

GESCHÄFTSBERICHT
2019

**WO
ZUKUNFT
STADT
FINDET**

KENNZAHLEN

01

UMSATZ-ENTWICKLUNG

HGK AG IN TSD. €

Die HGK AG hat das Geschäftsjahr 2019 mit einem Rekordergebnis abgeschlossen. Die Umsatzerlöse konnten um **8 PROZENT** gesteigert werden.



* Umsatz ermittelt unter Anwendung des BilRUG, vgl. HGK-Geschäftsbericht 2016, S. 45.



02

GÜTERUMSCHLAG

HGK-GRUPPE GESAMT IN T

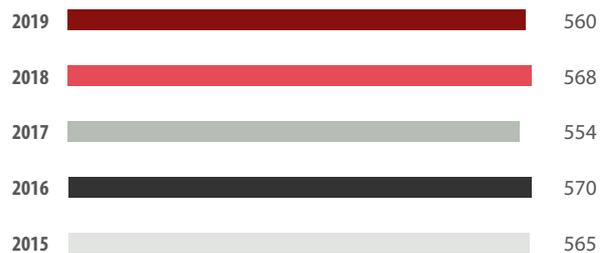
Nach Sondereffekten im Jahr 2018, unter anderem durch die lange Niedrigwasserphase, normalisierte sich der Güterumschlag 2019 zunehmend und nahm wieder um **500.000 TONNEN** zu.

03

ARBEITNEHMER

ANZAHL INKL. AUSZUBILDENDE

Logistiker, Lokführer, IT-Experten & Co.: **560 MITARBEITER** hat die HGK im vergangenen Jahr direkt beschäftigt – in der gesamten HGK-Gruppe mit den operativen Tochtergesellschaften arbeiten über 1.300 Mitarbeiter.



04

AUSZUBILDENDE

ANZAHL

Die HGK kümmert sich um Nachwuchskräfte: Im vergangenen Jahr hat sie **21 AUSZUBILDENDE** in verschiedenen Berufsbildern beschäftigt.

INHALTSVERZEICHNIS

2	Vorwort des Vorstandes
5	Unternehmensleitbild
7	Bericht des Aufsichtsrates
10	Aufsichtsrat
11	Vorstand

LAGEBERICHT

12	Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft
14	Wirtschaftliches Umfeld
15	Wirtschaftsbericht
15	15 Überblick
18	Ertragslage
19	Investitionen
20	Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur
21	Wesentliche nichtfinanzielle Themen
23	Prognose-, Chancen- und Risikobericht
27	Investitionen und Erfolgsplan

WEITERE INFORMATIONEN

28	Zertifizierung und Innovation
29	Öffentlichkeitsarbeit
30	Compliance
31	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

JAHRESABSCHLUSS

35	Bilanz
36	Gewinn- und Verlustrechnung
37	Anhang

BESTÄTIGUNGSVERMERK

55	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
----	---

SEHR GEEHRTE DAMEN UND HERREN,

das Jahr 2019 war bei der Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft (HGK) von besonderen Entscheidungen geprägt. Sie hatten teilweise unmittelbare Folgen für das Unternehmensergebnis im Berichtsjahr, andere Entscheidungen werden sich langfristig auf die logistischen Angebotsmöglichkeiten und die Ertragskraft der Unternehmen der HGK-Gruppe auswirken. Im Rahmen eines Strategiechecks haben wir diese Herausforderungen adressiert und entsprechende Initiativen gestartet, um unser Handeln anzupassen.

Zu diesen Entscheidungen zählt der seitens des Kölner Stadtrats veranlasste Stopp des Ausbaus des Godorfer Hafens. Zusammen mit der schon im Jahr 2016 eingeleiteten logistischen Entwidmung des Deutzer Hafens bis zum Jahresende 2020 entfallen damit weitere wichtige Umschlagspotenziale für den Güterverkehr. Diese werden zukünftig nicht mehr verfügbar sein, um verlässliche Transportketten für die Stadt Köln und wichtige Industrien der Region sicherzustellen. Die Entscheidung über das Projekt Godorf hatte unmittelbare Auswirkungen auf das Unternehmensergebnis des Berichtsjahres. Entsprechend wichtig wird es sein, die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit der HGK-Gruppe im Segment Häfen so zu optimieren, dass wir sowohl logistisch als auch betriebswirtschaftlich weiterhin unseren Auftrag im Rahmen der Daseinsvorsorge erfüllen können.

»NACH DER ENTSCHEIDUNG DER STADT KÖLN GEGEN DEN AUSBAU DES HAFENS GODORF IST ES NUN UNSER AUFTRAG, NEUE WACHSTUMSCHANCEN ZU IDENTIFIZIEREN. DIES WIRD EIN WICHTIGER TEIL UNSERER STRATEGISCHEN WEITERENTWICKLUNG SEIN.«

Uwe Wedig,
VORSTAND DER HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN AG



Der im Berichtsjahr begonnene Ausbau zusammen mit der Modernisierung der Netzleitzentrale der HGK in Hürth-Kendenich ist ein gutes Beispiel dafür, wie Investitionen in die Infrastruktur der HGK sowohl für den ÖPNV als auch den Güterverkehr wirksam werden. In Kendenich investieren wir mehr als 3 Mio. € in moderne Arbeitsplätze und Technik, um rund um die Uhr für sichere Güter- und Personenverkehre auf dem beinahe 90 Kilometer langen Streckennetz der HGK zu sorgen. Tausende Pendler nutzen täglich die Strecken der Stadtbahnlinien 7, 16, 17, 18 im HGK-Netz, um aus den südlichen und westlichen Umlandgemeinden zu ihren Arbeitsplätzen zu fahren – das kombiniert Daseinsvorsorge mit Nachhaltigkeit par excellence.

Das Ziel, attraktive Logistikangebote mit ökologischem Nutzen für die Region zu verbinden, verfolgen wir auch mit dem Ausbau des sogenannten KV-Nord-Terminals in Köln-Niehl, einem Terminal für kombinierten Güterverkehr. Im Berichtsjahr konnte das Terminal über fünf Umschlaggleise auf eine Länge von 700 Metern ausgebaut werden. Derzeit laufen die Arbeiten auf Hochtouren, um das gesamte Modul A inklusive dreier hochmoderner Portalkrananlagen mit einer selbstentwickelten Technologie zur Energierückgewinnung fertigzustellen und in Betrieb zu nehmen. Am KV-Nord-Terminal können wir dann täglich bis zu zehn Güterzüge im Ein- und Ausgang verladen. Dies ist gleichbedeutend mit 900 Standard-Überseecontainern täglich, die hier umgeschlagen werden. Somit können ebenso viele Lkw-Fahrten über Straßen und Autobahnen in und um Köln vermieden werden.

»DAS BREITE LOGISTISCHE ANGEBOTSPORTFOLIO DER HGK-GRUPPE HAT SICH AUCH IM GESCHÄFTSJAHR 2019 BEWÄHRT UND DAZU BEIGETRAGEN, DASS DIE UNTERNEHMENSGRUPPE UNERWARTETE SONDERBELASTUNGEN ERFOLGREICH KOMPENSIEREN KONNTE.«

Wolfgang Birlin,
VORSTAND DER HÄFEN UND GÜTERVERKEHR KÖLN AG



Mit dem Ziel, in direkter Anbindung an das KV-Nord-Terminal ein Logistikzentrum inklusive möglicher Verteilerlogistik in die Stadt zu schaffen, hat die HGK nun auch damit begonnen, angrenzende Grundstücke zu kaufen. Basierend auf der vorzeitigen Besitzeinweisung einer 17 Hektar großen Fläche durch die Stadt Köln haben wir im Jahr 2019 erste Schritte gemacht, um Baugrund zu erlangen. Außerdem haben wir den Bauantrag für das Auffüllen des Geländes eingereicht und weitere Rodungsmaßnahmen eingeleitet. Wenn die HGK endgültig Eigentümerin der Flächen ist und das Baurecht genehmigt wurde, wird sie ein nachfrageorientiertes Entwicklungskonzept mit enger Anbindung an das Potenzial des KV-Terminals entwickeln. Hierzu gehören auch Überlegungen zur City-Logistik, die zu einer Entlastung des innerstädtischen Verkehrs beitragen soll.

Alle vorgenannten Beispiele verdeutlichen die Entwicklung der HGK-Gruppe mit einzigartigem Leistungsportfolio für nachhaltige und integrierte Transportketten entlang der Rheinschiene. Im Rahmen des zuvor genannten Strategieprozesses wollen wir diese Position weiter stärken und eindeutiger definieren. Entsprechende Projekte haben wir im Berichtsjahr eingeleitet und auch in der Organisation abgebildet. Diese Initiative wird dazu beitragen, dass sich die HGK-Gruppe zukünftig besser auf Basis einer klaren Positionierung und eines klaren Markenbildes als zuverlässige, integrierte Logistikgruppe sowie als attraktiver Arbeitgeber darstellen kann. Dabei ist auch die Umsetzung unseres im Jahr 2019 eingeleiteten Strategieprozesses entscheidend, der uns agiler, digitaler, effizienter – kurzum moderner und offen für neue logistische Aufgaben – machen wird.

4 VORWORT DES VORSTANDES

Dieses Vorwort entsteht im Zeichen der Corona-Krise. Teilweise auf dramatische Weise wird uns täglich verdeutlicht, dass stabile Transportketten und logistische Angebote per Schiff und Bahn von strategischer Bedeutung für unsere Wirtschaft und ihre Lieferketten sind. Ein Güterzug ersetzt bis zu 40 Lkw, ein modernes Binnenschiff gar bis zu 250 mit Containern beladene Lkw. Nicht nur unter Berücksichtigung ökologischer Ziele ist es für die Wirtschaft in unserer Region existenziell, eine verlässliche Struktur gut ausgebauter Umschlagsterminals in Verbindung mit stabilen Gütertransportketten per Binnenschiff und Güterzug anbieten zu können. Diese besondere Verantwortung und auch den besonderen Wert dieser Infrastruktur sowie die Logistikangebote der HGK gilt es zu erhalten, zu fördern und weiter auszubauen.

Köln, im April 2020

Uwe Wedig 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

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.

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,
- Versorgungssicherheit für die Unternehmen und Bürger in der Region zu gewährleisten,
- Erreichung von Klimazielen (u.a. CO₂-Einsparungen) zu unterstützen,
- Erbringung eines nachhaltig 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 Ausbau 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 Rentabilitätsgesichtspunkte 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 werden ständig in ihrer persönlichen und beruflichen Entwicklung durch Aus- und Weiterbildung zu höheren Qualifikationen gefördert. 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.

**Michael Zimmermann,
VORSITZENDER DES AUFSICHTSRATES**



Die Mitglieder des Aufsichtsrates sind nach einer Empfehlung im PCGK Köln gehalten, gegenüber dem Aufsichtsrat etwaige Interessenkonflikte offenzulegen. Dieser berichtet über offengelegte Interessenkonflikte sowie deren Behandlung in der Hauptversammlung. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Interessenkonflikte nicht bekannt.

Beratungsschwerpunkte

Im Geschäftsjahr 2019 haben vier turnusmäßige Sitzungen des Aufsichtsrates am 14. März, 13. Juni, 5. September und 28. November sowie zwei außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrates am 19. März und 19. Juni stattgefunden.

In der Sitzung des Aufsichtsrates am 19. März hat sich der Aufsichtsrat eingehend mit dem Check der Strategie befasst und diesen Check zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat hat in diesem Zusammenhang die aktualisierte Fortschreibung der strategischen Ausrichtung zur Umsetzung der Strategie hin zu einer Logistik-Holding bestätigt. Darüber hinaus zeichneten sich im Rahmen des Strategiechecks Synergiefelder ab, die als konzernübergreifende Themen des Stadtwerke Köln Konzerns identifiziert wurden. Die Themen Nachhaltigkeit, Digitalisierung und branchenübergreifende Zusammenarbeit wurden erkannt und validiert.

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

- die wirtschaftliche Lage des Unternehmens
- die Investitionsstrategie des Unternehmens
- der Neubau eines Verwaltungsgebäudes der Häfen und Güterverkehr Köln AG
- der Verkauf des Grundstücks des ehemaligen Güterbahnhofs Kendenich in Hürth-Hermülheim
- die Änderung des Organschaftsvertrages zwischen der Stadtwerke Köln GmbH und der Häfen und Güterverkehr Köln AG
- der Stopp des Ausbaus des Hafens in Köln-Godorf
- die Wiederbestellung eines Vorstandsmitgliedes
- die Wahl eines Aufsichtsratsvorsitzenden
- die Wahl eines stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden
- die Wahl eines Anteilseignervertreterers in den Ständigen Ausschuss des Aufsichtsrates
- weitere Personalangelegenheiten.

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 informiert.

In der Sitzung am 13. Juni 2019 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und Lagebericht 2018 ausführlich beraten und gebilligt.

Den Wirtschaftsplan 2020 mit den wesentlichen Daten für die Erfolgs-, Investitions- und Personalplanung hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 28. November 2019 nach ausführlicher Beratung beschlossen.

Auch im Berichtsjahr 2019 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. Nach pflichtgemäßer Prüfung hat der Aufsichtsrat am 13. Juni 2019 – gemeinsam mit dem Vorstand – auch für das vergangene Geschäftsjahr eine vollständige Anwendungserklärung für den PCGK Köln abgegeben.

Ausschuss des Aufsichtsrates

Der am 13. Juli 1992 gebildete Ständige Ausschuss des Aufsichtsrates der Häfen und Güterverkehr Köln AG hat im Geschäftsjahr 2019 dreizehnmal getagt. Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet, haben sich mit der Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie befasst und die Sitzungen des Aufsichtsrates vorberaten. Mitglieder des Vorstandes nahmen an den Ausschusssitzungen regelmäßig teil, sofern sie nicht selbst betroffen waren.

Jahresabschlussprüfung

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der KPMG AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Köln, 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 2019 am 26. Mai 2020 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 2019 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.

Veränderungen im Aufsichtsrat

Im Aufsichtsrat der Häfen und Güterverkehr Köln AG gab es im Geschäftsjahr 2019 keine Veränderungen.

