

Inhaltsverzeichnis

Allgemeines

Vorwort des Vorstandes	03
Vorstand	06
Kennzahlen	07
Bericht des Aufsichtsrates	09
Aufsichtsrat	12

Lagebericht

1. Grundlagen	14
2. Wirtschaftsbericht	16
3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht	24

Jahresabschluss

Bilanz	30
Gewinn- und Verlustrechnung	32
Anhang für das Geschäftsjahr 2025	33
Allgemeine Erläuterungen	33
Erläuterungen zur Bilanz	35
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	38
Sonstige Angaben	40
Nachtragsbericht	45

Bestätigungsvermerk

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	46
Herausgeber	49

Vorwort des Vorstandes

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Geschäftsjahr 2025 war für die Transport- und Logistikbranche erneut von hoher Volatilität und anhaltender Unsicherheit geprägt. Der fortdauernde Krieg in der Ukraine, weitere geopolitische Spannungen sowie zunehmende Handelskonflikte, einschließlich der Zoll- und Protektionismus-Debatten, beeinflussten die Rahmenbedingungen im internationalen Handel spürbar. Gleichzeitig wirkten sich eine verhaltene konjunkturelle Entwicklung im Heimatmarkt, steigende regulatorische Anforderungen sowie strukturelle Engpässe bei Infrastruktur und Personal auf die operative Umsetzung entlang der Lieferketten aus.

In diesem Umfeld hat die HGK-Gruppe in wesentlichen Teilen belastbare Ergebnisse erzielt und ihre Krisenresistenz unter Beweis gestellt. Verlässlichkeit gegenüber unseren Kunden und der Öffentlichkeit stand dabei im Mittelpunkt. Nahezu alle Unternehmensbereiche haben ihre Ziele erreicht, teils übertrafen. So hat die HGK Shipping auch im fünften Jahr ihrer Zugehörigkeit zur HGK-Gruppe erneut ein Ergebnis über Plan erwirtschaftet. Auch HGK Logistics and Intermodal konnte die gute Entwicklung des Vorjahres bestätigen. Diese Ergebnisse zeigen: Die HGK-Gruppe agiert auch unter schwierigen Rahmenbedingungen stabil und leistungsfähig.

„2025 hat gezeigt: Resilienz ist kein Schlagwort, sondern harte Arbeit – in Bezug auf Qualität, Kosten und klare Entscheidungen. Wir stellen die HGK-Gruppe so auf, dass wir auch in einem dauerhaft anspruchsvollen Umfeld verlässlich liefern – und Zukunft aktiv gestalten.“

Steffen Bauer, CEO



Steffen Bauer

CEO



„Wir fokussieren uns auf eine integrierte und vor allem zunehmend digitalisierte, trimodale Logistik – mit eigenen Assets und passgenauen Lösungen für die Lieferketten unserer Kunden.“

Dr. Jens-Albert Oppel, COO

Dr. Jens-Albert Oppel

COO

Zum Gesamtbild des Jahres 2025 gehört jedoch auch eine deutliche Belastung: Unsere Beteiligung RheinCargo stand erneut unter erheblichem wirtschaftlichen Druck und schloss das Geschäftsjahr deutlich negativ ab. Hauptsächlich dafür war der Eisenbahnbereich: strukturelle Engpässe in der öffentlichen Schieneninfrastruktur sorgten für spürbare Qualitäts- und Zuverlässigkeitsprobleme. Zudem wirkte sich eine hohe Fluktuation bei Triebfahrzeugführern negativ auf Produktivität und Effizienz aus. Vor diesem Hintergrund war eine konsequente kaufmännische Bewertung des Unternehmens unumgänglich. Dieser Prozess mündete in einer Wertminderung auf den Beteiligungsbuchwert der HGK AG an der RheinCargo. Zugleich bleibt festzuhalten: Die Perspektiven im Schienengüterverkehr sind dauerhaft herausfordernd – für RheinCargo ebenso wie für den Gesamtmarkt.

Gerade vor diesem Hintergrund haben wir im Jahr 2025 die strategische Weiterentwicklung der HGK zur intermodal aufgestellten, integrierten Logistikgruppe konsequent vorangetrieben. Unser Anspruch ist es, trimodale Logistik aus einer Hand zu bieten – mit eigenen Assets, hoher Steuerungsfähigkeit und Lösungen, die unsere Kunden entlang ihrer Lieferketten spürbar entlasten. Digitalisierung ist dabei kein Begleitprojekt, sondern ein zentraler Produktivitäts- und Qualitätshebel: Mit der Einführung einer unternehmenseigenen KI-Anwendung bei der HGK Shipping haben wir einen wichtigen Schritt gemacht, um Prozesse intelligenter zu vernetzen, Entscheidungen zu beschleunigen und neue Services zu ermöglichen.



Susanne Pietsch

CFO

„Trotz konjunktureller Unsicherheiten und struktureller Veränderungen in unserer Branche haben wir unsere operative Profitabilität gesichert und Zukunftsinvestitionen ermöglicht. Investitionen in die Zukunftsfähigkeit der HGK sind unser klarer Fokus.“

Susanne Pietsch, CFO

Ein weiteres strategisches Kernthema ist unsere Infrastruktur- und Standortentwicklung, insbesondere in Köln. Der Niehler Hafen bleibt dabei ein zentraler Baustein, um Wertschöpfung zu generieren und die Rolle Kölns als leistungsfähiges Hinterland-Drehkreuz weiter zu stärken. Zugleich entwickeln wir Zukunftsfelder, die in den kommenden Jahren deutlich an Bedeutung gewinnen werden – allen voran die Kreislaufwirtschaft und neue Güterströme, die eine leistungsfähige, multimodale Infrastruktur voraussetzen, in die wir gezielt investieren.

Als Unternehmen mit starker regionaler Verwurzelung bleibt unsere Rolle in der Daseinsvorsorge unverändert zentral: Wir sichern Versorgung, Entsorgung, Mobilität und industrielle Resilienz für Köln, die Region und die Unternehmen, die auf verlässliche Logistik angewiesen sind – Tag für Tag, auch in anspruchsvollen Zeiten.

Für 2026 erwarten wir erneut ein herausforderndes Marktumfeld – mit hoher Unsicherheit und anhaltendem Kostendruck. Umso klarer ist unsere Agenda: Wir werden unsere operative Stabilität und Qualität weiter erhöhen, Ergebnisvolatilität reduzieren, das Wachstum in integrierten Logistikleistungen gezielt ausbauen und Investitionen dort priorisieren, wo sie Resilienz, Effizienz und Dekarbonisierung messbar stärken.

Köln, im Juni 2026

Der Vorstand

Steffen Bauer

Dr. Jens-Albert Oppel

Susanne Pietsch

Vorstand

Uwe Wedig

CEO

bis 30.09.2025

Steffen Bauer

CEO

seit 01.10.2025

Dr. Jens-Albert Oppel

COO

Susanne Pietsch

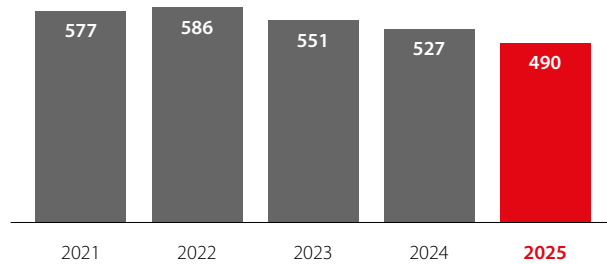
CFO



Kennzahlen

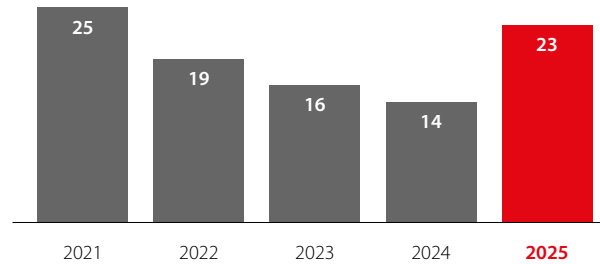
490

Mitarbeitende



23

Auszubildende



Mitarbeitende

Anzahl, Häfen und Güterverkehr Köln AG

Insgesamt sind in der HGK-Gruppe mit den operativen Tochtergesellschaften rund 2.500 Mitarbeitende tätig.

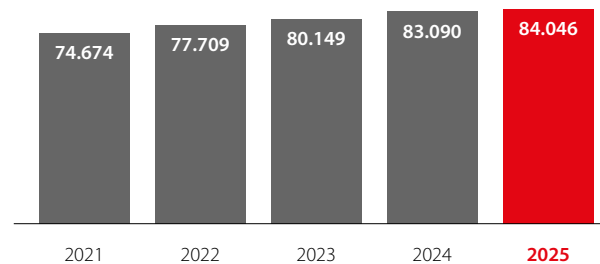
Umsatzentwicklung

in Tsd. €

Die HGK-Gruppe hat sich im Geschäftsjahr 2025 in einem von geopolitischen Spannungen, konjunktureller Zurückhaltung und strukturellen Herausforderungen geprägten Umfeld operativ stabil entwickelt. Belastend wirkte sich allerdings die wirtschaftliche Entwicklung der Beteiligung RheinCargo auf das Konzernergebnis aus.

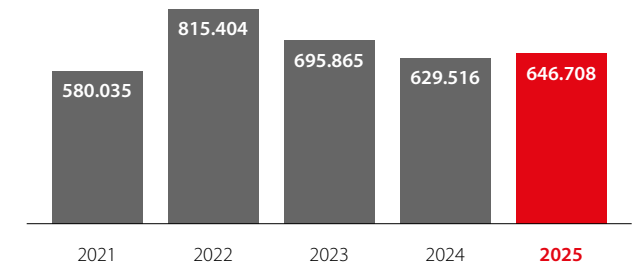
84.046

HGK AG



646.708

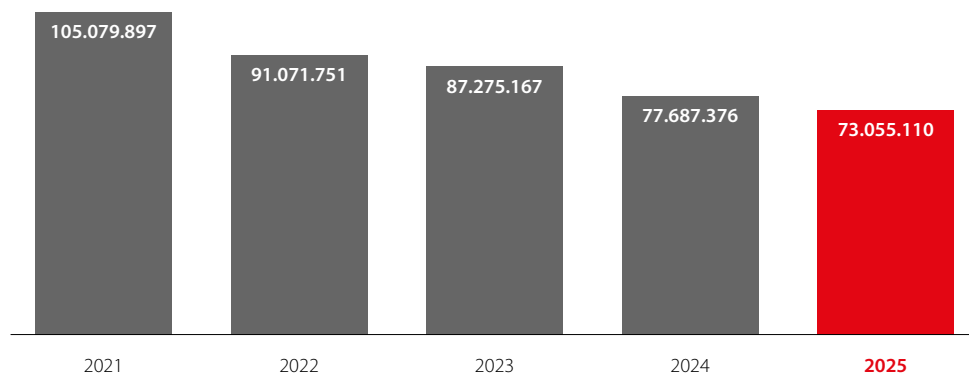
HGK-Gruppe



 **73.055.110**

Transport- und Umschlagsleistung

HGK-Gruppe gesamt in Tonnen



Der Krieg in der Ukraine, internationale Handelskonflikte sowie steigende regulatorische Anforderungen, Infrastrukturengpässe und Fachkräftemangel erhöhten den Druck auf das Geschäft. Dennoch erreichten oder übertrafen die HGK-Geschäftsbereiche ihre Ziele. In der Darstellung sind Umschlags- und Transportleistungen der RheinCargo¹ enthalten.

¹ Die RheinCargo GmbH & Co. KG ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Häfen und Güterverkehr Köln AG und der Neuss Düsseldorf Häfen GmbH & Co. KG.

Bericht des Aufsichtsrates

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

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 der 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 Vorsitzende des Aufsichtsrates 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-, Datenschutz- und Informationssicherheits-Bericht zur Kenntnis genommen. Der Compliance-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 2025 wurden in diesem Bericht keine Verstöße gegen Compliance-Vorschriften festgestellt.

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. Alle Mitglieder des Aufsichtsrates haben die jährliche Erklärung nach Ziffer 2.9.3 des PCGK Köln darüber abgegeben, ob Interessenkonflikte bestehen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Interessenkonflikte nicht bekannt.

Beratungsschwerpunkte

Im Geschäftsjahr 2025 haben vier turnusmäßige Sitzungen des Aufsichtsrates am 20.3., 11.6., 12.9. und 11.12. sowie fünf außerordentliche Sitzungen am 10.2., 26.5., 13.6., 1.7. und 18.12. stattgefunden. Am 29.10. erfolgte eine Beschlussfassung des Aufsichtsrates im schriftlich/digitalen Verfahren.

Gegenstand der Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrates waren gemäß den rechtlichen und satzungsgemäßen Vorgaben im Berichtszeitraum vor allem folgende Themen:

- die wirtschaftliche Lage des Unternehmens,
- die wirtschaftliche Lage und Entwicklungen der Beteiligungen der Häfen und Güterverkehr Köln AG,
- der Strategiecheck 2025 zur Überprüfung der strategischen Ausrichtung der Gesellschaft und deren Einbindung in die Gesamtstrategie des Stadtwerke Köln Konzerns,



Dr. Gerrit Krupp

Vorsitzender des Aufsichtsrates

- die wirtschaftliche Situation des Joint Ventures RheinCargo GmbH & Co. KG und die Unterstützung der Gesellschaft im Rahmen eines Gesellschafterdarlehens zur Liquiditätssicherung,
- der Erwerb von Anteilen an der CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service und der DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH,
- der Abschluss und die Änderung von Erbbaurechtsverträgen zur Entwicklung verschiedener Grundstückspartellen im Industriepark Nord und der Fortgang der Entwicklungen im Industriepark Nord und bei der Beteiligung Fusion Cologne GmbH,
- der Neubau eines Betriebshofes der Häfen und Güterverkehr Köln AG für den Bereich Infrastructure,
- das Projekt zur Nachnutzung des RWE-Werksbahnnetzes und die bezüglich des Bereichs der Bahninfrastruktur vorgesehene Einbindung der Häfen und Güterverkehr Köln AG mit dem beabsichtigten Abschluss eines Memorandum of Understanding zwischen den Projektbeteiligten,
- die wirtschaftliche Situation bei der Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH nach der Anschaffung eines Ersatz-Fährschiffes,
- die Digitalisierung sowie die Steigerung der Informationssicherheit der HGK-Gruppe,
- die Berichterstattung über das Interne Kontrollsystem (IKS),
- Änderungen der Geschäftsordnung für den Vorstand,
- das Grundstücksgeschäft am Barbarossaplatz,
- Vorstandsangelegenheiten, insbesondere die Bestellung eines neuen Mitglieds des Vorstands sowie seiner Ernennung zum Vorsitzenden und
- Wahlen im Rahmen der Neukonstituierung infolge des Ablaufs der Amtszeiten der Mitglieder des Aufsichtsrates und der Kommunalwahl.

In der Sitzung am 13.6.2025 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss und Lagebericht 2024 ausführlich beraten und gebilligt. Nach pflichtgemäßer Prüfung hat der Aufsichtsrat – gemeinsam mit dem Vorstand – zudem für das Geschäftsjahr 2024 die Entsprechenserklärung im Zusammenhang mit der Erklärung des Vorstandes über die Corporate Governance des Unternehmens gemäß dem PCGK Köln in der im Jahr 2020 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Fassung abgegeben und sich zur Anwendung des PCGK Köln in der im Jahr 2024 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Fassung selbst verpflichtet.

