

CONTARGO®

■ ■ ■ trimodal network



NACHHALTIGKEITSBERICHT 2018

■ INHALT

- 03** Vorwort
- 09** Contargo stellt sich vor
- 13** Alle guten Dinge sind drei



	17 ÖKONOMIE	40 ÖKOLOGIE	73 SOZIALES
	18 Europa und die Welt	41 Die Umwelt - unsere Geosphäre	74 Das Fundament der Bevölkerung
	23 Die Contargo-Länder	56 Die Contargo-Sphäre	87 Das Spielfeld von Contargo
	29 Die Contargo-Welt	63 Die persönliche Sphäre	97 Die Bühne eines jeden selbst

- 107** Gesellschaften
- 108** GRI Content Index
- 112** Impressum

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

manchmal muss man einfach nur seinen Standpunkt ein wenig verlagern und schon bietet sich eine ganz neue Perspektive. Das gilt auch für die Nachhaltigkeit: Betrachtet man ein Thema ausschließlich aus ökonomischer, sozialer oder ökologischer Sicht, ergibt sich ein jeweils anderes Bild. Nur wenn man den Blick für alle drei Säulen der Nachhaltigkeit öffnet, erfasst man das ganze Bild, darum auch unser Motto **NACHHALTIGKEIT³**.

In der Ihnen vorliegenden Ausgabe unseres Nachhaltigkeitsberichts haben wir immer wieder die Perspektive gewechselt. Betrachtet man beispielsweise das Thema Umweltschutz aus Sicht der Erde, scheint die Gefahr nicht groß. Unser Planet hat schon viele Katastrophen überstanden: Eiszeiten, Vulkanausbrüche und Kontinentalverschiebungen. Der menschengemachte Klimawandel bedroht insbesondere die Menschen selbst. Die Aufgabe besteht also darin, die Überlebenschancen unserer Spezies zu verbessern und auch nachfolgenden Generationen ein gutes Leben zu ermöglichen.

Öfter mal die Perspektive wechseln eröffnet neue Horizonte!

Sandra Hollweg,
Sustainable Solutions





Um langfristig erfolgreich zu sein sollten Ökonomie, Ökologie und Soziales im Einklang stehen!

Sandra Hollweg,
Sustainable Solutions

Nachhaltigkeit funktioniert ganzheitlich

Diese Ziele scheinen auf den ersten Blick nicht mit wirtschaftlichem Denken übereinzustimmen. Aber bei genauerer Betrachtung wird klar, dass Ökonomie, Ökologie und Soziales sehr wohl im Einklang stehen, um langfristig erfolgreich zu sein. Kurz gesagt: Nur wenn es ausreichend Ressourcen gibt, um Waren zu produzieren, und wenn es Menschen gibt, die diese Waren kaufen können, ist Unternehmertum möglich. Darum möchten wir auf den folgenden Seiten allen unseren Stakeholdern zeigen, dass Nachhaltig-

keit keine abgedroschene Marketing-Phrase ist, die mit Mülltrennung, Bäume pflanzen und Jutebeuteln dekoriert wird. Vielmehr handelt es sich aus unserer Sicht dabei um ein Konzept, das dazu beiträgt, kommende Herausforderungen zu meistern.

Das sieht man zum Beispiel an der Digitalisierung. Sie bietet die Chance, das eigene Geschäftsmodell erfolgreicher zu machen, wettbewerbsfähig zu bleiben und neue

Kunden zu gewinnen. Sie birgt aber auch das Risiko, dass Menschen nicht mit ihr umgehen können, arbeitslos werden oder neue Arbeitsbedingungen akzeptieren müssen. Für die Umwelt besteht das Risiko, dass beispielsweise der Stromverbrauch drastisch steigt oder durch den Internethandel die Transportwege länger werden, zu den Chancen gehört, dass Transporte durch Konsolidierung reduziert oder Geschäftsreisen durch Videokonferenzen ersetzt werden können.

Engagement für Nachhaltigkeit

Weil diese Wechselwirkungen nicht allen Menschen bewusst sind, wollen wir in diesem Nachhaltigkeitsbericht auch die Frage beantworten, warum wir uns so sehr für **NACHHALTIGKEIT**³ engagieren. Contargo gehört nämlich nicht zu den Unternehmen, welche verpflichtet sind Nachhaltigkeitsberichte abzugeben, sondern wir tun dies aus Überzeugung.



2. Von dieser Ebene, zoomen wir näher an Contargo heran: Welche Themen spielen in Europa eine wichtige Rolle und was bewegt die Länder in denen wir vertreten sind? Contargo hat Standorte in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Belgien und der Schweiz. Jedes dieser Länder hat seine eigene Vorstellung von Wirtschaft, andere Anforderungen an den Umweltschutz und verschiedene Ansichten über soziale Verantwortung.

3. Von diesen Unterschieden aus nähern wir uns Contargo und den einzelnen Standorten bis hin zu einzelnen Mitarbeitern.

1. Weil das Thema sehr komplex ist, beginnen wir jeden der drei Nachhaltigkeitsaspekte aus einer relativ globalen Perspektive: Beispielsweise haben Skandale bezogen auf Arbeitsbedingungen, Kriege oder Sanktionen auch unmittelbare Folgen für den interkontinentalen See- und Bahnverkehr, der uns mit Containern versorgt.





Infografik: Unsere Betrachtungsweise = NACHHALTIGKEIT³

2.



Dann betrachten wir die
Länderebene, was passiert
im direkten Umfeld der
Contargo-Standorte.

CONTARGO®
trimodal network



5 Länder:
- Deutschland
- Niederlande
- Belgien
- Schweiz
- Frankreich



30 Standorte:
- 24 Terminals
- 6 Bürostandorte



996 Mitarbeiter

1.

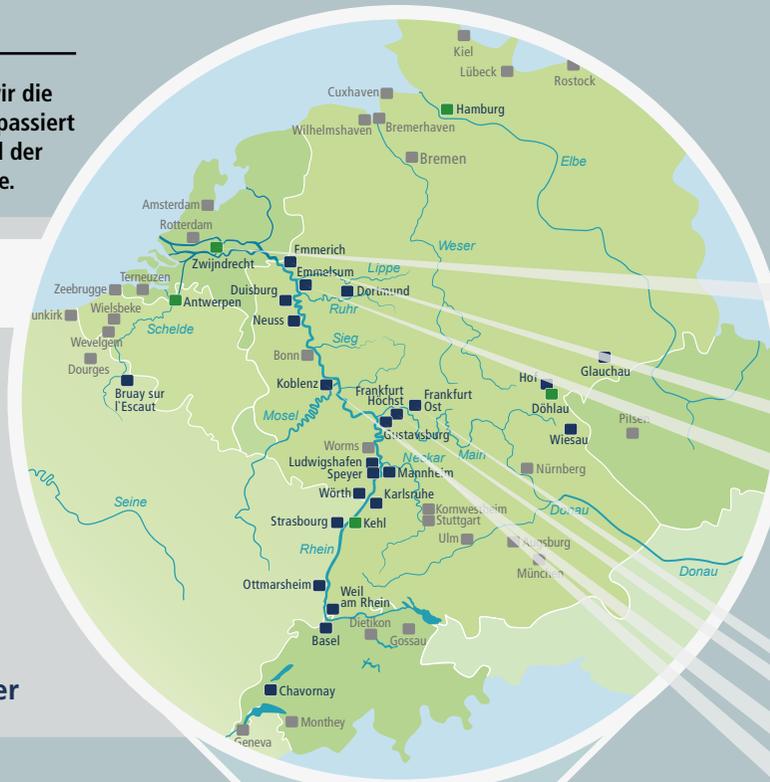


Zuerst beobachten wir das
Weltgeschehen aus globaler
Sicht. Die Contargo ist dabei
nur ein sehr kleiner Teil
des Ganzen.

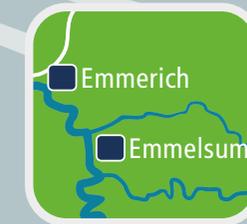
3.



Zum Schluss zoomen wir
direkt in unsere Standorte mit
ihren Mitarbeitern und zeigen
konkrete Beispiele.



SOZIALES
Best practice



ÖKOLOGIE
Best practice



ÖKONOMIE
Best practice

Stand: 2017

2018



2016



2014



Der Nachhaltigkeitsbericht 2018

Dieses ist der dritte Nachhaltigkeitsbericht der Contargo. Wir veröffentlichen alle zwei Jahre einen solchen Report. Die vorliegende Ausgabe basiert auf den Daten der Jahre 2016 und 2017 und orientiert sich an dem Global Reporting Initiative Standard (GRI-Standard). Wir haben Angaben und Daten ergänzt, welche für uns und unsere Branche eine wichtige Rolle spielen.

In diesem Bericht sind alle Gesellschaften der Contargo vertreten, jedoch konnten wir nicht durchgängig sämtliche Daten erfassen. Das liegt daran, dass beispielsweise Standorte erst während des Berichtszeitraums zur Contargo-Gruppe kamen oder sich die Gesellschafterstruktur geändert hat. Schwierig war es auch, bestimmte Daten der reinen Bürostandorte zu erfassen, die ihre Nebenkosten pauschal abrechnen und nicht über separate Energiezähler oder präzise Müllentsorgungskosten verfügen. Auch im Bereich der Lkw-Direktverkehre sind die Daten von externen Dienstleistern nur schwer greifbar. Hinzu kommen Informationen der verschiedenen Terminalsysteme, die Daten aus den Bereichen Administration, Maintenance and Repair und Depot (noch) unterschiedlich erfassen.

Neu ist in dieser Ausgabe, dass wir zusammen mit der Hochschule Offenburg Studentenprojekte zu verschiedenen Themen bearbeitet haben.

Diese Herangehensweise hat uns ganz neue Perspektiven eröffnet und verhindert, dass wir uns immer nur im Kreise drehen. Mehr dazu berichten wir auf den Seite 67.

Zu den Veränderungen gehören auch unsere CO₂-Wert-Berechnungen, die wir an der einen und anderen Stelle wieder anpassen konnten. Da es inzwischen wesentlich mehr Unternehmen, Organisationen, Verbände und Ministerien gibt, die sich mit dem Thema CO₂-Berechnungen beschäftigen, können wir unsere bisherigen Annahmen vergleichen und kritisch hinterfragen. Nicht nur von den europäischen Staaten wird angestrebt, einen Standard zur Berechnung der CO₂-Werte aller Transport-Modi zu erstellen, es gibt heute auch wesentlich genauere Emissionswerte sowie Messgeräte an Fahrzeugen und in deren Umgebung, die zum Teil bereits Echtzeitauskünfte geben.

Wir danken der Hochschule Offenburg für die Unterstützung bei der Erstellung des Contargo-Nachhaltigkeitsberichts 2018

 **Hochschule Offenburg**
offenburg.university

Blick in die Zukunft

Das Thema Nachhaltigkeit rückt immer mehr in den Fokus. Darum sind wir von der Abteilung Sustainable Solutions stolz, dass wir Anfang 2018 zum ersten Mal jährliche Nachhaltigkeitsziele verabschiedet haben. Für alle drei Säulen der Nachhaltigkeit und alle Bereiche, sprich die Transportmodi, die Büros und die Terminalaktivitäten, haben wir Ziele definiert. Die Ziele basieren zum Teil auch auf unseren Analysen für diesen Nachhaltigkeitsbericht. Wir werden im 4. Nachhaltigkeitsbericht die ersten Ergebnisse im Detail erläutern.

Zusätzlich müssen wir hinsichtlich der Fehlerkultur bei Contargo neue Perspektiven einnehmen. Wir haben uns entschieden, mehr und offener über Verbesserungspotenziale zu reden. Nicht jeder Standort ist in jedem Bereich gleich gut, wenn wir aber darüber sprechen, lernen wir voneinander. Gerade unsere großen Standorte leisten Pionierarbeit bei neuen Themen und Technologien. Diese Erfahrungen können sie an die Kollegen weitergeben und ihnen damit Lehrgeld ersparen: Fehler werden nicht doppelt gemacht, das spart Manpower, Geld und Zeit.

Gleichzeitig möchten wir unsere Kollegen ermutigen, offen über diese Themen zu sprechen. Ideen, wie wir Nachhaltigkeit noch weiter in den Arbeitsalltag integrieren können, sind uns jederzeit willkommen.

**Wir hoffen, Ihnen mit der Lektüre neue Horizonte zu eröffnen.
Herzlichst Ihre Sandra Hollweg,
Sustainable Solutions**





Contargo stellt sich vor...



Contargo bietet ein ausgedehntes **NETZWERK FÜR CONTAINERVERKEHRE**

Contargo ist eines der führenden Container-Hinterlandlogistik-Netzwerke in Europa. Das Unternehmen integriert den Containerverkehr zwischen den Westhäfen, den deutschen Nordseehäfen und dem europäischen Hinterland.

Dafür nutzt Contargo die systembedingten Vorteile der drei Transportmodi Wasserstraße, Schiene und Straße zu einem integrierten Transportkonzept. Das Unternehmen ist in Deutschland, Frankreich und der Schweiz mit 24 Containerterminals und an sechs weiteren Standorten in Deutschland, den Niederlanden und Belgien mit Büros vertreten. Zudem betreibt das Unternehmen eigene Schiffs- und Bahnlinien. Das Jahrestransportvolumen betrug 2017 2,2 Mio. TEU. Die 996 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erwirtschafteten in diesem Zeitraum einen Umsatz von 471 Mio. Euro.

An den Terminals betreibt Contargo Container-Depots bzw. -zwischenlager, und bietet vielfältige Zusatzleistungen rund um den Container an, beispielsweise die lokale Zustellung per Lkw, Maintenance und Repair sowie Stuffing und Stripping. An einigen Standorten ist auch der Umschlag und die Lagerung von Reefercontainern möglich.

Einige der Terminals dürfen Gefahrgut handeln und transportbedingt bis zu 24h lagern. Um das Grundwasser zu schützen sind die Terminals versiegelt. An Standorten mit erhöhtem Gefahrgutaufkommen (wie Contargo Rhein-Neckar und Contargo Industriepark Frankfurt-Höchst) arbeitet Contargo mit den regionalen Behörden zusammen, Gefahrgutcontainer dürfen gelagert werden. Für den Fall eines außerordentlichen Ereignisses verfügt das Unternehmen über ein Risikomanagement mit 24/7-Notfallservice.



