



HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN AG

NACHHALTIGKEITSBERICHT | 2007-2009







VORWORT



03

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

Nachhaltigkeit stellt sich für uns dar als Dreiklang aus ökonomischem Bewusstsein, ökologischem Handeln und gesellschaftlicher Verantwortung. In unserem Unternehmensleitbild haben wir uns verpflichtet, nachhaltig und gesellschaftlich verantwortlich zu wirtschaften. Denn die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens ist nicht nur am ökonomischen Erfolg zu messen: Vielmehr ist es notwendig, erstklassige Leistungen mit der Verantwortung für Menschen und Umwelt zu verbinden. Daran halten wir auch in konjunkturell schwierigen Zeiten fest.

Als Unternehmen in öffentlicher Hand sind wir uns unserer Leistungspflicht und Verantwortung gegenüber unserem Umfeld bewusst. Mit der von uns bereitgestellten modernen Infrastruktur für den Hafenumschlag und den Eisenbahngüterverkehr unterstützen wir den umweltfreundlichen Transport von Gütern. Wir führen in den vier Kölner Häfen Hafenumschlag durch und betreiben Eisenbahngüterverkehr mit eigenem Equipment. Damit treten wir ein für die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene und das Wasser, als wichtige Voraussetzung zur Schonung der Umwelt. Unsere logistischen Dienstleistungen tragen zur Attraktivität des Wirtschaftsraums Köln/Rhein-Erft erheblich bei und sind für die ansässige Industrie unverzichtbar. Dies sichert Arbeitsplätze und sorgt für mehr Lebensqualität.

Wirtschaftlicher Erfolg beruht entscheidend auf dem großen Engagement der Mitarbeiter. Hier setzen wir auf eine verantwortungsvolle nachhaltige Personalpolitik. Aus- und Weiterbildung, soziale Absicherung, gesunde Arbeitsumgebung sowie ein gewissenhafter Umgang mit sich verändernden Lebensarbeitszeiten und dem demografischen Wandel führen zu einer hohen Kontinuität bei den Beschäftigten und binden qualifiziertes Know-how an das Unternehmen.

Mit unserem zweiten Nachhaltigkeitsbericht bekräftigen wir erneut unsere Absicht, natürliche Ressourcen zu schonen, soziale Entwicklung zu fördern und mit den ökonomischen Notwendigkeiten in Einklang zu bringen.

Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sprechen wir an dieser Stelle unseren Dank und unsere Anerkennung für ihr Engagement aus. Unser Dank gilt aber auch all denen, die uns auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit auch in Zukunft begleiten. —

Der Vorstand

Dr. Rolf Bender

Horst Leonhardt



VORWORT _____ 03

DAS UNTERNEHMEN _____ 06

— Historie	07
— Eisenbahn	08
— Die Kölner Häfen	13
— Daten & Fakten	14

ÖKONOMIE _____ 17

— Geschäftsentwicklung 2007 – 2009	18
— Verantwortung für die Zukunft	20
— Krisenmanagement	20
— Geschäftsfelder sichern – Investitionen in die Zukunft	21
— Erschließung neuer Geschäftsfelder	30
— Kundenbindung	32
— Betriebsanlagen der HGK	35



ÖKOLOGIE 37

Umweltpolitik	38
Umweltmanagement	39
Umweltauswirkungen	44
Ressourcen	52
Umweltkommunikation	52

SOZIALES 55

Engagement für Mitarbeiter und Unternehmen	56
Wissensmanagement	60
Ausbildung	60
Ideen-Management	61
Sozialleistungen	62
Betriebliches Gesundheitsmanagement	62
Gesundheitsförderung	63
Arbeitssicherheit	64
Beschäftigungssichernde Maßnahmen	65

IMPRESSUM 66



HGK – DIE THEMEN

— Historie	07
— Eisenbahn	08
— Kombiniertes Ladungsverkehr – KLV-Standorte	08
— Regionalverkehr der HGK	09
— Fernverkehrsrelationen der HGK	11
— Zulassung als eigenständiges EVU in den Niederlanden	11
— Umfassender Service für Schienenfahrzeuge	12
— Die Kölner Häfen	13
— Container- und Wechselbrückenumschlag	13
— RoRo-Verkehr	13
— Daten & Fakten	14



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 ist die Basis für umfassende logistische Gesamtlösungen.

Auch dem Personenverkehr steht die Eisenbahninfrastruktur der HGK zur Verfügung. Die Stadtbahnlinien 7, 16 und 18 der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), nutzen das Netz der HGK im Stadtgebiet Köln bis hin nach Porz, Frechen und Bonn.

Mit ihren logistischen Dienstleistungen zu Land und zu Wasser leistet die HGK einen beachtlichen Beitrag im Güterverkehrskonzept der Stadt Köln und der gesamten Region. Das Unternehmen trägt mit seinem Schienentransport und dem Hafenumschlag Sorge dafür, dass Köln auch in der Zukunft ein wirtschaftlich bedeutender Standort bleibt. Die zunehmende Verlagerung von Gütertransporten auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, wie die Eisenbahn und das Binnenschiff, sind ein deutlicher Fortschritt im Klimaschutz und hat für die Bürgerinnen und Bürgern der Region auch einen besonderen Wert. ➔



DAS HAFENAMT 1898 UND 2010

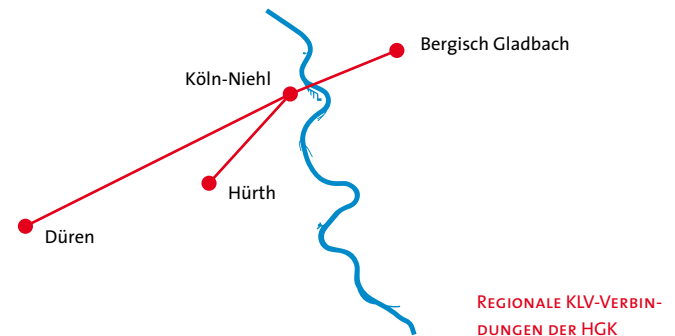


DIE EISENBAHN

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 zurzeit 66 Lokomotiven und 671 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 ist seit Jahren mit eigenen Containerzügen im Geschäftsfeld KLV im In- und Ausland tätig.

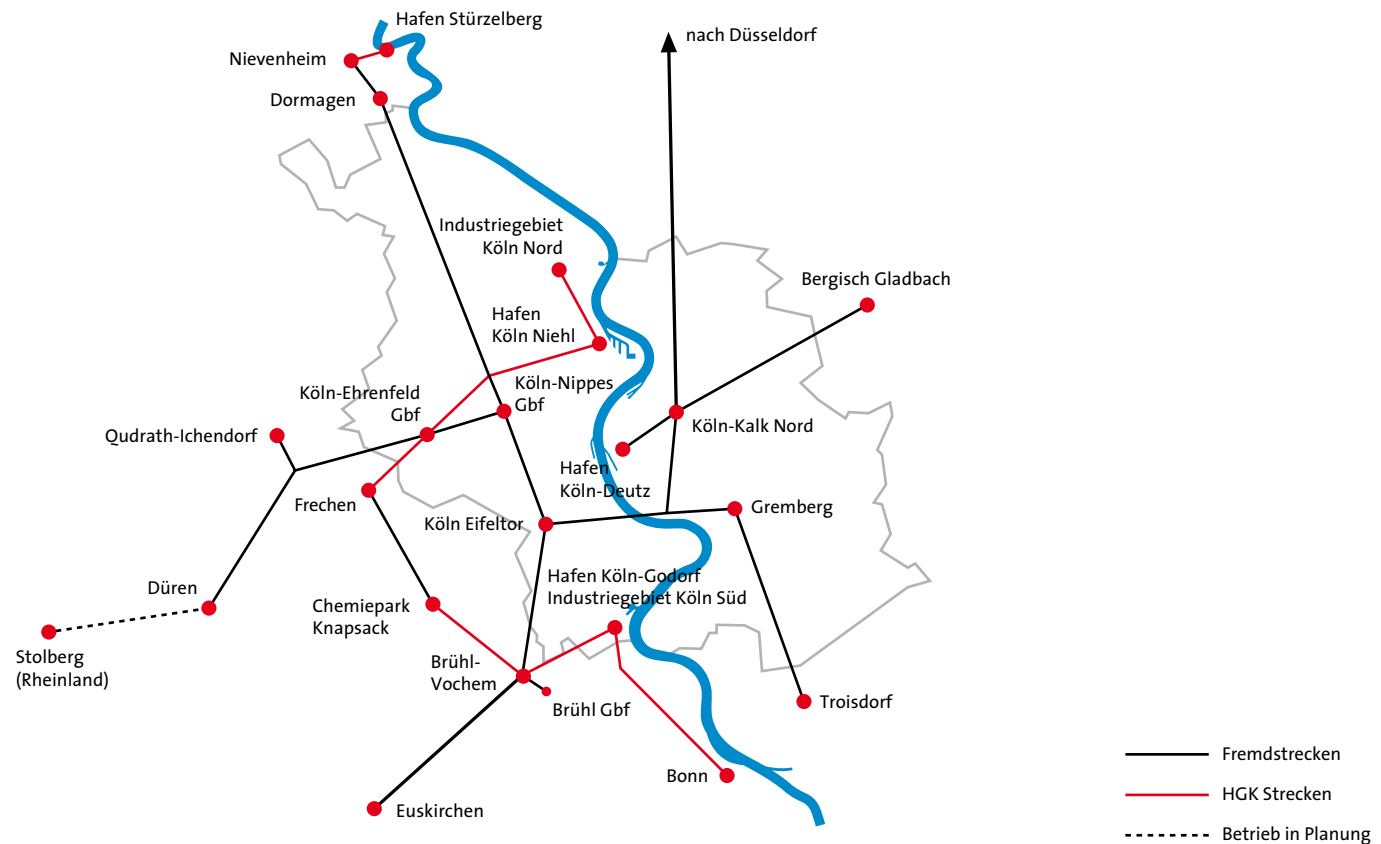


Neben den KLV-Terminals im Hafen Köln-Niehl, die in den vergangenen Jahren eine ständige Kapazitätserweiterung erfuhren, sind weitere Terminals des Kombinierten Ladungsverkehrs geplant. So wird die HGK mit der geplanten Erweiterungsmaßnahme im Godorfer Hafen und dem Bau des Terminals Köln-Nord dem zukünftig steigenden Transport- und Umschlag-aufkommen Rechnung tragen.

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

Seit Jahren bedient die HGK Fernverkehrsrelationen, wie z. B. aus dem Chemiedreieck Ingolstadt, Ernsgraden und Neustadt bis nach München. Hier arbeitet die HGK mit zwei eigenen, in Ingolstadt stationierten Diesellokomotiven der Baureihen G 1700 und GM-Class 66. Durch diese örtliche Präsenz konnten auch Transportmengen nach Regensburg hinzugewonnen werden. Weitere Lokomotiven stationierte die HGK in den letzten Jahren in Ludwigshafen, Stuttgart, Würzburg, Nürnberg und Hamburg. Hier werden Ganzzüge zu oder von den Gleisanschließern in den Häfen gruppenweise rangiert und dem Kundenwunsch entsprechend inklusive der Wagenmeisterleistung weiterbefördert.

Der Rangierknoten Hamburg wurde im Jahr 2009 weiter ausgebaut. Durch Übernahme von Rangierleistungen im Containerverkehr in Hamburg Waltersdorf sind drei bis fünf HGK-Rangierlokomotiven der Baureihe G 1000 flexibel und bedarfsorientiert im Einsatz. Ebenfalls seit 2009 transportiert die HGK drei bis fünf Mal in der Woche Kohle von Amsterdam bzw. Rotterdam zum Kraftwerk Voerde.

In Kooperation mit einem Schweizer Eisenbahnverkehrsunternehmen führt die HGK Mineralöl- und Braunkohlestaub-Transporte von Deutschland in die Schweiz durch. Auch Kerosin- und Mineralöl-Transporte zu ver-

schiedenen Tanklagern in der Schweiz hat die HGK übernommen. Ebenso versorgt die HGK den Flughafen Zürich mit Kerosin. Ein weiterer langjähriger Verkehr ist der Spotverkehr mit PKW von verschiedenen Ladestellen in Deutschland zur polnischen Grenze: Hier werden die Züge an ein polnisches Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Weitertransport übergeben.

ZULASSUNG ALS EIGENSTÄNDIGES EVU IN DEN NIEDERLANDEN

Die HGK hat zum 1.9.2004 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 30.9.2004 in Utrecht statt. Zum 1.10.2005 wurde die Lizenz auf das gesamte niederländische Streckennetz erweitert.

Seit dem 1.11.2008 ist die HGK im Besitz einer Sicherheitsbescheinigung Teil B für die Niederlande. 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



UMFASSENDE SERVICE FÜR SCHIENENFAHRZEUGE

Die Instandhaltung der Schienenfahrzeuge erfolgt sowohl für den HGK-Bereich „Cargo“ als auch für andere Auftraggeber. 

LIZENZ DER NIEDERLÄNDISCHEN INFRASTRUKTUR-
GENEHMIGUNGSBEHÖRDE



DIE KÖLNER HÄFEN

In der Binnenschifffahrt, der umweltfreundlichsten Transportart, wurden die Kölner Häfen im Jahr 2009 von rund 7.500 Schiffen angelaufen. In den vier öffentlichen Rheinhäfen der HGK, in denen rund 10.000 m Kai- und Uferanlagen für den Umschlag zur Verfügung stehen, wurde im Jahr 2009 ein Güterumschlag von rund 12 Millionen Tonnen erreicht.

