



NACHHALTIGKEITS BERICHT 2024



LEBEN?

Stell dir eine Zukunft vor, in der Gesundheit, Wohlstand und gerechte Chancen für alle Generationen selbstverständlich sind – eine Realität, die wir gemeinsam schaffen können.

ODER ÜBERLEBEN?

DER COUNTDOWN LÄUFT!

Nur noch so wenig Zeit bleibt uns, bis das Emissionsbudget aufgebraucht ist und wir die Chance verlieren, das 1,5-Grad-Ziel zu erreichen:

Jahre Monate Tage Stunden Minuten Sekunden

31.12.2023

5 6 26 13 46 3

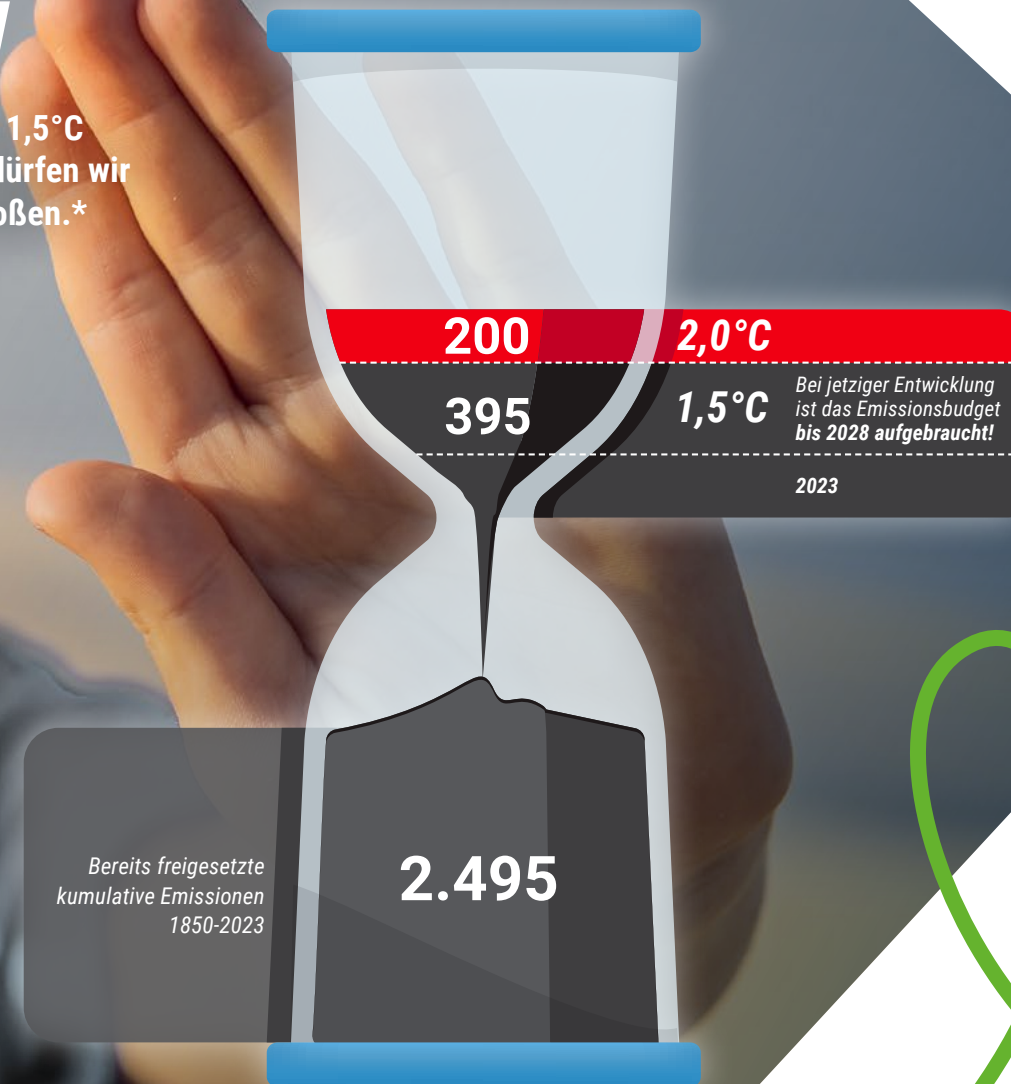
Heute?



LASST UNS GEMEINSAM
AKTIV WERDEN FÜR EINE
**LEBENSWERTE, GERECHTE
UND GESUNDE ZUKUNFT!**

Unser Emissionsbudget schrumpft – Zeit zu handeln!

Jede Tonne Treibhausgase zählt – wenn wir 1,5°C Erderwärmung nicht überschreiten wollen, dürfen wir nur noch eine begrenzte Menge CO₂e ausstoßen.*



Globales Emissionsbudget
in Gigatonnen CO₂e

Stand 2022

* Hier geht es nicht um Ziele, sondern um eine von Wissenschaftler:innen berechnete und festgelegte Menge. Hier informieren: https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_SPM.pdf

Eine faire Aufteilung

Jeder Kontinent, jedes Land hat einen bestimmten Anteil am globalen Emissionsbudget, das begrenzt ist.

Daran hat jedes Unternehmen, sogar jeder Mensch, seinen eigenen Anteil. Wissenschaftlich fundierte Ziele helfen dabei, diesen Anteil zu ermitteln.



Es liegt in unserer Hand, eine gerechte, gesunde und lebenswerte Zukunft zu schaffen – für uns selbst, unsere Kinder und kommende Generationen. Jede:r von uns ist gefragt, diese Botschaft zu verbreiten, selbst voranzugehen. Auf den kommenden Seiten findet ihr Beispiele, die zeigen, wie wir als Unternehmen den Klimaschutz als festen Bestandteil in unseren Alltag integrieren.

GEMEINSAM GESTALTEN WIR VERÄNDERUNG!

INHALT

02 Intro
07 Einleitung

10



**Dekarbonisierung
durch Möglichmacher**

18



**Dekarbonisierung
in der Binnenschifffahrt**

30



**Dekarbonisierung
im Schienenverkehr**

38



**Dekarbonisierung
im Lkw-Direktverkehr**

46



**Sonderseiten:
Ökonomie & Soziales**

52



**Dekarbonisierung
am Terminal**

64



**Dekarbonisierung
im Lkw-Nahverkehr**

74 Contargo-Gesellschaften

76 Emissionskennzahlen

80 Impressum

75 Verbände/Chartas/Sponsoring

77 GRI Index

Eine nachhaltige Transformation schaffen wir nur gemeinsam. Deshalb ist es uns wichtig, mit diesem Bericht jede Person anzusprechen. Sprache ist nicht neutral, nicht universal und nicht objektiv. Aus Gründen der Verständlichkeit verwenden wir dort, wo es sinnvoll ist, die neutrale Wortvariante. In den anderen Fällen greifen wir auf den Gender-Doppelpunkt zurück.

EINLEITUNG

” LASST UNS DIE VISION

Nachhaltigkeit ist für mich weit mehr als ein Konzept auf dem Papier. Sie ist eine grundlegende Veränderung – eine Verpflichtung, die wir gemeinsam gestalten, als Unternehmen, als Individuen, als Gesellschaft. Diese Vision treibt mich an. Ich stehe mit voller Überzeugung dahinter, doch eines ist klar: Meine Überzeugung allein reicht nicht aus.

Jürgen Albersmann, CEO Contargo

MIT LEBEN FÜLLEN!

“



Wir als Unternehmensführung geben das Ziel vor, den Weg geht jeder Einzelne,

denn die wahre Veränderung findet dort statt, wo wir alle handeln – in den vielen kleinen Entscheidungen, die wir jeden Tag treffen. In der Logistik, wenn die optimale Route nicht nur effizient, sondern auch ressourcenschonend geplant wird. Im Fuhrpark, wenn wir auf emissionsarme Alternativen setzen. Im Kundenkontakt, wenn wir Lösungen anbieten, die einfach und nachhaltig sind.

Es braucht mehr als ein paar gute Ideen.

Es braucht eure Kreativität, euer Engagement und eure Bereitschaft, immer wieder neue Herausforderungen anzunehmen. Jede einzelne Entscheidung hat Auswirkungen – auf unser Unternehmen, unsere Umwelt und die Gesellschaft. Dieser Wandel endet nicht, wenn der Arbeitstag vorbei ist. Nachhaltigkeit beeinflusst, wie wir unser privates Verhalten reflektieren, unseren Alltag gestalten und uns für das Gemeinwohl engagieren.

DEUTSCHER NACHHALTIGKEITSPREIS 2024

Wir sind stolz auf diesen bedeutenden Preis – ein Branchensieg für unsere wegweisende Dekarbonisierungsstrategie.



Als Familienunternehmen denken wir immer auch an folgende Generationen, wir wollen „enkelfähig“ sein.

Als Führungsteam legen wir die Richtung fest. Doch unsere Vision bleibt eine leere Hülle, wenn sie nicht durch unsere gemeinsamen Ideen und Maßnahmen mit Leben gefüllt wird. Denn die wirkliche Veränderung passiert nicht in Besprechungsräumen oder auf Strategiepapieren – sie entsteht durch die Entscheidungen, die jeder von uns täglich trifft.

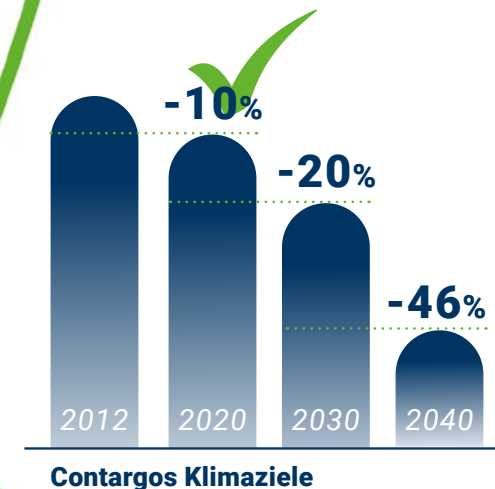
In Zeiten neuer Prioritäten glauben wir als Contargo-Gruppe an den fundamentalen Erfolgsbeitrag der Nachhaltigkeit.

In diesem Sinne wollen wir uns sowohl wirtschaftlich wie ökologisch und sozial nachhaltig erfolgreich aufstellen. Die entscheidende Frage ist nicht, ob wir es können – sondern, ob wir es wirklich wollen. Wir laden euch ein, mit uns diese Frage zu beantworten – und gemeinsam Verantwortung zu übernehmen. Lasst uns diese Vision leben.

Euer Jürgen Albersmann

Fokus auf Emissionsreduktion

Nachhaltigkeit ist ein ganzheitlicher Ansatz, bei dem Themen wie Klimaschutz, Ressourcenknappheit und soziale Verantwortung eng miteinander verwoben sind. In diesem Bericht legen wir den Schwerpunkt bewusst auf die Dekarbonisierung – aus gutem Grund. Die aktuelle politische und wirtschaftliche Lage ist angespannt: Viele Unternehmen hinterfragen die Klimaziele oder zögern, nächste Schritte zu gehen. Gerade jetzt möchten wir ein klares Zeichen setzen: **Dekarbonisierung ist nicht nur unsere Verantwortung, sondern auch eine enorme Chance – für die Umwelt, unsere Wettbewerbsfähigkeit und die Gesellschaft. Nur durch entschlossenes Handeln können wir eine nachhaltige Zukunft gestalten, die uns allen zugutekommt.**



*Unter klimaneutral verstehen wir aktuell "Net Zero", was bedeutet, dass wir als Contargo den Zustand erreichen werden, in dem Treibhausgasemissionen aufgrund von Aktivitäten innerhalb der Wertschöpfungskette unseres Unternehmens keine Netto-Auswirkungen auf das Klima haben. Dazu ist ein ambitioniertes, wissenschaftsbasiertes 1,5°C-Ziel für die gesamten Emissionen der Wertschöpfungskette festgelegt und wird verfolgt. Verbleibende, schwer zu dekarbonisierende Emissionen können durch einen zertifizierten Abbau von Treibhausgasen kompensiert werden.

EIN BERICHT MIT MEHRWERT

Unser Nachhaltigkeitsbericht für die Jahre 2022 und 2023 bietet weit mehr als einen Rückblick. Er lädt euch ein, tiefer einzutau-chen, denn er ist:



INTERAKTIV

Über QR-Codes auf manchen Seiten gelangt ihr direkt zu spannenden Interviews und vertiefenden Berichten.



VIelfÄLTIG

Auf unseren Sonderseiten 46–51 findet ihr weitere Themen jenseits der Emissionsreduktion.



ONLINE ERGÄNZT

Auf unserer Homepage haben wir zusätzliche Highlights der Berichtsjahre zusammengefasst.

<https://tinyurl.com/4ydene42>

Der Bericht orientiert sich am GRI-Standard und erscheint alle zwei Jahre. Diesmal starten wir mit den Möglichmacher:innen der Dekarbonisierung. Im Anschluss zeigen wir, wie unsere operativen Bereiche ihren Beitrag zur Emissionsreduktion leisten.

DEKARBONISIERUNG
GELINGT NUR DURCH

MÖGLICH MÄCHER

NICHT REDEN, MACHEN!

Strategie hin oder her, für die Umsetzung braucht es zahlreiche Möglichmacher:innen, die den Erfolg jedes Vorhabens erst anstoßen und umsetzen – wichtigste Enabler: Wirtschaftliche Power, Digitalisierung und natürlich unsere engagierten Kolleg:innen.



Investitionen

30
MILLIONEN EURO

Diese Summe investieren wir in den Aufbau von Schnellladeinfrastruktur an den Terminals. Die Transformation aller Verkehrsmittel und Aktivitäten bedarf noch viel höherer Investitionen.



Teampower

1.500
MITARBEITENDE

Unser großes Team trifft tagtäglich hunderte Entscheidungen, die sich auch auf die Nachhaltigkeit auswirken – wir leben Nachhaltigkeit!



Modularität

39
APPS

Unsere selbst entwickelten Contargo Open Logistics Apps (COLA) sorgen für umfassende Digitalisierung und somit für höhere Effizienz, Transparenz und Zukunftsfähigkeit.

Die Finanzierung der Transformation

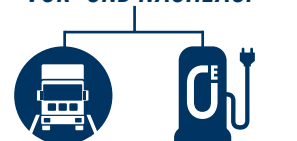
Wandel braucht Unterstützer

Für unsere Kundschaft bieten wir ein ausgewogenes, verlässliches Produktportfolio, das wir permanent den neuen Marktanforderungen anpassen und weiterentwickeln. Neben Wirtschaftlichkeit ist vor allem Nachhaltigkeit stets in unserem Fokus.

Aus diesem Bestreben heraus entwickelten wir **econtargo**, um noch mehr Emissionen zu reduzieren, als wir durch den Kombinierten Verkehr bereits vermeiden. Wir freuen uns über alle Kunden, die das unschlagbare Potenzial von **econtargo** bereits erkannt und sich gemeinsam mit uns auf den **ZERO EMISSIONS WAY** begeben haben.

econtargo – unsere ganzheitliche grüne Lieferkette mit dem Motto: **VERMEIDEN, REDUZIEREN, KOOPERIEREN!**

VOR- UND NACHLAUF



• Vollelektrische 44-Tonnen Lkw
• Ladeinfrastruktur an Terminals
(siehe Seite 70)

+

HAUPTLAUF



• Ökostrombetriebene Bahnen
• Ab 2025 emissionsarme Schiffe
(siehe Seite 23)



„Durch **econtargo** unterstützen wir unsere Kunden dabei, ihre eigenen Emissionsziele zu erreichen und nachhaltiger zu wirtschaften. Als Logistikpartner tragen wir aktiv dazu bei, die Emissions-Bilanzen zu verbessern und gemeinsam mit unseren Kunden verantwortungsbewusste Lösungen für eine klimafreundlichere Zukunft zu schaffen.“

Frank Hommel,
Director Sales & Marketing Contargo



Kundenstimmen



NACHHALTIGE LOGISTIK FUNKTIONIERT!

Robin Reymer Department Manager Logistic, Brother

„Wir setzen auf E-Lkw von Contargo, um unsere Klimabilanz zu verbessern und vor allem aktiv zum Klimaschutz beizutragen. Mit den E-Lkw von Contargo investieren wir gemeinsam in die Zukunft des Transports und setzen ein Zeichen für eine nachhaltige Logistik!“



ES IST WICHTIG, SCHON HEUTE ETWAS ZU TUN!

Christian Richner, Director FRACHT AG Basel

„Als FRACHT AG setzen wir uns bereits seit vielen Jahren dafür ein, unseren Kunden ökologisch sinnvolle Transportlösungen anzubieten. In diesem Zusammenhang haben wir unsere Zusammenarbeit mit Contargo kontinuierlich ausgebaut. Als wir von der Möglichkeit hörten, E-Trucks von Contargo einzusetzen, waren wir sofort interessiert. Denn auch wenn der E-Truck nur ein Teil des großen Ganzen ist, wissen wir die verfügbaren Alternativen für emissionsärmere Transporte sehr zu schätzen.“

Eine zentrale Aufgabe bleibt es, diese Botschaft an unsere Kundschaft zu vermitteln und sie dafür zu gewinnen, auch bereit zu sein, ein paar Franken mehr in die Hand zu nehmen. Diese Überzeugungsarbeit werden wir konsequent fortsetzen. Es steht für mich außer Frage, dass der Wandel in der Logistikbranche unvermeidlich ist. Tun wir heute nichts, werden uns unsere Enkelkinder eines Tages vorhalten, dass wir die Chance ungenutzt ließen, etwas gegen die Klimaerwärmung zu unternehmen.“

Ein grüner Kreislauf

Da wir mittel- und langfristig planen und arbeiten, liegt unser Fokus bereits seit einigen Jahren auf einer, für unser Unternehmen wirtschaftlich tragbaren Dekarbonisierung. Über **econtargo** finanzieren wir deshalb unsere Transformationspläne und sorgen parallel dafür, weitere Finanzierungsmöglichkeiten aufzutun. Die Transformation hin zu einer dekarbonisierten Arbeitsweise fordert hohe Investitionen, da wir einen Technologiewandel begleiten. Umso wichtiger ist es, bestmöglich zu investieren, schnell grüner zu werden und dadurch die Taxonomiefähigkeit zu stärken, um Zugang zu günstigeren Finanzierungskonditionen zu erhalten und die Investitionsfähigkeit langfristig zu sichern.



*Erklärung siehe: <https://tinyurl.com/4ydene42>

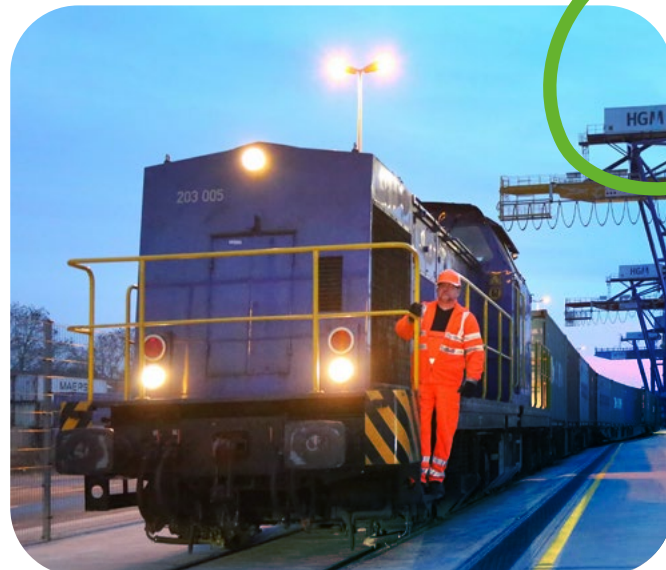
Nachhaltigkeit ist Teamwork

Alle mit an Bord!

