



Häfen und Güterverkehr
Köln AG

DA SEIN FÜR KÖLN.

GESCHÄFTSBERICHT
2015



KENNZAHLEN

HGK auf einen Blick – Stand 31. Dezember		2015	2014
Bilanz/ Gewinn- und Verlustrechnung			
Eigenkapital	Mio. €	84,4	84,4
Sachanlagen	Mio. €	144,2	153,9
Investitionen	Mio. €	15,0	14,7
Bilanzsumme	Mio. €	273,0	251,7
Umsatzerlöse	Mio. €	31,1	30,0
Materialaufwand	Mio. €	7,1	7,0
Personalaufwand	Mio. €	42,3	40,7
Unternehmensergebnis	Mio. €	3,2	4,6
Fahrweg			
Zahl der Gleisanschließer		66	66
Streckenlänge	km	94,2	94,2
Gleislänge	km	239,5	239,5
Mitarbeiter			
Mitarbeiter		565	566
Auszubildende		18	20
Gesamt		583	586

INHALTSVERZEICHNIS

2	Vorwort des Vorstandes
4	Unternehmensleitbild
6	Bericht des Aufsichtsrates
9	Aufsichtsrat
10	Vorstand

LAGEBERICHT

12	Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft
14	Wirtschaftsbericht
16	Geschäftsverlauf
20	Wesentliche nichtfinanzielle Themen
21	Chancen- und Risikobericht
24	Prognosebericht
25	Nachtragsbericht

WEITERE INFORMATIONEN

27	Netz
28	Zertifizierung und Innovation
29	Öffentlichkeitsarbeit
30	Compliance
30	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

JAHRESABSCHLUSS 2015

35	Bilanz
36	Gewinn- und Verlustrechnung
37	Anhang

BESTÄTIGUNGSVERMERK

54	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
----	--

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

die Logistik ist eine Branche, deren Bedeutung sich vielen erst bei näherer Betrachtung offenbart. Wer fragt sich im Alltag schon, wie der Kaffee in den Supermarkt kommt oder die Bohrmaschine in den Baumarkt? Oder wie Produkte aus unserer Region Märkte in aller Welt erreichen? Doch wann immer es um die Versorgung von Bevölkerung und Industrie mit Waren und Gütern geht, gehört Logistik dazu. Und in unserer globalisierten Welt wächst der Transportbedarf stetig. Kein Wunder also, dass Logistik heute der drittgrößte Wirtschaftszweig in Deutschland ist und mehr als 2,9 Millionen Menschen beschäftigt.

Als erfahrenes Logistik-Unternehmen im Stadtwerke Köln Konzern leistet die HGK seit vielen Jahren einen nachhaltigen Beitrag, um die Bedeutung Kölns und der Region als Wirtschaftsstandort zu erhalten und zu stärken. Mit ihren vielfältigen Angeboten fördert sie die klimafreundlichen und sicheren Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn und bietet leistungsfähige Transportalternativen zur Entlastung der Straßen. Dabei muss sich die HGK einem scharfen Wettbewerb stellen – insbesondere gegenüber dem Lkw, der durch den niedrigen Dieselpreis schon seit längerem erhebliche Wettbewerbsvorteile nutzen kann.

Um mit den ständigen Veränderungen Schritt zu halten und sich für künftige Herausforderungen zu rüsten, durchläuft die HGK einen kontinuierlichen Optimierungsprozess. Dies gilt auch für die 2012 gegründete RheinCargo GmbH & Co. KG. In dem Gemeinschaftsunternehmen der HGK und der Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) sind die Geschäftsbereiche Hafenlogistik, Immobilien und Schienengüterverkehr gebündelt. 2015 wurden in den Hafenstandorten Köln, Neuss und Düsseldorf insgesamt 26,8 Millionen Tonnen Güter bewegt. Als Wachstumsmarkt erwies sich dabei erneut der Kombinierte Verkehr: Der Containerumschlag in Köln, Neuss und Düsseldorf nahm gegenüber dem Vorjahr um 6,3 % auf 1,3 Millionen

„Um mit den ständigen Veränderungen Schritt zu halten und sich für künftige Herausforderungen zu rüsten, durchläuft die HGK einen kontinuierlichen Optimierungsprozess.“

Horst Leonhardt

„Mit dem Erwerb der neska-Gruppe verfolgt die HGK konsequent ihre Strategie, Beteiligungen an Logistikunternehmen in den klimafreundlichen Bereichen Binnenschiffahrt und Bahn auszubauen.“

Wolfgang Birlin

20-Fuß-Container (TEU) zu, während sich der Massengut-Umschlag rückläufig entwickelte. Mit 17,4 Millionen Tonnen lag der wasserseitige Umschlag um 5,4 Prozent unter dem Vorjahreswert. Dies war vor allem bedingt durch Einschränkungen der Schifffahrt auf dem Rhein während einer extrem langen Niedrigwasserphase, wie sie zuletzt im Jahr 2003 aufgetreten war.

Im Schienengüterverkehr ist die RheinCargo 2015 bei der Transportleistung das vierte Jahr in Folge gewachsen – und zwar deutlich stärker als der bundesweite Durchschnitt. Insgesamt wurden 4,7 Milliarden Nettotonnenkilometer erbracht, ein Plus von 11,4 % zum Vorjahr. Dies unterstreicht die starke Position der RheinCargo im Fernverkehr. Allerdings gingen die regionalen Kooperationsverkehre mit der Deutschen Bahn deutlich zurück. In der Folge sank die von der RheinCargo auf der Schiene beförderte Gesamtmenge im

3 VORWORT DES VORSTANDES

Berichtsjahr von 24,1 auf 23,4 Millionen Tonnen. Rückläufig waren unter anderem die Kohletransporte, doch verzeichnete der Bereich Mineralöl/Chemie erneut einen starken Anstieg auf 11,7 Millionen Tonnen.

Ein wichtiges Ereignis im Berichtsjahr war der vollständige Erwerb der Geschäftsanteile der neska und der dazugehörigen Beteiligungen durch die HGK. Das 1925 in Köln gegründete Traditionsunternehmen bietet vielseitige Dienstleistungen in der Massengutlogistik und im Kombinierten Verkehr, vor allem an der Rheinschiene, und ist schon seit vielen Jahren Teil des Logistiknetzwerks der HGK-Gruppe. Mit dem Erwerb der neska-Gruppe verfolgt die HGK konsequent ihre Strategie, Beteiligungen an Logistikunternehmen im Bereich Binnenschifffahrt und Bahn auszubauen. Damit hat die HGK einen weiteren Schritt vollzogen auf dem Weg zu einer Logistik-Holding, die Hafen-, Terminal- und Eisenbahnkapazitäten unter einem Dach vereint. Mit einer eigenen Lok- und Güterwagenwerkstatt in Brühl sowie als Betreiberin von Eisenbahninfrastruktur ist die HGK weiterhin selbst auf dem Logistikmarkt aktiv.

Im Geschäftsjahr 2015 kam es auch zu personellen Veränderungen im Vorstand der HGK. Herr Wolfgang Birlin trat zum 1. Mai seinen Dienst als Vorstandsmitglied an, nachdem ihn der Aufsichtsrat im Dezember 2014 bestellt hatte.

Köln, im April 2016



Horst Leonhardt



Wolfgang Birlin

UNTERNEHMENSLEITBILD

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

AUFTRAG DER HGK-GRUPPE

Logistische Dienstleistungen im Schienentransport und Hafenbetrieb

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

Ein erheblicher Teil der Eisenbahninfrastruktur der HGK wird nicht nur für den Güterverkehr genutzt; sie dient auch dem Personenverkehr – hier verkehren die Stadtbahnlinien 7, 16, 17 und 18 der KVB.

Ziele der HGK-Gruppe

- Steigerung der Transport- und Umschlagmengen,
- Entwicklung von überzeugenden logistischen Konzepten, um neue Kunden und Güter für Schiene, Wasserstraße und Hafenumschlag zu gewinnen,
- Unterstützung aller Aktivitäten, die zur Straßenentlastung beitragen,
- Erbringung eines nachhaltigen positiven Beitrags zum Konzernergebnis.

IM MITTELPUNKT

Die Kunden der HGK-Gruppe

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

DIE GRUNDLAGE

Unternehmerisches Handeln

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

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

MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Motiviert und engagiert

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

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

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

IM DIENST DER UMWELT

Häfen, Eisenbahn und Schifffahrt

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

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

der Aufsichtsrat hat im Berichtszeitraum die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben unter Beachtung des Public Corporate Governance Kodex der Stadt Köln (PCGK Köln) wahrgenommen. Er hat den Vorstand entsprechend den ihm nach Gesetz und Satzung zugewiesenen Aufgaben regelmäßig beraten und sich von der Zweck- und Ordnungsmäßigkeit sowie der Wirtschaftlichkeit der Unternehmensführung überzeugt. Er ist vom Vorstand regelmäßig über den Gang der Geschäfte, die beabsichtigte Geschäftspolitik, grundsätzliche Fragen der zukünftigen Geschäftsführung und der strategischen Grundausrichtung, über die Lage und Entwicklung der Gesellschaft sowie über bedeutsame Geschäftsvorfälle eingehend schriftlich und mündlich unterrichtet worden und hat mit dem Vorstand hierüber beraten.

Der Aufsichtsratsvorsitzende stand mit dem Vorstand in ständigem Kontakt. Somit konnten wichtige Fragen der strategischen Ausrichtung, der Geschäftsentwicklung, des Risikomanagements sowie zu aktuell anstehenden Entwicklungen unverzüglich erörtert werden. Der Aufsichtsrat hat ferner den Compliance-Bericht zur Kenntnis genommen. Der Bericht enthält grundsätzlich eine Zusammenfassung des Organisationsstandes, die Mitteilung über die eingerichteten Instrumentarien, einen Ausblick auf weitere Optimierungsaufgaben sowie den Report über konkrete Compliance-Vorfälle. Im Berichtszeitraum wurden keine Verstöße gegen Compliance-Vorschriften festgestellt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates sind nach einer Empfehlung im PCGK Köln gehalten, über bei ihnen aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung gegenüber dem Anteilseigner zu berichten. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Interessenkonflikte nicht bekannt.

Beratungsschwerpunkte

Im Geschäftsjahr 2015 haben vier turnusmäßige Sitzungen des Aufsichtsrates am 4. März, 10. Juni, 16. September und 9. Dezember sowie drei außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates am 9. Februar, 19. März und am 19. August stattgefunden.

Gegenstand der Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrates waren im Berichtszeitraum vor allem folgende Themen:

- die wirtschaftliche Lage des Unternehmens
- der Erwerb der neska-Gruppe
- der Abschluss eines Beherrschungsvertrages zwischen der Häfen und Güterverkehr Köln AG und der neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH
- die Beratung über die Unternehmensstrategie
- Gutachten zum volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Nutzen der Erweiterung des Godorfer Hafens
- der Grundstücksverkauf von Flächen auf dem ehemaligen Bahnhofgrundstück an der Bergstraße in Köln-Sürth (P+R-Platz)
- die Festlegung einer Zielquote für das unterrepräsentierte Geschlecht entsprechend den Anforderungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im Öffentlichen Dienst.

In der Sitzung am 10. Juni 2015 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und den Lagebericht 2014 ausführlich beraten und gebilligt.

Den Wirtschaftsplan 2016 mit den wesentlichen Daten für die Erfolgs-, Investitions- und Personalplanung hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 9. Dezember 2015 nach ausführlicher Beratung beschlossen.

Der Vorstand berichtete außerdem regelmäßig über die Geschäftsentwicklungen der RheinCargo GmbH & Co. KG. Der Aufsichtsrat hat sich zudem regelmäßig über die weiteren Beteiligungen der Gesellschaft und die strategische Ausrichtung der HGK informiert.

Auch im Berichtsjahr 2015 hat sich der Aufsichtsrat bei der Ausübung seiner Überwachungsfunktion an den Regelungen und Empfehlungen des PCGK Köln orientiert, um die Transparenz und Effizienz bei kommunalen Beteiligungen weiter nachhaltig zu verbessern.

Im Februar 2015 hatten die Aufsichtsratsmitglieder im Rahmen der Beratung über die „Unternehmensstrategie der Häfen und Güterverkehr Köln AG“ Gelegenheit, gemäß Ziffer 2.2.2 des PCGK Köln darauf hinzuwirken, dass die operativen Ziele, die die Gesellschaft verfolgt, den strategischen Zielen der Kommune nicht entgegenstehen. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat im Dezember 2015 für eine Durchführung der in Ziffer 2.2.7 des PCGK Köln empfohlenen Effizienzprüfung ausgesprochen. Die Vorstellung der Ergebnisse wird Mitte 2016 erwartet. Nach pflichtgemäßer Prüfung kann der Aufsichtsrat – gemeinsam mit dem Vorstand – auch für das Geschäftsjahr 2015 eine vollständige Anwendungserklärung für den PCGK Köln abgeben.

Ausschuss des Aufsichtsrates

Der am 13. Juli 1992 gebildete Ständige Ausschuss des Aufsichtsrates der Häfen und Güterverkehr Köln AG hat im Geschäftsjahr 2015 neunmal getagt. Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet und haben die Sitzungen des Aufsichtsrates vorberaten.



Michael Zimmermann

Jahresabschlussprüfung

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2015 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der Warth & Klein Grant Thornton AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Der Aufsichtsrat hat den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss und den Lagebericht seinerseits geprüft. Der Bericht des Abschlussprüfers ist dem Aufsichtsrat durch den Aufsichtsratsvorsitzenden ausgehändigt worden. Der Bericht wurde in die Aussprache und Prüfung des Jahresabschlusses einbezogen. Der Abschlussprüfer hat an den Beratungen des Aufsichtsrates über den Jahresabschluss 2015 am 15. Juni 2016 teilgenommen, über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung berichtet und für Erläuterungen zur Verfügung gestanden.

Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsergebnis Kenntnis genommen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfungen sind Einwendungen nicht zu erheben.

Die Darstellung und Beurteilung der Lage der Gesellschaft, insbesondere die Darstellung und Einschätzung des Risikoszenarios, die der Vorstand im Lagebericht abgibt, teilt der Aufsichtsrat.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2015 und empfiehlt in Übereinstimmung mit dem Vorstand dessen Feststellung durch die Hauptversammlung. Der Aufsichtsrat schließt sich dem Vorschlag des Vorstandes über die Verwendung des Bilanzgewinns an.