Damit ist Köln nach Duisburg der zweitgrößte Binnenhafen-Standort für den wasserseitigen Umschlag Deutschlands. Durch gezielte Investitionen werden Infrastruktur und Umschlagereinrichtungen 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 2009 wurden von der HGK rund 450.000 TEU (twenty-foot-equivalent-unit) umgeschlagen. Dieser Umschlag erfolgte mit vier Container-Kranbrücken sowie vier Reach-Stackern (mobile Ladegeräte).

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 2009 wurden im Kölner Hafen Niehl II insgesamt etwa 89.000 PKW umgeschlagen. Für den Straßentransport dieser Fahrzeugmengen müssten rund 14.840 LKW-Fahrten durchgeführt werden. Dies bedeutet eine tägliche Entlastung der Straßen in der Region Köln um rund 70 Schwerlast-Transporte. —



DATEN & FAKTEN

EISENBAHNGÜTERVERKEHR	2007	2008	2009
Beförderte Güter in Mio. t	15,2	16,3	13,4
Nettotonnenkilometer in Tsd.	2.643.378	3.040.256	2.252.957
Kunden mit eigenem Gleisanschluß	65	66	66
Wagons	565	565	671
Lokomotiven gesamt	58	61	66
– davon dieselbetrieben	41	42	44
– davon elektrisch betrieben	17	19	22
Zugelassen auf den Strecken in			
– Deutschland	56	59	64
– den Niederlanden / Belgien	8 / 6	10	12 / 6
– der Schweiz / Österreich	9 / 6	9 / 14	9 / 17
HGK STRECKENNETZ	=====		
Streckenlänge in km			98,6
Gleislänge in km			247,9
Anzahl Stellwerke			9
– davon personenbesetzt			1



DATEN & FAKTEN

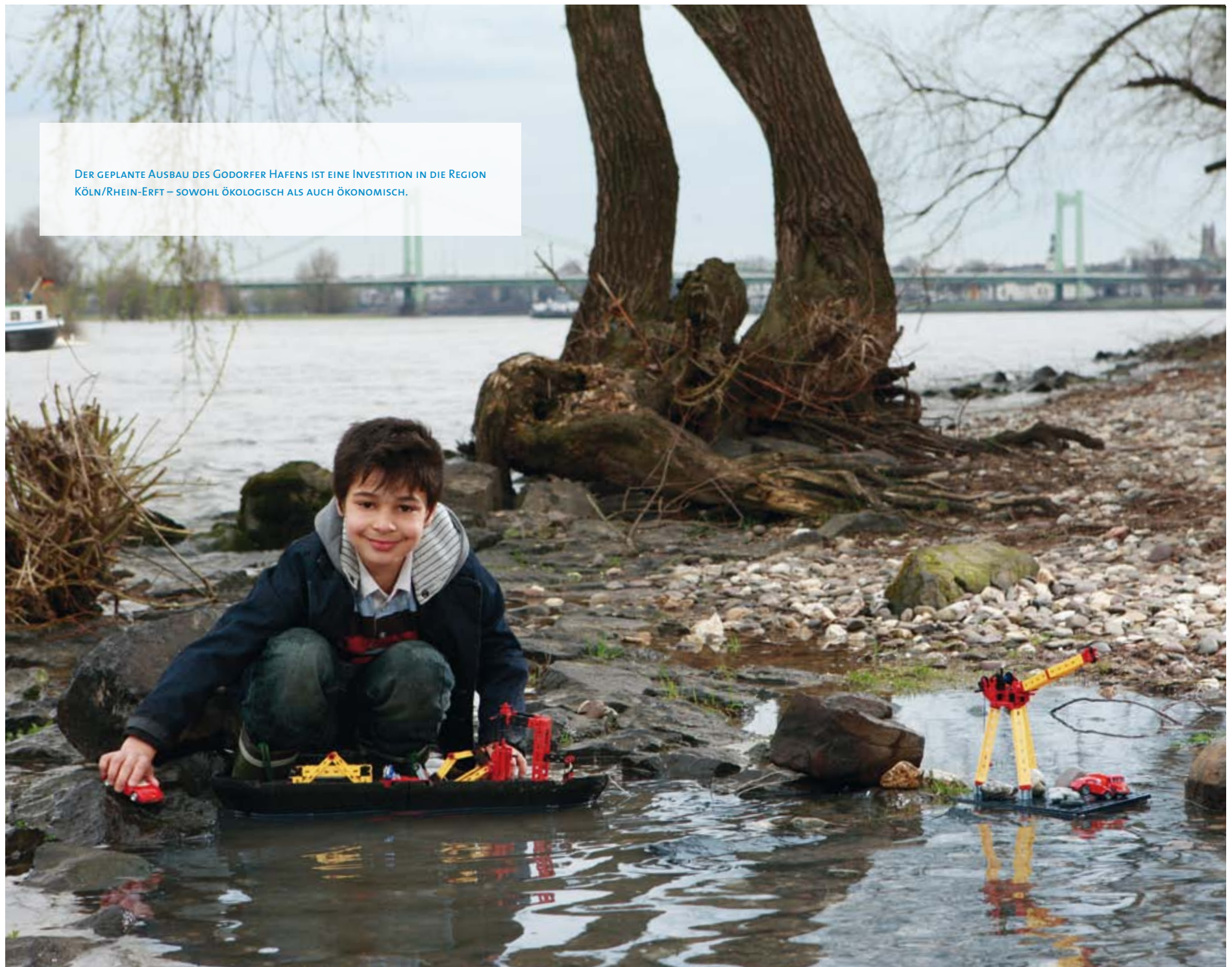
HÄFEN	2007	2008	2009
Häfen	4	4	4
Umgeschlagene Güter in Mio. t	11,1	13,0	11,9
Umschlag KLV in TEU	573.475	536.281	447.239
Landfläche in qm	1.250.600	1.250.600	1.307.900
Hafeneigene Wasserfläche in qm	777.970	777.970	877.100
Krananlagen	18	18	22
– davon Containerbrücken	4	4	4
– davon Trockenumschlaganlagen	1	1	1
– davon Verladebrücke mit Drehkatze	1	1	1
RoRo-Anlagen	2	2	2



ZWEI WEITERE KRÄNE UND EINE TROCKENUMSCHLAG-
ANLAGE SIND IM BESITZ VON HAFENANLIEGERN.

Die Kölner Häfen sind nach Duisburg der zweitgrößte Binnenhafen-
standort für wasserseitigen Umschlag in Deutschland.

DER GEPLANTE AUSBAU DES GODORFER HAFENS IST EINE INVESTITION IN DIE REGION
KÖLN/RHEIN-ERFT – SOWOHL ÖKOLOGISCH ALS AUCH ÖKONOMISCH.





ÖKONOMIE – DIE THEMEN

└ Geschäftsentwicklung 2007 – 2009	18
└ Verantwortung für die Zukunft	20
└ Krisenmanagement	20
└ Geschäftsfelder sichern – Investitionen in die Zukunft	21
└ Die Jahre 2007 – 2009	21
└ Perspektiven	24
└ Zuwachsprognosen	24
└ Ausbau Godorfer Hafen	27
└ Errichtung KLV-Terminal Nord	28
└ Erschließung neuer Geschäftsfelder	30
└ Entwicklungsmöglichkeiten	30
└ Fernverkehr	30
└ Regionalverkehr	31
└ Risikomanagement	31
└ Kundenbindung	32
└ Leitlinie: Im Mittelpunkt der Kunde	32
└ Kundenmanagement CRM	32
└ Kundenzufriedenheit	33
└ Service für Infrastrukturkunden	34
└ Beschwerdemanagement	34
└ Betriebsanlagen der HGK	35



DIE GESCHÄFTSENTWICKLUNG 2007 – 2009

Im Geschäftsjahr 2009 erwirtschaftete die HGK mit 636 Mitarbeitern einen Umsatz von 105,2 Millionen Euro. Mit einem Streckennetz von etwa 100 km Länge, mit 66 direkten Gleisanschlüssen sowie vier öffentlichen Rheinhäfen und zwei eigenen Terminals des KLV ist die HGK in der Lage, umfassende Dienstleistungen und umweltfreundliche Transportketten anzubieten und trägt somit auch zur Schonung der Umwelt und zur Steigerung der Lebensqualität der Menschen der Region bei. 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, Italien, die Beneluxländer sowie Osteuropa aufgenommen. Die HGK verfügt über ein Netz eigener Zugverbindungen in der gesamten Bundesrepublik mit Anbindung nahezu aller wichtigen Wirtschaftsregionen. Auf der Basis des verfügbaren Netzes von Fernverkehrsrelationen transportiert die HGK eine Vielzahl von Gütern und wird in den kommenden Jahren konsequent ihre Chancen suchen, in weiteren Branchen Fuß zu fassen.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG	2007	2008	2009
Umsatz in Mio. EUR	114,2	122,3	105,2
Eisenbahn in Mio. t	15,2	16,3	13,4
Häfen in Mio. t	11,1	13,0	11,9
Umschlag KLV in Tsd. TEU	573	536	447
Mitarbeiter	626	639	636
Auszubildende	33	34	33
+ + + + + + + + +			

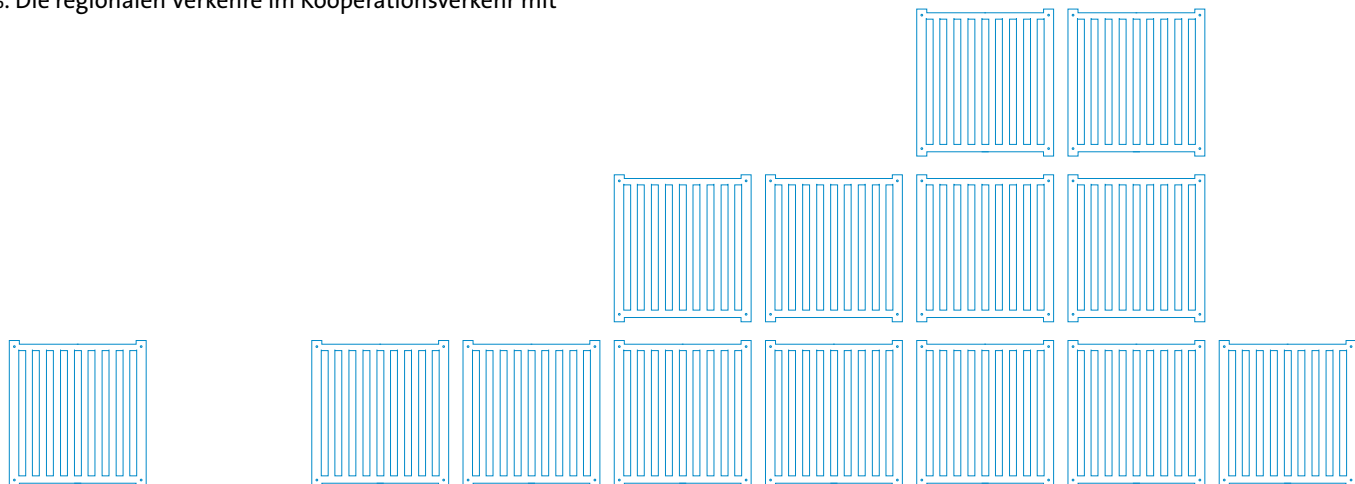


Nach den nennenswerten Zuwächsen der letzten Jahre musste die HGK in ihren beiden Kerngeschäften, dem Hafenumschlag und dem Eisenbahngüterverkehr im Jahr 2009 Einbußen hinnehmen. Besonders im ersten Halbjahr 2009 waren die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise bei der HGK deutlich zu spüren. Die Entwicklungen zum Ende des Jahres jedoch gaben Anlass zu vorsichtigem Optimismus.

Im Eisenbahngüterverkehr sank das Transportaufkommen in 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 17,24% auf rund 13.477 Tsd. t. Mit einem Frachtaufkommen von 10.740 Tsd. t verringerten sich die HGK-eigenen Verkehre um 10,3%. Die regionalen Verkehre im Kooperationsverkehr mit

der DB Schenker Rail Deutschland AG ließen im abgelaufenen Geschäftsjahr sogar um 36,5% auf 2.737 Tsd. t nach.

In den Kölner Häfen verringerte sich der wasserseitige Umschlag in 2009 gegenüber dem Vorjahr um 12% auf 11.942 Tsd. t. Auch im Containerumschlag war ein krisenbedingter Umschlagsrückgang zu verzeichnen. Über alle Verkehrsträger hinweg wurde mit 447.239 TEU ein Rückgang von 16,6% in 2009 verzeichnet. Der spürbare Anstieg des Umschlagaufkommens im Containerverkehr zum Ende des Jahres 2009 gibt Anlass zum Optimismus. —





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 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. —

KRISENMANAGEMENT

Der Geschäftsverlauf des Jahres 2009 war auch bei der HGK durch die globale Finanz- und Wirtschaftskrise geprägt. Nur durch frühzeitiges Entwickeln und Umsetzen von Kostensenkungsmaßnahmen ist es gelungen, die Auswirkungen der Krise abzufedern.

Hierzu zählte zum Beispiel das Reintegrieren von fremdvergebenen Leistungen, die räumliche und zeitliche Flexibilisierung des Personaleinsatzes, der nachfragegerechte Abbau von Urlaubsrückständen und Überstundenguthaben sowie die Einführung der Kurzarbeit zum Dezember 2009.