Contargo ist vielfältig – unterschiedliche Geschäftsbereiche, unterschiedliche Jobs, unterschiedliche Menschen – jede:r trägt, mehr oder weniger offensichtlich, seinen Beitrag zur Dekarbonisierung des Unternehmens bei. Hier einige Beispiele:

Durch eine effiziente Planung und Koordination erhöhen wir die Auslastung der Züge und senken dadurch den CO₂e-Ausstoß.

RAIL



TRUCK

Gute Kommunikation, auch in den jeweiligen Landessprachen unserer Lkw-Fahrer:innen, führt zur Vermeidung unnötiger Fahrten und Umwege.



Mit ihrem Fahrverhalten tragen unsere Lkw-Fahrer:innen täglich dazu bei, umweltschonender unterwegs zu sein.



Das durch langfristige Kooperationen mit unseren Binnenschiffer:innen aufgebaute Vertrauen spielt eine entscheidende Rolle, um zukünftig notwendige Investitionen in alternative Antriebe gemeinsam stemmen zu können.

BARGE



TERMINAL

Durch die regelmäßige Wartung und Reparatur von Containern können wir ihre Lebensdauer verlängern und dadurch den Bedarf an Neuproduktionen reduzieren.



Nicht nur der klassische Container, sondern auch außergewöhnliche Transporte lassen sich auf Bahn und Binnenschiff umrouten und sind so viel klimaschonender.

SERVICES



WAREHOUSE

Durch die Optimierung der Lagerabläufe und die effiziente Nutzung von Lagerflächen tragen wir im Warehouse dazu bei, den Energieverbrauch zu senken und den CO₂e-Ausstoß im gesamten Logistikprozess zu reduzieren.



VERWALTUNG

Indem wir unsere umweltfreundlichen Initiativen klar, ehrlich und nachvollziehbar nach innen und außen kommunizieren, stärken wir das Vertrauen in unsere Mission und motivieren Viele mitzumachen.



Dekarbonisierung mit Digitalisierung

Besser ausgerüstet mit starken IT-Lösungen

Unsere Contargo Open Logistics Apps (COLA) stellen digital verfügbare Daten zur Verfügung, die zahlreiche Möglichkeiten für Prozessoptimierungen eröffnen. Doch vor allem der Faktor Mensch erweist sich hier als ausschlaggebend für unseren Erfolg: Verfügbare Daten gilt es klug auszuwerten, um die gewonnenen Erkenntnisse gezielt in unsere Nachhaltigkeitsstrategie einzubinden.



WELCHE VORTEILE BRINGT DIGITALISIERUNG FÜR MEIN TEAM ?

Philipp Foullois (Kaufmännische Leitung), sein Team und Rhenus auto.mates setzen auf Prozessvereinfachung.

„Über eine automatisierte Datenerfassung und die Automatisierung von manuellen Prozessen lassen sich eintönige Arbeitsprozesse obsolet machen und wir haben endlich mehr Zeit für wichtige und spannende Aufgaben.“



WAS SAGEN DIE DATEN UND WIE WERDEN SIE AUSWERTBAR?

Dimitrios Konstantinidis (Head of Commercial Concept) macht Kennzahlen für das Terminalnetzwerk nutzbar.

„Unsere Vorsysteme liefern wichtige Kennzahlen, die ich über unser Terminalnetzwerk hinweg harmonisiere und zu aufschlussreichen Aussagen konsolidiere. Dadurch können Entscheidungen datenbasiert getroffen werden, was zu einer gezielteren Unternehmenssteuerung beiträgt.“



WIE KÖNNEN NEUE IT-TECHNOLOGIEN UNSERE TRANSPORTE NACHHALTIGER MACHEN?

Dr. Alexander Kern (Head of Automation) und sein Automatisierungsteam testen und integrieren neue Technologien.

„Mit KI-basierten OCR-Gates können wir zahlreiche Kennzahlen über den Transport in Sekundenbruchteilen erfassen und sorgen damit für eine enorme Effizienzsteigerung unserer Lkw-Prozesse.“

HINTER ALLEM WAS WIR TUN, STEHT

EINE:R VON UNS

„Jede:r Einzelne aus dem großen Contargo-Team kann etwas verändern und einen wichtigen Beitrag leisten. So können wir wirtschaftlich gut aufgestellt bleiben, um sowohl die ökologische als auch die soziale Transformation schnell voranzubringen.“

Uwe Storch, CFO Contargo

FAZIT

MIT KLAREN ZIELEN VOR AUGEN, SMARTEN IDEEN, GUTER KALKULATION UND EINEM GENAUEN FAHRPLAN, WERDEN MITMACHER:INNEN ZU MOTOREN UND VISIONEN ZU REALITÄTEN.



DEKARBONISIERUNG IN DER

BINNENSCHIFFFAHRT

DIE DEKARBONISIERUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IST EIN DICKES BRETT

Der Rhein samt Schifffahrt war schon immer unsere Lebensader und soll es auch bleiben. Dafür tun wir viel und arbeiten aktiv daran, mit Innovationen zu punkten! Diese erfordern nicht nur technische, sondern insbesondere koordinierte Maßnahmen entlang der gesamten Transportkette.



Wartung

-40 %
BETRIEBSSTUNDEN

Durch die Nutzung von Biokraftstoffen reduziert sich die Einsatzzeit bis zur ersten Wartung beträchtlich.



Effizienz

6
ZUSCHALTSTUFEN

Diese sorgen dafür, die elektrische Leistung neuer Binnenschiffe exakt an den jeweiligen Bedarf anzupassen.



Kosten

2,5 Mrd. €
INVESTITIONSBEDARF P.A.

Ein extrem hoher Investitionsbedarf ist notwendig, um die Binnenschifffahrt zukunftsfähig aufzustellen.

Status Quo auf dem Wasser

61%

unserer trimodalen Transporte im Hauptlauf erfolgen derzeit durch die Binnenschifffahrt, dabei ist sie für 51 Prozent der gesamten Emissionen bei Contargo verantwortlich. Einerseits befähigt uns die Schifffahrt zu großen CO₂e-Einsparungen pro Container und sorgt gleichzeitig für Entlastung von Europas Straßen, andererseits produziert sie dennoch absolut bedeutende Mengen CO₂e. Außerdem unterliegt sie klimabedingten Schwankungen.

Was können wir tun?

HERAUSFORDERUNGEN ANNEHMEN

Das Thema Emissionen ist bei uns im Dauerfokus. Außerdem fordern uns immer häufiger klimabedingte Phänomene wie Niedrig- oder Hochwasser heraus, hier entwickeln wir permanent neue Lösungen.

AN ZIELEN GEMEINSAM ARBEITEN

Um Herausforderungen intelligent zu begegnen, ist vor allem ein enger Austausch und eine starke Zusammenarbeit mit unseren Partnern ein wichtiger Faktor. Gemeinsam Richtung Dekarbonisierung ist unsere Devise!

Wie wir das tun? -> Seite 21

INNOVATIONEN VORANTREIBEN

Umweltthemen und ihre Auswirkungen für Unternehmen und Mensch werden nicht verschwinden. Uns ist es klar, dass wir Verantwortung übernehmen. Gemeinsam entwickeln wir Ideen und setzen diese aktiv um!

Wie wir das tun? -> Seite 23

CONTARGOS
MODAL-SPLIT 2023

Nur durch Testen werden wir schlauer!

Pionierarbeit in der Binnenschifffahrt – unser mutiger Partner geht voran

Die Bosman Shipping Group fährt seit mehreren Jahrzehnten für Contargo. Ihre Flotte besteht aus 3 Koppelverbänden, 3 Containergroßschiffen, 19 Lastkähnen und 12 Tankschiffen. **Roland Bosman, Chief Technology Officer, arbeitet permanent an der Optimierung seiner Schiffe und erklärt uns, was er im Unternehmen bereits alles getestet hat, um Emissionen und andere Schadstoffe immer weiter zu verringern.** Trotz seines Engagements stößt auch er immer wieder an die Grenzen des Machbaren.



EFFIZIENZ- UND EMISSIONSLÖSUNGEN: Die Bosman Group testet immer wieder verschiedene Änderungen am Schiff und im Maschinenraum.

GETESTET WURDEN:	ERKENNTNISSE:
Koppelverbände	Schiffe mit Schubleichtermöglichkeiten transportieren ein bis zu 4-faches Volumen bei nur geringfügig mehr Treibstoffverbrauch.
Zwei kleinere Antriebe statt einem großen	Es kann Energie gespart werden, indem der zweite Motor sich immer nur dann zuschaltet, wenn er benötigt wird.
Optimierungen am Schiffsrumpf	Bereits kleine Optimierungen führen oftmals zu größerer Effizienz. Die Anströmung der Propeller wird zum Beispiel durch das Anbringen eines Blechs verbessert. Das Gesamtsystem erzielt dadurch einen besseren Wirkungsgrad.
Alternative Kraftstoffe an zwei Schiffen getestet	Positiv: Grundsätzlich ist der Einsatz von Biokraftstoffen möglich, um CO₂ einzusparen. Negativ/ungeklärt: Es ergibt sich allerdings ein wesentlich höherer Wartungsaufwand durch zu schnelles Verdrücken von Filtern und Einspritzern. Erste Probleme treten bereits bei 40 % weniger Betriebsstunden im Vergleich zur Betriebszeit bei herkömmlichem Schiffsdiesel auf.

FAZIT:

Es gibt keine perfekte Lösung, alle haben ihre Vor- und Nachteile. Deshalb ist es wichtig, möglichst offen zu sein, um auf zukünftige Entwicklungen gut reagieren zu können.

ANPASSEN JA! ABER NUR

GEMEINSAM



Es ist an der Zeit, dass die ‚Großen‘ wie Contargo vorangehen und neue, dringend notwendige Technologien auf den Weg bringen, damit wir zusammen weitergehen können. Sogar für uns als Bosman Group mit 37 Binnenschiffen ist eine technologische Umstellung zu teuer, um sie einfach mal auszuprobieren. Wir brauchen langfristige Verträge und Garantien, um alle Investitionskosten amortisieren zu können.

Roland Bosman, Chief Technology Officer Bosman Shipping Group



Interview

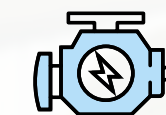


Roland Bosman spricht Klartext.
Anschauen lohnt sich!

Steckbrief:

Roland Bosman, von Beruf Binnenschiffer, ist seit seinem 18. Lebensjahr auf Binnenschiffen unterwegs. Als Chief Technology Officer ist er heute für sämtliche technischen Entwicklungen im Unternehmen verantwortlich. Es ist ihm eine Herzensangelegenheit, den Menschen zu vermitteln, dass Binnenschiffe ein umweltfreundliches Verkehrsmittel waren, sind und es auch zukünftig bleiben.

Ready for future! Binnenschifffahrt 2.0



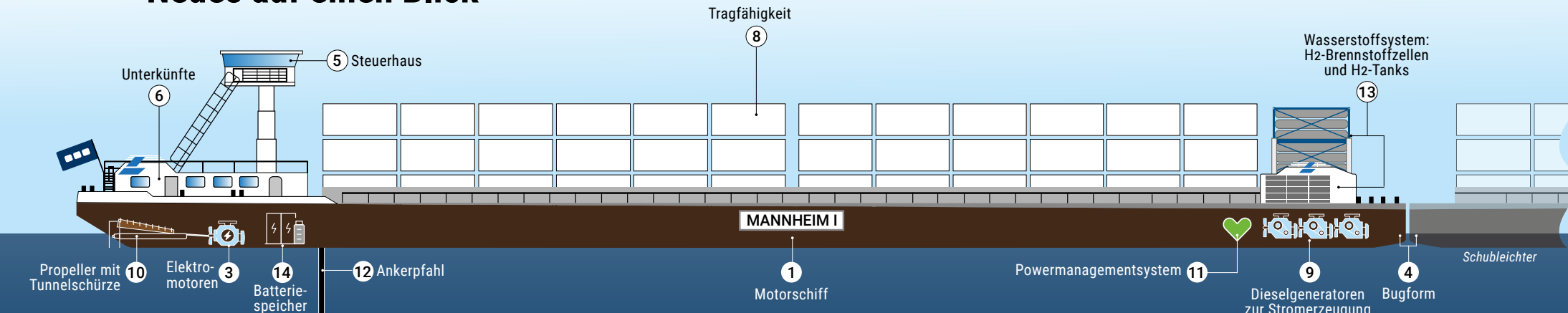
Innovationen auf dem Wasser – Neue Technologien auf dem Prüfstand

Auf dem Weg zur Dekarbonisierung wird sich auch unsere Binnenschiffsflotte verändern. **Zahlreiche Tests, Erfahrungen und Ideen vieler Jahre haben wir gemeinsam mit unseren Partnern in ein ganz neues Konzept gegossen, um daraus komplett neue Binnenschiffe zu entwickeln.** Ausgestattet mit innovativen Antrieben und vielen weiteren technischen Features sind diese Schiffe für zukünftige Anforderungen gewappnet.

Um unseren langjährigen Subunternehmern und Partnern keine belastenden Fehlinvestitionen zuzumuten, testen wir das neue Konzept zuerst ausgiebig auf seine Funktionsfähigkeit, bevor wir es ihnen an die Hand geben. So werden zunächst drei der neuen Schiffe als Gütermotorschiffe mit Schubleichtern direkt auf dem Rhein eingesetzt, um sich im operativen Alltag zu behaupten.

Neue Binnenschiffe
mit Elektromotor
und bis zu drei
Schubleichtern

Neues auf einen Blick



Ab ins Wasser, fertig, los!

Unsere drei neuen Schubverbände (Gütermotorschiff und Schubleichter) sind die ersten ihrer Art und punkten mit zahlreichen Innovationen. Zwei davon, MANNHEIM I+II und LUDWIGSHAFEN I+II sind mit Dieselgeneratoren 9, Batteriespeicher 14 und Wasserstoffbrennstoffzelle 13 ausgestattet und werden zwischen Rotterdam/Antwerpen und Mannheim/Ludwigshafen eingesetzt. Das Wasserstoffsystm befindet sich außerhalb des Laderaums, geht also nicht auf Kosten der Stellplätze und verfügt über eine Zulassung für den Transport gefährlicher Güter in unbegrenzten Mengen. Unser drittes Schiff WÖRTH I+II besitzt Dieselgeneratoren und eine Batterieanlage und ist für die Strecke Basel-Rotterdam/Antwerpen vorgesehen.

Was ist unser Ziel ?

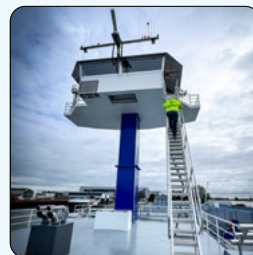
Vollgepackt mit verschiedenen Antriebsmöglichkeiten, um Energie zu erzeugen, zu speichern und effizient einzusetzen, gehen die Schiffe nun in ihre Testphase. Erfahrungen und Daten werden gesammelt. Wir erproben und erforschen, ob und wie sich unser Konzept in der Praxis bewähren wird und welche Technologie sich letztendlich als zukunftsfähig erweist.

Der Schubverband



- 1 Motorschiff mit
- 2 bis zu drei Schubleichtern
- 3 Effiziente Elektromotoren, die das Schiff mit 2x 960 kW bewegen
- 4 Stumpfe Bugform am Gütermotorschiff: Dadurch hydrodynamische Kombination aus Motorschiff und Schubleichter zu "einem Schiff"

- 5 Steuerhaus und
- 6 Unterkünfte auf dem Achterschiff



Niedrigwasserangepasst

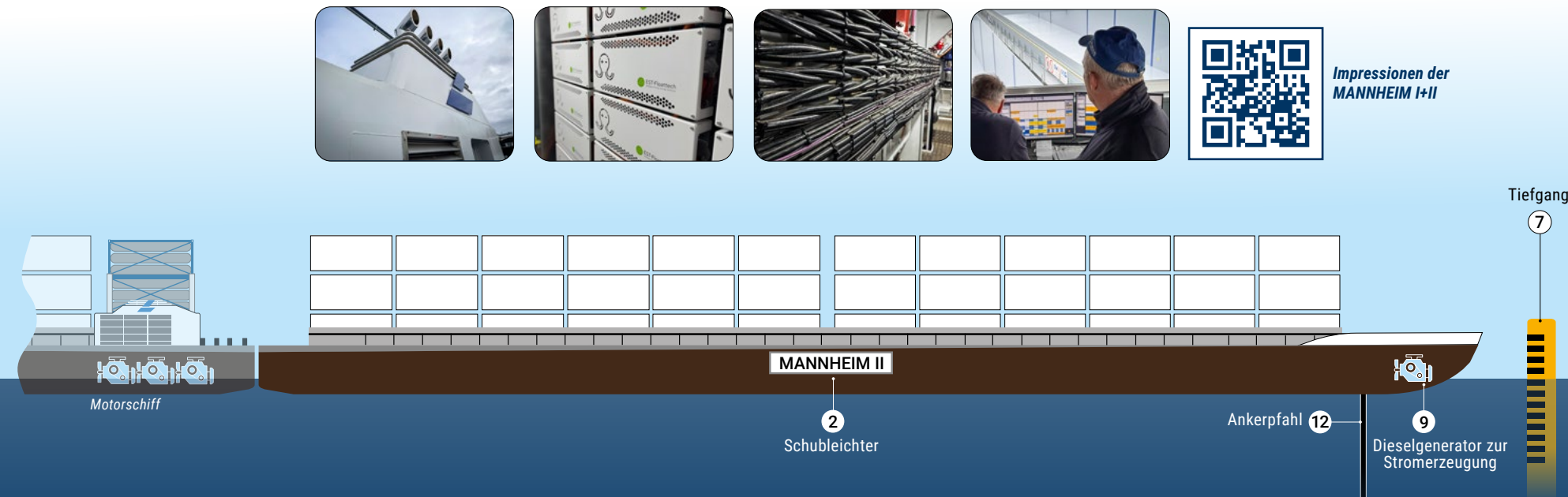
- 7 Tiefgang: von 1,20 m bis 2,90 m, gute Trimmlage durch optimale Gewichtsverteilung
- 8 Beladung: Tragfähigkeit: max. 9.317 to bei 2,90 m Tiefgang
Flexibles Ladevolumen: von 384 TEU bis 768 TEU verteilt auf Hauptschiff und bis zu drei Schubleichter

Lärmindernd

Deutlich weniger Lärmbelastung für Umwelt und Besatzung:

- 9 Neueste Dieselgeneratorentechnik betrieben mit konstanter Drehzahl und leise alternative Antriebe
- 13
- 3 Sehr leise E-Motoren in der Nähe der Unterkünfte (Dieselgeneratoren sind weit entfernt)

EIGENSCHAFTEN



Energiesparend

- 3 Einsatz von effizienten Elektromotoren und
- 9 Euro 6 Generatoren mit niedrigem spezifischen Verbrauch
- 10 Bewegliche Tunnelschürze sorgt für die optimale Anströmung des Propellers und damit für bis zu 9 Prozent Kraftstoffeinsparung
- 11 Das Powermanagementsystem steuert automatisch den Betrieb der Generatoren und Motoren in ihrem jeweilig optimalen Wirkungsgrad (siehe Seite 26)
- 12 Je ein Ankerpfahl am Motorschiff und am Schubleichter (aus dem Steuerhaus bedienbar) hält das Schiff während der Liege- und Wartezeit in Position – die Leistung der Hauptmaschine kann derweil stark reduziert werden.