Für die im Geschäftsjahr 2015 erbrachten Leistungen, für ihren Einsatz und die erfolgreiche Arbeit spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Häfen und Güterverkehr Köln AG seinen Dank aus.

Köln, im Juni 2016

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates



Michael Zimmermann

AUFSICHTSRAT

Michael Zimmermann Verwaltungsangestellter,
Stadt Köln,
Vorsitzender

Dr. Jürgen Strahl, MdR Apotheker, i. R.
Stellvertretender Vorsitzender

Michael Auer *) Betriebsratsvorsitzender

**Johannes
Bortlitz-Dickhoff** Fraktionsgeschäftsführer,
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Kreistagsfraktion Rhein-Erft-Kreis

Dirk Collin *) Technischer Angestellter

**Paul-Werner
Diederichs *)** Lehrlokführer

Jörg Frank, MdR Fraktionsgeschäftsführer,
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im
Kölner Rat

Lino Hammer, MdR Ingenieur / CAD-Konstrukteur,
Jenoptik Industrial Metrology
Germany GmbH

**Thomas Hegenbarth,
MdR** Architekt, freiberuflich

**Birgitta
Nessler-Komp, MdR** Dipl.-Betriebswirtin FH, selbstständig

Franz-Josef Nied *) Eisenbahnoberinspektor

Jochen Ott Mitglied des Landtages

Reiner Pier *) Freigestelltes Betriebsratsmitglied

Martin Schmitz Kreiskämmerer, Rhein-Erft-Kreis

Jörg van Geffen, MdR Bankkaufmann,
Commerzbank AG

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

Stand: 04.03.2016

VORSTAND



Horst Leonhardt

Sprecher
Vorstandsbereich I

Interner Service
Personal/Organisation
Netz
Technik Schienenfahrzeuge



Wolfgang Birlin (seit 1.5.2015)

Vorstandsbereich II

Immobilien/Projektentwicklung
Finanzen/Controlling

LAGEBERICHT

12	Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft
14	Wirtschaftsbericht
16	Geschäftsverlauf
20	Wesentliche nichtfinanzielle Themen
21	Chancen- und Risikobericht
24	Prognosebericht
25	Nachtragsbericht



Hinweis: Die auf den folgenden Seiten des Lageberichts präsentierten Textkästen mit Zahlen und deren Erläuterungen sind nicht Bestandteil des Lageberichts und des Jahresabschlusses.

LAGEBERICHT

Selbst unter schwierigen Marktbedingungen hält die HGK Schritt und wappnet sich für die Zukunft. Als erfahrener Logistik-Dienstleister leistet das Unternehmen so einen unverzichtbaren Beitrag, damit Köln und die Region ihre Rolle als bedeutender Wirtschaftsraum heute und morgen erfolgreich ausfüllen können. Auch wenn 2015 die Umschlagszahlen aufgrund von vielfältigen Ursachen außerhalb des Einflussbereichs der Gesellschaft insgesamt rückläufig waren, hat sich die HGK-Gruppe mit ihren Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf erfolgreich im Wettbewerb behauptet.

Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft

Die HGK hat ihren Weg zur Logistik-Holding im Stadtwerke Köln Konzern konsequent weiter beschritten. Zur HGK gehören jetzt eine Reihe von Tochter- und Beteiligungsunternehmen, die ihren Fokus auf den umweltfreundlichen Transport mit dem Binnenschiff oder der Eisenbahn legen oder im Kombinierten Verkehr die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße unter Nutzung ihrer jeweiligen Stärken miteinander verbinden.

Neben der RheinCargo GmbH & Co. KG zählen hierzu die HTAG Häfen und Transport AG in Duisburg, die CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service in Köln, die KCG Knappsack Cargo GmbH in Hürth und die Rheinland Cargo Schweiz GmbH in Basel. Nach der Übernahme der Beteiligung der HTAG an der neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH in Höhe von 35 % des Stammkapitals Ende 2014 hat die HGK im Laufe des Berichtsjahres auch die weiteren 65 % sowie die übrigen Gesellschaften der neska-Gruppe von Imperial Logistics International erworben. Hierdurch verbessert sich die Einflussnahme der HGK auf Kooperationssynergien im Kerngeschäft, da zwischen HGK, RheinCargo, Neska und ihren Beteiligungsgesellschaften zahlreiche operative Überschneidungen in den regionalen Häfen am Rhein bestehen. Zur neska-Gruppe gehören neben eigenen Niederlassungen in Köln, Düsseldorf und Mannheim weitere Unternehmen, die im Bereich Massengut- und Containerumschlag entlang der Rheinschiene und weiteren wichtigen Wirtschaftsstandorten tätig sind.

Die HGK ist mit den Neuss- <Düsseldorfer Häfen zu je 50 % an der RheinCargo beteiligt. Das Gemeinschaftsunternehmen verschafft den Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf mit einem Hafenumschlag von 27 Mio. t eine besondere Position unter den europäischen Binnenhäfen. Rund 23 Mio. t transportierter Güter auf der Schiene – davon 3,6 Mio. t containerisierte Waren – machen die RheinCargo zu einem der größten deutschen Eisenbahn-Güterverkehrsunternehmen mit Direktzugverbindungen nach Österreich, Polen, Italien, Benelux und in die Schweiz. Nicht zuletzt stellt die RheinCargo Industrie- und Gewerbeflächen bereit, die wahlweise über Wasser-, Gleis- und Straßenanschluss verfügen, und betreibt ein zukunftsorientiertes und nachhaltiges Flächenmanagement.

Die HTAG hält Beteiligungen und Niederlassungen entlang der schiffbaren Flüsse und Kanäle, insbesondere an Rhein und Mosel, sowie in dem für Nordrhein-Westfalen bedeutendsten Seehafen in Rotterdam. Mit über 2,7 Mio. t Hafenumschlag, 11,4 Mio. t Transportaufkommen und 4,5 Mio. tkm Transportleistung gehört die HTAG zu den bedeutenden deutschen Binnenschifffahrtsunternehmen.

27 MIO. T

HAFENUMSCHLAG DER RHEINCARGO IM JAHR 2015 VERSCHAFFEN DEN HÄFEN IN KÖLN, NEUSS UND DÜSSELDORF EINE BESONDERE POSITION IN EUROPA.

Mit rund 23 Mio. t transportierter Güter auf der Schiene ist die RheinCargo eines der größten deutschen Eisenbahn-Güterverkehrsunternehmen.

300.000

**PERSONEN, 133.000 PKW UND
12.000 LAST- UND LIEFERWAGEN
BEFÖRDERT IM JAHR 2015
DIE RHEINFÄHRE KÖLN-LANGEL/
HITDORF GMBH.**

— — — — —
Gegenüber vergangenen Jahrzehnten ist das eine Verdreifachung des Verkehrsaufkommens, ausgelöst durch die Verkehrsbeschränkungen auf der Autobahnbrücke der A1 bei Leverkusen.

Die Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH, an der die HGK und die Stadt Leverkusen zu gleichen Teilen beteiligt sind, erfährt durch die Verkehrsbeschränkungen auf der Autobahnbrücke der A1 bei Leverkusen eine in den vergangenen Jahrzehnten nicht erreichte Auslastung. Im Jahr 2015 wurden annähernd 300.000 Personen, 133.000 Pkw und 12.000 Last- und Lieferwagen befördert. Dies entspricht in etwa einer Verdreifachung des Verkehrsaufkommens gegenüber früheren Jahren.

Bei der HGK verblieben die Eisenbahninfrastruktur und die Lok- und Wagenwerkstatt. Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs durch Modernisierung und Verbesserung der Haltestellen, Stellwerke und Kreuzungen zwischen Straßen und Schienen stehen bei den Aufgaben des HGK-Netzes im Mittelpunkt. Die Lok- und Wagenwerkstatt hat sich durch konsequente Verbesserung ihrer Qualitätsstandards zu einem namhaften Anbieter für die präventive und korrektive Instandhaltung von Schienenfahrzeugen entwickelt, die ihre Leistungen, soweit sie nicht durch Rhein-Cargo ausgelastet wird, erfolgreich bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen anbietet.

Wie bereits im Vorjahr hat die HGK wichtige Dienstleistungen für die RheinCargo, unter anderem im Bereich der Personalgestellung und -verwaltung, des Rechnungswesens und Controllings sowie der Informationstechnologie erbracht. Die Entwicklung der RheinCargo lässt den Aufbau einer eigenen Verwaltung aber zunehmend erforderlich erscheinen.

Wirtschaftsbericht

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Die **deutsche Wirtschaft** befindet sich auf moderatem Wachstumskurs. Die wirtschaftliche Leistung wurde nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Schlussquartal des Jahres 2015 preis-, kalender- und saisonbereinigt um 0,3 % ausgeweitet. Der im Januar gemeldete solide Anstieg des Bruttoinlandsprodukts um real 1,7 % im Jahr 2015 wurde damit bestätigt. In der deutschen Wirtschaft überwiegen nach wie vor die Auftriebskräfte, obwohl aus dem außenwirtschaftlichen Umfeld seit einigen Monaten gemischte Signale kommen. Die Industrieproduktion war im Dezember 2015 im Vergleich zum Vormonat merklich rückläufig. Auch die Auftragseingänge gaben im Dezember leicht nach, verbesserten sich im Schlussquartal zusammengenommen jedoch deutlich gegenüber dem dritten Vierteljahr. Die Turbulenzen auf den internationalen Finanzmärkten zu Jahresbeginn – unter anderem ausgelöst durch den niedrigen Ölpreis und die Verunsicherung über die weitere Entwicklung in China – führten zu einer schlechteren Stimmungslage in den deutschen Unternehmen. Die Bauproduktion konnte im Schlussquartal 2015 merklich Fahrt aufnehmen. Auch in den kommenden Monaten dürfte sich die Belegung insbesondere im Wohnungsbau fortsetzen. Die Konjunktur in den stärker binnenwirtschaftlich ausgerichteten Dienstleistungsbereichen ist – gemessen an der weiter steigenden Beschäftigung – klar aufwärtsgerichtet. Durch die günstige Entwicklung am Arbeitsmarkt und solide Einkommenszuwächse nimmt die Kaufkraft der privaten Haushalte weiter zu. Die hohe Zuwanderung von Flüchtlingen löst, wenngleich in überschaubarer Größenordnung, ebenfalls Nachfrageimpulse aus.

Die **Weltwirtschaft** entwickelt sich gegenwärtig mit mäßiger Dynamik. Im laufenden Jahr ist eine geringe Beschleunigung zu erwarten. Damit setzt sich die schwunglose Entwicklung der vergangenen Jahre fort. Die Wachstumsperspektiven der Vereinigten Staaten und der japanischen Wirtschaft werden für das laufende Jahr grundsätzlich positiv eingeschätzt. Auch im **Euroraum** dürfte sich die konjunkturelle Erholung fortsetzen. In China dagegen verlangsamt sich das Wachstum. Dies beeinträchtigt die chinesischen Handelspartner vor allem in Asien. Rohstoffexportierende Länder wie Russland oder Brasilien werden durch die niedrigen Öl- und Rohstoffpreise belastet. Aktuelle Konjunkturindikatoren deuten nicht auf eine Belebung der globalen Wirtschaft hin. So ist die weltweite Industrieproduktion im November 2015 etwas gesunken und der weltweite Composite Einkaufsmanager Index von Markit ging im Januar ebenfalls geringfügig zurück. Die jüngst gestiegene Volatilität an den Kapitalmärkten spiegelt auch die konjunkturellen Risiken wider.

4,5 MRD. T

**GÜTER WURDEN 2015 INSGESAMT
IN DEUTSCHLAND TRANSPORTIERT.
DAS SIND 1,1 % MEHR ALS IM
VORJAHR – EIN GRÖßERES
VOLUMEN ALS JEMALS ZUVOR.**

Anders als im Straßenverkehr ging das Transportaufkommen im Eisenbahnverkehr, im Seeverkehr und in der Binnenschifffahrt zurück. Im Luftverkehr stagnierte die Gütermenge 2015.

Trotz der gedämpften Weltkonjunktur konnten die deutschen Exporteure im Jahr 2015 Waren im Wert von knapp 1.200 Mrd. Euro exportieren. In der Tendenz waren die Ausfuhren seit Jahresmitte vor allem wegen einer geringeren Nachfrage aus den großen Schwellenländern leicht abwärtsgerichtet.

In **Deutschland** wurden 2015 mehr Güter transportiert als je zuvor. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) stieg das Transportaufkommen gegenüber dem Vorjahr um 1,1 % auf 4,5 Milliarden Tonnen. Damit wuchs der Güterverkehr in Deutschland im dritten Jahr in Folge. Auf Deutschlands Straßen wurden mehr Güter transportiert, auch die in Rohrleitungen beförderte Rohölmengemenge nahm zu. Im Eisenbahnverkehr, im Seeverkehr und in der Binnenschifffahrt ging das Transportaufkommen hingegen zurück. Die Gütermenge im Luftverkehr stagnierte 2015.

Auf Straßen wurden – nach einer Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur – im vergangenen Jahr knapp 3,6 Milliarden Tonnen und damit 1,9 % mehr Güter befördert als im Jahr 2014. Im Eisenbahnverkehr, bei dem es im Frühjahr 2015 zu Streiks kam, ging die Beförderungsmenge

im Vorjahresvergleich um 1,0 % zurück. Binnenschiffe beförderten 3,2 % weniger Güter als im Vorjahr. Niedrigwasser führte hier im Herbst 2015 zu besonders starken Rückgängen des Transportaufkommens. Somit gewannen Lastkraftwagen (Lkw) Anteile am Güterverkehr dieser drei Verkehrszweige hinzu, während Eisenbahnen und Binnenschiffe Anteile verloren.

Im Seeverkehr ging die Beförderungsmenge mit einem Minus von 2,7 % stark zurück. Der Empfang aus dem Ausland sank dabei stärker als der Versand ins Ausland. Dagegen gab es beim Transport von Rohöl in Rohrleitungen mit einem Plus von 3,3 % das stärkste Wachstum aller Verkehrszweige.

