngüterverkehr steigerte die HGK im Jahr 2006 ihr Transportaufkommen im Vergleich zum Vorjahr um 10,2 % auf rund 12,8 Mio. t und setzte damit die positive Entwicklung der Vorjahre fort.

Ein wegweisender Durchbruch im Fernverkehr gelang der HGK im Jahre 2003 mit der Akquisition eines Neugeschäfts von jährlich 3,8 Mio. t Mineralöltransporten. Derzeit beträgt das Aufkommen mehr als 6 Mio. t und wächst stetig weiter. Die HGK verfügt inzwischen über ein Netz eigener Zugverbindungen in der gesamten Bundesrepublik mit Anbindung nahezu aller wichtigen Wirtschaftsregionen. Auf der Basis des jetzt verfügbaren Netzes von Fernverkehrsrelationen transportiert die HGK eine Vielzahl von Gütern und wird auch in den kommenden Jahren konsequent ihre Chancen suchen, in weiteren Branchen Fuß zu fassen.



Geschäftsentwicklung	2005	2006
Umsatz in Mio. EUR	88	98
Eisenbahn in Mio. t	11,6	12,8
Häfen in Mio. t	10,4	10,7
Umschlag KLV in Tsd. TEU	429	510
Mitarbeiter	615	611
Auszubildende	17	20
+ + + + + + + + + +		

In den Kölner Häfen wurde 2005 im Güterumschlag erstmals die Grenze von 10 Mio. t übertroffen. Mit 10,7 Mio. t in 2006 wurde nicht nur eine Steigerung von 3 % gegenüber dem Vorjahr, sondern gleichzeitig auch das beste Ergebnis seit Bestehen der HGK erzielt. Der Containerumschlag erreichte erneut ein hervorragendes Ergebnis. Über alle Verkehrsträger hinweg ist in 2006 eine Steigerung von rund 19 % auf 510.000 TEU zu verzeichnen. Der wasserseitige Umschlag lag mit einer Steigerung von 20 % bei rund 115.000 TEU. —

VERANTWORTUNG FÜR DIE ZUKUNFT

Stärker als andere Wirtschaftsunternehmen in kommunaler Hand muss sich die HGK jeden Tag aufs Neue im Wettbewerb bewähren. Aktionäre und Kreditgeber, Zulieferer und Kunden, Mitarbeiter und externe Partner stellen ebenso ihre Ansprüche wie staatliche Behörden und private Einrichtungen, Parteien, Gewerkschaften und Verbände. Diesen Erwartungen im Rahmen der gesellschaftlichen Verantwortung des Unternehmens gerecht zu werden, ist eine ständige Aufgabe. Nachhaltig Gewinne zu erwirtschaften, das ist für jedes Unternehmen der Schlüssel für eine erfolgreiche Zukunft. Gewinne sichern den Bestand des Unternehmens und die Fähigkeit, die Kundenbedürfnisse auch künftig zu erfüllen. Gewinne befriedigen die Bedürfnisse der Aktionäre, sichern Arbeitsplätze und sind Voraussetzung dafür, dass staatliche Steuern und Abgaben sowie freiwillige Beiträge an die Gemeinschaft geleistet werden können. Deshalb bauen wir unsere Zukunftspotenziale aus und handeln möglichst effizient und nachhaltig. Investitionen und Innovationen, Engagement für Ausbildung, Arbeitsplätze und gesellschaftliche Aufgaben machen die HGK zu einem engagierten und verantwortungsbewussten Unternehmen. —



GESCHÄFTSFELDER SICHERN – INVESTITIONEN IN DIE ZUKUNFT

Die HGK legt ihren Investitionsschwerpunkt mittel- und langfristig fest, mit der Zielsetzung deutliche Wettbewerbsvorteile und Marktchancen auf dem relevanten Markt zu erzielen und somit auch ein Maximum an Nachhaltigkeit zu erreichen.

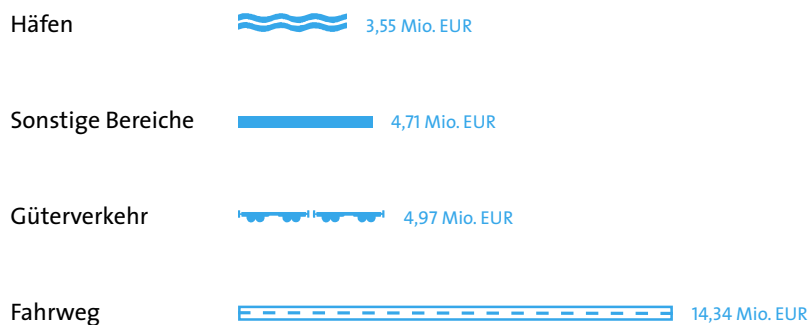
DAS JAHR 2005

Die Investitionen im Rahmen der Geschäftsfeldersicherung beliefen sich im Jahr 2005 auf insgesamt 27,6 Mio. Euro. Um den Anforderungen an das gestiegene Transport- und Umschlagaufkommen gerecht zu werden, wurde Anfang 2005 in Betriebsmittel, wie 2 Reachstacker und 1 Containerbrücke, für unsere Terminals im Hafen Köln-Niehl investiert sowie vier leistungsstarke Lokomotiven des Typs G 1700 BB neu angeschafft.

Die HGK unterhält eine eigene Eisenbahninfrastruktur für den öffentlichen Güter- und Personennahverkehr. Im Rahmen der Netzoptimierung wurden notwendige technische Neuerungen durchgeführt.



Investitionen 2005



In Mio. Euro 0 5 10 15 20 25

DAS JAHR 2006

Die Gesamtinvestitionen für das Jahr 2006 beliefen sich auf 29,9 Mio. Euro. Im Jahr 2006 lag der Investitionsschwerpunkt erneut auf der Optimierung der Infrastruktur. Neben notwendigen elektronischen und sicherheitsrelevanten Streckenverbesserungen wurde auch der Ausbau eines Teilstückes realisiert, dass dem Personennahverkehr dient. Stetig steigenden Umschlagzahlen entsprechend wurde in umschlagsunterstützende, leistungssteigernde Betriebsmittel investiert.

Zur Ergänzung des Leistungsspektrums der HGK im Bereich der Wagen- und Lokomotivwerkstatt wurde die Radsatzbearbeitungsmaschine „Mobiturn“ angeschafft. Einerseits bietet der Einsatz dieser Maschine verkürzte Standzeiten der eigenen Lokomotiven, andererseits sichert sie der HGK einen Platz in dem noch ausbaufähigen Geschäftsfeld der Dienstleistungen für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Investitionen 2006



In Mio. Euro 0 5 10 15 20 25

PERSPEKTIVEN

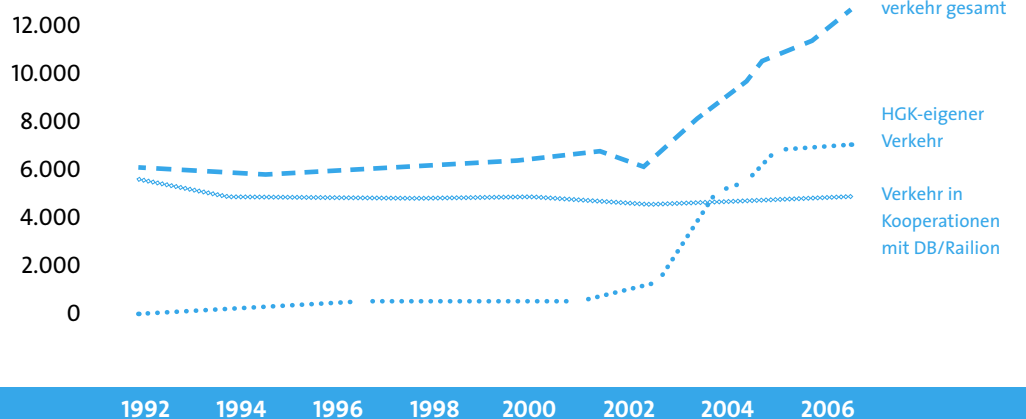
Die Entwicklung zu einem national und international tätigen Unternehmen ist der HGK natürlich nicht in den Schoß gefallen. Die letzten Jahre waren geprägt von der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs in Europa, vom zunehmenden Warenaustausch in der europäischen Union und vom Wegfall vieler Massenguttransporte bei gleichzeitig steigendem Zuwachs des Containerverkehrs. Vor diesem Hintergrund hat sich das Anforderungsprofil an moderne Binnenhäfen stark verändert. Weniger Wasserfläche und Liegeplätze, dafür mehr Landfläche in den Häfen zur Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben mit neuen Aufgaben bis hin zur Veredelung von Produkten. Hafenstandorte sind Drehscheiben und Schnittstellen des kombinierten Verkehrs. Schnellere und leistungsfähigere Umschlagtechnik ist gefragt.

Eine ständige Weiterentwicklung im Hinblick auf sich verändernde Marktanforderungen ist die Zielsetzung der HGK. Im kombinierten Verkehr einerseits und mit individuellen logistischen Lösungen entsprechend den Kundenanforderungen andererseits, haben die Anstrengungen dem Hafenbetrieb und dem Eisenbahngüterverkehr der HGK in den letzten Jahren nennenswerte Zuwächse gebracht.



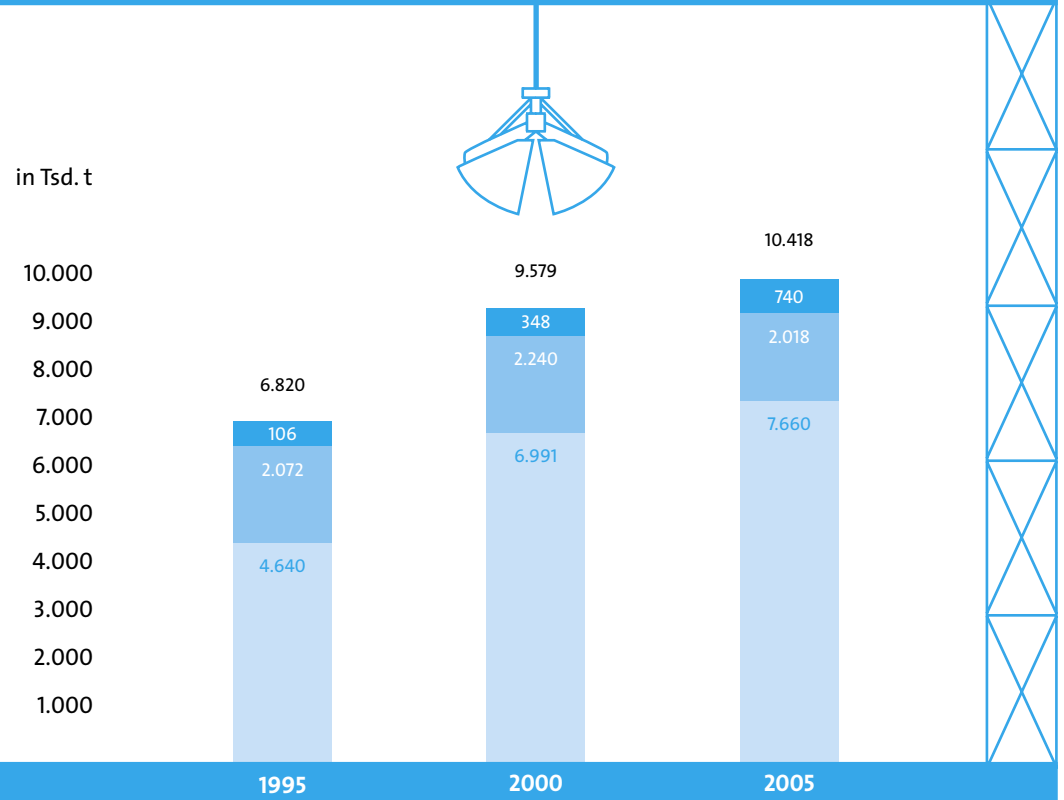
Zuwachsraten

in Tsd. t



Entwicklung Hafenumschlag

in Tsd. t



■ KLV wasserseitig ■ Konventioneller Kran-, RoRo-, Rohrleitungsumschlag ■ Flüssiggut