Auch die Übernahme neuer Dienstleistungen im Güter- und Rangierverkehr, die Vermietung von Gleisanlagen zum Abstellen von Güterwagen und die Ausweitung der Aktivitäten der Lok- und Wagenwerkstatt trugen dazu bei, ein zwar niedriges aber positives Jahresergebnis zu erwirtschaften. Auch wenn die künftige wirtschaftliche Entwicklung weiterhin mit Unsicherheiten behaftet ist, wird die HGK für die Zukunft gut gerüstet sein. —



GESCHÄFTSFELDER SICHERN – INVESTITIONEN IN DIE ZUKUNFT

Wenn man in der schlechten Zeit nichts investiert,
kann man in der guten nichts ernten.

Nach dieser Maxime zu handeln und trotz des wirtschaftlich schlechteren Klimas weiterhin in Infrastruktur und Technik zu investieren, bedeutet, sich auf zukünftige Herausforderungen vorzubereiten und diese erfolgreich zu bewältigen. 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 2007

Die Investitionen beliefen sich im Geschäftsjahr 2007 auf insgesamt 21.884 Tsd. Euro. An den Investitionen waren der Güterverkehr mit 2.810 Tsd. Euro, die Häfen mit 5.425 Tsd. Euro, der Fahrweg mit

INVESTITIONEN 2007



IN TSD. EURO 0 5.000 10.000 15.000



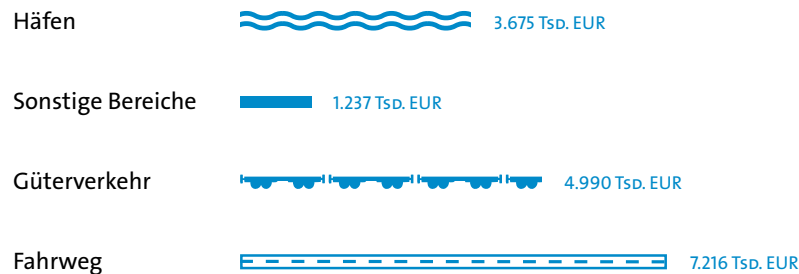
13.206 Tsd. Euro und die spartenübergreifenden Investitionen mit 443 Tsd. Euro beteiligt. In Brühl-Vochem und auf der Querbahn wurden die Signalanlagen erneuert, deren Bedienung über die Netzleitzentrale erfolgt. In Köln-Godorf wurde das letzte elektromechanische Stellwerk der HGK durch eine elektrisch ortsgestellte Weichen-Anlage ersetzt. Die Ein- und Ausfahrten werden durch die Netzleitzentrale geregelt. Zwei Bahnübergänge wurden umgebaut und an die geänderten Signalanlagen angepasst. An der Strecke der Linie 7 wurde in Frechen der Bahnübergang Emmy-Nöther-Straße und in Zons-Nievenheim der Bahnübergang Zinkhüttenweg erneuert.

Auch im Jahr 2007 wurden auf Grundlage eines Mehrjahresplanes Gleise, Weichen und Brücken erneuert. Für den Transport von Feuchthydrat erwarb die HGK 10 FAL-Wagen.

DAS JAHR 2008

Die Investitionen beliefen sich im Geschäftsjahr 2008 auf insgesamt 17.118 Tsd. Euro. An den Investitionen waren der Güterverkehr mit 4.990 Tsd. Euro, die Häfen mit 3.675 Tsd. Euro, der Fahrweg mit 7.216 Tsd. Euro und die spartenübergreifenden Investitionen mit 1.237 Tsd. Euro beteiligt. Im Ölhafen Köln-Niehl wurden Verstärkungen an den Spundwänden gebaut.

INVESTITIONEN 2008



IN TSD. EURO

0

5.000

10.000

15.000



Ein Spreader erhielt eine neue Elektronik für den Einsatz auf allen Containerbrücken. Ein zentrales Windwarnsystem wurde im Hafen Köln-Godorf installiert. Die Teilerneuerung des Containerterminals am Stapelkai im Hafen Köln-Niehl setzte die HGK mit der Erneuerung von Platzflächen, Schieneninfrastruktur und der Kranbahn fort.

In Brühl-Vochem wurde die sanierte und modernisierte Lokwerkstatt größtenteils fertiggestellt. Im Rahmen dieser Maßnahme ließ die HGK auch die Nebenwerkstätten und sozialen Einrichtungen auf den neuesten technischen Stand bringen. Damit stehen nun zukünftig für die

Lokomotiv-Instandhaltung ausreichende Kapazitäten, auch zur Bedienung des externen Marktes, bereit.

Mit der Inbetriebnahme neuer Fernsteuerungen in den Stellwerken Rodenkirchen/Sürth, Wesseling und Hersel sind seit 2008 alle Stellwerke der HGK an die Netzleitzentrale in Hürth-Kendenich angeschlossen. Im Rahmen der Mehrjahresplanung wurden Weichen, Gleise und Fahrleitungsanlagen erneuert. Die Eisenbahnüberführung Mühlenstraße in Bornheim an der Linie 18 erhielt 2008 einen neuen Überbau.

INVESTITIONEN 2009



IN TSD. EURO

0

5.000

10.000

15.000



Um den gewachsenen Transportrelationen im Bereich Cargo gerecht zu werden, muss das dort eingesetzte Frachtabrechnungs-Programm durch eine neue Software ersetzt werden.

DAS JAHR 2009

Die Investitionen beliefen sich im Geschäftsjahr 2009 auf insgesamt 19.159 Tsd. Euro. An den Investitionen waren der Güterverkehr mit 1.943 Tsd. Euro, die Häfen mit 13.050 Tsd. Euro, der Fahrweg mit 3.320 Tsd. Euro und die spartenübergreifenden Investitionen mit 846 Tsd. Euro beteiligt.

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

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

PERSPEKTIVEN

„Green Logistics“ – Ökologische Anforderungen und umweltbewusste Verkehrskonzepte rücken in den Fokus der Verkehrslogistik. Diesem Thema gilt es sich zu stellen. Die HGK wird mehr und mehr gefordert sein, der verladenden Industrie und dem Handel Logistikkonzepte mit ökologischem Mehrwert anzubieten. Nachhaltige Verkehrskonzepte zu tragbaren Kosten sind für ein Unternehmen wie die HGK mit nationalen und internationalen Geschäftsbeziehungen somit Grundpfeiler wirtschaftlicher Existenz. Grundvoraussetzung für umweltorientierte Transportketten ist eine optimale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und eine Verlagerung der Gütertransporte auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff.

Mit einem Standort wie Köln, in einem exportorientierten Land, in zentraler Lage in der Europäischen Union und vor dem Hintergrund zunehmender Globalisierung wird sich die HGK, als modernes Logistikunternehmen, diesen neuen Anforderungen stellen und zukunftsfähige Verkehrskonzepte erarbeiten.

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.

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.



ENTWICKLUNG DES GÜTERVERKEHRS NACH VERKEHRSTRÄGERN

VERKEHRSMITTEL	2004		2025		2004 – 2025
VERKEHRSAUFKOMMEN	IN MIO. T	ANTEIL IN %	IN MIO. T	ANTEIL IN %	GESAMT IN %
Schiene	322,0	16,0	430,8	14,5	34,0
– davon KV	52,4	16,3	113,3	26,3	116,0
Straßengüterfernverkehr	1.450,4	72,2	2.249,1	75,9	55
Binnenschiff	235,9	11,7	282,8	9,5	20,0
Davon Seehafenhinterlandverkehr, gesamt	195,1	9,7	451,1	15,2	131,0

VERKEHRSMITTEL	2004		2025		2004 – 2025
VERKEHRSLEISTUNG	IN MRD. TKM	ANTEIL IN %	IN MRD. TKM	ANTEIL IN %	GESAMT IN %
Schiene	91,9	17,6	151,9	16,7	65,0
– davon KV	24,4	26,6	55,9	36,8	129,0
Straßengüterfernverkehr	366,5	70,2	675,6	74,4	84
Binnenschiff	63,7	12,2	80,2	8,8	26,0
Davon Seehafenhinterlandverkehr, gesamt	57,2	11,0	153,1	16,9	168,0



Insgesamt werden im Güterfernverkehr, d. h. auf dem für die Konkurrenz zwischen Bahn, Binnenschiff und Straßenverkehr relevanten Transportmarkt ohne Straßengüternahverkehr, das Transportaufkommen um 48% und die Transportleistung auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland um 74% steigen.

Für den Verkehrsträger Schiene wird im Betrachtungszeitraum 2004 bis 2025 eine erhebliche Steigerung der Verkehrsleistung um insgesamt 65% prognostiziert. Der kombinierte Verkehr der Bahn kann sich im Prognosezeitraum 2004 bis 2025 bezogen sowohl auf Aufkommen als auch auf Leistung mehr als verdoppeln, was im Vergleich der Verkehrsträger einem überproportionalen Wachstum entspricht. Im Jahre 2025 wird ein Viertel des Transportaufkommens und ein gutes Drittel der Transportleistung der Bahn im kombinierten Verkehr erbracht.

Die Binnenschifffahrt wächst deutlich stärker als im Durchschnitt der letzten zehn Jahre. Transportaufkommen und -leistung werden auch in der Binnenschifffahrt gegenüber 2004 deutlich ansteigen..

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 Flüssiggutumschlag –

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.

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 Binnenschifftransporte 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.

Bereits am 30.8.2006 erließ die Bezirksregierung Köln den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Godorfer Hafens. Auf der Basis dieses Planfeststellungsbeschlusses und eines weiteren Gutachtens zur Wirtschaftlichkeit des Hafenausbaus sprach sich auch der Rat der Stadt Köln in seiner Sitzung am 30.8.2007 mehrheitlich für den Ausbau des Godorfer Hafens aus.

Die HGK startete darauf hin zunächst mit den begleitenden Maßnahmen zum Hafenausbau. So wurden die Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen in Worringen und in der Sürther Aue für rund 3 Millionen Euro fertig gestellt.



Hierzu gehörten deutliche Verbesserungen der Biotopsituation und die Verlegung bzw. Verbesserung des Radwanderweges durch die Sürther Aue. Ebenso wurde in Worringen eine Hochflutrinne des Rheins revitalisiert. Beide Maßnahmen dienen dem Erhalt und der Neuansiedlung geschützter Pflanzen und Tieren.

Im September 2009 hob das Verwaltungsgericht Köln den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Godorfer Hafens auf und verhängte einen Baustopp. Die Bezirksregierung Köln und die HGK haben hiergegen

Rechtsmittel eingelegt. Mit breit gefächerten Maßnahmen informierte die HGK Politik, Wirtschaft und die unterschiedlichsten Interessengruppen über die sowohl ökonomische als auch ökologische Notwendigkeit der Hafenerweiterung für die gesamte Region.

Auf der eigens zur geplanten Ausbaumaßnahme geschaffenen Internetseite www.hafenerweiterung.de findet sich alles Wissenswerte im Detail.

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).

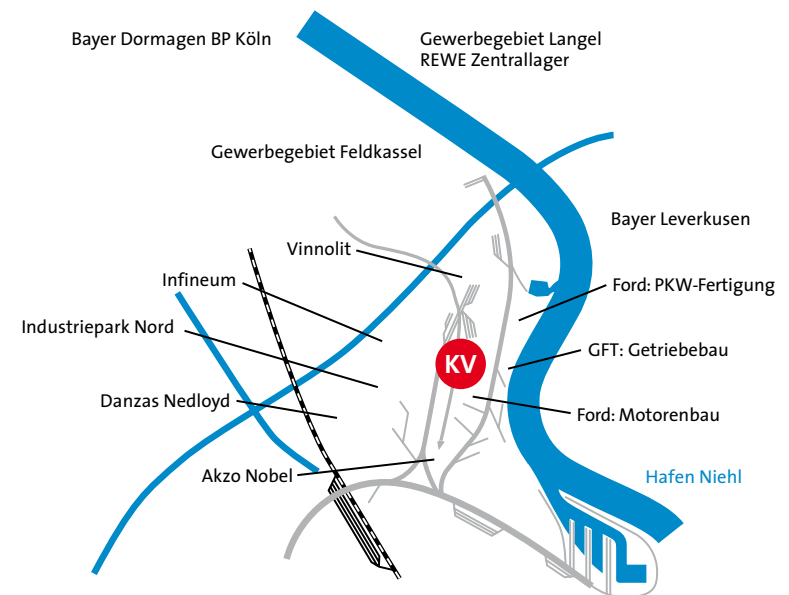




Verteilt auf zwei Module mit insgesamt 146.876 qm und einer Kapazität von 250.000 Ladeeinheiten (entspricht 400.000 TEU) im Jahr, können hier täglich im 24 Stunden Betrieb mit sechs Kränen 19 Züge be- bzw. entladen werden. —



KLV-TERMINAL KÖLN NORD



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



ERSCHLIESSUNG NEUER GESCHÄFTSFELDER

Technologischer Wandel verbunden mit neuen Arbeitsprozessen sowie neue Markt- und Wettbewerbssituationen stellen immer neue Herausforderungen. Will man sich in dem verschärften Wettbewerb behaupten, muss man sich mit verändern. Zunächst gilt es, bereits bestehende Geschäftsfelder durch Anpassung an die Veränderungen zu sichern.

Um ihr Ziel in der heutigen Zeit erfolgreich zu bestehen und ihre Existenz langfristig zu sichern, wird die HGK darüber hinaus die Veränderungen im Umfeld analysieren und bewerten. Nur wer seine Kunden und Interessen, Absatzmärkte und Wettbewerber sowie das gesellschaftliche Umfeld mit seinen politischen, wirtschaftlichen, technologischen, ökologischen und kulturellen Bedingungen und Entwicklungen analysiert, wird rechtzeitig Trends erkennen und Chancen nutzen können.

ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN

Heutzutage sind wir es längst gewohnt, Autobahnen grenzüberschreitend ohne große Verzögerung zu nutzen und dies mit einem nur auf deutsche Verkehrsregeln ausgerichteten Führerschein. Auch die Liberalisierung des europäischen Schienennetzes hat wesentliche Fortschritte gemacht.

Ziel der Europäischen Union ist die zügige Verwirklichung des einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes. Die vollständige Öffnung des europäischen Schienennetzes für den Güterverkehr zum 1.1.2007 war bereits ein Novum. Ab Dezember 2010 wird es auch möglich sein, einen einheitlichen europäischen Lokführerschein zu erlangen. Das wird die Eisenbahnverkehrsunternehmen in die Lage versetzen, grenzüberschreitende Transporte aus einer Hand anzubieten.

FERNVERKEHR

Seit der Osterweiterung der Europäischen Union sind die Güterströme zwischen Deutschland und Osteuropa stark angestiegen. Deutschland stellt innerhalb der EU den bedeutendsten Handelspartner für die Beitrittsländer dar. Bereits vor einigen Jahren konnte die HGK Relationen im Eisenbahngüterverkehr in Richtung Osten realisieren. Diese Verkehre in den Marktsegmenten Mineralöl, chemische Produkte, Braunkohle und PKW-Transporte wurden stabilisiert und werden zukünftig weiter ausgebaut.

Die Osterweiterung schafft aber auch neue, größere und damit attraktivere Märkte. In der Erschließung dieser neuen Märkte sieht die HGK ihre zukünftigen Chancen. Hierbei gewinnt der Importkohlemarkt eine immer größere Bedeutung. Mit Ihrer Tochter, der HTAG Häfen und Transport AG,



wird sich die HGK diesem Marktsegment verstärkt widmen und mit eigenen Ressourcen Verkehre von den ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) nach Deutschland realisieren. Durch Ausweitung und Verstärkung nationalen und internationalen Kooperationen wird die HGK zukünftig in der Lage sein, ihr Transportnetz vermehrt für überregionale Transportketten anzubieten.

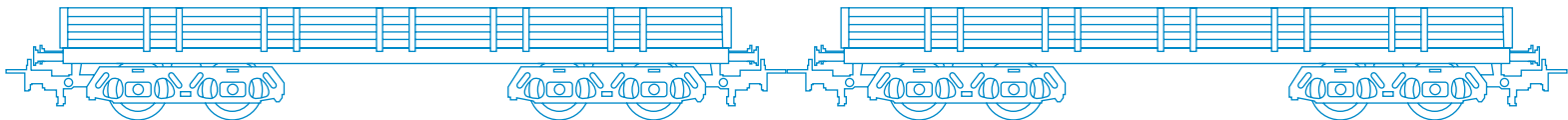
REGIONALVERKEHR

Die Anforderungen der Kunden an die Dienstleistungen der HGK sind rasant gewachsen. Dienstleistungen werden wieder verstärkt am Qualitätsniveau und nicht mehr ausschließlich am Preis gemessen. Schon in den letzten Jahren hat sich die überdurchschnittliche Leistungsbereitschaft der HGK als Erfolgsfaktor erwiesen. Diesem Trend auch weiterhin Rechnung tragend, wird die HGK logistische Prozesse individuell mit ihren Kunden abstimmen.

Prozessqualität, Reaktionsfähigkeit und Kosten sollen den Kundenanforderungen entsprechen. So steht im Focus der HGK das heute schon hohe Leistungsniveau für die Infrastrukturnutzern mit eigenem Gleisanschluss an das HGK Streckennetz durch individuelle Lösungen weiterhin zu steigern.

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. —



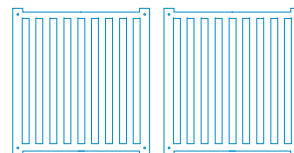


KUNDENBINDUNG

LEITLINIE: IM MITTELPUNKT DER KUNDE

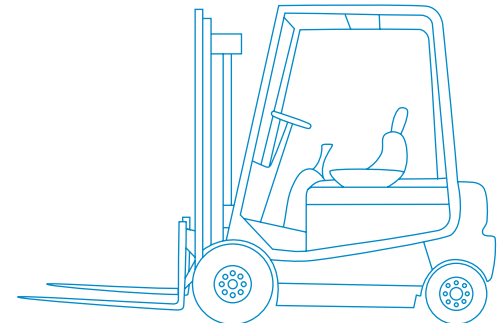
Die Dienstleistungen der HGK orientieren sich an den Wünschen und Anforderungen der Kunden. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in allen Bereichen des Unternehmens leisten täglich ihren Beitrag dazu. Der Kundenanspruch an die Dienstleistungen ändert sich ständig. Dem müssen wir Rechnung tragen. Zufriedene 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

Die HGK arbeitet mit einem EDV-gestützten Kundenmanagementsystems (CRM - Customer Relationship Management). CRM bezeichnet die Dokumentation und Verwaltung von Kundenbeziehungen. Alle Aktivitäten rund um die Geschäftsbeziehungen werden strukturiert gesammelt und erschließen jedem Organisationsbereich, der in diese Kundenbeziehung/-pflege involviert ist, die notwendigen Informationen. Dies steigert langfristig den Erfolg der HGK. ➡





KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die HGK ist ein zertifiziertes Unternehmen. Aktuell im Januar 2010 wurde eine Rezertifizierung nach ISO 9001:2008 durchgeführt. Dieses Zertifikat ist gleichzeitig für uns die Verpflichtung zu einem permanenten Verbesserungsprozess.

Kundenorientierung, Kundenbindung und Kundenzufriedenheit sind Faktoren, denen in der Wirtschaft eine immer höhere Bedeutung zugesprochen wird. Treue und zufriedene Kunden sind die Basis jedes erfolgreichen Unternehmens. In der heutigen Zeit ist es für den Kunden ein Leichtes, Dienstleister auszutauschen, sobald er mit dessen Leistungen nicht zufrieden ist. Umso wichtiger ist es für die HGK, die Kunden von ihren Leistungen langfristig zu überzeugen und so eine feste Kundenbeziehung aufzubauen und zu intensivieren. Hierzu benötigt die HGK das Feedback und die Anregungen der Kunden. Gemeinsam mit einem Marketinginstitut wurde im Jahr 2009 die Kundenzufriedenheitsanalyse nochmals modifiziert. Anhand einer Online-Befragung mit offenen und geschlossenen Fragen wurden die Kunden der HGK befragt. Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass der HGK über alle Bereiche hinweg Professionalität, Zuverlässigkeit und Kompetenz zugeordnet werden.

Die Fragen der Zufriedenheitsanalyse wurden explizit auf die einzelnen Kernbereiche der HGK zugeschnitten. Diese Art der Befragung ermöglicht dem jeweiligen Bereich eine Auswertung der eigenen Ergebnisse und versetzt ihn in die Lage, kurzfristig entsprechende Maßnahmen abzuleiten, um künftig schnell und wirkungsvoll auf die jeweiligen Kundenwünsche einzugehen.

HGK BEFRAGUNG KUNDENZUFRIEDENHEIT

ZUSAMMENFASSUNG DER LEISTUNGEN DER HGK INSGESAMT

LEISTUNGS- UND SERVICEANGEBOT 2,34

LEISTUNGS- UND SERVICEANGEBOT

ANGEBOTS- UND ABRECHNUNGSQUALITÄT 2,19

ANGEBOTS- UND ABRECHNUNGSQUALITÄT

INFORMATIONEN- UND BERATUNGSQUALITÄT 2,43

INFORMATIONEN- UND BERATUNGSQUALITÄT

SEHR GUT = 1

2

3

4

5

6



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 247,9 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 versorgt die HGK 66 Unternehmen in der Region über unser eigenes Schienennetz. Damit gehört die HGK zu den führenden Privatbahnen in Deutschland und leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsinfrastruktur der Wirtschaftsregion Köln.

Service wird bei der HGK groß geschrieben. Die HGK bietet auch die komplette Betriebsführung in Werken ihrer Kunden an, die über eigene Gleisanlagen verfügen. Die Outsourcingpakete umfassen die Durchführung des gesamten Werkeisenbahnbetriebes, die Wartung und die Inspektion der Gleisanlagen, die Leitung des Eisenbahnbetriebs (Gestellung des Eisenbahnbetriebsleiters) und bei Bedarf auch die Bedienung von Be- und Entladeanlagen im Auftrag des Kunden.

Der Service der HGK erstreckt sich auch in Bereiche wie Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten für technische Anlagen des Eisenbahn- und Hafenbetriebs ihrer Kunden, z. B. Stellwerke, Bahnübergänge. Im Bedarfsfall bietet die HGK diese Leistungen auch im Rahmen einer 24-stündigen Rufbereitschaft an.

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

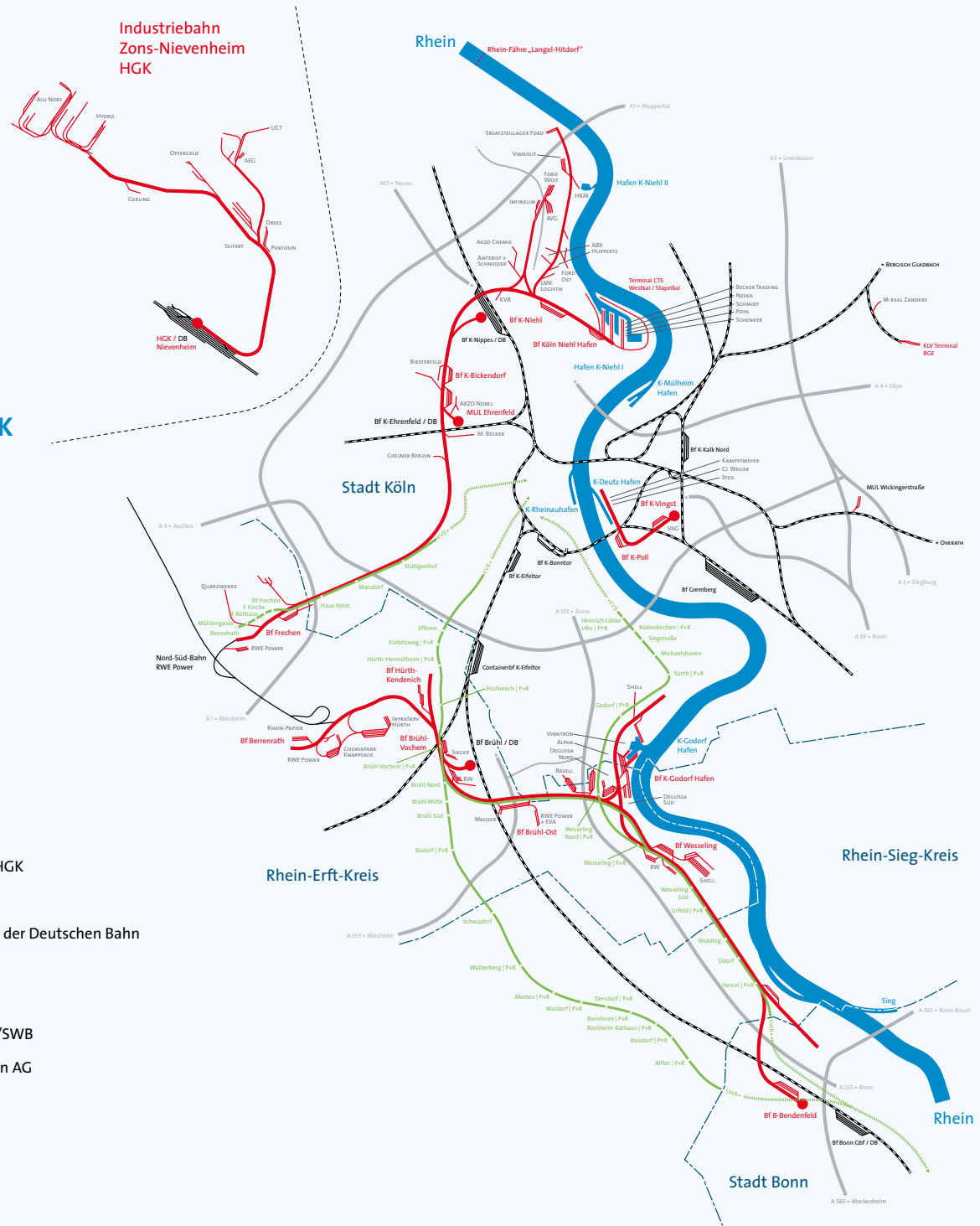
BESCHWERDEMANAGEMENT

Kritik liefert wichtige Hinweise auf Schwächen der HGK aus externer Sicht, insbesondere bezogen auf unsere Dienstleistungen. Effektives Beschwerdemanagement nimmt diese Kritik ernst. 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 bzw. Anwohner zufrieden zu stellen. Unser Ziel ist, Beschwerden schnell und nachhaltig abzuwehren. Hierfür haben wir kurze Entscheidungswege eingerichtet und nutzen ein EDV-gestütztes „Beschwerdemanagement-Geschäftsbuch“.