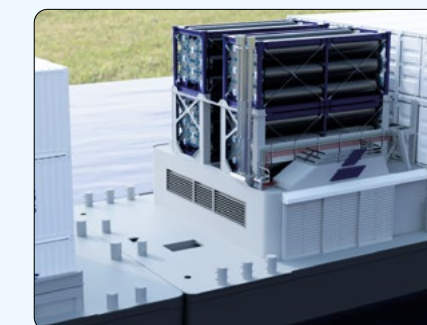
Emissionseinsparung

Weniger Treibhausgase:

- 13 Alternative Energieträger (Wasserstoff (H2) und Hydrogenated Vegetable Oils (HVO)) sowie eine
- 14 Abgasnachbehandlung führen zu bis zu 90 % weniger CO₂e-Emission

Weniger Luftschadstoffe:

Bis zu 72 % weniger NOx-Emissionen



Besser steuern & navigieren

- 3 Zuverlässige Navigation: Sechs Zuschaltstufen sowie Leistungsreserve und Redundanz

- 5 Voll digitalisiert:

Kontinuierlicher Leistungsüberblick, Einblicke in Emissionswerte, Motorleistung und Kraftstoffverbrauch in Echtzeit, Fern-Diagnose-Service

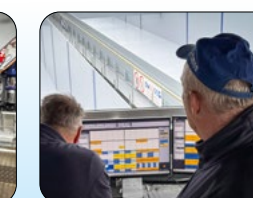
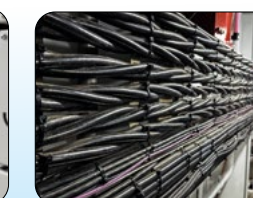
Navigationsplattform: Erleichterung von Anlegemanövern sowie Schleuseneinfahrten durch Kameraunterstützung und Software
Teilautonomes Fahren: Bahnführungssystem mit Trackpilot, Vorbereitung für Fernsteuerung von Land

- E Eingebunden in econtargo:

Emissionseinsparungen buchbar über das econtargo-Kontingent (Mehr dazu Seite 12)



Impressionen der
MANNHEIM I+II



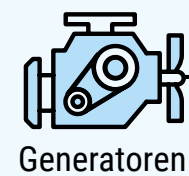
Effiziente und konstante Energieversorgung

Wir wechseln den Betrieb von Verbrennungsmotor auf Elektromotor. Dieser hat einen wesentlich höheren Wirkungsgrad. Statt Wärme erzeugen wir Antriebskraft. Dadurch erhöhen wir die Effizienz um ~50%!

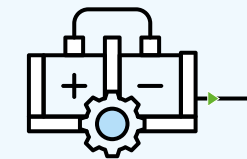
Woher der Strom für den Antrieb kommt, ist flexibel, denn das Powermanagement kann verschiedene Stromproduzenten optimal kombinieren. Egal welcher alternative Energieträger in Zukunft das Rennen macht: Wir sind vorbereitet und können ihn nutzen!

Die Motoren laufen stets konstant in ihrer effizientesten Drehzahl. Die dabei überschüssig produzierte Energie fließt in den Stromspeicher und kann später genutzt werden, z.B. um Lastspitzen abzudecken oder für emissionsfreies Fahren durch Innenstädte.

Generatoren: Euro 6-Lkw Motoren, die durch ihre Ausgereiftheit einen niedrigen Kraftstoffverbrauch, niedrige Betriebskosten und einen niedrigen Geräuschpegel haben und mit HVO als Kraftstoff betrieben werden können.



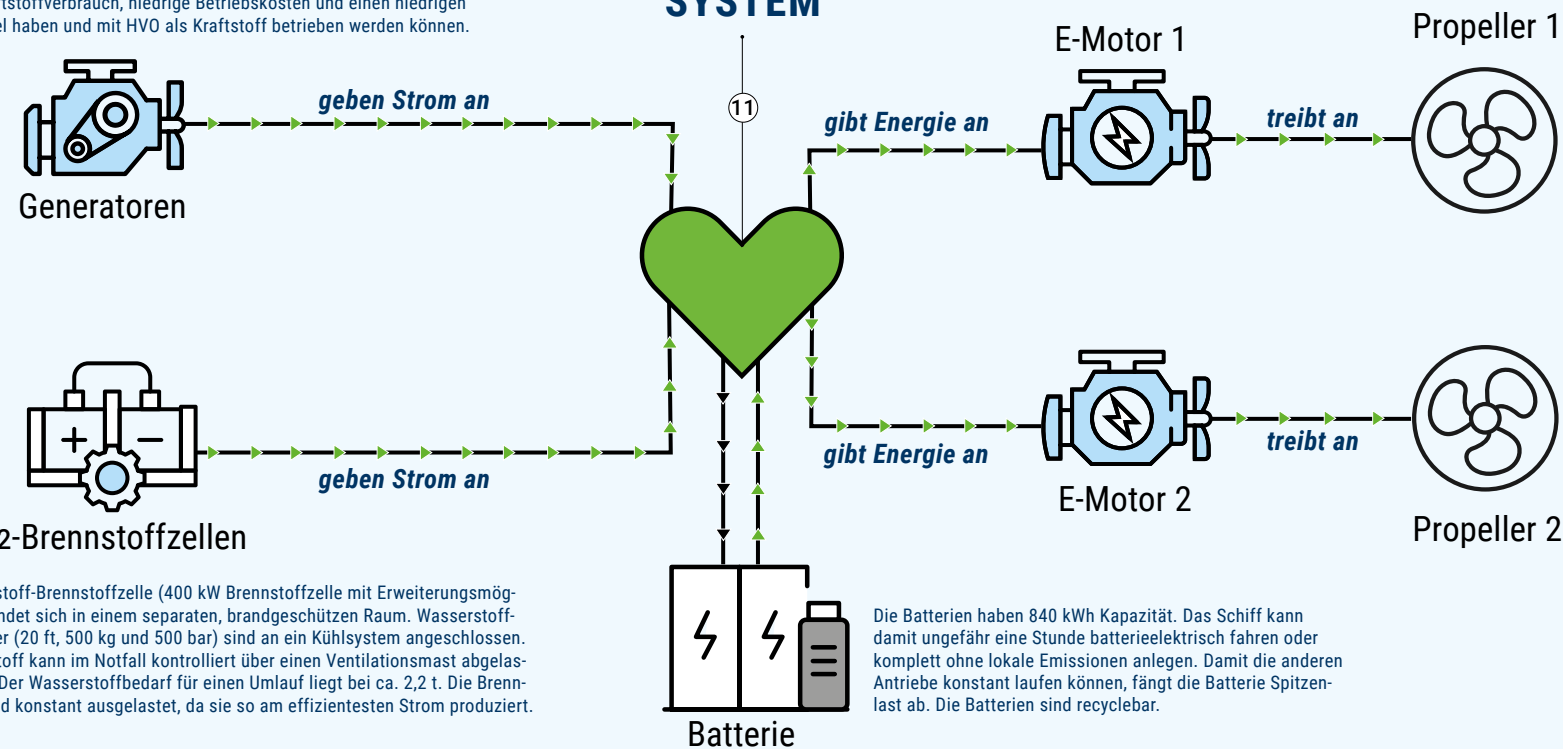
Generatoren



H2-Brennstoffzellen

Eine Wasserstoff-Brennstoffzelle (400 kW Brennstoffzelle mit Erweiterungsmöglichkeit) befindet sich in einem separaten, brandgeschützten Raum. Wasserstoff-Tankcontainer (20 ft, 500 kg und 500 bar) sind an ein Kühlsystem angeschlossen. Der Wasserstoff kann im Notfall kontrolliert über einen Ventilationsmast abgelassen werden. Der Wasserstoffbedarf für einen Umlauf liegt bei ca. 2,2 t. Die Brennstoffzelle wird konstant ausgelastet, da sie so am effizientesten Strom produziert.

POWERMANAGEMENT-SYSTEM



Die Batterien haben 840 kWh Kapazität. Das Schiff kann damit ungefähr eine Stunde batterieelektrisch fahren oder komplett ohne lokale Emissionen anlegen. Damit die anderen Antriebe konstant laufen können, fängt die Batterie Spitzenlast ab. Die Batterien sind recyclebar.

GENIALE KÖPFE – VIELVERSPRECHENDES BINNENSCHIFFS-KONZEPT!

„Neben der Emissionsreduktion des Schiffes ist das Wichtigste, dass wir ein neues Konzept für den Schiffsantrieb testen: Ein modulares System, das auf E-Motoren fußt. Damit erreichen wir eine große Kraftstoffflexibilität und eine viel höhere Effizienz. Gleichzeitig können wir neue Bautechniken für Schiffe testen und sie noch weiter optimieren.“

Herbert Berger, Leitung technische Abteilung
Rhenus Schiffsmanagement

„Um dieses Schiff erfolgreich fahren zu lassen, brauchen wir bezahlbaren grünen Wasserstoff und einheitliche Genehmigungen, wie dieser gelagert, transportiert und auf die Schiffe umgeschlagen werden kann – und das sicher und rechtskonform.“

Robert Graf-Potthoff, Inspektor technische Abteilung
Rhenus Schiffsmanagement

Steckbrief:

Herbert Berger und Robert Graf-Potthoff sind als Leiter und Inspektor der technischen Abteilung bei Rhenus Partnership maßgeblich an der Planung und Entwicklung der innovativen Binnenschiffe beteiligt. Auf Grundlage ihrer langjährigen Erfahrung sowie unzähliger Tests und Analysen haben sie gemeinsam mit ihren Partnern das zukunftsweisende Binnenschiffskonzept entwickelt. Bedingt durch fehlende staatliche Förderung begann der Bau der zwei Koppelverbände MANNHEIM 1+2 und WÖRTH 1+2 erst 2022. 2024 konnte der Koppelverband MANNHEIM 1+2 den Liniendienst antreten, 2025 wird die WÖRTH 1+2 und 2026 die staatlich geförderte LUDWIGSHAFEN 1+2 folgen.



Für ihre zukunftsweisen Investitionen wurden Rhenus Partnership und Contargo von der Allianz-Esa GmbH sowie den Fachzeitschriften SUT Schifffahrt und Technik und Binnenschifffahrt mit dem „Innovationspreis Binnenschifffahrt 2024“ ausgezeichnet.

Die Perspektiven der Binnenschifffahrt

Gemeinsam über Wasser bleiben

Erst nach rund 20 Jahren wird bei einem Binnenschiff der Motor getauscht. Das Schiff selbst kann noch viel länger fahren. Entscheidungen für neue Antriebe sind daher gut zu durchplanen. Durch gründliches Testen alter und neuer Konzepte überlegen wir uns Lösungen für Nachrüstung an Schiffen, den Umbau von Schiffen, aber auch Konzepte für Schiffsneubauten. Dank diesem Strauß an Maßnahmen wird die Dekarbonisierung in der Binnenschifffahrt realistisch – die Umsetzung der Konzepte birgt jedoch große Herausforderungen.

Verschiedene Blickwinkel sind dazu heute und zukünftig wichtig. Sich gegenseitig zu verstehen, die gleiche Sprache zu sprechen und Erfahrungswerte, Marktanforderungen sowie Klimaveränderungen einzubeziehen, sind die Voraussetzungen, um das Seil letztendlich gemeinsam in die richtige Richtung zu ziehen. Eine Umstellung der Binnenschifffahrt hin zu Zero-Emission-Technologien wird nur funktionieren, wenn für die ganze Branche Lösungen gefunden werden. Es bedarf dazu politischer Flankierung und einer stabilen Nachfrage nach Transportleistungen mittels Binnenschiff.



FAZIT

WIR WOLLEN AUCH NACH 2045 EINE MODERNE, SAUBERE, LEBHAFTE UND STARKE BINNENSCHIFFFAHRT BETREIBEN – MIT DEM BESTEN KOSTEN-NUTZEN-VERHÄLTNIS PRO CONTAINER!

► Expertenstimmen



VERTRAUEN IST DIE WICHTIGSTE GRUNDLAGE

Thijs van den Heuvel,
COO Contargo

„Die Binnenschifffahrt ist seit Jahrhunderten ein wichtiger Bestandteil der europäischen Verkehrslandschaft – doch jetzt steht sie vor ihrer größten Herausforderung. Die Dekarbonisierung ist eine Aufgabe, die Mut, Entschlossenheit und Innovation erfordert, insbesondere weil sie im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln komplexer ist. Deshalb gilt es, sich mit Partnern zusammenzutun, um dem Sektor klare Perspektiven zu bieten und das Vertrauen in die klimaneutrale Transformation zu stärken. Dabei kommt es darauf an, technische Innovationen zu fördern und gleichzeitig die regulatorischen, infrastrukturellen und sozialen Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass eine nachhaltige Entwicklung gelingt.“



WIR KÖNNEN OPTIMALE, TRIMODALE VERKNÜPFUNG

Florian Röthlingshöfer, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen und Vizepräsident CESNI

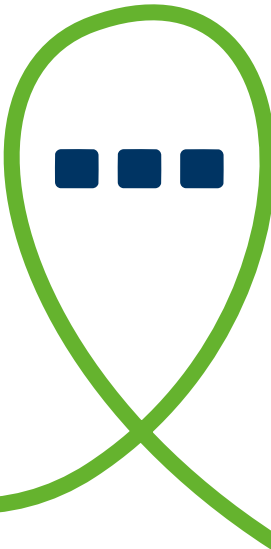
„Häfen sind das Rückgrat der trimodalen Logistik – dieses Potenzial gilt es voll auszuschöpfen! Als zentrale Drehscheiben vernetzen sie Regionen mit der Welt und stützen sich dabei auf multimodale, ökologische Logistikketten. Diese sind ein Schlüssel zur Erreichung der europäischen Klimaziele. Ein nachhaltiger Erfolg entsteht durch leistungsfähige, effiziente und dekarbonisierte Umschlagsplattformen – den Häfen! Ohne die Binnenschifffahrt bleibt unsere Logistiklandschaft einseitig und weniger resilient. Notwendig sind gezielte Investitionen in die Flussinfrastruktur, moderne Binnenschiffe und eine zukunftsfähige Lade- und Tankinfrastruktur. Mit den richtigen politischen Rahmenbedingungen wird die Transformation der Logistik gelingen.“



WIR BRAUCHEN KLARE SIGNALE ÜBER SEKTORGRENZEN HINAUS

Cok Vinke,
Contargo Waterway Logistics

„Die Suche nach dem passenden Energieträger für die Binnenschifffahrt der Zukunft erfordert einen Blick über die Sektorgrenzen hinaus – insbesondere auf Entwicklungen in der Seeschifffahrt und der energieintensiven Industrien. Durch die geringe Nachfrage im eigenen Bereich sind wir auf deren Entscheidungen angewiesen. Klare Signale und entschlossenes Handeln schaffen die Grundlage, um gemeinsam die notwendige Infrastruktur aufzubauen. Gleichzeitig gilt es, jährlich 2,5 Milliarden Euro in klimafitte Schiffe und deren Infrastruktur zu investieren – eine Aufgabe, die nur im Schulterschluss gelingen kann.“



DEKARBONISIERUNG IM

SCHIENEN VERKEHR

WARUM WIR ZUNEHMEND AUF DIE SCHIENE SETZEN

Der Kombinierte Verkehr soll die Transformation des Güterverkehrs vorantreiben. Da das Binnenschiff nur entlang der Wasserwege den Hauptlauf übernehmen kann, ist es unser Ziel, den Anteil der Bahn in unserem Modal Split zu erhöhen.



Verlagerung

ZWEIMAL
ZUM MOND UND ZURÜCK

Anders ausgedrückt: Wir fahren jährlich 1,45 Millionen Kilometer mit unseren Bahnprodukten – Tendenz steigend!



Bedarf

3%
MEHR REEFERCONTAINER

Die Nachfrage nach temperaturgeführten Transporten nimmt jedes Jahr zu - mit schlaun Lösungen neuerdings auch auf der Schiene.



Steigerung

BIS 47 %
BAHNANTEIL

Aktuell liegt der Anteil der Bahntransporte an unserem Modalsplit bei 29 %. Bis 2040 wollen wir diesen auf 47 % erhöhen.

Status Quo auf der Schiene

29%

unserer trimodalen Transporte erfolgen derzeit per Zug. Die Bahn ist für nur 7 Prozent unserer gesamten Emissionen verantwortlich und hat somit das beste Emission-zu-Transport-Verhältnis – eine klimaschonende, schnelle und gut planbare Transportlösung. Eine zentrale Herausforderung bleibt jedoch die Umstellung des Schienenverkehrs auf einen nachhaltigeren Strommix.

Was können wir tun?

ZUSAMMENHÄNGE ERKENNEN

Auf den intermodalen Schienenverkehr prasseln zahlreiche Herausforderungen ein. Nur mit Fingerspitzengefühl lassen sich die richtigen Maßnahmen umsetzen.

Wie wir das tun? -> Seite 33

KEINE AUSREDEN MEHR

Einigen Gründen, die einer Verkehrsverlagerung im Wege stehen, können wir mit Innovationen begegnen. So lassen sich noch mehr Güter auf der Schiene transportieren.

Wie wir das tun? -> Seite 34

MUTIGER BLICK IN DIE ZUKUNFT

Neben der Dekarbonisierung des Schienenverkehrs besteht die Gemeinschaftsaufgabe darin, das gesamte Verkehrssystem zu stärken, damit seine Vorteile auch künftig noch zum Tragen kommen können.