Den Wirtschaftsplan 2026 mit den wesentlichen Daten für die Erfolgs-, Investitions- und Personalplanung hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 11.12.2025 nach ausführlicher Beratung beschlossen.

Der Aufsichtsrat hat sich regelmäßig über bestehende Risiken und das Risikomanagement der Gesellschaft, insbesondere im Zusammenhang mit dem Voranschreiten der wirtschaftlich-ökologischen Transformation sowie der wirtschaftlichen Entwicklungen in den Beteiligungen, informiert.

Im Berichtsjahr 2025 hat der Aufsichtsrat bei der Ausübung seiner Überwachungsfunktion die Regelungen und Empfehlungen des PCGK Köln in der im Jahr 2024 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Fassung berücksichtigt, um die Transparenz und Effizienz bei kommunalen Beteiligungen weiter nachhaltig zu verbessern. Zur Anwendung der Regeln des PCGK Köln, zu Abweichungen von diesen und Begründungen für diese Abweichungen wird auf die von Vorstand und Aufsichtsrat gemeinschaftlich abgegebene Entsprechenserklärung in der Anlage zum Jahresabschluss verwiesen.

Ausschuss des Aufsichtsrates

Der am 13.6.1992 gebildete Ständige Ausschuss des Aufsichtsrates der Häfen und Güterverkehr Köln AG hat im Geschäftsjahr 2025 zehnmal getagt.

Die Mitglieder des Ausschusses wurden über wichtige Geschäftsvorgänge unterrichtet, haben sich mit der Weiterentwicklung der Unternehmensstruktur befasst und die Sitzungen des Aufsichtsrates vorberaten. Zudem haben sich die Mitglieder des Ständigen Ausschusses des Aufsichtsrates mit Personal- und Vorstandsangelegenheiten befasst.

Mitglieder des Vorstandes nahmen an den Sitzungen des Ausschusses regelmäßig teil, sofern sie nicht selbst betroffen waren.

Der Aufsichtsrat wurde über die Arbeit im Ständigen Ausschuss des Aufsichtsrates durch den Vorsitzenden des Aufsichtsrates regelmäßig in Kenntnis gesetzt.

Der Aufsichtsrat hat am 9.9.2024 die Einrichtung einer Findungskommission mit der Zielsetzung beschlossen, dem Aufsichtsrat eine geeignete Kandidatin/einen geeigneten Kandidaten für eine absehbar vakante Position im Vorstand vorzuschlagen. Die Findungskommission hat sich im Jahr 2025 in zehn Sitzungen zu Beratungen getroffen. Im Rahmen des Auswahlprozesses wurde die Findungskommission durch ein Personalberatungsunternehmen unterstützt. Den Mitgliedern des Aufsichtsrates wurde regelmäßig über den Fortgang des Verfahrens berichtet. Die Arbeit der Findungskommission wurde mit der Sitzung des Aufsichtsrates am 1.7.2025 durch die Bestellung des neuen Mitglieds des Vorstands beendet.



Jahresabschlussprüfung

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025 sind von dem von der Hauptversammlung gewählten und vom Aufsichtsrat beauftragten Abschlussprüfer, der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht seinerseits geprüft. Der Bericht des Abschlussprüfers ist dem Aufsichtsrat ausgehändigt worden. Der Bericht wurde in die Aussprache und Prüfung des Jahresabschlusses einbezogen. Der Abschlussprüfer hat an den Beratungen des Aufsichtsrates über den Jahresabschluss 2025 am 23.6.2026 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 31.12.2025 und empfiehlt in Übereinstimmung mit dem Vorstand dessen Feststellung durch die Hauptversammlung.

Veränderungen im Aufsichtsrat

Im Aufsichtsrat der Häfen und Güterverkehr Köln AG gab es im Geschäftsjahr 2025 nachstehende Veränderungen:

Mit Beendigung der Sitzung des Aufsichtsrates am 26.5.2025 ist Frau Susana dos Santos Herrmann als Vertreterin der Anteilseigner aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Als Nachfolger wurde von der Hauptversammlung Herr Dr. Gerrit Krupp am 11.6.2025 in den Aufsichtsrat gewählt.

Ausgeschieden sind infolge der Kommunalwahl vom 14.9.2025 durch Abberufung durch die Hauptversammlung am 18.12.2025 aus dem Aufsichtsrat: Herr Johannes Bortlitz-Dickhoff, Frau Teresa Elisa De Bellis-Olinger, Herr Manfred Giesen, Herr Lukas Lorenz, Frau Katja Trompeter und Herr William Wolfram.

In die Mandate der ausgeschiedenen Mitglieder des Aufsichtsrates sind durch die Hauptversammlung am 18.12.2025 gewählt worden: Herr Ismail Celik, Herr Mattis Dieterich, Herr Dr. Deniz Ertin, Herr Andree Haack, Herr Eric Haeming und Herr Lars Wahlen.

Der Aufsichtsrat bedankt sich bei seinen ausgeschiedenen Mitgliedern für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und ihre Leistungen im Gremium zum Wohle des Unternehmens.

Für die im Geschäftsjahr 2025 erbrachten Leistungen, für ihren Einsatz und die erfolgreiche Arbeit spricht der Aufsichtsrat dem Vorstand, dem Betriebsrat und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank aus.

Köln, im Juni 2026

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates

Dr. Gerrit Krupp

Aufsichtsrat

Susana dos Santos Herrmann

Kommunikationsberaterin

Vorsitzende

bis 26.05.2025

Dr. Gerrit Krupp, MdR

Rechtsanwalt, Lenz und Johlen Rechtsanwälte

Partnerschaft mbB

Vorsitzender

seit 11.06.2025

Dirk Michel, MdR

Immobilienberater Investment,

S Immobilienpartner GmbH

Stellvertretender Vorsitzender

Michael Auer¹

Betriebsratsvorsitzender,

Häfen und Güterverkehr Köln AG

Johannes Bortlitz-Dickhoff, MdK

Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion BÜNDNIS 90/

DIE GRÜNEN, Kreistagsfraktion Rhein-Erft-Kreis

bis 18.12.2025

Ismail Celik, MdK

selbst. systemischer Berater, Seven4Strategies

seit 18.12.2025

Dirk Collin¹

Technischer Angestellter,

Häfen und Güterverkehr Köln AG

Teresa Elisa De Bellis-Olinger, MdR

Dolmetscherin und Übersetzerin, selbstständig,

Mitarbeiterin bei MdB Serap Güler

seit 18.12.2025

Mattis Dieterich, MdR

Student

bis 18.12.2025

Alexandra Engler¹

Fahrdienstleiterin, Häfen und Güterverkehr Köln AG

Dr. Deniz Ertin, MdR

Referent, Bundesamt für Logistik und Mobilität

Martin Gawrisch

Kreiskämmerer, Rhein-Erft-Kreis

Manfred Giesen

Rentner

bis 18.12.2025

Andree Haack

Beigeordneter der Stadt Köln,

Dezernent für Stadtentwicklung, Wirtschaft,

Digitalisierung und Regionales

seit 18.12.2025

Eric Haeming, MdR

Corporate Business Development Manager,

Prokurist, Dachser SE

seit 18.12.2025

Josef Henseler¹

Signalschlosser, Häfen und Güterverkehr Köln AG

Lukas Lorenz, MdR

Schreiner, Kölner Verkehrs-Betriebe AG

bis 18.12.2025

Jörg Müller¹

Technischer Angestellter; stellvertretender Betriebs-

ratsvorsitzender, Häfen und Güterverkehr Köln AG

Maria Schu, MdR

Rentnerin

Katja Trompeter

Public Sector Consultant, PD-Berater der

öffentlichen Hand GmbH

bis 18.12.2025

Lars Wahlen, MdR

Student

seit 18.12.2025

William Wolfgramm

Beigeordneter der Stadt Köln, Dezernent für Klima,

Umwelt, Grün und Liegenschaften

bis 18.12.2025

MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln

MdK = Mitglied des Kreistages des Rhein-Erft-Kreises

Stand: 23.01.2026

¹ Arbeitnehmervertreter/-in



Lagebericht

1. Grundlagen	14
2. Wirtschaftsbericht	16
3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht	24

Lagebericht

1. Grundlagen

1.1 Gesellschaftsrechtliche Rahmenbedingungen und Grundlagen der Gesellschaft

Seit ihrer Gründung im Jahr 1992 ist die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) Teil des Stadtwerke Köln Konzerns. Sie ist mit der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) über einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag verbunden.

Als Logistik-Holding im Stadtwerke Köln Konzern übernimmt die HGK mit ihren Tochter- und Beteiligungsunternehmen vielfältige logistische Dienstleistungen für Köln und die Region. Sie entwickelt und betreibt zu diesem Zweck direkt oder durch ihre operativen Beteiligungsgesellschaften eigene Infrastrukturen und sichert durch verschiedene logistische Angebote die Versorgung der Region mit wichtigen Gütern des Alltags und der industriellen Produktion.

Die HGK schafft integrierte, klimaschonende Transportketten und leistet so einen Beitrag zur gemeinwohlorientierten Wirtschaftsförderung. Mit ihrem maßgeblichen Beitrag zur Versorgungssicherheit der Region erfüllt sie eine im öffentlichen Interesse der Einwohner Kölns liegende Versorgungsaufgabe. Und sie schafft durch ihr Angebot die Möglichkeit, Verkehr von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Damit leistet sie einen wesentlichen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz für die Stadt und die Region.

Die folgenden Unternehmen gehören zur HGK-Gruppe:

- HGK Shipping GmbH, mit Sitz in Köln, sowie deren Beteiligungen,
- HGK Logistics and Intermodal GmbH, mit Sitz in Köln, sowie deren Beteiligungen,
- Fusion Cologne GmbH, mit Sitz in Köln,
- Rheinland Cargo Schweiz GmbH, mit Sitz in Basel.

Außerdem ist die HGK an folgenden Unternehmen unmittelbar beteiligt:

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

Das Eisenbahnschiennetz der HGK besteht bei einer Streckenlänge von 871 km aus insgesamt 252,2 km Gleisen. Dieses Netz stellt die HGK diskriminierungsfrei öffentlich zur Verfügung, so dass über dieses Netz eine Versorgung der Bürgerinnen und Bürger und der Industrie in der Region erfolgen kann. So gibt es neben den eigenen Hafenanlagen und Terminals in der Region 58 Gleisanschlüsse, mit denen Unternehmen an das HGK-Netz angebunden sind. Während die HGK mit ihren Beteiligungsgesellschaften ihren originären Geschäftszweck im Güterverkehr verfolgt, kommen Infrastrukturen der HGK, wie das HGK-Schiennetz durch Linienangebote des Schwesterunternehmens Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), auch dem öffentlichen Personennahverkehr zugute. Infrastrukturmaßnahmen, wie der durchgehend zweigleisige Ausbau der Vorgebirgsbahn von Köln nach Bonn, die Modernisierung verschiedener Stellwerke und der barrierefreie Ausbau von Bahnsteigen, dienen somit unmittelbar der Daseinsvorsorge.

Sowohl für die Güter- als auch für die Personenschifffahrt stellt die HGK als Eigentümerin der Kölner Rheinhäfen in Niehl und Godorf ihre Hafenanlagen diskriminierungsfrei zur Verfügung. Im Rahmen der HGK-Beteiligung RheinCargo werden die Kölner Häfen gemeinsam mit den Häfen in Neuss und Düsseldorf betrieben.

Auch die Häfen der HGK dienen der Daseinsvorsorge. Sie versorgen Köln und die Umgebung mit Rohstoffen sowie die heimische Industrie und den Handel mit Waren, so dass sie direkt und indirekt ca. 35.000 Arbeitsplätze in der Region sichern.¹ Auch wenn sich Transportketten und Anforderungen an die Logistik rasant verändern, bleiben die Häfen weiterhin ein unverzichtbarer Garant für die Grundversorgung der Stadt mit einer Vielzahl von Waren, die die Menschen im täglichen Leben als selbstverständlich erachten.

¹ Regional- und gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Kölner Häfen, PLANCO Consulting GmbH, Juli 2020

Dank der Hafenanlagen der HGK können auch Personenschiffe direkt in der Stadt anlegen. So gelangen Besucherinnen und Besucher vom Wasser aus leicht in die meistbesuchte Stadt Nordrhein-Westfalens. Dadurch wird der innerstädtische Konsum belebt. Der Rheinauhafen hingegen dient nur noch als Sportboothafen. Die dort befindliche Marina ist an einen privaten Betreiber vermietet.

1.2 Wirtschaftliches Umfeld

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland war im Jahr 2025 weiterhin von einer anhaltenden Wachstums- und Investitionsschwäche sowie einer schwachen Auslandsnachfrage geprägt, während die rückläufige Inflation und erste leichte Erholungsimpulse zum Jahresende auf eine allmähliche konjunkturelle Stabilisierung hindeuteten.

Laut OECD wuchs die **Weltwirtschaft** im Jahr 2025 um **3,2 %**; für **2026** wird ein Wachstum von **2,9 %**, für **2027** von **3,1 %** prognostiziert.¹

Die europäische **Wirtschaft** verzeichnete 2025 ein moderates Wachstum von **1,4 % in der EU** und **1,3 % im Euroraum**. Für 2026 erwartet die Europäische Kommission ein nahezu unverändertes Wachstum von **1,4 % in der EU** und eine leichte Abschwächung auf **1,2 % im Euroraum**. Für 2027 werden Zuwächse auf **1,5 % (EU)** beziehungsweise **1,4 % (Euroraum)** prognostiziert.²

In **Deutschland** ging die Wirtschaftsleistung 2024 um **0,5 %** zurück. Für 2025 erwartet die Bundesregierung eine leichte Erholung mit einem BIP-Wachstum von **0,2 %**, das sich 2026 auf **1,0 %** erhöhen soll.³

Für das Güterverkehrsaufkommen liegen für das Kalenderjahr 2025 noch keine abschließenden Statistiken vor. Die folgenden Angaben basieren auf der **Mittelfristprognose Sommer 2025 des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM)**.⁴

Der Güterverkehr in Deutschland war 2025 von wirtschaftlichen Herausforderungen geprägt. Neben der schwachen Bauwirtschaft und rückläufigen Kohletransporten belastete insbesondere der negative Außenhandel. Positiv wirkten hingegen eine leicht erholte Rohstahlproduktion sowie ein robustes Chemiesegment.

Laut BALM sank das Transportaufkommen 2025 um **1,3 %**, die Transportleistung ging um **1,5 %** zurück. Für 2026 wird eine leichte Erholung mit einem Zuwachs des Aufkommens um **1,0 %** und einer Steigerung der Leistung um **1,1 %** erwartet.

Im Straßengüterverkehr sank das Transportaufkommen 2025 um **1,2 %**, die Transportleistung um **1,5 %**. Für 2026 werden ein Anstieg des Aufkommens um **1,2 %** und ein Leistungswachstum von **1,3 %** prognostiziert – Entwicklungen, die eng mit der Bauwirtschaft verknüpft sind.