Gemäß § 8 Abs. 2 der Satzung der Häfen und Güterverkehr Köln AG endete mit Ablauf der Hauptversammlung am 19. Juni 2019 die Amtszeit der acht seitens des Rates der Stadt Köln sowie zwei seitens des Kreistages des Rhein-Erft-Kreises vorgeschlagenen und in der Hauptversammlung am 5. September 2014 in den Aufsichtsrat gewählten Anteilseignervertreter beziehungsweise der Nachfolger in diese Mandate. In der Hauptversammlung am 19. Juni 2019 wurden die bisher entsandten Anteilseignervertreter des Rates der Stadt Köln wiedergewählt.

Für die im Geschäftsjahr 2019 erbrachten Leistungen, für ihren Einsatz und die erfolgreiche Arbeit spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, den leitenden Angestellten, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Häfen und Güterverkehr Köln AG seinen Dank aus.

Köln, im Juni 2020

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates

Michael Zimmermann

AUFSICHTSRAT

Michael Zimmermann	Pensionär Vorsitzender		
Dr. Jürgen Strahl, MdR	Apotheker, i. R. Stellvertretender Vorsitzender		
Michael Auer ^{*)}	Betriebsratsvorsitzender	Lino Hammer, MdR	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Kölner Rat
Johannes Bortlitz-Dickhoff	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen Kreistagsfraktion Rhein-Erft-Kreis	Thomas Hegenbarth, MdR	Architekt, freiberuflich
Dirk Collin ^{*)}	Technischer Angestellter	Josef Henseler ^{*)}	Signalschlosser
Paul-Werner Diederichs ^{*)}	Lehrlokfürher	Dr. Stephan Keller	Stadtdirektor der Stadt Köln
Alexandra Engler ^{*)}	Fahrdienstleiterin	Birgitta Nessler-Komp, MdR	Dipl.-Betriebswirtin FH, selbstständig
Jörg Frank, MdR	Referatsleiter, Otto Benecke Stiftung e.V.	Jochen Ott	Mitglied des Landtages
Martin Gawrisch	Kreiskämmerer, Rhein-Erft-Kreis		

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

Stand: 27.02.2020

VORSTAND

Uwe Wedig

Vorstandsbereich I
Vorstandsvorsitzender

Wolfgang Birlin

Vorstandsbereich II

Im Bild von links: Uwe Wedig und Wolfgang Birlin



LAGEBERICHT

Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft

Seit ihrer Gründung im Jahr 1992 ist die Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft (HGK) ein Unternehmen im Stadtwerke Köln Konzern. Sie ist mit der Stadtwerke Köln GmbH über einen Organschaftsvertrag mit Ergebnisausschlussvereinbarung verbunden.

Als Logistik-Holding im SWK-Konzern übernimmt die Häfen und Güterverkehr Köln AG mit ihren Tochter- und Beteiligungsunternehmen vielfältige logistische Dienstleistungen für Köln und die Region. Direkt oder mittelbar durch eigene operative Beteiligungsgesellschaften entwickelt, pflegt und betreibt sie dafür eigene Infrastrukturen und sichert durch verschiedene logistische Angebote die Versorgung der Region mit wichtigen Gütern des Alltags und der industriellen Produktion.

Sie erbringt durch die Schaffung integrierter, klimaschonender Transportketten gemeinwohlorientierte Wirtschaftsförderung und eine im öffentlichen Interesse der Einwohner Kölns liegende Versorgungsaufgabe, da sie so maßgeblich zur Versorgungssicherheit in der Region beiträgt. Die HGK schafft durch ihr Angebot die Möglichkeit, Verkehre von der Straße auf die umweltfreundlicheren Transportmittel Güterzug und Binnenschiff zu verlagern. Damit leistet sie einen wertvollen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz für die Stadt und die Region.

Die folgenden Unternehmen gehören zur HGK-Gruppe:

- HTAG Häfen und Transport AG in Duisburg sowie deren Beteiligungen,
- NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH in Duisburg sowie deren Beteiligungen,
- CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service in Köln sowie deren Beteiligungen,
- KCG Knapsack Cargo GmbH in Hürth,
- Rheinland Cargo Schweiz GmbH in Basel.

Außerdem ist die HGK an folgenden Unternehmen unmittelbar beteiligt:

- RheinCargo GmbH & Co. KG in Neuss,
- DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH in Köln,
- Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH in Köln,
- RVG Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft in Köln,
- beka GmbH in Köln.

Die Gleislänge des HGK-Netzes hat bei einer Streckenlänge von 98,6 km eine Länge von 253,8 km. Dieses Netz stellt die HGK diskriminierungsfrei öffentlich zur Verfügung, so dass über dieses Netz eine Versorgung der Bürgerinnen und Bürger in der Region erfolgen kann. Neben den eigenen Hafenanlagen und Terminals gibt es in der Region 63 Unternehmen, die einen eigenen Gleisanschluss betreiben, mit dem sie an das HGK-Netz angebunden sind. Während die HGK mit ihren Beteiligungsgesellschaften ihren originären Geschäftszweck im Güterverkehr hat, kommen Infrastrukturen der HGK, zum Beispiel das HGK-Schienennetz, durch Linienangebote des Schwesterunternehmens KVB auch dem öffentlichen Personennahverkehr zugute. Infrastrukturmaßnahmen, wie zum Beispiel der zweigleisige Ausbau der Strecke von Köln nach Bonn, die Modernisierung verschiedener Stellwerke oder die Sanierung von Bahnsteigen, kommen somit auch unmittelbar der privaten Daseinsvorsorge zugute.

Sowohl für die Güter- als auch die Personenschifffahrt stellt die HGK als Eigentümerin der Kölner Rheinhäfen in Niehl, Deutz und Godorf ihre Hafenanlagen diskriminierungsfrei zur Verfügung. Durch die HGK-Beteiligung RheinCargo werden diese Häfen gemeinsam mit den Häfen in Neuss und Düsseldorf betrieben. Der Rheinauhafen dient nur noch als Sporthafen. Die dort befindliche Marina ist an einen Dritten vermietet, der diese eigenwirtschaftlich betreibt. Auch die Häfen der Stadt dienen der Daseinsvorsorge, sowohl für die Versorgung mit den Rohstoffen für die Energieerzeugung als auch die sichere Versorgung der heimischen Industrie zur Sicherung von Arbeitsplätzen in der Region. Köln ist die meistbesuchte Stadt in Nordrhein-Westfalen. Unsere Hafenanlagen bieten auch für Personenschiffe die Möglichkeit anzulegen. So gelangen Besucherinnen und Besucher in die Stadt. Dadurch wird der innerstädtische Konsum belebt. Auch unter heutigen Gesichtspunkten – mit deutlich veränderten Transportketten und Anforderungen – sind die Häfen weiterhin für die Grundversorgung der Stadt ein unverzichtbarer Garant für eine Vielzahl von Waren und Diensten, die wir in unserem täglichen Leben als selbstverständlich wahrnehmen.

Wirtschaftliches Umfeld

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind Statistiken zum Güterverkehrsaufkommen bezogen auf das gesamte Kalenderjahr 2019 noch nicht veröffentlicht worden. Verfügbare Jahresprognosen für das laufende Geschäftsjahr 2020 und die Folgejahre berücksichtigen bisher noch nicht die **Corona-Pandemie (SARS-CoV-2)**. Einzelgutachten¹ der relevanten Institute gehen mehrheitlich von einem radikalen Einschnitt im laufenden Geschäftsjahr aus und rechnen mit einer deutlichen Verbesserung und Nachholeffekten im Folgejahr, da die Weltwirtschaft vor der Krise grundsätzlich intakt war. Die nachfolgend dargestellten Prognosen sind auf dem Stand von vor der Corona-Pandemie.

Die Entwicklung des Güterverkehrs ist nach Erwartung des Bundesamtes für Güterverkehr² von Zunahmen geprägt.

Das Transportaufkommen im **bundesdeutschen Güterverkehr**³ insgesamt hat 2019 gegenüber 2018 voraussichtlich um 0,9 % zugenommen. Die Transportleistung im bundesdeutschen Güterverkehr insgesamt hat 2019 gegenüber 2018 voraussichtlich um 1,2 % zugenommen.

Das Transportaufkommen im **Straßengüterverkehr**⁴ hat 2019 voraussichtlich um 1,1 % und die Transportleistung um 1,5 % jeweils im Vergleich zu 2018 zugenommen.

Der **Schienengüterverkehr**⁵ verzeichnete 2019 gegenüber 2018 voraussichtlich einen Rückgang um -1,1 % bezogen auf das Transportaufkommen und voraussichtlich in selber Höhe auch bezogen auf die Transportleistung.

In der **Binnenschifffahrt**⁶ stiegen im Jahr 2019 voraussichtlich das Transportaufkommen gegenüber 2018 um 5 % und die Transportleistung gegenüber 2018 um 7,7 %. Diese Steigerungsraten sind auf die Kleinwasserphase 2018 zurückzuführen, weshalb es in dem Jahr zu massiven Einbrüchen bei Transportaufkommen und -leistung kam. Da sich die Wasserstände auf den Flüssen gegen Ende 2018 wieder erholten, konnte die Binnenschifffahrt 2019 wieder annähernd in dem Umfang wie vor der Kleinwasserphase agieren. Im Verhältnis zum schwachen Jahr 2018 erklären sich so die überproportional hohen Zuwächse.

Der IWF⁷ geht davon aus, dass für das Jahr 2019 das **Weltwirtschaftswachstum** gegenüber 2018 um 2,9 % gewachsen ist. Die Weltwirtschaft steht nach Ansicht des IWF wegen der Corona-Pandemie vor einer Rezession, die mindestens so schlimm ist wie während der globalen Finanzkrise. Es wird jedoch für 2021 eine Erholung erwartet. Dazu muss es den Staaten gelingen, das Virus einzudämmen. Die wirtschaftlichen Auswirkungen sind und bleiben schwerwiegend, aber je schneller das Virus gestoppt wird, desto schneller und stärker wird die Erholung sein.⁸ Die Auswirkungen der Pandemie sind derzeit noch nicht quantifizierbar. Das ifo-Institut geht Stand März 2020 davon aus, dass die Weltwirtschaft im vergangenen Jahr gegenüber dem Vorjahr um 2,6 % gewachsen ist. Für das laufende Jahr wird mit kaum mehr einem Wachstum gerechnet (0,1 %). Für 2021 rechnet das Institut aber wieder mit einem deutlichen Wachstum bezogen auf das weltweite BIP (+4,3 %).⁹

Die Europäische Kommission rechnete vor der Pandemie damit, dass die **europäische Wirtschaft** auch 2020 und 2021 weiter wächst (Eurozone +1,2 %; EU +1,4 %).¹⁰

Das preisbereinigte **bundesdeutsche Bruttoinlandsprodukt** (BIP) war im Jahr 2019 nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis)¹¹ um 0,6 % höher als im Vorjahr. Die deutsche Wirtschaft ist damit im zehnten Jahr in Folge gewachsen. Schon 2019 hatte das Wachstum an Schwung verloren. Darum erwartete der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung vor der Pandemie für 2020, dass sich die schwache wirtschaftliche Dynamik mindestens bis in das Jahr hinzieht und das Wachstum mit 0,9 % (kalenderbereinigt 0,5 %) schwach bleiben wird.¹²

1 Beispielsweise geht das Sondergutachten des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung vom 22. März 2020 in drei unterschiedlichen Szenarien von Rückgängen des BIP zwischen 2,8 % und 5,4 % im Jahr 2020 aus und prognostiziert unter Berücksichtigung von möglichen Aufholeffekten für 2020 ein Wachstum des BIP zwischen 1,0 % und 3,7 %.

2 „Kurzfristprognose Sommer 2019“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, August 2019.

3 ebd.

4 ebd.

5 ebd.

6 ebd.

7 IWF World Economic Outlook, Januar 2020.

8 Presseerklärung der Direktorin des IWF, Kristalina Georgieva; 23. März 2020.

9 Vorabdruck ifo Konjunkturprognose Frühjahr 2020.

10 Winterprognose der Europäischen Kommission, 13. Februar 2020.

11 Statistisches Bundesamt: Pressekonferenz „Bruttoinlandsprodukt 2019 für Deutschland“, 15. Januar 2020.

12 Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, in: Jahresgutachten 2019/20, 6. November 2019.

Wirtschaftsbericht

Überblick

HGK

Zwei wesentliche Themen des Geschäftsjahres 2019 waren einerseits der Beschluss des Rates der Stadt Köln zum Godorfer Hafen am 26. September 2019 sowie die Lage der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen, die ein Eingreifen der HGK erforderte.

Am 26. September 2019 beschloss der Rat der Stadt Köln, seinen zuvor gefassten Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplans sowie zur Änderung des Flächennutzungsplanes für den Ausbau des Godorfer Hafens mit sofortiger Wirkung aufzuheben. Das hat zur Folge, dass unser Projekt, den Hafen Godorf auszubauen, nicht realisiert wird. Denn die Stadt Köln wird keinen Bebauungsplan erstellen. Durch den Stopp des Projekts ist der HGK ein Schaden entstanden. Neben den entstandenen Aufwendungen waren bereits getätigte Investitionen abzuschreiben. Nach rechtlicher Einschätzung stehen der HGK gegenüber der Stadt Köln Schadensersatzansprüche zu. Stadt und HGK einigten sich unter Einbeziehung der Stadtwerke Köln GmbH im Dezember 2019 auf einen Schadensersatz in Höhe von rund 9,4 Mio. €.

Die Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen, bei der die HGK ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter versichert, geriet aufgrund der lang andauernden Niedrigzinsphase im Euroraum in die Situation, dass sie die Solvabilitätskriterien nicht mehr erfüllen konnte. Ohne zusätzliche finanzielle Beiträge der beteiligten Trägerunternehmen hätte die Schließung der Kasse durch die BaFin gedroht. Die HGK hätte anteilig haften müssen. In Abstimmung mit der BaFin konnte diese Situation abgewandt werden. Dafür hat die HGK einen Betrag in Höhe von 3,6 Mio. € an die Kasse gezahlt.

TOCHTERUNTERNEHMEN UND WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die HGK war im Geschäftsjahr 2019 an insgesamt 25 Gesellschaften unmittelbar und mittelbar beteiligt. Für ihre Mehrheitsbeteiligungen nimmt sie Aufgaben einer administrativen Holding wahr.