Entwicklung Kombinierten Ladungsverkehr

in TEU

400.000
350.000
300.000
250.000
200.000
150.000
100.000
50.000

75.666

254.000

428.703

1995

2000

2005



ZUWACHSPROGNOSEN

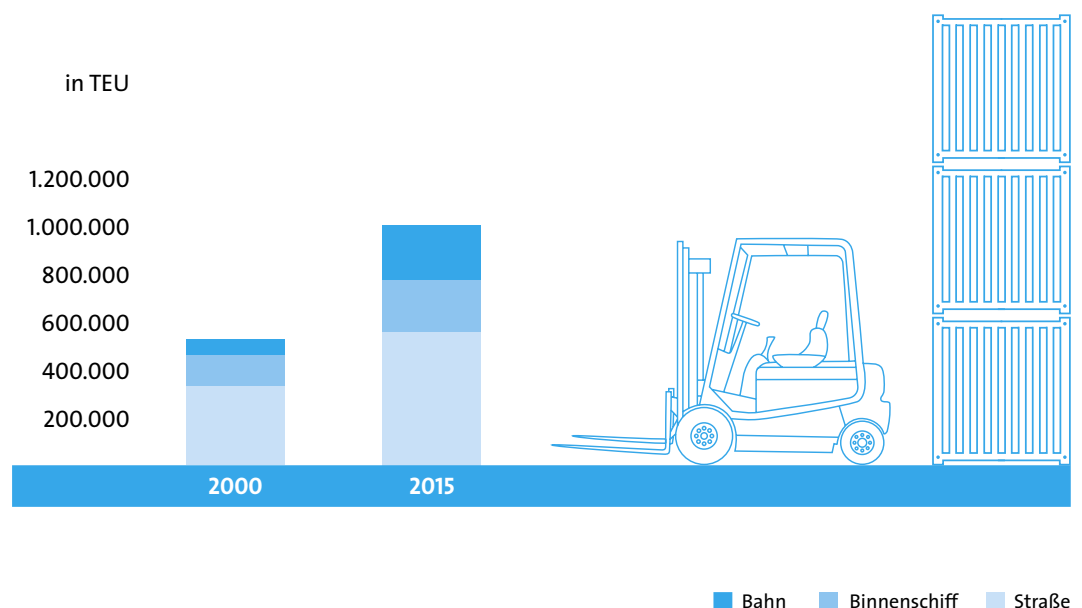
Die Wirtschaftsregion Köln ist ein multimodaler Logistikknoten. Als viert stärkste deutsche Wirtschaftsregion liegt Köln im Hinterland der führenden Seehäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen.

Wie alle Binnenhäfen in NRW haben auch die Kölner Häfen als Güterverkehrszentren eine besondere Bedeutung für Industrie und Gewerbe. Alle Prognosen gehen von einer Zunahme der globalen Güterströme und auch von einem enormen Wachstum der Containertransporte aus. Dadurch wird es auch in den Seehäfen zu Kapazitätsengpässen kommen, die nur mit einer hohen Leistungsfähigkeit logistischer Ketten aufzufangen sind. Binnenhäfen, Binnenschifffahrt und der Schienengüterverkehr sind für die ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) unverzichtbar, um den Güterzu- und abtransport aufrechterhalten zu können.

Für die HGK ist dies sowohl Chance als auch Herausforderung in der Übernahme der Hinterlandfunktion als Binnenhafen und als Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die HGK steht diesem Thema aufgeschlossen gegenüber und wird entsprechende Kapazitätserweiterungen in ihren Häfen vornehmen.



Prognosen der Container-Hinterlandverkehre



VERKEHRLICHE ANBINDUNG AN DIE SEEHÄFEN

Strecke	Straße	Schiene	Wasser
ENTFERNUNG IN KM			
Köln ⇄ Antwerpen	225 km	256 km	345 km
Köln ⇄ Rotterdam	290 km	254 km	310 km
Köln ⇄ Amsterdam	260 km	260 km	295 km
FAHRTZEIT IN STUNDEN		TALFAHRT/BERGFAHRT	
Köln ⇄ Antwerpen	3,5 Std.	5-6 Std.	16/39 Std.
Köln ⇄ Rotterdam	3,5 Std.	5-6 Std.	14/35 Std.
Köln ⇄ Amsterdam	3,5 Std.	5-6 Std.	13/30 Std.



AUSBAU GODORFER HAFEN

Die Kölner Häfen müssen sich dem steigenden Verkehrsaufkommen anpassen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Der Hafen Köln-Godorf im Kölner Süden – Deutschlands größter Binnenhafen für Flüssig-
gutumschlag – soll um ein weiteres, rund 20 Hektar großes, Hafenareal erweitert werden. Im südlichen Teil des neuen Hafenbeckens ist der Umschlag von Containern geplant und im nördlichen Teil Massen- und Stückgutumschlag. Dazu liegt der Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Köln vor. Bei einer positiven Entscheidung durch den Rat der Stadt Köln wäre mit einer Fertigstellung in den nächsten fünf bis sieben Jahren zu rechnen.

Der Ausbau und die Erweiterung des Hafens Köln-Godorf in der geplanten Größenordnung ist sowohl aus infrastruktureller als auch aus regionalwirtschaftlicher Sicht erforderlich, um die erwartete positive Entwicklung der Binnenschiffstransporte und insbesondere den wachsenden Containerverkehr aufzufangen. Im Kölner Süden besteht auch Bedarf an Logistikflächen für die Ansiedlung neuer Unternehmen mit Hafenanbindung und dem damit verbundenen Mehrangebot an industriellen Arbeitsmöglichkeiten.



ERWEITERUNG DES HAFENS KÖLN-GODORF



ERRICHTUNG KLV-TERMINAL NORD

Zu den wenigen Teilmärkten des Güterverkehrs, die auf absehbare Zeit weiterhin Wachstums-Chancen bieten, zählt der Kombinierte Ladungsverkehr. Die zunehmenden Streuverkehre können im KLV räumlich so gebündelt werden, dass sie im Hauptlauf mit dem umweltfreundlichen Verkehrsmittel Eisenbahn transportiert werden können. Ein verstärktes Engagement in diesem Bereich mit eigenem Terminalbetrieb und Aufbau einer eigenen Transportabwicklung erscheint sinnvoll. Um den Anforderungen der Industrie im nördlichen Köln und der angrenzenden Region zu entsprechen, betreibt die HGK daher seit Jahren mehrere Terminals des kombinierten Verkehrs mit dem Ziel, sie zunehmend mit einer Drehscheibenfunktion auszubauen. In der Nähe des Hafens Niehl plant die HGK den Bau eines neuen bimodalen Terminals (Straße/Schiene).

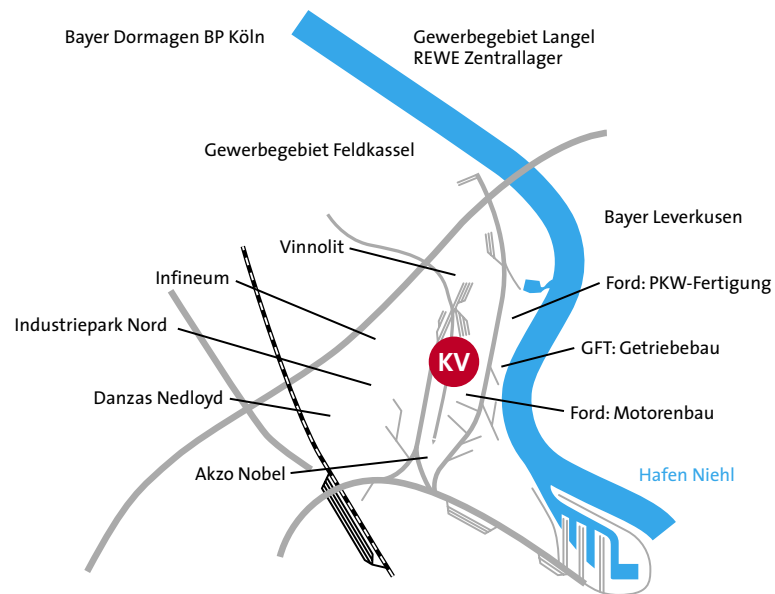
Verteilt auf zwei Module mit insgesamt 143.223 qm und einer Kapazität von 250.000 Ladeeinheiten (entspricht 400.000 TEU) im Jahr, können hier täglich im 24 Stunden Betrieb mit sechs Kränen 19 Züge be- bzw. entladen werden. —



KLV-TERMINAL KÖLN NORD



WICHTIGE INDUSTRIE- UND GEWERBESTANDORTE IM UMFELD DES GEPLANTEN KLV-TERMINALS NORD



ERSCHLIESSUNG NEUER GESCHÄFTSFELDER

Bei der Suche nach neuen Geschäftsfeldern geht es darum, unter Einschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit die Marktposition zu festigen und Chancen für neue Geschäfte zu erkennen und zu realisieren.

ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN

So wie wir es heutzutage längst gewohnt sind, Autobahnen grenzüberschreitend ohne große Verzögerung zu nutzen und dies mit einem nur auf deutsche Verkehrsregeln ausgerichteten Führerschein, so wird Freizügigkeit und Kompatibilität der Eisenbahnnetze für die Nutzung von transeuropäischen Eisenbahnstrecken erwartet.

FERNVERKEHR

Die Osterweiterungen der EU 2004 und 2007 werden die Warenströme durch das Transitland Deutschland auch zukünftig enorm ansteigen lassen. Das prognostizierte Wachstum von rund 70 % wird hauptsächlich über Schienen- und Wasserwege zu bewältigen sein.



Die HGK wird die zunehmende Liberalisierung des Güterverkehrsmarktes nutzen und die 2006 aufgenommenen Relationen in Richtung Osteuropa weiter ausbauen, wobei sie sich neben dem Mineralölverkehr vermehrt auch anderen Verkehren, wie z.B. Braunkohlestaub- und PKW-Transporten zuwenden wird. Die HGK nutzt die Liberalisierung der Schiene auch zu Kooperationen mit anderen nicht bundeseigenen Bahnen oder mit ausländischen Eisenbahnen, um überregionale Transportketten anzubieten. Die Netzöffnungen werden zukünftig neue Kooperationsformen schaffen.

REGIONALVERKEHR

Bereits in den letzten Jahren hat sich Flexibilität und Leistungsoptimierung für die HGK bewährt. Bestehende Leistungen für Infrastrukturnutzer mit eigenem Gleisanschluss an das HGK-Streckennetz konnten erweitert und neue Leistungen hinzugefügt werden, was zu einer Auslastung des HGK-eigenen Streckennetzes führte. Kundenbedürfnisse mit individuellen Lösungen für jede Transport-Aufgabe zu befriedigen und aktiv wechselnde Markterfordernisse aufzugreifen, wird auch in Zukunft zur Ausweitung und Ergänzung des bisherigen Geschäftsfeldes und damit zu einer Erlössteigerung führen.