BETRIEBSANLAGEN DER HGK

LEGENDE

-  Güterverkehrsstrecken der HGK
-  Mischverkehrsstrecken
-  Übergabestellen zu und von der Deutschen Bahn
-  Anschließergleise
-  Stadtbahnstrecken der HGK
-  Stadtbahnstrecken der KVB/SWB
-  Strecken der Deutschen Bahn AG
-  Autobahnen
-  Kreisgrenzen
-  Kunden der HGK



A young boy with dark hair is smiling and playing on a red rope playground structure. He is holding a white bubble wand in his right hand and a green bubble wand in his left hand. Several colorful bubbles are floating around him. In the background, there is a sandy playground area, a green lawn, and some trees under a cloudy sky. A semi-transparent white box with green text is overlaid on the left side of the image.

ÖKOLOGISCHES DENKEN UND HANDELN IST FÜR DIE HGK WICHTIGER
BESTANDTEIL DES UNTERNEHMENSKONZEPTS.



ÖKOLOGIE – DIE THEMEN

Umweltpolitik	38
Umweltmanagement	39
Aufbauorganisation	39
Ablauforganisation	40
Qualitätsmanagement	40
Arbeitssicherheitsmanagement	40
Entsorgungsfachbetrieb	41
Gefahrstoffmanagement	41
Umweltauswirkungen	44
Häfen	44
Eisenbahn	48
Notfallmanagement	51
Ressourcen	52
Umweltkommunikation	52



UMWELTPOLITIK

Die Umweltpolitik der HGK ist in den Umweltschutzleitlinien beschrieben. Sie ist verbindliche Vorgabe für alle Mitarbeiter und alle Betriebsstandorte der HGK, nach der die Tätigkeiten und Abläufe auszurichten sind.

- Umweltschutz ist eine zentrale Unternehmensaufgabe und beginnt bei der Unternehmensleitung. Ein Mitglied der Geschäftsführung vertritt das Unternehmen in diesem Bereich.
- 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.
- Umweltschutz ist eine wesentliche Führungsaufgabe. Die Vorgesetzten nehmen eine entscheidende Vorbildfunktion und Linienverantwortung wahr. Umweltschutz verlangt von allen Mitarbeitern ein verantwortungsbewusstes Handeln.
- 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 zurzeit gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen hinausgehen.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.



UMWELTMANAGEMENT

- 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.
- 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.
- Die HGK arbeitet mit Behörden, Verbänden und Fachleuten in Fragen des Umweltschutzes zusammen. Sie betreibt eine aktive Informationspolitik nach innen und außen, um das Vertrauen in ihr verantwortungsvolles Handeln im Umweltschutz zu festigen. —

AUFBAUORGANISATION

INTEGRIERTE MANagementsYSTEME

In der Stabsstelle Integrierte Managementsysteme sind die Einzelthemen Umweltschutz, Arbeitssicherheit sowie Risikomanagement und Qualitätssicherung zusammengeführt. Die Mitarbeiter dieser Abteilung sorgen für die Integration der aus diesen Bereichen resultierenden spezifischen Abläufe in die allgemeinen Geschäftsprozesse und nehmen in Person die teils gesetzlich geforderten, teils betrieblich notwendigen oder gewünschten Beauftragtenfunktionen wahr. Die unmittelbare Zuordnung zum Vorstandsbereich demonstriert die Bedeutung der Integrierten Managementsysteme auch als Instrument der strategischen Unternehmensführung.

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 sämtlichen Bereichen der HGK wurden Beauftragte Personen für Umweltschutz bestellt. Sie wirken unterstützend 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 Luftreinhaltung, Energiewirtschaft, Schallschutz, Abfallwirtschaft, Gefahrgut, Gewässerschutz und Altlasten. Derzeit sind 19 Mitarbeiter aus unterschiedlichen Bereichen innerhalb der HGK zu Beauftragten Personen ernannt.

ABLAUFORGANISATION

Als integraler Bestandteil des bestehenden Qualitätsmanagementsystems sind die umweltrelevanten Prozesse beschrieben und die Abläufe zur Einhaltung der 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 dazu erforderlichen Verfahren beschrieben und detaillierte Arbeitsanweisungen

zur Qualitätssicherung der zu erbringenden Leistungen erstellt. Während der Jahre 2007 – 2009 wurden im Rahmen des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses des Qualitätsmanagements bestehende Verfahren modifiziert und neue Prozesse gestaltet.

Ende des Jahres 2009 fand die erfolgreiche Rezertifizierung nach DIN EN ISO 9001:2008 durch die DEKRA-IST Certification Services GmbH statt.

ARBEITSSICHERHEITSMANAGEMENT

Seit der im Dezember 1999 erstmals durchgeführten Zertifizierung des Arbeitssicherheitsmanagementsystems SCC** (Sicherheits-Certifikat-Contractoren) jährte sich in 2009 zum 10. Mal das Überwachungsaudit durch die DEKRA-IST Certification Services GmbH – wieder mit Erfolg. Auch weiterhin hat somit das Zertifikat Gültigkeit und dokumentiert im nunmehr 10. Jahr den hohen Stellenwert der Arbeitssicherheit bei der HGK.





ENTSORGUNGSFACHBETRIEB

Mit der in den Jahren 2007 bis 2009 jeweils erfolgreich absolvierten Überwachungsprüfung zum Entsorgungsfachbetrieb durch die Entsorgungsgemeinschaft Transport und Umwelt e. V. stellte die HGK die Qualität ihrer Leistungen im Bereich Abfall- und Entsorgungslogistik erneut unter Beweis. Auch die Beförderung von Abfällen in den Niederlanden ist seit mehreren Jahren möglich: Bereits am 6.1.2005 nahm das Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie die HGK in das Verzeichnis der zugelassenen Beförderer auf; die damit ausgesprochene und veröffentlichte Genehmigung ist weiterhin gültig.



SIGNET DER ENTSORGERGEMEINSCHAFT
TRANSPORT UND UMWELT E. V.



URKUNDE ÜBER DIE ZULASSUNG DER HGK
ALS BEFÖRDERER IN DEN NIEDERLANDEN

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 gut erforschten, mithin bekannten aber dennoch gefährlichen Stoffen, „Gefahrstoffen“, ist bei der HGK, wie in den meisten Unternehmen, nicht zu vermeiden.

So ist man in der Arbeitsmedizin und -sicherheit durch die in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen (Bekanntes Beispiel ist hier sicherlich die Verwendung von Asbest oder PCB) hinreichend sensibilisiert bezüglich möglicher Auswirkungen auf die Gesundheit der Mitarbeiter.

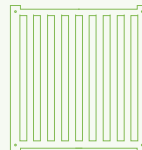
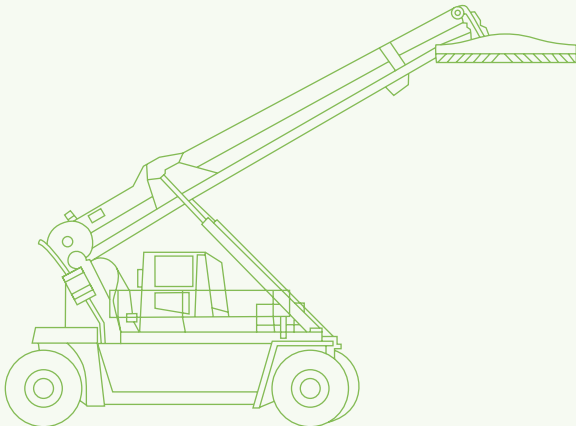
Mit diesem Wissen wurde bei der HGK bereits vor Jahren ein Prozess zur Verwendung von Gefahrstoffen entwickelt: bei geplantem Einsatz von Produkten, die potentiell geeignet wären, Mitarbeiter zu gefährden, sind festgelegte Prüfinstanzen einzuschalten. Diese prüfen und beurteilen das betreffende Produkt. Auch die Auswirkungen auf die Umwelt werden dabei beurteilt und fließen in die Entscheidung über die Beschaffung mit ein.



GEFAHRSTOFFMANAGEMENT DER HGK

ANWENDENDER BEREICH / MATERIALWIRTSCHAFT		BETRIEBSÄRZTLICHER DIENST	UMWELTSCHUTZ	ARBEITSSICHERHEIT	MATERIALWIRTSCHAFT / EINKAUF
Bedarf eines neuen Ge- fahrstoffs / Produktbe- urteilung aus anderen Gründen	Beschaffung Sicher- heitsdatenblatt + Aus- füllen des Formblatts „Produkt-beurteilung“	Prüfung Gesundheitswirkung	Prüfung Umweltauswirkung	Prüfung Arbeitssicherheit	Prüfung Kosten
		+ Positiv →	+ Positiv →	+ Positiv →	+ Positiv →
		– Negativ ↓	– Negativ ↓	– Negativ ↓	– Negativ ↓

NEGATIVE BEURTEILUNG: BERATUNG DURCH MATERIALWIRTSCHAFT / EINKAUF





MATERIALWIRTSCHAFT / EINKAUF

→ BESCHAFFUNG GEFAHRSTOFF

→ Arbeitssicherheit / Umweltschutz

Erstellung Musterbetriebsanweisung unter Nutzung der eingestellten SDB

→ Anwendender Bereich

Erstellung Betriebsanweisung auf Basis der Musterbetriebsanweisungen / Information an die Beschäftigten

→ Materialwirtschaft / Einkauf (Verantwortlich) + IT-Abteilung (Ausführend)

Mind. einmal jährlich: Erstellung des Gefahrstoffkatasters, dazu Datenexport aus SAP, Report in eine Excel-Datei unter Angabe von: Bezeichnung Gefahrstoff, Arbeitsbereiche, Mengen des Gefahrstoffs im Arbeitsbereich (in Liter oder Gramm)

→ Arbeitssicherheit / Umweltschutz

- Auswertung des Excel-Reports
- Erstellung des Gefahrenstoffverzeichnis mit folgenden Angaben: Bezeichnung des Gefahrstoffs, Gefährliche Eigenschaften, Einstufung in Schutzstufe, R-Sätze, Mengenbereiche des Gefahrstoffes im Arbeitsbereich, Arbeitsbereiche, Wassergefährdungsklasse, Verweis auf entsprechendes SDB
- Archiv / Vorlage Behörde / Notfallmanagement



UMWELTAUSWIRKUNGEN

HÄFEN

In den vier von der HGK betriebenen Häfen stehen insgesamt 22 Krananlagen zum Umschlag aller Güter zur Verfügung. Die HGK stellt 19 Kräne als Hafeninfrastruktur zur Verfügung, drei Anlagen sind im Besitz von Hafenanliegern. Die Kräne 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. Die so mögliche Wahl des betriebswirtschaftlich wie ökologisch sinnvollsten Verkehrsträgers wird durch die Bereitstellung der Hafen-Infrastruktur durch die HGK gewährleistet. Das stellt gerade vor dem Hintergrund der Klimadiskussion eine wertvolle Leistung der HGK für Köln und die Region dar.

KRANANLAGEN

Sämtliche Krananlagen der HGK werden elektrisch angetrieben; auf den Einsatz dieselbetriebener Kräne wird grundsätzlich verzichtet. Damit sind diese Anlagen als „Nullemittenten“ 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 vielmehr „liefern“: Im Absenkbetrieb wird der Antriebsmotor als Stromerzeuger genutzt und die Bremsenergie in elektrischen Strom umgewandelt. Dieser wird dann in das Stromnetz zurückgespeist – und steht anderen Anlagen zur Verfügung.

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 wurde diese State-of-the-Art-Technik zum Standard erhoben.

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.

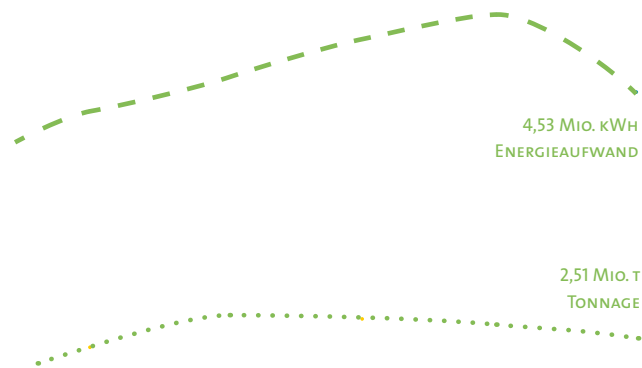


CONTAINERUMSCHLAG

Die weltweite Zunahme der Containerverkehre führte auch in Köln zu einem Anschwellen dieser standardisierten Warenströme: es waren in den letzten Jahren enorme Zuwächse zu verzeichnen.

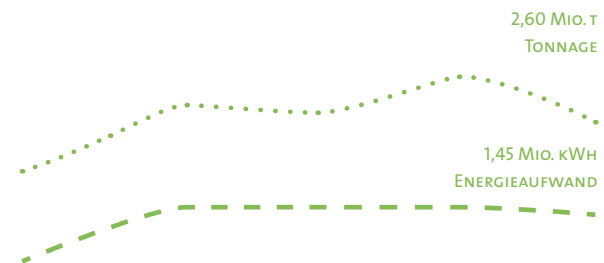
Die Entwicklung des Verhältnisses Umschlagsleistung zu Energie ist dabei in diesem boomenden Markt von besonderem Interesse – die erfolgreiche Bilanz wird in der unten stehenden Grafik dargestellt.

ENTWICKLUNG VON GESAMTUMSCHLAG UND ENERGIEAUFWAND



2005 2006 2007 2008 2009

ENTWICKLUNG VON CONTAINERUMSCHLAG UND ENERGIEAUFWAND



2005 2006 2007 2008 2009



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 stete Sedimentation durch den Rheinstrom eingetragener Schwebeteilchen einerseits und verursacht durch das Manövrieren der Schiffe andererseits bilden sich Untiefen. Diese würden ab einer relevanten Größenordnung die Schifffahrt gefährden, deshalb müssen sie durch geeignete Maßnahmen verhindert bzw. abgebaut werden. In der Vergangenheit wurden zu diesem Zweck die Hafenbecken ausgebaggert und das Baggergut entsorgt.