Im Schienengüterverkehr verzeichnete das BALM 2025 eine Abnahme des Transportaufkommens um **1,5 %** und der Transportleistung um **1,1 %**. Diese negative Tendenz soll 2026 durch Zuwächse von **0,3 % (Aufkommen)** und **1,1 % (Leistung)** durchbrochen werden. Der Kombinierte Verkehr zeigte 2025 eine überdurchschnittliche Entwicklung mit einem Plus von **0,9 % (Aufkommen)** und **1,5 % (Leistung)**; für 2026 werden weitere Steigerungen um **2,6 %** beziehungsweise **3,2 %** prognostiziert. Allerdings sind die Verluste der Vorjahre noch nicht vollständig kompensiert, und rückläufige Kohletransporte bleiben ein belastender Faktor.

Die Binnenschifffahrt verzeichnete 2025 rückläufige Transportmengen: Das Aufkommen sank um **1,5 %**, die Transportleistung um ebenfalls **1,5 %**. Für 2026 werden weitere Rückgänge um **1,3 % (Aufkommen)** und **0,7 % (Leistung)** erwartet. Hauptbelastungsfaktor war der deutliche Rückgang in der anteilsstärksten Güterabteilung „Erze, Steine und Erden“.

¹ OECD Economic Outlook, Dezember 2025

² European Commission Autumn 2025 Economic Forecast, November 2025

³ Jahreswirtschaftsbericht der Bundesregierung, Januar 2026

⁴ Bundesamt für Logistik und Mobilität, Mittelfristprognose Sommer 2025, August 2025

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Überblick

2.1.1 HGK

Beherrschende Themen des Jahres 2025 innerhalb der HGK waren weiterhin die anhaltende Stagnation der deutschen Wirtschaft und die damit verbundenen Implikationen auf die Transportketten. Gerade die exportorientierte Industrie ist davon betroffen.

Insgesamt entwickelt sich die HGK durch Strukturanpassungen weiter zu einer integrierten Transport- und Logistikgruppe, die durch zuverlässige und nachhaltige Transportketten und Logistikkdienstleistungen wesentliche Industrie-segmente im Rheinland mit den relevanten Logistikkreisläufen im In- und Ausland verbindet. Im Mittelpunkt der strategischen Ausrichtung der Gruppe stehen integrierte Lösungen für die Lieferketten von morgen.

2.1.1.1 Operativer Bereich Infrastructure

Das Schienennetz der HGK ist Teil der Daseinsvorsorge. Die Unterhaltung der HGK-Eisenbahninfrastruktur und die damit verbundenen Dienstleistungen und Geschäftstätigkeiten sind Aufgabe des operativen Bereichs Infrastructure. Die Dienstleistungen des Bereichs Infrastructure umfassen beispielsweise die Instandhaltung der Infrastrukturanlagen von Unternehmen mit Gleisanschlüssen zum HGK-Netz, aber auch die Gestellung von Eisenbahnbetriebsleitern sowie von eisenbahntechnischen Beratern für andere Infrastruktur-Unternehmen, insbesondere für an das HGK-Netz angebundene Gleisanschließer.

Im Geschäftsjahr 2025 hat die HGK insgesamt 19,2 Mio. € in größere Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen sowohl für die Güterverkehrs- als auch für die Personenverkehrsinfrastruktur investiert. Im Bereich Fahrbahn erneuerte die HGK 15 Weichen und insgesamt 4.700 m Schienen und Schwellen. Im Bereich Leit- und Sicherungstechnik wurden vier Bahnübergänge und im Bereich Fahrleitung ein weiterer Abschnitt der Fahrleitung der Stadtbahnlinie 16 zwischen Godorf und Rodenkirchen erneuert.

2.1.1.2 Operativer Bereich Maintenance

Der Bereich Maintenance Schienenfahrzeuge agiert als spezialisierter Werkstattbetrieb für Güterzuglokomotiven und Güterwagen im Premiumsegment. Der Betrieb versteht sich als wichtiger Partner für viele nationale und internationale Kunden im Eisenbahnlogistik-Bereich bei Wartungs- und Instandsetzungsleistungen von Rolling Stock Assets. Neben der Wartung und Instandsetzung stellt die HGK auch die Dokumentation für das ECM¹ (Entity in Charge of Maintenance) zur Verfügung. Die ECM ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle nach der Europäischen Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit. Im Bereich Maintenance Schienenfahrzeuge ist die RheinCargo in der Lokwerkstatt und in der Güterwagenwerkstatt größter Kunde der Instandhaltungsleistungen.

2.1.1.3 Operativer Bereich Real Estate

Der Bereich Real Estate ist für hafenbezogene Liegenschaften sowie das sonstige Immobiliengeschäft zuständig. Dort wird das umfangreiche Immobilienvermögen der HGK weiterentwickelt, ausgebaut und vermarktet.

Im Jahr 2025 erzielte der Bereich insgesamt 21,6 Mio. € an Erlösen sowie Nebenerlösen. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einem Zuwachs von 0,3 Mio. € (+ 1,35 %).

Neben der kontinuierlichen Weiterentwicklung ihrer Immobilienbestände optimiert die HGK laufend ihr gesamtes Immobilienportfolio. Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt dabei auf der fortschreitenden Entwicklung des Industrie- und Logistikareals im Industriepark Köln Nord im Rahmen der Fusion Cologne. Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr der Hafenentwicklungsplan initiiert, mit dem der Hafen Niehl I bis 2035 mit einem Investitionsvolumen von rund 100 Mio. € strategisch weiterentwickelt werden soll. Ziel ist es, den Standort so auszurichten, dass er einen nachhaltigen Beitrag zur wirtschaftlichen Stabilität leistet und Impulse für innovative Logistiklösungen der Zukunft setzt.

¹ Die Richtlinie ist Grundlage für einen sicheren Gütertransport in Europa.

2.1.2 Tochterunternehmen und wesentliche Beteiligungen

Die HGK war am 31. Dezember 2025 an insgesamt 44 Gesellschaften unmittelbar oder mittelbar beteiligt und nimmt insbesondere die Aufgaben einer steuernden Holding wahr. Im Verbund der HGK-Gruppe bieten die Tochter- und Beteiligungsunternehmen Logistiklösungen für wichtige Markt- und Kundensegmente integriert aus einer Hand an.

2.1.2.1 HGK Shipping GmbH

Die HGK Shipping GmbH (HGKS) ist eines der führenden Binnenschiffahrtsunternehmen in Europa. Mit einem Flottenbestand von mehr als 300 eigenen und gecharterten Binnenschiffen versorgt das Unternehmen auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen sowie dem angeschlossenen Kanalsystem die wichtigen Industrieregionen in Deutschland, den Benelux-Staaten und Frankreich mit den erforderlichen Rohstoffen und Materialien. Die HGKS ist mit ihren Tochtergesellschaften führender Anbieter für die Industrie in den Bereichen Trocken-, Gas- und Chemieschiffahrt sowie im Ship Management.

Der Umsatz der HGKS-Gruppe betrug im Berichtsjahr 326,2 Mio. € (Vorjahr 311,0 Mio. €). Das Ergebnis, das aufgrund des bestehenden Gewinnabführungsvertrags an die HGK abgeführt wird, beträgt 11,4 Mio. € (Vorjahr 11,2 Mio. €).

Der Bereich Gas transportierte im Jahr 2025 insgesamt 1,26 Mio. t (Vorjahr 1,29 Mio. t; - 2,4%), der Bereich Liquid 3,91 Mio. t (Vorjahr 3,81 Mio. t; + 2,6%) und der Bereich der Trockenschiffahrt (Dry) 16,35 Mio. t (Vorjahr 19,09 Mio. t; - 14,3%). Der Rückgang im Bereich Dry ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass in den Vorjahreszahlen bis zum Verkauf der Anteile an der DGA Shipping B.V. zum 31. März 2024 deren Transporte noch enthalten waren. Darüber hinaus war der Bereich in den Sommermonaten mit einer besonderen Niedrigwasser-Situation konfrontiert.

Die Transportleistung lag bei 5,05 Mrd. Tonnenkilometern (Vorjahr 5,68 Mrd. Tonnenkilometer; - 11%).

Im Berichtsjahr hat die HGKS die HGK Shipping Swiss GmbH mit Sitz in der Schweiz gegründet. Mit der Errichtung dieser Tochtergesellschaft verfolgt die HGKS das strategische Ziel, ihre Wettbewerbsfähigkeit im Bereich des Betriebs von Schiffen auszubauen. Dies betrifft insbesondere das Chartern und Bemannen von Schiffen,

die anschließend an andere Unternehmen der HGKS-Gruppe vermietet oder verleast werden. Hintergrund dabei ist, den Herausforderungen des Fachkräftemarktes für nautisches Personal zu begegnen und die Rekrutierungsmöglichkeiten zu optimieren.

Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr die Anteile der HGK Shipping Lux S.à.r.l. von der HGK Gas Shipping GmbH auf die HGK Ship Management Lux S.à.r.l. übertragen. Die Anteilsübertragung erfolgte im Rahmen einer konzern-internen Umstrukturierung und dient der weiteren Bündelung von Management- und Steuerungsfunktionen innerhalb des Konzerns. Wesentliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ergaben sich hieraus im Berichtsjahr nicht.

2.1.2.2 HGK Logistics and Intermodal GmbH

Die HGK Logistics and Intermodal GmbH (HGK L&I) ist ein Logistikunternehmen mit Standorten (Niederlassungen oder Tochter- und Beteiligungsunternehmen) in Köln, Düsseldorf, Duisburg, Dormagen, Neuss, Krefeld, Hamburg, Berlin, Dresden, Ladenburg, Mannheim, Ginsheim-Gustavsburg und Karlsruhe sowie in Dordrecht und Rotterdam (Niederlande). Die Unternehmen der HGK L&I sind im Transport, im Umschlag und in der Lagerung von Massengut, Stückgut und Containern tätig. Der Umsatz der HGK L&I-Gruppe betrug im Berichtsjahr 247,7 Mio. € (Vorjahr 234,8 Mio. €). Das Ergebnis des Geschäftsjahres, welches aufgrund des bestehenden Gewinnabführungsvertrages an die HGK abgeführt wurde, beträgt 6,8 Mio. € (Vorjahr 5,8 Mio. €).

Im Bereich des konventionellen Umschlags wurden im Berichtszeitraum 3,67 Mio. t (Vorjahr 3,45 Mio. t; + 6,5%) Stückgüter umgeschlagen und 0,87 Mio. t (Vorjahr 0,87 Mio. t; + 0,2%) gelagert. An Schüttgütern wurden innerhalb der HGK L&I-Gruppe im Geschäftsjahr 2025 insgesamt 0,86 Mio. t (Vorjahr 1,05 Mio. t; - 18,6%) umgeschlagen. Die HGK L&I-Gesellschaften haben 453,05 Tsd. Paletten (Vorjahr 459,76 Tsd.; - 1,5%) umgeschlagen. Die Containerhandlings innerhalb der HGK L&I-Gruppe beliefen sich auf 1,16 Mio. TEU (Vorjahr 1,06 Mio. TEU; + 9,3%).

Im Berichtsjahr hat die HGK L&I die Anteile an der HGK Intermodal Köln GmbH (vormals CTS Container-Terminal GmbH) sowie Anteile der HGK Intermodal Düsseldorf GmbH (vormals DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH) von der DB Intermodal Service, einer Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG, erworben. Mit dem Anteilswerb werden die strategische Position der HGK L&I im Bereich intermodaler Transport- und Logistikdienstleistungen weiter gestärkt und die operative Wertschöpfung innerhalb des Konzerns ausgebaut.

Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr die Anteile der KCG Knapsack Cargo GmbH von der HGK AG auf die HGK Intermodal Köln GmbH übertragen. Die Anteilsübertragung erfolgte im Rahmen einer konzerninternen Strukturmaßnahme und dient der Konsolidierung der Beteiligungsstruktur innerhalb des Konzerns.

2.1.2.3 RheinCargo GmbH & Co. KG

Die RheinCargo GmbH & Co. KG (RheinCargo) ist die Betreiberin der Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf und mit einem Gesamtumschlag im Jahr 2025 von 18,37 Mio. t (Vorjahr 18,06 Mio. t; + 1,7%) weiterhin der größte Binnenhafenverbund Deutschlands. Mit rund 17,51 Mio. t (Vorjahr 18,61 Mio. t; - 5,9%) transportierter Güter auf der Schiene und einer Leistung von 2,41 Mrd. Nettotonnenkilometern (Vorjahr 2,61 Mrd. Nettotonnenkilometer; - 7,9%) ist die RheinCargo in Deutschland eines der größten nichtbundeseigenen Unternehmen für Eisenbahngüterverkehr. Außerdem stellt das Unternehmen Industrie- und Gewerbeflächen mit einem Wasser-, Gleis- und Straßenanschluss bereit und betreibt ein zukunftsorientiertes und nachhaltiges Flächenmanagement.

Die Prüfung des Jahresabschlusses der RheinCargo für das Geschäftsjahr 2025 ist noch nicht abgeschlossen, weshalb das Geschäftsjahr 2024 dargestellt wird: Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) der RheinCargo belief sich nach 5.368 Tsd. € im Jahr 2023 auf 4.552 Tsd. € im Jahr 2024. Unter Einbezug des Finanzergebnisses (EBT) betrug das Ergebnis im Jahr 2024 3.461 Tsd. €. Unter Berücksichtigung von Gewerbesteuern und Gewerbesteuer-Umlagen, die zum Teil die Gesellschafter betreffen, erzielte die RheinCargo im Geschäftsjahr 2024 einen Jahresüberschuss von 3.110 Tsd. € (Vorjahr 3.160 Tsd. €).

Im Geschäftsjahr 2025 hat sich die wirtschaftliche Situation der RheinCargo sowohl gegenüber dem Vorjahr 2024 als auch gegenüber dem Plan für 2025 deutlich verschlechtert. Voraussichtlich wird die RheinCargo einen Jahresfehlbetrag von ca. 13,5 Mio. € erwirtschaften. Hauptursachen hierfür sind die allgemeine konjunkturelle Lage in Deutschland, rückläufige Transportvolumina und höhere Produktionskosten insbesondere im Eisenbahn-Fernverkehr.

2.1.2.4 Fusion Cologne GmbH

Die Fusion Cologne GmbH (Fusion Cologne) ist die Entwicklungs- und Verwaltungsgesellschaft der HGK für Industrieflächen, insbesondere im Industriepark Nord, der potenziell größten zusammenhängenden Industrie-Entwicklungsfläche auf dem Kölner Stadtgebiet. Bei der Entwicklung wird ein besonderes Augenmerk auf nachhaltige und zukunftsfähige Infrastruktur gelegt. Alleinige Gesellschafterin der Fusion Cologne ist die HGK. Im Dezember 2023 schloss die Fusion Cologne den ersten Erbbaurechtsvertrag mit einem Investor ab. Im Jahr 2024 stellte Fusion Cologne die Baureife des Geländes her. Für das Jahr 2026 ist die Vermarktung der übrigen Parzellen geplant.

Die Fusion schloss das Geschäftsjahr 2025 mit einem Fehlbetrag von - 3,3 Mio. € ab, der im Rahmen des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages durch die HGK ausgeglichen wird.