RISIKOMANAGEMENT

Risikomanagement ist nichts Neues für das unternehmerische Handeln bei der HGK. Qualitätsmanagement und Arbeitssicherheitsmanagement sind neben einer ständigen betriebswirtschaftlichen Betrachtung Steuerungsinstrumente, um externe und interne Risiken zu bewerten, zu vermeiden oder zu vermindern. Die HGK führt quartalsweise eine Risikoinventur durch. Risikokriterien werden eingeschätzt und Gegensteuerungsmaßnahmen ergriffen und durch den Risikomanager der HGK dokumentiert. —

KUNDENBINDUNG

LEITLINIE: IM MITTELPUNKT DER KUNDE

Die Dienstleistungen der HGK orientieren sich an den Wünschen und Anforderungen der Kunden. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen Bereichen des Unternehmens leisten täglich ihren Beitrag dazu. Der Kundenanspruch an die Dienstleistungen ändert sich ständig. Dem müssen wir Rechnung tragen. Zufriedene Kunden sichern die eigene Marktposition und bilden die Basis für den Erhalt und die Steigerung unserer Leistungen. Kundenbindung bedeutet für die HGK, ein ständiges Bemühen, den Interessen der Kunden gerecht zu werden. Durchdachte, individuell auf den jeweiligen Kunden abgestimmte, logistische Transportkonzepte, flexible Einsatzplanung und optimierte Verfahrensabläufe sind für die HGK unverzichtbare Maßnahmen, um Kundenbeziehungen zu stabilisieren bzw. auszuweiten und neue Kunden zu gewinnen. Dazu gehört auch die sachkundige, freundliche und individuelle Beratung und Betreuung durch unsere Mitarbeiter.



KUNDENMANAGEMENTSYSTEM CRM

Der Aufbau eines EDV-gestützten Kundenmanagementsystems (CRM - Customer Relationship Management) hatte in den letzten beiden Jahren eine hohe Priorität bei der HGK. CRM bezeichnet die Dokumentation und Verwaltung von Kundenbeziehungen. Dies hat sich die HGK zu eigen gemacht, um alle Aktivitäten rund um die Geschäftsbeziehungen strukturiert sammeln und erschließen zu können, so dass jeder Organisationsbereich, der in diese Kundenbeziehung/-pflege involviert ist, die notwendigen Informationen einsehen und erweitern kann. Dies steigert langfristig den Erfolg der HGK.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Bestehende Kundenbeziehungen zu pflegen, ist nicht nur kostengünstiger als neue zu gewinnen, sondern fördert auch die Bindung des Kunden an die HGK. Ein wichtiger Indikator für die Kundenbindung ist eine hohe Kundenzufriedenheit.

Die HGK ist zertifiziert nach DIN ISO 9001:2000. Dieses Zertifikat ist gleichzeitig für uns die selbstverständliche Verpflichtung zu einem permanenten Verbesserungsprozess. Hierzu benötigen wir das Feedback und die Anregungen unserer Kunden. Alljährlich durchgeführte schriftliche Kundenzufriedenheitsanalysen dienen nicht nur der Messung und Sichtbarmachung der Zufriedenheit unserer Kunden mit den von uns erbrachten Leistungen und ggf. dem Aufdecken von Mängeln, sondern die Auswertungen fließen auch in die Weiterentwicklung von Marktstrategien der HGK ein. So kann die HGK auch zukünftig schnell und wirkungsvoll auf die jeweiligen Kundenwünsche eingehen.

Im vergangen Jahr wurde die Kundenzufriedenheitsanalyse nochmals modifiziert. Eine offene Bewertungsskala und die Form der offenen Fragestellung ermöglichen dem Kunden eine konkrete Formulierung von Kritik, Verbesserungsvorschlägen und Lob. Die auf die schriftliche Befragung folgenden persönlichen Gespräche mit unseren Kundenberatern ermöglichen, auf die Bedürfnisse unserer Kunden vertieft einzugehen und unsere Leistungen zu verbessern.



SERVICE FÜR INFRASTRUKTURKUNDEN

Die HGK bildet über ihr eigenes Schienennetz wichtige Verkehrsadern der Region und leistet damit einen beachtlichen Beitrag für die Wirtschaft der Kölner Region. Tagtäglich profitieren viele Unternehmen von der HGK-Infrastruktur und den damit verbundenen Transport- und Logistikleistungen. Das Schienennetz beträgt 98,6 Streckenkilometer und hat eine Gleislänge von 252,1 Kilometern. Die HGK hält auch für drei Stadtbahnlinien das Schienennetz vor.

Der Stadtbahnbetrieb wird von der KVB (Kölner Verkehrs-Betriebe AG) und der SWBV (Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH) durchgeführt. Preisgünstig und besonders umweltschonend versorgen wir 62 Unternehmen in der Region über unser eigenes Schienennetz. Damit gehören wir zu den führenden Privatbahnen in Deutschland und leisten einen wichtigen Beitrag zur Infrastruktur der Wirtschaftsregion Köln. Service wird bei der HGK groß geschrieben. Die HGK bietet auch die komplette Betriebsführung in Werken unser Kunden an, die über eigene Gleisanlagen verfügen. Unsere Outsourcingpakete umfassen den gesamten Werkeisenbahnbetrieb, die Wartung der Gleisanlagen, Leitung des Eisenbahnbetriebs und bei Bedarf auch die Bedienung von Be- und Entladeanlagen. Unser Service beinhaltet auch Teilbereiche wie Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten für technische Anlagen des Eisenbahn- und Hafenbetriebs unserer Kunden, z.B. Stellwerke, Bahnübergänge und im Bedarfsfall bieten wir auch eine Rufbereitschaft an.

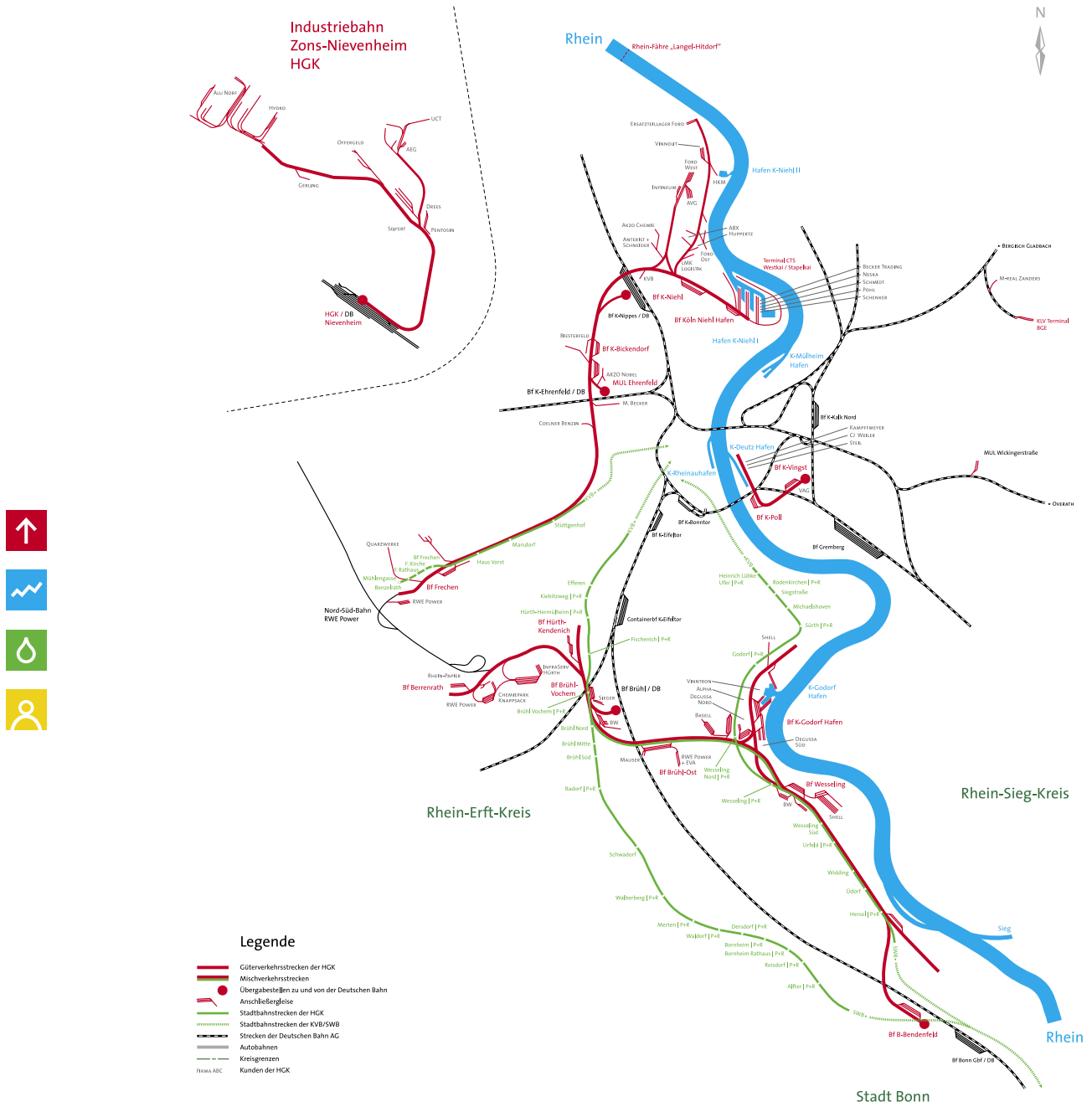
Durch Vorhalten eines eigenen Schienennetzes inklusive Bahnhöfen und der Eisenbahninfrastruktur in den Häfen sind die Kunden in der Lage, am öffentlichen nationalen und internationalen Schienengüterverkehr teilzunehmen.

BESCHWERDEMANAGEMENT

Effektives Beschwerdemanagement nimmt die Kritik unserer Kunden ernst. Kritik liefert wichtige Hinweise auf Schwächen der HGK aus Sicht unserer Kunden, insbesondere bezogen auf unsere Dienstleistungen. Da die Gefahr besteht, dass sich der unzufriedene Kunde von der HGK abwendet, versteht die HGK Beschwerden als eine wichtige Chance, ihre Prozesse zu optimieren, um den Kunden zufrieden zu stellen. Unser Ziel ist, Beschwerden schnell und nachhaltig abzuhelpfen. Hierfür haben wir kurze Entscheidungswege eingerichtet und nutzen ein EDV-gestütztes „Beschwerdemanagement-Geschäftsbuch“. —



BETRIEBSANLAGEN DER HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN AG



ÖKOLOGIE

30

Umweltpolitik	31
Umweltmanagement	32
Aufbauorganisation	32
Ablauforganisation	33
Qualitätsmanagement	33
Arbeitssicherheitsmanagement	33
Entsorgungsfachbetrieb	34
Gefahrstoffmanagement	35
Umweltauswirkungen	37
Hafenumschlag	37
Hafenunterhaltung	40
Gefahrgut	41
Ressourcen	44
Emissionen	45
Notfallmanagement	48
Umweltkommunikation	48



UMWELTPOLITIK

Die Umweltpolitik der HGK wurde in den Umweltschutzleitlinien verbindlich festgelegt. Diese beinhalten Vorgaben, an denen Tätigkeiten und Abläufe auszurichten sind. Diese Regelungen sind für alle Mitarbeiter und alle Betriebsstandorte der HGK gültig.