Trimodale Transporte per Binnenschiff, Bahn und Lkw



Depot



Maintenance & Repair



Reeferservice



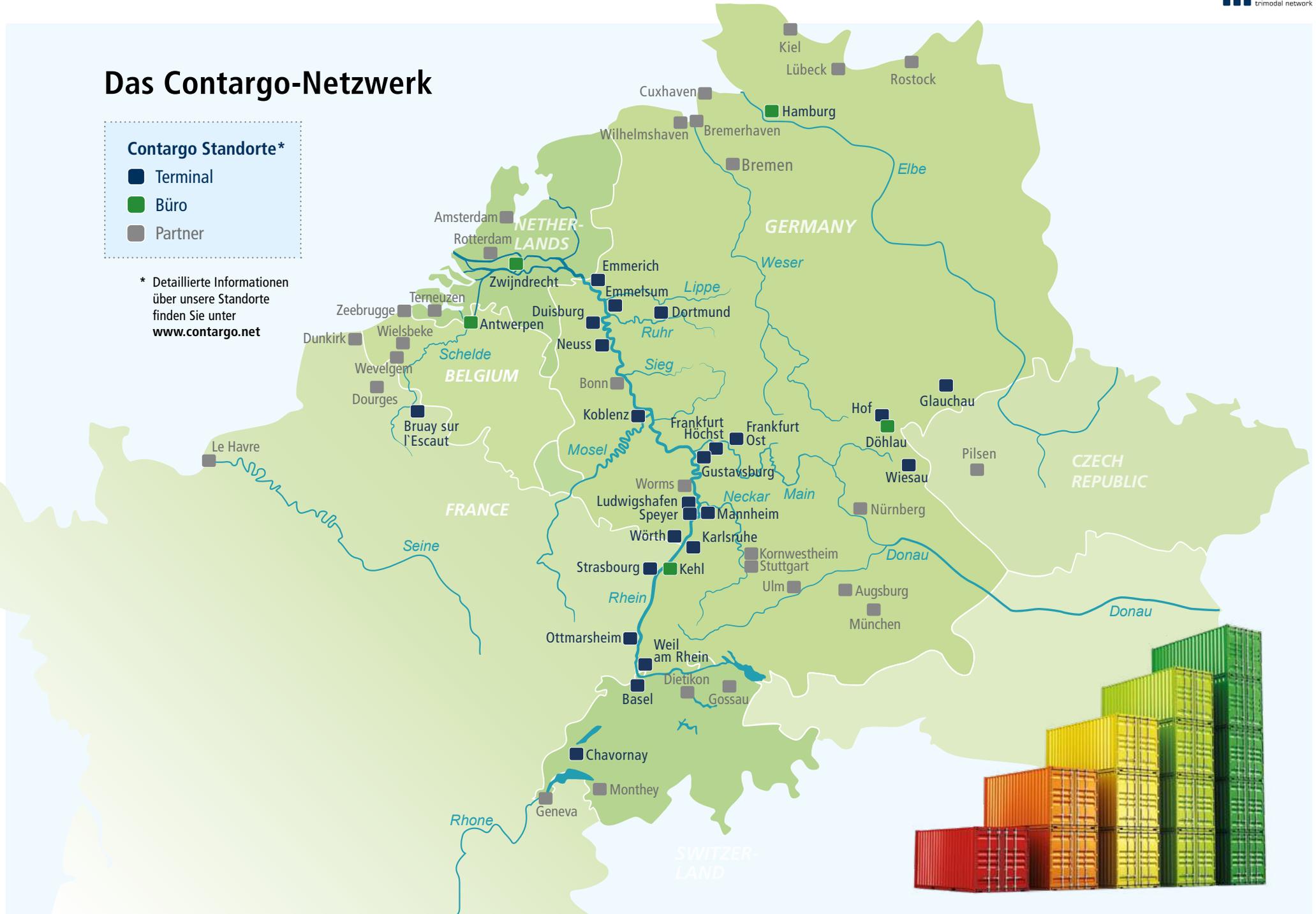
Handling & Lagerung von Gefahrgut

Das Contargo-Netzwerk

Contargo Standorte*

- Terminal
- Büro
- Partner

* Detaillierte Informationen über unsere Standorte finden Sie unter www.contargo.net



Contargos Ziele im Vergleich zu den SDGs (Sustainable Development Goals)
Wo passt es bereits zusammen und wo sollte die Contargo noch etwas tun um sich an die SDGs anzupassen

SDG-Goal NR.	Ampel*	Unter anderem engagiert sich Contargo durch:
1. Keine Armut	●	Sichere Arbeitsplätze für die rund 1.000 Mitarbeiter, Unterstützung von Hilfsprojekten.
2. Kein Hunger	●	Fair Trade Kaffee, um nachhaltige Landwirtschaft zu unterstützen. Regionales Obst und Gemüse als Snack für die Mitarbeiter.
3. Gesundheit & Wohlergehen	●	Berufskrankheitsprävention, Massage, Augentest, Fitnessangebot, Impfung.
4. Hochwertige Bildung	●	Mehr Ausbildungs- und duale Studiumsplätze schaffen.
5. Geschlechtergleichstellung	●	Flexible Arbeitszeiten für Eltern, gleiches Einstiegsgehalt für Frauen und Männer.
6. Sauberes Wasser & Sanitärversorgung	●	Grundwasserschutz an allen Standorten, Projekte zum Erhalt des Rheins fördern.
7. Bezahlbare & saubere Energie	●	Erneuerbare Energien fördern, auf echten Ökostrom umsteigen.
8. Menschenwürdige Arbeit, Wirtschaftswachstum	●	Eine langfristige Maßnahme mit sozialem Hintergrund für die Terminalmitarbeiter.
9. Industrie, Innovation & Infrastruktur	●	Die Contargo IT arbeitet beständig an Innovationen und der Digitalisierung.
10. Weniger Ungleichheiten	●	Flache Hierarchien ermöglichen, dass jeder Projekte maßgeblich mitbeeinflussen kann. Die Grundgehälter in vergleichbaren Positionen sind an allen Standorten vergleichbar.
11. Nachhaltige Städte & Gemeinden	●	Präsenz in lokalen Organisationen und Verbänden, sowie enge Absprache mit den Städten und ihren Anwohnern.
12. Verantwortungsvolle Konsum- & Produktionsmuster	●	Kombinierten Verkehr bei produzierenden Unternehmen bekannt machen und attraktiv gestalten, Kreislaufwirtschaft unterstützen
13. Maßnahmen zum Klimaschutz	●	Decarbonisierung aller drei für uns relevanten Transportmodi, unserer Aktivitäten am Terminal und im Büro bis 2050.
14. Leben unter Wasser	●	Neue Technologien und Innovationen in der Schifffahrt unterstützen.
15. Leben am Land	●	Papier- und Wasserverbrauch kontinuierlich reduzieren, Müllaufkommen senken, Landschaften um die Standorte herum erhalten oder gegebenenfalls renaturieren.
16. Frieden, Gerechtigkeit & starke Institutionen	●	Eine Vielzahl unserer Terminals halten die Standards des C-TPAT (Customs -Trade Partnership Against Terrorism) ein.
17. Partnerschaften zur Erreichung der Ziele	●	Unsere Mitarbeiter pflegen Kontakte zu Politik, Verbänden und Organisationen, welche sich mit den oben genannten Themen beschäftigen und tragen zum Erreichen der Ziele aktiv bei.



SDG – Sustainable Development Goals

Nachhaltigkeit ist ein fester Bestandteil der Unternehmensphilosophie. Nicht nur weil Contargo große Mengen im Hauptlauf der Transportkette auf Schiene und Wasserstraße verlagert und dadurch Emissionen und Kosten verringert. Im Unternehmen wird Nachhaltigkeit als übergeordnetes Prinzip verstanden, das einen verantwortungsvollen Umgang mit allen Ressourcen fordert – das erstreckt sich auf Ökonomie, Ökologie und Soziales.

Bei einem Gipfel der Vereinten Nationen im September 2015 haben alle Mitgliedsstaaten die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung verabschiedet. Damit drückte die internationale Staatengemeinschaft ihre Überzeugung aus, dass sich die globalen Herausforderungen nur gemeinsam lösen lassen. Die Agenda schaffte die Grundlage dafür, weltweiten wirtschaftlichen Fortschritt im Einklang mit sozialer Gerechtigkeit und im Rahmen der ökologischen Grenzen der Erde zu gestalten. Insgesamt gibt es 17 Ziele, die in 169 Unterziele unterteilt sind. Sie decken alle drei Säulen der Nachhaltigkeit ab. Unternehmen werden als zentrale Akteure bezeichnet, die eine Schlüsselfunktion zur Umsetzung der SDGs innehaben.

Alle diese politischen Verpflichtungen haben also nicht nur Folgen für die Staatsregierungen, sondern auch für die Unternehmen – insbesondere für die Branchen Energie und Transport.

* AMPELN ● Contargo beschäftigt sich mit diesem Ziel nicht, da es nicht zu den Unternehmensaktivitäten passt.
● Dieses Thema passt gut zu Contargos Aktivitäten, allerdings sollten wir uns hier deutlich mehr engagieren.
● Dieses Ziel passt perfekt zu Contargo und wir beschäftigen uns ausgiebig damit.

**Jürgen Albersmann,
Contargo GmbH & Co. KG:**
„Sehr wichtig!“

**Daniel Kaufmann,
Contargo AG, Basel:**
„Wir finden die nachhaltige Strategie sehr gut, auch weil wir zunehmend beobachten, dass Nachhaltigkeit auf dem Markt zunehmend Beachtung findet.“

**Christian Eichmeier,
Contargo Rhein-Main GmbH:**
„Nachhaltigkeit ist für uns mittlerweile nicht mehr nur ein Schlagwort, sondern gelebtes Geschäft. Allein durch das Marktsegment, in welchem wir uns bewegen, stehen wir für alternative und nachhaltige Transport-Modi.“

**Arndt Puderbach,
Contargo Rhein-Main GmbH:**
„Die Idee ist nicht neu. Die Anforderungen die damit gemeint sind, nämlich Verantwortung für Mitarbeiter, Gesellschaft, Ökonomie, Ökologie, Geographie für Gegenwart und Zukunft zu übernehmen, basiert auf den Werten unserer Gesellschaft. Allerdings erscheinen mir diese Werte zwischenzeitlich etwas in Vergessenheit geraten zu sein. Umso besser, dass man sich beim Thema ‚Nachhaltigkeit‘ ihrer wieder erinnert.“

**Gilbert Bredel,
Contargo North France SAS,
Bruay-sur-l'Escaut:**
„Als reine Verwaltungs- und Handelsstruktur haben wir nur sehr geringe Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit. Es sind ja nicht 100-prozentig unsere Terminals, es sind nicht alle Lkw, Schiffe und Bahnen unsere. Aber wir möchten Hand in Hand mit unseren Partnern zusammenarbeiten, denn wir glauben, dass wir eben DOCH Einfluss haben.“

// Wie stehen Sie zu dem Thema NACHHALTIGKEIT? //

**Eugen Werwai,
Contargo Rhein-Main GmbH:**
„Durch unsere Transportdienstleistungen im Kombinierten Verkehr sehe ich das Thema Nachhaltigkeit als ein Argument, um unsere Kunden von unseren Leistungen zu überzeugen.“

Team Zwijndrecht:
„Positiv!“

**Kawus Khederzadeh,
Contargo Industriepark Frankfurt-Höchst GmbH:**
„Ich persönlich finde das Thema sehr wichtig. Allerdings ist Nachhaltigkeit stellenweise schwer realisierbar und mit erheblichen Kosten verbunden.“



Contargo-Geschäftsführer:
Konrad Fischer

Contargo-Geschäftsführer:
Heinrich Kerstgens

Contargo-Geschäftsführer:
Thomas Löffler

Contargo-Geschäftsführer:
Marcel Hulsker

Aller guten Dinge sind drei

Contargo strebt ein Gleichgewicht von Ökonomie, Ökologie und Sozialem an

Der Nachhaltigkeitsbericht von Contargo trägt erneut den Titel NACHHALTIGKEIT³, weil Contargo in den drei Bereichen unterwegs ist. Die Unterschiede zwischen den Reports liegen im Detail, denn in jedem Berichtszeitraum gibt es neue Herausforderungen hinsichtlich jeder Säule der Nachhaltigkeit.

Es gibt feste Größen bei Contargo, die sich eigentlich nie ändern. Dazu gehört beispielsweise das Leitbild. Bereits der erste Abschnitt der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) soll Contargo-Mitarbeitern und Geschäftspartnern ein gemeinsames Verständnis darüber geben, wofür Contargo steht und nach welchen Regeln die Geschäftsbeziehungen

gestaltet werden. Im Vordergrund stehen die Einhaltung von Vereinbarungen, die Kundenorientierung (solange sie mit Gesetz und Nachhaltigkeit vereinbar ist), die Korrektur von Fehlern und, dass Nachhaltigkeit die höchste Priorität hat.

Andere Faktoren ändern sich in jedem Berichtszeitraum, wie zum Beispiel die betriebswirtschaftlichen Rahmendaten. Das Wirtschaftswachstum hängt unmittelbar von zahlreichen Faktoren ab: z. B. der Weltwirtschaftslage, Wettbewerbern, der wirtschaftlichen Situation der Kunden, Gesetzen, Ölpreisen und Congestion in den Seehäfen. Entsprechend verändern sich auch die Herausforderungen für Contargo.

Ökonomische Herausforderungen

Wie sehr bereits einzelne Ereignisse den unternehmerischen Erfolg beeinflussen können zeigt beispielsweise der Einsturz des Rastatter Tunnels. Contargo hatte keinen Einfluss auf dieses Ereignis, musste aber mit den Folgen zurechtkommen. Dank der Flexibilität des Kombinierten Verkehrs konnte das Unternehmen seinen Kunden tragbare Lösungen anbieten. Die Digitalisierung erfordert

einerseits hohe Investitionen und viel Veränderungsbereitschaft bei den Mitarbeitern, andererseits bietet sie auch viele Möglichkeiten, effizienter und erfolgreicher zu wirtschaften.

Auch im Unternehmen selbst gibt es viele Veränderungen, die den wirtschaftlichen Erfolg beeinflussen. Beispiele dafür: Verschiebungen in

den Verantwortungsbereichen der Geschäftsführer, die Gründung neuer Gesellschaften und das stetige Wachstum.

Darüber hinaus bereitet sich Contargo darauf vor, andere Regionen in Europa und der Welt für sich zu erschließen, die nicht wie bisher bei Contargo üblich im Kombinierten Verkehr bedient werden.

THESE 1 ▶ **Die Verkehrsmengen werden bis 2030 sehr stark wachsen und die Infrastruktur an ihre Grenzen bringen.**



„Um die wachsenden Mengen im Netz abwickeln zu können, muss bereits heute mit dem Ausbau unserer Terminals begonnen werden. Die Hauptaufgabe der Geschäftsleitung wird die Projektentwicklung sein.“ **Thomas Löffler**

Die Zukunft der Wirtschaft ist digital.

„Darum investieren wir stark in modernste IT-Lösungen, die wir als Open Source Lösungen möglichst flexibel, aber auch lange nutzen wollen.“

Heinrich Kerstgens

◀ **THESE 3**



THESE 2 ▶ **Die Wirtschaft entwickelt sich immer schneller, es gibt immer mehr disruptive Ereignisse am Markt, Unternehmen werden vom Markt verschwinden, wenn sie es nicht mehr schaffen darauf zu reagieren.**



„Deshalb müssen wir ständig hinterfragen, ob unser aktuelles Geschäftsmodell noch das Richtige ist und auch in Zukunft noch die ökonomischen Erwartungen unserer Eigner erfüllt. Besonders intensiv beschäftigt sich die Abteilung ‚New Business and Digitalization‘ mit diesem Thema.“ **Heinrich Kerstgens**

Frachtenbörsen und andere digitale Anbieter sprechen den Kunden vorwiegend über den Preis an.

„Mittels Ausbau unserer Aktivitäten in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen versuchen wir, immer mehr ein ‚One-Stop Shopping Modell‘ für unsere Kunden zu sein und alle Aspekte von Transport und Logistik anzubieten. Unser Streben ist es, unseren Businesspartnern Best of Market Produkte anzubieten.“

Marcel Hulsker

◀ **THESE 4**



Ökologische Herausforderungen

Ökologisch hat sich Contargo 2016 und 2017 intensiv mit folgenden Themen auseinandergesetzt: Dekarbonisierung, E-Mobilität, Nachhaltigkeits-Jahresziele und Ressourcenschonung durch Digitalisierung. Wir sind dabei unsere CO₂-Emissionen bis 2020 um 10 % zu senken und bis 2030 eine 30%ige Senkung zu erzielen – jeweils bezogen auf das Ausgangsjahr 2012.

THESE 5 ▶ **Umweltschutz spielt neben der Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens eine immer entscheidendere Rolle.**



„Unsere Unternehmensphilosophie sieht von Anfang an umweltschonende Verkehrssysteme vor. Dazu kommen Projekte an den Terminals, LED-Beleuchtung, Stromgewinnung für unsere Krananlagen mittels Photovoltaik und Umstellung der Firmen-Pkw-Flotte auf Hybrid- bzw. E-Antrieb im Vordergrund. Themen wie E-Truck oder E-Binnenschiff werden im Rahmen von Projektgruppen geprüft.“

Konrad Fischer

THESE 6 ▶ **CO₂-freie Aktivitäten stellen die Industrie vor große Herausforderungen.**



„Dekarbonisierung ist unser Ziel bis 2050. Darum müssen wir jede Chance identifizieren, unsere Transporte möglichst bald CO₂-frei oder zumindest CO₂-neutral zu produzieren. Dazu gehört auch viel technischer Sachverstand, den wir uns zum Teil erst noch aneignen müssen.“

Heinrich Kerstgens

Soziale Herausforderungen

Im sozialen Bereich kommen auf Contargo verschiedene Herausforderungen zu. Insgesamt muss dem Thema Personalentwicklung viel Aufmerksamkeit geschenkt werden. Um den Bedarf an qualifizierten Fachkräften zu decken, muss Contargo die Ausbildungsquote noch weiter erhöhen und in die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter investieren. Insbesondere, weil durch die Digitalisierung lebenslanges Lernen zur Realität geworden ist.