361,2 MIO. T

GÜTER WURDEN 2015 AUF DEM DEUTSCHEN SCHIENENNETZ BEWEGT, RUND 1,0 % WENIGER ALS IM VORJAHR.

Zurückgegangen ist insbesondere das Transportvolumen von Kohle, rohem Erdöl und Erdgas sowie Erzen, Steinen, Erden und sonstigen Bergbauerzeugnissen. Zugenommen hat der Güterbereich Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter.

Im Jahr 2015 wurden auf dem **deutschen Schienennetz** insgesamt 361,2 Millionen Tonnen Güter transportiert. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilt, nahm im Vergleich zum Vorjahr das Transportaufkommen auf Schienen damit um 1,0 % ab. Die auf dem deutschen Schienennetz transportierte Menge sank das zweite Jahr in Folge, nachdem es bereits 2014 einen Rückgang von 2,3 % im Vergleich zu 2013 gegeben hatte.

Während sich der Durchgangsverkehr 2015 mit +4,5 % positiv entwickelte, gab es bei den anderen Verkehrsbeziehungen Rückgänge: Sie reichten von -0,2 % beim Binnenverkehr über -0,5 % beim Versand in das Ausland bis zu -6,5 % beim Empfang aus dem Ausland.

Der Rückgang wirkte sich besonders bei Kohle, rohem Erdöl und Erdgas (-2,4 %) sowie Erzen, Steinen und Erden und sonstigen Bergbauerzeugnissen (-3,8 %) aus. Insgesamt wurden hier 3 Millionen Tonnen weniger als 2014 transportiert. Die größte Steigerung erzielte mit +3,5 % dagegen der Güterbereich Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter.

Die mit dem Gütertransport verbundene Verkehrsleistung belief sich 2015 auf 114,3 Milliarden Tonnenkilometer (+1,5 %). Durch Verknüpfung der Verkehrsleistung mit der Tonnage lässt sich die mittlere Transportweite pro Tonne berechnen. Diese belief sich 2015 auf 317 Kilometer (+2,6 %).

Im Transport von Containern und Wechselbehältern wurden 2015 insgesamt 5,9 Millionen TEU (twenty foot equivalent unit – 1 TEU entspricht einem 20-Fuß-Container) befördert, womit sich gegenüber 2014 ein Rückgang von 6,5 % ergibt. Auch hier war bereits 2014 die Zahl der per Bahn transportierten TEU gesunken, und zwar um 2,8 %.

Im Seeverkehr (-2,7 %) und in der Binnenschifffahrt (-3,2 %) ging das Transportaufkommen zurück. Niedrigwasser führte hier im Herbst 2015 zu besonders starken Rückgängen des Transportaufkommens.

Die Mengenentwicklung in den Binnenhäfen weist im Jahr 2015 eine besonders große Bandbreite durch Güterschwerpunkte und Wasserstandsabhängigkeit aus. Standorte mit starker Abhängigkeit von der chemischen Industrie wie Marl (-12,5 %), Krefeld (-4,1 %) und Ludwigshafen (-1 %) mussten teilweise deutliche Einbußen hinnehmen. Duisburg (+3,8 %) profitierte besonders von den Zuwächsen im Containersegment und konnte damit sogar die schwächeren Montanmengen abfangen.

Für die Hafenstandorte am Rhein, die die HGK-Gruppe über ihre Beteiligungen betreibt, ergaben sich 2015 signifikante Rückgänge beim Kohleumschlag. Die außergewöhnlich schwache Nachfrage aus dem Bereich der Kraftwerkswirtschaft war hierfür die maßgebliche Ursache, die wiederum auf Effekte der Energiewende, einen milden Temperaturverlauf zu Beginn und Ende des Jahres sowie technische Gründe beim Betrieb der Kraftwerke zurückzuführen ist.

Geschäftsverlauf

NETZ Dem Bereich Netz der HGK obliegt die Vorhaltung und Vermarktung der HGK-Eisenbahninfrastruktur und die damit im Zusammenhang stehenden Dienstleistungen und Geschäftstätigkeiten. Die Mitarbeiter erbringen zusätzlich verschiedene Services und Leistungen für Dritte, so zum Beispiel in der Instandhaltung von Infrastrukturanlagen bei Gleisanschließern, als Betriebsleiter oder als eisenbahntechnischer Berater.

Die Nutzung der HGK-Infrastruktur für den Betrieb der Stadtbahnlinien 7, 16, 17 und 18 durch die KVB ist durch einen Mitbenutzungsvertrag geregelt. Die Lieferung von elektrischer Energie zum Betrieb der Stadtbahnlinien erfolgt unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Gesetzes für den Ausbau erneuerbarer Energien unmittelbar zwischen der KVB und der RheinEnergie.

TECHNIK Mit ihrer Lok- und Wagenwerkstatt erbringt die HGK Instandhaltungsleistungen für die RheinCargo und externe Kunden. Neben der Wartung und Instandsetzung stellt die HGK auch die entsprechende Dokumentation für das ECM (Entity in Charge of Maintenance), die für die Instandhaltung zuständige Stelle nach der Europäischen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, zur Verfügung. Die Richtlinie hat einen sicheren Gütertransport in Europa zum Ziel.

2.700

AUFTRÄGE WURDEN 2015 IN DER LOK- UND WAGENWERKSTATT BEARBEITET, 2.069 DAVON ALLEINE IN DER LOKWERKSTATT.

83 % der Instandhaltungsleistungen wurden von der RheinCargo in Auftrag gegeben, die damit der größte Kunde der Lok- und Wagenwerkstatt ist.

Die Zertifizierung als Instandhaltungsstelle von Güterwagen erklärt auch die steigende Nachfrage von externen Kunden nach den Leistungen der HGK. So verzeichnet die HGK-Technik zunehmend Anfragen von deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen im regionalen Bereich der Containerterminals und von Bahnlogistikern aus Benelux nicht nur zur Instandhaltung von Diesel-Lokomotiven, sondern auch im Bereich der E-Traktion. Steigend ist auch die Nachfrage nach mobiler Reparatur und Instandhaltung von Güterwagen. Dies liegt maßgeblich an der neuen Hebeanlage zur Bearbeitung fest gekuppelter Containertragwagen oder von Autotransportern.

In der Lok- und Wagenwerkstatt wurden im vergangenen Jahr 2.700 Aufträge bearbeitet, davon 2.069 in der Lokwerkstatt. Größter Kunde ist die RheinCargo mit 83 % der Instandhaltungsleistungen.

An der Tankstelle wurden rund 3 Mio. l Dieseltreibstoff abgegeben. Die Radsatzdrehbank in der Lokwerkstatt hat 2015 mit 136 Fahrzeugen wiederum eine hohe Anzahl von bearbeiteten Fahrzeugen erreicht. Durch die hohe Flexibilität der Mitarbeiter, die Reaktionsschnelligkeit und das Eingehen auf Kundenwünsche konnten Bestandskunden fester an die HGK gebunden und neue Kunden für die Fahrzeug-Instandhaltung hinzugewonnen werden. Als Neugeschäft hat sich aus der Bereitstellung von Abstellplätzen für Triebfahrzeuge die sogenannte Stillstandswartung entwickelt und die Wertschöpfung erweitert.

VERMIETUNGS- GESCHÄFT

Im Geschäftsjahr 2015 stiegen die Erlöse und Nebenerlöse aus dem nicht hafenaaffinen Vermietungs-geschäft gegenüber dem Vorjahr um 4,7 % (5.777 Tsd. €; Vorjahr 5.519 Tsd. €).

HAFENERWEITERUNG KÖLN-GODORF

Nach den gerichtlichen Entscheidungen zum Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2006 hatte die HGK die Verwaltungsverfahren nach den wasser-, eisenbahn- und baurechtlichen Bestimmungen beantragt, die der gerichtlichen Entscheidung folgend erforderlich sind, um die Hafenerweiterung vorzunehmen. Sie leistet zu diesen behördlichen Verfahren die notwendigen Beiträge, beauftragt die erforderlichen gutachterlichen Untersuchungen und wirkt an der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit mit.

TOCHTERUNTER- NEHMEN UND BETEILIGUNGEN

a) RheinCargo GmbH & Co. KG

Das Gesamtgütevolumen der RheinCargo aus Bahntransporten, Hafenlogistik und landseitigen Umschlägen betrug im vergangenen Jahr 50,28 Mio. t (-1,6 Mio. t/-3,05 %).

Im **Eisenbahngüterverkehr** konnte die Transportleistung um 11,4 % auf 4,7 Mrd. Nettotonnenkilometer gesteigert werden, lediglich beim Transportvolumen musste die RheinCargo in Relation zum Vorjahr leichte Rückgänge hinnehmen (-0,7 Mio. t, -2,8 %). Mineralöl trug als stärkste Hauptgütergruppe mit 8,8 Mio. t (-38 %) zum Transportaufkommen der Bahn bei.

In den **Häfen** der RheinCargo wurden insgesamt 26,8 Mio. t (-3,3 %) Güter umgeschlagen. Davon entfielen 17,4 Mio. t (Vorjahr 18,4 Mio. t) auf den wasserseitigen Umschlag. Mineralöl ist auch beim Hafenumschlag die stärkste Hauptgütergruppe und trug mit 5,5 Mio. t (Vorjahr 6,0 Mio. t) zum Umschlagergebnis bei.

Anders als in Vorjahren blieben gute Herbstergebnisse weitgehend aus. Bei der Eisenbahn war hierfür der eklatante Mangel an Lokführerpersonal die entscheidende Ursache. In den Häfen Neuss/Düsseldorf hat sich die Ergebnissituation im vierten Quartal insbesondere aufgrund von temporären Umsatzzuwachsen (Messeschiffe Düsseldorf, Winterkohleumschlag) etwas aufgehellt, während die Häfen in Köln aufgrund der langen Niedrigwasserperiode Umsatzrückgänge zu verzeichnen hatten, die aber zum Teil über Garantieabrechnungen im Jahresabschluss kompensiert werden können. Allerdings werden insgesamt weder das Vorjahres- noch das Planergebnis erreicht.

b) HTAG Häfen und Transport AG

Die HTAG musste beim **Transportaufkommen** einen Rückgang um 6,8 % auf 11,4 Mio. t hinnehmen. Die Transportleistung nahm um 5,6 % auf 4,5 Mio. tkm ab. Während Kohlen und Baustoffe erheblich nachgaben, war bei Getreide und Futtermitteln mit einem Aufkommen von 1,2 Mio. t der größte Zuwachs (+118.726 t/+10,8 %) zu verzeichnen. Grund für den Rückgang des Transportaufkommens war eine langanhaltende Niedrigwasserphase, die die Transportdurchführung zur Erfüllung der vertraglich kontrahierten Tonnagen empfindlich beeinträchtigte. Sowohl gegenüber der Planung als auch gegenüber dem Vorjahr nahm die Transportleistung deshalb ab.

Die **Umschlagsleistung** der HTAG sank um 26,7 % gegenüber dem Vorjahr auf 2,8 Mio. t. Den größten Anteil daran hatte mit fast 900 Tsd. t der Rückgang des Kohleumschlags. Auch der Umschlag von Baustoffen nahm ab (-121 Tsd. t/-15 %).

1,6 MIO. T

**PAPIERPRODUKTE WERDEN
JÄHRLICH DEUTSCHLANDWEIT
IN DEN PAPIERLÄGERN
UMGESCHLAGEN.**

An Bedeutung gewonnen hat die Just-in-Time-Versorgung der Zeitungsindustrie mit Papierrollen für ihre Druckmaschinen.

c) neska

Zum Jahresende hat die HGK den Geschäftsanteil in Höhe von 65 % des Stammkapitals, den die Imperial Logistics International an der Neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH (neska) hielt, übernommen. Die neska wiederum hat die übrigen zur neska-Gruppe zählenden Gesellschaften, Beteiligungen und Assets von Imperial erworben. Die Gesellschaft unterhält eigene Niederlassungen in Düsseldorf, Köln und Mannheim sowie Beteiligungen an Gesellschaften zum Umschlag von Massengütern und Containern in den Häfen in Köln, Duisburg, Düsseldorf und Dormagen. In der neska-Gruppe werden jährlich über 8 Mio. t der unterschiedlichsten Produkte umgeschlagen.

Alle Standorte der neska-Gruppe sind trimodal und gestatten den Umschlag zwischen den Verkehrsträgern Schiff, Bahn und Lkw. Unter dem Namen „neska intermodal“ unterhält die neska-Gruppe trimodale Containerterminals in den wichtigen Umschlagsdrehscheiben am Rhein, darunter in Köln, Düsseldorf und Dormagen. Moderne und leistungsfähige Krananlagen, Reach-Stacker und Containerstapler sorgen für den schnellen Umschlag von Leer- und Vollcontainern.

Die Kunden der neska-Containerterminals profitieren von einer Vielzahl von Verkehrsanbindungen mit allen Verkehrsmitteln. So werden nicht nur Bahn- und Binnenschiffshuttles zu den westeuropäischen ARA-Häfen beziehungsweise zu den norddeutschen Seehäfen mit täglich festgelegten Abfahrtszeiten angeboten, sondern auch regelmäßige Bahnverbindungen in die europäischen Industriegebiete organisiert. Für die Vor- und Nachlauftransporte hat der Terminalverbund der neska eigene Transportkapazitäten für die Bedienung der Seeterminals via Binnenschiff sowie für die regionale Verteilung.

Bedeutende Produkte im **Stückgutumschlag** sind Stahl und Aluminium. Besondere Bedeutung erlangt die Just-in-Time-Versorgung der Zeitungsdruckindustrie mit Papierrollen für ihre Druckmaschinen. Hierfür werden jährlich deutschlandweit 1,6 Mio. t Papierprodukte in den Papierlagern umgeschlagen. Neben dem Umschlag von Greifer- und Hakengut sind in den Anlagen der neska Köln und der uct Dormagen auch Siloverladungen möglich. Für den witterungsunabhängigen Umschlag von nässeempfindlichen Produkten stehen in den Standorten neska Düsseldorf, neska Köln und bei der uct Neuss zusätzlich Trockenumschlagsanlagen mit Wasser- und Gleisanschluss bereit.

d) DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH

Die DKS, an der KVB und HGK zu jeweils 25,5 % beteiligt sind, hat im abgelaufenen Geschäftsjahr (1. September 2014 – 31. August 2015) die Planwerte um knapp 10 % übertroffen und einen Jahresüberschuss von über 691 Tsd. € erwirtschaftet.