2.1.2.5 DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH

Die HGK ist gemeinsam mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) zu jeweils 25,5% an der DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH (DKS) beteiligt. Die DKS 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. Oktober bis 30. September). Der Umsatz des Geschäftsjahres 2024/2025 betrug 10.578 Tsd. € (Vorjahr 12.550 Tsd. €) und lag damit unter dem Vorjahreswert. Das Ergebnis vor Ertragsteuern im Geschäftsjahr 2024/2025 verschlechterte sich mit 2.403 Tsd. € gegenüber dem Vorjahr (3.556 Tsd. €) deutlich. Die Gesellschaft erwirtschaftete einen Jahresüberschuss in Höhe von 1.618 Tsd. € (Vorjahr 2.400 Tsd. €).

2.1.2.6 Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH

Die HGK und die Stadt Leverkusen sind zu jeweils 50% an der Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH beteiligt. Die Geschäftsentwicklung der Fähre im Jahr 2025 verzeichnete gegenüber dem Vorjahr wieder einen deutlichen Anstieg. So ist das Verkehrsaufkommen gegenüber 2024 sehr stark um über 140% gestiegen.

Sehr viel mehr PKW haben die Fähre genutzt (32.834; Vorjahr 13.582). Große LKW nutzen die Fähre nur in geringem Maße, da die Zufahrt zur Fähre, zumindest auf der Leverkusener Seite, durch schmale Straßen und Verkehrsbeschränkungen erschwert wird. Die Anzahl der LKW, die die Fähre genutzt haben, hat sich jedoch im Vergleich zum Vorjahr von 334 im Jahr 2024 auf 824 im Jahr 2025 mehr als verdoppelt. Gleiches lässt sich für Personen (118.196; Vorjahr 48.417), Fahrräder (39.935; Vorjahr 17.075), Motorräder (4.872; Vorjahr 1.600) und Lieferwagen (710; Vorjahr 239) berichten.

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2025 ist für die Gesellschaft noch nicht festgestellt, weshalb hier das Geschäftsjahr 2024 dargestellt wird: Die Gesamterlöse sanken von 778.578 € im Jahr 2023 um 283.606 € auf 494.972 € (-36,4%). Die Gesamterlöse enthalten einen Zuschuss der Gesellschafter in Höhe von 363.500 €, wodurch das Jahresergebnis auf 0 € ausgeglichen wird.

2.2 Ertragslage

Für die Steuerung des Unternehmens verwendet die HGK die Kennzahlen Umsatzerlöse und Ergebnis vor Steuern. Daneben berichtet sie regelmäßig Eigenkapitalquote, Anlagendeckung und Working Capital.

Die Summe aus Umsatzerlösen, anderen aktivierten Eigenleistungen, Bestandsveränderung und sonstigen betrieblichen Erträgen fiel im Berichtsjahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,9 Mio. € beziehungsweise 4,0% geringer aus. Die Umsatzerlöse, die sich auf 84,0 Mio. € beliefen, konnten um 1,0 Mio. € beziehungsweise 1,2% gesteigert werden. Sie lagen damit allerdings unter den geplanten Umsätzen von 88,4 Mio. €. Gleichzeitig sanken die sonstigen betrieblichen Erträge von 13,9 Mio. € um 5,1 Mio. € auf 8,8 Mio. €, ein Minus von 36,8%. Dabei ist zu beachten, dass es im Vorjahr einen Sondereffekt aus dem Verkauf eines Grundstücks im Niehler Hafen (8,4 Mio. €) gab.

Im Jahr 2025 betrug die Summe aus Personal- und Materialaufwand, Abschreibungen sowie sonstigen betrieblichen Aufwendungen 91,5 Mio. € (Vorjahr 90,3 Mio. €). Der Anteil des Personalaufwands lag bei 55,4 % (Vorjahr 55,7%), auf den Materialaufwand entfielen 15,6% (Vorjahr 15,5%) und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen machten 15,6% (Vorjahr 15,1%) aus. Die Abschreibungen blieben mit 13,4% in nahezu unveränderter Höhe. Der Personalaufwand stieg um 0,4 Mio. €, wobei die Löhne und Gehälter um 0,8 Mio. € zunahmen (+2,1%) und soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung um 0,4 Mio. € sanken (-3,5%).

Die Abschreibungen blieben mit einer Abnahme um 0,1 Mio. € nahezu konstant. Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen war ein Anstieg um 0,6 Mio. € zu verzeichnen.

Das Finanzergebnis fiel mit -15,0 Mio. € deutlich negativ aus. Im Vorjahr war noch ein positives Finanzergebnis von 13,5 Mio. € erzielt worden. Dies ist auf eine Abschreibung des Beteiligungsbuchwerts der RheinCargo in Höhe von 30,6 Mio. € infolge eines Impairment-Tests zurückzuführen. Bereinigt um diesen Sondereffekt lag das Finanzergebnis bei 15,6 Mio. €. Hier wirkte sich insbesondere eine im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 Mio. € gestiegene Gewinnabführung durch die HGK L&I positiv aus. Die HGKS führte über den Gewinnabführungsvertrag 0,2 Mio. € mehr ab als 2024. Auch die phasenverschobene Gewinnausschüttung der RheinCargo nahm um 3,2 Mio. € zu, nachdem die Ausschüttung im Vorjahr aufgrund eines Ausgleichs von Verlustvorträgen noch lediglich bei 0,4 Mio. € gelegen hatte. Die Verlustübernahme bei der Fusion in Höhe von 3,3 Mio. € lag deutlich über dem Wert aus dem Vorjahr (1,2 Mio. €; +2,1 Mio. €), aber unter dem geplanten Wert von 3,7 Mio. €.

Das Ergebnis vor Steuern beläuft sich auf -13,1 Mio. € (Vorjahr +20,5 Mio. €). Dies stellt im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang um 33,6 Mio. € dar. Nach Abzug der Steuern liegt das Unternehmensergebnis bei -14,1 Mio. €. Als Garantiedividende an den Rhein-Erft-Kreis zahlte die HGK rund 0,2 Mio. € aus. 7,9 Mio. € hat sie aus der Gewinnrücklage entnommen. Die verbleibenden -6,4 Mio. € (Vorjahr 11,6 Mio. €) werden im Rahmen des bestehenden Gewinnabführungsvertrages durch die SWK ausgeglichen.

2.3 Investitionen

Die Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 auf insgesamt 28,3 Mio. € (Vorjahr 26,0 Mio. €). Davon entfielen 19,1 Mio. € auf den Bereich Infrastructure und 3,6 Mio. € auf den Bereich Real Estate. Des Weiteren wurden in den Bereichen Informationstechnik, Maintenance und Übrige 5,6 Mio. € investiert.

Im Bereich Infrastructure entfiel der Großteil der Investitionen auf die Erneuerung der Fahrleitung der Linie 16, den Ersatz des Oberbaus sowie auf eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen im Güterverkehr und das Förderprogramm „Kommunale Schiene“. Im Bereich Real Estate lagen die Investitionsschwerpunkte in der Weiterentwicklung von Hafenbecken sowie in der Herrichtung von Hafenflächen und Zufahrtsstraßen. Zudem wurde die Planung zur Verlagerung der technischen Dienststellen nach Vochem fortgeführt. Im Bereich Maintenance konzentrierten sich die Investitionen auf Ausbauten der Werkstatthallen zur Erweiterung des techni-

schen Angebots sowie auf die Beschaffung notwendiger Maschinen und maschineller Anlagen. Bei den spartenübergreifenden Investitionen standen die begonnene Einführung von SAP S/4HANA für die Unternehmensgruppe sowie die rollierende Optimierung und Modernisierung der IT-Ausstattung weiterhin im Vordergrund.

Die HGK hat ihre Vorjahresprognose bei den Investitionen nicht vollständig erreicht. Das lag vor allem daran, dass sich Genehmigungsverfahren bei einigen Investitionen verzögerten und Zuwendungsbescheide für beantragte Maßnahmen noch nicht erteilt wurden.

2.4 Finanzlage, Vermögens- und Kapitalstruktur

Die Bilanzsumme hat sich von 479,0 Mio. € im Vorjahr um 26,1 Mio. € (-5,4 %) auf 452,9 Mio. € zum 31. Dezember 2025 verringert. Das lag vor allem an der Reduzierung der Finanzanlagen durch die bereits erwähnte Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der RheinCargo in Höhe von 30,6 Mio. € sowie der planmäßigen Tilgung des Gesellschafterdarlehens in Höhe von 8,6 Mio. € durch die Shipping-Gruppe. Gleichzeitig nahmen die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 13,3 Mio. € zu. Auf der Passivseite sank das Eigenkapital durch die Entnahme aus den Gewinnrücklagen von 120,0 Mio. € um 7,9 Mio. € (-6,5 %) auf 112,1 Mio. €. Neben den Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse (-3,2 Mio. €) und den Rückstellungen (-2,3 Mio. €) verringerten sich auch die Verbindlichkeiten (-12,5 Mio. €).

Die Eigenkapitalquote nahm im Vergleich zum Vorjahr von 25,0 % auf 24,7 % ab. Das langfristige Kapital sank insgesamt um 44,8 Mio. €. Entsprechend war das Anlagevermögen durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital zu 89,82 % (Vorjahr 91,3 %) gedeckt.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen lagen mit 5,0 Mio. € unter der Summe aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vorräten in Höhe von rund 6,4 Mio. € und führten zu einer Working-Capital-Intensität von 1,8 % (Vorjahr -2,6 %).

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

Das Geschäft verlief im Geschäftsjahr 2025 operativ unter Plan, was sich in einem betrieblichen Ergebnis von 1,9 Mio. € gegenüber dem Plan von 4,8 Mio. € zeigt. In den Tochter- und Beteiligungsunternehmen – einschließlich der phasenverschobenen Gewinnausschüttung der RheinCargo – lief es leicht besser als prognostiziert. Die Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der RheinCargo führt jedoch dazu, dass das Ergebnis für 2025 negativ ausfällt.

2.5 Erklärung zur Unternehmensführung (Angaben zur Frauenquote)

Die HGK sorgt für Rahmenbedingungen, die allen Menschen gleiche Einstiegs-, Entwicklungs- und Aufstiegschancen ermöglichen. In diesem Zusammenhang hat das Unternehmen im Jahr 2022 als Zielgröße einen Frauenanteil von jeweils 40,0 % für den Aufsichtsrat und 33,3 % für den Vorstand festgelegt. Für die erste und zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands wurde eine Zielgröße in Höhe von 30,0 % definiert.

2.6 Wesentliche nichtfinanzielle Themen¹

2.6.1 Mitarbeitende

Am 31. Dezember 2025 beschäftigte die HGK 513 Mitarbeitende (Vorjahresstichtag 541). Gegenüber dem Vorjahresstichtag sank die Zahl der Mitarbeitenden um 5,2 %. Die HGK ist mit Blick auf die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit (19,89 Jahre) und das Interesse an einer Berufsausbildung bei der HGK (23 Auszubildende im Berichtsjahr) ein nachhaltiger und attraktiver Arbeitgeber. Dazu tragen die kontinuierliche Investition in die berufliche Aus- und Weiterbildung ebenso bei wie Zusatzangebote in Form von medizinischen und gesundheitsorientierten Fortbildungskursen und Seminaren.

Erreicht wurden Anteile von 13,3 % Frauen im Aufsichtsrat, 33,3 % im Vorstand und 18,2 % in der ersten und zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstandes. Konkrete Maßnahmen zur Förderung der Chancengleichheit wurden in verschiedenen Handlungsfeldern umgesetzt.

¹ Nicht Bestandteil der Prüfung durch die PricewaterhouseCoopers GmbH

2.6.2 Qualitätsmanagement

Die HGK ist seit Juli 1998 nach der Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001 zertifiziert. Das Überwachungsaudit nach ISO 9001:2015 erfolgte im Jahr 2025 ohne Haupt- und Nebenabweichungen.

Die Dekra Certification GmbH bescheinigt der HGK, dass das Qualitätsmanagement-System, wie in den Vorjahren, den Anforderungen der ISO 9001:2015 entspricht und wirksam angewendet wird.

Folgende Bereiche sind zertifiziert:

- Service-Dienstleistungen für Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU), Hafенbetriebe und Logistikdienstleister,
- Unterhalt einer Infrastruktur, um schnelle Stadtbahnverbindungen für den Personenverkehr und Schienen-güterverkehr nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) im Raum Köln zu ermöglichen (einschließ-lich der Instandhaltung einer Eisenbahninfrastruktur (EIU)),
- Betrieb einer Signalmeisterei, Fahrleitungsmeisterei und Bahnmeisterei sowie die Steuerung und Überwa-chung des Netzbetriebs (Bereich Infrastructure),
- Betrieb einer Lokomotivwerkstatt und einer Güterwagenwerkstatt einschließlich Schienenfahrzeugtechnik (Bereich Maintenance für Schienenfahrzeuge) sowie Beschaffungs- und Personalmanagement.

Die HGK erbringt das zentrale Qualitätsmanagement nach ISO 9001:2015 der RheinCargo als Dienstleistung. Auch sie bestand das 2. Überwachungsaudit im Jahr 2025 ohne Haupt- und Nebenabweichungen.

Zusätzlich erweiterte sich der Geltungsbereich des RheinCargo-Zertifikats um die Standorte Neuss (Hafen) und Düsseldorf (Hafen). Für das Jahr 2026 ist geplant, auch den Hafen Niehl zu zertifizieren und damit das Projekt der Zertifizierung des Qualitätsmanagements der Häfen abzuschließen.

2.6.3 Nachhaltigkeit

Ihre Nachhaltigkeitsaktivitäten stellt die HGK-Gruppe im konsolidierten Nachhaltigkeitsbericht der SWK dar. Die HGK AG steuert gemeinsam mit den übrigen Tochtergesellschaften der SWK Informationen über ihre Aktivitäten gemäß den Kriterien und Rahmenbedingungen von Environmental, Social und Governance (ESG) im Rahmen einer nachhaltigen Unternehmensführung bei. Ressourcenverbräuche und die Klimaauswirkun-gen der Geschäftsaktivitäten bilanziert die HGK auf Ebene der SWK.

Vor dem Hintergrund zukünftiger regulatorischer Vorgaben befindet sich die HGK auf Ebene der SWK bis einschließlich 2026 in Testphasen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Unter der Führung der SWK wurden hierzu bereits im Jahr 2025 die Aktivitäten zur Sicherstellung einer künftigen, CSRD-konformen Nachhaltigkeitsberichterstattung weitergeführt. Auf dieser Grundlage wird die Implementierung der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) syste-matisch vorbereitet.

Die 2024 begonnene gezielte Erfassung und Aufbereitung der zu liefernden Daten nutzt die HGK, um den Status quo ihrer Nachhaltigkeitsaktivitäten tiefergehend zu analysieren, sowie darüber hinaus als Ausgangs-basis für konkretere Zielsetzungen und die (Neu-) Entwicklung einer gruppenweiten Nachhaltigkeitsstrategie.