In 3-5 Jahren beginnt eine Phase, in der altersbedingt eine Generation Führungskräfte sukzessive aus dem Unternehmen ausscheidet.

„Da es sich um Führungskräfte des oberen Levels in der Gesamtführung, dem operativen und kaufmännisch-administrativen Bereich handelt, gilt es bereits jetzt den Nachwuchs zu finden und gezielt an die Aufgaben heranzuführen.“

Thomas Löffler

◀ THESE 7



Digitalisierung spielt eine immer größere Rolle. ◀ THESE 8

„Wirtschaftswissenschaftler sagen, dass sie genauso große Auswirkungen auf den Menschen haben wird, wie die Industrialisierung. Daher ist es wichtig, dass wir unsere heutigen Strukturen anpassen.“

Marcel Hulsker



Die Prozesse in den Unternehmen werden sich immer öfter und schneller verändern.

„Deshalb ist es wichtig, die Menschen in unserem Unternehmen auf diesem Weg mitzunehmen. Unsere Mitarbeiter müssen mehr denn je in Entscheidungen und die daraus resultierenden Entwicklungsprozesse einbezogen werden, damit die Änderungen die Fachleute in den Teams nicht behindern. Dazu haben wir im Oktober 2017 die Strategieguppe ‚Digitalisierung und Mensch‘ ins Leben gerufen, aus der bisher u.a. die Idee der „ContarGO for people“ hervorging.“

Heinrich Kerstgens

◀ THESE 9





Die SWOT-Analyse

Die SWOT-Analyse zeigt, wo unsere Stärken und Schwächen liegen, aber auch in welchen Bereichen wir trotz Herausforderungen Chancen sehen. Wir möchten in diesem Nachhaltigkeitsbericht einen ersten Schritt machen und offen über unsere Fehler und die damit verbundenen Verbesserungspotentiale reden.

STÄRKEN (STRENGTHS)

- Trimodales Netzwerk (Terminals, Binnenschifffahrt, Bahn und LKW-Flotte)
- Neutraler Dienstleister
- Ausreichende Kapazitäten um Nachfrageschwankungen erfüllen zu können
- Stabile Eigentümerstruktur

BEDROHUNGEN (THREATS)

- Kunden / Vermieter werden zu Wettbewerbern
- Abhängigkeit von der Performance in den Seehäfen
- Entwicklungen auf dem Chartermarkt
- Konzentration der Reedereien
- Kaum Einfluss auf Qualität bei Congestion

SCHWÄCHEN (WEAKNESSES)

- Zu wenig Eigenraum
- Viele unterschiedliche IT Systeme
- Kompliziertes gewachsenes Preissystem

CHANCEN (OPPORTUNITIES)

- Weiterentwicklung und Verdichtung des Netzwerkes
- Integriertes einheitliches flexibles IT-System / Digitalisierung
- Ausbau der Bahnverkehre
- Klimaschutzziele



ÖKONOMIE



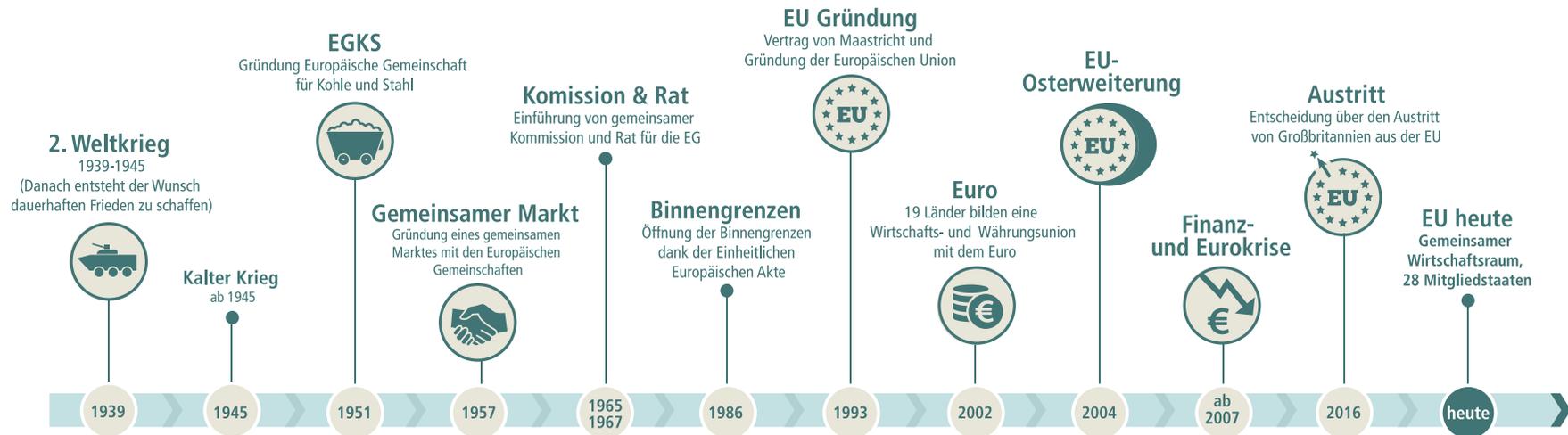
Die Contargo-Länder (Seite 23)

Europa und die Welt (Seite 18)

Die Contargo-Welt (Seite 29)



Europa und die Welt



Zeitstrahl: Entstehung der EU von 1939 bis heute

Alle in einem Boot

Globale Trends beeinflussen die EU

Die Europäische Union (EU) ist die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt. Mit einem nominalen Bruttoinlandsprodukt von 16,5 Billionen US-Dollar repräsentiert sie rund 23 Prozent der globalen Wirtschaftsleistung. Das bedeutet einerseits, dass die Wirtschaft der Mitgliedsländer erheblich von der Globalisierung profitiert, andererseits aber auch maßgeblich durch weltweite Entwicklungen beeinflusst wird.

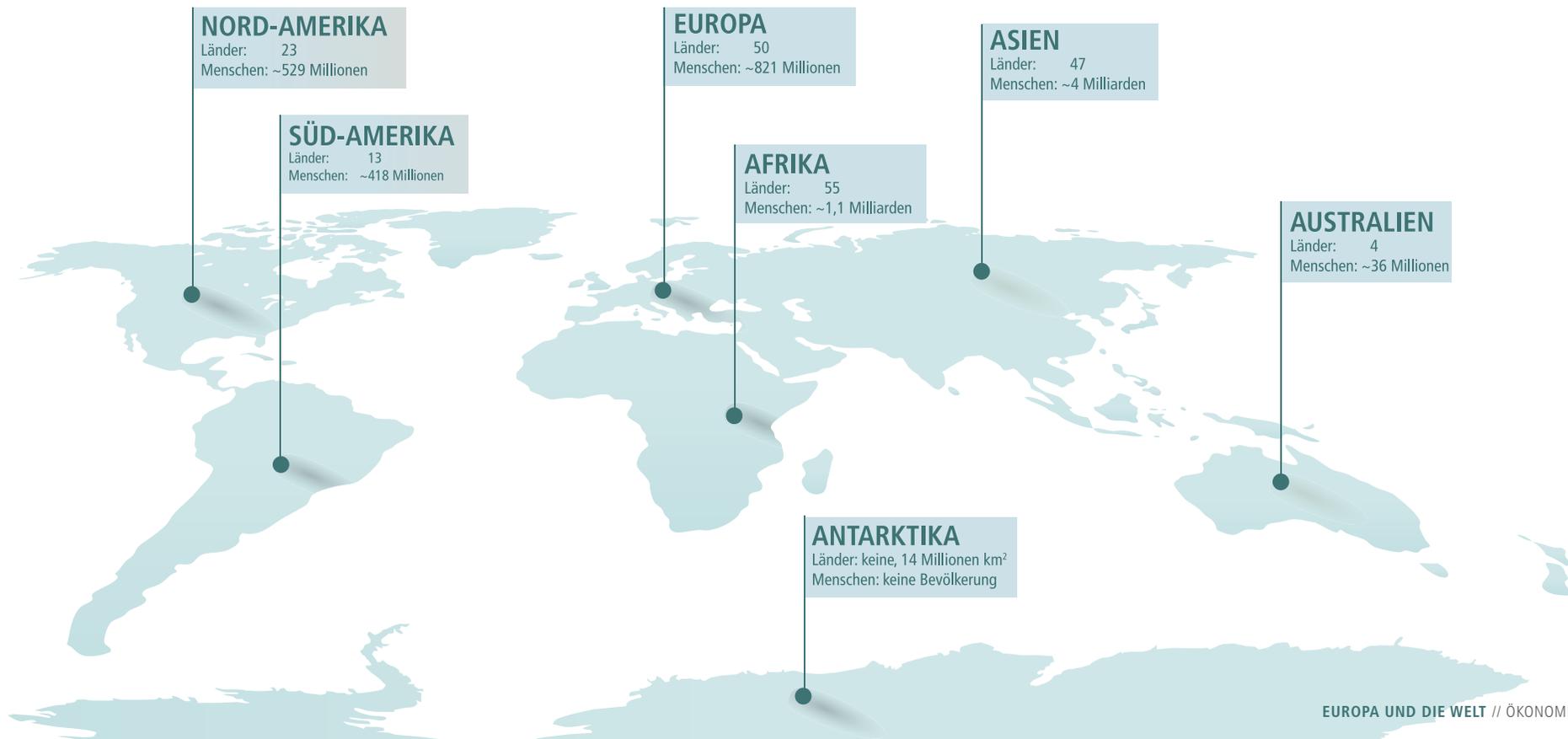
Die Mitgliedsländer der Europäischen Union haben sich auf gemeinsame Ziele geeinigt, die in Art. 3 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) festgelegt wurden. Unter anderem soll der freie Personenverkehr gewährleistet, ein gemeinsamer Binnenmarkt errichtet und auf die nachhaltige Entwicklung Europas hingewirkt werden. So sollen die Mitgliedsländer im weltweiten Wettbewerb gestärkt werden.

GEMEINSAME ZIELE

Ein wichtiger Bereich im Wirtschaftssektor Dienstleistungen der EU ist der Bereich „Transport & Logistik“, er erbringt 5 Prozent der Wertschöpfung in allen 28 EU-Ländern und stellt dort über 11 Millionen Jobs. Dank der EU-Politik hat der europäische Transportsektor in den vergangenen 20 Jahren erhebliche Verbesserungen erlebt: Lufträume, Meere und Straßen sind sicherer, die Arbeitszeiten haben sich verbessert, die Umweltverschmutzung konnte verringert und der Wettbewerb innerhalb der EU gestärkt werden. Für den Ausbau der Transportinfrastruktur werden auch weiterhin hohe Summen investiert, beispielsweise um die Infrastruktur zwischen den Binnenmärkten zu verbessern oder technische Barrieren (z. B. unvereinbare Standards beim Schienengüterverkehr) zu überwinden.

WELTWEITE EINFLÜSSE

Da die Transportbranche naturgemäß länder- und kontinentübergreifend operiert, wird sie in erheblichem Maße von politischen und wirtschaftlichen Veränderungen beeinflusst. Beispiele dafür sind in Europa der Brexit oder die erneute Einführung von Grenzkontrollen durch einzelne Staaten innerhalb des Schengenraumes. Global haben beispielsweise die US-Wirtschaftspolitik, TTIP oder Wirtschaftssanktionen Auswirkungen auf die EU. Deshalb hat die Transportbranche die weltweite Politik immer im Blick, um auf mögliche Veränderungen vorbereitet zu sein.



In einem wankenden Schiff fällt um, wer stillsteht

VIER HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE TRANSPORT- UND LOGISTIKBRANCHE

Die zunehmende globale Vernetzung der Wirtschaft bedeutet für Unternehmen, dass Veränderungen in jedem Land der Welt Auswirkungen auf das Gesamtsystem haben können. Die daraus resultierenden Herausforderungen rechtzeitig zu erkennen und angemessen auf sie zu reagieren, kann für Unternehmen existenziell sein.

Die Weltbevölkerung wächst. Während in den westlichen Industrienationen der Altersdurchschnitt bei hohem Lebensstandard steigt, werden andere Länder wirtschaftlich abgehängt. So entsteht in Europa ein Zuwanderungsdruck, der zwar eine Verjüngung der Gesellschaft ermöglicht, aber auch immer mehr gering qualifizierte Nichtmuttersprachler dem Arbeitsmarkt zuführt. Um qualifiziertes Personal zu halten, müssen die Unternehmen zudem mehr Zugeständnisse hinsichtlich der Work-Life-Balance machen.

Sinkende Logistikkosten haben in den vergangenen Jahrzehnten zu einer veränderten Arbeitsteilung geführt. Viele Hersteller haben ihre Produktion immer wieder verlegt, um die Kosten niedrig zu halten. Die Supply Chains wurden komplexer und die Transportmengen stiegen. Gleichzeitig sind nahezu fast alle Unternehmen weltweit zu Wettbewerbern untereinander geworden. Das betrifft klassische Unternehmen ebenso wie Startups, die neue Geschäftsmodelle entwickeln.



Digitalisierung (mehr dazu auf Seite 22), Robotik, autonomes Fahren, 3D-Druck, Individualisierung der Kundenbedürfnisse und Künstliche Intelligenz sind nur einige der Themen, die derzeit die Logistikbranche beschäftigen. Zunehmend wichtiger wird das Informationsmanagement. Hinzu kommt, dass der Preis nicht mehr das alleinige ausschlaggebende Kriterium ist. Vielmehr stellt eine verbesserte, transparente und detaillierte Daten-Kommunikation heute eine wesentliche Voraussetzung dar.

Dieses Thema gehört unwiderruflich zur Logistikbranche. Es ist davon auszugehen, dass mit fortschreitendem Klimawandel dieses Thema die drei zuvor genannten Herausforderungen prägen wird.

Ein „wir haben das schon immer so gemacht“ wird in Zukunft nicht mehr funktionieren ...

Viele dieser Entwicklungen laufen parallel ab oder beeinflussen sich sogar gegenseitig, darum müssen die Unternehmen sehr flexibel auf Veränderungen reagieren können. Das Bewusstsein dafür muss auf allen Ebenen geschaffen werden. Ein „wir haben das schon immer so gemacht“ wird in Zukunft nicht mehr funktionieren, weil etablierte Vorgehensweisen bei diesen Themen schnell an ihre Grenzen stoßen. Hier ist besonders das Management gefragt, das in vielen Logistikunternehmen allerdings noch sehr konservativ agiert. Hier könnte die Zusammenarbeit mit Hochschulen oder staatlichen Forschungsinstituten helfen. Denn bei diesen fließen viel mehr Daten zusammen als in einem einzelnen Unternehmen und anonymisierte Analysen sind möglich.

Analysen sind notwendig, um zu sehen, was funktioniert und was nicht. Mit ihrer Hilfe können potenzielle Synergien erkannt werden. Darüber hinaus erlauben die Auswertungen genauere und verlässlichere Prognosen, so dass es seltener zu unvorhergesehenen Ereignissen kommt, da auf kritische Entwicklungen frühzeitig reagiert werden kann.

CONTARGO STEHT NICHT STILL

Wir betrachten diese vier Herausforderungen als Chancen. Weil Flexibilität zu den wichtigsten Voraussetzungen gehört, um am Markt zu bestehen, arbeiten wir mit agilen Prozessen.