ERTRAGSLAGE

Für die Steuerung unseres Unternehmens verwenden wir neben dem Ergebnis vor Steuern im Wesentlichen die Kennzahlen Eigenkapitalquote, Anlagendeckung und Working Capital.

Die Steigerung der Umsatzerlöse um 1,1 Mio. € ist im Wesentlichen auf höhere Leistungen und Materiallieferungen der Technik an die RheinCargo zurückzuführen. Außerdem konnten die Fahrwegenerlöse leicht gesteigert werden.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge gegenüber dem Vorjahr um 23,1 Mio. € ist wesentlich bedingt durch die im Geschäftsjahr geänderte Bilanzierung von Investitionszuschüssen. Diese werden

ab 2015 erfolgsneutral in der Bilanz verbucht. Innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge sind deshalb die Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil (-9,1 Mio. €) und die Erträge aus Investitionszuschüssen zum Anlagevermögen (-7,6 Mio. €) gegenüber dem Vorjahr reduziert. Außerdem hat im Vorjahr ein größerer Immobilienverkauf die sonstigen betrieblichen Erträge erhöht.

Die Summe aus Personal- und Materialaufwand, Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen beträgt im Jahr 2015 71,7 Mio. € (Vorjahr 89,5 Mio. €). Der Anteil des Personalaufwands liegt bei 59,1 % (Vorjahr 45,5 %), auf den Materialaufwand entfallen 9,9 % (Vorjahr 7,8 %) und auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 18,0 % (Vorjahr 21,6 %). Die deutlichen Verschiebungen gegenüber dem Vorjahr resultieren ebenfalls aus der Bilanzierungsänderung bei den Investitionszuschüssen. In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Vorjahres waren 3,8 Mio. € Einstellungen in den Sonderposten enthalten, die jetzt erfolgsneutral verbucht werden, ebenso wie 12,9 Mio. € steuerliche Abschreibungen des Vorjahres.

Das Finanzergebnis hat sich per saldo um 2,5 Mio. € verbessert. Hier hat sich die Ausschüttung der RheinCargo in Höhe von 3,9 Mio. € (Vorjahr 0,7 Mio. €) besonders positiv ausgewirkt. Zinsbelastungen aus dem Erwerb der neska-Gruppe hatten einen gegenläufigen Effekt.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der HGK, das im Geschäftsjahr dem Ergebnis vor Steuern entsprach, nahm gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Mio. € ab und beläuft sich auf 3,7 Mio. €.

Nach Berücksichtigung von Steuern erzielte die HGK im Geschäftsjahr 2015 ein Unternehmensergebnis von 3,3 Mio. € (Vorjahr 4,6 Mio. €) und hat damit ihre Prognose geringfügig übertroffen. Hiervon werden 51 Tsd. € als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis ausgezahlt. Die verbleibenden 3.202 Tsd. € werden im Rahmen des bestehenden Gewinnabführungsvertrags an die SWK abgeführt.

INVESTITIONEN

Die Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände beliefen sich im Geschäftsjahr 2015 auf insgesamt 15,0 Mio. € (Vorjahr 14,7 Mio. €). Sie erfolgten in Höhe von 9,9 Mio. € im Bereich Netz, in Höhe von 4,4 Mio. € im Bereich Liegenschaften und in Höhe von 0,7 Mio. € spartenübergreifend.

Im Bereich Netz entfiel der Großteil der Investitionen auf die Generalsanierungen des Oberbaus und den zweigleisigen Ausbau der Linie 18.

Im Bereich Liegenschaften investierte die HGK vor allem in die Errichtung des Terminals im Kölner Norden und in den Ausbau der Nutzungsmöglichkeiten der Hafenecken.

Damit konnte die Vorjahresprognose nicht erreicht werden. Durch das Auslaufen des ÖPNVG NRW wurden Zuwendungen nicht wie erwartet bewilligt. Eine geplante Stellwerkserneuerung und die Erneuerung von Fahrleitungen mussten daher verschoben werden, bis die Finanzierung sichergestellt werden kann. Beim KV Nord haben sich aufgrund eines zusätzlichen Plangenehmigungsverfahrens Investitionsbeträge in die Jahre 2016 und 2017 verschoben.

FINANZLAGE, VERMÖGENS- UND KAPITALSTRUKTUR

Die Bilanzsumme hat sich von 251,7 Mio. € im Vorjahr um 21,3 Mio. € (8,5 %) auf 273,0 Mio. € erhöht. Das Anlagevermögen nahm um 14,5 Mio. € zu. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Beteiligungsunternehmen nahmen um 30,3 Mio. € zu. Beides ist auf den Erwerb der neska-Gruppe zurückzuführen. Aufgrund der gestiegenen Bilanzsumme verringerte sich die Eigenkapitalquote auf 30,9 % (Vorjahr 33,6 %).

Das langfristige Kapital erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 15,3 Mio. € auf 198 Mio. €. Damit war das Anlagevermögen durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital zu 81,6 % (Vorjahr 80,1 %) gedeckt.

Im Working Capital übersteigt die Summe aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vorräten die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 0,5 Mio. € (Vorjahr 2,5 Mio. €). Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen 0,8 Mio. € nach 0,4 Mio. € im Vorjahr. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben sich zum Vorjahr um 4,4 Mio. € erhöht. Hier wirkt sich die Inanspruchnahme einer größeren Rückstellung aus, die zum 31. Dezember 2015 in den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen auszuweisen war. Das Working Capital beträgt 1 % vom Umsatz.

Die HGK ist in das Konzern-Cash-Pooling des Gesellschafters Stadtwerke Köln GmbH eingebunden. Sie ist daher jederzeit in der Lage, ihre Zahlungsverpflichtungen zu erfüllen.

Wesentliche nichtfinanzielle Themen

MITARBEITER

Am 31. Dezember 2015 beschäftigte die HGK 583 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gegenüber dem Vorjahresstichtag hat sich die Mitarbeiterzahl damit um 0,52 % vermindert. Mit einer durchschnittlichen Betriebszugehörigkeit von 21 Jahren und mit 18 Auszubildenden erweist sich die HGK als attraktiver Arbeitgeber. Dies ist nicht zuletzt auf erhebliche Aufwendungen der Gesellschaft für die berufliche Aus- und Weiterbildung, aber auch die angebotenen medizinisch- und gesundheitsorientierten Fortbildungskurse sowie Seminare zurückzuführen.

CHANCENGLEICHHEIT ZWISCHEN MÄNNERN UND FRAUEN

Im Rahmen des neuen Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Männern und Frauen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat die HGK das Ziel eines 30%igen Frauenanteils für Vorstand und Aufsichtsrat bis zum 30. Juni 2017 neu formuliert.

QUALITÄTS- MANAGEMENT

Seit Juli 1998 ist die HGK nach der Europäischen Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001 zertifiziert. Das Normverfahren untersucht vier betriebliche Ebenen: Verantwortung der Leitung, Management von Ressourcen, Dienstleistungs-Realisierung sowie Messung, Analyse und Verbesserung von Prozessen. Bei der HGK wurden 2015 nach diesen Kriterien erneut die Erbringung von Dienstleistungen für den Eisenbahngüterverkehr und den Hafentrieb sowie die Werkstatt für Schienenfahrzeuge und der Betrieb und Unterhalt des Eisenbahnnetzes erfolgreich auditiert.

UMWELTSCHUTZ Die HGK hat in einer Umweltschutzleitlinie verbindlich ökologisches Handeln im Sinne einer „Green Logistic“ festgelegt. Die Leitlinie beinhaltet Vorgaben für alle betrieblichen Tätigkeiten und Abläufe, die für alle Mitarbeiter und Standorte gelten. Damit misst die HGK dem Umweltschutz die Bedeutung eines zentralen Unternehmensziels bei.

ARBEITSSICHERHEIT Durch ständige Analyse und den Fortschritt der Arbeitsschutzorganisation und -prozesse gewährleistet die HGK nicht nur Rechtskonformität, sondern trägt dadurch auch in hohem Maße zur Optimierung der Arbeitsplatzgestaltung und somit zur Verbesserung der Perspektive für jeden Einzelnen bei. Zentraler Bestandteil dabei ist die Kommunikation über Good-Practice-Beispiele.

Chancen- und Risikobericht

Die HGK hat entsprechend den aktienrechtlichen Anforderungen ein Frühwarnsystem für bestandsgefährdende Risiken implementiert. In der Leitlinie Risikomanagement werden die wesentlichen Grundsätze und Verantwortlichkeiten, insbesondere Termine und Schwellenwerte für das Reporting, festgelegt. Der Bericht zur Risikoinventur beinhaltet Art, Struktur und Steuerungsgrad der Risiken nach Bereichen.

Durch die Implementierung des Risikomanagementsystems lassen sich zukünftige Risiken frühzeitig erkennen und gegensteuernde Maßnahmen zeitnah und gezielt ergreifen. Dabei werden identifizierte Risiken analysiert und dokumentiert sowie nach Bedeutung und Eintrittswahrscheinlichkeit eingestuft.

Die Schwerpunkte der Risikostruktur sind die Finanz-, Markt- und Strategierisiken. Das Risikomanagement-System „r2c – Risk to Chance“ innerhalb des Stadtwerke Köln Konzerns zur aktiven Unterstützung des konzernweiten Risikomanagement-Prozesses wird von der HGK seit 2014 eingesetzt.

Mit Ausgliederung des Eisenbahnverkehrs und des Hafenbetriebs auf die RheinCargo, an der die Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) und die HGK jeweils die Hälfte der Geschäftsanteile halten, werden Chancen und Risiken dieser Geschäftsbereiche nur noch mittelbar spürbar.

Die Kooperation von NDH und HGK ermöglicht die effizientere Nutzung der Umschlagflächen in den Häfen und eine Ausweitung des Angebots von Eisenbahnverkehrsleistungen. Mit einem regionalen Flächenmanagement, einer internationalen Bahnanbindung und verkehrsträgerübergreifendem logistischem Know-how wird die RheinCargo ein erfolgreicher, marktaktiver Anbieter von Umschlag- und Transportleistungen.

Auch die Häfen der RheinCargo unterliegen konjunkturellen Nachfragerückgängen und den Risiken aus witterungsbedingten Einschränkungen durch Hoch- und Niedrigwasser sowie eis- oder havariebedingten Wasserstraßensperrungen. Im Zuge der Energiewende nimmt der Import von Kraftwerkskohle ab. Auch die Auslastung und Performance von Kohlekraftwerken haben im Jahr 2015 deutlich nachgelassen und führten bei der RheinCargo zu Einbrüchen bei Transport und Umschlag.

Risiken der Eisenbahn ergeben sich neben konjunkturellen Schwankungen aus einem Wettbewerbsumfeld, in dem nicht nur die Verkehrsträger miteinander konkurrieren, sondern auch die großen Staatsbah-

nen international Marktanteile hinzugewinnen wollen. Dies hat in der Vergangenheit zu einem verstärkten Preiswettbewerb und einer Verringerung der Zahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen geführt; ehemals selbstständige nicht-bundeseigene Eisenbahnen wurden von den Staatsbahnen (DB, SNCF, SBB, Trenitalia, PKP) übernommen. Die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger Lkw-Flotten aus den neuen EU-Staaten trägt weiterhin zu den Marktrisiken bei. Die massive Senkung der Dieselpreise bei gleichzeitiger Erhöhung der EEG-Umlage verringert die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber dem Lkw massiv.

Aufgrund von Arbeitskräftemangel können nicht alle von Kunden nachgefragten Zugfahrten durchgeführt werden. Hierdurch können Umsatzeinbußen oder Zusatzkosten durch Kurzfristdispositionen entstehen. Neben verstärkter Ausbildung, Fortbildung und Akquirierung von eigenem Personal auch für außerregionale Standorte und Zugfahrleistungen nimmt die RheinCargo weitere Personaldienstleister mit Triebfahrzeugführern hinzu.

Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnet die RheinCargo generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung ihrer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als eines offenen Systems entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von der RheinCargo allerdings nur bedingt beeinflusst werden; hier bemüht sich die RheinCargo um eine Minimierung möglicher Auswirkungen.

Die HGK profitiert unmittelbar von der meist langfristigen Vermietung von Grundstücken an Gewerbetreibende, die die trimodale Infrastruktur der Häfen zum eigenen Güterumschlag nutzen. Hieraus resultieren für die HGK langfristig planbare Vermietungserlöse, die kurzfristigen konjunkturellen Entwicklungen nur eingeschränkt ausgesetzt sind.

Die HGK investiert in ein Güterterminal im Kölner Norden und beabsichtigt die Erweiterung des Hafens Köln-Godorf. Die Inbetriebnahme des ersten Bauabschnitts des KV-Terminals Nord erfolgte im Frühjahr 2015. Für die zweite Betriebsstufe wurde vom Zuschussgeber der vorzeitige Maßnahmenbeginn gestattet. Die Erweiterung des Godorfer Hafens ist von verlässlichen politischen Entscheidungen und der Erteilung weiterer behördlicher Genehmigungen abhängig, nachdem das Bundesverwaltungsgericht im Februar 2015 den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Köln rechtskräftig aufgehoben hatte. Die HGK unterstützt die eingeleiteten Genehmigungsverfahren nach besten Kräften.

Weitere Risiken resultieren aus der Umwandlung von Hafen- und Terminalflächen im Rahmen städtebaulicher Entwicklungen. Neben dem dauerhaften Wegfall von Miet- und Pächterlösen ist es möglich, dass erhöhte Erschließungskosten im Überschwemmungsgebiet des Rheins sowie die Verpflichtung zur Beseitigung von Altlasten Erlöse aus der umwandlungsbedingten Veräußerung von Hafengrundstücken aufzehren und somit die Vermögenslage der HGK negativ beeinträchtigen. Weiterhin können die langfristigen Entscheidungs- und Planungszeiträume frühzeitig zu einer Erosion der Vermietungssituation führen, weil den gewerblichen Nutzern der Häfen Zukunftsperspektiven verloren gehen. Ein Rückgang von Umschlagflächen könnte sich auch nachteilig auf das Ergebnis der RheinCargo auswirken und den Beteiligungsertrag der HGK mindern.