Im Jahre 2005 wurde bei der HGK 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 hydro-dynamischen Verfahrens (Wasserinjektionsverfahren) innerhalb des Hafenbeckens umgelagert. Durch das Einbringen von Wasser und Luft in das Hafensediment wird das Sediment re-suspensiert; dadurch gelingt eine Verteilung des Sediments von den erhöhten (Untiefen) zu den tiefer gelegenen (Senken) Bereichen des Hafenbeckens. Die Bundesanstalt für Gewässerkunde kam in ihrer Beurteilung dieses Verfahrens zu dem Ergebnis, dass dieses, die Umlagerung von Baggergut, im Regelfall anzustreben sei.

Dieses Verfahren ist in den Seehäfen etabliert, hingegen wurde der Einsatz in Binnenhäfen erstmalig durch die HGK erprobt und in der Folge eingeführt. Dadurch wurde es möglich, die in der Vergangenheit erforderlichen Abbaggerungen der Hafensohle mit deren negativen Auswirkungen auf diesen Lebensraum zu unterlassen; auch der erforderliche Abtransport des Baggerguts entfiel.

Nach dem Ersteinsatz wurde es erst wieder im Jahr 2008 erforderlich, das HDMS-Verfahren einzusetzen, um die notwendige Schifffbarkeit der Kölner Häfen zu garantieren. Mithin gelang es, nachhaltig aktiven Umweltschutz zu betreiben und dabei Kosten zu senken: Ökologie und Ökonomie in perfekter Übereinstimmung.

GEFAHRGUTUMSCHLAG

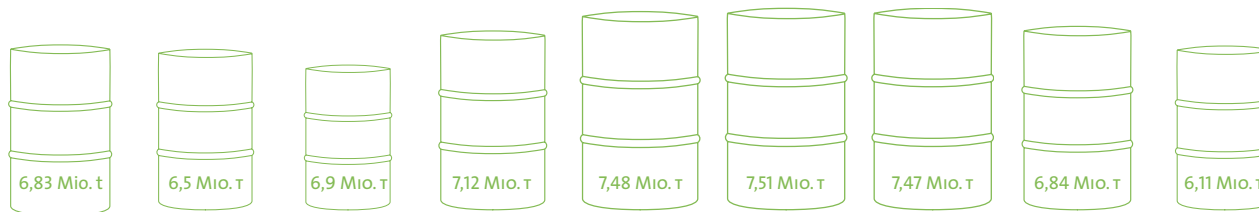
Die HGK bietet ganzheitliche und innovative Logistiklösungen insbesondere für Kunden aus der Chemie-, Petrochemie- und Mineralölindustrie. Eine besondere Kompetenz haben wir uns so auch im Umgang mit Gefahrgütern erworben. Das betrifft sowohl den Transport wie auch den Hafenumschlag. Als Kunden sind die in der Kölner Region ansässigen Unternehmen der Chemie und Petrochemie auf die Bereitstellung und Vorhaltung der Hafeninfrastruktur durch die HGK für den Umschlag ihrer Rohstoffe und Produkte angewiesen.



In den Häfen der HGK wurden in den vergangenen Jahren im Mittel p.a. ca. 6.870.000 t Gefahrgüter umgeschlagen. Entwicklung und Zusammensetzung dieser Umschlagsmengen über die Jahre ist in der untenstehenden Abbildung dargestellt. Dabei wurden für den Transport per Binnenschiff in den Kölner Häfen durchschnittlich 4943 Schiffe jährlich abgefertigt.

Bei der Betrachtung der Entwicklung des Gefahrgutumschlags ist die wirtschaftliche enge Verzahnung eines Logistikers mit der Wirtschaft bzw. der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung erkennbar: die Weltwirtschaftskrise bei Produktion und Konsum wirkt sich vollumfänglich und ohne signifikanten zeitlichen Verzug aus.

ENTWICKLUNG DES GEFAHRGUTUMSCHLAGS



2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

2008

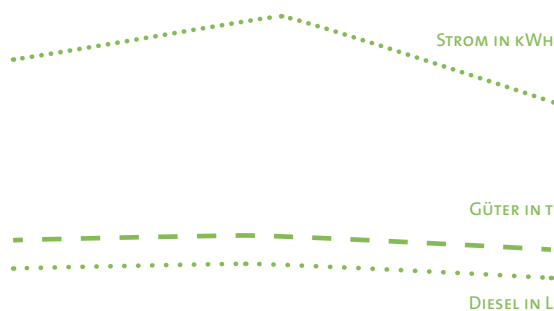
2009



EISENBAHN – GRÜNER DIENSTLEISTER

Die Beförderung von Gütern mit der Eisenbahn ist seit jeher ein Synonym für einen ökologisch ausgerichteten Warentransport. Insbesondere trifft dies auf Massengüter in langen Relationen zu; aber auch die heutzutage so wichtige Beförderungen von Containern weltweit ist ein wichtiger Einsatzbereich für die Eisenbahnen. Dabei produzieren Güterbahnen pro Tonne und Kilometer weniger als ein Viertel des klimaschädlichen CO₂ eines vergleichbaren Lkw-Transports.

ENTWICKLUNG VON TRANSPORTLEISTUNG UND ENERGIEAUFWAND



Im Eisenbahngüterverkehr liegt das größte ökologische Potenzial in der Verlagerung von Transporten von der Straße; eine, wenn nicht die Lösung bietet dabei der Kombinierte Verkehr, bei dem der Lkw mit Vor- und Nachlauf lediglich die »letzte Meile« und der Zug die Langstrecke bedient.

GEFAHRGUT

Die Beförderung von Gefahrgütern über die Schiene ist sinnvoll: nicht nur grundsätzlich unter den Aspekten des Klima- und Emissionsschutzes sowie des Ressourcenverbrauchs, auch der in Deutschland mit exzellentem technischen Standard gesicherte eigene Fahrweg ist unter Sicherheitsaspekten ein weiteres, wichtiges Argument für die Beförderung sicherheitssensitiver Güter über die Schiene.

HGK GEFAHRGUTTRANSPORTS	2007	2008	2009
Gefahrgutaufkommen (t)	8.261.213	9.027.314	7.401.914
– in Güterwagen	296.514	312.184	261.817
ANTEIL AN GESAMTAUFKOMMEN	54,4 %	55,4 %	54,9 %



In den Jahren 2007 bis 2009 wurden insgesamt 24.690.441 t Gefahrgut auf der Schiene befördert. Das sind ca. 55 % der Gesamtbeförderungsmenge der HGK. Insgesamt wurden 870.515 Güterwagen nach den gefahrgut-rechtlichen 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. Rechnet man je 25 t befördertem Gefahrgut ein Straßenfahrzeug und legt man diesem eine Länge von ca. 12 m zugrunde, so ergeben sich die in der Tabelle dargestellten Straßenentlastungen – in km/a.

EMISSIONEN

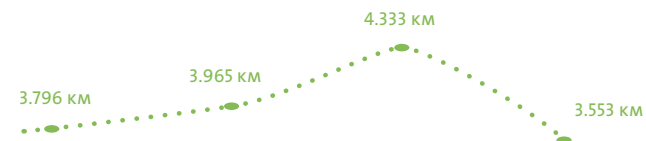
Das Empfinden von Verkehrslärm hat sich im Umweltbewusstsein nicht nur in Deutschland, sondern auch europa- und weltweit stark geändert: War man vor hundert Jahren froh, eine Dampflokomotive zu hören, denn damit waren Mobilität, Leben und Fortschritt verbunden, werden heute Verkehrsgeräusche als Belastung 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.

Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen engagiert sich die HGK seit Jahren erfolgreich, die Emissionen ihrer Eisenbahn zu minimieren. Der gewählte Ansatz besteht darin, den Lärm an der Quelle zu bekämpfen, ihn gar nicht erst entstehen zu lassen: so werden die Gleise insbesondere an hoch belasteten Bereichen regelmäßig geprüft und nach Bedarf nachgeschliffen.



GEFAHRGUT-STRASSENENTLASTUNG



2006

2007

2008

2009

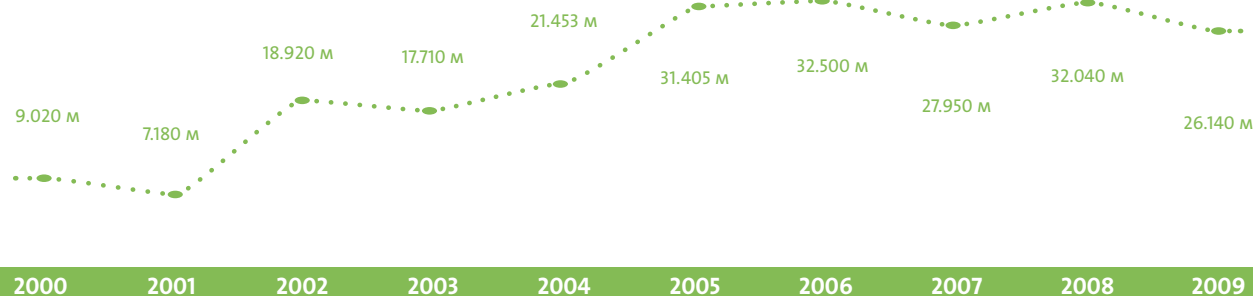


Dabei werden entstandene Riffelungen und Rauigkeiten entfernt und so die Rollgeräusche bei Eisenbahnfahrten minimiert.

In den Jahren 2000 bis 2009 wurden insgesamt 224.318 m Gleis bearbeitet; dabei gelingt es durch den Einsatz modernster Arbeitsmaschinen, eine Oberflächenrauigkeit von kleiner 5 Mikrometer zu erzielen. Der Einsatz der Schleifzüge erfolgt dabei in den Nachtstunden, so dass die Beeinträchtigung des für die Menschen in der Region so wichtigen Nahverkehrsträgers am Tage – gerade zu den Stoßzeiten – unterbleibt.

Wichtig ist, auch aus vorgenannten Gründen, der Kontakt mit den Anwohnern der HGK-Eisenbahnstrecken; hier bemüht sich die HGK um eine intensive Kommunikation: mögliche Probleme frühzeitig auszuräumen bzw. gar nicht erst entstehen zu lassen, Schwachstellen zu identifizieren und somit langfristig die Akzeptanz des Systems Rad/Schiene zu erhöhen ist das Ziel dieser Kommunikation; so werden u. a. bei geplanten Schienenschleifungen oder anderen anstehenden Arbeiten neben den Behörden auch die Anwohner frühzeitig informiert.

SCHLEIFMETER





Im Systemverbund Rad/Schiene liegen für die Schienenfahrzeuge selbst bereits heute zu erkennende Lärminderungspotentiale im Bereich der Bremsen sowie einer optimierten Lüfter- und Antriebssteuerung.

Darüber hinaus gilt es, die technische wie rechtliche Entwicklung auf diesem Sektor aufmerksam zu beobachten, um einerseits zukunftssichere Investitionen in den Fuhrpark zu realisieren und andererseits den ökologischen Vorsprung des Verkehrssystems Schiene zu sichern.

Weitere anstehende, technische Herausforderungen stellen sich bereits vor dem Hintergrund der durch die Klimaveränderung angestoßenen Diskussion um NO_x und CO₂ 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

Die Vorhaltung von Eisenbahninfrastruktur, Betrieb und Unterhaltung der Häfen am Rheinstrom, eingebettet in die Millionenstadt Köln sowie

die Beförderung vielseitigster Güter in unmittelbarer Nähe dieser dicht befahrenen Wasserstraße, stellt an die Sicherheitsmaßnahmen der HGK in Hinsicht auf mögliche umweltgefährdende Ereignisse höchste Ansprüche.

Diesem hohen Anspruch ist sich die HGK bewusst und hat über die betrieblichen Sicherungsmaßnahmen hinaus für einen möglichen Störfall umfangreiche Vorkehrungen getroffen. Die ständig besetzte HGK-Netzleitstelle übernimmt im Einsatzfall eine anfängliche Koordination notwendiger Maßnahmen und leitet bei Bedarf weitere ein. 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. An Unfällen beteiligte Mitarbeiter der HGK werden im Bedarfsfall sofort arbeitsmedizinisch betreut. —



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 dort zu einem erhöhten Energieverbrauch.

Diese global zu beobachtende, 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, um ein betriebliches Energiemanagement zu entwickeln.

Primäre Aufgabe des betrieblichen Energiemanagements ist es, Schwachstellen im betrieblichen Energiehaushalt 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.