Erfolg ist einmal mehr aufstehen, als man hingefallen ist

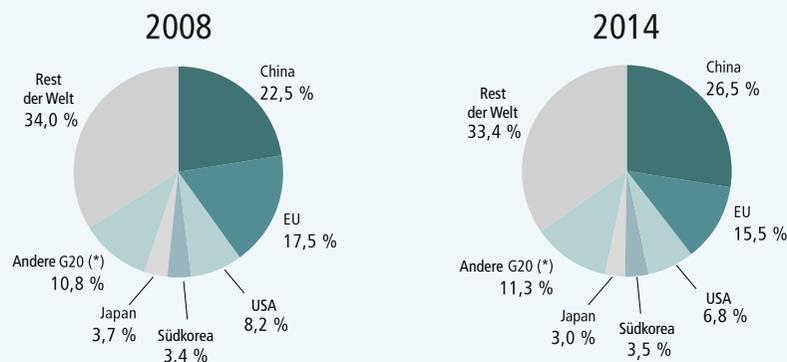
DIE WIRTSCHAFTLICHE LAGE DER EU IST VON VIELEN FAKTOREN ABHÄNGIG

Europa ist wirtschaftlich sehr erfolgreich: Die Staaten der Europäischen Union sind weltweit der größte Exporteur und der zweitgrößte Importeur. Doch Herausforderungen wie die zunehmende Wirtschaftskraft Chinas, der Brexit, die brüchige Legitimität der EU oder die Euro- und die Migrationsdebatte können sich jederzeit auf die Wirtschaftslage auswirken und damit schnelle Reaktionen der Unternehmen erfordern.

Die Digitalisierung wird in Zukunft die Effizienz des Transportsektors deutlich erhöhen. Die Auswertung der Daten wird insbesondere zur Optimierung der komplexen Logistikkette im Kombinierten Verkehr beitragen und dadurch zu einer deutlich besseren Auslastung der Kapazitäten führen. Indem bestimmte Muster und Gesetzmäßigkeiten besser herausgefiltert werden, können leichter „optimale“ Entscheidungen getroffen werden.

In Häfen abgefertigte Container, 2008 und 2014

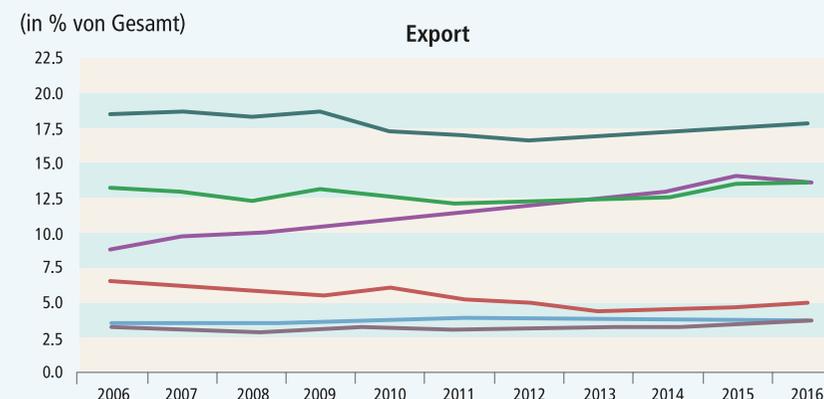
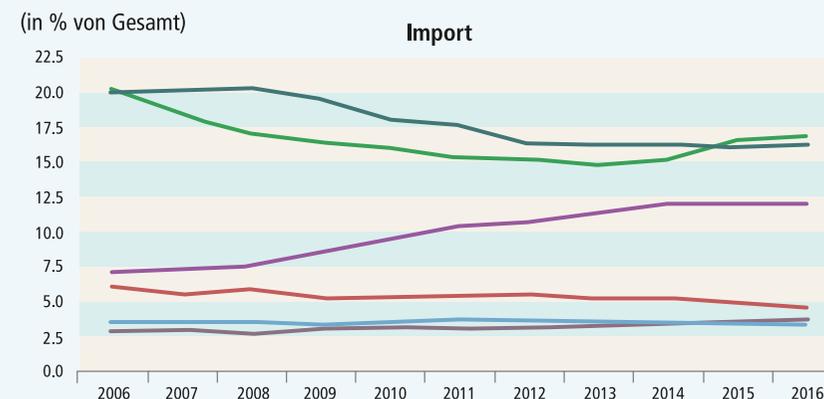
(Gesamtzahl einschließlich Be-, Ent- und Umladungen sowie Umschlag)



(*) Argentinien, Australien, Kanada, Indien, Indonesien, Mexiko, Russland, Saudi Arabien, Süd Afrika, Tükei.

Quelle: United Nations Conference on Trade and Development (Maritime transport indicators)

EU-28: Leicht sinkender Handel mit Waren und Dienstleistungen



Auffälligstes Merkmal für die Entwicklung des internationalen Waren- und Dienstleistungsverkehrs zwischen 2006 und 2016 war die weitere Entwicklung Chinas als eine der führenden Handelsnationen der Welt. Der Anteil Chinas an den weltweiten Ausfuhren von Waren und Dienstleistungen stieg im Zeitraum 2006-2016 von 9 auf 13,6 Prozent, während sein Anteil an den Einfuhren sogar etwas stärker zunahm und um 4,9 Prozentpunkte stieg.

Quelle: Eurostat (online data code: bop_eu6_q) and International Monetary Fund (Balance of Payments and International Investment Position Statistics)

Immer am Ball bleiben

WER DIE DIGITALISIERUNG IGNORIERT VERLIERT

Eine der größten Herausforderungen für Gesellschaft, Wirtschaft und Politik ist die Digitalisierung. Bei der Entwicklung digitaler Technologien, Dienstleistungen und Plattformen liegt Europa weit hinter den USA und Asien. Wollen europäische Unternehmen wettbewerbsfähig bleiben, dürfen sie den Anschluss nicht verpassen.

Beispiele wie Apple, Amazon und Google zeigen: Die digitale Transformation ist in den USA deutlich weiter fortgeschritten als in Europa. Das liegt unter anderem daran, dass dort Zukunftsvisionen, Selbstbewusstsein und eine Kultur des Scheiterns deutlich ausgeprägter sind, während in Europa Sicherheit, Planbarkeit und die Frage nach Arbeitsplätzen im Vordergrund stehen.

Politiker in Europa leiten Transformationsprozesse ein, damit disruptive Technologien (3D-Druck, Drohnenlieferungen usw.) neue Geschäftsmodelle entstehen lassen können. Das ändert aber nichts daran, dass europäische Unternehmen, die weltweit mithalten wollen, sich damit beschäftigen müssen, wie Blockchain-Technologien oder Künstliche Intelligenz ihre Geschäftstätigkeit verändern könnten.

INNOVATIONEN FÜR DIE TRANSPORTBRANCHE

Die Transportbranche ist mit veränderten Branchengrenzen sowie der zunehmend digital gestützten Internationalisierung konfrontiert. Die Vorreiter bereiten sich schon darauf vor mit digitalen Expeditionen und Plattformen zu konkurrieren. Der Kombinierte Verkehr interessiert sich besonders für ITS (Intelligent Transport System), eine Voraussetzung, um eFreight und papierlose Kommunikation zu realisieren: Es ermöglicht unter anderem Verkehr und Flottenmanagement zu optimieren sowie das „Tracking and Tracing“ im gesamten Transportnetzwerk. Wer hier Entwicklungen verschläft, dem könnte es so ergehen wie zuvor Reisebüros oder den Herstellern von Rollfilmen – sie sind innerhalb weniger Jahre von Global Playern zu kleinen Nischenunternehmen geschrumpft oder vom Markt gänzlich verschwunden.

Contargo macht Mut zur Digitalisierung

//

In unserer Branche ist ständige Veränderung normal. Wir prüfen und passen gegebenenfalls unser bisheriges Geschäftsmodell an die veränderten Gegebenheiten an. Wir streben eine smarte Digitalisierung an, die es schafft, die Menschen in unserem Unternehmen mitzureißen, ihnen Mut macht und den Zusammenhalt stärkt.

//

Henrik Hanke,
IT Manager, Softwareentwicklung
Contargo GmbH & Co. KG



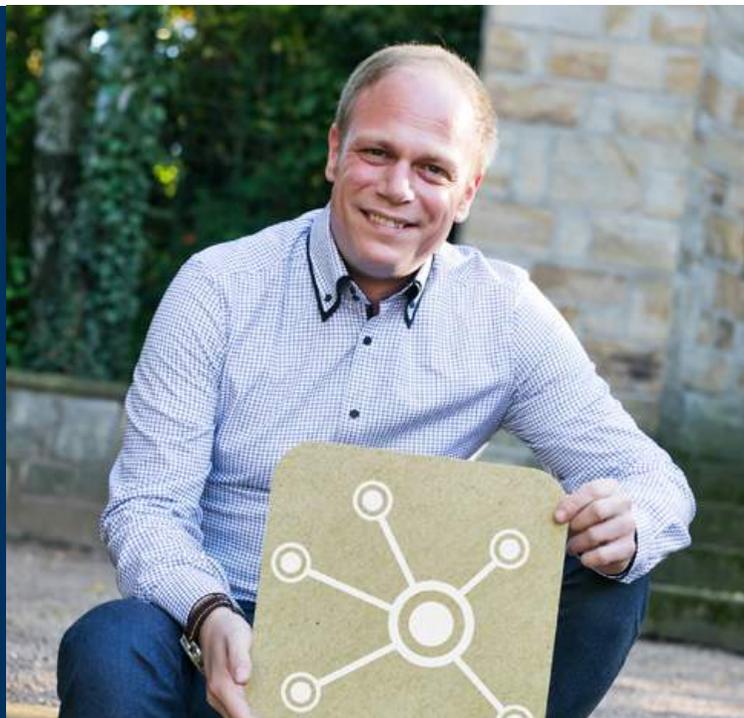


Die Contargo-Länder

Wohin die Reise geht

DIGITALISIERUNGS-STRATEGIEN IN EUROPA

Contargo hat Standorte in Deutschland, Frankreich, der Schweiz, den Niederlanden und Belgien. Jedes dieser Länder hat eine andere Digitalisierungs-Strategie. Doch beim genauen Hinsehen zeigt sich, dass immer die vereinfachte und schnelle Kommunikation zwischen den Schnittstellen im Vordergrund steht. Denn beim Austausch der Daten geht am meisten Zeit (und Geld) verloren.



//

„Hier in **Mannheim** haben wir eine Operations-Abteilung ‚Koordination Zuglaufüberwachung und -steuerung‘. Die Kollegen steuern die Züge und überwachen deren Verlauf. Darüber hinaus geben sie detaillierte Informationen über den Verlauf und etwaige Probleme an unsere Terminals. Die Informationen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Seehafenterminals und anderen Dienstleistern werden aufbereitet, bearbeitet und als sauber verwendbare Meldungen an die Terminals gegeben. Diese können hiermit wiederum ihren Informations- und Datenaustausch mit den Reedern und Spediteuren verbessern. Alles in allem eine recht aufwendige Prozedur, aber notwendig für einen guten Kundenservice im Bereich Information und Meldewesen.“

//

Andreas Mager, Co-Geschäftsführer Contargo Rail Services GmbH



DEUTSCHLAND

Die digitale Lücke in Deutschland ist groß. Im „Digital Economy and Society Index“ 2017 (DESI) der Europäischen Kommission liegt Deutschland nur auf Platz 11. Die Pläne zur Umsetzung der Digitalisierung sind aber ehrgeizig: u.a. der Aufbau eines Gigabitnetzes bis 2025, das Einleiten einer neuen Gründerzeit sowie Forschung, Entwicklung und Innovation bei den digitalen Technologien auf ein wettbewerbsfähiges Niveau zu bringen. Zu den Herausforderungen zählen viele Unsicherheiten in Unternehmen und in der Bevölkerung (z. B. das schnelle Scheitern von Unternehmen, Datensicherheit, Fake News und Arbeitsplatzverlust durch Künstliche Intelligenz).



NIEDERLANDE

Die Niederlande gehören zu den digitalen Vorreitern in Europa, im DESI 2017 belegen sie Platz 4. IKT und Internet sind treibende Kräfte für das Wirtschaftswachstum. In der „Niederlandse Digitale Agenda“ werden als wichtigste Handlungsfelder Bildung, Wissen und Innovation, ein offener und schneller Netzzugang, Sicherheit, zusätzlicher Spielraum für Unternehmen sowie die Digitalisierung einzelner Bereiche (Industrie, Gesundheitswesen, Energie und Mobilität) genannt. Zu den Herausforderungen zählen die Verknappung von Fachkräften im Bereich IT und die Cyber-Kriminalität.



FRANKREICH

Die französische Gesamtwirtschaftsleistung fußt zu 26 Prozent auf Digitalwirtschaft und im DESI 2017 liegt Frankreich nur auf Platz 17. Die französische Regierung hat trotzdem keine umfassende Digitalisierungsstrategie vorgelegt. Jedoch enthält ihr „Le Grand plan d’investissement 2018-2022“ einige Themen aus diesem Bereich, wie die Förderung von Innovationen bei Unternehmen, digitale Bildung der Bevölkerung, Investitionen in Zukunftsthemen wie Künstliche Intelligenz, Big Data oder Cybersicherheit und die Einrichtung eines E-Governments.



SCHWEIZ

In der „Strategie für die digitale Schweiz“ (2017) wird die Digitalisierung als Chance, den Wohlstand zu sichern und auszubauen bezeichnet, während gleichzeitig die Risiken durch den Strukturwandel gemindert werden. Die Schweiz fördert innovative Unternehmen und neue Berufe, schützt persönliche Daten und digitale Identitäten und hat dank E-Government eine wirtschaftliche und bürger-nahe Verwaltung geschaffen. Das übergeordnete Ziel aller Maßnahmen ist die Sicherung der hohen Erwerbsbeteiligung und guten Jobqualität.



BELGIEN

Im DESI liegt Belgien auf Platz 6. Im Jahr 2016 haben belgische Firmen im Schnitt 31 Prozent ihres Umsatzes im elektronischen Geschäftsverkehr erzielt, das entspricht fast dem Doppelten des EU-Mittelwertes (16 Prozent). Die belgische Regierung hat 2015 „Digital Belgium“ ins Leben gerufen, mit dem Ziel, Belgien zu einem digitalen Spitzenreiter in Europa zu machen. Beispiele aus dem Transportbereich sind die Digitalisierung des Frachtbriefs und der Zollabfertigung.



Grafik: COLA Systemvision

IMTIS schnürt optimale Offerten. Dank „Contargo Pricing & Rates“ bieten wir zukünftig an die Ressourcen angelehnte Preise und bieten dem Kunden so Individualisierungsmöglichkeiten.

Dank COLA hat der Nahverkehrs-Disposition zu jeder Zeit die automatisierte Disposition vor Augen. Ihm werden auch Prozesshemmer und Abweichungen angezeigt, so dass er seinen Partnern bei Störungen hilfreich zur Seite stehen kann.

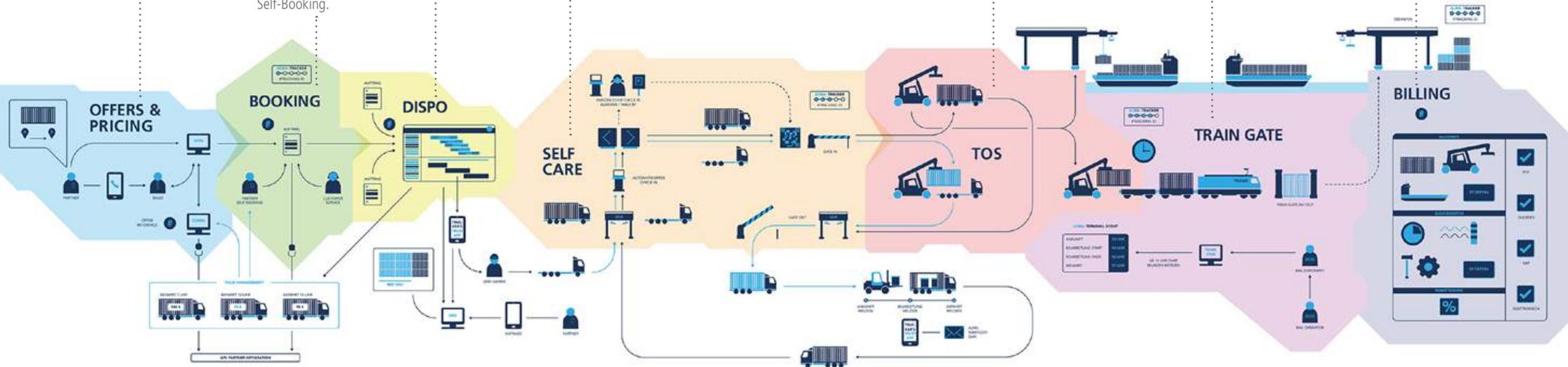
An allen Bereichen von COLA kann der Partner auf mindestens zwei Arten teilnehmen: Neben der Anbindung über verschiedene Schnittstellen bietet COLA den Partnern aufgeräumte User Interfaces, z.B. im Self-Booking.