94 KM

LANG IST DAS EISENBHNNETZ DER HGK. KONZIPIERT WURDE ES URSPRÜNGLICH FÜR DEN ANSCHLUSS DER UNTERNEHMEN DER REGION AN DAS NETZ DER DEUTSCHEN BAHN.

Auch für den öffentlichen Personennahverkehr wird das Netz teilweise genutzt. Dieser Teil soll zur Risikoentlastung künftig auf die Kölner Verkehrs-Betriebe AG übertragen werden.

Das historisch als Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn konzipierte Eisenbahnnetz der HGK für rund 60 Industrieunternehmen in der Region erfährt derzeit keine kostendeckende Auslastung. Eine Erhöhung der Trassenentgelte unter Berücksichtigung der Vollkosten führt zur Unwirtschaftlichkeit des Eisenbahnverkehrs im Wettbewerb zum Straßengüterverkehr. Das 94,2 km lange Netz wird in erheblichem Umfang auch für den öffentlichen Personennahverkehr genutzt und dient so der kommunalen Daseinsvorsorge. Das Allgemeine Eisenbahngesetz erlegt dem Betreiber der Schieneninfrastruktur die Verpflichtung auf, die Eisenbahnanlagen in betriebssicherem Zustand zu erhalten. Mit der beabsichtigten Übertragung des Personenverkehrsnetzes auf die Kölner Verkehrs-Betriebe AG erfährt die HGK eine Risikoentlastung.

Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, Ausbau und die Instandhaltung des Bestandsnetzes erforderlich. Insoweit besteht das Risiko der fehlenden Verfügbarkeit von Mitteln für die Finanzierung von Investitionen und Instandhaltungsmaßnahmen. Das mit Ablauf des 31. Dezember 2017 auslaufende Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen führt insoweit zu weiteren Unsicherheiten über die Finanzierbarkeit von notwendigen Investitionen im öffentlichen Personenverkehr.

Mit der Vorhaltung der Eisenbahninfrastruktur erbringt die HGK Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die von der HGK verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen Risiken der Beanstandung und des Eingriffs. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite im Geschäftsfeld der Eisenbahninfrastruktur gefährden oder gar verhindern, erschweren eine unternehmerische Steuerung dieser Aktivitäten und können Infrastrukturinvestitionen beeinträchtigen.

Es können sich auch Risiken aus einer möglichen Rückforderung von erhaltenen Investitionszuschüssen ergeben.

Besonders der Bereich Netz ist angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, ein Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Ein Beispiel hierfür ist das Schienenkartell. Die HGK geht gemeinsam mit 30 weiteren Schieneninfrastrukturunternehmen gerichtlich gegen die Kartellanten vor. Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten Standards ist Aufgabe und Verpflichtung jedes HGK-Mitarbeiters. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient die Compliance-Organisation, die die HGK im Einvernehmen mit dem Stadtwerke Köln Konzern aufgebaut hat.

Die aktuelle Altersstruktur bei der HGK wird zukünftig einen deutlich höheren Personalbedarf zur Folge haben, der infolge der demografischen Entwicklung schwieriger am Arbeitsmarkt zu decken sein wird. Damit steht die HGK in einem stärker werdenden Wettbewerb um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte. Diesen Herausforderungen begegnet die HGK durch enge Kontakte zu Schulen und Hochschulen und die Förderung der dualen Ausbildung, insbesondere derjenigen der Europäischen Fachhochschule im Logistikmanagement.

Zusammenfassend erkennen wir gegenwärtig und in absehbarer Zeit keine den Bestand gefährdenden Einzelrisiken. Soweit Risiken ein außerordentlich hohes Schadenspotenzial aufweisen, besteht für das Eintreten lediglich eine geringe Wahrscheinlichkeit. Auch die Gesamtsumme der Risiken gefährdet insgesamt nicht den Fortbestand der Gesellschaft.

46,1 MIO. €

**BEABSICHTIGT DIE HGK 2016
INSGESAMT IN IHR SCHIENENNETZ,
IN DEN AUSBAU VON TERMINALS
UND HÄFEN SOWIE IN TECHNIK UND
INFORMATIONSTECHNOLOGIE ZU
INVESTIEREN.**

Beim Eisenbahnnetz entfallen etwa 80 % der Investitionen auf den Personenverkehr, 20 % auf den Güterverkehr. Rund 19 Mio. € fließen in Terminalkapazitäten und Häfen, 2,5 Mio. € in Technik und Informationstechnologie.

Prognosebericht

Durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 19. Februar 2015 wurde der Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Köln vom 30. August 2006 zur Erweiterung des Hafens in Köln-Godorf endgültig aufgehoben. Die HGK hatte deshalb bereits nach dem erstinstanzlichen Urteil die Verwaltungsverfahren nach den wasser-, eisenbahn- und baurechtlichen Bestimmungen beantragt, die der gerichtlichen Entscheidung folgend erforderlich sind. Gegenwärtig bearbeitet die Stadt Köln die nach öffentlichem Baurecht zu genehmigenden Anlagen, die Aufstellung eines Bebauungsplans und die Änderung des Flächennutzungsplans. Auch diese Verfahren dauern an.

Die HGK leistet zu diesen behördlichen Verfahren die notwendigen Beiträge, beauftragt die erforderlichen gutachterlichen Untersuchungen und wirkt an der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit mit.

Das KV-Terminal im Kölner Norden wird von der HGK mit öffentlichen Fördermitteln in fünf Baustufen realisiert. Die erste Baustufe (Modul A 1) wurde im ersten Quartal 2015 fertiggestellt und ging anschließend in Betrieb. Der Zuwendungsbescheid zum weiteren Ausbau, insbesondere auf eine Länge, die die Abfertigung von Ganzzügen ermöglicht, steht noch aus, jedoch hat der Zuschussgeber den vorzeitigen Maßnahmenbeginn gestattet.

Über die Planungen der Stadt Köln zum Umbau des Deutzer Hafens hat der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Köln im Mai 2015 entschieden. In dem Anfang des 20. Jahrhunderts errichteten Hafen sollen nach Presseberichten Wohnungen für 4.500 Menschen und Büros für 5.000 neue Jobs entstehen. Die HGK wird ihre zur städtebaulichen Entwicklung benötigten Grundstücke an einen Investor veräußern. Vor dem Hintergrund dieser städtebaulichen Entwicklung erlangt die Erweiterung des Godorfer Hafens für die HGK immer größere Bedeutung, um den im Deutzer Hafen ansässigen Unternehmen einen alternativen Standort anbieten zu können.

INVESTITIONEN UND FINANZIERUNG

Der Investitionsplan 2016 weist Ausgaben von insgesamt rund 46,1 Mio. € aus. Rund 80 % der Investitionen für das Eisenbahnnetz entfallen auf den Personenverkehr, 20 % auf den Güterverkehr. Für die Errichtung und Weiterentwicklung von Terminalkapazitäten und Häfen sind rund 19 Mio. € vorgesehen. Weitere 2,5 Mio. € werden insbesondere in Technik und Informationstechnologie investiert.

Die Investitionen sollen aus eigenen Mitteln der HGK, öffentlichen Zuschüssen und durch von der KVB bereitgestellte Mittel (für Bahnanlagen des Personenverkehrs) finanziert werden.

ERTRAGSLAGE

Die HGK erwartet im kommenden Jahr leicht steigende Umsatzerlöse in den Bereichen Vermietungen und Technik.

Im Wirtschaftsplan für das Jahr 2016 rechnen wir mit einem Umsatz von 31.531 Tsd. € und einem Unternehmensergebnis von 51 Tsd. €, das als Garantiedividende an den außenstehenden Aktionär Rhein-Erft-Kreis abzuführen ist. Die Abweichung beim Unternehmensergebnis gegenüber dem Vorjahr beruht unter anderem auf rückläufigen Erträgen aus Grundstücksverkäufen und steigenden Materialbezugskosten.

Nachtragsbericht

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

Köln, den 31. März 2016

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Horst Leonhardt



Wolfgang Birlin

WEITERE INFORMATIONEN

27	Netz
28	Zertifizierung und Innovation
29	Öffentlichkeitsarbeit
30	Compliance
30	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter



Netz

Neben der Integration der Schienenwege der HGK in das Stadtbahnnetz der Kölner Verkehrs-Betriebe und der Stadtwerke Bonn stellen die Schienenwege die Verbindung der Rheinhäfen in Köln-Niehl, Köln-Godorf, Köln-Deutz und Dormagen-Stürzelberg mit den Bahnhöfen Köln-Nippes, Köln-Ehrenfeld, Brühl-Vochem und Dormagen der DB Netz AG her und ermöglichen 66 Gleisanschließern den unmittelbaren Zugang zum internationalen schienengebundenen Güterverkehr.

Die Länge der Gleise im Streckennetz der HGK, in den Bahnhöfen und den Zustellgleisen beträgt 239,5 km. 568 Weicheneinheiten, 61 Brücken und 169 Bahnübergänge vervollständigen den Fahrweg. Die Streckenlänge des Netzes beträgt 94,2 km.

Um die Attraktivität im Personennahverkehr weiter zu steigern, wurde neben der konsequent weiterverfolgten Ausrüstung der Haltestellen mit Fahrgastinformationsanlagen, Notrufanlagen und Videoüberwachung auch mit Anpassungen der Eisenbahninfrastruktur begonnen. Der Neubau einer Wendeanlage in Köln-Rodenkirchen für den Betrieb der Linie 17 der KVB und die Verlängerung der Zweigleisigkeit der Linie 18 zwischen Brühl Mitte und Brühl-Badorf verbessern zukünftig das Angebot im ÖPNV durch Taktverdichtung und Fahrplanstabilität.

Auch im Jahr 2015 konnte eine Bundesförderung nach dem SGFFG für Ersatzinvestitionen an Schienenwegen in Anspruch genommen werden. Das Gesamtvolumen in Höhe von 642.000 € für Investitionen im Bereich des Oberbaues auf Güterverkehrsstrecken wird zur Hälfte vom Bund bezuschusst. Die eigenfinanzierten Ersatzinvestitionen im Bereich des Oberbaus hatten im Bereich Personenverkehr ein Volumen von 819.000 €, für nicht zuschussfähige Maßnahmen im Bereich Güterverkehr von 472.000 €.

Im Berichtszeitraum wurde die veraltete Bahnübergangssicherungstechnik der Bahnübergänge Horbeller Straße, Dürener Straße/Militärtringstraße und Stüttgenweg im Bereich der Linie 7 durch moderne Sicherungstechnik ersetzt.

Aufgrund fehlender Fördermittel wurde die geplante Fertigstellung der Erneuerung der Fahrleitung der Linie 16 und die Ablösung der veralteten Sicherungstechnik beim Stellwerk Kendenich vorerst ausgesetzt.

ABGERECHNETE SACHANLAGEN

Im Jahr 2015 wurden fertige Anlagen wie folgt abgerechnet:

	2015 <i>Tsd. €</i>	<i>2014</i> <i>Tsd. €</i>
Immaterielle Vermögensgegenstände	160	230
Grundstücke und Gebäude	10.213	1.431
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	6.211	20.192
Fahrzeuge für Güterverkehr	17	32
Maschinen und maschinelle Anlagen	5.221	23
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.259	853
Gesamt	23.081	22.761

Zertifizierung und Innovation

QUALITÄTS- MANAGEMENT



Die HGK ist seit Juli 1998 nach der Europäischen Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001 zertifiziert. Das von der Dekra Certification GmbH durchgeführte Prüfverfahren legt Anforderungen an das betriebliche Qualitätsmanagement-System eines Unternehmens fest. Damit möchte die HGK offen sichtbar ihre Leistungsfähigkeit herausstellen. Diese drückt sich in hochwertigen Dienstleistungen aus, die den Anforderungen der Kunden und der Aufsichtsbehörden entsprechen. Besonderes Augenmerk legt die HGK auf die Kundenzufriedenheit. Das Normverfahren untersucht vier betriebliche Ebenen: Verantwortung der Leitung, Management von Ressourcen, Dienstleistungs-Realisierung sowie Messung, Analyse und Verbesserung von Prozessen. Bei der HGK wurden nach diesen Kriterien die Service-Dienstleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Hafenbetriebe, Beschaffungsmanagement, Personalmanagement, Instandhaltungsmanagement für Eisenbahninfrastruktur (EIU) und Schienenfahrzeugtechnik auditiert. Das letzte Dekra-Überwachungs-Audit fand im Dezember 2015 statt, verlief sehr positiv und führte ohne Einschränkungen zu einer weiteren Rezertifizierung.

UMWELTSCHUTZ

Die HGK misst dem Umweltschutz seit Jahren die Bedeutung eines zentralen Unternehmensziels bei. In Umweltschutzleitlinien wurde hierzu verbindlich ökologisches Handeln beschrieben und festgelegt. Diese Vorgaben gelten für alle betrieblichen Tätigkeiten und Abläufe, für alle Mitarbeiter und alle Standorte. Alle Mitarbeiter der HGK sind damit zu einem der Umwelt gegenüber verantwortlichen Handeln verpflichtet.

Bei Planung, Bau, Betrieb und Erwerb von Anlagen, Fahrzeugen und Materialien achtet die HGK auf modernste Umweltstandards. Bezüglich Abfall, Betriebsmitteln und Hilfsstoffen stehen umweltgerechte Entsorgung und Wertstoff-Recycling im Vordergrund. Umweltschonende Materialien kommen zum Einsatz. Die so erreichte ökologische Kompetenz der HGK verschafft Umwelt und Mensch nachhaltige Sicherheit.

Bereits seit Aufbau eines integrierten Energiemanagementsystems in der Vergangenheit setzt die HGK gezielt auf Maßnahmen zur Energieeinsparung. Es werden systematisch Energieverbräuche erfasst, Optimierungspotenziale identifiziert und bewertet sowie entsprechende Maßnahmen umgesetzt.

Im Jahr 2015 wurde zusätzlich erstmalig ein Energieaudit nach der DIN EN 16247 durchgeführt.