Neska-Gruppe

Die Neska-Gruppe ist ein Logistikunternehmen mit Standorten (Niederlassungen oder Tochter- und Beteiligungsunternehmen) im Rheinland (Köln, Düsseldorf, Duisburg, Dormagen, Neuss, Krefeld), in Hamburg, Berlin, Dresden, Mannheim und in Dordrecht (Niederlande). Die Unternehmen der Neska-Gruppe sind im Massengut- und Containerumschlag tätig. Der Umsatz der Neska-Gruppe betrug im Berichtsjahr 214 Mio. € (Vorjahr 218 Mio. €). Das Ergebnis, welches aufgrund des bestehenden Gewinnabführungsvertrages an die HGK abgeführt wird, beträgt 835,7 Tsd. € (Vorjahr 2.809,4 Tsd. €). Wesentlicher Grund für die Ergebnisveränderung gegenüber dem Vorjahr waren Auswirkungen der konjunkturellen Lage und insbesondere die zeitweise Schwäche der Automotive- und Stahlindustrie.

Die einzelnen Unternehmen und Standorte der Neska-Gruppe sind nicht nur innerhalb der Neska-Gruppe, sondern auch mit der HGK, der RheinCargo und der HTAG geschäftlich verbunden. Dies führt dazu, dass die HGK-Gruppe für die Kunden Logistiklösungen aus einer Hand anbieten kann.

Im Bereich des konventionellen Umschlags wurden im Berichtszeitraum 3.447 Tsd. t (Vorjahr 3.787 Tsd. t) Stückgüter umgeschlagen und 1.282 Tsd. t (Vorjahr 1.298 Tsd. t) gelagert. An Schüttgütern wurden innerhalb der Neska-Gruppe im Geschäftsjahr 2019 insgesamt 1.559 Tsd. t (Vorjahr 1.704 Tsd. t) umgeschlagen. Die Neska-Gesellschaften haben 368.578 (Vorjahr 383.443) Paletten umgeschlagen. Die Containerhandlings innerhalb der Neska-Gruppe beliefen sich auf 1.401 Tsd. TEU. Im Vorjahr hatten die Handlings bei 1.556 Tsd. TEU gelegen.

HTAG Häfen und Transport AG

Die HTAG Häfen und Transport AG übernimmt mit ihren Tochtergesellschaften und Beteiligungen umfangreiche Aufgaben bei der Steuerung, Koordination und Distribution komplexer Massengutströme im Gütertransport. Dabei liegen die Schwerpunkte auf der Binnenschifffahrt und auf dem Betrieb von Hafenumschlaganlagen. Die Hauptverkehrsrelationen befinden sich zwischen den Benelux-Staaten, Deutschland, Frankreich und Polen.

Die HTAG erzielte im Geschäftsjahr 2019 einen Umsatz von 70.375 Tsd. €. Damit unterschritt sie das Vorjahresniveau um 15,8 % beziehungsweise 13.225 Tsd. €. Zum einen hat sich der Rückgang der Kohletransporte infolge der Energiewende auf den Umsatz ausgewirkt, zum anderen haben ausbleibende Kleinwasserzuschläge zum Rückgang des Umsatzes beigetragen. Während im Vorjahr aufgrund der Niedrigwasserphase Kleinwasserzuschläge angefallen waren, blieben diese durch die Wassersituation im Jahr 2019 aus. Im Berichtsjahr erzielte die HTAG ein Unternehmensergebnis in Höhe von 2.151 Tsd. € (Vorjahr 3.063 Tsd. €), das im Rahmen des bestehenden Gewinnabführungsvertrages an die HGK abgeführt wird.

Der Geschäftsbereich Reederei/Befrachtung verzeichnete einen Rückgang des Transportaufkommens (unter anderem Kohle) um 6,9 % auf 8,4 Mio. t. Die Transportleistung stieg dagegen um 1,7 %. Im Vergleich zum Kleinwasserjahr 2018, das durch erhebliche Kleinwasserzuschläge geprägt war, sanken die Erlöse in diesem Bereich um rund 23,8 %.

Im Geschäftsbereich Häfen/Umschlag sank die Gesamtumschlagleistung der HTAG um 14,2 % auf 1,64 Mio. t. Während die Betriebe in Gustavsburg und Mannheim ihre Umschlagmengen stabilisierten beziehungsweise ausweiten konnten, litten die Betriebe in Duisburg und Karlsruhe unter einer zurückgehenden Kohle- beziehungsweise Baustoffzufuhr. Gleichwohl führte eine höhere Umsatzentwicklung in diesem Bereich (+1,6 %) zu einem planmäßigen Ergebnis.

Der Geschäftsbereich Spedition litt unter zurückgehenden Container-Importen und hat mit einem leicht negativen Ergebnis abgeschlossen.

RheinCargo GmbH & Co. KG

Die RheinCargo GmbH & Co. KG ist die Betreiberin der Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf. Mit einem Hafengesamtumschlag von 24,3 Mio. t (Vorjahr 25,5 Mio. t) stellt sie weiterhin den zweitgrößten Binnenhafen-Verbund Deutschlands dar. Mit rund 22,0 Mio. t (Vorjahr 18,8 Mio. t) transportierter Güter auf der Schiene und einer Leistung von 3,4 Mrd. Netto-Tonnen-Kilometer ist die RheinCargo eines der größten deutschen Eisenbahngüter-Verkehrsunternehmen. Außerdem stellt die RheinCargo Industrie- und Gewerbeflächen bereit, die über einen Wasser-, Gleis- und Straßenanschluss verfügen, der optimal genutzt werden kann, und betreibt ein zukunftsorientiertes und nachhaltiges Flächenmanagement.

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der RheinCargo belief sich nach 4.342 Tsd. € im Jahr 2018 auf 5.984 Tsd. € im Berichtsjahr. Unter Einbezug des Finanzergebnisses (EBT) betrug das Ergebnis 5.529 Tsd. €. Unter Berücksichtigung von Gewerbesteuern und Gewerbesteuerumlagen, die zum Teil die Gesellschafter betreffen, erzielte die RheinCargo im Geschäftsjahr 2019 einen Jahresüberschuss von 3.449 Tsd. € (Vorjahr 1.528 Tsd. €).

DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH

Die HGK ist gemeinsam mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) mit jeweils 25,5 % an der DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH beteiligt.

Die DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln, beschäftigt sich mit Planung, Bau und Vertrieb sowie Betrieb und Instandhaltung von Kommunikationsanlagen für den Stadt- und Regionalverkehr.

Die Gesellschaft hat ein vom Kalenderjahr abweichendes Geschäftsjahr (1.9. – 31.8.). Der Umsatz des Geschäftsjahres 2018/2019 betrug 5.108 Tsd. € (Vorjahr 4.622 Tsd. €) und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert. Das Ergebnis vor Ertragsteuern im Geschäftsjahr 2018/2019 lag mit 1.406 Tsd. € (Vorjahr 1.271 Tsd. €) über dem Niveau des Vorjahres. Die Gesellschaft erwirtschaftete einen Jahresüberschuss in Höhe von 937 Tsd. € (Vorjahr 857 Tsd. €).

Rheinfähre Köln-Langel / Hitdorf GmbH

Die HGK und die Stadt Leverkusen sind zu jeweils 50 % an der Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH beteiligt. Die Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH profitierte auch im Geschäftsjahr 2019 von der Verkehrssituation auf der Autobahnbrücke der BAB 1. Darüber hinaus führte die Sperrung der Mülheimer Brücke für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zu einem erheblichen Anstieg im Sektor Lastwagen. Das Beförderungsaufkommen ist im Berichtsjahr im Vergleich zu 2018 geringfügig um 2,42 % gestiegen. Ein Anstieg bei den LKW-Transporten von 6.545 auf 8.778 (+34,12 %) und bei den PKW-Transporten von 107.773 auf 114.200 (+5,96 %) trug maßgeblich zum erhöhten Beförderungsaufkommen bei.

Die Gesamterlöse stiegen um 8,8 % von 616.366 € um 54.536 € auf 670.902 €.

OPERATIVER BEREICH – NETZ

Das Schienennetz der HGK ist klassischer Teil der Daseinsvorsorge. Die Unterhaltung der HGK-Eisenbahninfrastruktur und die damit verbundenen Dienstleistungen und Geschäftstätigkeiten sind Aufgabe des operativen Bereiches Netz. Die Dienstleistungen des Bereichs Netz umfassen beispielsweise die Instandhaltung der Infrastrukturanlagen von Unternehmen mit Gleisanschlüssen zum HGK-Netz, aber auch die Gestellung von Eisenbahnbetriebsleitern sowie eisenbahntechnischer Berater für andere Infrastrukturunternehmen.

Ein Mitbenutzungsvertrag regelt die Nutzung der HGK-Infrastruktur für den Betrieb der Stadtbahnlinien 7, 16, 17 und 18 durch die KVB.

OPERATIVER BEREICH – TECHNIK SCHIENENFAHRZEUGE

Der Bereich Technik Schienenfahrzeuge agiert als spezialisierter Werkstattbetrieb für Güterlok und Güterwagen. Der Betrieb ist für viele nationale und internationale Kunden ein wichtiger Partner bei Instandhaltungsleistungen von rollendem Material. Wesentlicher Kunde des Bereiches Technik Schienenfahrzeuge ist die RheinCargo GmbH & Co. KG. Neben der Wartung und Instandsetzung stellt die HGK auch die entsprechende Dokumentation für das ECM¹³ (Entity in Charge of Maintenance) zur Verfügung, die für die Instandhaltung zuständige Stelle nach der Europäischen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit.

Im Bereich Technik Schienenfahrzeuge wurden im vergangenen Jahr 2.491 Aufträge bearbeitet, davon 2.020 in der Lokwerkstatt. Die RheinCargo ist mit 1.695 Aufträgen bei der Lokwerkstatt und 348 Aufträgen bei der Güterwagenwerkstatt größter Kunde der Instandhaltungsleistungen. Mit der Radsatzdrehbank in der Lokwerkstatt konnte der Bereich im Jahr 2019 insgesamt 147 Fahrzeuge bearbeiten.

13 Die Richtlinie ist Grundlage für einen sicheren Gütertransport in Europa.

VERMIETUNGSGESCHÄFT

Im Geschäftsjahr 2019 stiegen die Erlöse und Nebenerlöse aus dem nicht hafenauffinen Vermietungsgeschäft gegenüber dem Vorjahr um 54,8 % auf 9,9 Mio. € (Vorjahr 6,4 Mio. €).

Ertragslage

Für die Steuerung unseres Unternehmens verwenden wir die Kennzahlen Umsatzerlöse und Ergebnis vor Steuern. Daneben werden Eigenkapitalquote, Anlagendeckung und Working Capital regelmäßig berichtet.

Die Summe aus Umsatzerlösen, anderen aktivierten Eigenleistungen, Bestandsveränderung und sonstigen betrieblichen Erträgen stieg im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um rund 5,9 Mio. € bzw. 8,4 %. Die Umsatzerlöse, die sich auf 75,4 Mio. € beliefen, stiegen um 5,6 Mio. € bzw. 8,0 % und übertrafen somit die geplanten Umsätze von 71,4 Mio. €. Das lag an höheren Vermietungserlösen, Erlösen aus dem Betrieb des KV Nord und Verwaltungskostenerstattungen von Töchtern und Beteiligungen. Zudem verzeichnete die HGK im Geschäftsjahr höhere laufende Erlöse von 2,6 Mio. € aus der Vertragsumstellung der Tiefgaragenverpachtung (Rheinauhafen) und hohe periodenfremde Erträge aus dem Altvertrag. Die restlichen Erlösbereiche blieben weitgehend unverändert. Bei den sonstigen betrieblichen Erträgen führte der Kompensationsanspruch gegen die Stadt Köln in Höhe von 9,4 Mio. € aus dem Beschluss, den Ausbau des Hafens Godorf zu beenden, zu einem deutlichen Anstieg. Die gestiegenen Erträge aus Grundstücksverkäufen (+1,5 Mio. €) trugen ebenfalls zu der positiven Entwicklung bei. Auch die aktivierten Eigenleistungen und Bestandsveränderungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr leicht.

Im Jahr 2019 betrug die Summe aus Personal- und Materialaufwand, Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen 89,7 Mio. € (Vorjahr 75,1 Mio. €). Der Anteil des Personalaufwands lag bei 55,7 % (Vorjahr 60,2 %), auf den Materialaufwand entfielen 15,9 % (Vorjahr 19,4 %) und auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 18,0 % (Vorjahr 8,4 %). Die absolute Steigerung beim Personalaufwand (+ 4,8 Mio. €) ist auf einen Sanierungsbeitrag für die Pensionskasse zur Wiederherstellung der Solvabilität in Höhe von 3,6 Mio. € sowie höhere Zuführungen zu Pensionsrückstellungen zurückzuführen. Der Anstieg bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+9,9 Mio. €) resultiert im Wesentlichen aus dem Verlust der Anlagen im Bau im Zusammenhang mit der Beendigung des Ausbaus des Hafens Godorf (7,8 Mio. €) sowie Zuführungen zu sonstigen Rückstellungen.

Das Finanzergebnis hat sich um 0,3 Mio. € gegenüber 3,1 Mio. € im Vorjahr auf + 3,4 Mio. € verbessert. Dazu haben insbesondere die geringeren Zinsaufwendungen in Höhe von 2,8 Mio. € (Vorjahr 3,9 Mio. €) beigetragen. Sehr positiv entwickelte sich auch der Beteiligungsertrag der RheinCargo mit 2,8 Mio. € (Vorjahr 0,7 Mio. €). Schwächer waren die Gewinnabführungen von Neska und HTAG mit insgesamt rund 3,0 Mio. € (Vorjahr 5,9 Mio. €).

Das Ergebnis vor Steuern verbesserte sich somit gegenüber dem Vorjahr um 2,5 Mio. € bzw. 30,1 %. Es beläuft sich auf 10,8 Mio. €. Somit konnte die HGK die Prognose aus dem Vorjahr in Höhe von 9,8 Mio. € deutlich übertreffen. Nach Abzug der sonstigen Steuern in Höhe von 0,5 Mio. € zahlte die HGK hiervon rund 0,4 Mio. € als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis aus. Die verbleibenden 9,9 Mio. € werden im Rahmen des bestehenden Gewinnabführungsvertrags an die Stadtwerke Köln GmbH abgeführt.

Investitionen

Die Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände beliefen sich im Geschäftsjahr 2019 auf insgesamt 37,8 Mio. € (Vorjahr 31,0 Mio. €). Davon entfielen 15,2 Mio. € auf den Bereich Netz und 20,5 Mio. € auf den Bereich Liegenschaften. 2,1 Mio. € waren spartenübergreifend.