Wenn alle Daten vorliegen, kann der Einfahrtsprozess automatisch ablaufen. Im Optimalfall steigt der Trucker nicht mehr aus, ansonsten kann er sich an einem Selbstbedienungskiosk anmelden.

Das TOS bündelt die zahlreichen Player im Terminal (z. B. Leitstand, Stellplatzverwaltung, Heavy Reach Stackers und Krane) und unterstützt die optimierten Betriebsabläufe durch seine Entscheidungen und Vorschläge oder einfach nur durch geeignetes Tooling für die Mitarbeiter.

Das Train-Gate erfasst alle ein- und ausgehenden Bewegungen über OCR-Technologie. Containernummer, Zustand und Tragwagen-Eigenschaften (UIRRC-Nr) werden erfasst und zur Qualitätssicherung, aber auch für die Steuerung nachgelagerter Prozesse, genutzt.

Die Abrechnung erfolgt in Zukunft automatisiert. Dazu werden alle relevanten Daten im Laufe der Transportkette durch Events angereichert und den Partnern in Echtzeit transparent gemacht, wie z.B. Wartezeiten an den Ladestellen.



In der neuen Umgebung „Contargo Open Logistics Apps“ – kurz: COLA – führen wir in den nächsten Jahren Schritt für Schritt unsere verschiedenen operativen Systeme in einem einheitlichen System zusammen. Zunächst werden wir flankierende Systeme wechseln und anschließend Kernanwendungen. Gleichzeitig reagieren wir auf operative Anforderungen und ziehen bei Bedarf COLA-Module nach vorne. Die einzelnen Bereiche in einer Transportkette sind wie kleine Länder die zusammen arbeiten, Schnittstellen müssen für den einfachen Übergang von Daten optimiert sein.



Fromme Wünsche

WIRTSCHAFTSPOLITISCHE SCHWERPUNKTE IN EUROPA

Contargo ist in fünf europäischen Staaten aktiv. Obwohl vier davon EU-Mitglieder sind, hat jeder von ihnen eigene wirtschaftspolitische Schwerpunkte. Das bedeutet für Contargo, sich auf die Ziele und Maßnahmen fünf verschiedener Staaten einstellen zu müssen.

Wir skizzieren hier einige der wichtigsten Ziele:

DEUTSCHLAND

In der Bundesrepublik Deutschland hat das magische Viereck (Preisniveaustabilität, hoher Beschäftigungsstand, außenwirtschaftliches Gleichgewicht sowie stetiges und angemessenes Wirtschaftswachstum) Eingang in das Grundgesetz gefunden. Um diese Ziele zu erreichen, wurden in den vergangenen Jahren die Schwerpunkte auf Schuldenabbau, sichere Arbeit und Löhne, Wirtschaftswachstum, weltweite Wettbewerbsfähigkeit und Ausbau der Digitalisierung gelegt.

FRANKREICH

„Le Grand plan d'investissement 2018-2022“ der französischen Regierung hat vier Schwerpunkte: Beschleunigung des ökologischen Wandels (z. B. weniger Emissionen durch Verkehr), Lernen und Beschäftigung (z. B. Ausbildung Geringqualifizierter), Stärkung von Innovation und Wettbewerbsfähigkeit (z. B. Investitionen in Zukunftsthemen wie Künstliche Intelligenz) und Einführung von E-Government.

SCHWEIZ

Der Bundesrat der Schweiz nennt als wichtigstes wirtschaftspolitisches Ziel für 2017 „für bestmögliche wirtschaftliche Rahmenbedingungen im Inland zu sorgen“. Das Land soll außerdem führend in Bildung, Forschung und Innovation bleiben, für gute Rahmenbedingungen für die Digitalisierung sorgen, der Schweizer Wirtschaft den Zugang zu internationalen Märkten sichern sowie seine politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zur EU ausbauen. Ziel aller Maßnahmen ist die Sicherung der hohen Erwerbsbeteiligung und guten Jobqualität.

BELGIEN

Die belgische Regierung nennt Ziele wie die Flexibilisierung des Arbeitsmarkts und die Senkung der Lohnkosten für Arbeitgeber. Beim Thema Klimaschutz wird eine internationale Zusammenarbeit angestrebt. Der Schienenverkehr wird als Teil der Lösung des Mobilitätsproblems genannt.

NIEDERLANDE

Zu den Zielen der niederländischen Wirtschaftspolitik gehören: Sicherung qualifizierter Arbeitsplätze für möglichst viele Niederländer, die Wahrung der internationalen Sicherheit und die Stärkung der Europäischen Union. Die Regierung arbeitet mit regionalen Behörden und Unternehmen zusammen, um sicherzustellen, dass der Gütertransport auf wichtigen Routen möglichst reibungslos verläuft.

Allen fünf Ländern ist gemein, dass ein hoher Beschäftigungsstand in einem gleichermaßen innovativen wie auch ressourcenschonenden Umfeld gewährleistet werden kann. In jedem dieser Länder ist Contargo präsent, um den Kombinierten Verkehr zu promoten und die Staaten sich damit auf zukunftsgerichtete Unternehmen stützen können. Dazu tragen auch Verbände und Organisationen bei, die alle Interessen aus der gesamten Branche gebündelt bei der Politik vertreten.

Klappern gehört zum Handwerk

CONTARGO STEHT IM KONTAKT MIT VIELEN VERBÄNDEN

Vereine und Verbände prägen das gesellschaftliche und wirtschaftliche Geschehen in Europa ganz entscheidend. Sie bündeln die Interessen ihrer Mitglieder, um gemeinsame Ziele zu erreichen. In jedem Land gibt es Organisationen, die sich auf verschiedene Themen spezialisiert haben, die für Contargo von Bedeutung sind.

Überall in Europa betreiben Vereine und Verbände Forschungen und Analysen am Markt. Sie vertreten die Meinung ihres Bereiches in Politik, Wirtschaft und Öffentlichkeit und nehmen so Einfluss auf Entscheidungen. In vielen dieser Organisationen ist Contargo entweder Mitglied, beteiligt sich aktiv oder verfügt zumindest über Kontakte. So kann Contargo das ei-

gene Wissen und Erfahrungen in die Verbandsarbeit einfließen lassen und gleichzeitig selbst von der Zusammenarbeit profitieren. Darüber hinaus sind einige Verbände die kompetenten Ansprechpartner für fachspezifische Fragen. Neben den überregionalen Organisationen gibt es auch zahlreiche regionale Vereine und Institutionen mit ähnlichen Aufgaben auf regionaler Ebene. Hier engagieren sich viele Terminal-Geschäftsführer von Contargo. Einige Beispiele dafür sind der Propeller-Club Basel, die IHK Pfalz, der IHK Verkehrsausschuss Rhein-Neckar, die Tischrunde Ludwigshafen, der SLV Speditions- und Logistikverband Hessen und Rheinland-Pfalz sowie die Gesellschaft Frankfurter Hafenanlieger.

In der folgenden Tabelle haben wir Vereine oder Verbände zu den verschiedenen Themen nach Ländern gegliedert aufgelistet.

Wo?	Binnenschiff	Bahn	Lkw	Terminal	Kombinierter Verkehr	Nachhaltigkeit	Digitalisierung
Europa	Verband für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraße (VBW)	European Rail Freight Association (ERFA)	International Road Transport Union (IRU)	The European Federation of Inland Ports (EFIP)	Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR)	European Environment Agency	Digital Advisory Council (DAC)
Deutschland	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB)*	Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLVL – Fachausschuss Schienengüterverkehr)*	Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.	Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BÖB)**	Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV)*	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit	Bundesverband Digitale Wirtschaft (BVDW)
Frankreich	Voies navigables de France (Vnf)	Groupement National des Transports Combinés (GNTC), Association Française du Rail (AFRA)	Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)	Association Française des Ports Intérieurs (AFPI)	Club Logistique du Hainaut*, TLF - L'Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France*	Ministère de la Transition écologique et solidaire	Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique
Niederlande	Bureau Voorlichting Binnenvaart – Vaarwegen (BVB) Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart*	Railforum (Vereinigung)	Transport en Logistiek Nederland (TLN) ** bzw. Fenex - Netherlands Association for Forwarding and Logistics*	Vereniging van Nederlandse Inland Terminal Operators	Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR)	Dutch Sustainable Business (De Groene Zaak) und maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO Netherlands/CSR Netherlands)	dutch digital delta association
Schweiz	SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenlogistik Basel*	Spedlogswiss (Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen)*	ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband	SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenlogistik Basel* und Spedlogswiss*	Spedlogswiss*	Spedlogswiss*	DigitalSwitzerland (Industrieübergreifende Initiative)

** Contargo beteiligt sich aktiv

*Contargo ist Mitglied

Tatsachen entscheiden besser als Worte

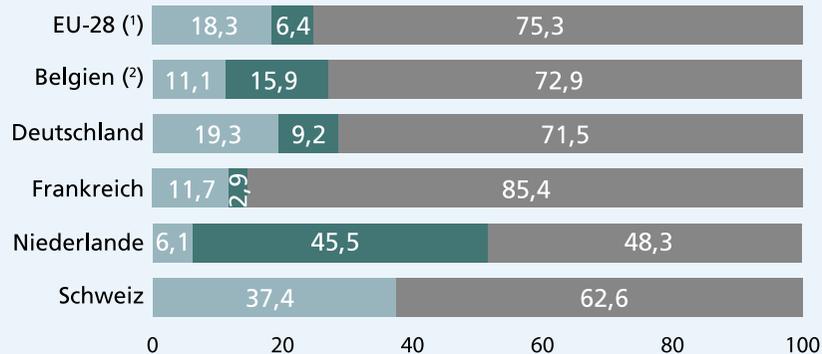
Jedes unserer Länder entwickelt sich unterschiedlich, auch der Modal Split unterscheidet sich, aber allen gemeinsam ist, dass Lkw-Transporte überwiegen. Contargos strategisches Ziel ist es, dass sich Bahn und Binnenschiff die Marktanteile teilen und nur in Ausnahmefällen für Langstrecken auf den Lkw zurückgegriffen wird.

Modal Split in den einzelnen Contargo Ländern, nur Inlandverkehre

(2015 in % von gesamt tkm)

Die Binnenschifffahrt im Sinne von Güterverkehr in der Schweiz konzentriert sich auf den Bereich Oberrhein bis Basel, Stichwort Schweizerische Rheinhäfen. Sonst gibt es viele Binnenverkehre auf den zahlreichen Seen, welche aber in erster Linie dem Personenverkehr dienen.

Quelle: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transport_statistics_-_modal_split.



Binnenschiff



Bahn



Lkw

(¹) Die EU-28 enthält Schätzungen für den Schienentransport in Belgien, Schätzungen für Binnenschifffahrtstransporte in Finnland und keine Schätzungen für Straßengüterverkehr in Malta (zu vernachlässigen). Aufgrund von Rundungen addieren sich die Zahlen möglicherweise nicht zu 100%.

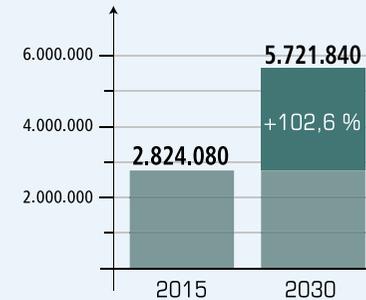
(²) Schätzwerte

ERWARTETES MARKTWACHSTUM BIS 2030

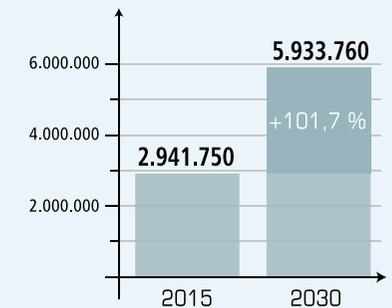
(Transportvolumen in TEU)



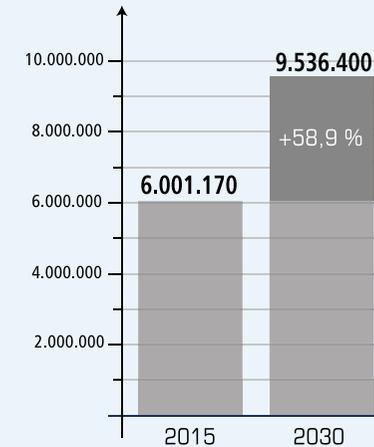
Binnenschiff



Bahn



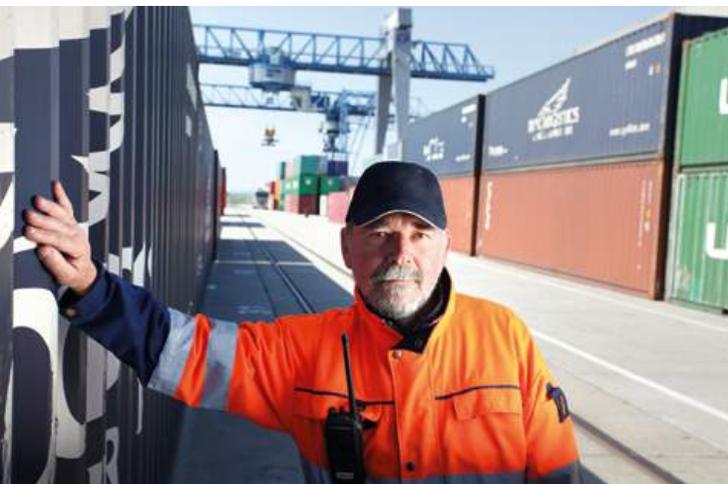
Lkw



Quelle: Einschätzung der Contargo-Geschäftsleitung, Datenquelle: MWP GmbH, Hamburg



Die Contargo-Welt



Eine Hand kann keinen Knoten knüpfen

Neuen Herausforderungen begegnet Contargo gemeinsam mit seinen Stakeholdern. Um den steigenden Gütermengen in der EU gerecht zu werden, hat Contargo im Berichtszeitraum fünf Terminals erweitert und an zahlreichen Standorten die Umschlaggeräte ausgetauscht oder zusätzliche Geräte angeschafft. Gleichzeitig haben sich die Rahmenbedingungen in vielerlei Hinsicht verändert. Der intensive Austausch mit den verschiedenen Stakeholdern des Unternehmens ist permanent erforderlich.

Contargo hat die eigenen Terminalkapazitäten in den Jahren 2016/17 dem steigenden Güteraufkommen in der EU angepasst. Dazu wurden in vielen Bereichen im Rahmen der KV-Richtlinie Fördergelder zum Ausbau von multimodalen Umschlagplätzen genutzt. Dazu gehört auch die Anschaffung neuer Umschlaggeräte oder der Umbau von Terminals, um ein effizientes Arbeiten zu ermöglichen.

Mit der Gründung von Contargo Rhein-Waal-Lippe wurde ein zusätzliches Terminal in Voerde-Emmelsum eröffnet. Das Terminal der Contargo Rhein-Neckar in Mannheim wurde ausgebaut. Contargo hat die übrigen Anteile am Joint Venture Transbox United übernommen. Darüber hinaus hat Contargo das Netzwerk in Bayern mit der Gründung von Contargo Combitrac um ein Terminal in Wiesau erweitert.