Die HGK erstellt auch für das Jahr 2015 gemeinsam mit den anderen Gesellschaften des Stadtwerke Köln Konzerns einen Nachhaltigkeitsbericht. Dort sind die Aktivitäten der HGK mit ihren Beiträgen zu Ökologie, Ökonomie und hinsichtlich sozialer Aspekte ausführlich dargestellt.

Öffentlichkeitsarbeit

In der digital vernetzten Welt wächst das Informationsbedürfnis von Medien und Öffentlichkeit rasant. Die HGK stellt sich dieser Herausforderung mit einer Unternehmenskommunikation, die auf Transparenz und Sachlichkeit setzt. In einer Zeit, in der einerseits der Transportbedarf stetig steigt und andererseits die Bürger zunehmend kritisch reagieren, wenn es um den Verkehr „vor der eigenen Haustür“ geht, sieht sich die HGK als Logistikunternehmen immer wieder mit Kritik und Forderungen konfrontiert, die von außen an das Unternehmen herangetragen werden. Es gilt daher, deutlich zu machen, dass eine leistungsfähige Logistik und Verkehrsinfrastruktur eine wichtige Grundlage für Wohlstand und Wachstum in der Region sind. Mehr Verständnis für die Belange des Güterverkehrs zu wecken, gehört zu den zentralen Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit der HGK. Dabei ist insbesondere zu betonen, dass die HGK mit ihren Dienstleistungen einen erheblichen Beitrag zur Stärkung der klimafreundlichen und sicheren Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn sowie zur Entlastung der Straßen leistet.

Diese grundsätzlichen Überlegungen haben die Medien- und Öffentlichkeitsarbeit der HGK im Berichtsjahr entscheidend geprägt. Ein seit langem verfolgtes Ziel der Unternehmenskommunikation ist es, mehr Akzeptanz für die logistischen Aktivitäten der HGK zu bewirken und gleichzeitig zu vermitteln, welche Rahmenbedingungen die verladende Wirtschaft benötigt, um in Köln und der Region weiterhin erfolgreich zu sein. Seit Ende 2013 ist die HGK aktives Mitglied in der Akzeptanzinitiative „In|du|strie – Gemeinsam. Zukunft. Leben.“, in der sich mehr als 160 Industrieunternehmen und Dienstleister aus der Wirtschaftsregion Köln zusammengeschlossen haben, um sich für ein faires und realistisches Bild der Industrie in der Öffentlichkeit einzusetzen.

Die konkreten Aufgaben der Unternehmenskommunikation erstreckten sich im Berichtsjahr erneut auf verschiedene operative Bereiche der HGK, darunter die Eisenbahninfrastruktur (Netz), die mit ihren Strecken für den öffentlichen Personennahverkehr der Linien 7, 16, 17 und 18 häufig im Fokus von Medien und Öffentlichkeit steht. Weitere Themen in diesem Bereich waren die Lokomotiv- und Güterwagenwerkstatt (Technik) sowie die Beteiligungen der HGK, darunter die Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH. Eine wesentliche Aufgabe bestand darin, die Medien- und Öffentlichkeitsarbeit für das 2012 gegründete Beteiligungsunternehmen RheinCargo, in dem die Bereiche Hafenbetrieb und Schienengüterverkehr gebündelt sind, auszubauen und weiterzuentwickeln. Die geplante Erweiterung des Godorfer Hafens spielte 2015 in der öffentlichen Diskussion wieder eine größere Rolle, nachdem das Bundesverwaltungsgericht im Februar die Aufhebung der Planfeststellung bestätigt hatte. Hier setzt die HGK auf transparente Informationen und eine Versachlichung der Debatte. Weiterhin verfolgt die HGK das selbst gesteckte Ziel, in der breiten Öffentlichkeit zurückhaltend aufzutreten und mehr Akzente bei der Information der Fachpresse zu setzen.

Dem Thema Nachwuchsgewinnung widmete sich die HGK mit diversen Veranstaltungen, darunter Hafen-Führungen für Kinder im Rahmen der Initiative „Out of school“. Großer Beliebtheit erfreuen sich weiterhin die Hafenrundfahrten. Mehr als 12.000 Besucher haben 2015 bei einer dreistündigen Tour mit der „MS RheinCargo“ die Kölner Häfen aus nächster Nähe erlebt und dabei viel Wissenswertes über die HGK und die RheinCargo erfahren. Darüber hinaus informierte das Unternehmen die Öffentlichkeit auf bewährtem Wege über die Kölner Hafenzeitung, die Internet-Präsenz, Anzeigen und Veranstaltungen wie „Tag der Logistik“ und „Nacht der Technik“.

Compliance

Bei der HGK wird das Compliance-Management-System des Stadtwerke Köln Konzerns (CMS) angewandt. Die wesentlichen Compliance-Richtlinien betreffen den Umgang mit Geschäftspartnern, Spenden und Sponsoring, die Einhaltung kartellrechtlicher Vorschriften und den Datenschutz. Die Richtlinien wurden im Unternehmen kommuniziert, die Mitarbeiter geschult und die Einhaltung der Richtlinien überwacht. Verstöße gegen das CMS wurden nicht festgestellt.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

PERSONALBESTAND GESUNKEN

Nach Umrechnung der Anzahl der Teilzeitbeschäftigten ergibt sich zum 31. Dezember 2015 ein Personalbestand (ohne Auszubildende) von 545,31 (Vorjahr 555) Mitarbeitern. Darin enthalten sind 3,15 (Vorjahr 3,56) Mitarbeiter im ruhenden Beschäftigungsverhältnis und sieben (Vorjahr fünf) Mitarbeiter in der Freizeitphase der Altersteilzeit. Am Ende des Berichtsjahres waren bei der Gesellschaft 583 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Personalbestand zum Jahresende

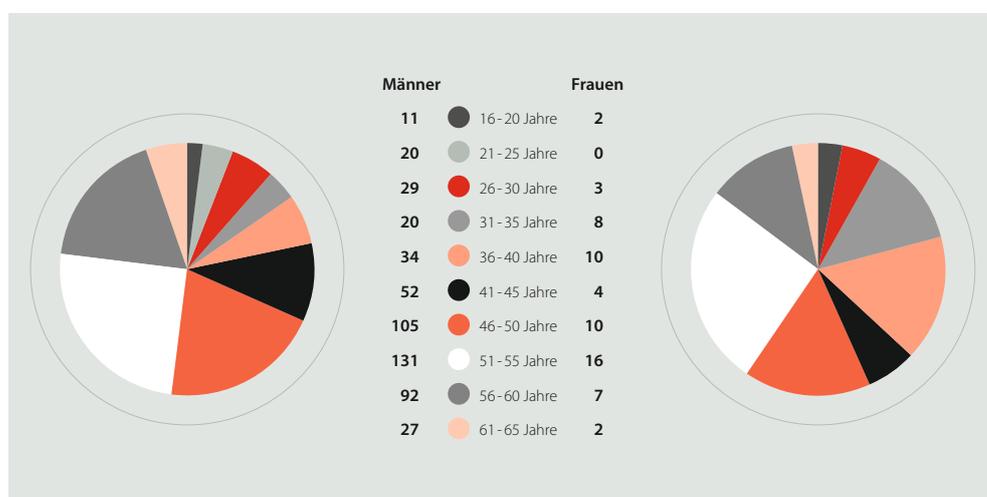
	31.12.2015	31.12.2014
Angestellte	565	566
Auszubildende	18	20
Gesamt	583	586

**ALTERSSTRUKTUR
UND BETRIEBS-
ZUGEHÖRIGKEIT**

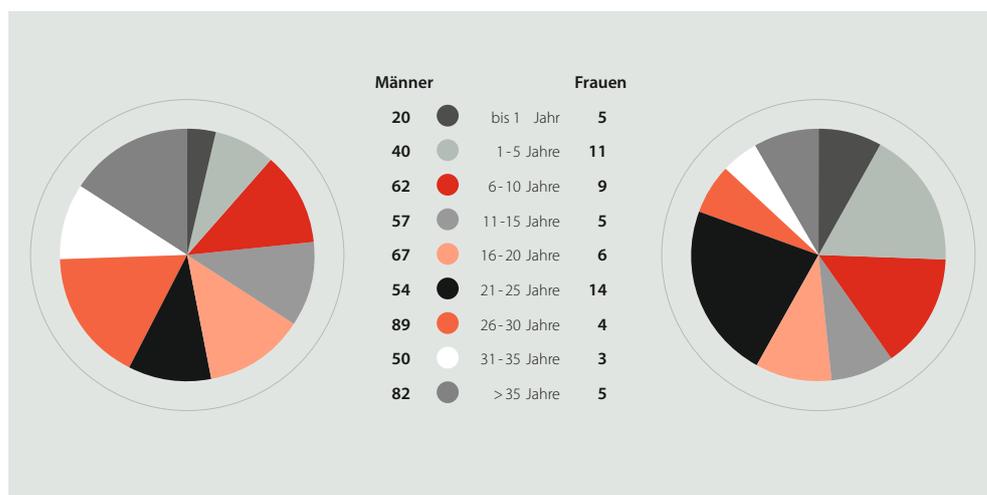
2015 betrug das Durchschnittsalter unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 47 Jahre. Die Betriebszugehörigkeit lag im Durchschnitt bei 21 (Vorjahr 21) Jahren.

Zum Stichtag 31. Dezember 2015 waren 57 (Vorjahr 49) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als schwerbehindert anerkannt.

Altersstruktur der Mitarbeiter



Betriebszugehörigkeit in Jahren



TARIFVERTRAG

Zum 1. August 2015 erfolgte eine lineare Anpassung der Vergütungen um 3,0 %. Des Weiteren wurde für alle Mitarbeiter die Gewährung einer Einmalzahlung in Höhe von 156 € vereinbart.

PERSONALAUFWAND

Personalaufwand		
	2015	2014
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Löhne und Gehälter	30.143	29.925
Sonstige Personalaufwendungen	734	671
Gesetzliche Sozialabgaben	5.333	5.255
Altersversorgung und Unterstützung	6.139	4.877
Gesamt	42.349	40.728

ALTERSVERSORGUNG

Das Unternehmen trägt zur Alterssicherung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und von deren Familien bei. Neben der Rente aus der gesetzlichen Rentenversicherung und der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen erhalten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ruhestand bzw. deren Angehörige unter bestimmten Voraussetzungen zusätzliche Versorgungsbezüge. Hier wurden zum 1. März 2015 die Grundgehälter um jeweils 2,2 % angehoben.

Am 31. Dezember 2015 besaßen 567 (Vorjahr 581) Betriebsangehörige einen Anspruch auf spätere zusätzliche Versorgungsbezüge, davon 434 (Vorjahr 442) gegenüber der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen, 129 (Vorjahr 135) gegenüber der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln und vier (Vorjahr vier) gegenüber der Rheinischen Zusatzversorgungskasse. Außerdem wurden im Berichtsjahr vom Grunde her anspruchsberechtigte 458 (Vorjahr 477) Versorgungsempfänger, davon 178 (Vorjahr 202) Ruhegeldempfänger und 192 (Vorjahr 193) Witwen und Witwer betreut.

ARBEITSSICHERHEIT

Im Jahr 2015 kam es zu 17 meldepflichtigen Arbeitsunfällen (Vorjahr 24). Die Anzahl der meldepflichtigen Wegeunfälle blieb mit vier Ereignissen auf dem Stand des Vorjahres.

Die meldepflichtigen Arbeitsunfälle hatten 2015 insgesamt 283 Ausfalltage (Vorjahr 776) zur Folge. Die vier meldepflichtigen Wegeunfälle verursachten 112 Ausfalltage (Vorjahr 32 Ausfalltage).

Die Beschäftigten wurden über Arbeits- und Gesundheitsschutzthemen, insbesondere zu rückenschonenden Arbeitsweisen, unterrichtet. Im Rahmen des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses wurden Sicherheitssysteme für Allein-Arbeitsplätze eingeführt.

In Zusammenarbeit mit dem Betriebsärztlichen Dienst wurde eine Schulung zur Traumaambulanz durchgeführt.

AUS- UND WEITERBILDUNG

Im Jahr 2015 hat die HGK neun Auszubildende eingestellt (drei Elektroniker Betriebstechnik, einen Industriemechaniker, einen Eisenbahner im Betriebsdienst/Fachrichtung Fahrweg, zwei Gleisbauer, eine Industriekauffrau und einen Studenten im dualen Studiengang General Management). Unser Unternehmen beschäftigte zum 31. Dezember 2015 insgesamt 18 (Vorjahr 21) Auszubildende, davon drei Eisenbahner im Betriebsdienst/Fachrichtung Fahrweg, zwölf technisch-gewerbliche und drei kaufmännische Auszubildende.

Für die Ausbildung wendete die HGK 341 Tsd. € auf. Für externe Weiterbildungsveranstaltungen der Arbeitnehmer wurden 116 Tsd. € ausgegeben.

GESUNDHEIT

An den Untersuchungen des Betriebsärztlichen Dienstes der Stadtwerke Köln GmbH nahmen im Berichtsjahr 277 (Vorjahr 309) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter teil. Darüber hinaus wurden Fortbildungskurse und Seminare mit medizinischen und gesundheitsorientierten Themen durchgeführt.

BAUDARLEHEN

Im Jahr 2015 wurde ein Baudarlehen (Vorjahr 0) vergeben.

WERKSWOHNUNGEN

Der Bestand an Werkswohnungen betrug am Bilanzstichtag – wie bereits im Vorjahr – 43. Seit dem 1. Januar 1993 obliegt die Verwaltung der HGK-Wohnungen der Wohnungsgesellschaft der Stadtwerke Köln mbH (WSK).

DANK AN ALLE MITARBEITERINNEN UND MITARBEITERN

Der Vorstand spricht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahr 2015 geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus. Ebenso dankt er dem Betriebsrat der HGK für die vertrauensvolle Zusammenarbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr.