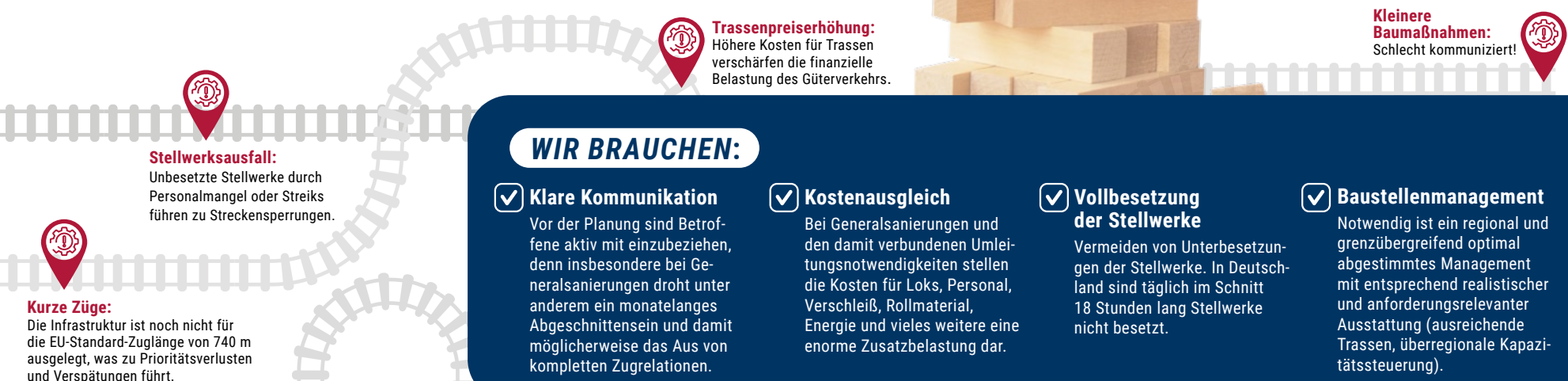
Wie wir das tun? -> Seite 36



Alle Beteiligten sind am Zug

Geschickter Umgang mit den Herausforderungen des Schienengüterverkehrs

„Güter gehören auf die Schiene“. Dieser Aussage stimmen wir vollkommen zu, denn die Klimaziele lassen sich nur erreichen, wenn mehr Güter im Kombinierten Verkehr transportiert werden. Für ein starkes Wachstum sind viele Herausforderungen zu meistern: Modernisierung, Ausbau, Digitalisierung, Wirtschaftlichkeit, Elektrifizierung. Um das Schienenverkehrssystem nicht zum Einsturz zu bringen, braucht es Geduld, eine ruhige Hand und eine abgestimmte Strategie. Nur dann wird es nicht zur langfristigen Rückverlagerung auf die Straße und damit zum Verfehlen der Klimaziele kommen.



Jetzt wird es kalt!

Wir bringen Reefercontainer auf die Schiene

Kühltransporte auf der Schiene? Noch vor wenigen Jahren galt das als schwierig bis unmöglich. Gerade im grenzüberschreitenden Verkehr sind temperatursensible Transporte fast ausschließlich per Lkw und zum Teil per Binnenschiff seit längerem etabliert, doch per Schiene fehlten passende Lösungen.

Angesichts steigender Anforderungen durch komplexere Produkte und extremer werdender Temperaturen infolge des Klimawandels wächst der Bedarf an Reefercontainern jährlich um etwa drei Prozent. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, diese Herausforderung anzunehmen und den Schienengüterverkehr auch für temperatursensible Güter zukunftsfähig zu machen.

STROMERZEUGUNG WÄHREND DER FAHRT

Ähnlich wie bei einem Dynamo treibt die Bewegung des Güterwagens eine Hydraulikpumpe an. Über einen Hydraulikmotor wird Strom erzeugt. Ein Teil des Stroms wird direkt zur Temperierung der Container verwendet, der Rest geht in eine Speicherbatterie.

ENERGIEVERSORGUNG BEI STILLSTAND

Steht der Wagen still, übernimmt das Battery Power Pack die Energieversorgung. Mit bis zu 72 kWh reicht der Strom daraus auch für längere Standzeiten. Die Lithium-Eisenphosphat-Batterien sind temperaturstabil und ohne Kobalt. Ist die Batterie einmal leer, kann sie auch am Terminal aufgeladen werden.

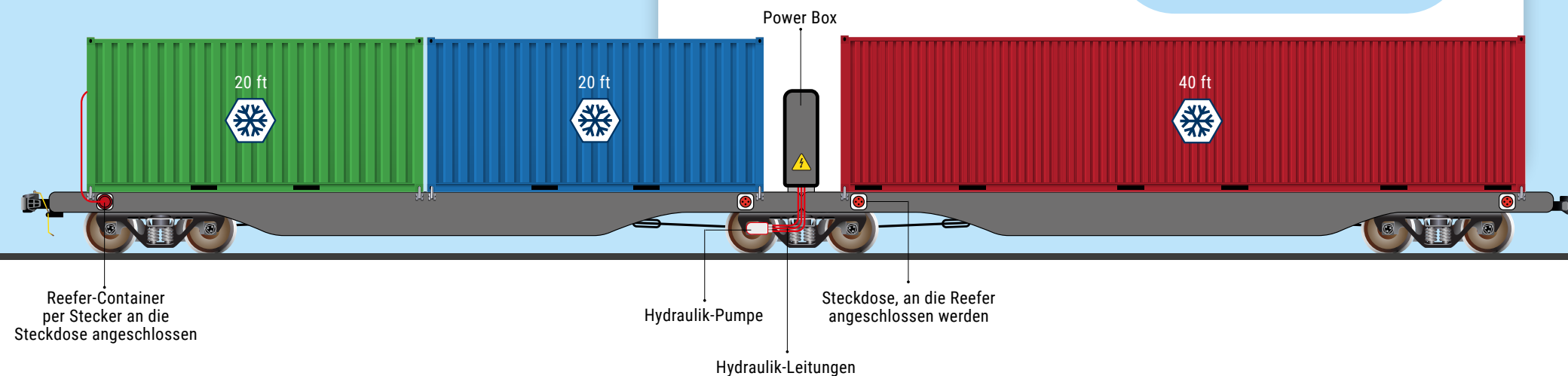
MONITORING UND KONTROLLE

Die PowerBox bietet umfassende Überwachungsfunktionen vom aktuellen Energieverbrauch über den Ladezustand bis zur noch verfügbaren Kühlzeit.

NUTZUNG AN TERMINALS

Die erste Herausforderung bestand darin, die Kabel so zu verlegen, dass sie leicht zugänglich sind und ein einfaches Handling für Mitarbeitende und Partner ermöglichen. Nun liegt es an den Start- und Zielterminals sicherzustellen, dass Mitarbeitende verfügbar sind, um die PowerBox zuverlässig an- und abzustechen.

**DIE SMARTE TECHNIK
SORGT ZUVERLÄSSIG FÜR
DIE RICHTIGE TEMPERATUR!**



COOLE TECHNOLOGIE

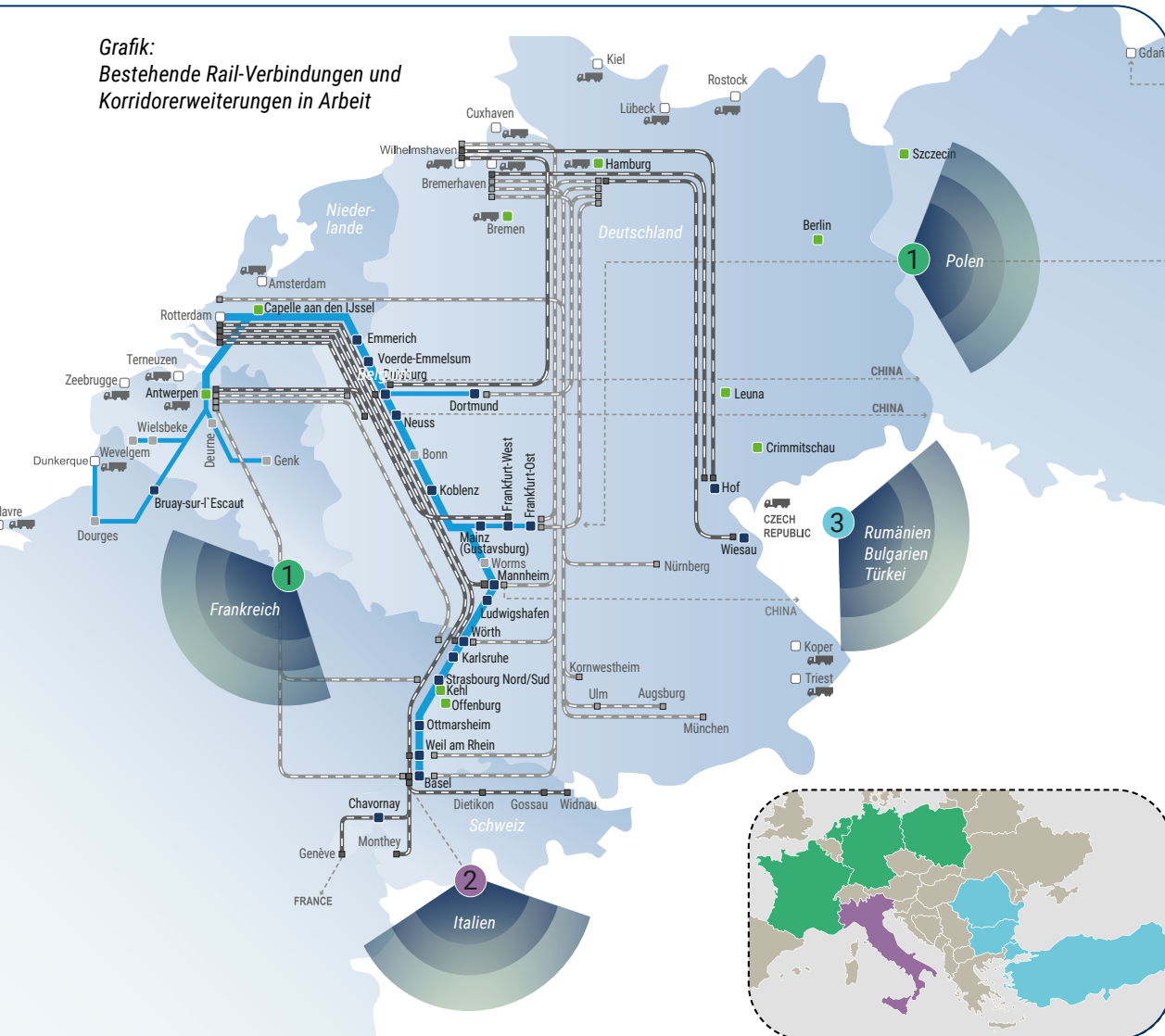
FÜR DAS KLIMA!

„Aktuell fahren wir bereits bis zu zehn dieser Wagen auf unterschiedlichen Strecken, Anzahl steigend. Die Technik funktioniert im Alltag und bietet eine gute Möglichkeit, Verkehre auf die Bahn zu verlagern bzw. auf der Bahn zu halten. Kombiniert mit einem Reefercontainer ohne stark klimaschädliches fluoriertes Kühlmittel ist der Reefertransport auf der Schiene ein echter Gewinn fürs Klima!“

Michael Lückenbach, Managing Director Contargo Rail Services

Wir brauchen mehr – Bahnverkehr

Grafik:
Bestehende Rail-Verbindungen und
Korridorweiterungen in Arbeit



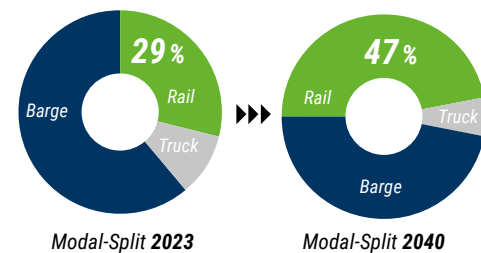
Kombinierte Verkehre sind mehr als Container-Hinterland-Verkehre

Mehr kontinentale Verkehre im Kombinierten Verkehr entlasten europaweit die Straßen, senken die CO₂e-Emissionen und steigern die Effizienz innerhalb der Logistiksysteme – damit haben wir eine hervorragende Möglichkeit, das europäische Logistiknetzwerk resilienter zu gestalten und gleichzeitig die Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrer:innen zu verbessern. Auf diesen Zug springen wir gerne auf: **Wir gliedern unsere Dekarbonisierungsstrategie in die von Europa ein, die klar eine Verkehrsverlagerung von der Straße verlangt.**

CONTARGO GOES CONTINENTAL

Schon heute bieten wir zahlreiche, etablierte Bahnprodukte in sechs Ländern an. Unser Ziel ist es, unseren Modal-Split bis 2040 auf 47 Prozent zu erhöhen. Deshalb erweitern wir unsere Korridore und bauen unsere kontinentalen Bahnverkehre kontinuierlich aus.

- 1 **Ost-West: Polen, Deutschland, Niederlande, Frankreich**
- 2 **Süd: Italien**
- 3 **Südost: Rumänien, Bulgarien, Türkei**



Expert:innenstimmen



JETZT EUROPAWEITE RAHMENBEDINGUNGEN SCHAFFEN

Bénédicte Colin, Executive Chair of Naviland and member of the UIRR Board of Directors

„Europas Logistiknetzwerk braucht den entschlossenen Ausbau des Kombinierten Verkehrs. Nur durch europäische Zusammenarbeit und gezielte Investitionen in Digitalisierung und moderne Infrastruktur kann er sein Potenzial für eine klimafreundliche und widerstandsfähige Logistik entfalten und damit ein starkes und zukunftsfähiges Rückgrat der europäischen Logistik sein. Jetzt ist der Moment, die nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen – Industrie, Politik und Gesellschaft sind gemeinsam gefordert!“



EUROPÄISCHE BAHNVERKEHRE SIND ZU STÄRKEN

Andreas Mager, Contargo Rail Services

„Egal, wie wir Güter durch Europa transportieren, Deutschland liegt geografisch in der Mitte und stellt durch seine überlastete Infrastruktur häufig das Bottleneck dar. Gleichzeitig ist es entscheidend, den europäischen Bahnverkehr zu stärken, um die Emissionsziele des Transports zu erreichen. Ich sehe uns hier in Deutschland klar in der Verantwortung, einen mit allen Akteuren abgestimmten Sanierungsplan zu entwickeln!“

FAZIT

DIE HERAUSFORDERUNGEN LIEGEN IN DER BEREITSTELLUNG EINER VERLÄSSLICHEN LADE- UND UMSCHLAGINFRASTRUKTUR SOWIE DER SCHAFFUNG KLARER REGULATORISCHER UND FINANZIELLER ANREIZE, UM DEN KOMBINIERTEN VERKEHR ATTRAKTIV ZU HALTEN. EIN UMFASSENDER ANSATZ KÖNNTE HELFEN, DIE VERKEHRSWENDE ZU BESCHLEUNIGEN UND DAS EUROPÄISCHE LOGISTIKNETZWERK ZUKUNFTSFÄHIG ZU GESTALTEN.

DEKARBONISIERUNG IM

LKW-DIREKTVERKEHR



WAS UNS ANTREIBT?

Wir wollen innerhalb der Grenzen des Planeten handeln, also Rohstoffe und Energie effizient nutzen, die Luft reinhalten und die Meere nicht versauern lassen. Auch die Gesundheit der Menschen priorisieren wir. Damit uns das gelingen kann, sollte sich künftig die Art und Weise, wie wir Güter transportieren, grundlegend ändern.



Umweltkosten

39 €
MEHRKOSTEN PRO 100 KM

Unter Berücksichtigung der externen Umweltkosten sollte eine Fahrt mit dem Diesel-Lkw ganze 39 Euro pro 100 km mehr kosten.



Personalmangel

100.000
FAHRENDE

Aufgrund schwieriger Arbeitsbedingungen ist der Beruf der Lkw-Fahrer:innen unattraktiv – ein echtes Problem für die Logistikbranche.



Reichweite

600
KILOMETER

Damit kommt ein konventioneller Fernverkehrs-Lkw in der Regel sehr gut aus – diese Reichweite schaffen auch die neuesten Elektro-Lkw.

Status Quo im Lkw-Direktverkehr

10%

unserer Transporte werden aktuell per Direkt-Lkw durchgeführt – der kleinste Anteil an unserem Modal Split. Trotzdem werden hier 20 Prozent unserer gesamten Emissionen verursacht, das relativ gesehen am Höchsten ist. Deshalb wählen wir den Einsatz des Direkt-Lkw stets mit Bedacht und nur wenn er notwendig ist: So können wir z. B. flexibel auf Klimaereignisse reagieren, lokale Auswirkungen puffern und resiliente Lieferketten schaffen. Natürlich sehen wir uns auch hier in der Verantwortung, nachhaltige Lösungen zu suchen und vielversprechende Ansätze zu verfolgen.

Was können wir tun?

SYNCHROMODAL DENKEN

Um das Transportsystem nachhaltig zu transformieren, gilt es den Kombinierten Verkehr auszubauen. Trotzdem findet auch hier der Direkt-Lkw in bestimmten Fällen sinnvollen Einsatz.

Wie wir das tun? -> Seite 41

BERUF ATTRAKTIV GESTALTEN

Die Transformation des Straßengüterverkehrs beinhaltet nicht nur die Dekarbonisierung. Um wirklich nachhaltig zu sein, dürfen wir die sozialen Aspekte dieser Verkehre nicht außer Acht lassen.

Wie wir das tun? -> Seite 42

ELEKTRISCH AUF LANGER DISTANZ

Die Reichweiten der E-Lkw sind noch ausbaufähig, trotzdem können diese bereits im Fernverkehr fahren. Nicht das Fahrzeug, sondern die Ladeinfrastruktur ist das Nadelöhr.

Wie wir das tun? -> Seite 44

Direkt-Lkw im Kombinierten Verkehr?

Der Fernverkehr als Teil der Transformation

Der Kombinierte Verkehr, der unterschiedliche Transportmittel intelligent verknüpft, ist eine vielversprechende Lösung, um die Umweltkosten zu senken. Allerdings ist unser Geschäftsmodell trotz aller Vorteile nicht perfekt: Fahrplanänderungen, Streckensperrungen und Staus können seine Effizienz beeinträchtigen. Weil zufriedene Kunden den Kombinierten Verkehr stärken, kommt hier der Direkt-Lkw ins Spiel: Als Joker bietet er die notwendige Flexibilität, um pünktliche Lieferungen sicherzustellen und Transportsysteme zu ergänzen, wenn andere Wege nicht verfügbar sind.

Gerade in Zeiten des Klimawandels spielen Direkt-Lkw zeitweise eine wichtige Rolle. Denn extreme Wetterereignisse wie Überschwemmungen und Stürme können den Schienen- und Schiffsverkehr stark beeinträchtigen. In solchen Situationen übernehmen Lkw kurzfristig kritische Transporte, um die Lieferketten aufrechtzuerhalten und die Versorgung sicherzustellen.

Wir brauchen den Direkt-Lkw nicht als Standard, sondern als Joker. Dabei setzen wir ihn möglichst emissions-, energie- und rohstoffeffizient ein.

UMWELTKOSTEN



Die aktuellen Umweltkosten sind hoch. Unser bestehendes Verkehrssystem ist für die Umwelt und uns als Gesellschaft zu teuer.

* Umweltkosten – oder externe Kosten – umfassen die finanziellen Folgen von Luftschadstoffen und Emissionen bei der Herstellung und Nutzung von Kraftstoffen, Fahrzeugen und Infrastruktur sowie den Flächenverbrauch und den Verlust von Ökosystemen. Diese Kosten tragen nicht die Verursacher, sondern wir alle als Gesellschaft.

„Nachhaltige Entwicklung bedeutet, die Bedürfnisse der Gegenwart zu befriedigen, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können.“
Brundtland-Kommission

So könnte der Fernverkehr der Zukunft aussehen



Der Wandel als Lösung?