KOMMUNIKATION IST ALLES

Eine gute Kommunikation pflegt Contargo aber auch jenseits von solchen besonderen Umständen, denn im Unternehmen ist man überzeugt, dass nur durch den regelmäßigen Austausch mit anderen gute Ideen entstehen können. Zu den wichtigsten Stakeholdern gehören Kunden (Spediteure, Verlader und Reedereien), aber auch Partner wie Binnenschiffer, Bahnoperatoren oder Spediteure, die Truckingunternehmen, Terminaloperatoren entlang des Rheins, Seehäfen, Lieferanten, Hafener-

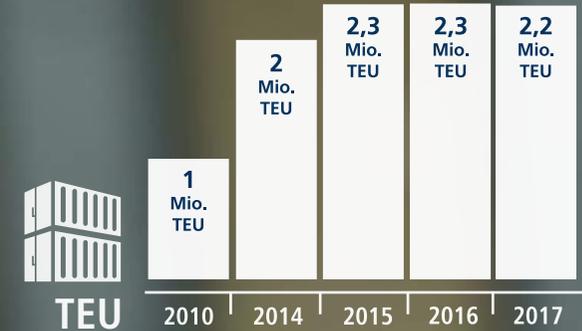
gesellschaften, öffentlicher Dienst (Feuerwehr, Polizei, Zoll, Entsorgungsunternehmen) und Verbände. Hinzu kommen noch Politik (Ministerien, Behörden, Städte usw.), Forschung und Bildung (weiterführende Schulen, Hochschulen, Handelskammer) und nicht zuletzt die Mitarbeiter.

Der Kontakt findet in persönlichen oder telefonischen Gesprächen statt. Contargo-Mitarbeiter treffen ihre Ansprechpartner bei Branchen-

oder Kundenevents, Messen, Übungen (Feuerwehr) sowie Beirats- und Gesellschafterversammlungen. Auch bei Fragestellungen und öffentlichen Debatten, beispielsweise zur Infrastruktur oder Dieselfahrverboten, bezieht Contargo die Stakeholder intensiv mit ein. Über wichtige Themen informiert Contargo mit Mailings. Darüber hinaus stellt Contargo viele Informationen auf der Webseite und in den sozialen Medien (Facebook, Twitter, LinkedIn, Xing, Google+) zur Verfügung.



■ Unsere Entwicklung in Zahlen 2010 bis 2017



EXTERNE HERAUSFORDERUNGEN

Neben den aus diesen Erweiterungen entstandenen Herausforderungen musste Contargo auch auf verschiedene äußere Einflüsse reagieren: Beispielsweise verlangt seit 2016 das SOLAS Übereinkommen, dass vorab das Gewicht der Container festgestellt und der Reederei mitgeteilt werden muss. Aufgrund einer sehr langen Kleinwasserperiode im ersten Halbjahr 2017 mussten die Kunden der Contargo über diesen Zeitraum fast durchgängig Kleinwasserzuschläge zahlen. Damit wurde zusätzlicher Schiffsraum und die Verlagerung der Mengen auf andere Transportmittel finanziert. Dadurch und infolge der immer öfter auftretenden Congestion in den Westhäfen kämpft die Binnenschifffahrt um ihren Ruf der Zuverlässigkeit. Davon profitieren zum Teil andere Verkehrsmittel.

Diese Entwicklungen zeigten erneut, dass mehr Flexibilität bei der Wahl der Verkehrsmittel notwendig ist. Darum hat Contargo beschlossen, die Schiene im eigenen Netzwerk zu stärken und dazu eine eigene Gesellschaft gegründet: Contargo Rail Services. Tatsächlich konnte das Unternehmen stetig neue Verbindungen anbieten. Allerdings löste die Sperrung der Rheintalbahn im Herbst 2017 einen Domino-Effekt aus, der innerhalb weniger Wochen den Anteil der Bahntransporte innerhalb der Contargo-Gruppe dramatisch gesenkt hat. Viele dieser Oberrhein-Bahn-Mengen sind dauerhaft an Binnenschiff, Lkw oder sogar an die Südhäfen verloren gegangen.

Allen diesen Herausforderungen war eins gemeinsam: Sie verlangten nach einer intensiven Kommunikation mit verschiedenen Stakeholdern. Mit Mitarbeitern und Partnerunternehmen mussten Lösungen gefunden werden und Kunden mussten über den neuesten Stand informiert werden.

- Wesentliche äußere Einflüsse:**
- das SOLAS Übereinkommen
 - Hoch- und Niedrigwasser
 - Congestion in den Westhäfen
 - Sperrung der Rheintalbahn



Bereit sein ist alles

AUF WELCHE HERAUSFORDERUNGEN SICH CONTARGO VORBEREITET

Bis 2030 werden die unterschiedlichsten Faktoren die Geschäfte von Contargo beeinflussen. Um weiterhin gut aufgestellt zu sein, bereitet sich das Unternehmen mit seiner Strategie 2030 auf die nähere Zukunft vor. Zusätzlich stellen einzelne regionale Entwicklungen die verschiedenen Standorte vor ganz eigene Herausforderungen.

In der Strategie 2030 geht Contargo von einem jährlichen Wachstum von +4,4 Prozent für den Gesamtmarkt in der Hamburg–Le Havre-Range und den Südhäfen aus und für Contargo von mindestens +4,0 Prozent. Um dieses Wachstum zu erreichen, muss das Unternehmen mit den Bestandskunden weiterhin erfolgreich zusammenarbeiten und zusätzlich neue Kunden und Geschäfte hinzugewinnen. Dies könnte beispielsweise durch eine Erweiterung entlang des bestehenden Netzwerkes gelingen. Aber auch eine geografische Ausdehnung steht im Fokus weitergehender Analysen.

Die zurzeit größten Risikofaktoren dabei sind eine zügige Abfertigung von Binnenschiffen in den westlichen Seehäfen, aber auch die fehlende Infrastruktur für den Schienengüterverkehr. Unklar ist außerdem, wie sich die Automobilbranche in den nächsten Jahren weiter entwickeln wird und ob dies Auswirkungen auf die gemeinsamen Geschäftsbeziehungen haben wird. Bereits heute zeichnet sich eine zunehmende Konzentration bei den Reedereien ab, die u.a. ein verändertes Leercontainermanagement erfordert. Gleichzeitig steigt die Einkaufsmacht der Reedereien bis hin zur Eigenentwicklung intermodaler Systeme. Weitere Unbekannte bei der Planung sind die Entwicklung der Wettbewerber und das Entstehen neuer Geschäftsmodelle durch die Digitalisierung.



MENGENWACHSTUM BEGEGNEN

Insgesamt wird Contargo räumlichen Engpässen durch das erwartete Mengenwachstum an den Terminals in den nächsten Jahren mit weiteren Ausbaumaßnahmen begegnen.

Ein Beispiel: *„Die Ansiedlung weiterer Logistikunternehmen auf den dafür vorgesehenen Flächen in den angrenzenden Niederlanden und in Emmerich selbst steigern die Nachfrage nach Containertransporten am Niederrhein“*, sagt Michael Mies, Geschäftsführer, Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH.

Jedoch gibt es an einigen Standorten keine weiteren Expansionsmöglichkeiten, weil Hafenbetriebe, Städte oder andere Stakeholder sich restriktiv verhalten. Beispielsweise in Basel, wo das Gateway Basel Nord derzeit noch von Anwohnern und Naturschutz ausgebremst werden könnte.

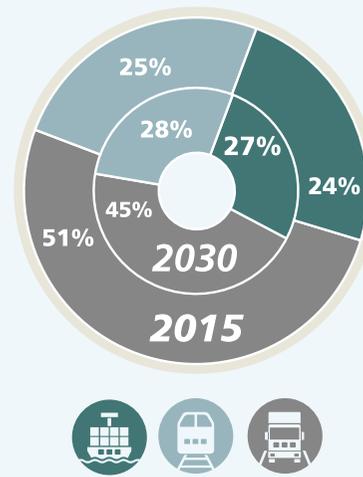
Modal Split: Entwicklung bei Contargo

(2017: Schiff 75%, Bahn 20%, Lkw 5%);
2030: Schiff 48%, Bahn 48%, Lkw 4%)



Modal Split: Entwicklung am Markt

(2015: Schiff 24%, Bahn 27%, Lkw 51%);
2030: Schiff 27%, Bahn 28%, Lkw 45%)



Quelle: MWP GmbH, Hamburg

Unsere Terminals und ihre Systeme sind die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Transportmodi. Die Digitalisierung trägt dazu bei, die Abläufe an den Terminals zu vereinfachen. Um die Schnittstellen optimal zu gestalten, insbesondere bei Change-Prozessen, müssen alle Stakeholder mit eingebunden werden.

INDIVIDUELLE STÄRKEN DER TRANSPORT-MODI NUTZEN

Die Strategie 2030 sieht ein deutliches Wachstum des Schienengüterverkehrs vor, ohne dabei Mengen von der Binnenschifffahrt zu übernehmen. Das langfristige Modal Split-Ziel über 2030 hinaus ist ein gleicher Anteil von Binnenschiff und Zug von je 48 Prozent und vier Prozent Lkw.

Doch so weit ist es noch lange nicht. Deshalb ist Contargo immer noch sehr abhängig vom Pegelstand des Rheins. Bei Hoch- oder Niedrigwasser entsteht ein erhöhter Aufwand bei der Erfüllung der Kundenaufträge. Hinzu kommt noch die Situation an den Seehäfen Rotterdam

und Antwerpen: „*Die langen Wartezeiten für Binnenschiffe in den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen haben große Auswirkungen auf unseren Standort*“, sagt Eugen Werwai, Contargo Rhein-Main GmbH, Gustavsburg.

Trotz dieser massiven äußeren Einwirkungen sucht Contargo nach Konzepten, um die Zuverlässigkeit der Produkte besser gewährleisten zu können. Hier ist beispielsweise ein einheitliches Preismodell für alle Verkehrsmittel im Gespräch, um den Umstieg zu erleichtern.



//

Die Möglichkeit, echte trimodale Transportlösungsansätze im Kombinierten Verkehr zu bieten, ist ein entscheidender Vorteil für Contargo. Regionale Entwicklungen gehen in Richtung Kombination, Import via Nordhafen per Bahn' mit anschließendem, Export via Westhäfen per Binnenschiff und Lkw' als Backup-Möglichkeit. Hier müssen wir unseren Kunden entsprechende Produkte designen und Angebote machen.

//

**Kawus Khederzadeh, General Sales Manager,
Contargo GmbH & Co. KG**

Die Strategie 2030 berücksichtigt selbstverständlich alle Bereiche der Nachhaltigkeit gleichwertig. In den folgenden Kapiteln Ökologie und Soziales werden diese Themen näher ausgeführt.



Best practice



Christian Eichmeier,
Frankfurt-Ost



Eugen Werwai,
Ginsheim-Gustavsburg



Arndt Puderbach,
Koblenz



Kawus Khederzadeh,
Frankfurt-Höchst

Die Vertreter der Best Practice Standorte „ÖKONOMIE“ bewerten Contargo:

„Was schätzen Sie am wirtschaftlichen Engagement der Contargo?“

Christian Eichmeier:

„Contargo wird durch den Schwerpunkt auf Binnenschiffs- und Bahntransporte sowie Kombinierten Verkehr vom Markt als ‚environmental friendly‘ angesehen. Dies ist ein wichtiges Argument bei den Verladern. Die Spediteure sehen eher den Preisvorteil gegenüber Lkw-Direkt-Verkehren. Die Reedereien nutzen unsere infrastrukturellen Vorteile als Hinterland-Terminal-Operator in allen Sparten, das sind Kosten-Nutzen-Vorteile, die kurzen Strecken, günstigere M&R-Konditionen als in den Seehäfen, die Nähe zum Ablader usw.“

Eugen Werwai ergänzt:

„Der Kontakt zu verantwortlichen Personen anderer Wirtschaftsunternehmen und der Austausch auf anderen, wichtigen Gebieten wie Emissionen, Infrastruktur, Genehmigungsverfahren ist viel wert.“

„Wie sehen Sie die Zukunft des Kombinierten Verkehrs?“

Arndt Puderbach

„Die Entwicklung, insbesondere durch die Digitalisierung, wird interessant aber auch herausfordernd. IT-Startup-Unternehmen überlegen sich gemeinsam mit Spediteuren und Reedern über ein Bonus-Malus-Verfahren die Transport- und Umschlagkapazitäten optimaler auszulasten. Das wird eine Herausforderung für alle, aber insbesondere für die Dienstleister am unteren Ende der Lieferkette. Die meisten Anlagen stoßen an Ihre Kapazitätsgrenzen, genauso wie der Transport. Die Gewinnung zusätzlicher Kapazitätsreserven ist schwierig bis unmöglich. Ich gehe davon aus, dass der Kombinierte Verkehr weiter wächst im Verhältnis zum Gesamtmarkt. Die genannten Engpässe sind zu lösen. Das kann teilweise durch Digitalisierung geschehen, wird aber noch etwas Zeit in Anspruch nehmen.“

„Wo sehen Sie bei Contargo in Bezug auf Engagement für Umwelt, Klima und Gesellschaft Nachholbedarf?“

Kawus Khederzadeh

„Meiner Meinung nach tun die Niederlassungen regional im sozialen Bereich genug, sie unterstützen Vereine, Hilfsprojekte und Stiftungen. Viel wichtiger ist, dass mehr Lobbyarbeit für unsere Branche gemacht werden muss. Wir müssen die Politik täglich daran erinnern, dass der Kombinierte Verkehr positiv zu bewerten ist, damit sie uns beim Infrastrukturausbau stärker berücksichtigt und unterstützt.“

Arndt Puderbach ergänzt:

„Die Antriebssysteme für Binnenschiffe sind Dreckschleudern. Das ist verbesserungswürdig.“



Geteilte Freude ist doppelte Freude

REGIONALE ZUSAMMENARBEIT AM BEISPIEL VON CONTARGO RHEIN-MAIN



Das Contargo-Netzwerk wurde im Laufe der Zeit aus vielen kleineren Netzwerken zusammengeknüpft. Am Beispiel von Contargo Rhein-Main zeigen wir, wie und warum diese regionale Zusammenarbeit entstand und welche (insbesondere wirtschaftlichen) Vorteile daraus entstehen.

Koblenz
Frankfurt-Ost
Frankfurt-Höchst
Ginsheim-Gustavsburg



Frankfurt zu den Farbwerken Höchst fahren konnten. Das sei-nerzeit schon trimodale Terminal war u.a. auf Dienstleistungen für die chemische Industrie und die Versorgung der ausländischen Streitkräfte spezialisiert. Koblenz ergänzte das Netzwerk zwischen Mainz und Köln. Gleichzeitig erhielten die Wirtschaftsräume Rhein-Mosel, Rhein-Lahn und Westerwald eine Anbindung an die Westhäfen. Frankfurt-Ost hatte sich hauptsächlich auf das Shortsea- und Import-Geschäft von Spezialpapieren, Kautschuk, Haushaltswaren und Naturprodukten konzentriert.

Die vier Knoten im Contargo-Netzwerk der Rhein-Main-Region wurden bereits in den 70er bis 90er Jahren des 20. Jahrhunderts von den jeweiligen Vorgänger-Unternehmen geknüpft.