JAHRESABSCHLUSS 2015

35	Bilanz
36	Gewinn- und Verlustrechnung
37	Anhang



Bilanz

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Bilanz zum 31. Dezember 2015

Aktiva	Textziffer im Anhang	31.12.2015 €	31.12.2014 €
Anlagevermögen	3		
Immaterielle Vermögensgegenstände		396.262	507.548
Sachanlagen		144.235.184	153.953.292
Finanzanlagen		97.990.858	73.638.747
		242.622.304	228.099.587
Umlaufvermögen			
Vorräte	4	6.816.625	4.859.211
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	22.937.350	17.970.978
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	6	62.757	94.430
		29.816.732	22.924.619
Rechnungsabgrenzungsposten		595.082	674.872
		273.034.118	251.699.078

Passiva	Textziffer im Anhang	31.12.2015 €	31.12.2014 €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	7	26.340.000	26.340.000
Kapitalrücklage	8	36.214.129	36.214.129
Gewinnrücklagen	9	21.845.082	21.845.082
		84.399.211	84.399.211
Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse	10	8.787.833	18.913.601
Rückstellungen	11	40.211.896	42.700.503
Verbindlichkeiten	12	137.549.104	103.476.780
Rechnungsabgrenzungsposten		2.086.074	2.208.983
		273.034.118	251.699.078

Gewinn- und Verlustrechnung

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015

	Textziffer im Anhang	2015 €	2014 €
Umsatzerlöse	13	31.103.954	29.988.387
Erhöhung/Verminderung des Bestands an unfertigen Erzeugnissen		0	-173.764
Andere aktivierte Eigenleistungen		388.360	372.094
Gesamtleistung		31.492.314	30.186.717
Sonstige betriebliche Erträge	14	42.271.045	65.362.078
Materialaufwand	15	-7.112.574	-6.993.680
Personalaufwand	16	-42.348.959	-40.728.751
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-9.297.728	-22.469.557
Sonstige betriebliche Aufwendungen	17	-12.924.927	-19.353.636
Finanzergebnis	18	1.612.888	-910.657
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		3.692.059	5.092.514
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	19	-9.495	-22.919
Sonstige Steuern	20	-429.566	-460.880
Unternehmensergebnis		3.252.998	4.608.715
Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG		-51.132	-51.132
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführte Gewinne		-3.201.866	-4.557.583
Jahresüberschuss		0	0

Anhang

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2015

	Anschaffungs- und Herstellungs- kosten 1.1.2015	Zugänge	Abgänge	
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	
Immaterielle Vermögensgegenstände				
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	5.923	160	1	
Geleistete Anzahlungen	0	0	0	
	5.923	160	1	
Sachanlagen				
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	159.032	921	266	
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	10.853	4	36	
Technische Anlagen und Maschinen:				
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	119.790	1.976	902	
Fahrzeuge für den Güterverkehr	3.521	18	4	
Maschinen und maschinelle Anlagen	7.707	500	0	
Zwischensumme Technische Anlagen und Maschinen	131.018	2.494	906	
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.305	505	361	
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	34.211	10.927	1.732	
	349.419	14.851	3.301	
Finanzanlagen				
Anteile an verbundenen Unternehmen	25.332	24.393	0	
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	43	0	21	
Beteiligungen	55.798	0	0	
Ausleihungen an Unternehmen mit Beteiligungsverhältnis	0	0	0	
Sonstige Ausleihungen	833	61	126	
	82.006	24.455	147	
Summe Anlagevermögen	437.348	39.465	3.449	

	<i>Umbuchungen</i>	<i>Zugänge Investitionsförd.</i>	<i>Abschreibungen kumuliert</i>	<i>Buchwerte 31.12.2015</i>	<i>Buchwerte 31.12.2014</i>	<i>Abschreibungen 2015</i>	<i>Zuschreibungen 2015</i>
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
	0	0	5.686	396	508	271	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	5.686	396	508	271	0
	9.288	5.368	98.513	65.094	63.278	2.900	0
	0	0	6.614	4.207	4.441	201	0
	4.235	3.892	76.795	44.412	46.813	4.632	0
	0	0	3.008	527	543	34	0
	4.721	3.836	6.484	2.608	1.584	361	0
	8.956	7.728	86.287	47.547	48.940	5.027	0
	754	439	11.784	2.980	3.084	899	0
	-18.998	0	0	24.408	34.210	0	0
	0	13.535	203.198	144.236	153.953	9.027	0
	14.203	0	0	63.928	25.332	0	0
	0	0	0	22	43	0	0
	-14.203	0	8.035	33.560	47.763	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	287	481	500	11	57
	0	0	8.322	97.991	73.638	11	57
	0	13.535	217.206	242.624	228.099	9.309	57

Erläuterungen der Bilanz

1 Angaben zu Form und Darstellung

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

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

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

2 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

Das Sachanlagevermögen wurde zu Anschaffungskosten zuzüglich Nebenkosten bzw. zu Herstellungskosten bewertet. In die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen wurden neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige Gemeinkosten einbezogen. Die Sachanlagen wurden unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer linear abgeschrieben.

Investitionszuschüsse für das Anlagevermögen werden im Geschäftsjahr 2015 erstmals erfolgsneutral ohne Berührung der Gewinn- und Verlustrechnung von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Anlagegegenstände abgesetzt. Noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse werden in den entsprechenden Sonderposten eingestellt. Hiervon betroffen sind die Positionen Erträge aus Investitionszuschüssen, Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse, Einstellung in Sonderposten für Investitionszuschüsse und Abschreibungen auf Sachanlagen der Gewinn- und Verlustrechnung.

Geringwertige Anlagegüter, deren Anschaffungskosten 150 € nicht übersteigen, werden im Zugangsjahr unmittelbar als Aufwand verbucht. Liegen die Anschaffungskosten zwischen 150 € und 1.000 €, werden diese in einen Sammelposten eingestellt, der über einen Zeitraum von fünf Jahren linear abgeschrieben wird, wobei der Abgang nach Ablauf der fünf Jahre erfolgt.

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

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

Die Vorräte werden grundsätzlich zu den durchschnittlichen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips, die unfertigen Leistungen mit den Herstellungskosten bewertet. Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer und geminderter Verwertbarkeit ergeben, wurden bei der Vorratsbewertung durch angemessene Wertabschläge berücksichtigt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind zum Nennwert bewertet, alle erkennbaren Einzelrisiken und das allgemeine Kreditrisiko wurden durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Das gezeichnete Kapital wurde zum Nennwert angesetzt.

Der Jahresüberschuss nach Ausgleichszahlung von 3.202 Tsd. € wird aufgrund des Gewinnabführungsvertrages an die SWK abgeführt.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen – unter Berücksichtigung der Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Heubeck – nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Zukünftig erwartete Entgelt- und Rentensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Verpflichtungen berücksichtigt. Der Bewertung wird ein Gehaltstrend von unverändert 2,5 %, ein Rententrend von unverändert 2,5 % bzw. unverändert 1,8 % für anzurechnende Renten zugrunde gelegt. Der Rechnungszins für die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen beläuft sich zum 31. Dezember 2015 auf 3,89 % (Vorjahr 4,54 %); es handelt sich um den durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre, für eine angenommene Restlaufzeit von 15 Jahren.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Beihilfeverpflichtungen und Jubiläumswendungen wurden unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Der zugrunde gelegte Rechnungszins für die Rückstellungen beläuft sich zum 31. Dezember 2015 auf 3,89 % (Vorjahr 4,54 %); es handelt sich um den von der Deutschen Bundesbank ermittelten und veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre, für eine angenommene Restlaufzeit von 15 Jahren.

Aufgrund der Regelung in § 253 Abs. 1 HGB wurde bei der versicherungsmathematischen Berechnung der Rückstellung für Beihilfeverpflichtungen eine Kosten-/Preissteigerung von 2,0 % berücksichtigt. Bei der Berechnung der Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumswendungen wurde eine zukünftig erwartete Gehaltssteigerung von 2,5 % berücksichtigt.

Im Geschäftsjahr wurde unverändert von dem Wahlrecht nach Artikel 28 EGHGB Gebrauch gemacht und auf Zuführung der Pensionsrückstellungen für Zusagen, die vor dem 1. Januar 1987 erfolgt sind, verzichtet.

Die übrigen Rückstellungen wurden für erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten gebildet und mit dem Erfüllungsbetrag unter Berücksichtigung künftiger Preis- und Kostensteigerungen angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Bei Rückstellungen mit Restlaufzeiten von über einem Jahr erfolgt eine Abzinsung mit dem fristenkongruenten, von der Deutschen Bundesbank vorgegebenen durchschnittlichen Marktzins.

Die Verbindlichkeiten wurden zum Erfüllungsbetrag passiviert.

3 Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten und deren Entwicklung im Jahr 2015 ergeben sich aus dem Anlagespiegel.

Beteiligungen			
soweit nicht von untergeordneter Bedeutung			
	Anteil am Kapital %	Eigenkapital Tsd.	Ergebnis vor Verwendung Tsd.
RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss (Stand: 31.12.2014)	50,0	59.565 €	4.175 €
RheinCargo Verwaltungs-GmbH, Neuss (Stand: 31.12.2014)	50,0	31 €	2 €
HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg *) (Stand: 31.12.2015)	100,0	8.309 €	2.018 €
neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH, Duisburg (Stand: 30.6.2015)	100,0**)	358 €	2.806 €
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service, Köln (Stand: 30.6.2015)	77,5***)	1.106 €	672 €
DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (Stand: 30.9.2015)	25,5	1.219 €	691 €
Rheinfähre Köln-Langel / Hitdorf GmbH, Köln (Stand: 31.12.2014)	50,0	548 €	273 €
KCG Knapsack Cargo GmbH, Hürth (Stand: 31.12.2014)	57,62***)	203 €	40 €
RVG Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft mbH, Köln (Stand: 31.12.2014)	26,0	157 €	132 €
Rheinland Cargo Schweiz GmbH, Basel (Stand: 31.12.2014)	100,0	17 CHF	21 CHF

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

**) Erwerb mit dinglicher Wirkung zum 10.12.2015

***) einschl. Beteiligungsanteil der neska

4 Vorräte

	31.12.2015 Tsd. €	31.12.2014 Tsd. €
Betriebsstoffe und Ersatzteile	4.708	4.645
Fertige Erzeugnisse und Waren	1.889	0
Geleistete Anzahlungen	220	214
Gesamt	6.817	4.859

5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2015	31.12.2014
	Tsd. €	Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	811	383
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1	0
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht *)	7.892	4.479
Sonstige Vermögensgegenstände	14.233	13.109
Gesamt	22.937	17.971

*) davon 7.163 Tsd. € (Vorjahr 4.479 Tsd. €) aus sonstigen Vermögensgegenständen

Von den sonstigen Vermögensgegenständen haben 8.608 Tsd. € (Vorjahr 10.545 Tsd. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Alle anderen Forderungen haben Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr. In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind 6 Tsd. € (Vorjahr 4 Tsd. €) und in den Sonstigen Vermögensgegenständen 185 Tsd. € (Vorjahr 6 Tsd. €) gegenüber Gesellschaftern enthalten.

6 Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Hier sind Guthaben bei Kreditinstituten sowie Kassenbestände erfasst.

7 Gezeichnetes Kapital

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

8 Kapitalrücklage

	31.12.2015	31.12.2014
	Tsd. €	Tsd. €
Kapitalrücklage	36.214	36.214

9 Gewinnrücklage

	31.12.2015	31.12.2014
	Tsd. €	Tsd. €
Andere Gewinnrücklagen	21.845	21.845

10 Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse

	31.12.2015	31.12.2014
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Sonderposten Investitionszuschüsse	8.788	18.914

11 Rückstellungen

	31.12.2015	31.12.2014
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	24.258	23.096
Sonstige Rückstellungen	15.954	19.605
Gesamt	40.212	42.701

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

Die HGK macht im Berichtsjahr unverändert von dem Wahlrecht nach Artikel 28 EGHGB Gebrauch und verzichtet auf die Zuführung bei den Pensionszusagen vor dem 1. Januar 1987. Die nach Artikel 28 EGHGB in der Bilanz nicht ausgewiesene Rückstellung beträgt 16.498 Tsd. € (Vorjahr 16.956 Tsd. €).

Die sonstigen Rückstellungen betreffen unter anderem folgende Risiken:

	<i>Tsd. €</i>
Freistellungserklärung SRS	5.500
Verpflichtungen aus Grundstücksveräußerungen	3.307
Altersteilzeitverpflichtungen	1.876
Sonstige Personalverpflichtungen	1.756
Beihilfen im Versorgungsfall	1.723
Ausstehende Eingangsrechnungen	487
Baggerungs- und Rückbauverpflichtungen	337

Die Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen, Beihilfen im Versorgungsfall und teilweise die Sonstigen Personalverpflichtungen wurden im Rahmen der versicherungsmathematischen Gutachten abgezinst. Die übrigen Rückstellungen haben eine Laufzeit von unter einem Jahr und wurden nicht abgezinst.

12 Verbindlichkeiten

	Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2015 mit einer Restlaufzeit			Gesamt	Gesamt
	<i>bis 1 Jahr</i>	<i>von 1 bis 5 Jahren</i>	<i>über 5 Jahre</i>	31.12.2015	31.12.2014
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	21.454	42.400	31.850	95.704	
Vorjahr	46.116	45.000	5.000		96.116
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.147	28	0	7.175	
Vorjahr	2.737	25	0		2.762
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	31.869	0	0	31.869	
Vorjahr	1.600	0	0		1.600
Sonstige Verbindlichkeiten	1.539	978	284	2.801	
Vorjahr	1.651	1.049	299		2.999
davon					
aus Steuern				468	559
im Rahmen der sozialen Sicherheit				3	5
Gesamt	62.009	43.406	32.134	137.549	103.477
Vorjahr	52.104	46.074	5.299		

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten sonstige Verbindlichkeiten von 31.702 Tsd. € (Vorjahr 1.463 Tsd. €), die auf die Stadtwerke Köln GmbH entfallen, und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 166 Tsd. € (Vorjahr 137 Tsd. €). In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern von 51 Tsd. € (Vorjahr 51 Tsd. €) enthalten.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es bestehen Verpflichtungen aus erteilten Investitionsaufträgen von 6.284 Tsd. € (Vorjahr 3.746 Tsd. €).

Darüber hinaus resultieren Verpflichtungen aus Mietverträgen von 2.246 Tsd. €.