Die Gesellschaften der HGK-Gruppe handeln verantwortlich gegenüber unserer Umwelt. Diese Verpflichtung der Umwelt gegenüber ist für die HGK ein elementarer Bestandteil der Unternehmensführung. Die Gesell-schaft hat daher in Umweltschutzleitlinien verbindlich ihr ökologisches Handeln beschrieben und festgelegt. Die Vorgaben gelten für alle betrieblichen Tätigkeiten und Abläufe innerhalb der HGK. Neben dem vorrangigen Bezug von Ökostrom in deutschen Gesellschaften seit 2021 setzt die HGK auf nachhaltige Verstromung von Solarenergie. Die HGK-Gruppe hat Photovoltaikanlagen mit einer Gesamtsitzenleistung von mehr als 4,2 MWp installiert. Allein mit der in 2024 installierten PV-Anlage in Brühl-Vochem lassen sich ca. 100.000 KWh Strom jährlich generieren. Bei einem CO₂-Äquivalent von 344 gCO₂ bei einer erzeugten Kilowattstunde Strom im deutschen Strommix im Jahr 2025 (Regelwert des Umweltbundesamts/ Bundesanzeiger) lassen sich durch den Eigenverbrauch des mit der PV-Anlage erzeugten Stroms jährlich etwa 34,4 Tonnen CO₂ einsparen.

Die HGK-Gruppe hat im Jahr 2025 die Abkehr von reinen Verbrennern in der Pkw- und Lkw-Flotte vorangetrie-ben – hin zu hybriden Fahrzeugen und insbesondere zu vollelektrischen Lkw. Seit Sommer 2024 setzt die HGK L&I erstmals zwei vollelektrische Zugmaschinen ein, 2026 sollen weitere Fahrzeuge folgen. Im Jahr 2025 wurden zusätzlich sechs Fahrzeuge für den Bezug von HVO100 umgerüstet und werden dementsprechend eingesetzt. Neben der Lkw-Flotte setzt die HGK L&I auch die Elektrifizierung der Flurförderzeuge an den Stand-orten weiter um. HGKS entwickelt Neubauten weiterhin zukunftsorientiert und technologieoffen und setzt dabei gezielt auf alternative Antriebssysteme. Durch tiefgangoptimierte Leichtbauweise, konsequente Ver-brauchsoptimierung und die nachhaltige Weiterentwicklung von Schiffsantrieben schafft das Unternehmen die Grundlage, langfristig „Future-Fuel-Ready“ zu sein.

Gruppenweit wurde zudem an einer Ausdehnung der Zertifizierung nach dem international anerkannten Umweltmanagementsystem ISO 14001 gearbeitet.

Im Rahmen der Verpflichtungen gemäß EnEFG hat die HGK AG ein Energiemanagementsystem nach ISO 50001:2018 eingeführt. Der Prozess der Einführung wurde mit der Erstzertifizierung durch die DEKRA Certification GmbH zum 22. Oktober 2025 (HGK) erfolgreich abgeschlossen.

Mit diesen und weiteren Maßnahmen leistet die HGK einen Beitrag zur Stärkung der nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur für den Güterverkehr zugunsten des Umweltschutzes.

2.6.4 Arbeitssicherheit

In der Logistik sind sichere Arbeitsbedingungen von entscheidender Bedeutung. Oberste Priorität hat, dass alle Mitarbeitenden immer gesund und sicher nach Hause zurückkehren. Die HGK setzt sich dafür ein, dass alle Arbeitsplätze über die gesetzlichen Anforderungen hinaus bestmöglich gestaltet und laufend optimiert werden. Durch die Kommunikation von Good-Practice-Beispielen werden das Bewusstsein für Arbeitssicherheit gestärkt und eine Kultur des Miteinanders und der Fürsorge gefördert.

Im Mai 2025 fand die mittlerweile 5. Safety Week der HGK-Gruppe unter Beteiligung der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften HGK L&I, HGKS und RheinCargo statt. Dabei wurden mehr als 60 Aktionen im Bereich Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit an verschiedenen Standorten erfolgreich durchgeführt. Im Anschluss an die Safety Week wurde eine Poster-Kampagne ausgerollt, die das Thema „Safety takes us home“ in den Fokus rückte. Um die Sicherheitskultur innerhalb der HGK-Gruppe messbar zu machen und weitergehende Optimierungsansätze zu identifizieren, wurde im Jahr 2025 erstmals eine Umfrage unter allen Führungskräften als auch Fachkräften für Arbeitssicherheit durchgeführt. Sowohl diese Aktionswoche als auch die Umfrage werden im Jahr 2026 fortgesetzt, um die Sicherheitskultur weiter zu verbessern.

Im Jahr 2025 verzeichnete die HGK drei Arbeitsunfälle und einen Wegeunfall, die zu 78 Ausfalltagen führten. Dies stellt gegenüber dem Vorjahr eine deutliche Reduzierung dar (zwölf Arbeits- und drei Wegeunfälle).

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben fanden vier Sitzungen des Ausschusses für Arbeitssicherheit statt, die als Videokonferenzen durchgeführt und protokolliert wurden.

Die Zusammenarbeit der internen Fachkräfte für Arbeitssicherheit im Konzern wurde 2025 weiter intensiviert. Aufgabe der Expertinnen und Experten ist es, die Sicherheitskultur in den Unternehmen weiterzuentwickeln und das Bewusstsein der Mitarbeiter in Bezug auf den Arbeits- und Gesundheitsschutz zu verbessern.

2.6.5 Kundenzufriedenheit

Die Kunden der HGK-Gruppe stehen vielfach vor großen Herausforderungen. Insbesondere in den energieintensiven Bereichen der Chemie- und Stahlindustrie zeigen sich Auswirkungen der derzeitigen geopolitischen Umwälzungsprozesse. Umso stärker sind die dort tätigen Unternehmen auf Zuverlässigkeit und vertrauensvolle Zusammenarbeit angewiesen.

In der Stahlindustrie ist die zuverlässige Lieferung von Rohstoffen essenziell, um die Produktionsprozesse aufrechtzuerhalten. Die Komplexität der Lieferketten und die hohen Anforderungen an Flexibilität und Effizienz machen es für diese Branche unerlässlich, einen verlässlichen Logistikpartner an ihrer Seite zu haben.

Im Chemiesektor sind präzise und sichere Transportlösungen für Vor-, Zwischen- und Endprodukte von entscheidender Bedeutung. Die HGK-Gruppe gewährleistet durch ihre Expertise und ihre modernen Logistiksysteme, dass chemische Produkte sicher und effizient transportiert werden. Dies stärkt das Vertrauen der Kunden und bindet sie eng an die HGK.

Angesichts dieser Herausforderungen ist es für die Kunden von großer Bedeutung, einen Logistikpartner zu haben, auf den sie sich verlassen können und der ihre spezifischen Bedürfnisse versteht. Die HGK hat sich als solcher Partner etabliert und bietet maßgeschneiderte Lösungen, die den Anforderungen dieser Industrien gerecht werden.

Um die Zufriedenheit ihrer Kunden kontinuierlich zu gewährleisten und zu verbessern, führt die HGK alle zwei Jahre eine Kundenzufriedenheitsanalyse durch. Diese Analyse hat das Ziel, die Kundenzufriedenheit zu messen, Kundenbedürfnisse zu identifizieren und daraus operative Verbesserungen abzuleiten. Die Ergebnisse der Analyse werden anhand von Kennzahlen dargestellt, die eine klare Bewertung der HGK-Dienstleistungen ermöglichen.

Bei der letzten Analyse im Jahr 2024 bewerteten die Kunden die Arbeit der HGK mit der Schulnote 1,6, was eine Verbesserung gegenüber dem sehr guten Wert des Vorjahres (1,7) darstellt. Die Kunden nehmen die HGK allgemein als zuverlässig, flexibel und kompetent wahr und verbinden Attribute wie Verlässlichkeit, Qualität, Kundenorientierung und Expertise mit der HGK. Die Gesamtkundenzufriedenheit und die Kundentreue befinden sich bei allen HGK-Gesellschaften auf einem sehr hohen Niveau.

Diese hohe Zufriedenheit und Treue der Kunden sind ein Beleg für die erfolgreiche Arbeit der HGK und ihre Bedeutung als Logistikpartner. Die Kundenzufriedenheitsanalyse zeigt, dass die HGK kontinuierlich daran arbeitet ihre Dienstleistungen zu verbessern und sich den wechselnden Bedürfnissen ihrer Kunden anzupassen und welche besondere Bedeutung sie dem einräumt.

2.6.6 Innovation

Die innovationsgetriebene Anwendung digitaler Werkzeuge zur Optimierung der Geschäftsprozesse ist für die HGK von großer Bedeutung. Im abgelaufenen Geschäftsjahr sowie in den kommenden Jahren gehört es zu den Aufgaben, systematisch die Integration von Technologien in die Strukturen der HGK zu forcieren. Diese unterstützen die Organisation, dem Fachkräftemangel im Arbeitsmarkt zu begegnen, die Effizienz bei der Leistungserbringung für die Kunden zu erhöhen und die Arbeitsabläufe zu automatisieren. Dabei spielt perspektivisch der Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) eine immer wichtigere Rolle. Mit KI-Systemen können beispielsweise die Supply Chain der Kunden sowie eigene Prozesse stetig optimiert, Daten in Echtzeit analysiert und mit Predictive Analytics Markttrends frühzeitig erkannt werden. Dies führt im Ergebnis nicht nur zu Kosteneinsparungen, sondern ermöglicht den Mitarbeitenden, ihre Konzentration auf strategisch wichtige Aufgaben zu lenken. Der Wegfall repetitiver Tätigkeiten trägt zur Attraktivität der HGK als Arbeitgeber bei und schafft Freiraum für die Entwicklung innovativer und integrierter Geschäftsmodelle.

Die HGK betreibt mit dem Innovation Harbour Cologne (IHC) eine Open Innovation Plattform. Die im IHC gewonnenen Erkenntnisse bildeten im Geschäftsjahr 2024 die Basis für die erfolgreiche Bewerbung der HGK für die Förderrichtlinie „Digitale Testfelder in Häfen“, einer Förderung des Bundesministeriums für Verkehr. Mit Beginn des Geschäftsjahres 2025 startete die Umsetzung des Projekts, bei dem eine KI-basierte, intelligente Datenerfassungstechnologie für Ladeeinheiten der unterschiedlichen Modalitäten aufgebaut wird. Die zentrale Datenplattform bildet die Drehscheibe für die koordinierte Weitergabe der Daten und Informationen in das Hafen- und Terminalumfeld. Sie ist damit wiederum Ausgangsbasis für Innovationen und die Entwicklung neuer, intelligenter Anwendungen im Umschlagprozess. Zudem verfolgt die HGK bereits laufende Projekte aus dem Bereich Predictive Maintenance weiter.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der digitalen Innovationsstrategie ist die HGK eine Kooperation mit einem KI-Technologieunternehmen eingegangen. Ziel der Zusammenarbeit ist der Einsatz unternehmenseigener KI-Lösungen zur Optimierung interner Prozesse sowie zur Unterstützung datenbasierter Entscheidungen. Mit dieser Kooperation stärkt die HGK-Gruppe ihre technologische Innovationsfähigkeit und treibt die digitale Transformation des Konzerns weiter voran.

Zur Förderung innovativer und ressourcenschonender Technologien wird bei dem Chemietanker „Amadeus Titanium“ ein Venture-Foils-System eingesetzt. Die windbasierte Antriebstechnologie unterstützt den effizienten Schiffsbetrieb durch eine Reduzierung des Energieverbrauchs sowie der Emissionen. Mit dem Einsatz dieser Technologie werden wertvolle Erkenntnisse für den weiteren Einsatz alternativer Antriebskonzepte gewonnen und die nachhaltige Weiterentwicklung technologischer Innovationen im maritimen Umfeld vorangetrieben.

3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Die Logistik ist mit über 3 Mio. Beschäftigten einer der größten Wirtschaftsbereiche Deutschlands und bleibt ein zentraler Bestandteil der Wertschöpfungsketten. Der Logistikmarkt steht dabei unter veränderten Rahmenbedingungen: Trotz seiner strukturellen Bedeutung ist das Wachstum aktuell von Unsicherheit, moderater Nachfrage und konjunktureller Schwäche geprägt.¹ Dies betrifft auch die HGK und ihre Gesellschaften. Die HGK richtet ihr Leistungsportfolio entlang von Schiene, Straße und Wasserstraße konsequent auf diese Bedingungen aus und bleibt damit ein strategisch wichtiger Bestandteil des SWK-Konzerns.

Die Logistik ist in besonderem Maße von der volatilen konjunkturellen und geopolitischen Lage betroffen. Komplexe, eng vernetzte Wertschöpfungsstrukturen, ein dynamischer globaler Handel und eine stetig wachsende Produktvielfalt prägen das Logistikgeschehen nachhaltig. Um unter diesen Bedingungen eine langfristig wettbewerbsfähige Marktposition zu sichern, sind kontinuierliche Optimierungsprozesse sowie gezielte, zukunftsorientierte Investitionen unerlässlich. Für die HGK-Gruppe bedeutet dies, Arbeitsabläufe fortlaufend weiterzuentwickeln, Effizienzpotenziale zu heben und Prozesse konsequent an veränderte Marktanforderungen anzupassen.

Die Stellung der HGK-Gruppe im Logistikmarkt wird gesichert und weiterentwickelt. Die HGK kann unter Einsatz eigener Assets integrierte Logistikleistungen auf der Schiene, auf der Straße und auf der Wasserstraße aus einer Hand anbieten. Strategisches Ziel sind die klare Ausrichtung an Kundenbedürfnissen und die nachhaltige Entwicklung der Geschäftsfelder.

Die HGK ist mit der Wirtschaftsregion Köln/Rhein-Erft eng verbunden. Diese ist und bleibt der Mittelpunkt der unternehmerischen Tätigkeiten. Die HGK sowie ihre Tochter- und Beteiligungsunternehmen werden mit ihren Angeboten verstärkt an einer tieferen Marktdurchdringung arbeiten und so einen ökologisch-nachhaltigen Beitrag für die Region leisten. Dazu wird das Leistungsportfolio der Gruppe fortlaufend an die Anforderungen der Kunden und des Marktes angepasst.

Risikomanagementsystem (RMS)

Bei der Ausübung unternehmerischer Tätigkeit können unterschiedlichste Risiken entstehen. Gerade in der heutigen Zeit sind die Rahmenbedingungen für unternehmerisches Handeln von hoher Komplexität und Volatilität geprägt. Die geopolitischen Spannungen, insbesondere der anhaltende Russland-Ukraine-Krieg und der Nahostkonflikt, beeinflussen nach wie vor die globalen und nationalen Güterströme und führen zu Unsicherheiten in den Lieferketten. Bekannte Allianzen und Absprachen zwischen Staaten drohen sich aufzulösen beziehungsweise nicht mehr bindend zu sein. Zudem belasten schwankende Energiepreise, volatile Kapitalkosten und inflationsbedingte Kostensteigerungen die wirtschaftliche Planung und Steuerung. Die Weltordnung und damit auch die Weltwirtschaftsordnung stehen vor den größten Veränderungen der letzten Jahrzehnte.

Die fortschreitende Digitalisierung bringt zudem neue Herausforderungen für die Informationssicherheit mit sich. Unternehmen sind komplexen Cyberbedrohungen ausgesetzt. Die vermehrte Nutzung Künstlicher Intelligenz (KI) verstärkt diese Entwicklung noch. KI ist dabei sowohl als Sicherheitsinstrument als auch als potenzielle Angriffstechnologie ein Thema. Eine kontinuierliche Anpassung der Sicherheitsstrategien sowie regelmäßige Schulungen zur Sensibilisierung gegenüber diesen Risiken sind daher essenziell notwendig.