Im Bereich Netz entfiel der Großteil der Investitionen auf Stellwerkserneuerungen und den zweigleisigen Ausbau der Linie 18, die Modernisierung der Bahnsteige und den Ersatz des Oberbaus. Im Bereich Liegenschaften investierte die HGK weiter in die Errichtung des Terminals im Kölner Norden. Bei den spartenübergreifenden Investitionen standen die Modernisierung des Rechenzentrums und Hard- bzw. Softwareinvestitionen im Vordergrund.

Die HGK hat ihre Vorjahresprognose bei den Investitionen nicht vollständig erreicht. Das lag im Wesentlichen daran, dass der Kauf des Grundstückes Industriepark Nord verschoben wurde und sich die Bautätigkeiten für den KV Nord und im Bereich Netz zeitlich verzögert haben. Auch konnten Verhandlungen zu Verträgen bei Kreuzungsmaßnahmen nicht abgeschlossen werden. Ebenso hemmen nicht planbare Verzögerungen bei Genehmigungsverfahren Investitionen.

Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Die Bilanzsumme hat sich von 300,3 Mio. € im Vorjahr um 8,0 Mio. € (+2,6 %) auf 308,3 Mio. € erhöht. Dabei blieb das Anlagevermögen trotz der hohen Investitionen (37,9 Mio. €) nahezu unverändert. Grund dafür sind die Verrechnung von Zuschüssen auf aktivierte Anlagen (20,4 Mio. €) und hohe Abgänge (8,4 Mio. €, davon 7,9 Mio. € Anlagen im Bau für den Hafen Godorf). Bei konstantem Vorratsbestand und liquiden Mitteln erhöhten sich die Forderungen um 8,2 Mio. € (31,3 %) gegenüber dem Vorjahr. Dabei spielte der Kompensationsanspruch im Rahmen der Beendigung des Hafenausbaus in Godorf eine wesentliche Rolle. Die Rechnungsabgrenzungsposten reduzierten sich um 0,1 Mio. € gegenüber dem Vorjahr. Dem stand auf der Passivseite ein höheres Eigenkapital gegenüber, das durch eine Kapitalrücklagenzuführung gestiegen ist (+6,0 Mio. €). Des Weiteren sind die Rückstellungen (+2,3 Mio. €) und Verbindlichkeiten (+2,4 Mio. €) gestiegen, während sich die Sonderposten um 3,2 Mio. € verringerten. Die Rechnungsabgrenzungsposten veränderten sich um +0,3 Mio. €.

Die Eigenkapitalquote verbesserte sich von 32,4 % im Vorjahr auf 33,5 %. Das langfristige Kapital verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 4,2 Mio. €. Gründe hierfür waren der Rückgang der Sonderposten und eine Reduzierung der Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr um 8,9 Mio. €. Damit war das Anlagevermögen durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital zu 94,51 % (Vorjahr 96,03 %) gedeckt.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen überstiegen die Summe aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vorräten geringfügig. Dies führte so zu einem leicht negativen Working Capital in Höhe von -0,2 Mio. € (Vorjahr 0,6 Mio. €). Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen unverändert 0,9 Mio. €. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen waren gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Mio. € höher. Das Working Capital betrug -0,3 % vom Umsatz.

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

Das Geschäftsjahr 2019 ist verglichen mit den Prognosen deutlich positiver verlaufen.

Wesentliche nichtfinanzielle Themen¹⁴

MITARBEITER

Am 31. Dezember 2019 beschäftigte die HGK 581 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Ende 2018: 592). In dieser Zahl enthalten ist eine Aushilfe im Rahmen einer geringfügigen Beschäftigung. Gegenüber dem Vorjahresstichtag hat sich die Mitarbeiterzahl damit um 1,86 % reduziert. Die HGK erweist sich mit Blick auf die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit (21 Jahre) und das Interesse an einer Berufsausbildung bei der HGK (21 Auszubildende im Berichtsjahr) als attraktiver Arbeitgeber. Die HGK investiert beständig und erheblich in die berufliche Aus- und Weiterbildung, ebenso in Zusatzangebote wie medizinisch- und gesundheitsorientierte Fortbildungskurse und Seminare. Sie definiert sich so als nachhaltiger und sozial engagierter Arbeitgeber.

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Der Aufsichtsrat der HGK hat im Jahr 2017 unter Beachtung des „Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ das Ziel formuliert, sowohl im Vorstand als auch im Aufsichtsrat der HGK einen Anteil von 30 % Frauen zu erreichen. Dieses Ziel wird weiterverfolgt.

QUALITÄTSMANAGEMENT

Die HGK ist seit Juli 1998 nach der Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001 zertifiziert. Im Jahr 2019 erfolgte das erste Überwachungsaudit nach der erfolgreichen Umstellung und Rezertifizierung auf die Norm ISO 9001:2015. Zu den zertifizierten Bereichen gehören Service-Dienstleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Hafengebiete und Logistikdienstleister, das Beschaffungsmanagement, Personalmanagement, Instandhaltungsmanagement für Eisenbahninfrastruktur (EIU) für die Durchführung von schnellen Stadtbahnverbindungen für den Personenverkehr und Schienengüterverkehr nach EBO im Raum Köln sowie der Betrieb einer Lok- und Güterwagenwerkstatt.

UMWELTSCHUTZ

Seit Jahren misst die HGK dem Umweltschutz als zentralem Unternehmensziel große Bedeutung bei. Das Unternehmen hat hierzu in Umweltschutzleitlinien verbindlich sein 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.

Schon im Jahr 1999 berichtete die HGK erstmals und auf freiwilliger Basis in einem eigens publizierten Umweltbericht über ihre Aktivitäten. Auch in den nachfolgenden Jahren hat das Unternehmen solche Berichte erstellt und eine offene Umweltkommunikation gepflegt.

Zudem investiert die HGK seit Jahren gezielt in Maßnahmen zur Energieeinsparung. Dabei erfasst das Unternehmen systematisch Energieverbräuche, identifiziert und bewertet Optimierungspotenziale und setzt dann entsprechende Maßnahmen um. Im Jahr 2015 hat das Unternehmen ein erstes erfolgreiches Energieaudit nach der Norm 16247 durchgeführt, im Berichtsjahr wurden diese Anlagen und Prozesse erneut einer Energieeffizienzuntersuchung unterzogen.

Die HGK achtet bei Planung, Bau, Betrieb und Erwerb von Anlagen, Fahrzeugen und Materialien auf modernste Umweltstandards. Bezüglich Abfall, Betriebsmitteln und Hilfsstoffen stehen umweltgerechte Entsorgung und Wertstoff-Recycling im Vordergrund. Umweltschonende Materialien kommen bevorzugt zum Einsatz. Mit ihrer ökologischen Kompetenz schafft und bewahrt die HGK eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur.

Die HGK erstellt auch für das Jahr 2019 gemeinsam mit den anderen Gesellschaften des Stadtwerke Köln Konzerns einen Nachhaltigkeitsbericht. Dort sind die Aktivitäten der HGK mit ihren Beiträgen zu Ökologie, Ökonomie und den anderen Aspekten einer verantwortlichen, nachhaltigen Unternehmensführung inklusive Ressourcenverbräuche und deren Klimaauswirkungen ausführlich dargestellt.

ARBEITSSICHERHEIT

Die HGK gewährleistet durch ständige Analyse und den Fortschritt der Arbeitsschutzorganisation und -prozesse, dass Arbeitsplätze rechtskonform gestaltet sind. Zudem optimiert die HGK in hohem Maße die Gestaltung der Arbeitsplätze und trägt somit zur Verbesserung der Perspektive für jeden einzelnen Mitarbeiter bei. Zentraler Bestandteil dabei ist die Kommunikation über Good-Practice-Beispiele.

Außerdem beabsichtigt die HGK, für alle Unternehmen der Gruppe ein einheitliches Managementsystem (Qualität, Gesundheit, Sicherheit und Umweltschutz – QHSE) einzuführen. Hierbei sollen für alle Unternehmen einheitliche Standards gelten.

14 Nicht Bestandteil der Prüfung durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Der Logistikmarkt entwickelt sich ständig weiter und verzeichnet kontinuierliche Zuwächse. Bei dieser Veränderung werden die HGK und die Gesellschaften der HGK-Gruppe Schritt halten. Zielgerichtetes Handeln ist der Schlüssel, um auch in Zukunft ein erfolgreicher Teil des Stadtwerke Köln Konzerns zu sein. Entsprechend sind die Planungen für das Geschäftsjahr 2020 von Zuwächsen geprägt, wenn auch konjunkturell bedingt nicht mehr in dem Umfang der vorangegangenen Jahre. Die Logistik gewinnt zunehmend an Bedeutung und erweist sich als Erfolgsfaktor für eine funktionierende Gesellschaft und eine erfolgreich agierende Wirtschaft. Komplexe und eng verzahnte Wertschöpfungsprozesse, ein dynamischer und globaler Handel sowie das enorme Wachstum an Produktvielfalt prägen das allgemeine Logistikverständnis nachhaltig. Von der einstigen Hilfsfunktion für Industrie und Handel entwickelt sich die Logistik – nicht zuletzt auch mithilfe der Digitalisierung – zu einem integralen Erfolgsfaktor für die Wirtschaft. Ein kontinuierlicher Optimierungsprozess und zukunftsweisende Investitionen sind für den Erhalt einer nachhaltigen Marktposition erforderlich. Konkret bedeutet dies, dass die HGK-Gruppe Arbeitsprozesse optimiert.

Die Veränderungen der vergangenen Jahre, beispielsweise die Ausgliederung der Eisenbahn- und Hafenlogistik in die RheinCargo und der Zukauf der NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH, erfordern, die nächsten Entwicklungsstufen und somit die Zukunftsperspektiven zu definieren. Die Stellung der HGK als erfolgreiche Logistikholding mit ihren wertschaffenden Logistikbeteiligungen im Logistikmarkt wird gesichert und weiterentwickelt. Das Unternehmen wird den Transformationsprozess hin zu einer administrativen Logistikholding weiter schärfen und nachhaltige Entwicklungen in den Geschäftsfeldern erarbeiten. Zudem wird die HGK die administrativen Dienstleistungen der Holding weiterhin auf die Anforderungen der am Markt agierenden Beteiligungsunternehmen ausrichten. Best-Practice-Ansätze und der Benchmark zu vergleichbaren Gesellschaften beschreiben dabei die Herausforderungen der Zukunft.

Zentraler Schwerpunkt ist und bleibt es, den Wirtschaftsstandort Köln durch das jeweilige operative Geschäft der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften zu fördern. Die HGK und ihre Tochter- und Beteiligungsunternehmen werden mit ihren Angeboten verstärkt an einer tieferen Marktdurchdringung arbeiten. Dazu wird das Leistungsportfolio der Gruppe stets den Bedürfnissen und Anforderungen der Kunden angepasst. Strategische Unternehmenszukäufe können hierzu die Marktposition der Gruppe stärken. So wird das Ziel, Logistik aus einer Hand anzubieten und dem Kunden einen umfassenden und kostenoptimierten Service anzubieten, immer mehr erreicht.

Hierbei steht insbesondere die Weiterentwicklung im Sinne der Kunden im Fokus, ebenso die Standortentwicklung. Der Erwerb des Industrieparks Nord und dessen Entwicklung oder der Ausbau des Terminals Nord für den Kombinierten Verkehr in Köln bieten hier Zukunftspotenzial.

Die Prognosen für das laufende Geschäftsjahr und die Folgejahre stammen von vor der **Corona-Pandemie (SARS-CoV-2)**. Es muss davon ausgegangen werden, dass sich die Auswirkungen der Maßnahmen zur Bekämpfung der Verbreitung des Virus negativ auf alle Bereiche der Wirtschaft und damit auch auf den Güterverkehr auswirken. Zwar soll der ungehinderte Warenverkehr sowohl grenzüberschreitend als auch national sichergestellt werden, aber viele Unternehmen, die auf logistische Leistungen angewiesen sind, haben infolge der Sicherheitsmaßnahmen ihre Produktion eingestellt. Die Auswirkungen der Corona-Krise sind aufgrund der rasanten Entwicklung sowie der bislang erst kurzen Zeit seit Beginn des Ausbruchs derzeit noch nicht verlässlich abzuschätzen und daher in den angegebenen Prognosezahlen nicht berücksichtigt. Es werden negative Abweichungen erwartet.

Risikomanagementsystem (RMS)

Bei der Ausübung unternehmerischer Tätigkeit können Risiken entstehen. Gleichzeitig sind die Rahmenbedingungen für unternehmerisches Handeln im 21. Jahrhundert deutlich komplexer und volatil geworden. Die Einrichtung und Dokumentation eines Risikomanagementsystems (RMS) ist daher nicht nur eine gesetzliche Verpflichtung, sondern längst unverzichtbares Instrument einer integrierten Unternehmensentwicklung und -steuerung. Vor diesem Hintergrund ist der bewusste Umgang mit Risiken im Sinne einer maßnahmenorientierten Steuerung zentraler Bestandteil des RMS bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG, ebenso die frühzeitige Risikoerkennung und -bewertung. Als Risiko wird, vereinfacht umschrieben, eine potenziell negative Abweichung von unternehmerischen Zielsetzungen verstanden.

Dieses RMS hat die HGK auch auf ihre Tochter- und mehrheitlichen Beteiligungsunternehmen ausgerollt. Das RMS bei der HGK und ihren Tochterunternehmen erfolgt nach von der Stadtwerke Köln GmbH verbindlich vorgegebenen Grundsätzen, Verantwortlichkeiten, Inventur-, Bewertungs- und Berichtsprozessen. Auf der Basis des geltenden RMS werden konzernweit alle relevanten Risiken regelmäßig identifiziert, bewertet, einer Eintrittswahrscheinlichkeit zugeordnet und geplante Maßnahmen zur Risikoreduzierung oder -eliminierung aufgezeigt.

Die Tochter- und Beteiligungsunternehmen der HGK berichten vierteljährlich an die HGK. Eine sofortige Meldung muss dann erfolgen, wenn ein Risiko festgelegte Schwellenwerte überschreitet. Das Risikomanagement der HGK konsolidiert die wesentlichen Risiken der Gesellschaften und fasst diese in einem HGK-Berichtswesen zusammen, welches ebenfalls vierteljährlich an die SWK gemeldet wird. Die konzernweite Unternehmensrevision prüft regelmäßig die Abläufe des Systems sowie dessen Wirksamkeit und Angemessenheit.