Das System Lkw-Fernverkehr krankt derzeit an einer Kombination aus strukturellen, ökologischen und sozialen Problemen. Auch wenn es zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorstellbar ist, kann der Wandel zu alternativen Antrieben mit allen damit einhergehenden Maßnahmen (siehe Grafik) gleichzeitig die Wende zu besseren und nachhaltigeren Arbeitsbedingungen bewirken. Werden zu wenige Aspekte bei der Transformation berücksichtigt, könnten sich die Arbeitsbedingungen allerdings eher noch verschärfen, was wiederum die Transformation verzögern würde.

Ist es realistisch, den Beruf Lkw-Fahrer:innen wieder attraktiver zu gestalten?



ALTERNATIVE LADEMÖGLICHKEITEN SCHAFFEN

Konzept:

Lkw-Standzeiten an Laderampen sinnvoll nutzen, indem nicht nur der Lkw beladen, sondern in dieser Zeit auch die Batterie geladen wird. Außerdem bietet sich das „dynamische Laden“ während der Fahrt unter Oberleitungen an.

Effekt:

Keine Zeitverschwendung auf der Suche nach Ladeinfrastruktur und Vermeidung zusätzlicher Ladezeiten. Verlängerung effektiver Fahrzeiten ohne Beeinträchtigung der Ruhezeiten.

Vorteile:

Emissions- und geräuschreduzierte Lkw, die gleichzeitig sicherer und gesünder für Fahrer:innen sind.



OPTIMIERTE (ABRECHNUNGS)SYSTEME

Konzept:

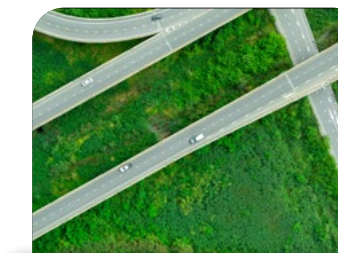
Automatisierte Abrechnungssysteme könnten den gesamten Prozess der Abrechnung von Maut, Kraftstoff und Ladeleistungen deutlich vereinfachen. Digitale Plattformen, die diese Prozesse zentral steuern, sparen Zeit und Aufwand.

Effekt:

Weniger administrativer Aufwand für Unternehmen und Fahrer:innen, was auch zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen beitragen kann.

Vorteile:

Transparenz in den Kostenstrukturen europaweit, schnellere Abwicklungen und höhere Effizienz.



FÖRDERUNG DES HEIMKEHRER-MODELLS

Konzept:

Für E-Lkw bietet sich ein europaweites System an, das darauf abzielt, die Ladeinfrastruktur und die Routen so zu optimieren, dass Fahrer:innen zudem regelmäßiger in ihre Heimat zurückkehren können.

Effekt:

Problemloses grenzüberschreitendes Fahren ohne Zeitverluste mit einer verbesserten Work-Life-Balance der Fahrer:innen.

Vorteile:

Eine höhere Akzeptanz von E-Lkw in der Logistikbranche bringt europaweit Vorteile für Unternehmen und verbessert gleichzeitig die Lebensqualität der Fahrer:innen, was langfristig positive Auswirkungen auf das gesamte System hat.



STATE-OF-THE-ART ELEKTRO-LKW

Konzept:

Elektrische Lkw der neuesten Generation bestechen durch leise Motoren und emissionsfreie Technologien. Diese Fahrzeuge sind nicht nur umweltschonender, sondern auch wesentlich komfortabler für die Fahrer:innen.

Effekt:

Weniger Lärmbelästigung – weniger Stress. Weniger Abgase in den Fahrerhäusern. Gesundheitsschonend durch sanftere Fahrweisen und weniger Vibrationen.

Vorteile:

Attraktivitätssteigerung des Berufes, da moderne E-Lkw als Zeichen eines innovativen, zukunftsorientierten Arbeitsumfelds wahrgenommen werden.

WIR ZEIGEN, DASS ES GEHT!

„Mit dem Einsatz von E-Lkw im Fernverkehr sammeln wir täglich wertvolle Erfahrungen: Diese verbrauchen auf der Autobahn beispielsweise weniger Strom als im Stadtverkehr. Mit der großen Reichweite des eActros 600 eröffnen sich völlig neue Möglichkeiten. Unsere Fahrer:innen haben dadurch auch eine größere Verantwortung bei der Routenplanung, wobei sie das Team tatkräftig unterstützt. Wir setzen bevorzugt auf Ökostrom an eigenen Ladesäulen, da stimmen Preis und Klimabilanz. Entscheidend ist der reibungslose Ablauf beim Kunden, denn Ladezeit ist Arbeitszeit. Die Resonanz ist durchweg positiv: Fahrer:innen, Kundschaft, sogar anfangs skeptische Kolleg:innen sind begeistert – und die Nachfrage wächst kontinuierlich.“

Kollegen der Contargo Road Logistics und der Contargo Truck Fleet



Interview

Spannende Erfahrungen über den Einsatz von Elektro-Lkw im Fernverkehr. Anschauen lohnt sich!

André Stöhr
E-Lkw-Fahrer,
Contargo Truck Fleet

Christian Schäfers
Managing Director
Contargo Road Logistics

Matthias Wroblewski
Disponent,
Contargo Road Logistics

► Expertenstimmen

DIE HERAUSFORDERUNGEN WERDEN WIR GEMEINSAM MEISTERN

ECTA: Giano Koskamp,
General Manager Boekestijn Transport Service

„Der Einsatz von E-Lkw auf der Fernstrecke steht vor erheblichen Herausforderungen: Es fehlt ein flächendeckendes Netz, das sowohl die Nachfrage als auch unterschiedliche Fahrtrichtungen abdeckt – E-Truck-Lanes und durchdachte Ladeinfrastrukturkonzepte sind dabei unverzichtbar. Dynamisches Laden, Lademöglichkeiten auf Fähren und Zügen sowie die Nutzung von Standzeiten sollten Teil eines integrativen Ansatzes sein. Gleichzeitig ist angesichts der noch eingeschränkten Reichweite der Elektro-Lkw der Ausbau geeigneter Parkmöglichkeiten für die Fahrer ein entscheidender Schritt zur Erreichung dieses Ziels. Diese Transformation erfordert gemeinsame Pionierarbeit und koordinierte Partnerschaften. Ich bin überzeugt, dass wir mit dieser Zusammenarbeit die Herausforderungen meistern und den Übergang zu emissionsfreien Transporten schaffen werden.“

WIR BRAUCHEN PLANBARKEIT AUF LANGEN STRECKEN

Thijs van den Heuvel,
COO Contargo

„Aus unserer Sicht liegen die größten Hürden beim Einsatz von E-Lkw im Fernverkehr in der fehlenden flächendeckenden Ladeinfrastruktur, was den Umgang mit den „neuen Reichweiten“ erschwert. Daraus resultiert, dass aktuell noch zu wenige Logistikunternehmen solche Fahrzeuge einsetzen. Für den Fernverkehr brauchen wir verlässliche, wettbewerbsfähige Systeme, die lange Strecken effizient und planbar abdecken können. Eine flächendeckende Ladeinfrastruktur ist unerlässlich – dazu gehören auch die Elektrifizierung der Laderampen der Unternehmen und die Betriebshöfe der Logistikbranche. Ebenso wichtig ist die nahtlose Integration der Ladeinfrastruktur in bestehende Logistikketten, ohne dabei produktivitätsmindernde Kompromisse einzugehen.“

FAZIT

LETZTLICH BIETEN WIR ALS CONTARGO EINE LÖSUNG DURCH DIE INTEGRATION DER VERSCHIEDENEN VERKEHRSMITTEL: SYNCHROMODALITÄT KÖNNTE ZU EFFIZIENTEREN UND UMWELTSCHONENDEREN LOGISTIKLÖSUNGEN FÜHREN, INDEM DIE JEWEILIGEN STÄRKEN DER VERKEHRSMITTEL GENUTZT WERDEN.

NACHHALTIGKEIT ist viel mehr als Emissionsreduktion!

Ein kurzer Blick auf weitere wesentliche Themen

In der Logistikbranche scheint das Thema Nachhaltigkeit oft auf die Reduktion von Emissionen ausgerichtet zu sein – eine Herausforderung, die aufgrund ihrer Dringlichkeit, Komplexität und des großen Einflusses der Logistik unbestritten im Fokus steht. Auch wir widmen deshalb diesen umfassenden Bericht dem Thema Dekarbonisierung, insbesondere dem SDG 13 „Maßnahmen zum Klimaschutz“. Doch Nachhaltigkeit geht weit darüber hinaus und umfasst eine Vielzahl von Themen,

die auf unterschiedliche Weise miteinander zusammenhängen. Unsere Nachhaltigkeitsstrategie basiert deshalb auf einem ganzheitlichen Ansatz, der sich an den SDGs orientiert und alle drei Säulen der Nachhaltigkeit – Umwelt, Soziales und Wirtschaft – integriert. **Auf den folgenden sechs Seiten werfen wir einen kurzen Blick auf weitere wesentliche Themen und zeigen ein paar Beispiele, die unsere Arbeit prägen und dazu beitragen, eine nachhaltige Zukunft zu gestalten.**



VERKNÜPFUNG (SDG 13 und 8):

Die niedrigen Löhne von ost- und außereuropäischen Fahrer:innen machen den Fernverkehrs-Lkw besonders kostengünstig und schaffen ungleiche Wettbewerbsbedingungen. Dies erschwert die dringend notwendige Verlagerung von Güterverkehr auf Wasserstraße und Schiene, die entscheidend für die Erreichung der Emissionsziele sind.



SYNERGIEN (SDG 13 und 3):

Elektromobilität reduziert Emissionen, Lärm und Luftschadstoffe. Dies trägt zum Klimaschutz bei und verbessert die Lebensqualität und Gesundheit der Menschen. Weniger Schadstoffe senken das Risiko von Atemwegserkrankungen und Herz-Kreislauf-Problemen, während eine leisere Umgebung das Wohlbefinden nachhaltig steigert.



WIDERSPRUCH (SDG 13 UND 9):

Der Ausbau der Infrastruktur für den Kombinierten Verkehr ist ressourcenintensiv und verursacht unvermeidlich Emissionen. Gleichzeitig treibt er Innovationen voran, schafft Arbeitsplätze in nachhaltigen Branchen und stärkt unseren Wohlstand, indem er das Verkehrssystem als Ganzes verbessert und zur Reduktion der Gesamtemissionen beiträgt.

Du möchtest noch mehr zu Contargos Themen außerhalb der Emissionsreduktion erfahren?



<https://tinyurl.com/4ydene42>

ZU DEN SDGs 3, 4, 7, 8, 9, 13 & 17 LEISTET CONTARGO EINEN WESENTLICHEN POSITIVEN BEITRAG BZW. REDUZIERT DIE NEGATIVEN AUSWIRKUNGEN WESENTLICH.

Genau um dieses Engagement drehte sich der letzte Contargo-Nachhaltigkeitsbericht. Reinschauen lohnt sich auf jeden Fall: https://bit.ly/NHB2022_DE



Mit den SDGs (Sustainable Development Goals / auf deutsch: Ziele für eine nachhaltige Entwicklung) haben sich die beteiligten Länder als gemeinsame Vision unserer Zukunft 17 Ziele gesetzt, an denen auch wir unser Handeln ausrichten.

Wir begeistern die nächste Generation für Logistik

FRISCHE IDEEN FÜR EINE NACHHALTIGE ZUKUNFT



Bildung und Wohlbefinden (SDG 4 und SDG 3) spielen eine zentrale Rolle in unserer Unternehmenskultur. Wir schaffen ein motivierendes Umfeld, das eine engagierte, gesunde Belegschaft

fördert und aktiv zur nachhaltigen Entwicklung beiträgt. Durch spannende Ausbildungsprogramme und Events bieten wir jungen Menschen vielfältige Chancen, persönlich zu wachsen, und sensibilisieren sie für wichtige Nachhaltigkeitsthemen – damit sie inspiriert werden, Verantwortung zu übernehmen.



INSPIRIEREN

Ob auf Ausbildungsmessen, beim Girls' Day und bei Terminalführungen für Schulklassen – Wir geben jungen Menschen Einblicke in die spannende Welt der Logistik.



QUALIFIZIEREN

In themenspezifischen Workshops oder Hochschulprojekten lernen junge Talente, wie nachhaltige Innovation in der Logistik entsteht – immer mit Praxisbezug.



ANERKENNEN

Auszeichnungen für den bundesweit besten Azubi „Fachkraft für Hafenlogistik 2022“ oder „Arbeitgeber der Zukunft 2023“ unterstreichen unser Engagement für Talentförderung.



Wer viel gibt, bekommt auch viel zurück. Unsere Übernahmequote von Auszubildenden und dualen Studierenden von 100 Prozent kann sich sehen lassen!

Wir kombinieren – alle profitieren!

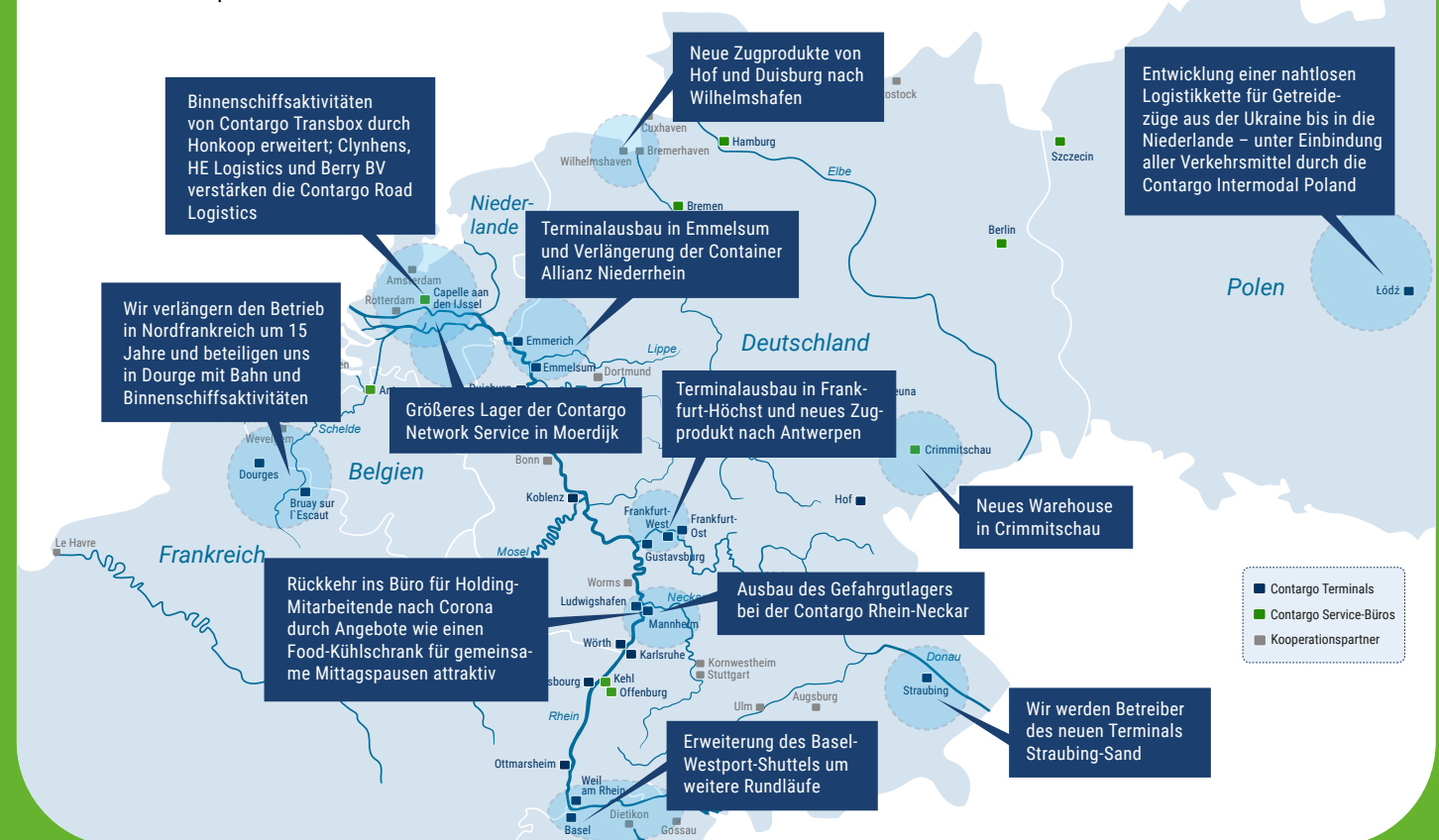


DAS FUNDAMENT EINES NACHHALTIGEN, ERFOLGREICHEN WIRTSCHAFTSSTANDORTES



Der Kombinierte Verkehr reduziert nicht nur Emissionen, sondern zahlt auch auf zahlreiche andere Themen ein: Luftschadstoffe und Mikroplastik durch Reifenabrieb ebenso wie Lärm und Staus werden reduziert, Rohstoffe werden eingespart, durch die Massenleistungsfähigkeit wird dem Fachkräftemangel begegnet, Arbeitsbedingungen verbessern sich z. B. durch attraktivere Arbeitszeiten oder erhöhte Digitalisierung. Ein starker Kombierter Verkehr bedeutet

somit auch ein resilientes, innovatives nachhaltiges Transportsystem und ist somit das Fundament einer sicheren Wirtschaft (SDG 9 und SDG 8). Wir setzen uns kontinuierlich dafür ein, sowohl unsere Standorte als auch unser Produktportfolio weiterzuentwickeln.



Engagement in der Nachbarschaft

WIR LEBEN VON UND IN DER REGION



Jeder unserer Standorte ist fest in seiner Region verwurzelt und steht vor individuellen Herausforderungen. Uns ist es ein Anliegen, genau dort, wo wir tätig sind, einen positiven Unterschied zu machen.

Die enge Zusammenarbeit mit lokalen Partnern, Behörden und Gemeinschaften ist dabei entscheidend.

Gleichzeitig setzen wir auf starke Partnerschaften und Netzwerke (SDG 17), um mit allen Stakeholdern gemeinsam praktikable Lösungen für die vielen Nachhaltigkeits-herausforderungen zu entwickeln. Indem wir regionales Engagement mit globaler Verantwortung verbinden, leisten wir einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung und fördern damit eine zukunftsfähige Zusammenarbeit, die weit über die einzelnen Standorte hinauswirkt.



CONTAINERTERMINAL MAL ANDERS ERLEBEN UND DABEI NOCH SPENDENGELDER SAMMELN

2022 und 2023 beteiligte sich Contargo Rhein-Waal-Lippe mit einem After-Work-Run über das Terminal in Emmerich am Homerun Spendenlauf.



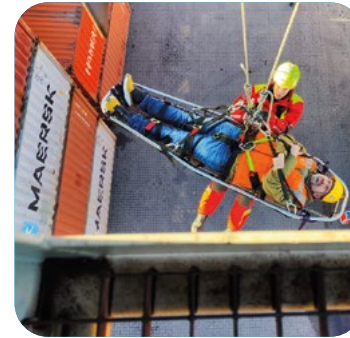
IN KONTAKT BLEIBEN UND NEUE MÖGLICHKEITEN DER ZUSAMMENARBEIT DISKUTIEREN

2022 lud Contargo erstmals zum Kundenevent "Contargo Intermodal Summit" ein. Das Event wird alle zwei Jahre wiederholt.