Für bestimmte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besteht bei der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln (ZVK) eine Renten-Zusatzversicherung. Hieraus resultiert eine mittelbare Pensionsverpflichtung über den Teil der Verpflichtungen, der nicht durch Kassenmittel gedeckt ist. 2015 ergibt sich bei einem Rechnungszins von 3,89 % (Vorjahr 4,54 %) eine Unterdeckung von 12.641 Tsd. € (Vorjahr 11.807 Tsd. €).

Zum Bilanzstichtag bestehen Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften und Gewährleistungsverträgen von 7.500 Tsd. € (Vorjahr 11.234 Tsd. €). Drei Gewährleistungen zur Gewährung ordnungsgemäßer Vertragserfüllung (3,00 €), die gewinnbringend erbracht werden könnten, wurden jeweils mit 1,00 € bewertet. Zudem wurde im Rahmen von Transportvereinbarungen zugesichert, während der Vertragslaufzeiten Jahresfehlbeträge der RheinCargo GmbH & Co. KG und HTAG Häfen und Transport AG auszugleichen, soweit sie nicht durch Gewinnrücklagen ausgeglichen werden können.

Aufgrund der Vermögens-, Finanz- und Ertragsverhältnisse der begünstigten Unternehmen schätzen wir das Risiko der Inanspruchnahme aus den Haftungsverhältnissen als gering ein.

Latente Steuern

Da die HGK in die ertragsteuerliche Organschaft der SWK eingebunden ist, werden latente Steuern ausschließlich bei dem Organträger SWK ausgewiesen. Somit unterbleibt die Angabe nach § 285 Nr. 29 HGB.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

13 Umsatzerlöse

	2015 Tsd. €	2014 Tsd. €
Fahrtweg	14.358	14.243
Technik	8.827	7.909
Hafen-Vermietungsgeschäft		
Mieten und Umlagen	7.919	7.836
Gesamt	31.104	29.988

14 Sonstige betriebliche Erträge

	2015 Tsd. €	2014 Tsd. €
Erträge aus Arbeitnehmerüberlassung an RheinCargo	16.527	16.369
Erträge aus kaufmännischen und technischen Dienstleistungen an RheinCargo	8.091	8.306
Erträge aus Investitionszuschüssen	24	7.607
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse	0	9.133
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und aus Zuschreibungen	4.621	11.442
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.552	1.700
Zuschüsse aus öffentlichen Kassen	2.322	2.332
Erträge aus Mieten und Pachten	5.777	5.519
Übrige sonstige betriebliche Erträge	3.357	2.954
Gesamt	42.271	65.362

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge von 1.882 Tsd. € (Vorjahr 2.053 Tsd. €) enthalten.

15 Materialaufwand

	2015	2014
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Energie-, Wasser- und Wärmebezug	1.435	1.568
Kraftstoffe	105	124
Materialverbrauch	1.119	1.159
	2.659	2.851
Bezogene Leistungen	4.454	4.143
Gesamt	7.113	6.994

16 Personalaufwand

	2015	2014
	<i>Tsd. €</i>	<i>Tsd. €</i>
Gehälter	30.877	30.596
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	11.472	10.133
Gesamt	42.349	40.729

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung enthalten 5.460 Tsd. € (Vorjahr 4.126 Tsd. €) für die Altersversorgung.

Anzahl der Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	2015	2014
Angestellte	299	322
Angestellte Personalüberlassung	271	271
Gesamt	570	593
davon Auszubildende	15	23

Eine Unterscheidung zwischen Angestellten und gewerblichen Mitarbeitern wird nicht mehr vorgenommen.

17 Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2015 Tsd. €	2014 Tsd. €
Einstellungen in Sonderposten für Investitionszuschüsse	0	3.796
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	12.925	15.558
Gesamt	12.925	19.354

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen von 259 Tsd. € (Vorjahr 444 Tsd. €) enthalten.

18 Finanzergebnis

	2015 Tsd. €	2014 Tsd. €
Erträge aus Gewinnabführungsvertrag	2.019	10.532
Erträge aus Beteiligungen	4.624	941
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	9	9
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	76	178
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-11	-7.402
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-5.104	-5.169
Gesamt	1.613	-911

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen ist ein Zinsaufwand von 1.148 Tsd. € (Vorjahr 1.233 Tsd. €) aus der Abzinsung von Rückstellungen enthalten. Zudem ist periodenfremder Zinsaufwand von 1 Tsd. € (Vorjahr 0 Tsd. €) entstanden.

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

	2015 Tsd. €	2014 Tsd. €
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	76	178
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-76	-35
Gesamt	0	143

19 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

In den Steuern vom Einkommen und Ertrag sind 15 Tsd. € (Vorjahr 15 Tsd. €) Körperschaftsteuer für die Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG an den Rhein-Erft-Kreis enthalten. Zudem sind periodenfremde Steuern in Höhe von -5 Tsd. € (Vorjahr 8 Tsd. €) enthalten.

20 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten periodenfremde Steuern in Höhe von -11 Tsd. € (Vorjahr 26 Tsd. €).

Sonstige Angaben

21 Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die HGK ist ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Köln Gesellschaft mit beschränkter Haftung (SWK) mit Sitz in Köln; die SWK hält 54,5 % der Aktien.

Der befreiende Konzernabschluss und der Konzernlagebericht werden von der SWK aufgestellt. Der Konzernabschluss wird im Bundesanzeiger bekannt gemacht.

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

Des Weiteren besitzt die HGK 100 % der Anteile an der HTAG Häfen und Transport Aktiengesellschaft (HTAG), Duisburg sowie an der neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH. Die Konsolidierungen der HTAG sowie der neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH, Duisburg werden bei der Muttergesellschaft SWK vorgenommen.

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

22 Abschlussprüferhonorar

Die berechneten Honorare für im Geschäftsjahr erbrachte Abschlussprüfungsleistungen des Abschlussprüfers betragen 50 Tsd. € (Vorjahr 57 Tsd. €).

23 Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes

Aufsichtsrat		
Michael Zimmermann	Verwaltungsangestellter, Stadt Köln, Vorsitzender	
Dr. Jürgen Strahl, MdR	Apotheker, i. R., Stellvertretender Vorsitzender	
Michael Auer*)	Betriebsratsvorsitzender, HGK	
Johannes Bortlitz-Dickhoff	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Kreistagsfraktion Rhein-Erft-Kreis	
Dirk Collin *)	Technischer Angestellter	
Paul-Werner Diederichs *)	Lehrlöcherführer	
Jörg Frank, MdR	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat	
Lino Hammer, MdR	Ingenieur/CAD-Konstrukteur, Jenoptik Industrial Metrology Germany GmbH	
Thomas Hegenbarth, MdR	Architekt, freiberuflich	
Birgitta Nessler-Komp, MdR	Dipl.-Betriebswirtin FH, selbstständig	
Franz-Josef Nied *)	Eisenbahnoberinspektor	
Jochen Ott	Mitglied des Landtages	
Reiner Pier *)	Freigestelltes Betriebsratsmitglied	
Martin Schmitz	Kreiskämmerer, Rhein-Erft-Kreis	
Jörg van Geffen, MdR	Bankkaufmann, Commerzbank AG	

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

Vorstand		
Horst Leonhardt	Vorstandsbereich I Sprecher - Interner Service - Personal/Organisation - Netz - Technik Schienenfahrzeuge	
Wolfgang Birlin	Vorstandsbereich II - Immobilien/Projektentwicklung - Finanzen/Controlling	seit 1.5.2015

24 Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und des Vorstandes; gewährte Kredite

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

Für die Mitglieder des Aufsichtsrates betrug die Vergütung je teilgenommene Sitzung 255,65 €, wobei der Vorsitzende des Aufsichtsrates den doppelten, sein Stellvertreter den anderthalbfachen Betrag erhielt.

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden insgesamt 46.783,67 € vergütet. Auf die einzelnen Aufsichtsratsmitglieder verteilen sich die Gesamtbezüge wie folgt:

Mitglied des Aufsichtsrates	2015 €	2014 €
Michael Zimmermann **)	9.714,51	13.293,54
Franz-Josef Knieps **)	0	5.368,58
Dr. Jürgen Strahl	6.902,46	4.218,17
Michael Auer *)	2.300,85	2.812,15
Ute Berg	0	1.022,60
Ralph Bombis **)	0	1.789,55
Johannes Bortlitz-Dickhoff	2.045,20	766,95
Dirk Collin *)	2.300,85	2.556,50
Paul-Werner Diederichs *)	2.300,85	2.045,20
Jörg Frank	4.601,70	5.879,95
Lino Hammer	1.789,55	766,95
Thomas Hegenbarth	1.789,55	1.022,60
Christtraut Kirchmeyer	0	1.789,55
Klaus Koke	0	1.789,55
Birgitta Nesseler-Komp	2.045,20	1.022,60
Franz-Josef Nied *)	1.533,90	2.812,15
Jochen Ott	1.022,60	255,65
Reiner Pier *)	4.601,70	6.391,25
Martin Schmitz	1.533,90	2.045,20
Jörg van Geffen	2.300,85	2.812,15
Manfred Waddey	0	1.533,90
Gesamt **)	46.783,67	61.994,74

*) Arbeitnehmervertreter/-in

**) zuzüglich Umsatzsteuer

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

Vergütungskomponenten mit langfristigen Anreizwirkungen wurden nicht vereinbart.

Der Vorstand erhielt im Geschäftsjahr eine Gesamtvergütung in Höhe von 513 Tsd. € (Vorjahr 704 Tsd. €), die sich wie folgt zusammensetzt:

	<i>Festvergütung einschl. Sach- und sonstiger Bezüge</i> Tsd. €	<i>Gezahlte Tantieme</i> Tsd. €	<i>Insgesamt</i> Tsd. €
Horst Leonhardt	275	91	366
Wolfgang Birlin, seit 1.5.2015	147	–	147
Vorstand gesamt	422	91	513

An ein ehemaliges Vorstandsmitglied wurde 2015 für 2014 eine Tantieme in Höhe von 91 Tsd. € gezahlt.

Im Geschäftsjahr 2013 wurde ein General-Check der Vergütungsregelungen in den Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder der Häfen und Güterverkehr Köln AG unter Beachtung des VorstAG mit dem Ergebnis durchgeführt, dass die Gesamtvergütung aller Mitglieder des Vorstandes der Häfen und Güterverkehr Köln AG der Höhe nach insgesamt innerhalb des Marktrahmens liegen.

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

Für Herrn Leonhardt besteht nach Ablauf seines Anstellungsvertrages ein Anspruch auf Zahlung eines Ruhegehaltes in Höhe seines bis dahin erreichten Versorgungsprozentsatzes. Die Versorgungsleistungen sind in Höhe eines bestimmten Prozentsatzes der festen Vergütung – ohne Sach- und sonstige Bezüge – bei Vertragsbeendigung zugesagt (unmittelbare Versorgungszusage). Dieser Prozentsatz steigt für Herrn Leonhardt beginnend mit 40 % jährlich um 2 % bis zum Höchstprozentsatz von 70 %. Auf die Versorgung werden die Leistungen der gesetzlichen Altersrente angerechnet. Es bestehen darüber hinaus Regelungen zur Anrechnung von Versorgungsansprüchen aus früheren Anstellungsverhältnissen sowie für die Anrechnung von Einkünften bis zum 65. Lebensjahr.

Herr Birlin hat gemäß einer leistungsorientierten Leistungszusage (Direktzusage) Anspruch auf betriebliche Altersversorgung. Der jährliche Versorgungsbeitrag in Höhe von 35 % der Jahresfestvergütung wird verzinslich einem Versorgungskonto bei der Gesellschaft zugeführt. Bei Eintritt des Versorgungsfalles wird das Versorgungskonto nach versicherungsmathematischen Grundsätzen verrentet.

Die Pensionsverpflichtung im Einzelnen:

	Zuführung zur Pensionsrückstellung 2015 Tsd. €	Barwert Pensionsrückstellung per 31.12.2015 Tsd. €
Horst Leonhardt	711	3.092
Wolfgang Birlin	49	49

An ehemalige Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 263 Tsd. € Ruhegelder (Vorjahr 368 Tsd. €) gezahlt. Es besteht eine Pensionsrückstellung von 4.609 Tsd. € (Vorjahr 3.779 Tsd. €).

25 Weitere Angaben

Die aufgrund des § 16 Abs. 1 Ziffer 2 und 3 AEG in Verbindung mit Artikel 10 Abs. 1 der ersten Verordnung (EG) Nr. 1192/69 des Rates der Europäischen Gemeinschaft auszuweisenden Zuschüsse sowie die anderen Zuwendungen betragen im Jahr 2015:

Ausgleichsanspruch gemäß	Vorläufiger Ausgleichsanspruch 2015 Tsd. €	Restausgleich aus Vorjahren Tsd. €	Summe der Ausgleichsbeträge Tsd. €
§ 16 Abs. 1 Ziff. 2 AEG	1.011	98	1.109
§ 16 Abs. 1 Ziff. 3 AEG	1.050	137	1.187
Gesamt	2.061	235	2.296

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

Köln, den 31. März 2016

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Horst Leonhardt



Wolfgang Birlin

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

„Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der **Häfen und Güterverkehr Köln AG** für das Geschäftsjahr vom 01.01.2015 bis 31.12.2015 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

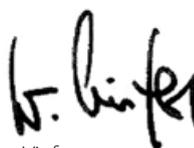
Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss der Häfen und Güterverkehr Köln AG für das Geschäftsjahr vom 01.01.2015 bis 31.12.2015 den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Düsseldorf, den 31. März 2016

Warth & Klein Grant Thornton AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Schulze Osthoff
Wirtschaftsprüfer



Viefers
Wirtschaftsprüfer

Herausgeber

Häfen und Güterverkehr Köln AG
Medien / Marktentwicklung
Scheidtweilerstraße 4
50933 Köln
Telefon 0221/390-0

In Zusammenarbeit mit

Stadtwerke Köln GmbH
SWK 50 – Unternehmenskommunikation
Parkgürtel 26
50823 Köln
Telefon 0221/178-0
www.stadtwerkekoeln.de

Konzeption und Gestaltung

KD1 Designagentur, Köln

Fotografie

Oliver Tjaden, Düsseldorf (Titel)
Dirk Moll, Köln (S. 7)
Frank Reinhold, Düsseldorf (S. 10)
Christoph Seelbach, Köln (S. 10)