DAMALS Das Terminal in Mainz war eines der ersten Container Terminals am Rhein. Das Terminal in Ginsheim-Gustavsburg konnte dank seiner günstigen Lage direkt an der Main-Mündung Main- und Rhein-Schiffe bedienen, da es auf dieser kurzen Entfernung noch keine Schleuse gibt. Außerdem wurden hier die Schiffe „main-konform“ gemacht, das heißt, die oberen Lagen Container wurden abgesetzt, damit die Binnenschiffe mit maximal drei Lagen weiter nach

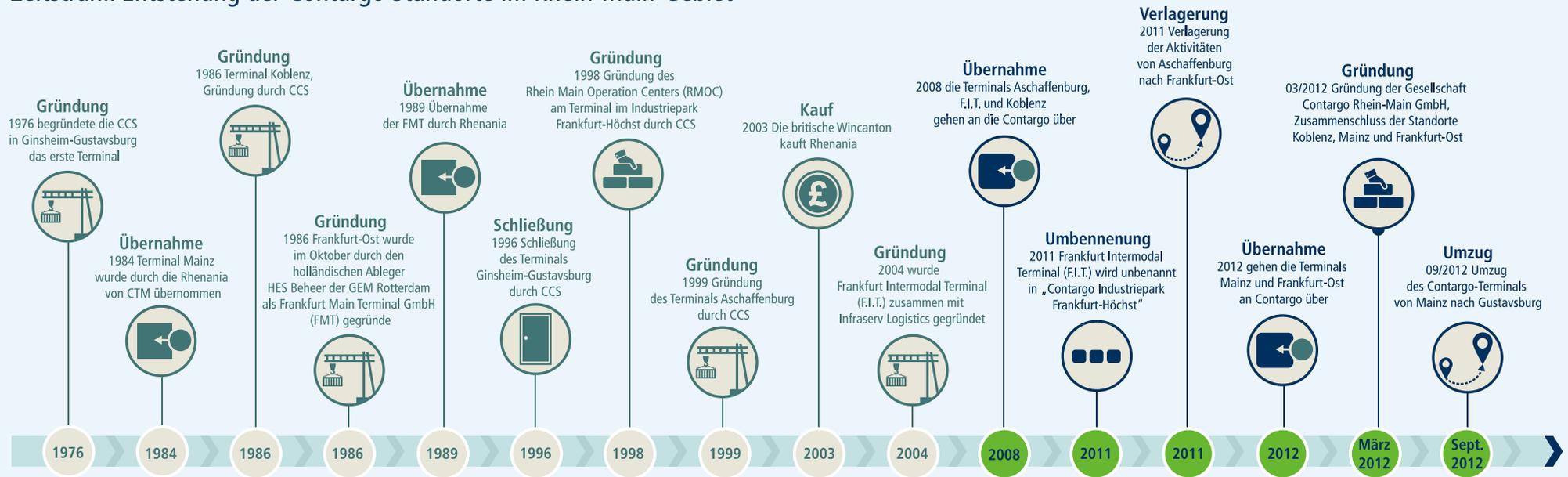
HEUTE Seit 2012 arbeiten die drei Terminals Koblenz, Gustavsburg (ehemals Mainz), und Frankfurt-Ost, die heute zur Contargo Rhein-Main GmbH gehören und das Terminal Contargo Industriepark Frankfurt Höchst GmbH eng zusammen und ergänzen sich. Beispielsweise können Leercontainer zwischen den Standorten per Binnenschiff verschoben oder Transporte per Bahn gebündelt werden. Kawus Khederzadeh: *„Durch die verschiedenen Produkte, die alle vier Terminals anbieten, können wir ein viel breiteres Dienstleistungsspektrum anbieten. Das erhöht unsere Flexibilität in der Rhein-Main-Region.“*

Obwohl einzelne Prozesse in der Zusammenarbeit noch verbessert werden könnten, sind alle vier Terminalchefs vor Ort von den Vorteilen der Zusammenarbeit überzeugt. Der Mehrwert für die Unternehmen, aber auch für die Kunden ist groß, denn durch die Kooperation können Kosten gesenkt, die Kapazitätsauslastung optimiert und bei technischen Störungen oder Überlastung an einem Terminal Ausweichmöglichkeiten geschaffen werden. Eugen Werwai: *„Der gemeinsame Einkauf von Binnenschiffskapazitäten ermöglicht uns eine attraktivere Preisgestaltung, eine bessere Auslastung und eine höhere Abfahrtsdichte im Vergleich zur Konkurrenz.“*

ZUKUNFTSPÄNE

Wie erfolgreich die Zusammenarbeit ist, zeigen auch die Zukunftspläne: In Koblenz sollen die Terminalfläche und die Lkw-Abstellfläche erweitert werden, in Gustavsburg steht die Errichtung eines Gefahrgutbeckens und einer Reeferstation an. Im Industriepark Höchst soll die Terminalanlage um mindestens 10.000 qm und eine Krananlage erweitert werden. Das Terminal Frankfurt-Ost wurde 2017 durch den Abriss zweier Silos auf dem Gelände bereits für das zu erwartende Mengenwachstum präpariert und nach Koblenz wird Frankfurt-Ost der zweite Standort sein, welcher mit dem von Contargo selbst entwickelten Terminal Operating System (TOS) ausgestattet wird.

Zeitstrahl: Entstehung der Contargo Standorte im Rhein-Main-Gebiet



GRI Standard: 102-12, 413-1



Wer im Frühling nicht sät...

KOMMUNIKATION UND KOOPERATION SIND DIE BASIS FÜR GELUNGENE REGIONALE VERNETZUNG

Das Contargo-Management pflegt gute Kontakte zur regionalen Politik, wichtigen Verbänden, Institutionen und Forschungseinrichtungen. Darum nehmen Mitarbeiter aus den verschiedensten Bereichen, so auch das Management aus dem Rhein-Main-Gebiet, an wichtigen Veranstaltungen der Branche, der Politik und der Forschung teil. Dort bauen sie neue Kontakte auf und pflegen bereits bestehende. Sie vertreten dort Contargo und die Positionen des Unternehmens und erhalten gleichzeitig wichtige Informationen über neue Entwicklungen. So kann sich Contargo schnell auf neue Herausforderungen einstellen.

Hier stellen wir Ihnen stellvertretend für das ganze Unternehmen die vier Führungskräfte aus der Rhein-Main-Region und ihr Engagement vor:

ARNDT PUDERBACH SEIT 1986 IM UNTERNEHMEN



POSITION: Standortleitung Contargo Rhein-Main GmbH in Koblenz

Engagement: Seit August 2017 Mitglied in der Interessengemeinschaft (IG) Rheinhafen Koblenz, die durch seine Initiative gegründet wurde.

ZIELE: Eine bessere Kommunikation zwischen den ansässigen Firmen und der Kommunal- und Regionalpolitik aufzubauen. Dabei geht es um Infrastruktur, Lärm- und Trinkwasserschutz, Emissionen und Digitalisierung.

SEINE AUFGABEN: Die Bedürfnisse und Anforderungen der Mitglieder klären und dann gemeinsam mit anderen Mitgliedern gegenüber der Kommunalpolitik und den Institutionen vertreten.

MEHRWERT FÜR CONTARGO: Die IG leistet einen Beitrag zu Standortsicherung, Standortausbau, Sanierung und Modernisierung der Infrastruktur, der Zukunftsfähigkeit der Standorte und der Region sowie zur Transparenz von Genehmigungsverfahren.

EUGEN WERWAI SEIT 2004 IM UNTERNEHMEN



POSITION: Standortleitung Contargo Rhein-Main GmbH in Ginsheim-Gustavsburg

ENGAGEMENT: Seit Oktober 2014 Azubiprüfer bei der IHK

SEINE AUFGABEN: Als stellvertretender Prüfungsvorsitzender prüft er die Auszubildenden im Rahmen der mündlichen Prüfung sowie der mündlichen Ergänzungsprüfung für den Ausbildungsberuf Kaufleute für Spedition- und Logistikdienstleistung.

MEHRWERT FÜR CONTARGO: Gegen den Fachkräftemangel anzugehen bedeutet, sich nicht nur auf andere zu verlassen, sondern sich auch selbst zu engagieren. Die Berufsausbildung ist die Voraussetzung dafür, dass Contargo neue potenzielle Arbeitnehmer zur Verfügung stehen. Darüber hinaus kann Contargo hier aus der Praxis heraus aktiv die Ausbildung und das Berufsbild mitgestalten.

CHRISTIAN EICHMEIER SEIT 1997 IM UNTERNEHMEN



POSITION: Co-Geschäftsführer der Contargo Rhein-Main GmbH und Standortleiter in Frankfurt-Ost

ENGAGEMENT: Vorstand des Speditions- und Logistikverbands Hessen//Rheinland-Pfalz e.V. seit 2016, Vorstandsvorsitzender der Gemeinschaft Frankfurter Hafenanlieger (GFH) seit 1997, seit 2016 Mitglied des Verkehrsausschusses der IHK Frankfurt und des Verbands hessischer Unternehmer (VhU)

SEINE AUFGABEN: In allen diesen Gruppen setzt sich Christian Eichmeier dafür ein, den Kombinierten Verkehr bekannter zu machen und sein Image zu verbessern. Weitere Ziele sind die Verbesserung der Infrastruktur und der Transparenz sowie die Erforschung und Erprobung alternativer Mobilität, hier konkret Mitarbeit in den Projekten ELISA (Bundes-Projekt) <https://sie.ag/2uO8f6t> und AEOLIX (EU Projekt) <http://aeolix.eu/>

MEHRWERT FÜR CONTARGO: Contargo ist in den Gremien präsent und erhält dadurch nicht nur eine Stimme sondern auch Medienpräsenz.

KAWUS KHEDERZADEH SEIT 2001 IM UNTERNEHMEN



POSITION: Co-Geschäftsführer Contargo Industriepark Frankfurt-Höchst GmbH und General Sales Manager

ENGAGEMENT: Seit Mai 2016 im Arbeitsschutzausschuss des Industrieparks Frankfurt-Höchst

ZIELE: Regelmäßige Treffen mit Zuständigen für Arbeitssicherheit und Gesundheit der Unternehmen und Partner im Industriepark Höchst. Da Contargo Industriepark Frankfurt-Höchst ein Störfallbetrieb ist, legt das Unternehmen höchsten Wert auf Sicherheit und auf die Einhaltung von Grundlagen, Gesetzen, Regeln und Arbeitsanweisungen.

SEINE AUFGABEN: Repräsentant der Contargo und Schnittstelle zwischen den Kunden, Unternehmen und Mitarbeitern.

MEHRWERT FÜR CONTARGO: Bessere und sicherere Abläufe der Aktivitäten in der Region Rhein-Main und im gesamten Netzwerk.

ÖKOLOGIE



 **Die Contargo-Sphäre** (Seite 56)

 **Die Umwelt - unsere Geosphäre** (Seite 41)

Die persönliche Sphäre (Seite 63)



Die Umwelt - unsere Geosphäre



Wer nicht wagt, der nicht gewinnt

KLIMAWANDEL ALS RISIKO ODER CHANCE

Weltweit stehen Unternehmen derzeit vor der Herausforderung, ihre Produktion oder Dienstleistungen an die Auswirkungen des Klimawandels und/oder die daraus resultierenden politischen Entscheidungen anzupassen. In Europa muss die Transport- und Logistikbranche insbesondere mit der Kritik an CO₂- und Feinstaubemissionen umgehen. Contargo betrachtet diese Herausforderung nicht als Risiko, sondern als Chance, Neues auszuprobieren und Bisheriges zu überdenken.

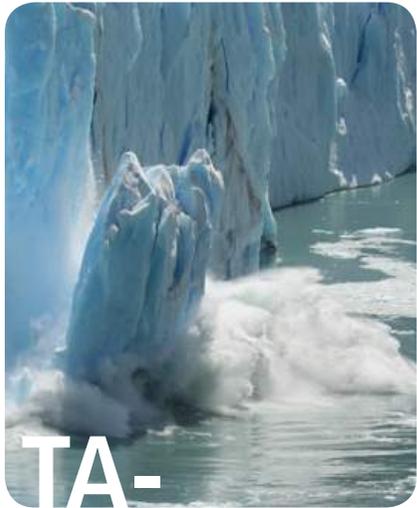
Jeder von uns hat sie in den vergangenen Jahren wahrscheinlich mindestens einmal erlebt: Extremwetterereignisse, wie Starkregen, Wirbelstürme, Hochwasser und lange Hitze- oder Dürreperioden. Sie sind eine der Folgen der global steigenden Durchschnittstemperaturen.

Das Klima auf der Erde hat sich zwar im Lauf der Geschichte immer wieder verändert, aber die Wissenschaft geht davon aus, dass viele der derzeit zu beobachtenden Veränderungen durch den Menschen verursacht oder zumindest beschleunigt werden.

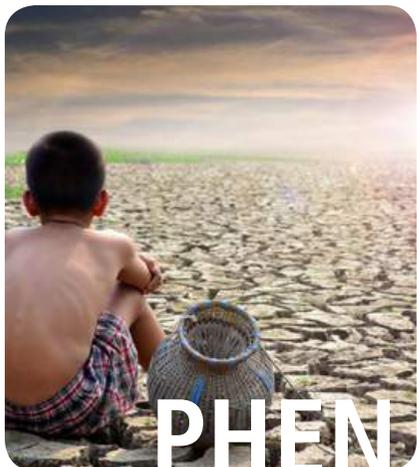
Für das Klima und den Treibhauseffekt sind verschiedene Gase relevant. Mehr als die Hälfte des von Menschen verursachten Effekts geht auf Kohlendioxid (CO₂) und Kohlenmonoxid (CO) zurück, beide entstehen bei der Verbrennung fossiler Energieträger wie Öl, Kohle und Gas. Außerdem hat Methan (CH₄) in hohen Konzentrationen Einfluss auf den Treibhauseffekt. Aber auch Stickstoffoxid, Feinstaub, Schwefeldioxid und NMVOC (Flüchtige Organische Verbindungen ohne Methan) tragen zur Erderwärmung bei.



NATUR-



TA-



PHEN



KA-



STRO-

MEHR EXTREME WETTERLAGEN

Die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts war sehr wahrscheinlich die wärmste 50-Jahres-Periode der letzten 500 Jahre. Die hohen Temperaturen bringen Gletscher, aber auch das Eis an den Polkappen und in Permafrostgebieten zum Schmelzen. Satellitenaufnahmen zeigen, dass die Ausdehnung des Meereises in der Arktis zwischen 1980 und 2015 um rund 40 Prozent abgenommen hat. Auch in Europa schmelzen die Gletscher: Auf rund 50 Prozent beziffern Wissenschaftler den Verlust von Gletscherflächen in den Alpen zwischen den Jahren 1850 und 2000. Die Folge: steigende Meeresspiegel. Zwischen 1901 und 2010 stieg der Meeresspiegel um 1,7 Millimeter pro Jahr, im Zeitraum 1993 bis 2010 waren es durchschnittlich 3,2 mm pro Jahr.

Hinzu kommt Hochwasser in den Flüssen, wenn die Gletscher schmelzen und Niedrigwasser, wenn kaum Schnee oder Eis vorhanden sind, die in heißen Sommern die Flüsse mit Wasser versorgen können. Eine weitere Gefahr ist, dass sich Meeresströmungen wie der Golfstrom durch die Wassertemperatur und steigende Süßwassermengen verändern könnten, was sich drastisch auf das Klima großer Regionen auswirken würde.

CONTARGO IST AUCH VOM KLIMAWANDEL BETROFFEN

Nicht nur Hoch- und Niedrigwasser wirken sich direkt auf den ökonomischen Erfolg von Contargo aus, auch Stürme und andere Extremwetterereignisse führen zu hohen Folgekosten. Zudem könnten, je nach Ausgang der Diskussionen um Dieselfahrzeuge und die Binnenschiffsantriebe, in

Durch den Klimawandel ist also nicht nur die Existenz einiger Inselstaaten und tief liegender Küstenregionen bedroht. Weltweit müssen die Menschen häufiger mit extremen Wetterphänomenen wie Wirbelstürmen, Überschwemmungen und Dürreperioden rechnen.

POLITISCHE VERPFLICHTUNGEN

Bereits seit den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts versucht die Politik den Klimawandel zu stoppen. Das Kyoto-Protokoll¹ und das Pariser Abkommen² verpflichten die Unterzeichner zu bestimmten Emissionsminderungen. Bei der UN-Klimakonferenz in Bonn 2017 wurde vereinbart 2018 und 2019 zu bilanzieren, wie weit die Staaten bei ihren Anstrengungen die Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren, fortgeschritten sind. Aber auch außerhalb der offiziellen Klimakonferenzen wurden immer wieder wichtige Akzente gesetzt. Beispielsweise wurde auf Initiative von Großbritannien, Kanada und den Marshallinseln die Anti-Kohle-Allianz gegründet. Die Mitgliedsländer (darunter die Niederlande, Belgien, Frankreich und die Schweiz, Deutschland ist nicht dabei) verpflichten sich, zwischen 2021 und 2030 vollständig aus der Kohleverstromung auszusteigen.

den nächsten Jahren hohe Anpassungsleistungen notwendig werden. **Um selbst einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, orientiert sich Contargo am Pariser Klimaabkommen. Ziel ist es, die CO₂-Emissionen bis 2030 gegenüber 2012 um 30 Prozent zu senken.**

¹ Das Kyoto-Protokoll wurde 1997 verabschiedet und enthielt erstmals rechtsverbindliche Begrenzungs- und Reduzierungsverpflichtungen für die Industrieländer. Es wurde von 191 Staaten ratifiziert, darunter allen EU-Mitgliedsstaaten.