Damit verbundene Sekundärziele sind:

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

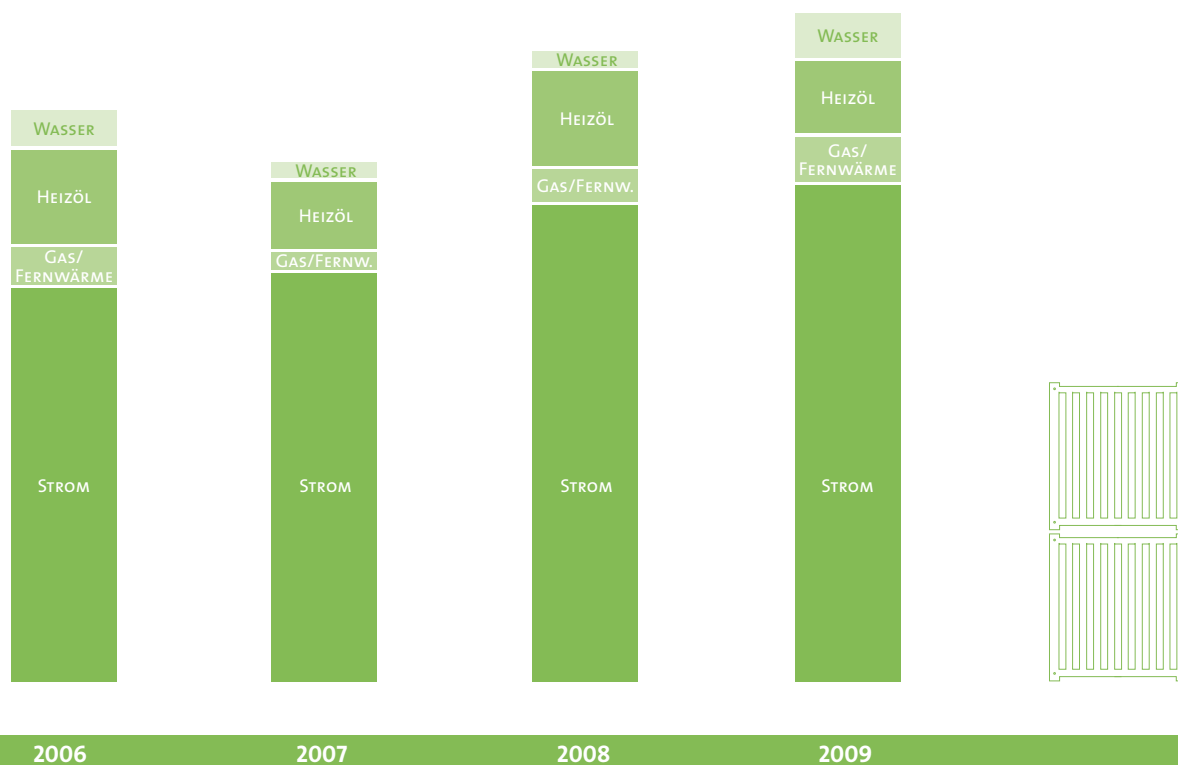
In den zurückliegenden Jahren wurden Methoden und Werkzeuge zur Erhebung des Energie- sowie des Ressourcenverbrauchs verfeinert und verbessert. Von den so erfassten, detaillierten Daten werden sich nach erfolgter Analyse die prioritären sowie nachrangigen Ziele ableiten und Maßnahmenpläne entwickeln lassen. (s. Grafik Seite 55) →

UMWELTKOMMUNIKATION

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



ENTWICKLUNG DER RESSOURCEN- UND ENERGIEVERBRÄUCHE



NACHHALTIGE PERSONALPOLITIK BEDEUTET FÜR DIE HGK SOZIALE VERANTWORTUNG FÜR DIE MENSCHEN IM UNTERNEHMEN. DIES FÜHRT ZU LANGFRISTIGER BINDUNG UND HOHER IDENTIFIKATION IHRER MITARBEITER.





SOZIALES – DIE THEMEN

Engagement für Mitarbeiter und Unternehmen	56
Wissensmanagement	60
Ausbildung	60
Ideen-Management	61
Sozialleistungen	62
Betriebliches Gesundheitsmanagement	62
Gesundheitsförderung	63
Arbeitssicherheit	64
Beschäftigungssichernde Maßnahmen	65



ENGAGEMENT FÜR MITARBEITER UND UNTERNEHMEN

Basis der Unternehmenskultur der HGK ist die Verpflichtung ihren Mitarbeitern gegenüber. Zukunftssicherung, Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit sowie die gezielte Förderung und der Grundsatz der Gleichbehandlung sind wichtige Messgrößen unserer nachhaltigen Personalpolitik. Die Mitarbeiter sind unsere Zukunft. Sie tragen nicht nur erheblich zum Erfolg unseres Unternehmens bei, sie gestalten auch die Gesellschaft in vielfältiger Weise, auch außerhalb des Unternehmens. Bei ihnen beginnt unsere soziale Verantwortung.

Der demographische Wandel gehört zu den Herausforderungen, denen die HGK sich in der Zukunft verantwortungsvoll stellen muss. Durch den richtigen Umgang mit den gesellschaftlichen Veränderungen kann die HGK das Umfeld, in dem sie agiert, aktiv gestalten und gleichzeitig wettbewerbsfähig bleiben. Die Bevölkerung in Deutschland sinkt bis 2050 von circa 82 Millionen auf circa 69 Millionen und das Durchschnittsalter steigt von 42 auf 50 Jahre. Die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (20-65 Jahre) reduziert sich von momentan 50 Millionen auf ca. 25 bis 39 Millionen im Jahr 2050. Diese Zahlen stammen aus der Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes. Sie sind unter anderem Grundlage unserer strategischen Personalplanung für zukünftigen qualitativen und quantitativen Personalbedarf.

Aus dem Vergleich der heutigen Verhältnisse mit den hochgerechneten demografischen Veränderungen lassen sich Erkenntnisse für Einstellungen und Qualifizierungsmaßnahmen, Gesundheitsmanagement usw. gewinnen. Die HGK wird sich hinsichtlich einer alter(n)sgerechten Arbeitsgestaltung auf eine ältere Belegschaft einstellen. Die Umsetzung neuer und zukunftsicherer personalpolitischer Maßnahmen wird bei der HGK gemeinsam von Arbeitgeber und Arbeitnehmervertretern konstruktiv gestaltet. Die Ansprüche beider Seiten werden berücksichtigt und von möglichst breiter Zustimmung getragen.

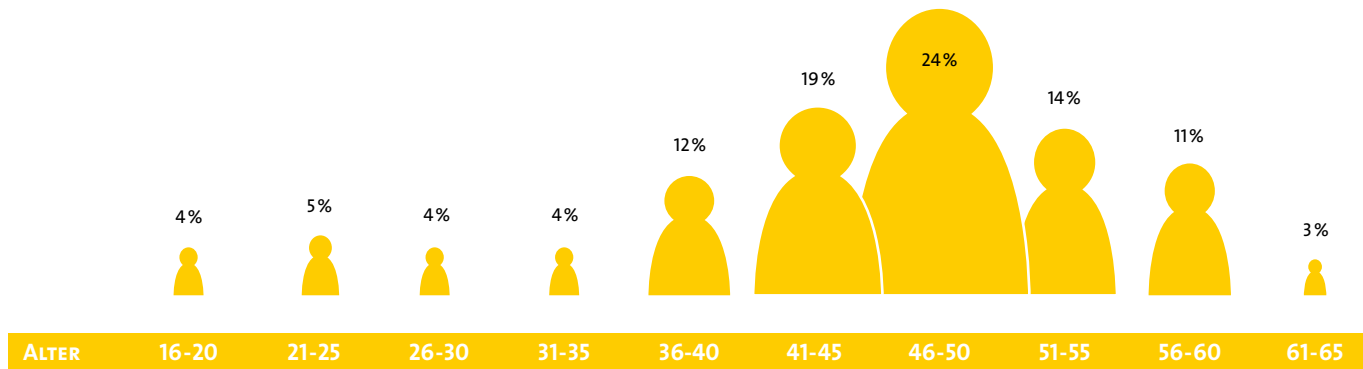
Derzeit befindet sich die Belegschaft bei der HGK auf einem stabilen Niveau. Im Jahr 2007 waren bei der HGK 626 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen beschäftigt. In 2008 waren es 639 und im Folgejahr 636. Mit 33 bzw. 34 Auszubildenden befindet sich die HGK auch hier auf einem stabilen hohen Niveau. Die Auswirkungen des demografischen Wandels zeichnen sich aber auch bei der HGK ab. Das Durchschnittsalter steigt weiterhin und lag im Jahr 2009 bereits bei 44 Jahren. Deutlich zu erkennen ist die steigende Zahl der Mitarbeiter in Altersteilzeit. Mit 25 Mitarbeiter sind dies bereits 4 % der bei der HGK Beschäftigten.



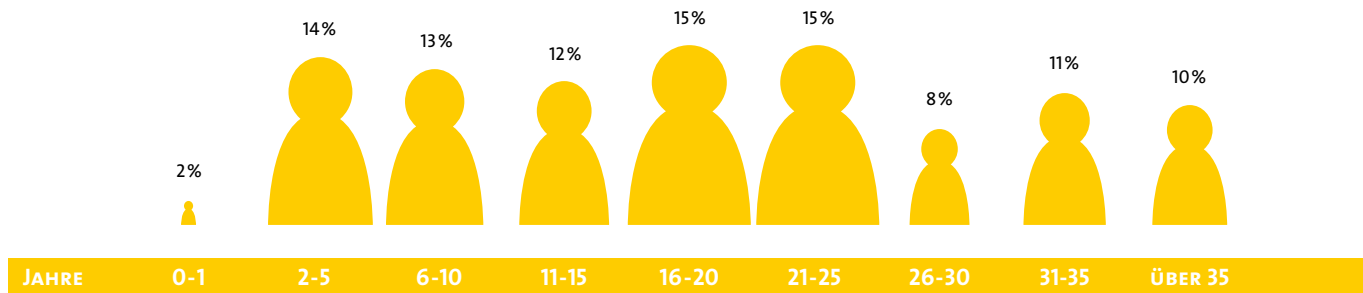
BESCHÄFTIGTE	2007	2008	2009
MITARBEITER	626	639	636
– davon weiblich	54	56	56
– davon männlich	539	547	547
Auszubildende / Praktikanten	33	34	33
DIENTJUBILÄEN	41	48	39
10-jährig	27	13	13
25-jährig	9	22	22
40-jährig	5	13	4
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit in Jahren	18	18	19
Eintrittsalter	24	25	25
Durchschnittsalter	43	43	44
MITARBEITER IN TEILZEIT	12	11	11
– davon weiblich	11	10	10
– davon männlich	1	1	1
Altersteilzeit	13	16	25
Aktive Phase	7	12	17
Passive Phase	6	4	8



ALTERSSTRUKTUR 2009



BETRIEBSZUGEHÖRIGKEIT



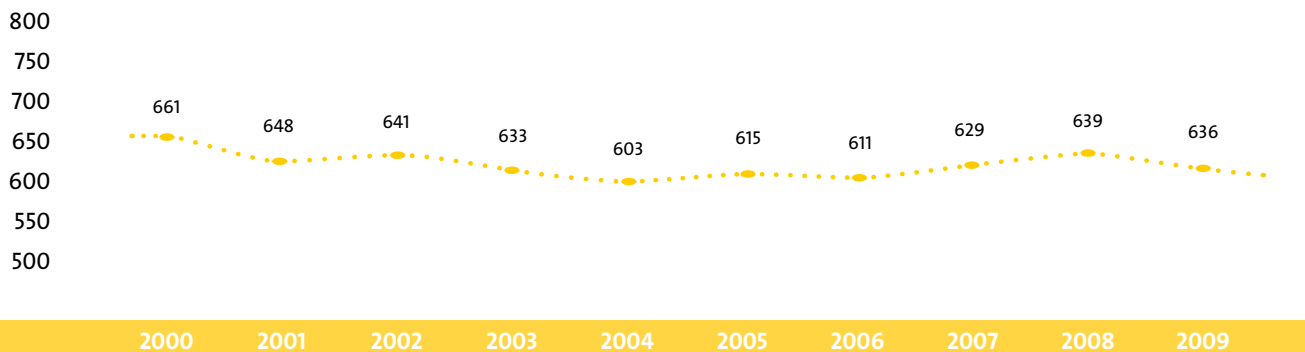


Bemerkenswert ist die durchschnittlich langjährige Betriebszugehörigkeit von 19 Jahren. 10-, 25- oder gar 40-jährige Jubiläen sind bei der HGK keine Seltenheit. Das durchschnittliche Eintrittsalter lag in den letzten drei Jahren bei 25 Jahren. Mit rund 86% ist eine deutliche Mehrheit der Beschäftigten männlich. 23% der Mitarbeiter sind als Arbeiter im gewerblichen Bereich tätig. Die Teilzeitquote beträgt 1,7%, wobei es sich hier vornehmlich um weibliche Mitarbeiter handelt. Die vorgenannten Zahlen zeugen sowohl vom Erfolg der auf langfristige Bindungen bedachten Personalführung als auch von der hohen Identifikation mit dem Unternehmen.

Diese Identifikation mit dem Unternehmen HGK gilt es bei den alten Mitarbeitern aufrecht zu erhalten und bei neuen Mitarbeitern zu wecken.

Betrachtet man die Entwicklung der Mitarbeiterzahlen seit Bestehen der HGK, so ist diese in den letzten 10 Jahren relativ konstant verlaufen. Der zwischenzeitlich niedrigere Stand hatte auf jeden Fall einen sozialverträglichen Hintergrund. Fast alle ausgeschiedenen Mitarbeiter verließen das Unternehmen aus altersbedingten Gründen. Seit Mitte des Jahrzehnts ist wieder zusätzliches Personal benötigt und auch eingestellt worden. —

MITARBEITERENTWICKLUNG 2000 – 2009





WISSENSMANAGEMENT

Um die nationalen und internationalen Anforderungen in Zukunft erfolgreich bewältigen zu können, benötigt die HGK Mitarbeiter, die sich kontinuierlich weiterentwickeln. Kürzere technische und wirtschaftliche Entwicklungszyklen führen dazu, dass lebenslanges Lernen sowie die persönliche Weiterentwicklung für jeden Einzelnen an Bedeutung gewonnen haben. Ausbildung und Qualifizierung sind auch Grundlagen eines nachhaltigen Unternehmenserfolgs und somit eine Investition in die Zukunft.