Die Leitlinie Risikomanagement legt die wesentlichen Grundsätze und Verantwortlichkeiten fest. Dazu zählen insbesondere Termine und Schwellenwerte für das Risikomanagement-Reporting. Der Bericht zur Risikoinventur beinhaltet Art, Struktur und Steuerungsgrad der Risiken nach Bereichen. In ihm werden identifizierte Risiken analysiert und nach Bedeutung und Eintrittswahrscheinlichkeit eingestuft.

Wesentliche Chancen und Risiken bei der HGK und ihren Tochter- und Beteiligungsunternehmen

Es bestehen ergebnisrelevante Risiken, die einen Einfluss auf den Geschäftsverlauf, die wirtschaftliche Lage und die Ertragslage der HGK haben könnten. Die Chancen und Risiken werden zur besseren Strukturierung in Kategorien zusammengefasst. Dabei wird zwischen Risiken unterschieden, die von außen auf das Unternehmen wirken, ohne dass es im Allgemeinen einen signifikanten Einfluss auf diese Risiken nehmen kann, (externe Risiken) und Risiken, deren Ursache unternehmensintern begründet ist (interne Risiken). Die in der Häfen und Güterverkehr Köln AG identifizierten wesentlichen Risiken werden kategorisiert. Die als wesentlich identifizierten Chancen und Risiken sowie weitere Chancen und Risiken werden nachfolgend im Einzelnen erläutert.

Politische, regulatorische und rechtliche Chancen und Risiken

Politik, Gesetzgebung und Verträge setzen die Rahmenbedingungen für die Geschäftsfelder, in denen die HGK und ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften tätig sind. Für Unternehmen mit langfristig ausgelegten Investitionen sind verlässliche Rahmenbedingungen unabdingbar für wirtschaftlichen Erfolg.

Damit der Verkehrsträger Schiene langfristig wettbewerbsfähig ist, müssen der Aus- und Neubau sowie die Instandhaltung von Infrastrukturen gefördert werden. Aus Eigenmitteln können diese Maßnahmen nicht finanziert werden. Falls öffentliche Mittel für den systematischen Aus- und Neubau sowie die Instandhaltung des Bestandsnetzes nicht ausreichend verfügbar sind, besteht das Risiko, dass Investitionen und Instandhaltungsmaßnahmen nicht mehr finanziert werden können. Dieses Risiko wird mit einer niedrigen Bedeutung eingeschätzt.

Es bestehen wesentliche Risiken aus möglichen Rückforderungen von bereits erhaltenen und aus dem Nichterhalt von schon eingeplanten Investitionszuschüssen bei Projekten, die von dritter Seite betreut werden. Hier wurden bei Dritten bereits Zuschussrückforderungen erhoben. Es werden allerdings diverse rechtliche Möglichkeiten gesehen, sich gegen eine Zuschussrückforderung erfolgreich zu wehren. Auch hat sich die Rechtsauffassung des Zuschussgebers zu der Zulässigkeit des gewählten Vergabeverfahrens geändert, weshalb Rückforderungsbescheide erlassen werden könnten. In ähnlich gelagerten Fällen wurde gerichtlich zu Gunsten der Zuwendungsempfänger entschieden. Gleichwohl hat dieses Risiko basierend auf den Clustern des internen Risikomanagementsystems eine mittlere Bedeutung für die HGK.

Für den Eisenbahngüterverkehr wurde Ende 2018 die Trassenpreisförderung auf Basis des Trassenpreisförderungsgesetzes (TraFöG) eingeführt. Dabei handelt es sich um eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) initiierte Fördermaßnahme, mit der der umwelt- und klimafreundliche Schienengüterverkehr über eine anteilige Finanzierung der Trassenpreise gefördert werden soll. Hierzu wurde vom Bundestag eine Förderung in Höhe jeweils 350 Mio. € jährlich bis zum 31. Dezember 2022 beschlossen.

Für Unternehmen der HGK-Gruppe aus dem Bereich der Binnenschifffahrt ist zudem der Masterplan Binnenschifffahrt des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur eine Chance. Er enthält unter anderem Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt in der multimodalen Transportkette und zur Bewältigung der digitalen Herausforderungen.

Chancen und Risiken im Markt und Wettbewerb

Die Entwicklung der Beschaffungs- und Absatzmärkte, die Wettbewerbssituation sowie weitere, die Nachfrage bestimmende Faktoren wirken in unterschiedlichem Ausmaß auf die HGK sowie ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften ein.

Im Geschäftsfeld Hafenumschlag/Binnenschifffahrt und Schienengüterverkehr sind die globale Wirtschaftsentwicklung und konjunkturell bedingte Nachfrageschwankungen zu verzeichnen. Sie erschweren eine belastbare Auftrags- und Umsatzprognose sowie die damit einhergehende Kapazitätsplanung. Im Zuge der Energiewende nimmt der Import von Kraftwerkskohle ab. Wie schon in den Jahren zuvor hat die Auslastung von Kohlekraftwerken auch im Berichtsjahr deutlich nachgelassen. Dies ist eine Auswirkung der Energiewende. Diese Entwicklung wird sich verstetigen. Somit wirkt sich die Energiewende auf Transport- und Umschlagmengen bei Wasserstraße und Schiene aus. Neue Märkte werden zukünftig erschlossen, damit dieses Geschäftsfeld kompensiert werden kann. Dazu bedarf es neuer Logistiklösungen. Insgesamt wird das sich verändernde Geschäftsfeld als ein mittleres Risiko bewertet.

Der Eisenbahngüterverkehr ist geprägt von einem Wettbewerbsumfeld, in dem nicht nur die Verkehrsträger miteinander konkurrieren, sondern auch die großen Staatsbahnen internationale Marktanteile hinzugewinnen wollen. Dies hat in der Vergangenheit zu einem verstärkten Preiswettbewerb geführt, die Zahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen hat sich verringert. Verstärkt wird diese Entwicklung durch die zunehmende Bedeutung kostengünstiger LKW-Flotten aus den neuen EU-Staaten und die massive Senkung der Dieselpreise. Beide Einflüsse verringern die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber dem LKW deutlich. Chancen bieten dagegen regionale Kooperationen, die zu Wachstum und Effizienz in der Region, aber auch darüber hinaus beitragen. Beispielhaft ist hier der im Berichtsjahr begonnene Werksverkehr für ArcelorMittal, den die RheinCargo aufgrund vertraglicher Vereinbarungen mit der WHE Wanne-Herner-Eisenbahn G.m.b.H. durchführt. Auch dieses Risiko wird als mittel eingestuft.

Operative Chancen und Risiken

Die Logistikbranche ist sehr konjunkturabhängig. Auch Wetterextreme infolge des Klimawandels wie Klein- und Hochwasser, Starkregen und Sturm haben Auswirkungen auf das Geschäft der HGK-Gruppe. Die Effizienz der in der Produktion eingesetzten Anlagen und Prozesse ist ein relevanter Erfolgsfaktor, aus dem sich Chancen und Risiken ergeben.

Betriebsstörungen können das operative Geschäft beeinträchtigen. Einerseits können personelle Fehlentscheidungen oder Materialfehler diese Betriebsstörungen verursachen. Die Unternehmen der HGK-Gruppe legen großen Wert auf die Qualifizierung von Mitarbeitern. So können personelle Fehlentscheidungen minimiert werden. Außerdem wird durch die systematische Wartung und Instandhaltung der Betriebsmittel deren Ausfallrisiko verringert. Mittels kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse können die Unternehmen ebenfalls zumindest den beeinflussbaren Störungsrisiken begegnen.

Andererseits können nicht beeinflussbare Faktoren wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle zu Betriebsstörungen führen. Diesen nicht beeinflussbaren Faktoren begegnen die Unternehmen der HGK-Gruppe, indem sie deren Auswirkungen auf den Betriebsablauf so gut es geht durch Kompensationsmaßnahmen reduzieren und Notfallpläne aufstellen. Das aus diesen Faktoren resultierende Risiko schätzt die HGK als mittleres Risiko ein.

Der Fachkräftemarkt hat sich in den vergangenen Jahren geändert. Fachkräfte wie zum Beispiel Triebfahrzeugführer sind immer schwerer zu finden. Um künftigen Risiken vorzubeugen, bilden die Unternehmen der HGK-Gruppe verstärkt Nachwuchskräfte aus und eigenes Personal fort. Hierbei handelt es sich nach Einschätzung der HGK um ein mittleres Risiko.

Gerade die hohe Expertise der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HGK stellt eine besondere Chance am Markt dar. Das Know-how der HGK, ihrer Tochter- und Beteiligungsunternehmen ist gefragt. Eine nachhaltige Förderung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter trägt dazu bei, diese Stärke weiter auszubauen.

Aktuell wird die konjunkturelle Lage in Deutschland und weltweit von der Corona-Krise negativ beeinflusst. Die Krise hat auf verschiedene Geschäftsbereiche unterschiedliche Wirkungen – zum Teil auch positive. Das Risiko hat für die operative Tätigkeit der HGK eine mittlere Bedeutung. Für die Entwicklung der Beteiligungsunternehmen und von deren Unternehmenswerten handelt es sich nach Einschätzung der HGK um ein bedeutsames Risiko.

Finanzielle Chancen und Risiken

Das an den Finanzmärkten anhaltend niedrige Zinsniveau birgt für die HGK sowie ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften Chancen und Risiken.

Durch die anhaltend niedrigen Zinsen sinken derzeit die Finanzierungskosten. Dies ist wegen der ausgeprägten Investitionstätigkeit für die HGK-Gruppe vorteilhaft. Aufgrund des Einsatzes eines zentralen Cash-Pooling-Systems, einer vorausschauenden Liquiditätsplanung sowie einer ausreichenden Verfügbarkeit von langfristigen Mitteln werden Liquiditätsrisiken bei der HGK als gering eingestuft. Gleiches gilt auch für Währungsrisiken, da die Geschäftsaktivitäten im Wesentlichen national ausgerichtet sind und die Absatz- und Beschaffungsprozesse fast ausschließlich in Euro abgebildet werden.

Das dauerhaft niedrige Zinsniveau der Kapitalmärkte wirkt sich andererseits negativ auf Pensionskassen aus. Dies gilt auch für die Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen, bei der die HGK Mitglied ist und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter versichert. Es bestand das Risiko, dass die Kasse die Solvabilitätskriterien nicht mehr erfüllen kann. Die einzelnen Mitglieder (Trägerunternehmen) leisteten im Jahr 2019 zusätzliche finanzielle Beiträge, um eine Schließung der Kasse durch die BaFin und damit die Subsidiärhaftung der Arbeitgeber gegenüber den Mitarbeitern zu verhindern. So verpflichtete sich auch die HGK zur Zahlung eines Beitrages in Höhe von 3,6 Mio. €. Gleichwohl besteht aufgrund der anhaltenden Niedrigzinsphase die Möglichkeit, dass eine vergleichbare Situation in Zukunft nochmals auftreten könnte. Aus jetziger Sicht wird das Risiko als mittel bewertet.

Keine bestandsgefährdenden Risiken

Unter Berücksichtigung der gegebenen Gegensteuerungs- und Minimierungsmaßnahmen sind derzeit keine Risiken erkennbar, die den Fortbestand der HGK oder eines Tochter- und Beteiligungsunternehmens gefährden. Derartige Risiken sind aus heutiger Sicht auch für die absehbare Zukunft nicht zu erkennen.

Investitionen und Erfolgsplan

Der Investitionsplan 2020 weist Ausgaben von insgesamt 70,0 Mio. € aus. Die Investitionen für das Eisenbahnnetz in Höhe von 26,7 Mio. € entfallen etwa zur Hälfte auf Personenverkehr und Güterverkehr. Für die Errichtung und Weiterentwicklung von Terminalkapazitäten und Häfen sowie den Ankauf von Grundstücken sind rund 36,3 Mio. € vorgesehen. Weitere 7 Mio. € werden insbesondere in die Informationstechnologie, Liegenschaften und Technik investiert.

Die Investitionen sollen aus eigenen Mitteln der HGK, öffentlichen Zuschüssen, einer Kapitalzuführung des Eigentümers und Darlehen finanziert werden.

Die HGK erwartet für das laufende Jahr mit 70,8 Mio. € etwas geringere Umsatzerlöse, bedingt durch einen Einmaleffekt aus der Umstellung des Pachtvertrags der Tiefgarage im Rheinauhafen im Berichtsjahr. Der Wirtschaftsplan für 2020 schließt mit einem Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 9,6 Mio. €, von dem eine Garantiedividende an den außenstehenden Aktionär Rhein-Erft-Kreis in Höhe von 0,4 Mio. € abzuführen ist. Durch die Corona-Pandemie werden negative Auswirkungen auf das prognostizierte Ergebnis erwartet, da die voraussichtliche Geschäftsentwicklung der Tochtergesellschaften negativ beeinträchtigt werden könnte.

Wir gehen davon aus, dass der gefasste Ratsbeschluss vom 10. September 2015 umgesetzt wird und der im Ergebnis 2019 enthaltene Verkaufserlös für Hafengrundstücksverkäufe in Köln-Deutz (rund 5,7 Mio. €) im Jahr 2020 zur Finanzierung des Neska-Erwerbs als Kapitalrücklage an die HGK zurückfließt.

Köln, den 30. März 2020

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Uwe Wedig Wolfgang Birlin

WEITERE INFORMATIONEN

Zertifizierung und Innovation

QUALITÄTSMANAGEMENT

Im September 2019 absolvierte die HGK erfolgreich das erste Überwachungsaudit nach der Umstellung auf die ISO 9001:2015. Die Dekra Certification GmbH bescheinigt der HGK, dass das Qualitätsmanagementsystem weiterhin den Anforderungen der ISO 9001:2015 entspricht und wirksam im Unternehmen angewendet wird. Folgende Bereiche wurden zertifiziert:

- Service-Dienstleistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Hafengebiete und Logistikdienstleister;
- Unterhalt einer Infrastruktur, um schnelle Stadtbahnverbindungen für den Personenverkehr und Schienengüterverkehr nach EBO im Raum Köln zu ermöglichen. Dies schließt die Instandhaltung einer Eisenbahninfrastruktur (EIU) ein;
- Betrieb einer Signalmeisterei, Fahrleitungsmeisterei und Bahnmeisterei sowie die Steuerung und Überwachung des Netzbetriebes;
- Betrieb einer Lokomotivwerkstatt, Güterwagenwerkstatt einschließlich Schienenfahrzeugtechnik sowie Beschaffungs- und Personalmanagement.