Die Einrichtung und Dokumentation eines Risikomanagementsystems (RMS) sind vor diesem Hintergrund nicht nur eine gesetzliche Verpflichtung, sondern ein unverzichtbares Instrument einer integrierten Unternehmensentwicklung und -steuerung. Der bewusste Umgang mit Risiken im Sinne einer maßnahmenorientierten Steuerung ist ebenso wie die frühzeitige Risikoerfassung und -bewertung zentraler Bestandteil des RMS bei der HGK. Als Risiko auf Basis der Konzernrichtlinie Risikomanagement gilt, vereinfacht dargestellt, eine potenziell negative Abweichung von unternehmerischen Zielsetzungen.

Dieses RMS hat die HGK auf ihre Tochter- und mehrheitlichen Beteiligungsunternehmen ausgerollt. Das RMS der HGK und ihrer Tochterunternehmen erfolgt nach von der SWK 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.

¹ Gipfel der Logistikweisen: Logistik 2026, Januar 2026

Zur Umsetzung dieses Systems innerhalb der HGK galt im Geschäftsjahr 2025 die aktuelle Fassung der Konzernrisikomanagementrichtlinie vom 1. Januar 2023. Sie 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. Im Bericht analysiert die HGK identifizierte Risiken und stuft sie je nach Bedeutung und Eintrittswahrscheinlichkeit ein. Als wesentliche Risiken, die die HGK vierteljährlich an die SWK zu melden hat, gelten solche, die 1 Mio. € Schadenswert netto erreichen beziehungsweise überschreiten.

In Ergänzung dazu sind in den Bericht an den HGK-Vorstand Risiken mit einem Nettoschadenswert von 250 Tsd. € (bezogen auf die HGK AG) und mit einem Nettoschadenswert von 500 Tsd. € (bezogen auf die Tochter- und Beteiligungsgesellschaften mit mittelbarer oder unmittelbarer Beteiligung der HGK ab 50,0%) aufzunehmen. Auch dieser ist vierteljährlich zu erstellen.

Die konzernweite Unternehmensrevision prüft in unregelmäßigen Abständen das RMS sowie dessen Wirksamkeit und Angemessenheit.



Risikoverteilung

Risikoklasse	Anzahl 2025	Anzahl 2024
A (rot, hohes Risiko)	1	0
B (gelb, mittleres Risiko)	1	0
C (grün, geringes Risiko)	2	3

Die in der Risikomatrix dargestellten Risiken sind solche, die mit Stand zum 31. Dezember 2025 nach Konzern- sowie nach HGK-Risikorichtlinie ermittelt wurden und oberhalb des Schwellenwertes (1.000 Tsd. €) liegen. Dabei handelt es sich in der Risikoklasse A um das Risiko einer infolge eines Impairment-Tests nötigen Abwertung des Beteiligungsbuchwerts der RheinCargo. Dieses zum Stichtag bestehende Risiko ist zwischenzeitlich

fast in der gemeldeten Höhe eingetreten und somit im Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2025 berücksichtigt. Darüber hinaus sind in den Risikoklassen B und C aggregierte potenzielle Risiken von Ergebnisbeeinträchtigungen in den Bereichen Compliance, Datenschutz und Informationssicherheit aufgeführt.

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 Risiken fasst das RMS zur besseren Strukturierung in Kategorien zusammen, wobei es zwischen externen und internen Risiken unterscheidet. Potenzielle Chancen und Risiken werden nachfolgend im Einzelnen erläutert.

Tatsächliche Chancen und Risiken

Die internationalen Rahmenbedingungen bleiben – wie schon im Vorjahr – von einer angespannten geopolitischen Lage geprägt.

Der anhaltende Russland-Ukraine-Krieg beeinträchtigt weiterhin die internationalen und nationalen Güterströme. Die Erfahrungen mit den wirtschaftlichen Folgen sind in die Wirtschaftsplanung für das Geschäftsjahr 2026 sowie in die mittelfristige Planung eingeflossen. Derzeit bewertet die HGK die Lage als mittleres Risiko. Angesichts der dynamischen Entwicklung internationaler Krisen und ihrer wirtschaftlichen Auswirkungen kann jedoch eine kurzfristige Anpassung der Risikobewertung erforderlich sein.

Zusätzlich hat sich die geopolitische Situation im Nahen Osten weiter verschärft. Zwar gab es Ende 2025 infolge der Waffenruhe im Gazastreifen Anzeichen einer Entspannung und einen Rückgang der gezielten Angriffe der Huthi-Rebellen auf Frachtschiffe im Roten Meer – einer der wichtigsten Handelsrouten zwischen Europa und Asien –, eine belastbare Normalisierung der Schifffahrtssituation ist jedoch bislang nicht eingetreten.

Der maritime Verkehr wird darüber hinaus durch den Krieg im Nahen Osten seit dem 28. Februar 2026 unter Beteiligung der USA, Israel, dem Iran und anderen („Nahost-Krieg“) erheblich belastet. Der Iran reagierte auf die militärische Operation „Operation Roaring Lion“/„Operation Epic Fury“ mit der faktischen Schließung der Straße von Hormus, einer der wichtigsten globalen Schifffahrtskorridore für Rohöltransporte. Das Einstellen des Schiffsverkehrs durch große Reedereien führt zu massiven Beeinträchtigungen der internationalen Ener-

gie- und Warenströme. Für die HGK ergeben sich daraus konkrete Risiken steigender Treibstoff- und Energiekosten, globaler Lieferkettenstörungen mit temporärer Unterauslastung und Überlastung sowie dem Rückgang energieintensiver Industrien und einer damit geringeren Transportnachfrage. Gleichzeitig bieten sich für die HGK allerdings auch Chancen aus der Verlagerung von Routen und damit verbundener innereuropäischer Mehrverkehre sowie einer stärkeren Lagerhaltung in Deutschland und Europa zur Abfederung von Lieferkettenrisiken. Die HGK bewertet die Entwicklung im Nahen Osten als ein Risiko mit potenziell zunehmender Bedeutung, da die künftige Stabilität der Region ungewiss bleibt.

Darüber hinaus könnten protektionistische Tendenzen in der US-Handelspolitik die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiter belasten. Die erneut diskutierte Einführung zusätzlicher Importzölle, insbesondere gegenüber Europa und China, könnte globale Handelskonflikte verschärfen und zu weiteren Störungen in den Lieferketten führen. Die häufigen Änderungen der handelspolitischen Ausrichtung der USA erschweren zudem die Planbarkeit internationaler Güterströme und erhöhen die Unsicherheit für Unternehmen. Diese Entwicklungen könnten sich sowohl direkt als auch indirekt auf die Geschäftsfelder der HGK-Gruppe auswirken – insbesondere hinsichtlich Frachtströmen und Handelsvolumina. Die HGK bewertet dies als mittleres Risiko.

Der demografische Wandel bleibt weiterhin ein strukturell relevantes Risiko. Der anhaltende Fachkräftemangel betrifft sämtliche Bereiche der HGK-Gruppe, insbesondere die Binnenschifffahrt, die Hafenlogistik und den Schienengüterverkehr. Durch den Einsatz neuer Technologien – etwa (teil)autonomer Binnenschiffe – sowie organisatorischer Optimierungen wird die HGK diesen Herausforderungen begegnen. Die HGK bewertet dies als mittleres Risiko.

Politische, regulatorische und rechtliche Chancen und Risiken

Politische Rahmenbedingungen, gesetzliche Vorgaben und vertragliche Regelungen bleiben für die Geschäftsfelder der HGK-Gruppe von zentraler Bedeutung. Für Unternehmen mit langfristigen Investitionen sind stabile und verlässliche Rahmenbedingungen wesentlich, um Planungs- und Investitionssicherheit zu gewährleisten.

Die zukünftige Finanzierung von Schienennetz und Wasserstraße ist maßgeblich von politischen Entscheidungen abhängig. Obwohl sich die regierenden Parteien auf eine Finanzierung dieser Verkehrsinfrastruktur geeinigt haben, zeigt die gegenwärtige Haushaltslage, dass trotz des Sondervermögens weitere Engpässe bei der Finanzierung wesentlicher Infrastrukturmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden können. Die dann ausblei-

bende Finanzierung wesentlicher Infrastrukturmaßnahmen betreffe möglicherweise auch den Erhalt und Ausbau des HGK-Schiennetzes sowie der Kaianlagen. Die HGK bewertet dieses Risiko derzeit als niedrig, jedoch mit der Option auf Neubewertung, sofern die Haushaltslage des Bundes oder die Ausgestaltung der Infrastrukturprogramme künftig zu Verzögerungen oder Kürzungen führen sollte.

Chancen und Risiken im Markt und Wettbewerb

Die Entwicklung der Beschaffungs- und Absatzmärkte, die Wettbewerbssituation sowie weitere nachfrage-relevante Faktoren wirken weiterhin in unterschiedlichem Ausmaß auf die HGK-Gruppe und ihre Tochter- und Beteiligungsgesellschaften. Die Marktbedingungen bleiben durch strukturelle Verwerfungen und konjunkturelle Unsicherheiten geprägt.

Die anhaltenden Herausforderungen der Energiewende beeinflussen das Transport- und Umschlagsverhalten auf Wasserstraße und Schiene zunehmend. Marktbeobachtungen der Binnenschifffahrt zeigen, dass die Branche trotz einer moderaten Erholung weiterhin unter schwacher Industriekonjunktur, hohen Betriebskosten – insbesondere Personalkosten – und veränderten Nachfrageprofilen leidet. Einige Marktsegmente wie Kohle und Erze stehen weiter unter Druck, während sich andere Bereiche nur leicht stabilisieren. Perspektivisch bleibt es notwendig, neue Märkte und Leistungsfelder zu erschließen, um strukturellen Nachfragerückgängen entgegenzuwirken. Das sich wandelnde Geschäftsumfeld wird mittel- bis langfristig weiterhin als mittleres Risiko bewertet.

Im Eisenbahngüterverkehr sieht sich die HGK – insbesondere über die Beteiligung an RheinCargo – weiterhin herausfordernden Marktbedingungen gegenüber. Die Kostenstrukturen werden durch hohe Energiepreise, veränderte regulatorische Rahmenbedingungen und die angespannte Lage des sanierungsbedürftigen deutschen Schiennetzes erheblich belastet. Trotz zuletzt gestiegener Investitionen durch die deutschen Infrastrukturbetreiber, insbesondere die Deutsche Bahn, bleibt die deutsche Infrastruktur auf längere Sicht störanfällig. Umfangreiche Generalsanierungen und Engpasssituationen beeinträchtigen die Zuverlässigkeit und erhöhen die Produktionskosten. Eine spürbare Entspannung ist kurzfristig nicht absehbar. Hinzu kommt, dass auch der Marktführer DB Cargo umfassende Restrukturierungsmaßnahmen plant. Diese Transformation birgt zwar zusätzliche Unsicherheiten im Wettbewerbsumfeld, eröffnet aber zugleich Chancen für RheinCargo, wie etwa durch die Übernahme zusätzlicher Transportvolumina oder die Stärkung eigener Kundenbeziehungen. Die HGK ist von der allgemeinen Marktlage zwar nur mittelbar betroffen. Durch den stetig steigenden Druck

auf die Beteiligung RheinCargo und deren Ertragslage bewertet HGK das Risiko für das eigene Unternehmen als mittel. Den Auswirkungen der Marktsituation auf die zukünftige Entwicklung der RheinCargo wurde im Berichtsjahr durch eine Abwertung des Beteiligungsbuchwertes Rechnung getragen.

Mittelfristig hängt die weitere Entwicklung auf dem Logistikmarkt stark von der konjunkturellen Erholung, der Energiepreisentwicklung und der Anpassungsfähigkeit der Logistikmärkte an strukturelle Veränderungen ab. Die aktuellen Marktberichte zeigen, dass sich Lieferketten und Nachfrageverhalten zunehmend diversifizieren. Dies wird vor allem durch geopolitische Unsicherheiten, die vor allem in sogenannten Friendshoring-Tendenzen, also die Märkte verschließenden, protektionistischen Maßnahmen münden, ausgelöst. Die HGK-Gruppe steht damit vor der Herausforderung, ihre Positionierung in einem sich transformierenden Wettbewerb kontinuierlich anzupassen. Dieses Risiko wird momentan als mittel bewertet.

Operative Chancen und Risiken

Die Kosten der Energiebeschaffung für Industrie und Gewerbe sind im Berichtszeitraum – insbesondere bedingt durch geopolitische Risiken – leicht gestiegen. Mit der Eskalation im Nahen Osten und der faktischen Schließung der Straße von Hormus zu Beginn März 2026 stieg die Unsicherheit zusätzlich; große Reedereien stellten Durchfahrten ein, was Energie- und Güterflüsse spürbar beeinträchtigte und Preisrisiken verschärfte. Um Preisniveauschwankungen und Versorgungsengpässen zu begegnen, setzt die HGK gemeinsam mit ihren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften weiterhin auf ein wirksames Energiemanagement sowie den schrittweisen Ausbau erneuerbarer Eigen- und Fremdbezugslösungen. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, einerseits den Verbrauch zu reduzieren, andererseits eine Loslösung von fossilen Brennstoffen als Preistreiber zu erreichen. Das Preis- und Versorgungsrisiko betrifft jedoch auch Kundensegmente, was Investitionsentscheidungen verzögern und die Geschäftsentwicklung temporär belasten kann. Hier ist eine Weitergabe der Kosten an die Kunden im Rahmen der bestehenden Verträge eine Möglichkeit, das Ergebnis der HGK zu sichern. Insgesamt bewertet die HGK dieses Risiko derzeit als mittel. Je nach weiterer Veränderung kann das Risiko im Laufe des Geschäftsjahres auch höher bewertet werden müssen.

Die Belastungen aus dem sanierungsbedürftigen deutschen Schiennetz und den damit verbundenen umfangreichen Generalsanierungen sind auch zukünftig spürbar. Nach aktualisierten Zeitplänen werden Korridorsanierungen länger andauern; monatelange Sperrungen und Engpasssituationen bleiben ein wesentlicher operativer Störfaktor für Verkehre und führen zu Umleitungen, Mehrkosten und reduzierter Zuverlässigkeit. Für

die HGK-Gruppe ergibt sich daraus weiterhin ein externer Risikotreiber. Die Dämpfungswirkung der öffentlichen Investitionsprogramme (wie etwa Sondervermögen) hängt vom zeitgerechten Mittelzufluss und der Projektumsetzung bei den Infrastrukturunternehmen ab.

Wetterextreme mit Hoch- und Niedrigwassersituationen treten häufiger auf und wirken sich unmittelbar auf die Binnenschifffahrt sowie mittelbar auf Umschlag und verknüpfte Landverkehre aus. Aktuelle Branchenanalysen betonen daher die Notwendigkeit, Flotten und Prozesse an langfristige strukturelle Veränderungen anzupassen. Um die Verfügbarkeit der Transporte bei Extrempegeln zu erhöhen, setzen die Unternehmen der HGK-Gruppe auf Risikominimierung durch Prozessverbesserungen, operatives Wasserstandsmanagement und Investitionen in Technik (beispielsweise für Niedrigwasser optimierte Schiffe bei der HGKS). Insgesamt bewertet die HGK das Klima- und Extremwetterrisiko wegen der Unvorhersehbarkeit des Verlaufs weiterhin als mittel ein.