- 1 Umweltschutz ist eine zentrale Unternehmensaufgabe und beginnt bei der Unternehmensleitung. Ein Mitglied der Geschäftsführung vertritt das Unternehmen in diesem Bereich.
- 2 Einer der Grundsätze zur Führung unseres Unternehmens ist die Gleichwertigkeit des Umweltschutzes mit anderen Unternehmenszielen. Umweltbezogene Aspekte sind daher in die Entscheidungs- und Handlungsstruktur unseres Managementsystems integriert.
- 3 Umweltschutz ist eine wesentliche Führungsaufgabe. Die Vorgesetzten nehmen eine entscheidende Vorbildfunktion und Linienverantwortung wahr. Umweltschutz verlangt von allen Mitarbeitern ein verantwortungsbewusstes Handeln.
- 4 Grundlagen des Handelns im Umweltschutz sind gesetzliche Rahmenbedingungen und behördliche Auflagen sowie HGK-interne Regelungen und Anforderungen, die im wesentlichen im Umweltschutzhandbuch festgelegt sind. Wo es technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar ist, werden Maßnahmen ergriffen, die über die zur Zeit gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen hinausgehen.
- 5 Umweltschutz ist insbesondere eine Führungsaufgabe, die das Ziel hat, die Mitarbeiter zu motivieren und zu schulen, um die Einhaltung der Anforderungen des Umweltschutzes zu gewährleisten.
- 6 Die attraktive Gestaltung einer Gesamttransportkette mit der zusammengefassten Infrastruktur von Binnenschifffahrt, Häfen und Eisenbahn, mit dem Ziel der Reduzierung des Straßengüterverkehrs, ist ein entscheidender Beitrag zur Förderung des Umweltschutzes.
- 7 Bei der Planung, dem Bau und Betrieb der Anlagen, Fahrzeuge und Einrichtungen werden die technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten genutzt, um Umweltwirkungen zu vermeiden oder zu verringern. Nicht vermeidbare Abfälle werden umweltgerecht entsorgt. Soweit es möglich ist, werden verwendete Stoffe der Verwertung zugeführt. Dabei wird eine größtmögliche Betriebssicherheit gewährleistet und der Einsatz umweltschonender Materialien und Produkte gefördert.
- 8 Das umweltschutzorientierte Unternehmenskonzept findet auch Anwendung bei Beschaffung, Transport, Einsatz, Behandlung und Entsorgung von Betriebsmitteln und Hilfsstoffen. Werden dazu unternehmensfremde Dienstleistungsunternehmen eingesetzt, müssen deren Sachkunde und Zuverlässigkeit feststehen.



- 9 Neue umweltorientierte Technologien werden auf ihre Anwendungsmöglichkeiten bei dem Betrieb der Anlagen, Fahrzeuge, Werkstätten und sonstigen Einrichtungen überprüft und nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten eingesetzt und gefördert.
- 10 Durch geeignete Maßnahmen der Selbstkontrolle wird die eigenverantwortliche Überwachung einzelner Betriebsteile, der eingesetzten Betriebs- und Hilfsstoffe, Fahrzeuge und Anlagen sowie deren Emissionen und Entsorgung sichergestellt.
- 11 Die HGK arbeitet mit Behörden, Verbänden und Fachleuten in Fragen des Umweltschutzes zusammen. Sie betreibt eine offene Informationspolitik nach innen und außen, um das Vertrauen in ihr verantwortungsvolles Handeln im Umweltschutz zu festigen. →

UMWELTMANAGEMENT

AUFBAUORGANISATION

INTEGRIERTE MANAGEMENTSYSTEME

In der Stabsstelle Integrierte Managementsysteme sind die Themenbereiche Umweltschutz, Arbeitssicherheit sowie Qualitätssicherung zusammengeführt. Die Mitarbeiter dieser Abteilung sorgen für die Integration der aus diesen Bereichen resultierenden spezifischen Aufgabenstellungen in die allgemeinen Geschäftsprozesse und nehmen in Person die teils gesetzlich geforderten, teils betrieblich notwendigen oder gewünschten Beauftragtenfunktionen wahr.



Qualitätsmanagement	Umweltmanagement	Arbeitssicherheit
Risikomanagement	- Betriebsbeauftragter für Abfall - Betriebsbeauftragter für Immissionsschutz - Entsorgungsfachbetriebsleiter - Betriebsbeauftragter für Gewässerschutz	- Betriebsbeauftragter für Brandschutz - SCC-Management Beauftragter

BEAUFTRAGTE PERSONEN FÜR UMWELTSCHUTZ

In allen Bereichen der HGK wurden Beauftragte Personen für Umweltschutz bestellt. Sie unterstützen die Linienverantwortlichen bei der Erfüllung übertragener Aufgaben des Umweltschutzes und sind Ansprechpartner für den Umweltbeauftragten. Ihre Aufgaben sind ausgerichtet auf ihre jeweiligen Tätigkeitsbereiche bei der HGK und beziehen sich auf die Themenfelder der • Luftreinhaltung • Energiewirtschaft • Schallschutz • Abfallwirtschaft • Gefahrgut • Gewässerschutz • Altlasten. Derzeit sind 19 Mitarbeiter aus unterschiedlichen Bereichen innerhalb der HGK zu Beauftragten Personen ernannt.

ABLAUFORGANISATION

In enger Verzahnung mit dem bestehenden Qualitätsmanagement sind die umweltrelevanten Prozesse beschrieben und die erforderlichen Abläufe zur Einhaltung der mannigfaltigen Anforderungen des Umweltrechts unter betriebswirtschaftlich optimierten Bedingungen definiert. Wenn möglich, findet so eine direkte Integration der umweltspezifischen Prozesse statt.



QUALITÄTSMANAGEMENT

Für relevante Geschäftsprozesse sind mit diesem Instrument die erforderlichen Verfahren beschrieben und detaillierte Arbeitsanweisungen zur Qualitätssicherung der zu erbringenden Leistungen erstellt. In den Jahren 2005 – 2006 stand die kontinuierliche Weiterentwicklung des Qualitätsmanagements im Vordergrund. Die letzte Rezertifizierung nach DIN EN ISO 9001:2000 fand im Dezember 2006 durch die DEKRA-IST Certification Services GmbH statt. Das neue Zertifikat ist bis Dezember 2009 gültig.



ARBEITSSICHERHEITSMANAGEMENT

Seit der im Dezember 1999 erstmals durchgeführten Zertifizierung des Arbeitssicherheitsmanagementsystems SCC** (Sicherheits-Certifikat-Contractoren) findet jährlich ein Überwachungsaudit durch die DEKRA-IST Certification Services GmbH statt. Im August 2006 fand eine erneute Rezertifizierung statt. Zur Stärkung der Prävention wurden eine gezielte Schulung und Information der Mitarbeiter sowie interne SCC-Audits durchgeführt.



ENTSORGUNGSFACHBETRIEB

Mit der im Januar 2006 zum fünften Mal erfolgreich absolvierten Überwachungsprüfung zum Entsorgungsfachbetrieb durch die Entsorgungsgemeinschaft Transport und Umwelt e. V. dokumentiert die HGK die Qualität ihrer Leistungen im Bereich Abfall- und Entsorgungslogistik.

Auch die Beförderung von Abfällen in den Niederlanden ist seit nunmehr 2 Jahren möglich: Am 6. Januar 2005 nahm das Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie die HGK in das Verzeichnis der zugelassenen Beförderer auf.



Urkunde über die Zulassung der HGK als Beförderer in den Niederlanden



Signet der Entsorgungsgemeinschaft Transport und Umwelt e. V.

GEFAHRSTOFFMANAGEMENT

Der Umgang mit Betriebsmitteln ist in der heutigen Zeit immer mehr auch ein Umgang mit künstlich erzeugten Produkten, deren physikalische und chemische Eigenschaften können von denen der einzelnen Bestandteile teilweise erheblich abweichen. Auch der Einsatz von bekannten und gut erforschten gefährlichen Stoffen, „Gefahrstoffen“, ist in den meisten Unternehmen nicht zu vermeiden.

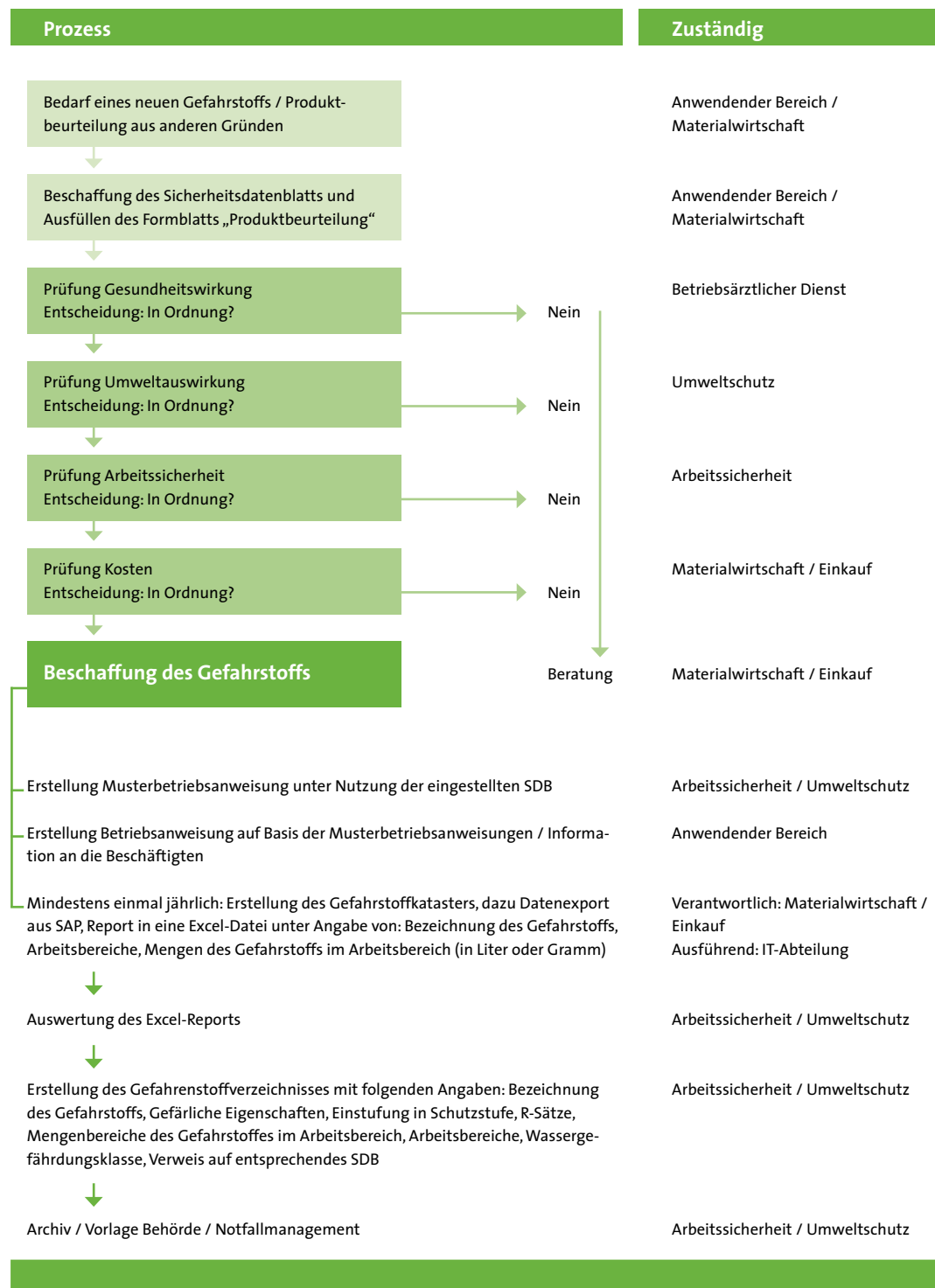
Allerdings ist man in der Arbeitsmedizin und –sicherheit durch die in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen, bekannte Beispiele sind hier sicherlich der Einsatz von Asbest oder PCB, hinreichend sensibilisiert bezüglich der Auswirkungen auf die Gesundheit der Mitarbeiter.