Wesentliche Schwerpunkte und Themen sind die Berücksichtigung der Anforderungen von relevanten und interessierten Parteien (Stakeholder), risikobasiertes Handeln und Wissensmanagement.



UMWELTSCHUTZ

Seit Jahren misst die HGK dem Umweltschutz als zentralem Unternehmensziel große Bedeutung bei. Das Unternehmen hat hierzu in Umweltschutzleitlinien 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.

Schon im Jahr 1999 berichtete die HGK erstmals und auf freiwilliger Basis in einem eigens publizierten Umweltbericht über ihre Aktivitäten. Auch in den nachfolgenden Jahren hat das Unternehmen solche Berichte erstellt und eine offene Umweltkommunikation gepflegt.

Zudem investiert die HGK seit Jahren gezielt in Maßnahmen zur Energieeinsparung. Dabei erfasst das Unternehmen systematisch Energieverbräuche, identifiziert und bewertet Optimierungspotenziale und setzt dann entsprechende Maßnahmen um. Im Jahr 2015 hat das Unternehmen ein erstes erfolgreiches Energieaudit nach der Norm 16247 durchgeführt, im Berichtsjahr wurden diese Anlagen und Prozesse erneut einer Energieeffizienzuntersuchung unterzogen.

Die HGK achtet bei Planung, Bau, Betrieb und Erwerb von Anlagen, Fahrzeugen und Materialien auf modernste Umweltstandards. Bezüglich Abfall, Betriebsmitteln und Hilfsstoffen stehen umweltgerechte Entsorgung und Wertstoff-Recycling im Vordergrund. Umweltschonende Materialien kommen bevorzugt zum Einsatz. Mit ihrer ökologischen Kompetenz schafft und bewahrt die HGK eine nachhaltige Verkehrs-Infrastruktur.

Die HGK erstellt auch für das Jahr 2019 gemeinsam mit den anderen Gesellschaften des Stadtwerke Köln Konzerns einen Nachhaltigkeitsbericht. Dort sind die Aktivitäten der HGK mit ihren Beiträgen zu Ökologie, Ökonomie und den anderen Aspekten einer verantwortlichen, nachhaltigen Unternehmensführung inklusive Ressourcenverbräuche und deren Klimaauswirkungen ausführlich dargestellt.

Öffentlichkeitsarbeit

Mit ihrer Presse- und Öffentlichkeitsarbeit hat die Häfen und Güterverkehr Köln AG auch im Jahr 2019 sachlich und transparent über Prozesse, Angebote, Dienstleistungen und Aktivitäten der HGK und ihrer Tochter- und Beteiligungsunternehmen berichtet. Analoge und digitale Medien aus dem lokalen und regionalen Bereich sowie Fachpresse und Social Media begleiteten die HGK-Gruppe intensiv.

Im Fokus der lokalen Öffentlichkeit stand im Berichtsjahr besonders die Thematik um den geplanten Hafenausbau in Köln-Godorf, wobei die HGK nachdrücklich ihre Position darstellte. Weitere Themenschwerpunkte waren der Ausbau des Terminals Köln-Nord für den Kombinierten Verkehr und die Festmach-Situation für die Binnenschifffahrt im Kölner Rheinauhafen. Die HGK warb in ihrer Medienarbeit zudem intensiv für eine Ausnahmeregelung beim allgemeinen Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr in der Kölner Innenstadt. Sie forderte zudem eine Lockerung unter bestimmten Vorgaben, um den An- und Abtransport von Gütern aus und in die Häfen und damit die Versorgung der Bevölkerung in der Region weiter zu gewährleisten. Dieser Forderung wurde schließlich nachgekommen.

Zu den zentralen Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit der HGK gehört es, mehr Verständnis für die Belange des Güterverkehrs zu wecken. Zentrale Botschaften sind dabei die Vorteile der klimafreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn sowie die Entlastung der Straßen.

Im Spannungsfeld von städtischem Wachstum, Flächenbedarf für attraktiven Wohnraum und Ökologie ist es wichtig, dass die logistische Infrastruktur für die Versorgung der Stadt und der regionalen Industrie weiterhin leistungsfähig bleibt. Eine Stadt ohne funktionierende Wirtschaft und stabile Rahmenbedingungen für deren Tätigkeiten ist nicht zukunftsfähig. In diesem Kontext ist die Arbeit der Unternehmenskommunikation darauf ausgerichtet, mehr Akzeptanz für die logistischen Aktivitäten der HGK-Gruppe zu erzielen und gleichzeitig zu vermitteln, welche Rahmenbedingungen die verladende Wirtschaft benötigt, um in Köln und der Region weiterhin erfolgreich zu sein.

Weitere konkrete Aufgaben der Unternehmenskommunikation erstreckten sich auch auf die HGK-Töchter und -Beteiligungen wie Neska, CTS oder RheinCargo sowie die operativen Bereiche der HGK. So betreibt das Unternehmen in Köln und der Region eine Eisenbahninfrastruktur mit insgesamt 253,8 Kilometern Gleisanlagen, die auch vom öffentlichen Personennahverkehr der Linien 7, 16, 17 und 18 genutzt werden und damit häufig im Fokus von Medien und Öffentlichkeit stehen. Auch der Betrieb der Rheinfähre Langel/Hitdorf wurde intensiv verfolgt, da diese Verbindung eine adäquate Alternative für den Individualverkehr zwischen Köln und Leverkusen darstellt.

Über diese Themen informierte die HGK im Berichtsjahr unter anderem in der „Kölner Hafenzeitung“ mit einer Gesamtauflage von je 71.000 Exemplaren. Auf jeweils acht Seiten berichtete die vierteljährlich erscheinende Zeitung über die oben beschriebene Themenwelt der HGK, ihrer angeschlossenen Unternehmen sowie über spannende Entwicklungen aus der Transport- und Logistikbranche. Zur Öffentlichkeitsarbeit zählt auch die dreistündige Rundfahrt mit der „MS RheinCargo“, bei der Gäste die Kölner Häfen aus nächster Nähe erleben und dabei viel Wissenswertes über die HGK-Unternehmensgruppe erfahren. Im Berichtsjahr nutzten rund 10.000 Personen dieses Angebot.

Compliance

Die HGK hat im Jahre 2015 das Compliance-System des Stadtwerke Köln Konzerns übernommen. Der Leitfaden beschreibt die Grundgedanken sowie die wesentlichen Ziele, Prinzipien und Strukturen des konzernweiten Compliance-Management-Systems (CMS) einschließlich der erfassten Risikobereiche. Die wesentlichen Compliance-Richtlinien betreffen den Umgang mit Geschäftspartnern, Spenden und Sponsoring, die Einhaltung kartellrechtlicher Vorschriften und den Datenschutz. Die HGK hat die Richtlinien im Unternehmen kommuniziert, die Mitarbeiter geschult und die Einhaltung der Richtlinien überwacht. Verstöße gegen das CMS wurden nicht festgestellt. Für das Geschäftsjahr 2019 hat der Compliance-Beauftragte einen umfassenden Bericht für den Aufsichtsrat und den Vorstand erstellt. Dieser beinhaltet als Anlage auch einen separaten Jahresbericht zum Datenschutz.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

PERSONALBESTAND GESUNKEN

Nach Umrechnung der Anzahl der Teilzeitbeschäftigten ergibt sich zum 31. Dezember 2019 ein Personalbestand von 554,7 (Vorjahr 562) Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (ohne Auszubildende). Am Ende des Berichtsjahres waren bei der Gesellschaft 581 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Darin enthalten sind 8 Mitarbeiter im ruhenden Beschäftigungsverhältnis (Vorjahr 7) und 8 Mitarbeiter in der Freizeitphase der Altersteilzeit (Vorjahr 9).

Personalbestand zum Jahresende

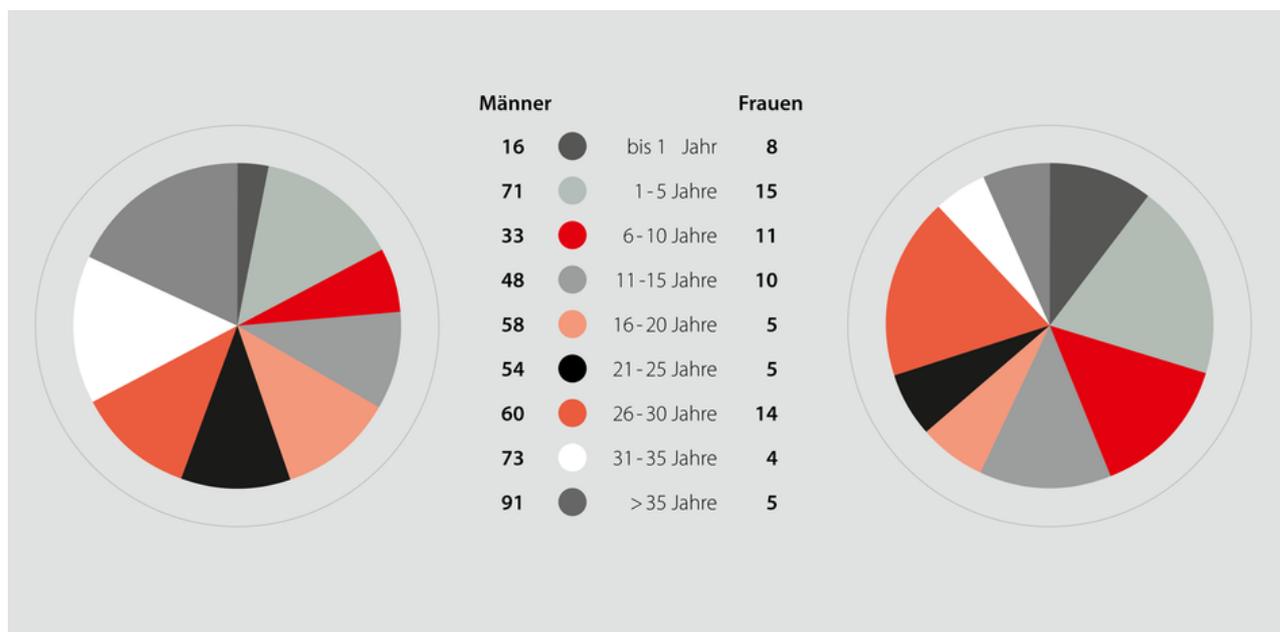
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2017
Angestellte	560	568	554
Auszubildende	21	24	19
Gesamt	581	592	573

ALTERSSTRUKTUR UND BETRIEBSZUGEHÖRIGKEIT

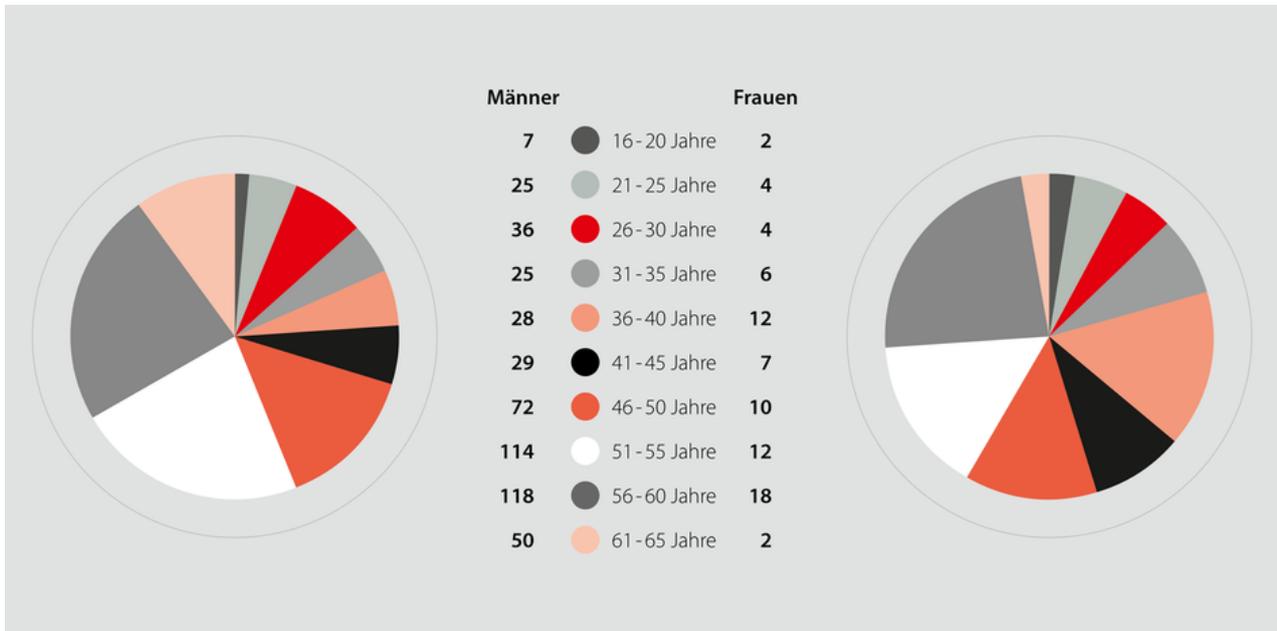
Im Jahr 2019 betrug das Durchschnittsalter unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 47 Jahre (unverändert zum Vorjahr). Die Betriebszugehörigkeit lag im Durchschnitt bei 21 Jahren (unverändert zum Vorjahr).

Zum Stichtag 31. Dezember 2019 waren 63 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als schwerbehindert anerkannt (Vorjahr 59).

Betriebszugehörigkeit 2019



Altersstruktur 2019



TARIFVERTRAG

Zum 1. Januar 2019 wurden die Vergütungen um 3,25 % (Auszubildende 50 €) und zum 1. September 2019 um 3,5 %, mindestens jedoch 76,50 € (Auszubildende 50 €), linear angepasst.

PERSONALAUFWAND

Personalaufwand

	2019 Tsd. €	2018 Tsd. €
Löhne und Gehälter	33.530	33.060
Sonstige Personalaufwendungen	604	541
Gesetzliche Sozialabgaben	5.964	5.689
Altersversorgung und Unterstützung	9.896	5.930
Gesamt	49.994	45.220

ALTERSVERSORGUNG

Das Unternehmen trägt zur Alterssicherung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie 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 wurde zum 1. April 2019 die Grundversorgung um jeweils 3,04 % angehoben.