Gegen Risiken wie Stromausfälle, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle, die zu Betriebsstörungen führen können, hält die HGK ein Notfall- und Krisenmanagement vor. Solche Ereignisse lassen sich nicht vollständig ausschließen. Aus heutiger Sicht stellen sie für die HGK-Gruppe ein geringes Risiko dar, das sich bei Veränderung der allgemeinen Sicherheitslage allerdings auch steigern kann.

Finanzielle Chancen und Risiken

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichts liegt der Hauptrefinanzierungssatz der Europäischen Zentralbank weiterhin bei 2,15 %. Seit der letzten Zinssenkung im Frühjahr 2025 hat die EZB ihre Leitzinsen unverändert gelassen. Auch der maßgebliche Einlagenzins steht stabil bei 2,0%. Angesichts einer Inflation und zuletzt wieder gestiegener Energiepreise rechnen Marktbeobachter derzeit nicht mit weiteren Zinssenkungen vor 2027. Die Zinssituation dürfte damit über weite Teile des Jahres 2026 konstant bleiben.

Das stabilisierte, jedoch weiterhin vergleichsweise niedrige Zinsniveau wirkt sich ambivalent auf die HGK-Gruppe aus. Einerseits profitieren Finanzierungen und Liquiditätsdispositionen von einer planbaren Zinsentwicklung, was die Kalkulierbarkeit von Investitionen erhöht. Andererseits führt das geringere Renditeniveau an den Kapitalmärkten zu reduzierten Erträgen aus festverzinslichen Anlagen. Dies betrifft insbesondere Einrichtungen, die stark von Kapitalmarktrenditen abhängen – wie die Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen VVaG, bei der die HGK ihre Beschäftigten versichert. Die Pensionskasse sieht sich damit weiterhin dem Risiko

niedriger Kapitalerträge ausgesetzt, was ihre langfristige Ertragslage belasten kann. Dies könnte dazu führen, dass die HGK zukünftig stabilisierende Zahlungen zu leisten hat. Die HGK schätzt dieses Risiko als gering ein.

Insgesamt bewertet die HGK die finanzielle Risikosituation weiterhin als moderat. Eine Neubewertung kann erforderlich werden, sollte sich das Kapitalmarktumfeld infolge einer veränderten Geldpolitik, geopolitischer Entwicklungen oder anhaltender Energiepreisschwankungen spürbar verändern.

Keine bestandsgefährdenden Risiken

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

Investitionen und Erfolgsplan

Der Investitionsplan 2026 der HGK sieht Investitionen in das Anlagevermögen in Höhe von insgesamt 163,9 Mio. € vor. Die Investitionen sollen aus eigenen Mitteln der HGK, öffentlichen Zuschüssen und Darlehen finanziert werden.

Die HGK erwartet für das laufende Jahr einen Anstieg der Umsatzerlöse auf 88,4 Mio. € nach 84,0 Mio. € im Jahr 2025. Der Wirtschaftsplan 2026 sieht einen Gewinn nach Steuern von 13,3 Mio. € vor. Hiervon entfallen 152 Tsd. € als Garantiedividende an den Aktionär Rhein-Erft-Kreis. Nach Abzug der Garantiedividende verbleibt ein Gewinn von 13,1 Mio. €, den die HGK im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrages an die Stadtwerke Köln GmbH abführen wird.

Köln, den 31. März 2026

Häfen und Güterverkehr Köln AG

Der Vorstand

Steffen Bauer

Dr. Jens-Albert Oppel

Susanne Pietsch

Jahresabschluss

Bilanz	30
Gewinn- und Verlustrechnung	32
Anhang für das Geschäftsjahr 2025	33
Allgemeine Erläuterungen	33
Erläuterungen zur Bilanz	35
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	38
Sonstige Angaben	40
Nachtragsbericht	45

Bestätigungsvermerk

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	46
---	----

Bilanz

zum 31. Dezember 2025

Aktiva	Textziffer im Anhang	31.12.2025 in €	31.12.2024 in €
Anlagevermögen	(3)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		6.743.119	6.607.536
Sachanlagen		194.902.102	196.574.975
Finanzanlagen		198.790.129	238.013.172
		400.435.350	441.195.683
Umlaufvermögen			
Vorräte	(4)	5.226.156	4.754.927
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(5)	45.365.769	32.096.352
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	(6)	17.028	25.600
		50.608.953	36.876.879
Rechnungsabgrenzungsposten		1.893.714	902.487
		452.938.017	478.975.049

Passiva	Textziffer im Anhang	31.12.2025 in €	31.12.2024 in €
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(7)	26.340.000	26.340.000
Kapitalrücklage	(8)	63.914.129	63.914.129
Gewinnrücklagen	(9)	21.845.082	29.695.082
		112.099.211	119.949.211
Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse	(10)	7.199.802	10.426.071
Rückstellungen	(11)	39.265.812	41.587.540
Verbindlichkeiten	(12)	292.928.411	305.442.817
Rechnungsabgrenzungsposten		1.444.781	1.569.410
		452.938.017	478.975.049

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025

	Textziffer im Anhang	2025 in €	2024 in €
Umsatzerlöse	(13)	84.045.583	83.089.902
Verminderung/Erhöhung des Bestands an unfertigen Leistungen		10.670	-278.046
Andere aktivierte Eigenleistungen		576.736	607.856
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	8.764.689	13.874.777
Materialaufwand	(15)	-14.258.450	-13.991.192
Personalaufwand	(16)	-50.686.577	-50.257.984
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen		-12.253.706	-12.353.126
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	-14.293.734	-13.671.675
Finanzergebnis	(18)	-14.974.707	13.543.177
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(19)	-271.464	-425.867
Ergebnis nach Steuern		-13.340.960	20.137.822
Sonstige Steuern	(20)	-751.081	-584.600
Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG		-152.000	-152.000
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages erhaltene Verlustübernahme		6.394.041	
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführte Gewinne			-11.551.222
Jahresüberschuss		-7.850.000	7.850.000
Entnahme andere Gewinnrücklage		7.850.000	
Einstellung andere Gewinnrücklage			-7.850.000
Bilanzgewinn		0	0

Anhang für das Geschäftsjahr 2025

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) 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 7. August 2021 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 zwischen einem Jahr und fünf Jahren abgeschrieben.

Die Posten des Sachanlagevermögens wurden zu Anschaffungskosten zuzüglich Nebenkosten und im Falle von selbst erstellten Anlagen zu Herstellungskosten bewertet. In den Herstellungskosten wurden neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige Gemeinkosten einbezogen. Die Sachanlagen wurden entsprechend der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt bei Gebäuden zwischen 13 und 50 Jahren, bei Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen zwischen drei und 33 Jahren, bei sonstigen Bauten des Infrastrukturvermögens zwischen drei und 75 Jahren, bei übrigen technischen Anlagen zwischen einem Jahr und 40 Jahren sowie bei Betriebs- und Geschäftsausstattung zwischen einem Jahr und 23 Jahren.

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 erfasst. 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 oder mit den niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt.

Verzinsliche Ausleihungen wurden zum Nominalwert bilanziert.

Die Vorräte werden grundsätzlich zu den durchschnittlichen Anschaffungs- oder Herstellungskosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips, die unfertigen Leistungen zu 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.

Aus der Gewinnrücklage wurden 7.850 Tsd. € entnommen. Der Jahresfehlbetrag nach Ausgleichszahlung in Höhe von 6.394 Tsd. € wird aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der SWK ausgeglichen.

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 Method) ermittelt.

Zukünftig erwartete Entgelt- und Rentensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Verpflichtungen berücksichtigt. Der Bewertung wird ein Gehaltstrend von unverändert 2,5 % pro Jahr, ein Rententrend von unverändert 2,5 % pro Jahr und unverändert 1,8 % pro Jahr für anzurechnende Renten zugrunde gelegt. Der Rechnungszins für die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen beläuft sich zum 31. Dezember 2025 auf 2,06 % pro Jahr (Vorjahr 1,9%). 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), der sich aus der sieben- und zehnjährigen Durchschnittsbetrachtung ergibt, beträgt - 467 Tsd. € (Vorjahr - 245 Tsd. €), davon für passivierte Altzusagen - 8 Tsd. € (Vorjahr - 4 Tsd. €). Der Unterschiedsbetrag bei den nicht passivierten Altzusagen beträgt - 442 Tsd. € (Vorjahr - 236 Tsd. €).

Die Rückstellungen für Altersteilzeit- und Beihilfeverpflichtungen sowie Jubiläumszuwendungen wurden unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens (Projected Unit Credit Method) ermittelt. Der zugrunde gelegte Rechnungszins für die Rückstellungen beläuft sich zum 31. Dezember 2025 auf 2,22 % pro Jahr (Vorjahr 1,97 %). 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 2,1 % (Vorjahr 2,0%) pro Jahr berücksichtigt. Bei der Berechnung der Rückstellungen für Altersteilzeit und Jubiläumszuwendungen wurde eine zukünftig erwartete Gehaltssteigerung von 2,5 % pro Jahr berücksichtigt.

In Vorjahren wurde von dem Wahlrecht nach Artikel 28 EGHGB Gebrauch gemacht; für Pensionszusagen vor dem 1. Januar 1987 bestanden zum 31. Dezember 2025 Rückstellungen in Höhe von 6.008 Tsd. € (Vorjahr 6.587 Tsd. €).

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 2025 ergeben sich aus dem Anlagespiegel. Im Berichtsjahr hat es eine Abschreibung auf den Buchwert der Beteiligung an der RheinCargo GmbH & Co.KG in Höhe von 30.623 Tsd. € gegeben.

Beteiligungen	Anteil am Kapital	Eigenkapital	Ergebnis vor Verwendung
soweit nicht von untergeordneter Bedeutung	in %	in Tsd.	in Tsd.
RheinCargo GmbH & Co. KG, Neuss Stand: 31.12.2024	50,0	53.867 €	3.110 €
RheinCargo Verwaltungs-GmbH, Neuss Stand: 31.12.2024	50,0	52 €	2 €
HGK Logistics & Intermodal GmbH, Köln ¹ Stand: 31.12.2025	100,0	11.219 €	6.766 €
HGK Shipping GmbH, Köln ¹ Stand: 31.12.2025	100,0	45.981 €	11.162 €
Fusion Cologne GmbH, Köln ¹ Stand: 31.12.2025	100,0	25 €	-3.307 €
DKS Dienstleistungsgesellschaft für Kommunikationsanlagen des Stadt- und Regionalverkehrs mbH, Köln Stand: 30.09.2025	25,5	2.565 €	1.618 €
Rheinfähre Köln-Langel/Hitdorf GmbH, Köln Stand: 31.12.2024	50,0	354 €	0 €
RVG Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft mbH, Köln Stand: 31.12.2024	26,0	113 €	47 €
Rheinland Cargo Schweiz GmbH, Basel Stand: 31.12.2024	100,0	1.489 CHF	352 CHF

¹ Zwischen der HGK und der HGK L&I sowie zwischen der HGK und der HGK Shipping und zwischen der HGK und der Fusion Cologne GmbH besteht jeweils ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag.

(4) Vorräte

	31.12.2025	31.12.2024
	in Tsd. €	in Tsd. €
Betriebsstoffe und Ersatzteile	4.870	4.410
Unfertige Erzeugnisse	356	345
Gesamt	5.226	4.755

(5) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2025	31.12.2024
	in Tsd. €	in Tsd. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.208	1.580
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	18.199	16.701
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	21.712	9.187
Sonstige Vermögensgegenstände	4.247	4.628
Gesamt	45.366	32.096

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen wie im Vorjahr den konzerninternen Verrechnungsverkehr.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben 0 Tsd. € (Vorjahr 29 Tsd. €), von den Forderungen gegen verbundene Unternehmen 14.943 Tsd. € (Vorjahr 0 Tsd. €) und von den sonstigen Vermögensgegenständen 0 Tsd. € (Vorjahr 1.142 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 145 Tsd. € (Vorjahr 407 Tsd. €) gegenüber Gesellschaftern enthalten.

(6) Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Hier sind Guthaben bei Kreditinstituten sowie Kassenbestände erfasst.

(7) Gezeichnetes Kapital

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

(8) Kapitalrücklage

	31.12.2025	31.12.2024
	in Tsd. €	in Tsd. €
Kapitalrücklage	63.914	63.914

(9) Gewinnrücklagen

	31.12.2025	31.12.2024
	in Tsd. €	in Tsd. €
Andere Gewinnrücklagen	21.845	29.695

(10) Sonderposten für noch nicht verrechnete Investitionszuschüsse

	31.12.2025	31.12.2024
	in Tsd. €	in Tsd. €
Sonderposten Investitionszuschüsse	7.200	10.426

(11) Rückstellungen

	31.12.2025	31.12.2024
	in Tsd. €	in Tsd. €
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	28.618	31.702
Steuerrückstellungen	100	166
Sonstige Rückstellungen	10.548	9.720
Gesamt	39.266	41.588

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 weitere Zuführungen bei den Pensionszusagen vor dem 1. Januar 1987. Die nach Artikel 28 EGHGB in der Bilanz nicht ausgewiesene Rückstellung beträgt 16.406 Tsd. € (Vorjahr 19.332 Tsd. €). Der in der Bilanz ausgewiesene Anteil der Pensionsrückstellung beläuft sich auf 6.008 Tsd. € (Vorjahr 6.587 Tsd. €).

Die sonstigen Rückstellungen betreffen unter anderem folgende Risiken:

	31.12.2025 in Tsd. €	31.12.2024 in Tsd. €
Verpflichtungen aus Grundstücksveräußerungen	1.683	1.778
Sonstige Personalverpflichtungen	5.281	3.536
Altersteilzeitverpflichtung	139	411
Beihilfen im Versorgungsfall	221	309
Baggerungs- und Rückbauverpflichtungen	220	220
Ausstehende Rechnungen	1.041	1.365

Rückstellungen in Höhe von 8.332 Tsd. € haben eine Laufzeit von unter einem Jahr und wurden nicht abgezinst.

(12) Verbindlichkeiten

	Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2025 mit einer Restlaufzeit			Gesamt	Gesamt
	davon			31.12.2025	31.12.2024
	bis 1 Jahr in Tsd. €	über 1 Jahr in Tsd. €	über 5 Jahre in Tsd. €	in Tsd. €	in Tsd. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	44.698	66.020	35.438	110.718	
<i>Vorjahr</i>	33.538	87.516	24.553		121.054
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.932	23	3	4.955	
<i>Vorjahr</i>	8.424	49	1		8.473
Verbindlichkeiten gegenüber verbun- denen Unternehmen	33.141	140.700	106.500	173.841	
<i>Vorjahr</i>	23.298	149.250	115.050		172.548
Verbindlichkeiten gegenüber Unter- nehmen, mit denen ein Beteiligungs- verhältnis besteht	33	0	0	33	
<i>Vorjahr</i>	83	0	0		83
Sonstige Verbindlichkeiten	1.947	1.434	479	3.381	
<i>Vorjahr</i>	1.855	1.429	425		3.284
davon aus Steuern				584	595
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit				5	6
Gesamt	84.751	208.177	142.420	292.928	
<i>Vorjahr</i>	67.198	238.244	140.029		305.442

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern in Höhe von 152 Tsd. € (Vorjahr 152 Tsd. €) enthalten. In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind unter anderem 149.250 Tsd. € (Vorjahr 157.800 Tsd. €) Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der SWK sowie 27.678 Tsd. € (Vorjahr 1.964 Tsd. €) Verbindlichkeiten aus dem Konzernverrechnungsverkehr mit der SWK enthalten.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es bestehen Verpflichtungen aus erteilten Investitionsaufträgen von 102 Tsd. € (Vorjahr 2.332 Tsd. €). Das Bestellobligo beträgt 38 Tsd. € (Vorjahr 0 Tsd. €). Für Mieten und Pachten bestehen Verpflichtungen von rund 67 Tsd. € (Vorjahr 2.706 Tsd. €).