So wurde bereits seit Jahren ein entsprechendes Procedere entwickelt und zur Anwendung gebracht: bei geplantem Einsatz von Produkten, die potentiell geeignet wären, die Mitarbeiter zu gefährden, sind zwingend Prüfinstanzen einzuschalten. Diese prüfen und beurteilen das betreffende Produkt. Auch die Auswirkungen auf die Umwelt werden dabei beurteilt und fließen in die Entscheidung über die Beschaffung mit ein.



GEFAHRSTOFFMANAGEMENT DER HGK

Beschreibung des Verfahrensablaufs bei Einführung eines neuen Gefahrstoffs



UMWELTAUSWIRKUNGEN

HAFENUMSCHLAG

In den vier von der HGK betriebenen Häfen stehen insgesamt 22 Krananlagen zum Umschlag aller Güter zur Verfügung. Davon sind drei Anlagen im Besitz von Hafenanliegern, die HGK stellt 19 Krane als Hafeninfrastruktur zur Verfügung. Sie bieten die Gewähr für einen reibungslosen Umschlag der Güter über alle drei Verkehrsträger: Schiene, Straße und Binnenschiff. Auch Küstenmotorschiffe abzufertigen, ist an speziell ausgerüsteten Anlegestellen übliche Praxis im Hafenbetrieb. Der so mögliche Einsatz des betriebswirtschaftlich wie ökologisch sinnvollsten Verkehrsträgers wird durch die Bereitstellung der Hafen-Infrastruktur durch die HGK gewährleistet. Das stellt gerade in Zeiten einer beginnenden Klimaveränderung eine wertvolle Leistung der HGK für Köln und die Region dar.

KRANANLAGEN

Sämtliche Krananlagen der HGK werden elektrisch angetrieben; auf den Einsatz dieselbetriebener Krane wird grundsätzlich verzichtet. Damit sind diese Anlagen als „Nullemissionen“ zu betrachten, wenn in der heutigen Zeit über Feinstaubbelastung sowie die Auswirkungen der NO_x und CO₂-Emissionen diskutiert wird.



STROMRÜCKSPEISUNG

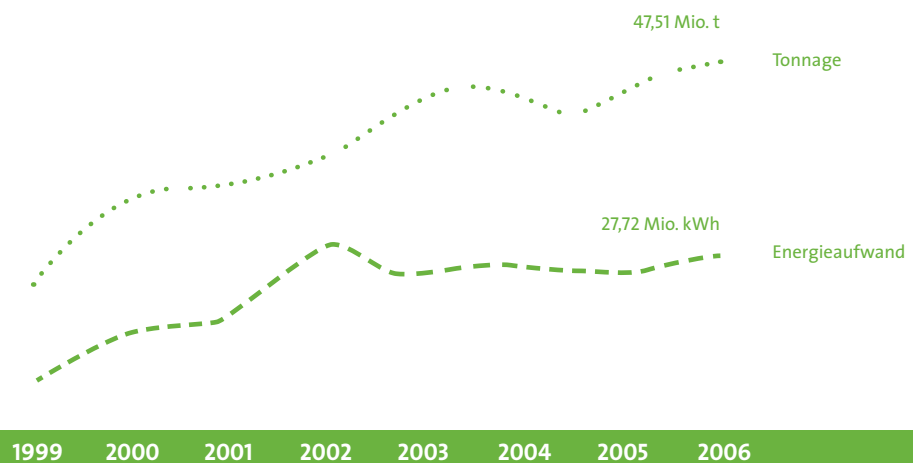
Bereits ein großer Anteil der HGK eigenen Krananlagen ist technisch so ausgerüstet, dass sie Strom nicht nur „verbrauchen“, sondern bei bestimmten Betriebszuständen sogar „liefern“: Im Absenkbetrieb wird der Antriebsmotor als Stromerzeuger genutzt und die Bremsenergie in elektrischen Strom umgewandelt. Dieser wird dann in das Stromnetz zurückgespeist.

Diese Rückspeisung von Strom ist möglich geworden durch den Einsatz moderner Wechselrichter an Stelle der herkömmlichen, Energie lediglich „verheizenden“ Ohmschen Widerstände. Bei den neuen Anlagen der HGK ist diese Technik Standard.

Der technische Zustand der Krananlagen wird mittels eines Fern-Diagnosesystems ständig erfasst und die Einsatzbereitschaft auf einem hohen Niveau garantiert. Das Monitoring der Betriebsdaten und deren Auswertung sowie die stete Anpassung der Technik führt zu einer Optimierung auch in wirtschaftlicher Sicht: Es gelang, bei steigenden Umschlagsmengen die notwendigen Energieaufwendungen deutlich weniger stark ansteigen zu lassen.



Entwicklung von Gesamtumschlag und Energieaufwand



CONTAINERVERKEHRE

Die weltweit zu beobachtende Zunahme der Containerverkehre führte auch in Köln zu einem An-
wachsen dieser standardisierten Warenströme: hier waren in den letzten Jahren enorme Zuwächse
zu verzeichnen. Die Entwicklung des Verhältnisses Umschlagsleistung zu Energie ist dabei in diesem
boomenden Markt von besonderem Interesse. Auch hier gelang es, die aufgrund des Zuwachses an
Gütern erforderliche Steigerung der Energieaufwendungen durch einen hohen technischen Standard
der Anlagen auf die geringst mögliche zu beschränken.

Die auffällige Entwicklung des Jahres 2005 resultiert aus einer Neuinvestition in eine Vollportal-
Containerbrücke im Hafen Köln Niehl I: Demontage der alten Anlage und Errichtung des neuen Krans
führten zu Umschlageinbußen, die sich in den nächsten Jahren durch die stark verbesserte Leistungs-
fähigkeit des Terminals mehr als ausgleichen lassen werden.

Entwicklung von Containerumschlag und Energieaufwand



HAFENUNTERHALTUNG

In den Häfen Köln-Godorf, Niehl I und II sowie Deutz ist die HGK verantwortlich u.a. für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und damit auch einer erforderlichen Mindestdtiefe der Hafenbecken.

Durch steten Eintrag von Schwebeteilchen durch den Rheinstrom einerseits und verursacht durch das Manövrieren der Schiffe andererseits bilden sich Untiefen, die durch geeignete Maßnahmen zu verhindern bzw. abzubauen sind. In der Vergangenheit wurde zu diesem Zweck das vorhandene Hafensediment ausgebaggert und entsorgt.

Im Jahre 2005 wurde hier erstmalig ein neuer Weg beschritten: Die durch die Schiffsbewegungen und Strömungsunterschiede hervorgerufenen Höhen und Tiefen in der Hafenbeckensohle werden durch das sogenannte HMDS-Verfahren egalisiert: Dabei werden die Hafensedimente mittels eines hydrodynamischen Verfahrens (Wasserinjektionsverfahren) innerhalb des Hafenbeckens umgelagert. Durch das Einbringen von Wasser und Luft in das Hafensediment wird das Sediment resuspendiert, dadurch gelingt eine Verteilung des Sediments von den erhöhten (Untiefen) zu den tiefer gelegenen (Senken) Bereichen des Hafenbeckens.

Die Bundesanstalt für Gewässerkunde kommt in ihrer Beurteilung dieses Verfahrens zu dem Ergebnis, dass die Umlagerung von Baggergut im Regelfall anzustreben sei. Dieses ist eine übliche Praxis in den Seehäfen, dagegen wurde der Einsatz in Binnenhäfen erstmalig durch die HGK erprobt.

Dadurch wurde es möglich, die ansonsten erforderlichen Baggerungen der Hafensohle mit deren Auswirkungen auf diesen Lebensraum zu unterlassen; auch der erforderliche Abtransport des Baggerguts entfiel. Mit dieser Maßnahme gelang es so, einerseits Kosten zu senken und andererseits aktiven Umweltschutz zu betreiben: Ökologie und Ökonomie in Übereinstimmung.



GEFAHRGUT

Intelligente, sichere Logistik ist ein wichtiger Schlüssel für den Unternehmenserfolg. Die HGK bietet innovative und ganzheitliche Logistiklösungen, insbesondere für unsere Kunden aus der Chemie-, Petrochemie- und Mineralölindustrie. Eine besondere Kompetenz haben wir uns so auch im Umgang mit Gefahrgütern erworben. Das betrifft sowohl den Transport wie auch den Umschlag. Gefahrgüter werden in unterschiedliche Gefahrklassen unterschieden.

GEFAHRGUTKLASSENEINTEILUNG DER DURCH DIE HGK TRANSPORTIERTEN GÜTER

- 2 Gase
- 3 Entzündbare flüssige Stoffe
 - 4.1 Entzündbare feste Stoffe
 - 4.2 Selbstentzündliche Stoffe
 - 4.3 Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln
- 5.1 Entzündend wirkende Stoffe
- 6.1 Giftige Stoffe
- 8 Ätzende Stoffe
- 9 Verschiedene gefährliche Stoffe

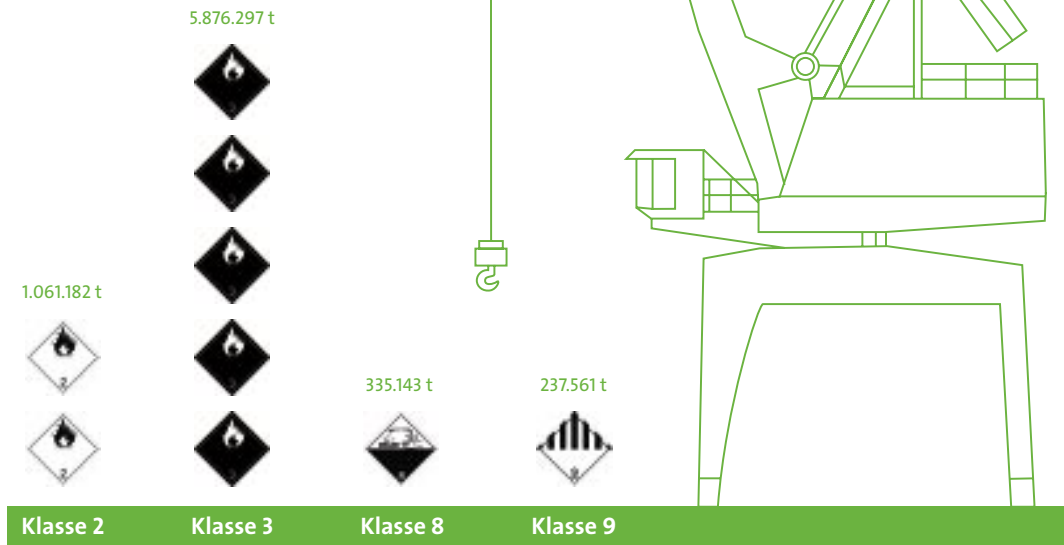
GEFAHRGUTUMSCHLAG

In den Häfen der HGK wurden im Jahr 2006 ca. 7,5 Mio. t Gefahrgüter umgeschlagen. Die Zusammensetzung dieser im zurückliegenden Jahr umgeschlagenen Produkte ist in der untenstehenden Abbildung dargestellt. Im Jahr 2006 wurden in den Kölner Häfen etwa 5.700 Schiffe mit Gefahrgut beladen bzw. gelöscht.