Am 31. Dezember 2019 besaßen 552 Betriebsangehörige einen Anspruch auf spätere zusätzliche Versorgungsbezüge (Vorjahr 549), davon 445 gegenüber der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen (Vorjahr 434), 103 gegenüber der Zusatzversorgungskasse der Stadt Köln (Vorjahr 103) und 4 gegenüber der Rheinischen Zusatzversorgungskasse (Vorjahr 4). Außerdem wurden im Berichtsjahr 331 vom Grunde nach anspruchsberechtigte Versorgungsempfänger betreut (Vorjahr 372), davon 168 Ruhegeldempfänger (Vorjahr 187) und 163 Witwen und Witwer (Vorjahr 185).

ARBEITSSICHERHEIT

Im Jahr 2019 kam es zu 36 meldepflichtigen Arbeitsunfällen (Vorjahr 19) und zu 5 meldepflichtigen Wegeunfällen (Vorjahr 6).

Die meldepflichtigen Arbeitsunfälle hatten 2019 insgesamt 870 Ausfalltage zur Folge (Vorjahr 431). Die 5 meldepflichtigen Wegeunfälle verursachten 56 Ausfalltage (Vorjahr 352).

Die Gefährdungsbeurteilungen wurden in allen Bereichen aktualisiert und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben wurden die jährlichen Unterweisungen durchgeführt und dokumentiert.

Bei den regelmäßigen Begehungen der Fachkraft für Arbeitssicherheit gab es keinerlei Beanstandungen hinsichtlich der Einhaltung von Fristen für überwachungspflichtige Anlagen und Geräte (zum Beispiel Erste-Hilfe-Kästen, Feuerlöscher, automatische Tore).

AUS- UND WEITERBILDUNG

Im Jahr 2019 hat die HGK 8 Auszubildende eingestellt (5 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Betriebsdienst/Fachrichtung Fahrweg, 2 Industriekauffrauen und einen Gleisbauer). Unser Unternehmen beschäftigte zum 31. Dezember 2019 insgesamt 21 Auszubildende (Vorjahr 24), davon 9 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Betriebsdienst/Fachrichtung Fahrweg, 4 Elektroniker für Betriebstechnik, 2 Industriekauffrauen, 2 Fachinformatiker, 3 Industriemechaniker und eine duale Studentin im Studiengang „Wirtschaftsinformatik“.

Für die Ausbildung wendete die HGK 103 Tsd. € auf. Für externe Weiterbildungsveranstaltungen der Arbeitnehmer hat das Unternehmen 284 Tsd. € ausgegeben.

GESUNDHEIT

An den Untersuchungen des Betriebsärztlichen Dienstes der Stadtwerke Köln GmbH nahmen im Berichtsjahr 322 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter teil (Vorjahr 244). Darüber hinaus wurden Fortbildungskurse und Seminare mit medizinischen und gesundheitsorientierten Themen durchgeführt.

BAUDARLEHEN

Im Jahr 2019 wurde ein Baudarlehen vergeben, in den Vorjahren 2018 und 2017 waren keine Baudarlehen vergeben worden.

WERKSWOHNUNGEN

Der Bestand an Werkswohnungen betrug am Bilanzstichtag 28 Mieteinheiten (Vorjahr 30). Darüber hinaus hat die HGK 14 Belegungsrechte an den Wohnungen der Wohnungsgesellschaft der Stadtwerke Köln mbH (WSK). Seit dem 1. Januar 1993 obliegt die Verwaltung der HGK-Wohnungen der WSK.

DANK AN ALLE MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Der Vorstand spricht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahr 2019 geleistete Arbeit Dank und Anerkennung aus. Ebenso dankt er dem Betriebsrat der HGK für die vertrauensvolle Zusammenarbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr.

JAHRESABSCHLUSS

Bilanz

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft, Bilanz zum 31. Dezember 2019

Aktiva	Textziffer im Anhang	31.12.2019 €	31.12.2018 €
Anlagevermögen	3		
Immaterielle Vermögensgegenstände		695.583	629.317
Sachanlagen		170.195.460	170.379.438
Finanzanlagen		97.993.807	97.940.208
		268.884.850	268.948.963
Umlaufvermögen			
Vorräte	4	4.169.062	4.247.201
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	34.266.900	26.099.318
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	6	8.348	3.081
		38.444.310	30.349.600
Rechnungsabgrenzungsposten		942.159	1.035.101
		308.271.319	300.333.664

Passiva	Textziffer im Anhang	31.12.2019 €	31.12.2018 €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	7	26.340.000	26.340.000
Kapitalrücklage	8	55.214.129	49.214.129
Gewinnrücklagen	9	21.845.082	21.845.082
		103.399.211	97.399.211
Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse	10	29.908.332	33.071.695
Rückstellungen	11	45.023.377	42.700.834
Verbindlichkeiten	12	127.450.199	125.004.152
Rechnungsabgrenzungsposten		2.490.200	2.157.772
		308.271.319	300.333.664

Gewinn- und Verlustrechnung

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft,

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	Textziffer im Anhang	2019 €	2018 €
Umsatzerlöse	13	75.355.320	69.759.975
Erhöhung/Verminderung des Bestands an unfertigen Leistungen		3.080	-83.801
Andere aktivierte Eigenleistungen		855.110	647.965
Sonstige betriebliche Erträge	14	20.866.645	10.012.912
Materialaufwand	15	-14.272.202	-14.540.007
Personalaufwand	16	-49.993.513	-45.219.384
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-9.261.928	-9.068.834
Sonstige betriebliche Aufwendungen	17	-16.168.135	-6.299.831
Finanzergebnis	18	3.434.033	3.085.566
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	19	-61.327	-9.401
Ergebnis nach Steuern		10.757.083	8.285.160
Sonstige Steuern	20	-467.380	-437.437
Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG		-357.000	-51.132
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführte Gewinne		-9.932.703	-7.796.591
Jahresüberschuss		0	0

Anhang

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft,
Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2019

	Anschaffungskosten					31.12.2019 Tsd. €
	1.1.2019	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Investitions- förderung	
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	
Immaterielle Vermögensgegenstände						
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	7.136	152	20	75	0	7.343
Geleistete Anzahlungen	126	149	0	-75	0	200
	7.262	301	20	0	0	7.543
Sachanlagen						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	176.390	712	857	5.013	4.566	176.692
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte mit Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	11.044	131	8	1.252	779	11.640
Technische Anlagen und Maschinen:						
Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	122.307	4.558	1.200	22.975	15.060	133.580
Fahrzeuge für den Güterverkehr	4.130	0	13	24	0	4.141
Maschinen und maschinelle Anlagen	9.257	107	3	0	0	9.361
Zwischensumme Technische Anlagen und Maschinen:	135.694	4.665	1.216	22.999	15.060	147.082
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	16.029	1.258	269	759	2	17.775
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	54.379	30.542	0	-37.745	0	47.176
Abgang auf AIB	0	224	7.946	7.722	0	0
	393.536	37.532	10.296	0	20.407	400.365
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	63.964	66	0	0	0	64.030
Beteiligungen	41.595	0	0	0	0	41.595
Sonstige Ausleihungen	539	28	92	0	0	475
	106.098	94	92	0	0	106.100
Summe Anlagevermögen	506.896	37.927	10.408	0	20.407	514.008

	Abschreibungen				Buchwerte		
	1.1.2019	Zugänge	Zuschreibungen	Abgänge AfA	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
	6.633	235	0	20	6.848	495	503
	0	0	0	0	0	200	126
	6.633	235	0	20	6.848	695	629
	105.268	3.325	0	754	107.839	68.853	71.122
	7.206	209	0	0	7.415	4.225	3.838
	86.517	4.112	0	996	89.633	43.947	35.790
	3.139	71	0	9	3.201	940	991
	7.484	347	0	3	7.828	1.533	1.773
	97.140	4.530	0	1.008	100.662	46.420	38.554
	13.542	963	0	252	14.253	3.522	2.487
	0	0	0	0	0	47.176	54.379
	0	0	0	0	0	0	0
	223.156	9.027	0	2.014	230.169	170.196	170.380
	0	0	0	0	0	64.030	63.964
	8.035	0	0	0	8.035	33.560	33.560
	123	10	61	0	72	403	416
	8.158	10	61	0	8.107	97.993	97.940
	237.947	9.272	61	2.034	245.124	268.884	268.949

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG hat ihren Sitz in Köln und wird beim Amtsgericht Köln unter der HRB-Nummer 22957 geführt.

Allgemeine Erläuterungen

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 17. Juli 2015 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 von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Anlagegegenstände abgesetzt. Noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse werden in den entsprechenden Sonderposten eingestellt.

Geringwertige Anlagegüter, deren Anschaffungskosten 250 € nicht übersteigen, werden im Zugangsjahr unmittelbar als Aufwand verbucht. Liegen die Anschaffungskosten zwischen 250 € 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.

Der Kassenbestand und die Guthaben bei Kreditinstituten sind zum Nominalwert aktiviert.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten berücksichtigen Ausgaben vor dem Abschlussstichtag, die Aufwendungen für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Das gezeichnete Kapital wurde zum Nennwert angesetzt.

Der Jahresüberschuss nach Ausgleichszahlung von 9.933 Tsd. € wird aufgrund des Gewinnabführungsvertrages an die SWK abgeführt.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen – unter erstmaliger Berücksichtigung der Richttafeln 2018 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 2019 auf 2,70 % (Vorjahr 3,21 %); es handelt sich um den durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre, für eine angenommene Restlaufzeit von 15 Jahren.

Der Unterschiedsbetrag bei den Altersversorgungsverpflichtungen (§ 253 Abs. 6 Satz 1 HGB n. F.), der sich aus der sieben- und zehnjährigen Durchschnittsbetrachtung ergibt, beträgt 2.210 Tsd. € (Vorjahr 2.213 Tsd. €), davon für passivierte Altzusagen 9 Tsd. € (Vorjahr 24 Tsd. €). Der Unterschiedsbetrag bei den nicht passivierten Altzusagen beträgt 3.122 Tsd. € (Vorjahr 2.798 Tsd. €).

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Beihilfeverpflichtungen und Jubiläumszuwendungen wurden unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Der zugrunde gelegte Rechnungszins für die Rückstellungen beläuft sich zum 31. Dezember 2019 auf 1,97 % (Vorjahr 2,33 %); 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 Jubiläumszuwendungen wurde eine zukünftig erwartete Gehaltssteigerung von 2,5 % berücksichtigt.

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

Die übrigen Rückstellungen wurden für erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten gebildet und mit dem Erfüllungsbetrag 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.

Die passiven Rechnungsabgrenzungsposten berücksichtigen Einnahmen vor dem Abschlussstichtag, die Erträge für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Erläuterungen zur Bilanz

3 Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlageposten und deren Entwicklung im Jahr 2019 ergeben sich aus dem Anlagespiegel.

Beteiligungen soweit nicht von untergeordneter Bedeutung			
	<i>Anteil am Kapital %</i>	<i>Eigenkapital Tsd.</i>	<i>Ergebnis vor Verwendung Tsd.</i>
RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss (Stand: 31.12.2018)	50,0	57.032 €	3.448 €
RheinCargo Verwaltungs-GmbH, Neuss (Stand: 31.12.2018)	50,0	44 €	2 €
HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg ¹⁾ (Stand: 31.12.2019)	100,0	8.309 €	2.151 €
NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH, Duisburg ¹⁾ (Stand: 31.12.2019)	100,0	3.075 €	836 €
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service, Köln ²⁾ (Stand: 31.12.2019)	77,5	1.554 €	1.119 €
DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln (Stand: 30.09.2019)	25,5	1.883 €	938 €
Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH, Köln (Stand: 31.12.2018)	50,0	537 €	28 €
KCG Knapsack Cargo GmbH, Hürth ³⁾ (Stand: 31.12.2018)	77,0	287 €	31 €
RVG Rheinauafen Verwaltungsgesellschaft mbH, Köln (Stand: 31.12.2019)	26,0	96 €	26 €
Rheinland Cargo Schweiz GmbH, Basel (Stand: 31.12.2019)	100,0	250 CHF	26 CHF

1) Zwischen der HGK und der HTAG sowie der HGK und Neska besteht jeweils ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag.

2) Die HGK hält unmittelbar 15 % des Stammkapitals der CTS; weitere 62,5 % hält die NESKA Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH.

3) Die HGK hält unmittelbar 26 % des Stammkapitals der KCG; weitere 51 % hält die CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service.

4 Vorräte

	31.12.2019 Tsd. €	31.12.2018 Tsd. €
Betriebsstoffe und Ersatzteile	3.879	3.942
Unfertige Erzeugnisse	290	287
Geleistete Anzahlungen	0	18
Gesamt	4.169	4.247

5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2019 Tsd. €	31.12.2018 Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	923	929
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	8.850	12.008
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6.460	3.414
Sonstige Vermögensgegenstände	18.034	9.748
Gesamt	34.267	26.099

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen wie im Vorjahr den konzerninternen Verrechnungsverkehr. In den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind Darlehensforderungen von 2.500 Tsd. € (Vorjahr 0 Tsd. €) und im Übrigen Liefer- und Leistungsforderungen enthalten.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben 19 Tsd. € (Vorjahr 2 Tsd. €) und von den sonstigen Vermögensgegenständen 5.357 Tsd. € (Vorjahr 5.029 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 29 Tsd. € (Vorjahr 24 Tsd. €) gegenüber Gesellschaftern enthalten. In den sonstigen Vermögensgegenständen ist gegenüber dem Gesellschafter Stadt Köln eine Forderung von 9.399 Tsd. € ausgewiesen, die sich aus einem Kompensationsanspruch aufgrund des gestoppten Hafenausbaues Godorf begründet.

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

	31.12.2019 Tsd. €	31.12.2018 Tsd. €
Kapitalrücklage	55.214	49.214

Im Geschäftsjahr erfolgte eine Einzahlung des Gesellschafters Stadtwerke Köln GmbH von 6.000 Tsd. € in die Kapitalrücklage.

9 Gewinnrücklage

	31.12.2019 Tsd. €	31.12.2018 Tsd. €
Andere Gewinnrücklagen	21.845	21.845

10 Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse

	31.12.2019 Tsd. €	31.12.2018 Tsd. €
Sonderposten Investitionszuschüsse	29.908	33.072

11 Rückstellungen

	31.12.2019 Tsd. €	31.12.2018 Tsd. €
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	28.125	26.121
Steuerrückstellungen	52	0
Sonstige Rückstellungen	16.846	16.580
Gesamt	45.023	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 20.565 Tsd. € (Vorjahr 16.578 Tsd. €).