WIRKSAM WERDEN IN SEINEM EIGENEN UMFELD UND MIT ANDEREN ETWAS AUF DIE BEINE STELLEN

Unser Contargo Auszubildender Kevin Luu ruft eine Initiative ins Leben, damit seine Berufsschule das Fairtrade-Siegel erhält.



ZUSAMMENARBEIT GEHT AUCH GANZ ANDERS

2022 ermöglichte Contargo Rhein-Main am Terminal Frankfurt-Ost eine Feuerwehrrübung mit Bergung vom Kran.



VERANTWORTUNG FÜR DIE KLEINSTEN

Unser Kollege Jörg Albrecht hat gezeigt, wie man aktiv einen Unterschied machen kann, indem er seinen Lkw kurzerhand als Kindertaxi umfunktioniert hat.

ÖKONOMIE ÖKOLOGIE & SOZIALES –

NUR WENN WIR ALLE DREI SÄULEN DER NACHHALTIGKEIT EINBEZIEHEN, KÖNNEN WIR UNSERE STRATEGIE VERFOLGEN UND EINEN POSITIVEN BEITRAG LEISTEN, DER SICHTBAR UND SPÜRBAR IST!

DEKARBONISIERUNG AM

CONTAINER TERMINAL



UNAUFFÄLLIG WICHTIG

Unsere Terminals sind nicht nur intelligente Drehscheiben, sondern die Schlüsselfiguren im Kombinierten Verkehr. Sie verbinden alle Verkehrsmittel und Aktivitäten zu einem Gesamtpaket und treiben Logistiklösungen effizient und zukünftig emissionsfrei voran.



Engagement

250.282
KILOMETER PER FAHRRAD

Seit 2011 hat das Team Contargo durch den Radfahrwettbewerb „Contargo tritt-in-die-Pedale“ bereits mehr als 35.000 kg CO₂e bei den Pendlerverkehren eingespart.



Impact

64
ENTSCHEIDUNGSTRÄGER

Im Berichtszeitraum haben zahlreiche Kolleg:innen aus dem gesamten Netzwerk in enger Zusammenarbeit mit der Abteilung Sustainable Solutions in gemeinsamen Workshops entscheidende Beiträge zur Dekarbonisierungsstrategie geleistet.



Teamwork

140
VERANSTALTUNGEN

Durch intensiven Austausch auf Veranstaltungen konnten wir in den Berichtsjahren die nachhaltige Entwicklung gemeinsam mit vielfältigen Stakeholdern maßgeblich voranbringen.

Status Quo am Containerterminal

Nur **6 %**

unserer Emissionen entstehen an den Containerterminals und in unseren Büros, aber **100 Prozent der Emissionen fallen genau hier in den Verantwortungsbereich**. Hier in unserem Team aber auch bei Partnern und Kunden ist es entscheidend, das nachhaltige Bewusstsein stärker zu fördern und zu etablieren, um direkt an der Wurzel anzusetzen. Nachhaltigkeit gehört als „DNA“ in jedem einzelnen Kopf verankert.

Was können wir tun?

EIGENVERANTWORTUNG ÜBERNEHMEN

Tagtäglich trifft jede:r von uns viele kleine Entscheidungen, die in Summe einen großen Einfluss haben – vom Verkehrsmittel für den Arbeitsweg, über das Papierrecycling bis zum Schließen der Fenster in der Heizperiode.

HANDABDRUCK VERGRÖßERN

Wir engagieren uns und verringern dadurch nicht nur unseren negativen Einfluss auf die Umwelt (Fußabdruck), sondern vergrößern insbesondere unseren positiven Einfluss (Handabdruck).

Wie wir das tun? -> Seite 58

PARTNERSCHAFTEN BILDEN

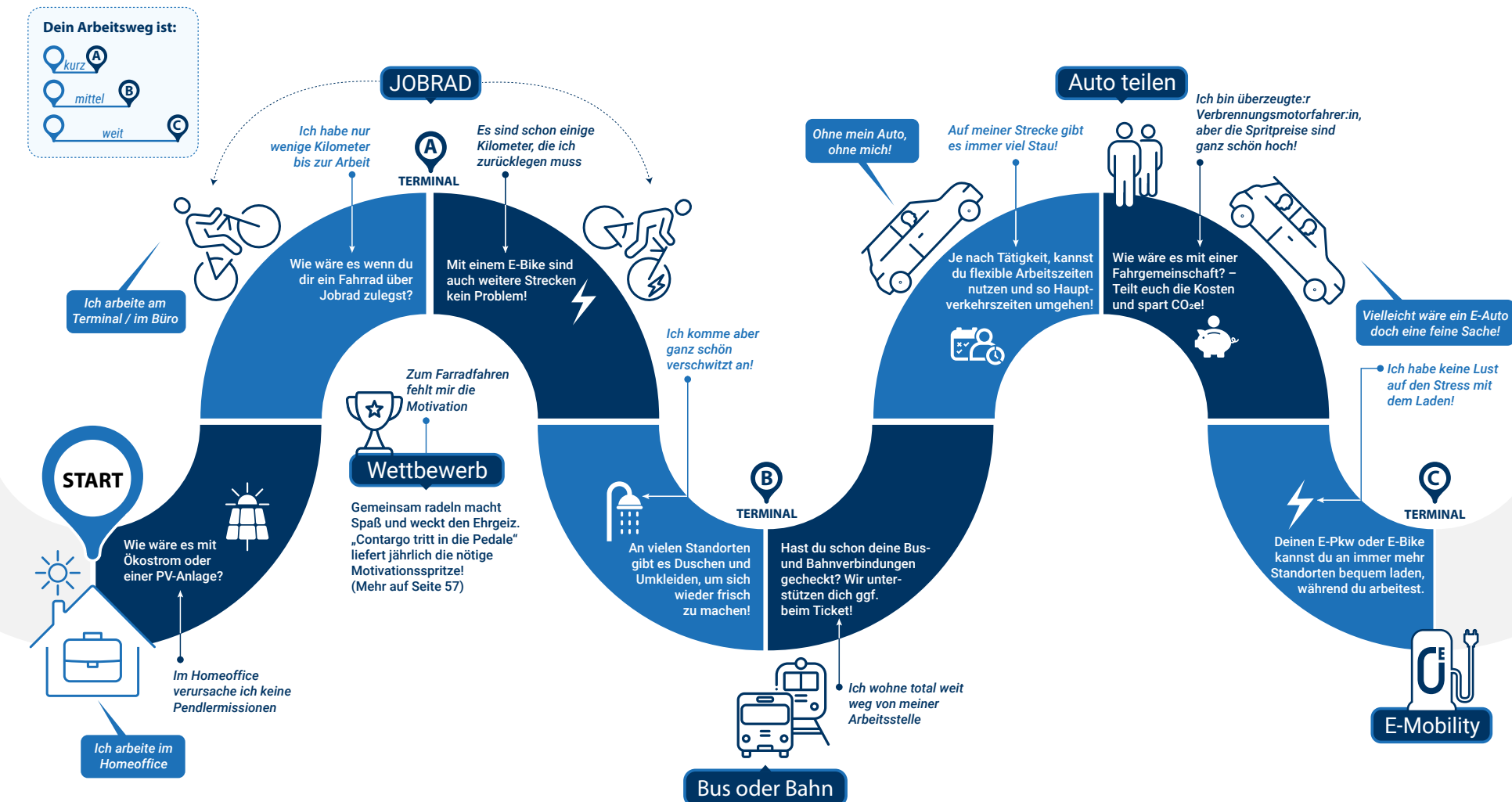
Die nachhaltige Entwicklung schaffen wir nur gemeinsam. Wir schauen über den Unternehmenshorizont hinaus und kooperieren intern und extern. Solche Synergien helfen allen beim Erreichen gemeinsamer Ziele.

Wie wir das tun? -> Seite 62

Pendeln mit Köpfchen!

Emissionsreduktion beginnt bei uns selbst!

So praktisch Containerterminals für die Logistik auch liegen, umso schwieriger kann der tägliche Arbeitsweg dorthin sein. Wir haben uns viel einfallen lassen, um dennoch unsere Emissionen im Pendlerverkehr zu senken. Wir sensibilisieren und unterstützen unsere Mitarbeitenden dabei, ihren Arbeitsweg umweltfreundlich zu gestalten.



WER SICH AUF VORTEILE FOKUSSIERT, BLEIBT FEST

IM SATTEL

„Mein Kollege Andreas und ich fahren aus Überzeugung das ganze Jahr hindurch Rad. Unsere Motivation ist die Freude am Fahrradfahren, fit zu bleiben, aber auch die Natur während der verschiedenen Jahreszeiten zu erleben. **Manchmal brauchen Veränderungen gute äußere Anreize. Die Einführung des Jobradangebotes bei Contargo hat einige meiner Terminal-Kolleg:innen dazu motiviert, öfter mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen. Es ist vor allem für diejenigen perfekt, die in der Nähe wohnen – die finanziellen Vorteile sind unschlagbar.**“

Frank Hippmann, Betriebsmeister Contargo Industriepark Frankfurt-Höchst

Steckbrief:

Frank Hippmann und Andreas Buchholz, beide vom Standort Contargo Industriepark Frankfurt-Höchst, sind leidenschaftliche Fahrradfahrer und haben bei unserem „Contargo tritt in die Pedale“-Sommerwettbewerb regelmäßig die Nase vorne. Sie sind in der Kategorie „Bester Einzelradler“ nicht mehr vom Siegereck wegdenken. (Mehr dazu siehe Seite 57)

Viel Motivation und Durchhaltevermögen

Per Fahrrad einmal um die Welt – „Contargo tritt in die Pedale“

Obwohl erst seit sieben Jahren so richtig aktiv bei unserem „Contargo tritt in die Pedale“-Fahrrad-Wettbewerb, legt das Team aus dem Industriepark Frankfurt-Höchst eine unschlagbare Performance hin: 45.218 km – per Fahrrad einmal um die Welt. Sie sind vom Siegereck nicht mehr wegzudenken: stärkster Einzelfahrer, starke Teamleistung. Ein echter Ansporn für die Teilnahme am Wettbewerb ist für viele der Kolleg:innen die tolle All-inclusive-Siegerradtour, die dem Gewinnerteam winkt.

Auch jenseits unserer Contargo-Challenge läuft es dort rund: trotz der eher dezentralen Lage des Terminals am Rande von Frankfurt nutzt fast ein Viertel der Belegschaft ein JobRad für den Arbeitsweg. Damit brachte es das Team auf eine stolze CO₂-Ersparnis von fast 6 Tonnen in 7 Jahren und leistet einen beträchtlichen Beitrag für die Umwelt, genießt die gesundheitlichen Vorteile des Radelns und verbessert die CO₂-Bilanz seines Standorts merklich. Sie haben sich ihren Platz auf unserer „Wall of Sustainability“, der jährlichen internen Nachhaltigkeitsauszeichnung, redlich verdient!

Handabdruck vergrößern

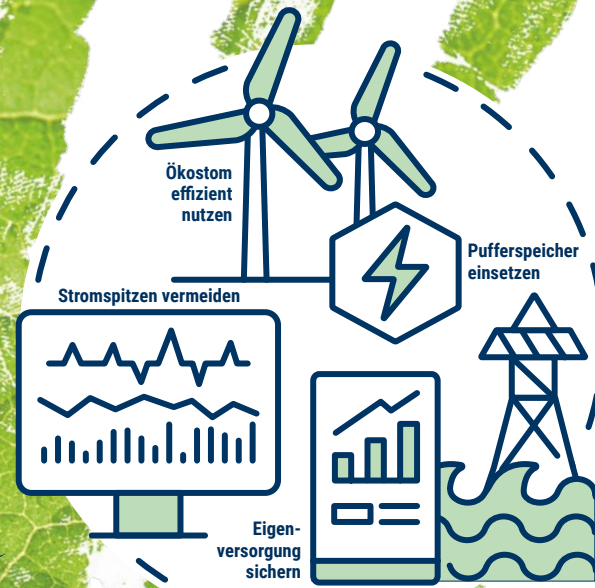
Unser „SMARTES ENERGIEMANAGEMENT“ – eine echte Teamaufgabe

Wir nehmen alle Bereiche am Terminal genau unter die Lupe und erarbeiten gemeinsam Lösungen. So kann jede:r nicht nur seinen Fußabdruck verkleinern, sondern über sein Engagement bei der Arbeit seinen Handabdruck, also seinen positiven Beitrag zum Klimaschutz, weiter vergrößern.

Weil unsere E-Lkw, elektrische Reachstacker, E-Pkw und zukünftig noch weitere Stromabnehmer eine Menge Strom benötigen, beschäftigen sich unsere Kolleg:innen u.a. mit dem effizienten Einsatz der knappen, aber für die Dekarbonisierungsstrategie wichtigen Ressource, Ökostrom.

Unsere IT-Infrastruktur liefert die notwendige Hardware und die passenden digitalen Schnittstellen zum Energiemanagement. Dies bildet einen wichtigen Grundbaustein für das Projekt.

IT-Infrastruktur



Unter Berücksichtigung unserer Erfahrungswerte und vieler relevanter Faktoren erarbeiteten wir unser „Smartes Energiemanagementsystem“, das zusammen mit einem Pufferspeicher den Strombedarf am Terminal austariert, Stromspitzen vermeidet und unsere Eigenversorgung erhöht.

Unsere Kolleg:innen engagieren sich stark in diesem Projekt und leisten ihren Beitrag zur reibungslosen Einführung und Umsetzung des smarten Energiemanagements an unseren Terminals.

Niemand Unbefugtes darf auf unser Energiemanagement zugreifen. Unsere Cyber-Security-Profis schützen zuverlässig vor digitalen Angriffen.

Cyber Security



Ich befasse mich mit Stromproduzenten und -verbrauchern und decke Verbesserungspotenziale auf.

Karolina Klamm
Energiemanagementbeauftragte



Ich Sorge dafür, dass alle an Bord sind und das Energiemanagement am Standort eingeführt wird.

Olaf Jahn
Projektleitung Energiemanagement



Ich bilde die kritische Schnittstelle: Hier fließen Bauaufgaben, Fachwissen und Standortwissen zusammen, damit das Energiemanagement am Standort auch funktioniert.

Sven Hessler
Technischer Verantwortlicher



Ich Sorge für die Grundlage des Energiemanagements, den Ökostrom und verbessere fortlaufend dessen Qualität.

Jan Gass
Terminal Concepts



Mittels interner Energiemanagementaudits Sorge ich für eine konstant hohe Qualität unserer Analysen.

André Szopa
Interne Energiemanagementaudits

Weiterdenken, weitergehen, weiterkommen

Gemeinsam zum Container-Terminal der Zukunft

Auch über den eigenen Job hinaus zählt sich Engagement im Unternehmen aus. In unseren internen Workshops haben viele Kolleg:innen zusammen tolle Ansätze erarbeitet, wie wir bis 2045 auch die Emissions-Null an unseren Terminals schaffen. Auch hier war der ganzheitliche Ansatz im Fokus: Wie lassen sich Emissionen vermeiden, wie können wir sie reduzieren und wo bedarf es Änderungen außerhalb unseres direkten Einflusses, bei dem wir Kooperationen benötigen.



VERMEIDEN

Egal ob Strom, Wasser oder Verpackung – viele Verbräuche lassen sich durch persönliche Verhaltensänderung vermeiden. Auch auf schädliche Stoffe wie Kühlmittel in Klimaanlage sollte verzichtet werden. Durch eine konsequentere Planung können z. B. die Auslastung von Transportmitteln erhöht oder Reachstacker durch Kräne ersetzt werden.

REDUZIEREN

Um den Ressourcenverbrauch zu reduzieren, können Fahrwege optimiert, der Standby-Modus vermieden und Regenwasser zum Containerwaschen verwendet werden. Ökologische Schmiermittel, langlebigere Kleidung und Wolldecken statt Heizstrahlern senken Energie- sowie Ressourcenverbrauch und Schadstoffemissionen am Terminal.

KOOPERIEREN

Kommunikation wird zu Klimaschutz, wenn der digitale Frachtbrief eingeführt wird, wir beim Kunden nachfragen, ob ein Container wirklich gekühlt werden soll oder sich eine Terminaleitung für die Anbindung an den ÖPNV einsetzt. Zusammenarbeit ist erforderlich, um von einem Hersteller zu fordern, den Lebenszyklus eines Produkts zu verlängern oder standortübergreifende Fahrgemeinschaften für Geschäftsreisen zu organisieren.



Die Grundlage für die Workshops?

Die hat ein Studierendenteam der Hochschule Heilbronn gelegt. So konnten wir neueste wissenschaftliche Erkenntnisse einbauen, während wir gleichzeitig neuen Logistikköpfen einen spannenden Einblick in den Arbeitsalltag bei Contargo gewähren konnten.

WENN VIELE MITWIRKEN, LÄSST SICH

VIEL BEWIRKEN



Die Workshops zeigen uns immer wieder wie wichtig es ist, möglichst viele Kolleg:innen in die verschiedenen Nachhaltigkeitsthemen miteinzubeziehen. Für die einen geben sie den nötigen Anstoß zum Nach- und Umdenken, für die anderen bieten sie einen passenden Rahmen, um ihre bereits ausgebrüteten Ideen in größerer Runde vorzustellen und zu lernen, wie man diese richtig kommuniziert, um Menschen zu begeistern. Jeder Blickwinkel zählt! Entscheidend ist, dass dieses Thema wächst und sich innerhalb des Unternehmens und darüber hinaus ausbreitet. Das erleben wir letztendlich in vielen kleinen bewussten Alltagshandlungen, aber auch in großen Projekten, die mit viel Bereitschaft und Tatendrang umgesetzt werden!

Kristin Kahl, Abteilung Sustainable Solutions



Teamwork: Über die Unternehmensgrenzen hinaus

Mit Wasserstoff (H₂) zur Terminal- und Energietransformation?



DURCH ENGE ZUSAMMENARBEIT MEHR ERREICHEN

Nicht nur Contargo will Umschlags- und Transportprozesse dekarbonisieren. Darum lohnt es sich, Kräfte zu bündeln und gemeinsame Lösungen zu erarbeiten. Im Wasserstoffprojekt „Clean Port & Logistics“ (CPL) tun wir genau das. Hier kommen Gerätehersteller sowie Hafen- und Logistikunternehmen mit wissenschaftlichen Partnern, Produzenten von erneuerbarem Wasserstoff, Softwareunternehmen und Betreiber bzw. Hersteller von Tankstellen zusammen.



H₂ ALS HOFFNUNGSTRÄGER FÜR DIE DEKARBONISIERUNG

Ein kleines, flüchtiges Molekül, ein unscheinbares Element – und doch ein Hoffnungsträger für eine saubere Zukunft. Wasserstoff ist seit Jahren im Gespräch. In Dekarbonisierungsstrategien zählt es oft zu den wichtigsten Bausteinen. Aber was kann dieser „Alleskönner“ tatsächlich bewirken? Und wie kann er unsere Terminals und Energielandschaft transformieren? Gemeinsam gehen wir diesen Fragen auf den Grund.