Bei der Betrachtung der Entwicklung des Gefahrgutumschlags ist eine weitere Steigerung auf bereits hohem Niveau zu erkennen. Als Kunden sind die in der Kölner Region ansässigen Unternehmen der Chemie und Petrochemie auf die Vorhaltung der Hafeninfrastruktur durch die HGK für den Umschlag ihrer Rohstoffe und Produkte angewiesen.

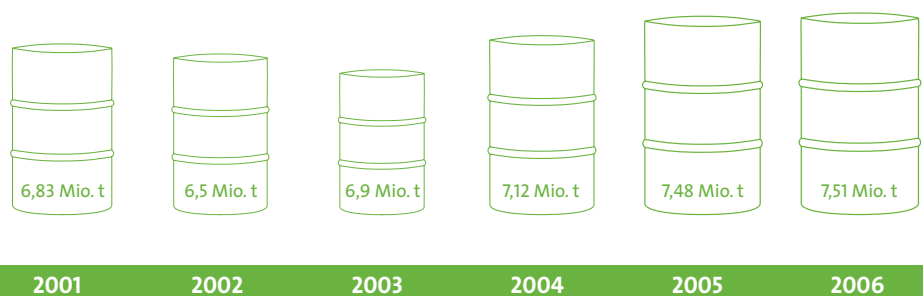


Gefahrgutumschlag nach Klassen



Produktionsänderungen oder Stillstände innerhalb dieser Unternehmen führen im Gegenzug zu einer unmittelbaren Beeinflussung des Umschlags: so wurden im Jahre 2002 innerhalb eines Betriebes umfangreiche Umbaumaßnahmen durchgeführt, die sich in der Statistik klar darstellen. Die Auswirkungen des Klimas auch auf Logistikunternehmen werden an den Umschlagzahlen des Jahres 2003 deutlich: der extrem heiße Sommer führte zu Niedrigwasserständen des Rheins, die eine starke Einschränkung des Schiffverkehrs zur Folge hatte, was sich wiederum in den Umschlagzahlen dieses Zeitraumes signifikant niederschlug.

Entwicklung des Gefahrgutumschlags



GEFAHRGUTTRANSPORT

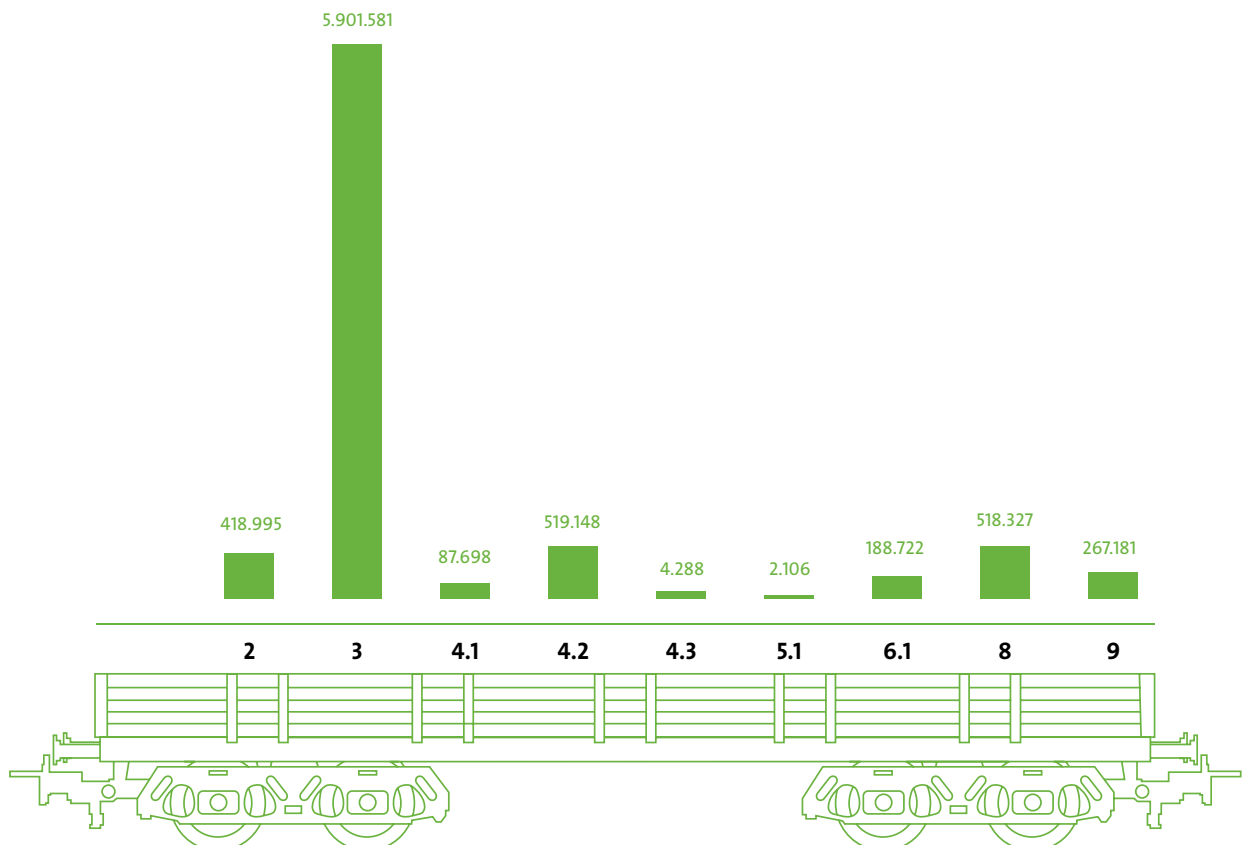
Die Beförderung von Gefahrgütern über die Schiene ist nicht nur unter den Aspekten des Emissionschutzes und des Ressourcenverbrauchs grundsätzlich sinnvoll, auch der mit hohem technischen Standard gesicherte eigene Fahrweg ist unter Sicherheitsaspekten ein weiteres wichtiges Argument für den Schienentransport.

DAS JAHR 2006

Im Jahr 2006 wurden 7.908.046 Tonnen Gefahrgut auf der Schiene befördert. Das sind ca. 61,8% der Gesamtbeförderungsmenge der HGK von 12.788.328 to. Insgesamt wurden 292.581 Güterwagen nach den gefahrgutrechtlichen Bestimmungen befördert. Durch den Schienentransport dieser Gefahrgutmenge wurden u. a. die Straßen in der Region Köln um die ansonsten erforderlichen LKW-Fahrten entlastet und das damit verbundene Gefahrenpotential minimiert.

Gefahrgutmengen nach Gefahrgutklassen auf der Schiene im Jahr 2006

HGK-eigener Verkehr plus Kooperationsverkehr mit Railion (gesamt)



RESSOURCEN

BETRIEBLICHE ENERGIEWIRTSCHAFT

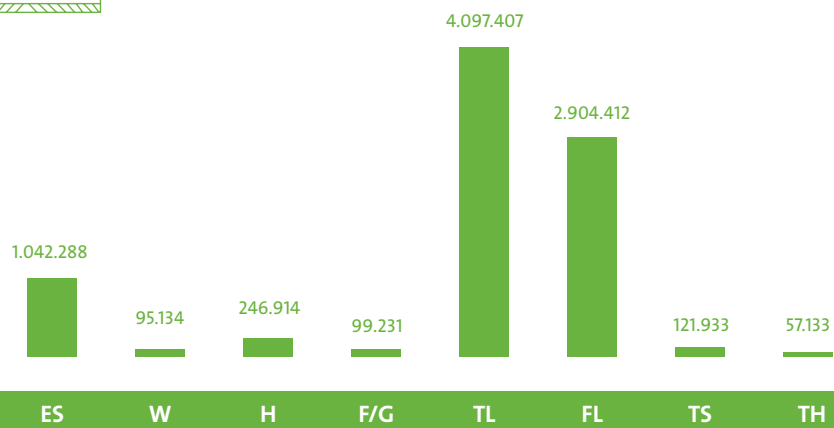
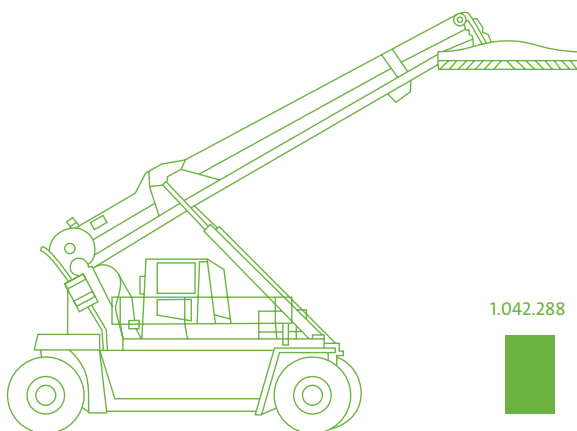
Das Bedürfnis nach Verbrauchsgütern steigt weltweit. Damit ist, besonders im asiatischen Raum, ein hohes Wirtschaftswachstum verbunden; gekoppelt mit einem geringeren technischen Standard führte dies in den vergangenen Jahren zu einem erhöhten Energieverbrauch.

Die zu beobachtende, global steigende Nachfrage nach Primärenergie wird, insbesondere vor dem Hintergrund zur Neige gehender, endlicher Ressourcen, zwangsläufig höhere Energiepreise zur Folge haben. Neben den zu erwartenden steigenden Kosten für den Bezug von Energie ist darüber hinaus auch das erhöhte Umweltbewusstsein von Kunden, Öffentlichkeit und Politik ein weiterer Grund für nachhaltiges Handeln, ein betriebliches Energiemanagement zu entwickeln.

Wichtigste Aufgabe des betrieblichen Energiekonzeptes ist es, Schwachstellen im betrieblichen Energieverbrauch zu erkennen und zu beseitigen. Als Hauptziel gilt es über eine Energieverbrauchserhebung, eine Schwachstellenanalyse sowie eine Maßnahmenplanung zur konkreten Umsetzung der individuellen Energiesparmaßnahmen für die HGK zu gelangen.



Kostenverteilung auf Energie und Ressourcen in Euro



ES Elektrischer Strom **W** Wasser **H** Heizöl **F/G** Fernwärme/Gas **TL** Treibstoff Lokomotiven **FL** Fahrstrom Lokomotiven **TS** Treibstoff Straßenfahrzeuge **TH** Treibstoff Hafenfahrzeuge

Damit verbundene Sekundärziele sind

- eine Schonung der (endlichen) Ressourcen,
- eine Kostensenkung im Betrieb,
- eine Minderung der betriebsbedingten Emissionen,
- eine erhöhte Wettbewerbsfähigkeit.

Im zurückliegenden Jahr wurde in einem ersten Schritt die Erhebung des Energieverbrauchs durchgeführt. Von den erfassten Daten werden sich nach erfolgter Analyse die prioritären sowie nachrangigen Ziele ableiten und Maßnahmenpläne entwickeln lassen.

EMISSIONEN

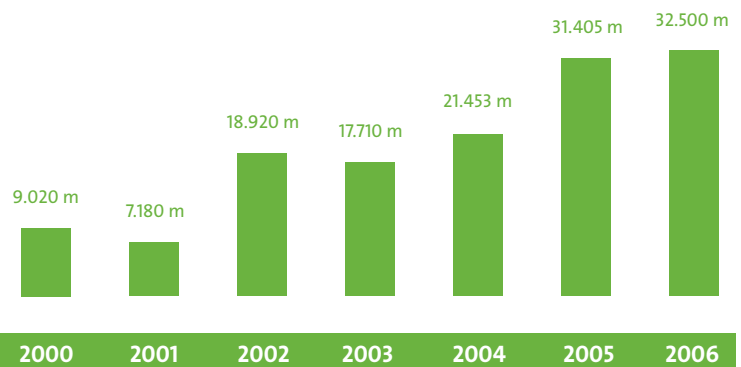
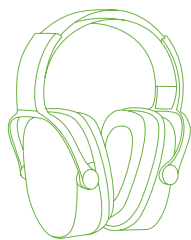
Die Wahrnehmung von Verkehrslärm hat sich im Umweltbewusstsein nicht nur in Deutschland, sondern auch europa- und weltweit stark geändert. Vor hundert Jahren war man froh, eine richtige Dampflokomotive zu hören, denn damit waren Mobilität, Leben und Fortschritt verbunden. Heute werden Verkehrsgeräusche eher als lästig empfunden.