Es geht darum, die fachlichen und persönlichen Potenziale der Mitarbeiter zu fördern und sie für die anstehenden Herausforderungen zu stärken. Die HGK hat in einer detaillierten Stellenbeschreibung für jeden Arbeitsplatz die entsprechenden Anforderungen definiert. Das Abgleichen dieser Anforderungen mit den Eignungen der Mitarbeiter, bietet der HGK die Möglichkeit, frühzeitig mit speziellen Personalentwicklungsmaßnahmen, wie zum Beispiel der Weiterqualifizierung, zu starten.

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 2007, 2008 und 2009 rd. 521.000 Euro auf.

Zur Wissensvermittlung wurden berufsbegleitende Aus- und Weiterbildungen, wie die Bachelor-Studiengänge Mechatronik und Wirtschaftsinformatik und IHK geprüfte Lehrgänge, wie Industriemeister, Verkehrsfachwirt und Bilanzbuchhalter von den Mitarbeitern durchlaufen. Aber auch die Stärkung der sozialen Kompetenzen ist für den reibungslosen Ablauf von Arbeitsprozessen unerlässlich. Mit Instrumenten wie Seminaren für Konfliktmanagement, Führungskräfte-Training sowie Einzel- und Gruppen-Coaching unterstützte die HGK in den vergangenen Jahren zukunftsorientiert die Teamfähigkeit ihrer Mitarbeiter. Hervorzuheben ist, dass diese Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen auch einen enormen nebenberuflichen Einsatz der Mitarbeiter erfordern. —

AUSBILDUNG

AUSBILDUNG FÜR JUNGE MENSCHEN – EINE GESAMTGESELLSCHAFTLICHE AUFGABE!

Ohne eine umfassende Ausbildung, die lebenslanges Lernen ermöglicht, sind junge Menschen zukünftig in der Wissensgesellschaft chancenlos – sowie umgekehrt die Gesellschaft in Zukunft immer stärker auf angemessen ausgebildete, „zukunfts-kompetente“ junge Menschen angewiesen ist.



IDEEN-MANAGEMENT

JUNGEN MENSCHEN EINE CHANCE GEBEN

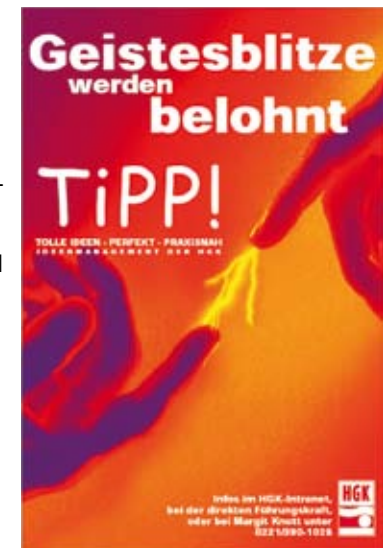
Diese Verantwortung nimmt die HGK besonders ernst. In den letzten Jahren hat die HGK die Zahl der Ausbildungsplätze im kaufmännischen und im technischen Bereich deutlich erhöht. Insgesamt 33 junge Menschen befanden sich Ende 2009 in Ausbildung bei der HGK. Es werden zur Zeit 14 Eisenbahner im Betriebsdienst, Fachrichtung Lokführer, sowie drei in der Fachrichtung Fahrweg ausgebildet. Weiterhin gibt es vier Elektroniker/Betriebstechnik und fünf Industriemechaniker. Im Jahr 2010 wird die Anzahl der Ausbildungsplätze nochmals steigen.

Auch die Kombination einer Ausbildung mit einem Studium in unterschiedlichen Fachrichtungen fördert und ermöglicht die HGK in Zusammenarbeit mit der Europäischen Fachhochschule (EUFH). Zurzeit befinden sich bei der HGK sieben junge Studierende/Auszubildende in dualer Ausbildung in den Fachrichtungen Industrie- und Logistikmanagement. Diese sowohl theoretische als auch praktische Ausbildung erfordert große Lernbereitschaft und viel praktisches Engagement von den Lernenden. Ziel des umfangreichen Ausbildungsprogramms ist eine langfristige Nachwuchssicherung und -förderung. In den Berichtsjahren 2007 bis 2009 übernahm die HGK alle Auszubildende in ein unbefristetes Arbeitsverhältnis. —

INSTRUMENT ZUR EINBINDUNG UND MOTIVATION DER MITARBEITER DER HGK

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. Über 50% der eingereichten Verbesserungsvorschläge der letzten Jahre konnten umgesetzt werden und wurden mit Geld- bzw. Sachpreisen prämiert. —





SOZIALLEISTUNGEN

Sozialleistungen sind keine Erfindung der Neuzeit, sondern stammen zum Teil noch aus dem Mittelalter. Schon damals übernahmen Arbeitgeber ihren Mitarbeitern gegenüber eine Fürsorgepflicht. Die Art und Weise der Fürsorge hat sich bis in die heutige Zeit natürlich verändert, aber das Prinzip der Fürsorgepflicht ist geblieben. Sozialleistungen haben die Funktion, gute Leistungen zu belohnen, tragen zu einem guten Betriebsklima bei und stärken somit die Bindung an das Unternehmen.

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 2007, 2008 und 2009 rund 8,4 Millionen Euro für zusätzliche Zukunftssicherungsleistungen für ihre Mitarbeiter aufgewandt. Damit engagiert sich die HGK in hohem Maß für die soziale Absicherung der Mitarbeiter. —

BETRIEBLICHES GESUNDHEITSMANAGEMENT

Betriebliches Gesundheitsmanagement ist Bestandteil der Unternehmenskultur bei der HGK. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die wichtigste Ressource des Unternehmens. Dreh- und Angelpunkt des betrieblichen Gesundheitsmanagements ist das Wohlbefinden und die Gesundheit der Beschäftigten. Durch geringere Fehlzeiten, eine höhere Motivation, verbesserte Qualität und Produktivität werden das Betriebsergebnis sowie die langfristige Rentabilität und die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens gesteigert.

Die arbeitsmedizinische Betreuung und der Gesundheitsschutz gehören zu den Präventionsthemen, mit denen die HGK sich beschäftigt. 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 integraler Bestandteil der Unternehmenspolitik der HGK. Sie bildet einen wichtigen Baustein im Rahmen eines integrierten Gesundheitsschutz- und Arbeitsschutz-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 dem jeweiligen Mitarbeiter 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.

So können alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HGK Ernährungs-, Fitness- und Entspannungskurse kostenlos besuchen. Auch für suchtkranke Mitarbeiter werden individuelle Behandlungsprogramme entwickelt und angeboten. So wird konsequent der Weg zu einem ganzheitlichen betrieblichen Gesundheitsmanagement fortgesetzt.

Im Focus der letzten drei Jahre stand das Thema Nichtraucherchutz bei der HGK. Ein eigens hierfür gebildeter Arbeitskreis, bestehend aus Rauchern und Nichtrauchern, der Personalabteilung und des Betriebsrates erarbeitete Maßnahmen, die Raucher nicht ausgrenzen und Nichtrauchern den gewünschten Gesundheitsschutz durch einen rauchfreien Arbeitsplatz gewährleisten. Begleitet von betrieblichen Angeboten zur Raucherentwöhnung wurde zum Weltnichtrauchertag, am 31.5.2007, eine rauchfreie Arbeitsumgebung für alle Mitarbeiter umgesetzt.

Im November 2009 wurde allen Mitarbeiter der HGK eine kostenlose Impfung gegen das H1N1-Virus, die sogenannte Schweinegrippe, angeboten. Die Impfung war freiwillig und wurde von rund einem Viertel der Mitarbeiter wahrgenommen. —



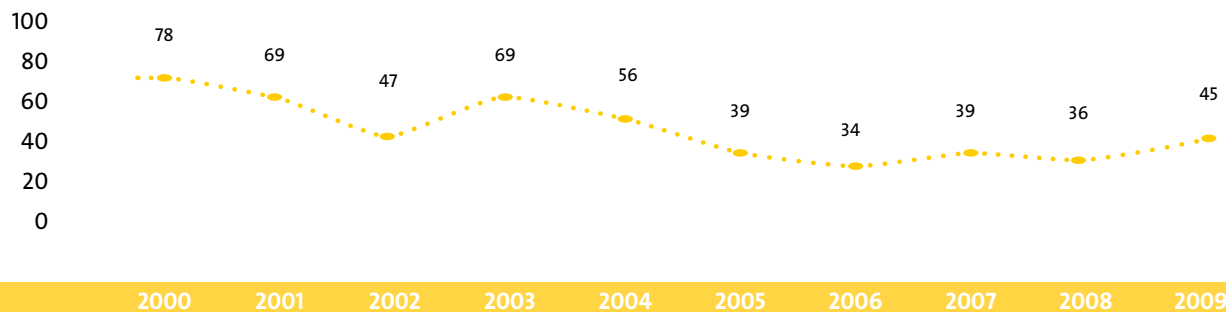
ARBEITSSICHERHEIT

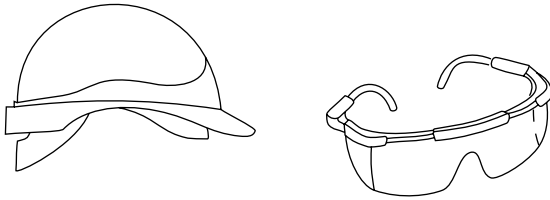
Arbeitssicherheit hat bei der HGK eine große Bedeutung. Jeder Mitarbeiter der HGK ist für die Sicherheit an seinem Arbeitsplatz mitverantwortlich. Unterstützt wird dies durch eine professionelle Sicherheitsorganisation sowie durch vielfältige Schulungen und Programme der Abteilung Arbeitssicherheit. 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 und aktualisierten „Gefährdungsbeurteilungen“, die zu betrieblichen Sicherheitsunterweisungen genutzt werden, sind in verständlicher Form aktuelle Inhalte veröffentlicht.

Mitarbeiter im Bereich der Arbeitssicherheit und eine Vielzahl von Sicherheitsbeauftragten in allen Bereichen sind bei der HGK aktiv.

UNFALLZAHLEN 2000 – 2009





Jährlich bietet die HGK ihren Mitarbeitern die Teilnahme an einer Erste-Hilfe-Grundausbildung oder einem Erst-Hilfe-Training an. So haben in den Jahren 2007 bis 2009, entsprechend den Vorgaben der Berufsgenossenschaft, 145 Mitarbeiter, verteilt über alle Bereiche der HGK, diese Aus- und Weiterbildung absolviert.

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 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 seit Mitte dieses Jahrzehntes stabil auf einem recht niedrigen Niveau. —

BESCHÄFTIGUNGSSICHERNDE MASSNAHMEN

Im Zuge der aktuellen wirtschaftlichen Situation definierten Geschäftsleitung und Betriebsrat der HGK gemeinsam wichtige Eckpunkte zur Beschäftigungssicherung. Im Focus stand die Zukunftssicherung der Arbeitsplätze durch Kostensenkungsmaßnahmen. So wurden fremdvergebene Leistungen, die den Kerngeschäften der HGK entsprechen, wieder durch das eigene Personal ausgeführt. Gleitzeit- und Urlaubsbestände wurden bedarfsgerecht abgebaut. In Absprache mit den Mitarbeitern wurde der örtliche und zeitliche Arbeitseinsatz flexibler gestaltet. Die Dienstleistungen im Güterverkehr sowie im Bereich der Lok- und Wagenwerkstatt wurden erweitert.

Zum 1.12.2009 wurde als weitere arbeitsplatzsichernde Maßnahme die Kurzarbeit eingeführt. Zur finanziellen Absicherung erhalten die betroffenen Mitarbeiter der HGK neben der Zuschusszahlung der Agentur für Arbeit einen weiteren Ausgleich der HGK, um Nettoentgelteinbußen aufzufangen.

Der Erfolg der Maßnahmen beruht auch auf dem Engagement der Mitarbeiter der HGK. Sie haben solidarisch dazu beigetragen, dass die HGK das Jahr 2009 mit einem kleinen Erfolg abschließen konnte. Mit der gelebten Solidarität schaut die HGK trotz der zurzeit noch wirtschaftlich unsicheren Zeiten zuversichtlich in die Zukunft. —



WEITERE INFORMATIONEN

Die HGK ist unter der Adresse www.hgk.de mit einer Homepage in deutscher und englischer Sprache im Internet vertreten. Seit 2008 wird diese Internetseite auch in Barriere-freier Version angeboten. Neben weiteren vielfältigen Informationen über die HGK sind 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: presse@hgk.de
Internet: www.hgk.de

Informationen rund um die Hafenerweiterung in Köln-Godorf finden Sie im Internet unter der folgenden Adresse:

www.hafenerweiterung.de

IMPRESSUM

Redaktion: Margit Knott, Rolf Schulke
Fotografie: Dirk Moll · www.dirkmoll.de, HGK Archiv
Design: Stephanie Podobinski · www.podobinski.de



Mix
Produktgruppe aus vorbildlich bewirtschafteten
Wäldern und anderen kontrollierten Herkünften
www.fsc.org Zert.-Nr. IMO-COC-028170
© 1996 Forest Stewardship Council

Print  **kompensiert**
Ident-Nr. 106105





Häfen und Güterverkehr Köln AG · Harry-Blum-Platz 2 · 50678 Köln
Telefon: +49 (0) 221-390-0 · Email: presse@hgk.de · www.hgk.de