Die sonstigen Rückstellungen betreffen unter anderem folgende Risiken:

	<i>31.12.2019</i> Tsd. €	<i>31.12.2018</i> Tsd. €
Freistellungserklärung SRS	5.500	5.500
Verpflichtungen aus Grundstücksveräußerungen	4.654	4.151
Sonstige Personalverpflichtungen	2.438	2.187
Altersteilzeitverpflichtungen	1.996	2.158
Beihilfen im Versorgungsfall	619	602
Ausstehende Rechnungen	232	94
Baggerungs- und Rückbauverpflichtungen	220	220

Rückstellungen von 12.803 Tsd. € haben eine Laufzeit von unter 1 Jahr und wurden nicht abgezinst.

12 Verbindlichkeiten

	Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2019 mit einer Restlaufzeit			Gesamt	Gesamt
	bis 1 Jahr	von 1 – 5 Jahren	über 5 Jahre	31.12.2019	31.12.2018
	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €	Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	18.703	19.132	67.534	105.369	
Vorjahr	2.685	30.102	65.328		98.115
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.626	13	0	5.639	
Vorjahr	4.907	11	0		4.918
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	13.318	0	0	13.318	
Vorjahr	19.129	0	0		19.129
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	61	0	0	61	
Vorjahr	0	0	0		0
Sonstige Verbindlichkeiten	1.697	1.074	292	3.063	
Vorjahr	1.453	1.097	292		2.842
davon					
aus Steuern				518	733
im Rahmen der sozialen Sicherheit				80	2
Gesamt	39.405	20.219	67.826	127.450	
Vorjahr	28.174	31.210	65.620		125.004

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern von 357 Tsd. € (Vorjahr 51 Tsd. €) enthalten.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es bestehen Verpflichtungen aus erteilten Investitionsaufträgen von 5.336 Tsd. € (Vorjahr 10.705 Tsd. €). Das Bestellobligo beträgt 37 Tsd. € (Vorjahr 209 Tsd. €). Darüber hinaus resultieren Verpflichtungen aus Mietverträgen von 1.715 Tsd. € (Vorjahr 2.414 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. Bei der Bewertung der nicht ausfinanzierten Versorgungsverpflichtungen wird auf den durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgestellt. Zum 31. Dezember 2019 wird ein Zinssatz von 2,70 % (Vorjahr 3,21 %) verwendet. Der Unterdeckungsbetrag beläuft sich auf 14.936 Tsd. € (Vorjahr 13.220 Tsd. €). Der Unterschiedsbetrag (§ 253 Abs. 6 Satz 1 HGB n. F.), der sich zwischen der sieben- und zehnjährigen Durchschnittsbetrachtung ergibt, beträgt 2.304 Tsd. € (Vorjahr 2.455 Tsd. €).

Zum Bilanzstichtag bestehen Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften, Gewährleistungsverträgen und Avalkrediten von 16.134 Tsd. € (Vorjahr 18.163 Tsd. €), davon für verbundene Unternehmen 15.238 Tsd. € und 896 Tsd. € für assoziierte Unternehmen. Zwei Gewährleistungen zur Gewährung ordnungsgemäßer Vertragserfüllung, die gewinnbringend erbracht werden könnten, wurden mit je 1 € (davon verbundene Unternehmen 2 €) bewertet. Zudem wurde im Rahmen von Transportvereinbarungen zugesichert, während der Vertragslaufzeiten Jahresfehlbeträge der HTAG Häfen und Transport AG im Rahmen des bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages 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

	<i>2019</i> Tsd. €	<i>2018</i> Tsd. €
Fahrweg	18.917	18.530
Technik	7.778	8.127
Hafen-Vermietungsgeschäft		
Mieten und Umlagen	19.691	15.414
Sonstige Umsatzerlöse		
Personalüberlassung	15.446	15.430
Kfm. + techn. Dienstleistungen	7.086	6.098
Leistungen für Dritte	2.138	1.867
Restliche sonstige Umsatzerlöse	4.299	4.294
Gesamt	75.355	69.760

14 Sonstige betriebliche Erträge

	<i>2019</i> Tsd. €	<i>2018</i> Tsd. €
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse	44	19
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und aus Zuschreibungen	7.631	6.175
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	938	601
Zuschüsse aus öffentlichen Kassen	2.362	2.310
Übrige sonstige betriebliche Erträge	9.892	908
Gesamt	20.867	10.013

In den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen ist ein Kompensationsanspruch gegen die Stadt Köln, aufgrund des gestoppten Hafenausbaus Godorf, von 9.399 Tsd. € enthalten. Des Weiteren sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen periodenfremde Erträge von 27 Tsd. € (Vorjahr 22 Tsd. €) enthalten.

Die Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens betreffen mit 7.100 Tsd. € die sukzessive Veräußerung von Grundstücken am Bahnhof Hermülheim sowie im Hafen Deutz an ein verbundenes Unternehmen.

15 Materialaufwand

	<i>2019</i> <i>Tsd. €</i>	<i>2018</i> <i>Tsd. €</i>
Energie-, Wasser- und Wärmebezug	1.654	1.704
Kraftstoffe	2.918	3.163
Materialverbrauch	2.599	2.640
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	7.171	7.506
Aufwendungen für bezogene Leistungen	7.101	7.034
Gesamt	14.272	14.540

16 Personalaufwand

	<i>2019</i> <i>Tsd. €</i>	<i>2018</i> <i>Tsd. €</i>
Gehälter	34.133	33.601
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	15.860	11.618
Gesamt	49.993	45.219

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung enthalten 9.195 Tsd. € (Vorjahr 5.333 Tsd. €) für die Altersversorgung. In den Aufwendungen für die Altersvorsorge sind 3.573 Tsd. € enthalten, die die HGK als Trägerunternehmen der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen zur Wiederherstellung der Solvabilität der Pensionskasse nach dem Verursachungsprinzip verpflichtend als Sanierungsbeitrag leistet.

Anzahl der Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

	<i>2019</i>	<i>2018</i>
Angestellte	343	337
Angestellte Personalüberlassung	211	222
Gesamt	554	559
davon Auszubildende	20	21

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

17 Sonstige betriebliche Aufwendungen

	<i>2019</i> Tsd. €	<i>2018</i> Tsd. €
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	16.168	6.300
Gesamt	16.168	6.300

Die Stadt Köln hat mit dem Ratsbeschluss vom 26. September 2019 den Hafenausbau Godorf gestoppt. In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind infolgedessen 7.946 Tsd. € als Verlust aus Abgängen AIB ausgewiesen. Weiterhin sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen periodenfremde Aufwendungen von 310 Tsd. € (Vorjahr 40 Tsd. €) enthalten.

18 Finanzergebnis

	<i>2019</i> Tsd. €	<i>2018</i> Tsd. €
Erträge aus Gewinnabführungsvertrag	2.987	5.873
Erträge aus Beteiligungen	3.143	1.022
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	3	3
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	86	80
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-10	-2
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.775	-3.890
Gesamt	3.434	3.086

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen ist ein Zinsaufwand von 713 Tsd. € (Vorjahr 945 Tsd. €) aus der Aufzinsung von Rückstellungen enthalten. Zudem ist periodenfremder Zinsaufwand von 167 Tsd. € (Vorjahr 7 Tsd. €) entstanden.

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

	<i>2019</i> Tsd. €	<i>2018</i> Tsd. €
Erträge aus Beteiligungen	168	247
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	85	80
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-165	-54
Gesamt	88	273

19 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

In den Steuern vom Einkommen und Ertrag sind 66 Tsd. € (Vorjahr 15 Tsd. €) Körperschaftsteuer für die Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG an den Rhein-Erft-Kreis enthalten. Zudem sind periodenfremde Steuererstattungen in Höhe von -5 Tsd. € (Vorjahr -5 Tsd. €) enthalten.

20 Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten periodenfremde Steuern in Höhe von 16 Tsd. € (Vorjahr -4 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 Schiffs- und Speditionskontor GmbH. Die Konsolidierungen der HTAG sowie der NESKA Schiffs- und Speditionskontor GmbH, Duisburg, werden bei der Muttergesellschaft SWK vorgenommen.

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

22 Abschlussprüferhonorar

Die berechneten Honorare für im Geschäftsjahr erbrachte Leistungen des Abschlussprüfers betragen 49 Tsd. € und betreffen ausschließlich Abschlussprüfungsleistungen.

23 Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes

Aufsichtsrat

Michael Zimmermann	Pensionär, 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 *)	Lehrloklführer
Alexandra Engler *)	Fahrdienstleiterin
Jörg Frank, MdR	Referatsleiter, Otto Benecke Stiftung e. V.
Martin Gawrisch	Kreiskämmerer, Rhein-Erft-Kreis
Lino Hammer, MdR	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat
Thomas Hegenbarth, MdR	Architekt, freiberuflich
Josef Henseler *)	Signalschlosser
Dr. Stephan Keller	Stadtdirektor der Stadt Köln
Birgitta Nessler-Komp, MdR	Dipl.-Betriebswirtin FH, selbstständig
Jochen Ott	Mitglied des Landtages

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

Vorstand

Uwe Wedig	Vorstandsbereich I Vorstandsvorsitzender - Personal/Organisation - Interner Service - Netz - Technik Schienenfahrzeuge - Beteiligungsmanagement
Wolfgang Birlin	Vorstandsbereich II - Finanzen/Controlling - Immobilien/Projektentwicklung - Informationstechnik - Liegenschaften

24 Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und des Vorstandes

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 2-fachen, sein Stellvertreter den 1,5-fachen Betrag erhielten.

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden insgesamt 46.016,70 € vergütet. Auf die einzelnen Aufsichtsratsmitglieder verteilen sich die Gesamtbezüge wie folgt:

Mitglieder des Aufsichtsrates	2019 €	2018 €
Michael Zimmermann **)	10.737,10	7.925,00
Dr. Jürgen Strahl **)	7.669,40	5.752,05
Michael Auer *)	5.113,00	2.812,15
Johannes Bortlitz-Dickhoff	1.533,90	1.789,55
Dirk Collin *)	1.789,55	1.789,55
Paul-Werner Diederichs *)	1.789,55	2.045,20
Alexandra Engler *)	1.789,55	1.533,90
Jörg Frank	5.113,00	3.834,75
Martin Gawrisch	1.278,25	1.789,55
Lino Hammer	1.533,90	2.045,20
Thomas Hegenbarth	1.789,55	2.045,20
Josef Henseler *)	1.789,55	1.022,60
Dr. Stephan Keller	1.533,90	255,65
Birgitta Nessler-Komp	1.278,25	2.045,20
Jochen Ott	1.278,25	1.789,55
Reiner Pier *)	0	1.278,25
Jörg van Geffen	0	1.278,25
Gesamt **)	46.016,70	41.031,60

*) 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 753,2 Tsd. € (Vorjahr 780,8 Tsd. €), die sich wie folgt

Der Vorstand erhielt im Geschäftsjahr eine Gesamtvergütung in Höhe von 753,2 Tsd. € (Vorjahr 780,8 Tsd. €), die sich wie folgt zusammensetzt:

	<i>Festvergütung einschl. Sach- und sonstiger Bezüge</i> €	<i>Gezahlte Tantieme</i> €	<i>Insgesamt</i> €
Wolfgang Birlin	246.959,40	121.795,48	368.754,88
Uwe Wedig	272.836,32	111.645,86	384.482,18
Vorstand gesamt			753.237,06

Das ehemalige Mitglied des Vorstands, Herr Horst Leonhardt (bis 31. Januar 2018), erhielt im Berichtsjahr eine anteilige Tantieme in Höhe von 10.149,62 €.

Für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Tätigkeiten bestehen für alle Vorstandsmitglieder Ansprüche auf Leistungen für den Versorgungsfall bei einer dauerhaften Arbeitsunfähigkeit.

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

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

Die Pensionsverpflichtungen im Einzelnen:

	<i>Auflösung (-)/ Zuführung (+) zur Pensions- rückstellung</i> 2019 Tsd. €	<i>Barwert Pensionsrück- stellung per</i> 31.12.2019 Tsd. €
Uwe Wedig	-235	276
Wolfgang Birlin	144	440

An ehemalige Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 477 Tsd. € Ruhegelder (Vorjahr 452 Tsd. €) gezahlt. Es besteht eine Pensionsrückstellung von 8.910 Tsd. € (Vorjahr 8.442 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 2019:

Ausgleichsanspruch gemäß	<i>Vorläufiger Ausgleichs- anspruch 2019 Tsd. €</i>	<i>Restausgleich aus Vorjahren Tsd. €</i>	<i>Summe der Ausgleichs- beträge Tsd. €</i>
§ 16 Abs. 1 Ziff. 2 AEG	978	105	1.083
§ 16 Abs. 1 Ziff. 3 AEG	1.150	105	1.255
Gesamt	2.128	210	2.338

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

Nachtragsbericht

Ende Januar 2020 erreichte die inzwischen von der WHO zur weltweiten Pandemie erklärte Ausbreitung des COVID-19-Virus („Corona-Virus“) auch Deutschland. Es handelt sich um ein äußerst dynamisches Geschehen, das bereits jetzt tiefgreifende Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft, den Lebensalltag der Bevölkerung und auch auf die Logistikbranche erkennen lässt.

Aufgrund der rasanten Entwicklung und des damit verbundenen hohen Grades an Unsicherheit können wir derzeit die finanziellen Auswirkungen noch nicht verlässlich abschätzen.

Köln, den 31. März 2020

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Uwe Wedig Wolfgang Birlin

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Häfen und Güterverkehr Köln AG, Köln – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Häfen und Güterverkehr Köln AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote), die im Abschnitt 2.5 „Wesentliche nichtfinanzielle Themen“ des Lageberichts enthalten ist und
- die im Lagebericht enthaltenen lageberichts-fremden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Jahresabschluss, die inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Köln, den 21. April 2020

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hillesheim Kopietz
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer



Häfen und Güterverkehr
Köln AG

Herausgeber

Häfen und Güterverkehr Köln AG
Medien/Marktentwicklung
Scheidweilerstraße 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

Frank Reinhold, Düsseldorf (S. 2, 3, 11)
Dirk Moll, Köln (S. 7)