Im Verkehrssegment Eisenbahnverkehr wird insbesondere der nächtliche Eisenbahngüterverkehr als besonders störend wahrgenommen, aber auch der Personenverkehr mittels Reisezugwagen oder auch Stadtbahnfahrzeugen sieht sich vermehrter Kritik ausgesetzt.



Seit Jahren bemüht sich die HGK als Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfolgreich, die Emissionen ihrer Eisenbahn zu minimieren. Der Ansatz ist, den Lärm an der Quelle zu bekämpfen, ihn gar nicht erst entstehen zu lassen: so werden die Gleise an den hoch belasteten Bereichen regelmäßig geprüft und nach Bedarf nachgeschliffen. Dabei werden entstandene Riffelungen und Rauigkeiten entfernt und so die Rollgeräusche der Eisenbahnfahrzeuge minimiert.

Schleifarbeiten



In den Jahren 2000 bis 2006 wurden etwa 124.000 m Gleis geschliffen; dabei gelingt es durch den Einsatz modernster Arbeitsmaschinen, eine Oberflächenrauigkeit von kleiner 10 Mikrometer zu erzielen. Für diese Schallschutzmaßnahmen wurden von der HGK in diesem Zeitraum mehr als 1.000.000 Euro aufgebracht. Auf die Jahre 2005 – 06 entfielen dabei ca. 64.000 m bearbeitete Schienen; hierfür wurden etwa 230.000 Euro jährlich aufgewandt.

Wichtig ist auch der Kontakt mit den Anwohnern der HGK-Eisenbahnstrecken; hier bemüht sich die HGK um eine offensive Kommunikation, um mögliche Probleme frühzeitig auszuräumen, Schwachstellen zu identifizieren und somit langfristig die Akzeptanz des Systems Rad/Schiene zu erhöhen.



Für die Schienenfahrzeuge selbst existieren derzeit national keine Grenzwerte für deren Lärmemissionen. Die technische wie rechtliche Entwicklung auf diesem Sektor gilt es aufmerksam zu beobachten, um einerseits zukunftssichere Investitionen in den Fuhrpark zu realisieren und andererseits den ökologischen Vorsprung des Verkehrssystems Schiene zu sichern. Bereits heute zu erkennende Lärminderungspotentiale liegen im Bereich der Bremsen sowie einer optimierten Lüfter- und Antriebssteuerung.

Weitere anstehende, technische Herausforderungen stellen sich bereits vor dem Hintergrund der durch die Klimaveränderung angestoßenen Diskussion um NO_x und CO_2 sowie durch die Bedeutung der auch in der Bevölkerung populären Feinstaub-Thematik. Durch die HGK-eigene, seitens des Eisenbahnbundesamtes zertifizierte Werkstatt für Lokomotiven und Wagons, ist die HGK gut gerüstet, den Anforderungen der nächsten Jahre nicht nur gerecht zu werden, sondern ihrem Selbstverständnis als Vorreiter für ökologisches Transportwesen zu entsprechen. —



NOTFALLMANAGEMENT

Durch die Vorhaltung ihrer Eisenbahninfrastruktur, Betrieb und Unterhaltung der Häfen am Rheinstrom sowie die Beförderung von sämtlichen Gütern als EVU u.a. in unmittelbarer Nähe zu dieser dicht befahrenen Wasserstraße, eingebettet in die Millionenstadt Köln, sind an die Sicherheitsmaßnahmen der HGK in Hinsicht auf mögliche umweltgefährdende Ereignisse höchste Ansprüche zu stellen. Diesem hohen Anspruch ist sich die HGK bewusst und hat über die betrieblichen Sicherungsmaßnahmen hinaus für einen möglichen Störfall umfangreiche Vorkehrungen getroffen. Die HGK-Netzleitstelle würde im Einsatzfall die anfängliche Koordination notwendiger Maßnahmen übernehmen und weitere einleiten. Sie ist permanent personell besetzt und es stehen ständig aktuelle Unterlagen sowie modernste Kommunikationsmittel zur Verfügung.

Der allen Maßnahmen zugrunde liegende Notfall- und Alarmplan der HGK wird durch damit betraute Mitarbeiter regelmäßig aktualisiert und steht allen Mitarbeitern im Intranet der HGK zur Verfügung. Hinzu kommen regelmäßige Schulungen auch der operativ tätigen Mitarbeiter u.a. hinsichtlich Gefahrgut, Abfalltransporten, Umweltschutz und Arbeitssicherheit. Auch im Falle einer Unregelmäßigkeit auf den Strecken eines anderen EVU stehen speziell ausgebildete Mitarbeiter zur Verfügung, u. a. zwecks Ursachenforschung und Erstmaßnahmen. Möglicherweise an Unfällen beteiligte Mitarbeiter der HGK werden sofort arbeitsmedizinisch betreut. →



UMWELTKOMMUNIKATION

Seit Jahren werden Umweltberichte zur Kommunikation mit Kunden und anderen Interessierten erstellt. Sie berichten über die ökologischen Facetten der HGK als Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Hafenbetreiber. Im Internet stehen sie auf der homepage der HGK zur Verfügung. →

SOZIALES

49

Engagement für Mitarbeiter und Unternehmen	50
Wissensmanagement	52
Ausbildung	53
Ideen-Management	53
Sozialleistungen	54
Betriebliches Gesundheitsmanagement	54
Gesundheitsförderung	54
Arbeitssicherheit	55



ENGAGEMENT FÜR MITARBEITER UND UNTERNEHMEN

Zu den größten Herausforderungen, denen sich verantwortlich und zukunftsorientiert handelnde Unternehmen stellen müssen, zählt die Bewältigung sich anbahnender einschneidender Veränderungen, die sich aus dem rasanten Wandel wirtschaftlicher und damit verflochtener sozialer Rahmenbedingungen ergeben.

Fortschreitende Technisierung senkt den Bedarf an menschlicher Arbeitskraft, bringt aber gleichzeitig auch neuartige Tätigkeitsfelder hervor und bedingt stetig wachsende Anforderungen an berufliche Qualifikationen. Die HGK wird mit ihrer Personalpolitik diesen Anforderungen gerecht und verfolgt dabei das Ziel, die Beschäftigung zu sichern und den Neuerungen entsprechend auszubauen. Es gilt, die Ansprüche des Marktes zu beachten und dabei den Interessen der Mitarbeiter und des Unternehmens Rechnung zu tragen. Einen hohen Stellenwert nimmt bei der HGK die nachhaltige Beschäftigungssicherung ein.



Die Umsetzung personalpolitischer Maßnahmen ist stets so gestaltet, dass sie die Ansprüche beider Seiten berücksichtigt und von möglichst breiter Zustimmung getragen wird. Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter widmen sich konstruktiv der gemeinsamen Bewältigung der vielschichtigen Aufgaben. So befindet sich die Belegschaft bei der HGK auf einem stabilen Niveau. Im Jahr 2006 waren bei der HGK 611 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen beschäftigt. Im Vorjahr waren es 615. Im Jahr 2006 waren darunter 20 Auszubildende und im Jahr zuvor 17 Auszubildende.

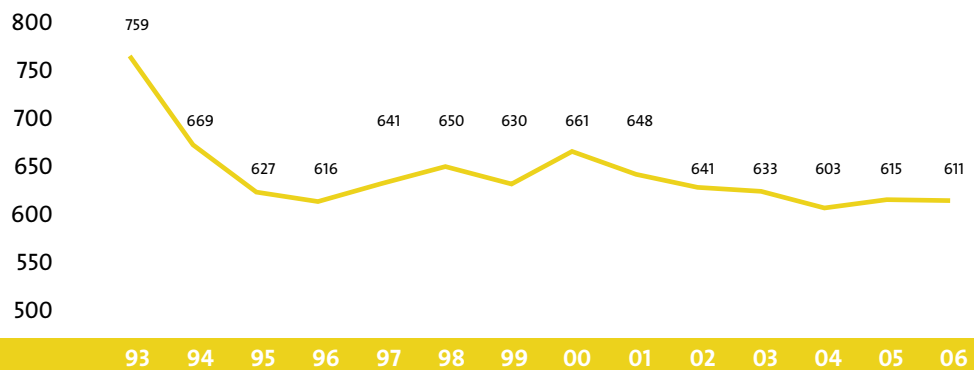
Bemerkenswert ist die durchschnittlich langjährige Betriebszugehörigkeit von 18 Jahren. 25- oder gar 40-jährige Jubiläen sind bei der HGK keine Seltenheit. Das durchschnittliche Eintrittsalter lag in den letzten beiden Jahren bei 24/25 Jahren. Mit rund 90 % ist eine deutliche Mehrheit der Beschäftigten männlich. 27 % der Mitarbeiter sind als Arbeiter in gewerblichen Bereich tätig. Die Teilzeitquote beträgt 2,5 %. In den letzten beiden Jahren befanden sich durchschnittlich 2 % der Beschäftigten der HGK in Altersteilzeit. Die vorgenannten Zahlen zeugen sowohl vom Erfolg der auf langfristige Bindungen bedachten Personalführung als auch von der hohen Identifikation mit dem Unternehmen.

Beschäftigte	2005	2006
MITARBEITER	615	611
– davon männlich	560	555
– davon weiblich	55	56
Auszubildende	17	20
DIENSTJUBILÄEN		
10-jährig	4	25
25-jährig	19	13
40-jährig	4	8
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit in Jahren	18	18
Eintrittsalter	25	24
Durchschnittsalter	43	43
MITARBEITER IN TEILZEIT		
– davon männlich	1	1
– davon weiblich	14	15
Altersteilzeit	12	13
Aktive Phase	7	4
Passive Phase	5	9



Mitarbeiterentwicklung 1993 – 2006

Anzahl



Betrachtet man die Entwicklung der Mitarbeiterzahlen seit Bestehen der HGK, so ist diese in den letzten 10 Jahren relativ konstant verlaufen. Die zu erkennenden Veränderungen war in jedem Fall sozialverträglich. Die sich reduzierende Anzahl von Beschäftigten ist fast ausschließlich auf altersbedingtes Ausscheiden zurückzuführen. —

WISSENSMANAGEMENT

Wichtige Erfolgsfaktoren in der Personalpolitik sind Aus- und Weiterbildung sowie gezielte Nachwuchsförderung, sie sichern das Fundament der Unternehmensentwicklung. Erfolg des Unternehmens und die Sicherheit jedes einzelnen Arbeitsplatzes hängen unmittelbar mit der Qualifikation und Entwicklung der Mitarbeiter zusammen. Auch angesichts des demografischen Wandels, der zu einem wachsenden Anteil der älteren Arbeitnehmer bei der HGK führen wird, müssen wir die Fähigkeit unserer Mitarbeiter zur Weiterentwicklung aktiv unterstützen. Ziel bei der HGK ist es, die Mitarbeiter dem Bedarf des Unternehmens sowie ihrer fachlichen und persönlichen Eignung entsprechend und, wenn möglich, gemäß ihren Interessen weiterzubilden und zu fördern. So wurden den Mitarbeitern der HGK in den vergangenen Jahren praxisbezogenen Seminare und Schulungen angeboten und auch vielfach genutzt. Für die Weiterbildung im Sinne der Personalentwicklung wendete die HGK in den Jahren 2005 und 2006 rd. 390.000 Euro auf.