Für bestimmte Mitarbeitende 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 2025 wird ein Zinssatz von 2,06% pro Jahr (Vorjahr 1,9%) verwendet. Der Unterdeckungsbetrag beläuft sich auf 8.861 Tsd. € (Vorjahr 9.734 Tsd. €). Der Unterschiedsbetrag (§ 253 Abs. 6 Satz 1 HGB), der sich zwischen der sieben- und zehnjährigen Durchschnittsbetrachtung ergibt, beträgt - 177 Tsd. € (Vorjahr - 76 Tsd. €).

Der in der Bilanz ausgewiesene Anteil der Pensionsrückstellung beläuft sich auf 6.008 Tsd. € (Vorjahr: 6.587 Tsd. €). Die nach Artikel 28 EGHGB in der Bilanz nicht ausgewiesene Rückstellung beträgt 16.406 Tsd. € (Vorjahr 19.332 Tsd. €).

Zum Bilanzstichtag bestehen Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften, Gewährleistungsverträgen und Avalkrediten in Höhe von 15.566 Tsd. € (Vorjahr 15.921 Tsd. €), davon für verbundene Unternehmen 12.330 Tsd. € und für assoziierte Unternehmen 3.236 Tsd. €. Zudem wurde im Rahmen der Vereinbarung zugesichert, während der Vertragslaufzeiten Jahresfehlbeträge der HGK L&I im Rahmen des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages 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 beim Organträger SWK ausgewiesen. Somit unterbleibt die Angabe nach § 285 Nr. 29 HGB.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(13) Umsatzerlöse

	2025	2024
	in Tsd. €	in Tsd. €
Infrastructure	24.547	23.332
Maintenance	8.709	8.372
Hafen-Vermietungsgeschäft	21.578	21.291
Sonstige Umsatzerlöse	29.212	30.095
Gesamt	84.046	83.090

(14) Sonstige betriebliche Erträge

	2025 in Tsd. €	2024 in Tsd. €
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und aus Zuschreibungen	51	9.582
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	3.247	1.342
Zuschüsse aus öffentlichen Kassen	2.423	2.138
Übrige sonstige betriebliche Erträge	3.044	813
Gesamt	8.765	13.875

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 1.019 Tsd. € (Vorjahr 547 Tsd. €) enthalten.

(15) Materialaufwand

	2025 in Tsd. €	2024 in Tsd. €
Energie-, Wasser- und Wärmebezug	1.773	2.174
Kraftstoffe	2.249	2.686
Materialverbrauch	2.623	2.429
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	6.645	7.289
Aufwendungen für bezogene Leistungen	7.613	6.702
Gesamt	14.258	13.991

Im Materialaufwand sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 262 Tsd. € (Vorjahr 162 Tsd. €) enthalten.

(16) Personalaufwand

	2025 in Tsd. €	2024 in Tsd. €
Gehälter	39.620	38.795
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	11.067	11.463
Gesamt	50.687	50.258

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung enthalten 3.471 Tsd. € (Vorjahr 3.862 Tsd. €) für die Altersversorgung.

Anzahl der Mitarbeitenden im Jahresdurchschnitt

	2025	2024
Mitarbeitende	362	359
Mitarbeitende Personalüberlassung	134	159
Gesamt	496	518
davon Auszubildende	18	14

(17) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2025 in Tsd. €	2024 in Tsd. €
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	14.294	13.672
Gesamt	14.294	13.672

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 254 Tsd. € (Vorjahr 215 Tsd. €) enthalten.

(18) Finanzergebnis

	2025 in Tsd. €	2024 in Tsd. €
Erträge aus Gewinnabführungsvertrag	18.134	16.994
Erträge aus Beteiligungen (davon Erträge aus verbundenen Unternehmen)	4.536 (354)	1.248 (430)
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2.390	2.539
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	33	82
Aufwand aus Verlustübernahmen	-3.307	-1.233
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-30.623	-174
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-6.138	-5.913
Gesamt	-14.975	13.543

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen ist ein Zinsaufwand in Höhe von 603 Tsd. € (Vorjahr 589 Tsd. €) aus der Aufzinsung von Rückstellungen enthalten. Zudem ist periodenfremder Zinsaufwand in Höhe von 18 Tsd. € (Vorjahr 4 Tsd. €) entstanden.

In den folgenden Positionen sind Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit verbundenen Unternehmen wie folgt ausgewiesen:

	2025 in Tsd. €	2024 in Tsd. €
Erträge aus Beteiligungen	354	430
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2.390	2.539
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-3.180	-2.626
Gesamt	-436	-343

(19) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

In den Steuern vom Einkommen und Ertrag sind 66 Tsd. € (Vorjahr 66 Tsd. €) Körperschaftsteuer für die Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG an den Rhein-Erft-Kreis und 205 Tsd. € (Vorjahr 360 Tsd. €) Steuerumlage SWK für HGKS enthalten.

(20) Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern enthalten periodenfremde Steuern in Höhe von 0 Tsd. € (Vorjahr 1 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 Unternehmensregister bekannt gemacht.

Aufgrund eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages wird der entstandene Verlust der HGK durch die SWK ausgeglichen.

Des Weiteren besitzt die HGK 100% der HGK Logistics & Intermodal GmbH, Köln, und der HGK Shipping GmbH, Köln. Die Konsolidierungen der HGK Logistics & Intermodal GmbH und der HGK Shipping GmbH werden bei der Muttergesellschaft SWK vorgenommen.

Aufgrund eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages wird der entstandene Gewinn der HGK Logistics & Intermodal GmbH und der HGK Shipping GmbH an die HGK abgeführt.

Die HGK besitzt 100% der Fusion Cologne GmbH. Mit der Fusion Cologne besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

(22) Abschlussprüferhonorar

Die berechneten Honorare für im Geschäftsjahr erbrachte Leistungen des Abschlussprüfers betragen 62 Tsd. €, die auf Abschlussprüfungsleistungen entfallen.

(23) Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes

Aufsichtsrat

Susana dos Santos Herrmann	Kommunikationsberaterin	Vorsitzende bis 26.05.2025
Dr. Gerrit Krupp, MdR	Rechtsanwalt, Lenz und Johlen Rechtsanwälte Partnerschaft mbH	Vorsitzender seit 11.06.2025
Dirk Michel, MdR	Immobilienberater Investment, S Immobilienpartner GmbH	Stellvertretender Vorsitzender
Michael Auer ¹	Betriebsratsvorsitzender	
Johannes Bortlitz-Dickhoff, MdK	Fraktionsgeschäftsführer, Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen Kreistagsfraktion Rhein-Erft-Kreis	bis 18.12.2025
Ismail Celik, MdK	Selbstständiger systemischer Berater, Seven4Strategies	seit 18.12.2025
Dirk Collin ¹	Technischer Angestellter	

Teresa De Bellis-Olinger, MdR	Dolmetscherin und Übersetzerin, selbstständig; Mitarbeiterin bei MdB Serap Güler	bis 18.12.2025
Mattis Dieterich, MdR	Student	seit 18.12.2025
Alexandra Engler ¹	Fahrdienstleiterin	
Dr. Deniz Ertin, MdR	Referent, Bundesamt für Logistik und Mobilität	seit 18.12.2025
Martin Gawrisch	Kreiskämmerer, Rhein-Erft-Kreis	
Manfred Giesen	Rentner	bis 18.12.2025
Andree Haack	Beigeordneter der Stadt Köln, Dezernent für Stadtentwicklung, Wirtschaft, Digitalisierung und Regionales	seit 18.12.2025
Eric Haeming, MdR	Corporate Business Development Manager, Prokurist, Dachser SE	seit 18.12.2025
Josef Henseler ¹	Signalschlosser	
Lukas Lorenz, MdR	Schreiner, Kölner Verkehrs-Betriebe AG	bis 18.12.2025
Jörg Müller ¹	Technischer Angestellter, Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender	
Maria Schu	Rentnerin	
Katja Trompeter	Consultant, BwConsulting GmbH	bis 18.12.2025
Lars Wahlen, MdR	Student	seit 18.12.2025
William Wolfgramm	Beigeordneter der Stadt Köln, Dezernent für Klima, Umwelt, Grün und Liegenschaften	bis 18.12.2025

¹ Arbeitnehmervertreter/-in
MdK = Mitglied des Kreistages des Rhein-Erft-Kreises
MdR = Mitglied des Rates der Stadt Köln

Vorstand

Uwe Wedig	CEO (bis 30.09.2025) Vorstandsvorsitzender <ul style="list-style-type: none"> • People and Culture • Real Estate • Corporate Communications • Committee Management
Steffen Bauer	CEO (ab 01.10.2025) Vorstandsvorsitzender <ul style="list-style-type: none"> • People and Culture • Real Estate • Corporate Communications • Committee Management
Dr. Jens-Albert Oppel	COO <ul style="list-style-type: none"> • Digitalization/Quality and Process Management • IT • Infrastructure • Maintenance • Health/Safety
Susanne Pietsch	CFO <ul style="list-style-type: none"> • Finance / Accounting / Controlling / Tax • Legal • Risk-and Claim Management/Compliance/Data Protection/Insurance • Procurement • Sustainability and Environment

(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 doppelten, sein Stellvertreter den eineinhalbfachen Betrag erhielten.

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden insgesamt 92.500,00 € vergütet. Auf die einzelnen Aufsichtsratsmitglieder verteilen sich die Gesamtbezüge wie folgt:

Mitglieder des Aufsichtsrates	2025 in €	2024 in €		2025 in €	2024 in €
Susana dos Santos Herrmann	7.500	17.500	Klaus Hebert-Okon	0	2.875
Dirk Michel	13.125	13.500	Josef Henseler ¹	4.250	1.875
Michael Auer ¹	9.000	9.250	Dr. Gerrit Krupp	7.875	0
Johannes Bortlitz-Dickhoff	3.250	3.000	Lukas Lorenz	4.000	3.750
Ismail Celik	375	0	Jörg Müller ¹	4.500	3.750
Dirk Collin ¹	4.500	3.750	Mark Remling	0	1.000
Teresa De Bellis-Olinger ²	3.750	4.000	Maria Schu	4.500	750
Mattis Dieterich	375	0	Katja Trompeter	3.750	3.500
Alexandra Engler ¹	4.500	3.250	Lars Wahlen	375	0
Dr. Deniz Ertin ²	375	0	William Wolfgramm	7.500	9.250
Martin Gawrisch	4.500	3.750	Gesamt	92.500	88.500³
Manfred Giesen	3.750	3.750			
Andree Haack	375	0			
Eric Haemig	375	0			

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 ab dem Geschäftsjahr 2025 vereinbart.

¹ Arbeitnehmervertreter/-in

² zuzüglich Umsatzsteuer

³ Hierin ist ein periodenfremder Betrag von 1.375 € für 2023 enthalten.

Der Vorstand erhielt im Geschäftsjahr eine Gesamtvergütung in Höhe von 1.223,7 Tsd. € (Vorjahr 881,2 Tsd. €), die sich wie folgt zusammensetzt:

	Festvergütung einschl. Sach- und sonstige Bezüge in €	Gezahlte Tantieme in €	Insgesamt in €
Uwe Wedig (bis 30.09.2025)	236.415,16	187.613,71	424.028,87
Steffen Bauer (ab 01.10.2025)	68.573,55	0,00	68.573,55
Dr. Jens-Albert Oppel	272.420,86	164.597,08	437.017,94
Susanne Pietsch	265.994,64	33.717,88	299.712,52
Vorstand gesamt			1.229.332,88

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

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. Herr Wedig ist zum 1. Oktober 2025 in die Versorgung übergegangen.

Herr Bauer, Herr Dr. Oppel und Frau Pietsch haben ebenfalls Anspruch auf eine betriebliche Altersversorgung in Form der Direktzusage. Der jährliche Versorgungsbeitrag in Höhe von 15% 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.

Auflösung(-)/Zuführung(+) zur
Pensionsrückstellung 2025
in Tsd. €

Barwert Pensionsrückstellung
per 31.12.2025
in Tsd. €

Steffen Bauer	8	8
Dr. Jens-Albert Oppel	35	137
Susanne Pietsch	33	42

An ehemalige Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 561 Tsd. € Ruhegelder (Vorjahr 526 Tsd. €) gezahlt. Es besteht eine Pensionsrückstellung in Höhe von 11.058 Tsd. € (Vorjahr 10.307 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 2025:

	Vorläufiger Ausgleichsanspruch 2025 in Tsd. €	Restausgleich aus Vorjahren in Tsd. €	Summe der Ausgleichsbeträge in Tsd. €
Ausgleichsanspruch gemäß			
§ 16 Abs. 1 Ziff. 2 AEG	787	227	1014
§ 16 Abs. 1 Ziff. 3 AEG	1.301	108	1.409
Gesamt	2.088	335	2.423

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

Nachtragsbericht

Im Februar 2026 ist der Krieg zwischen den USA und Israel einerseits und dem Iran andererseits ausgebrochen. Die mittelbaren wirtschaftlichen Folgen für die Gesellschaft aus dem Nahost-Konflikt und der damit verbundene Einfluss auf die weltweite Konjunktur und die Rohstoffmärkte sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur schwer abzuschätzen.

Köln, den 31. März 2026

Häfen und Güterverkehr Köln Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Steffen Bauer

Dr. Jens-Albert Oppel

Susanne Pietsch

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 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 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 2025 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 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 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 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 im Abschnitt „Erklärung zur Unternehmensführung (Angabe zur Frauenquote)“ des Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).
- den Abschnitt „2.6 Wesentliche nichtfinanzielle Themen“ des Lageberichts

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 oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu 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 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 ent-

spricht 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern



resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt 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 der Gesellschaft.
- 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 bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Köln, den 30. April 2026

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Stephan Schims	ppa. Christian Storms
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Herausgeber

Häfen und Güterverkehr Köln AG
Am Niehler Hafen 2
50735 Köln
Telefon 0221/390-0
www.hgk.de

In Zusammenarbeit mit

Stadtwerke Köln GmbH
SWK Stab Unternehmenskommunikation
Parkgürtel 24
50823 Köln
Telefon 0221/178-0
www.stadtwerkekoeln.de

Konzeption und Gestaltung

Kammann Rossi GmbH, Köln

Fotografie

Ralf Berndt, Köln (Titel)
HGK/Neuhaus (Seite 3-6)
HGK (Seite 9)