HHLA STELLT TESTGELÄNDE ZUR VERFÜGUNG

In überregionaler Zusammenarbeit wird erforscht und praktisch erprobt, wie Wasserstoff verlässlich zur Versorgung von Hafentechnik und -logistik eingesetzt werden kann. Dazu führt das Cluster Simulationen und Untersuchungen durch, erarbeitet Ausbildungs- und Schulungskonzepte. Als Zentrum der Aktivitäten wurde ein Testfeld für wasserstoffbetriebene Geräte am HHLA Container Terminal Tollerort in Hamburg eingerichtet.

Expertenstimmen



DER MEHRWERT MUSS KLAR ERKENNBAR SEIN!

Holger Bochow, Contargo
COO Terminal Network

„Für unser Terminalnetzwerk prüfen wir im Detail, was ist wann wo und wie möglich. Denn das Thema Wasserstoff-Umschlag und -Lagerung ist komplex. Genehmigungen, neue Prozesse und andere Anforderungen an das Terminal werden wir implementieren, wenn der Mehrwert auch wirklich da ist. Dann wird sich auch zeigen, wie wir unsere Reachstacker umstellen.“



ALS GRUNDLAGE BRAUCHEN WIR VERLÄSSLICHE DATEN!

Leif Carstens, HHLA
Project Manager Hydrogen Applications

„Die Herausforderungen der Dekarbonisierung für den Hamburger Hafen und alle Akteure in der Logistikbranche sind enorm. Mit unserem Testfeld und dem CPL arbeiten wir gezielt daran, Lösungen zu entwickeln und Vergleichsdaten zu sammeln, die weltweit einzigartig sind. So schaffen wir eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die Umstellung von Dieselmotoren auf klimafreundliche Antriebstechnologien.“

FAZIT

DIE DEKARBONISIERUNG IN DER LOGISTIK KANN NUR DANN GELINGEN, WENN WIR UNSERE INDIVIDUELLEN UNTERNEHMENSSTRATEGIEN KONSEQUENT MIT DENEN UNSERER STAKEHOLDER VERKNÜPFEN. GEMEINSAME STANDARDS UND ABGESTIMMTE LÖSUNGEN SIND ENTSCHEIDEND, UM SKALENEFFEKTE UND MAXIMALE EFFIZIENZ ZU ERREICHEN.

DIE WAHRE HERAUSFORDERUNG LIEGT DARIN, INNOVATIONSKRAFT UND GEMEINSCHAFTLICHES HANDELN – WEIT ÜBER UNTERNEHMENS- GRENZEN HIN-AUS – GEZIelt ZU BÜNDELN, UM KONKRETE FORTSCHRITTE AUF DEM WEG ZUR EMISSIONSFREIHEIT ZU ERZIELEN.

DEKARBONISIERUNG IM

NAH VER KEHR



E WIE ERSTER

Das war nicht nur unser Motto bei der Einführung der schweren batterieelektrischen Lkw vor mehr als fünf Jahren, das ist auch unser Anspruch an die Flottenumstellung inklusive unserer Subunternehmer:innen bis zum Jahr 2040. Wir zeigen, dass das batterieelektrisch möglich sein wird – mit stimmigen Rahmenbedingungen.



Fahrleistung

**1 MILLION
KILOMETER**

Diese Distanz haben wir seit dem Einsatz der ersten batterieelektrischen 44-Tonner bereits mit E-Lkw zurückgelegt!



Ladeleistung

**22,5 MWH
GESAMTLEISTUNG**

Diese Gesamtleistung bietet unsere sich derzeit im Aufbau befindende E-Ladeinfrastruktur!



Einsparung

**96 %
WENIGER EMISSIONEN**

Ganze 96 % der Emissionen können wir durch den Einsatz der mit Ökostrom geladenen E-Lkw einsparen! (Im Vergleich zum Diesel-Lkw)

Status Quo im Lkw-Nahverkehr

90%

unserer trimodalen Transporte haben einen Vor- bzw. Nachlauf mit dem Lkw. Der Transport vom Terminal zum Kunden nimmt kilometermäßig nur einen kleinen Teil der Strecke ein, hat aber mit 19 % unserer Emissionen einen großen Anteil am Fußabdruck.



Was können wir tun?

VOM TESTEN ZUM TUN

Nach ausreichender Testphase vollelektrischer schwerer E-Lkw befinden wir uns aktuell in der E-Flotten-Skalierung, bei der es zahlreiche Herausforderungen zu meistern gilt.

LADEN ALS GEMEINSCHAFTSAUFGABE

Nachhaltigkeit denken wir als Gesamtkonzept. Das gilt auch für E-Mobilität und die Ladeinfrastruktur, denn Insellösungen helfen niemandem weiter.

Wie wir das tun? -> Seite 70

SYSTEM ÄNDERN

Um unsere Flotte umzustellen, schauen wir über den Tellerrand hinaus und schaffen gemeinsam mit anderen Marktakteuren eine neue Infrastruktur für alternative Antriebe.

Wie wir das tun? -> Seite 71

MUTIG VORAN FÜR ZUKUNFTSFÄHIGE LÖSUNGEN

„In einer fünf Jahre dauernden intensiven Phase des Probierens, Optimierens und des Hochlaufs haben wir uns von der Leistungsfähigkeit der E-Lkw überzeugt. Für den Einsatz auf der letzten Meile ist der Elektro-Antrieb hervorragend geeignet, darum sehen wir für diesen Einsatzbereich derzeit keine Alternative.“



Michael Starke
Managing Director
Contargo Truck Fleet GmbH



Jurgen Albersmann
CEO Contargo

GRÜN:
Unser Produkt econtargo kombiniert E-Lkw und ökostrombetriebene Bahnen



PRAXISNAH:
Unsere E-Lkw in Hamburg im Podcast



EHRLICH:
Unsere E-Lkw-Fahrer:innen über ihren Arbeitsplatz



ERPROBT:
Wir testen den eActros mit 500 km Reichweite

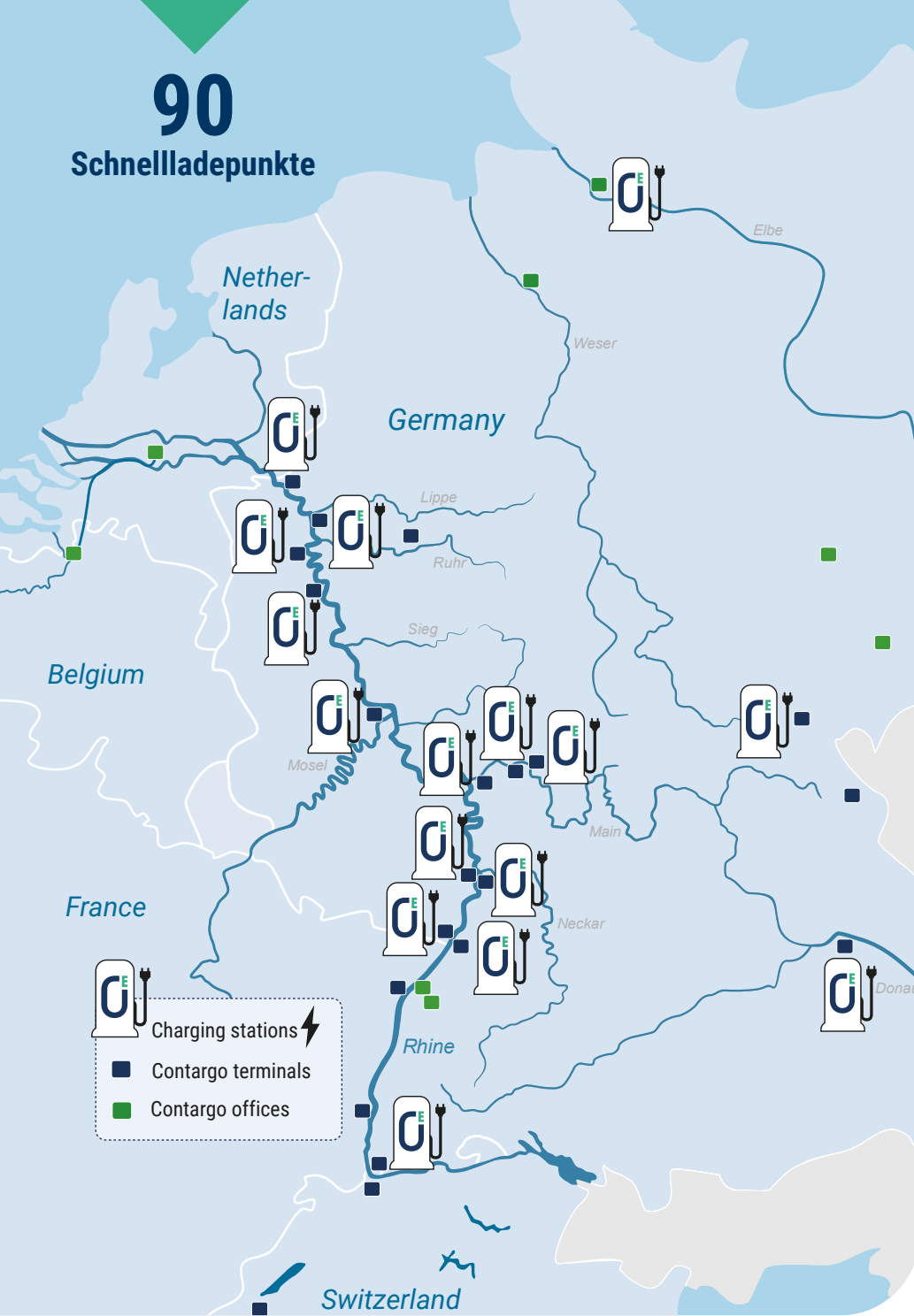


E wie Erster! – Vorreiter bei E-Lkw im Nahverkehr

Teamwork im Contargo-Netzwerk

2019 haben wir mit dem Testen schwerer E-Lkw im Nahverkehr begonnen. Mit den mutigen und visionären Köpfen an unseren Standorten gelang es uns, den Einsatz der neuen Technologie gründlich zu analysieren, ausgiebig zu testen und letztendlich sinnvoll und effizient ins Tagesgeschäft zu integrieren. Mittlerweile setzen wir gruppenweit auf E-Mobilität und arbeiten gemeinsam an einem flächendeckenden Einsatz dieser zukunftsfähigen Technologie. The zero emissions way!





Mit Spannung erwartet

Contargo erhält Deutschlands größte private Schnellladeinfrastruktur

Um neue Technologien einzuführen und sinnvoll zu etablieren bedarf es Weitsichtigkeit, Ausdauer und guter Kalkulation. So war es für uns von Anfang an klar: Kein E-Lkw ohne Ladeinfrastruktur! Einen reibungslosen Ablauf unserer Transportketten können wir am besten bieten, wenn wir die E-Lkw direkt an unseren Standorten mit Strom versorgen können, schließlich wollen wir unseren Kunden umweltfreundliche und zugleich zuverlässige Transporte bieten.



Der Ausbau unserer flächendeckenden, privaten Ladeinfrastruktur macht es möglich! **Wir arbeiten daran, dass E-Mobilität im Nah- und zukünftig auch im Fernverkehr ein fester Bestandteil unserer Transporte wird.**

Der Hochlauf der Ladeinfrastruktur

In drei Schritten zu ausreichend Ladeinfrastruktur für die Dekarbonisierung

Schritt 1 ▶ FAKT:



An allen Contargo-Standorten mit E-Lkw-Einsatz bauen wir derzeit die passende Ladeinfrastruktur auf mit insgesamt 90 Schnellladepunkten.

Schritt 2 ▶ PROGNOSE:



Mit dieser Ladeinfrastruktur können wir innerhalb von 24 Stunden 500 E-Lkw laden.

Durch die Optimierung des Depotladens können wir nicht nur unsere eigene Flotte laden, sondern auch Fahrzeuge von Subunternehmen.

Schritt 3 VISION:



- ⚡ Lkw-Flotte 100 % elektrifiziert
- ⚡ Ladeinfrastruktur mit ausreichend und bezahlbarem grünen Strom versorgt
- ⚡ Zusätzliche Flächen verschiedener Stakeholder stehen zur Verfügung, um unsere gesamte Flotte plus fremddisponierte Fahrzeuge zu laden. (Benötigte Flächengröße = 14 Fußballfelder)
- ⚡ Reduzieren des Flächenbedarfs durch Zurückgreifen auf alternative Lademöglichkeiten: z. B. bieten uns Industrie und Warehouses das Laden an ihren Laderampen an.
- ⚡ Auf zahlreichen Strecken sind Infrastruktur für dynamisches Laden und ausreichend öffentliche Ladesäulen zum Laden unserer eigenen Flotte und der Fahrzeuge von Subunternehmen vorhanden.

MIT PASSENDER UNTERSTÜTZUNG WIRD AUS VISION WIRKLICHKEIT

Die insgesamt 86 E-Lkw und die dazugehörige Ladeinfrastruktur wurde und wird im Rahmen der Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur (KsNI) durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert. Die Förderrichtlinie wird von der NOW GmbH koordiniert, die Anträge wurden durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität bewilligt.

MIT UNERMÜDLICHEM EINSATZ ZUM ERFOLG

„Der Aufbau der Ladeinfrastruktur war und ist nicht einfach. Uns standen keine Best Practices zur Verfügung und die Bauarbeiten werden bei laufendem Terminalbetrieb durchgeführt. Uns wurden auch immer wieder große Steine in den Weg gelegt, aber unser Technik-Team hat alles gegeben.“

Christian Epple
Leiter Corporate Technics Contargo

Steckbrief:

Christian Epple ist als Leiter der Corporate Technics nicht nur für den Terminalaus- und -umbau verantwortlich, sondern auch für den Aufbau der Ladeinfrastruktur. Federführend ist dabei Pinar Yuezgec Elma, die als Projektleiterin alle Fäden in der Hand hält und dafür sorgt, dass alles reibungslos zusammen funktioniert.

„Die Aufgabe ist und war außerordentlich komplex. Es waren zahlreiche Stakeholder, sowohl intern als auch extern, beteiligt, z. B. Netzbetreiber, Grundstückseigentümer, Vermieter, Baubehörde und Feuerwehr. Gleichzeitig ist es aber genau diese Komplexität, die das Projekt spannend macht.“

Pinar Yuezgec Elma, Projektmanagerin,
Contargo

Klimaschutz geht nur gemeinsam

Um Emissionen im Nahverkehrssektor signifikant zu reduzieren, braucht es mehr als die Entwicklung neuer Antriebstechnologien wie im Fall des E-Lkw.

Jetzt kommt es vor allem auf ein sinnvolles Zusammenspiel verschiedener Akteure – einschließlich Regierungen, Unternehmen, Technologieanbietern und der Gesellschaft – an: Ladeinfrastruktur, aber auch Prozesse, Geschäftsmodelle, Kostenstruktur, politische und regulatorische Rahmenbedingungen sowie Arbeitsplatzbedingungen, Schulungen und das Marktumfeld haben sich anzupassen und neu zu erfinden. **Kurz gesagt: Die Umstellung auf Elektromobilität erfordert eine Systeminnovation!**

FAZIT

E-LKW UND LADEINFRASTRUKTUR SIND SCHON LANGE UMSETZBAR. UM 100 % ALTERNATIVE ANTRIEBE ZU ERREICHEN, IST EINE ENGE ZUSAMMENARBEIT ALLER BETEILIGTEN UND DIE VOLLE NUTZUNG ALLER LADEMÖGLICHKEITEN ENTSCHEIDEND!

Expertinnen:stimmen



**WIR SETZEN AUF INTEGRATION
UND KOOPERATION**

Kevin Gründer, Duisport

„Binnenhäfen sind Schlüsselakteure für die Dekarbonisierung des Nahverkehrs-Lkw. Dass Contargo eine Vorreiterrolle einnimmt, begrüßen und unterstützen wir. Mit unserer Funktion als Logistikknoten ist es uns wichtig, eine breit verfügbare Ladeinfrastruktur zu schaffen und die Effizienz des Gesamtsystems Binnenhafen durch ein integriertes Konzept aus E-Lkw, Landstrom, Wasserstoff und anderen zukunfts-fähigen Energieträgern und Transportlösungen weiter zu steigern.“



**MIT NACHHALTIGKEIT
LIEFERN WIR ZUKUNFT**

Lena Nett, Daimler Truck AG

„Elektrische Lkw sind ein Versprechen an die Zukunft: Sie verbinden Nachhaltigkeit mit Innovation und beweisen, dass umweltfreundliche Technologien auch im Schwerlastverkehr leistungsfähig und wirtschaftlich sein werden. Jeder emissionsfreie Kilometer trägt zu einem stabileren Klima und einer lebenswerten Welt für kommende Generationen bei. Damit dieses System funktioniert, braucht es eine passende Ladeinfrastruktur – „geht nicht, gibt es nicht!“ Jetzt ist die Zeit für kreative Lösungen, an denen wir alle mitzuwirken haben.“

Contargo Gesellschaften und Standorte

Dieser Nachhaltigkeitsbericht umfasst Informationen und Daten folgender Tochtergesellschaften und Beteiligungen der Contargo GmbH & Co. KG (Sitz in Duisburg):

REGION	GESELLSCHAFT	STANDORT	MITWIRKENDE
Oberrhein	Contargo AG	Basel	Daniel Kaufmann, Nico Longhi
	Contargo S.A.R.L.	Ottmarsheim, Straßburg	Chris Hechinger, Jean-Marc Sabetta
	Contargo Baden GmbH	Kehl, Offenburg, Weil am Rhein	Markus Böhmer, Daniel Kaufmann, Torsten Peter
Niederrhein	Contargo Neuss GmbH	Neuss	Volker Boveland, Olaf Jahn
	Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH	Emmelsum, Emmerich	Sven Hessler, Michael Mies, Sascha Noreika
	DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH	Duisburg	Bernd Putens
Rhein-Main	Contargo Industriepark Frankfurt Höchst GmbH	Frankfurt-Höchst	Frank Hippmann, Kawus Khederzadeh
	Contargo Rhein-Main GmbH	Frankfurt-Ost, Ginsheim-Gustavsburg, Koblenz	Christian Eichmeier, Arndt Puderbach, Eugen Werwai
Mittelrhein	Contargo Rhein-Neckar GmbH	Ludwigshafen, Mannheim	Karolina Klamm, Marco Speksnijder
	Contargo Wörth-Karlsruhe GmbH	Karlsruhe, Speyer, Wörth	Andreas Roer
Zentral	Contargo Network Logistics GmbH	Crimmitschau, Döhlau, Grossbeeren, Hamburg, Hof, Leuna, Meerane	Lucas Kochan, Heiko Rumfeld
	Container Terminal Hof GmbH	Hof	Philipp Follouis, Heiko Rumfeld
	Contargo Combitrac GmbH	Döhlau, Hof, Wiesau	Heiko Rumfeld
Frankreich	Contargo North France SAS	Bruay-sur-l'Escaut	Gilbert Bredel
Polen	Contargo Intermodal Poland Sp. z o.o.	Warschau	Marcin Czachorowski
	Contargo Hatrans Lodz Sp. z o.o.	Łódź	Marcin Czachorowski
Transport	Contargo Rail Services GmbH	Duisburg, Mannheim	Michael Lückenbach, Andreas Mager
	Contargo Waterway Logistics B.V	Capelle an den IJssel	Thijs van den Heuvel, Cok Vinke
	Contargo Transbox BVBA	Antwerpen, Capelle an den IJssel	Carsten Borchers, Henri Honkoop
	Contargo Road Logistics B.V	Antwerpen, Capelle an den IJssel, Hamburg	Cor Bakker, Christian Schäfers, Matthias Wroblewski
	Contargo Network Service GmbH & Co. KG	Capelle an den IJssel	Rhewin Koendjibiarie
	Contargo Truck Fleet GmbH & Co. KG*	Duisburg	Michael Starke, André Stöhr
Holding	Contargo GmbH & Co. KG	Berlin, Capelle an den IJssel, Duisburg, Hamburg, Heilbronn, Ludwigshafen, Mannheim, Neuss, Wörth	Jürgen Albersmann, Margarita Andris, Holger Bochow, Christian Eppe, Jan Gass, Frank Hommel, Kristin Kahl, Dr. Alexander Kern, Dimitrios Konstantinidis, Michael Lückenbach, Andreas Mager, Kristiane Schmidt, Uwe Storch, André Szopa, Thijs van den Heuvel, Pinar Yuezgec Elma
Beteiligungen	CTD Container Terminal Dortmund GmbH	Dortmund	Torsten Schütte
	Multimodal Tank Care GmbH*	Ludwigshafen	Benedikt Rupp

Sofern nicht explizit erwähnt, beziehen sich alle im Bericht enthaltenen Kennzahlen auf diese Gesellschaften. Ausnahme bildet die Contargo Truck Fleet und die Multimodal Tank Care GmbH, die erst ab 2024 in den Kennzahlen auftauchen (*).