Es wurden Führungskräfte trainings unter dem Motto „Führung und Motivation“ angeboten, die praxisnahe Situationen zwischen Führungskraft und Mitarbeiter zum Inhalt hatten. Im Zuge der stetig zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehre des Eisenbahngüterverkehrs der HGK wurden Kurse sowohl in niederländischer als auch in englischer Sprache durchgeführt. Wie in den meisten Unternehmen ist auch bei der HGK die EDV-Abteilung für die Bereitstellung und Aufrechterhaltung der notwendigen Computer-Infrastruktur zuständig. Kaum ein anderer Bereich symbolisiert so deutlich die Notwendigkeit zum Lebens begleitenden Lernen wie die Elektronische Datenverarbeitung. Mit einem ständig begleitenden EDV-Schulungsangebot unterstützt die HGK ihre Mitarbeiter im Umgang mit diesem permanenten Wandel und technischen Fortschritt. Fortbildungen zum Bilanzbuchhalter, Controller, Verkehrsfachwirt sowie wie Baumanagementschulungen und Rhetorikseminare wurden ebenfalls in den letzten beiden Jahren von der HGK unterstützt. Hervorzuheben ist, dass diese Weiterbildungsmaßnahmen auch einen enormen nebenberuflichen Einsatz der Mitarbeiter erfordert. Alle Mitarbeiter wurden über das neue Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) aufgeklärt. —

AUSBILDUNG

Die HGK hat im Jahr 2006 das Angebot an Ausbildungsplätzen nochmals erhöht: Insgesamt 20 junge Menschen befanden sich Ende 2006 in Ausbildung bei der HGK. Damit kommt die HGK auch dem gesellschaftlichen Anliegen nach, möglichst vielen jungen Menschen eine Ausbildung anzubieten. Die HGK bildet aus im kaufmännischen und im technischen Bereich. Es werden zur Zeit zehn Eisenbahner im Betriebsdienst (Fachrichtung Lokführer), sieben Energieanlagenelektroniker und Industriemechaniker und drei Industriekaufleute ausgebildet. Im Jahr 2007 wird die Anzahl der Ausbildungsplätze nochmals steigen. Erstmals im Jahr 2005 bot die HGK in Zusammenarbeit mit der Europäischen Fachhochschule drei jungen Menschen ein ausbildungsintegriertes Studium (duale Ausbildung) an. Dies bietet den jungen Studierenden/Auszubildenden eine sowohl theoretische als auch praktische Ausbildung, die große Lernbereitschaft und viel praktisches Engagement von den Lernenden erfordert.



IDEEN-MANAGEMENT



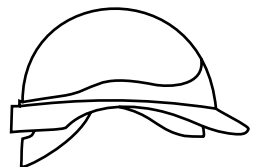
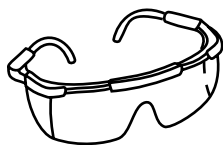
Über das eigene Aufgabengebiet hinaus zu denken und sich für kleine und große Verbesserungen im Unternehmen zu engagieren, entspricht dem gelebten Selbstverständnis der HGK. Eine wesentliche Einrichtung, die Beteiligung der Mitarbeiter am Betriebsgeschehen zu fördern und sie zur Mithilfe beim Lösen von Problemen zu ermuntern, ist das Ideen-Management. Es hat die Aufgabe, Ideen, die einen erkennbaren Vorteil gegenüber der bisherigen Praxis bieten, zu begutachten und zu prämiieren. Seit der Modifizierung des Ideen-Managements im Jahr 2003 konnte die Zahl der eingereichten Verbesserungsvorschläge bei der HGK gesteigert werden. Über 50% der eingereichten Verbesserungsvorschläge konnten umgesetzt werden und wurden mit Geld- bzw. Sachpreisen prämiert. —

SOZIALLEISTUNGEN

Die HGK bietet ihren Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen eine Vielzahl von Leistungen zur sozialen Sicherung an, die von „A“ wie „Arbeitsmedizinische Versorgung“ über Arbeitgeberdarlehen, Erholungsbeihilfe, Fitnessangebote, Jobticket, Jubiläumszuwendungen, Mobbing- und Konfliktberatung, Suchtberatung und Vermögenswirksame Leistungen bis hin zu „Z“ wie „zusätzliche betriebliche Altersversorgung“ reichen. So hat die HGK in den Jahren 2005 und 2006 rund 3 Mio. Euro für zusätzliche Zukunftssicherungsleistungen für ihre Mitarbeiter aufgewandt. Damit engagiert sich die HGK in hohem Maß für die soziale Absicherung der Mitarbeiter. —

BETRIEBLICHES GESUNDHEITSMANAGEMENT

Die arbeitsmedizinische Betreuung und der Gesundheitsschutz sind wichtige Bestandteile des betrieblichen Gesundheitsmanagements der HGK. Das Erfassen und Beurteilen von Arbeitsbedingungen, Arbeitsabläufen und organisatorischen Rahmenbedingungen als auch die arbeitsmedizinische Untersuchung der Mitarbeiter haben einen hohen Stellenwert. Deshalb sind die drei Betriebsärzte des Betriebsärztlichen Dienstes eingebunden und absolvieren umfangreiche Untersuchungen für den jeweiligen Arbeitsplatz. —



GESUNDHEITSFÖRDERUNG

Die betriebliche Gesundheitsförderung ist ein wichtiger Bestandteil der Unternehmenspolitik der HGK. Sie bildet einen wichtigen Baustein im Rahmen eines integrierten Gesundheitsschutz- und Arbeitssicherheits-Managementsystems. Ziel der aktiven Gesundheitsförderung von Mitarbeitern ist es, die Folgen von Arbeitsbelastungen zu verringern und gesundheitsfördernde Verhaltensweisen zu stärken. Dabei arbeiten die Betriebsärzte mit den betrieblichen Vorgesetzten, den Fachkräften für Arbeitssicherheit, den Betriebsräten, den für die Personalpolitik verantwortlichen Stellen und – nicht zuletzt – mit den jeweiligen Mitarbeitern eng zusammen.

Gezielte Gesundheitsförderung eröffnet die Chance, Motivation und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter zu erhöhen und so Produktivität und Qualität zu sichern oder zu steigern. Wesentliche Bestandteile der Gesundheitsförderungsprogramme bei der HGK sind Vorträge und Schulungen, Aktionen zur Raucherentwöhnung, Herz-Kreislauf-Fitness, Ernährungsberatung sowie Untersuchungen zur Krebsfrüherkennung. Auch für suchtkranke Mitarbeiter werden individuelle Behandlungsprogramme entwickelt und angeboten. So wird konsequent der Weg zu einem nachhaltigen betrieblichen Gesundheitsmanagement fortgesetzt. —

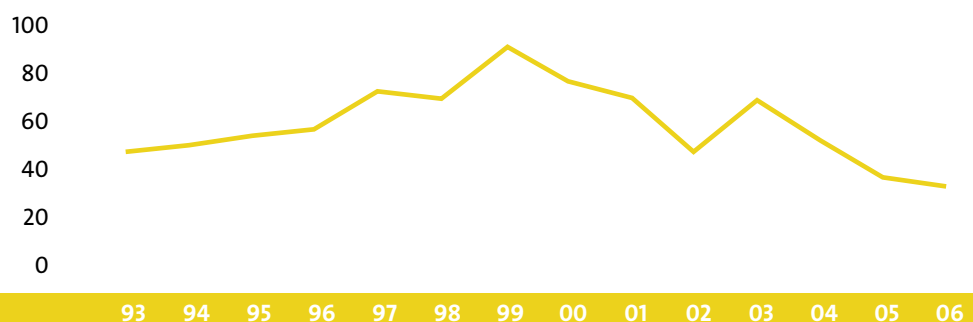
ARBEITSSICHERHEIT

Arbeitssicherheit hat bei der HGK eine große Bedeutung. Jeder Mitarbeiter der HGK ist für die Sicherheit an seinem Arbeitsplatz mitverantwortlich. Unterstützt wird dies durch eine professionelle Sicherheitsorganisation sowie durch vielfältige Schulungen und Programme der Abteilung Arbeitssicherheit. Dazu gehören Seminare, die Risiken des täglichen Lebens wie Stolpern, Stürzen, Umknicken genauso behandeln wie ein modernes Gefahrstoffmanagement, Brandschutz, den Lärmschutz oder das sichere Transportieren von Lasten. In den regelmäßig erstellten, aktualisierten und veröffentlichten „Gefährdungsbeurteilungen“, die zu betrieblichen Sicherheitsunterweisungen genutzt werden, sind in verständlicher Form aktuelle Inhalte abgebildet. —



Unfallzahlen 1993 – 2006

Anzahl



Mitarbeiter im Bereich der Arbeitssicherheit und eine Vielzahl von Sicherheitsbeauftragten in allen Bereichen sind bei der HGK aktiv. 5 % der Verwaltungsmitarbeiter und 10 % der betrieblichen Mitarbeiter nahmen, entsprechend den Vorgaben der Berufsgenossenschaft in den letzten beiden Jahren an Ausbildungen zum Ersthelfer bzw. Sicherheitsbeauftragten teil.

Objektorientierte und arbeitsablauforientierte Gefährdungsermittlungen und Messungen werden durchgeführt und für eine ständige Verbesserung der Prozesse ausgewertet. Durch regelmäßige Informationen sowie durch Aus- und Weiterbildung in Verbindung in Zusammenarbeit mit der Berufsgenossenschaft unterstützen die Sicherheitsbeauftragten sowohl die Vorgesetzten als auch ihre Kollegen zur Steigerung der Arbeitssicherheit. Zusätzlich zu den gesetzlichen Vorschriften legen unternehmensinterne Vorgaben einen sehr hohen Standard des Arbeitsschutzes für die Mitarbeiter der HGK fest. Die präventive Arbeitsgestaltung wurde damit zu einem wichtigen Element zur Sicherung personeller und organisatorischer Unternehmensressourcen.

Diese Maßnahmen und das Engagement der HGK und ihrer Mitarbeiter zeigen eine positive Entwicklung. So waren die Unfallzahlen in den Jahren 2005 und 2006 auf dem niedrigsten Stand seit Bestehen der HGK. —



WEITERE INFORMATIONEN

Die HGK ist unter der Adresse „www.hgk.de“ mit einer Homepage im Internet vertreten, seit 2004 auch in der englischen Version. Neben weiteren vielfältigen Informationen über die HGK ist auch der Ihnen vorliegende Nachhaltigkeitsbericht und die Umweltberichte der vergangenen Jahre dort abzurufen.

KONTAKT

Fragen und Anregungen nehmen wir gerne entgegen. Sie erreichen uns unter der unten angegebenen Adresse oder über unsere Homepage.

Häfen und Güterverkehr Köln AG

Harry-Blum-Platz 2

D-50678 Köln

Telefon: +49 (0) 221-390 0

Telefax: +49 (0) 221-390 1343

E-Mail: hgkpresse@hgk.de

Internet: www.hgk.de

IMPRESSUM

Fotografie: Archiv der HGK, Katja Becker, Cornelis Gollhardt, Franz Hamm

Design: beau bureau Kommunikationsdesign · www.beau-bureau.de



www.hgk.de