Wir bedanken uns bei allen Contargo-Mitarbeitenden und externen Expert:innen, die zur Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts beigetragen haben.

Übersicht:
Contargo – Verbände,
Chartas/Initiativen
und Sponsoring

Nur gemeinsam können wir das Pariser Klimaabkommen sowie die Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs) erreichen. Umso wichtiger ist es, Allianzen zu gründen, sich Verbänden anzuschließen und wo möglich zu unterstützen. Dies leben wir als Contargo in zahlreichen Engagements mit den verschiedensten Stakeholdern. Gemeinsam stellen wir uns so den Herausforderungen.

CHARTAS UND INITIATIVEN
ECTA
ELISA
GLEC
SDGs
Smart Freight Center
UN Global Compact

SPONSORING
Ahrtalhilfsorganisation
Aktion Kinder im Verkehr der Polizeigewerkschaft
BASF Tennisclub
Förderverein der Berufsschule Koblenz
Gewerkschaft der Polizei
Marketing-Verein
Mehrere Blindenwerkstätten
NABU
Stadtmarketing Mannheim GmbH
Tennisclub Altrip e.V.
Tierheim Selb
Unterstützung Berufsbildungszentrum Kleve
Unterstützung Klever Tierpark
Wechselnde Unterstützung von sozialen Projekten im Umfeld

VERBÄNDE
Beirat Hochschule Ludwigshafen und Heilbronn
Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB)
Bundesvereinigung Logistik (BVL)
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB)
Club Logistique du Hainaut, TLF - L'Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France
Deutscher Speditions- und Logistikverband e. v (SLV)
DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e.V.
Frankfurt für Auszubildende und Verkehrsfachwirte
Gemeinschaft Frankfurter Hafenanlieger (GFH)
GUP – Groupement des Usagers des Ports de Strasbourg
Hafenclub Mannheim
Hafenwirtschaftsgemeinschaft e.V.
hellwach-mit-80-kmh e.V.
International Container Barge Operators (ICBO)
IPV Industrie-Pensions-Verein e.V.
IWT I&G committee
Koninklijke binnenvaart nederland
LBS
Logistik Agentur Oberfranken
NABU (Gustavsburg)
Pensions-Sicherungs-Verein
Polygon Concept e.V.
Propeller Club Strasbourg
Rotterdam Port Promotion Council (RPPC)
SPC (Shortseashipping Inland Waterway Promotion Center)
Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz
Spedlogswiss (Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen)
Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV)
SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenlogistik Basel
UVC Unternehmens Verband Cuxhaven
Verband Verkehrswirtschaft und Logistik in Münster
Verein Freunde und Förderer des historischen Nordkanals in Neuss
Vereinigung hessischer Unternehmerverbände
Verschiedene IHKS
VVWL
Wirtschaftsregion Hochfranken

CO₂e-Emissionskennzahlen

Verifizierte Emissionsberechnung



Diese CO₂e-Emissionskennzahlen sind contargospezifisch und liegen all unseren Berechnungen zugrunde.



Binnenschiff					
	Oberrhein	Mittelrhein	Main	Niederrhein	Schelde
Voll (kg CO ₂ e/Ctrkm)					
Import/Up	0,475	0,670	0,862	0,415	0,759
Export/Down	0,218	0,362	0,441	0,276	0,360
Leer (kg CO ₂ e/Ctrkm)					
Import/Up	0,162	0,277	0,348	0,270	0,108
Export/Down	0,110	0,144	0,195	0,100	0,351



Bahn		
	Diesel	Elektro
Voll/Leer (kg CO ₂ e/Ctrkm)		
Letzte Meile	0,394	
Strecke		0,120



Lkw		
	Direkt-Lkw	Nahverkehrs-Lkw
Voll (kg CO ₂ e/Ctrkm)		
Diesel	1,136	1,085
Elektro		0,069
Leer (kg CO ₂ e/Ctrkm)		
Diesel	0,856	0,836
Elektro		0,058

Umschlag + Administration	
Im-/Export-Pauschale	8,782 kg CO ₂ e/Ctr

GRI Content Index - Contargo

GRI Standard	Offenlegungstitel – Einzelne Aspekte ("a", "b", "c", usw.) sind hier nicht aufgeführt	Kommentar	Seite
2-1	Organisatorische Details	Contargo GmbH & Co. KG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Rhenus SE & Co. KG. mit Firmensitz in der August-Hirsch-Straße 3, 47119 Duisburg und Aktivitäten in Deutschland, Niederlande, Belgien, Frankreich, Schweiz, Polen.	
2-2	In der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigte Entitäten	Die Contargo ist nach Paragraph §264 HGB von der finanziellen Berichtsverpflichtung befreit und veröffentlicht deshalb keine Auskünfte zur Finanzkennzahlen. Eine Erläuterung zur Abweichung ist nicht aussagekräftig. Der Nachhaltigkeitsbericht umfasst alle nach CSRD und GHG-Protokoll geforderten Entitäten.	Seite 74
2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	Der Zeitraum für die Finanzberichterstattung und diesen Nachhaltigkeitsbericht weichen in ihrem Rhythmus voneinander ab, da dieser Bericht aufwändiger produziert wird, um eine größere Anzahl der verschiedenen Stakeholder zu erreichen.	Berichtszeitraum: 01.01.2022-31.12.2023 Häufigkeit: alle 2 Jahre Datum der Veröffentlichung und Kontaktstelle: Impressum Seite 80
2-4	Neuformulierung von Informationen	Aufgrund seiner kommunikativen Ausrichtung werden die zu berichtenden Inhalte für jeden Bericht anders dargestellt. In diesem Bericht gibt es keine Änderungen über die wesentlichen Themen und keine Richtigstellungen.	
2-5	Externe Prüfung	Es findet keine externe Prüfung statt. Die interne Prüfung wird von der Geschäftsführung vorgenommen.	
2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	Im Vergleich zum vorherigen Berichtszeitraum haben sich keine Änderungen der Wertschöpfungskette und auch keine relevanten neuen Geschäftsbeziehungen ergeben.	https://bit.ly/NHB2022_DE , Seite 11-13
2-7	Angestellte		https://www.contargo.net/de/ueber-uns/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsbericht/weil-es-mehr-braucht/
2-8	Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind		https://www.contargo.net/de/ueber-uns/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsbericht/weil-es-mehr-braucht/
2-9	Führungsstruktur und Zusammensetzung	Contargo wird strategisch vom Vorstand der Rhenus SE & Co. KG geführt, dieser besteht aus Tobias Bartz (Chairman und CEO), Gilles Delarue, Dr. Stephan Peters und Andreas Stöckli. Der Vorstand hat die Oberaufsicht über ökonomische, soziale und ökologische Auswirkungen der Gesellschaften. Andreas Stöckli kommt hierbei die Verantwortung über die Matrix-Funktion "Sustainability" und die Business Unit Contargo zu. Als CEO der Contargo übernimmt Jürgen Albersmann ebenfalls die Verantwortung für die Zentralfunktion „Sustainable Solutions“.	
2-10	Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	Die Contargo ist als 100-prozentige Tochter der Rhenus SE & Co. KG und damit als verbundenes Unternehmen im Konzern, den Konzernrichtlinien der Rethmann SE & CO. KG unterworfen. Den Vorstand dieser Gesellschaft bilden Klemens Rethmann (Sprecher) und Ludger Rethmann. Den Vorsitz des Aufsichtsrats hat Dr. Martin Rethmann inne, stellvertretender Vorsitzender ist Georg Rethmann. Der Aufsichtsrat entscheidet über die Besetzung des Vorstandes der Rhenus SE & Co. KG. Dabei wird der jeweils bestqualifizierten Person – unabhängig von deren Geschlecht – Vorrang gegeben.	
2-11	Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans	Vorsitzender des Vorstandes der Rhenus SE & Co. KG ist Tobias Bartz. Als Chief Executive Officer führt dieser auch operative Funktionen aus. Aus dieser Doppelfunktion ergibt sich kein Interessentkonflikt, da die Oberaufsicht stets vom gesamten Vorstand ausgeübt wird.	
2-12	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	In regelmäßigen Sitzungen berichtet die Geschäftsführung der Contargo an den Vorstand. Dabei ist in der Freigabeordnung der Rhenus SE & Co. KG festgelegt, welche Entscheidungen von der Contargo Gruppe freigegeben werden und welche der Freigabe des Vorstandes bzw. Aufsichtsrates bedürfen.	
2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	Die Gesamtverantwortung für den Bereich Nachhaltigkeit und dessen strategische Ausrichtung trägt der CEO der Contargo. Ihm untersteht die Abteilung Sustainable Solutions, die die operative Leitung innehat. Strategische Entscheidungen werden vom Team Sustainable Solutions direkt mit der Geschäftsleitung erarbeitet, relevante Themen im zweiwöchigen Austausch und bei Bedarf besprochen.	

GRI Standard	Offenlegungstitel – Einzelne Aspekte ("a", "b", "c", usw.) sind hier nicht aufgeführt	Kommentar	Seite
2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsbericht-erstattung	Die Inhalte der Nachhaltigkeitsberichtserstattung werden vom CEO der Contargo überprüft und genehmigt. In unter 2-12 beschriebenen Fällen wird das höchste Kontrollorgan integriert.	
2-15	Interessenkonflikte	Vereinzelnt nehmen Mitglieder des Aufsichtsrats eine Funktion in Gremien oder anderen Unternehmen ein. Diesbezüglich findet eine jährliche Überprüfung von Interessenskonflikten statt. Überkreuzbeteiligungen mit Stakeholdern sind streng durch unsere Compliance-Richtlinien geregelt.	
2-16	Übermittlung kritischer Anliegen	Wir verfügen über ein Compliance Management System mit verbindlichen Vorgaben und Anforderungen. Verstöße werden konsequent verfolgt und geahndet (Nulltoleranzprinzip). Neben der direkten Meldung ist eine Integrity & Compliance Line etabliert, deren Vorfälle als Teil der Aufsichtsratssitzung diskutiert werden. Über Anzahl und Art der kritischen Angelegenheiten wird nicht berichtet.	
2-17	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	Der CEO der Contargo bezieht sein Wissen sowohl aus internen Informationen wie Berichten, unter 2-13 beschriebenen Diskussionen, aufbereiteten Informationen und direktem Dialog. Auch externe Quellen wie Konferenzen und Stakeholderdialoge, aber auch das persönliche Interesse bereichern Wissen und Fähigkeiten.	
2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	Die Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans erfolgt anhand von qualitativen und quantitativen Unternehmenszielen.	
2-19	Vergütungspolitik	Contargo vergütet Mitarbeitende über alle Hierachiestufen hinweg einschliesslich der Geschäftsleitung basierend auf einem fairen, marktgerechten Grundgehalt und einem variablen Anteil. Es werden finanzielle Anreize zur Erreichung der wirtschaftlichen, sozialen oder ökologischen Ziele gesetzt. Es werden Anstellungsprämien ausbezahlt. Abfindungen und Rückforderungen früher erhaltener Vergütungen sind nicht Bestandteil der Vergütungspolitik des Unternehmens. Die Altersversorgungsleistungen erfolgen auf einer mit dem Mitarbeitenden abgestimmten Basis in Form einer Deferred Compensation. Aus Vertraulichkeitsgründen können keine Angaben zur Vergütungspolitik des Vorstands gemacht werden.	
2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	Aus Vertraulichkeitsgründen können keine Angaben zum Verfahren zur Festlegung der Vergütung gemacht werden.	
2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	Aus Vertraulichkeitsgründen können keine Angaben zum jährlichen Vergütungsverhältnis gemacht werden.	
2-22	Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung		Seiten 7 und 8
2-23	Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	Sowohl unsere Unternehmensgrundsätze und das Führungsleitbild, als auch der Code of Conduct prägen unsere Arbeit. Dies spiegelt sich in unseren gelebten Werten wieder, die zeigen, dass wir tagtäglich ökonomische, soziale und ökologische Verantwortung übernehmen. Wir handeln nach dem Vorsorgeprinzip und nehmen unsere unternehmerische Verantwortung durch die Prüfung der menschenrechtlichen Sorgfalt wahr. Als Contargo bekennen wir uns zu den Prinzipien des UN Global Compact.	
2-24	Einbeziehung der ‚Verpflichtungserklärungen zu Grundsätzen und Handlungsweisen	Nachhaltigkeit ist bei uns Teil der Unternehmenskultur und fließt so in unsere Unternehmensstrategie direkt ein. Wir entwickeln Strategien und Ziele, um unserer Verantwortung gerecht zu werden, übersetzen diese für jeden Unternehmensbereich und leiten entsprechende Maßnahmen daraus ab.	
2-25	Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	Sämtliche interne und externe Hinweise zu negativen Auswirkungen oder Verstößen werden durch die für Compliance verantwortlichen Stellen verfolgt, geprüft und geklärt. Diese sind Teil der Aufsichtsratssitzung, wo ebenfalls Anpassungen von Schulungsmaßnahmen zur Vorsorge diskutiert werden.	
2-26	Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	Sowohl Einzelpersonen als auch Unternehmen können jegliche Compliance-Verstöße sowie andere negative Auswirkungen anonym über einen Hinweisgeber melden.	
2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	Aus Vertraulichkeitsgründen können keine Angaben zu Verstößen gegen Gesetze und Verordnungen gemacht werden.	
2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen		Seite 75

GRI Standard	Offenlegungstitel Einzelne Aspekte ("a", "b", "c", usw.) sind hier nicht aufgeführt	Kommentar	Seite
2-29	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	Contargo pflegt einen kontinuierlichen Dialog mit einer Vielzahl von Stakeholdern entlang der gesamten Wertschöpfungskette, zum Beispiel über den Contargo Summit oder die Mitarbeitendenbefragung. Zu den identifizierten Kategorien gehören unter anderem Kunden, Mitarbeitende, Subunternehmer, politische Entscheidungsträger, NGOs und Medien. Die Identifikation erfolgt auf Basis ihrer Relevanz für unsere Geschäftstätigkeit und Nachhaltigkeitsziele. Der Zweck der Einbindung liegt darin, Erwartungen und Bedürfnisse unserer Stakeholder zu verstehen und in unsere strategischen Entscheidungen einfließen zu lassen. Dadurch stellen wir sicher, dass unsere Maßnahmen auf eine nachhaltige Entwicklung ausgerichtet sind und gesellschaftliche Anforderungen berücksichtigen.	Das Thema zieht sich durch den gesamten Nachhaltigkeitsbericht, der Auszug unserer Sonderseiten Ökonomie und Soziales auf den Seiten 46 bis 51 gibt einen kurzen Einblick in unsere weiteren nachhaltigen Themen.
2-30	Tarifverträge		https://www.contargo.net/de/ueber-uns/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsbericht/weil-es-mehr-braucht/
201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen		Seiten 11 - 13, 19, 29, 37, 39, 58, 73
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	Für alle Scopes: - Einbezug aller THG nach ISO 14083 incl. CFCs und SO2F2 - Keine biogenen Emissionen, keine Kompensation - Verifizierte Emissionsberechnung nach DIN 16258 2022: 9.623 t CO2e; 5,05 % des Corporate Carbon Footprints (CCF) 2023: 9.990 t CO2e; 5,61 % des CCF	Seiten 9 und 76 https://www.contargo.net/de/ueber-uns/nachhaltigkeit/emissionsberechnung/
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	2022: 885 t CO2e; 0,46 % des Corporate Carbon Footprints 2023: 2.012 t CO2e; 1,13 % des CCF	
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	2022: 180.124 t CO2e; 94,49 % des Corporate Carbon Footprints 2023: 166.092 t CO2e; 93,26 % des CCF	
305-4	Intensität der Treibhausgasemissionen	Scope 1-3: 2022: 0,114 t CO2e/TEU 2023: 0,113 t CO2e/TEU	

Impressum

Herausgeber:

Contargo GmbH & Co. KG
August-Hirsch-Straße 3
47119 Duisburg
Deutschland
info@contargo.net
www.contargo.net

Contargo gehört zu einhundert Prozent zu Rhenus SE & Co. KG

Ansprechpartner für den Contargo-Nachhaltigkeitsbericht 2024:

Kristin Kahl: Fon +49 621 178 25 226 | kkahl@contargo.net
Kristiane Schmidt: Fon +49 621 178 25 225 | kschmidt@contargo.net

Projektleitung, Konzeption, Lektorat, Recherche und Kalkulation:

Jürgen Albersmann, Kristin Kahl, Kristiane Schmidt, Medienbüro am Reichstag, Margarita Andris

Texte:

Kristin Kahl, Kristiane Schmidt, Medienbüro am Reichstag, Margarita Andris

Gestalterische Konzeption, Layout, Fotoretusche, Grafik:

Margarita Andris

Copyright Fotos, Grafiken, Video:

Contargo GmbH & Co. KG (Sandra Carmona, Norman Steinbach) | Shutterstock.com

Fotos Hinweis:

Bei einigen, in diesem Nachhaltigkeitsbericht verwendeten Bildern handelt es sich um reine Marketingmotive. Auf unseren Contargo-Terminals sind neben dem Tragen von Sicherheitsweste und -helm auch Sicherheitsschuhe verpflichtend!

Rechtlicher Hinweis:

Die Inhalte dieses Dokuments wurden mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt. Für Vollständigkeit, Fehler, Auslassungen und Richtigkeit der Inhalte wird keine Haftung übernommen. Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links. Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreibende verantwortlich.



CONTARGO®
■ ■ ■ trimodal network

CONTARGO®
■ ■ ■ trimodal network

GEMEINSAM AN EINEM STRANG ZIEHEN IST DIE WICHTIGSTE STRATEGIE!