² Das Pariser Abkommen wurde im Dezember 2015 verabschiedet und ist als neuer internationaler Klimavertrag seit dem 4. November 2016 in Kraft. Inhalt: Die globale Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius zu beschränken und Anstrengungen zu unternehmen, sie sogar auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen.

DIE FOLGEN DES KLIMAWANDELS FÜR CONTARGO:

CHANCEN



„Infolge von Fahrverboten und einem Anstieg der Dieselpreise kann der Kombinierte Verkehr gegenüber dem Direkt-LKW verhältnismäßig günstig werden.“
Jürgen Albersmann, Contargo Neuss



„Transporte auf verschiedenen Verkehrsträgern anzubieten entspricht unserem breiten Spektrum.“
Daniel Kaufmann, Contargo AG



„Eventuelle Förderungen durch Staat und EU werden den Kombinierten Verkehr künftig stärken.“
Martin Körner, Duisburg Intermodal Terminal

„Die Umrüstung auf erneuerbare Energieversorgung bzw. Energieautarkie bietet langfristig gesehen ein enormes Einsparungspotential.“
Andreas Roer, Contargo Rhein-Neckar



„An den Portalkranen reduzieren wir den Stromverbrauch durch die Nutzung der Bremswirkung zur Energierückgewinnung.“
Kawus Khederzadeh, Contargo Industriepark Frankfurt-Höchst

„Die im Vergleich zum Lkw gute CO₂-Bilanz von Binnenschiff und Bahn wird dazu führen, dass unsere trimodalen Terminals noch mehr genutzt werden.“
Jürgen Bähr, Contargo Wörth-Karlsruhe



„Der Klimawandel trägt dazu bei, dass die öffentliche Meinung den Schiffsverkehr befürwortet. So steigen die Chancen, dass Verbände und Organisationen, die den Schiffsverkehr fördern, Gehör erhalten.“

Cok Vinke, Contargo Waterway Logistics



„Immer mehr Kunden realisieren die Notwendigkeit, Transporte bewusst nach Umweltkriterien zu vergeben, so dass die Nachfrage nach Kombiniertem Verkehr steigt.“

Michael Mies, Contargo Rhein-Waal-Lippe



„In den nun häufiger vorkommenden Niedrigwasserperioden steigt die Nachfrage nach Straßentransporten.“

Leo Maaskant, Contargo Road Logistics



„Der Einsatz von modernen Reachstackern (Voll- und Leercontainer) senkt aufgrund des niedrigeren Kraftstoffverbrauchs unsere Kosten.“

Christian Eichmeier, Contargo Rhein-Main



DIE FOLGEN DES KLIMAWANDELS FÜR CONTARGO:

RISIKEN

„Kleinwasser-Phasen dauern teils länger an als früher, das bedeutet für unser Terminal, dass wir weniger Container abfertigen. Denn Bahnverkehre werden bei unserem Kooperationspartner in Weil abgewickelt.“

Daniel Kaufmann,
Contargo AG



„Bei Niedrigwasser durch heiße und trockene Sommer fallen entsprechende Zuschläge auf die Transportkosten an. Dies kann unser Spektrum an Kundenaufträgen schmälern.“

Andreas Roer,
Contargo Rhein-Neckar



„Bei Hoch- oder Niedrigwasser entstehen unseren Kunden Mehrkosten durch Verkehrsträgerwechsel von Binnenschiff auf Direkt-Truck oder Bahn.“

Martin Körner,
Duisburg Intermodal Terminal



„Niedrigwasser bedeutet, dass Ladung an andere und damit umweltschädlichere Verkehrsträger verloren geht.“

Cok Vinke,
Contargo Waterway Logistics



„Die Einführung von Diesel-Fahrverboten in Städten wie Düsseldorf oder Köln bedeutet, dass wir unsere Lkw-Flotte umstellen müssen.“

Jürgen Albersmann,
Contargo Neuss



„Durch die in den letzten Jahren vermehrt auftretenden Stürme und Gewitter können Schäden an Containern entstehen – sowohl beim Transport als auch bei der Lagerung.“

Michael Mies,
Contargo Rhein-Waal-Lippe



„Die Schwierigkeiten beim Navigieren auf der Schelde haben Einfluss auf Kosten und Volumina. Wenn weniger Container transportiert werden können, steigen die Kosten.“

Gilbert Bredel,
Contargo North France



Infrastrukturen in der EU-28 + Schweiz (2015)

AUTOBAHNEN:

EU-28: 75.820 km
Schweiz: 1.447 km



BAHNNETZ:

EU-28: 218.181 km
(davon 116.086 km elektrifiziert
entspricht ~ 53,2%),
Schweiz: 5.196 km
(alles elektrifiziert)



BEFAHRBARE BINNENGEWÄSSER:

EU-28: 41.935 km,
Schweiz: 562 km
(Nur Personenschiffahrt
inkl. Autofähren)



CO₂-EMISSIONEN

(in Millionen Tonnen):
EU-28: 3.640,6 CO₂
(davon 1169,6 CO₂
im Transport-Sektor
entspricht ~30%),
Schweiz: 38,8 CO₂
(davon 15,2 CO₂ Transport)



Des einen Freud ist des anderen Leid

EINE BREIT AUFGESTELLTE INFRA- STRUKTUR KANN ENGPÄSSE BEI EINEM VERKEHRSTRÄGER AUS- GLEICHEN

Die steigende Wahrscheinlichkeit von extremen Wetterereignissen stellt hohe Anforderungen an die Flexibilität von Transportketten. In allen Ländern, in denen Contargo präsent ist, wird in den kombinierten Verkehr investiert. Das geschieht einerseits, weil Bahn und Binnenschiff umweltschonender sind und andererseits, weil nur so gewährleistet werden kann, dass Verkehrsflüsse im Bedarfsfall umgelenkt werden können, wie beispielsweise nach dem Tunnel-Einsturz bei Rastatt oder bei Hoch- oder Niedrigwasser.

Der Rhein-Alpen-Korridor ist gut entwickelt und weist keine großen Lücken auf. Die größten Herausforderungen ergeben sich hier durch Engpässe durch ein hohes Verkehrsaufkommen und diverse Flaschenhälse. Auch Kapazitätserweiterungen sowie bessere multimodale Verbindungen in den Häfen sind notwendig.

PRÄZEDENZFALL RASTATT

Ein Ereignis hat besonders deutlich gezeigt, wie notwendig eine gute und breit aufgestellte Infrastruktur ist: **Beim Ausbau der Rheintalbahnstrecke, ereignete sich am 12. August 2017**

beim Tunnelbau bei Rastatt eine Havarie, die eine Gleisabsenkung der unterquerten Rheintalbahn zur Folge hatte. Diese musste bis zum 2. Oktober 2017 gesperrt bleiben.

Für den Schienen-Güterverkehr bedeutete die Sperrung der Rheintalbahnstrecke erhebliche und weiträumige Beeinträchtigungen. Denn die Rheintalbahn ist das Herzstück des europäischen Güterkorridors zwischen Rotterdam und Genua. Sie ist das mit Abstand größte Ausbauprojekt im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030. Der Tunnel Rastatt, der für den Fern- und Güterverkehr genutzt werden soll, wird nun voraussichtlich erst 2024 in Betrieb genommen.

Es dauerte viele Tage bis praktikable Lösungen gefunden wurden. Im Schienengüterverkehr wurde laut DB-Angaben an Ersatzkonzepten gearbeitet, die auf großräumige Umfahrungen und Verlagerungen auf andere Verkehrsträger setzten. Im Rahmen großräumiger Umleitungen wurden einzelne Bahnstrecken vorübergehend an Werktagen rund um die Uhr befahren, Bauarbeiten an einer anderen Strecke wurden vorzeitig abgeschlossen, damit die Strecke als Umleitungsstrecke zur Verfügung gestellt werden konnte und auf dem Rhein wurde die Maximallänge für Gütermotorschiffe zwischen Basel und Rheinfelden vorübergehend von 110 auf 135 Meter erhöht. Trotz aller Bemühungen wurde ein Großteil der Transporte verlagert.



DEUTSCHLAND

Das anhaltende Güterverkehrswachstum stellt große Herausforderungen an die Erreichung der Umweltziele der Bundesregierung im Bereich des Güterverkehrs. In Deutschland wird derzeit ein Trend von wachsenden Transportentfernungen bei gleichzeitiger Verlagerung auf die weniger umweltschonenden Verkehrsmittel Lkw und Flugzeug beobachtet. Daher wird von staatlicher Seite die Forschung unterstützt, wie Transporte vermieden werden können oder von der Straße auf Schiene oder Wasser verlagert werden können.



BELGIEN

Im Zeitraum 2017-2020 unterstützt der belgische Staat den Kombinierten Verkehr auf der Schiene mit 13,5 Millionen Euro pro Jahr. Nur Bahnbetreiber können eine Förderung bekommen. Durch die Förderung können Bahnbetreiber ihren Kunden niedrigere Preise bieten und somit mehr Volumen im Schienenverkehr transportieren. Ein weiteres Ziel ist es, auch auf weniger wirtschaftlichen Strecken Züge einsetzen zu können. Die Unterstützung gilt leider nicht für Logistiker im Straßengüterverkehr und Verlader, die ihre Güterströme von der Straße auf die Schiene umlenken wollen. Das bedeutet, es wird nur eine direkte Investition in Infrastruktur und Verkehrsmittel gefördert und nicht Lösungen zur Unterstützung des Modal Shift. Auch für die Binnenschifffahrt gibt es in Belgien



Fördermaßnahmen: die flämische Regierung unterstützt die Neumotorisierung, Ausstattung mit Nachbehandlungssystemen sowie das Errichten eines Umschlagkais. Zudem wird die Benelux-Empfehlung 2015 über die Zusammenarbeit bei der Entwicklung alternativer Kraftstoffe umgesetzt. Dabei wird auch der Güterverkehr berücksichtigt, insbesondere durch die Untersuchung der Einsatzmöglichkeiten von LNG in der Binnenschifffahrt. Die Zusammenarbeit in den Bereichen Automatisierung, Watertruck³ und andere innovative Projekte auf dem Wasserweg wird untersucht. Der Antwerpener Hafen investiert in eine Vielzahl individueller Projekte, welche auf Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf Wasser und Schiene abzielen sowie zu Innovationen in den jeweiligen Modi beitragen.

³ Ein Konzept um kleine Wasserwege wiederzubeleben: www.watertruckplus.eu/de/



NIEDERLANDE

In den Niederlanden treffen 71 Prozent der Importe mit dem Seeschiff ein. Für den Weitertransport wird dann aber überwiegend der Lkw eingesetzt. 80 Prozent des gesamten Inlands-Güterverkehrs wurde 2015 über die Straße abgewickelt.

Eine zeitlich begrenzte Fördermaßnahme (2012-2017) zum Bündeln von Güterströmen auf der Schiene wurde nicht verlängert. Acht Projekte wurden mittels dieser Maßnahme seit 2012 vom Staat gefördert. Der niederländische Staat unter-



stützt die Entwicklung von Schienenterminals in Venlo und Born. Auf Provinzebene laufen Projekte zum Bündeln von Volumen auf der Schiene. Mit einem Zuschuss von 82,8 Millionen Euro aus Brüssel zur Unterstützung von Infrastrukturprojekten werden 11 Millionen Euro für die Renovierung des Twente-Kanals und der Binnenhäfen Hengelo und Almelo wird der niederländischen Binnenschifffahrt mehr Raum geben. Um diesen Sektor zu „begrünen“, werden 7 Millionen Euro für den Bau von sechs klimaneutralen, elektrisch betriebenen Binnenschiffen bereitgestellt. Der

Hafenbetrieb Rotterdam unterstützt außerdem umweltfreundliche Binnenschiffe, indem er das Hafengeld rabattiert und gleichzeitig seine Regelungen verschärft, somit sollen ab 2025 nur noch Schiffe mit der Motorenklasse ZKR II in den Hafen einfahren dürfen.

Die Motorenklasse ZKR II ist in etwa vergleichbar mit einem Lkw der Schadstoffklasse 2. Wird bei dieser Motorenklasse noch ein Katalysator und ein Filtersystem ergänzt, erreicht der Motor die Lkw-Schadstoffklasse 3.



FRANKREICH



Trotz zahlreicher Kritik belegt Frankreich regelmäßig Spitzenpositionen bei der Höhe der ausländischen Direktinvestitionen. Das ist weitgehend auf die Qualität der Infrastruktur zurückzuführen, da Frankreich eine Schnittstellenrolle in Europa bei transitverkehrenden Passagieren und Fracht spielt. Die französische Verkehrsinfrastruktur wird durch ein dominierendes Straßennetz geprägt. Das Eisenbahnnetz ist eines der größten in Europa. Der Anteil des überalterten Binnenwasserstraßennetzes ist marginal. Dagegen sind die Autobahnen und Hochgeschwindigkeitszugstrecken in den letzten 25 Jahren stark gewachsen.

Doch ein Investitionsstau in die Verkehrsinfrastruktur bedroht diese Spitzenposition. Beispielsweise verhindern unzulängliche Fluss- und Schienenverkehrsdienste der Häfen von Le Havre, Dünkirchen und Marseille die Teilhabe an bedeutenden internationalen Warenströmen. Diese laufen über Wettbewerber in Nordeuropa mit den notwendigen Hinterlandanbindungen.

Darum gehört es zur Gesamtstrategie Frankreichs, den Transport von Gütern mit anderen Verkehrsmitteln als dem Lkw zu fördern.



SCHWEIZ



Die Schweizer Verkehrspolitik hat zum Ziel, den alpenquerenden Gütertransport von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dank der bisher dazu ergriffenen Maßnahmen können viele Lastwagenfahrten vermieden werden. Es ist aber absehbar, dass die im Gesetz verankerte Beschränkung der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf 650.000 pro Jahr bis 2018 nicht erreicht werden kann. 2017 fuhren 954.000 Lkw durch die Schweizer Alpen.

Der Alpenschutzartikel verlangt, dass der alpenquerende Gütertransport von Grenze zu Grenze auf der Schiene abgewickelt wird.

Anfang 2017 wurde die LSVA (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) angepasst und den Bahnen ein zeitlich befristeter Nachlass beim Trassenpreis für die Nutzung der Transitstrecken gewährt. Damit wird die vom Volk beschlossene Verkehrsverlagerung konsequent fortgeführt.

Die Schweizer Verlagerungspolitik setzt vor allem auf folgende Instrumente und Maßnahmen:

- Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT
- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA
- Vier-Meter-Korridor und Ausbau von Terminals

Die Umwelt normt den Menschen

FOSSILE VERSUS ERNEUERBARE ENERGIEN

Durch den Ausbau der Infrastruktur für umweltschonendere Verkehrsmittel können längerfristig Ressourcen geschont und Emissionen reduziert werden. Egal welches Verkehrsmittel, auch die Energieversorgung entscheidet darüber, wie umweltfreundlich es ist. Hier gibt es derzeit viele Richtungen, in die Neues ausprobiert wird. Welche Lösungen sich einmal durchsetzen werden, ist noch nicht klar.

Jedes Land in Europa richtet sein Energiekonzept an seinen geografischen und wirtschaftlichen Erwägungen aus. Faktoren wie die Anzahl der Grenzen, Transitrouten, Gebirge, Wasserwege oder die Lage von Wirtschaftszentren beeinflussen die Entscheidung, welche Transportmittel bevorzugt gefördert werden und damit auch, welche Energielieferanten genutzt werden.

Derzeit werden als Antriebsenergie für Fahrzeuge überwiegend fossile Kraftstoffe aus Erdöl und Erdgas eingesetzt. Es handelt sich hierbei um Mineralölprodukte, denen verschiedenen Additive, wie Reinigungsadditive, Korrosionsinhibitoren oder Alterungsstabilisatoren zugesetzt werden.

Bei der Verbrennung von Erdölprodukten entsteht das klimaschädliche CO₂. Meist wird der Energieaufwand für die Gewinnung, die Raffinierung, Aufbereitung sowie den meist tausende Kilometer langen Transportweg nicht berücksichtigt. Hinzu kommen ökologische Auswirkungen, beispielsweise durch das Abfackeln von Begleitgasen, Havarien oder entweichende Dämpfe bei Lagerung und Umschlag (Entstehung des Sommersmogs).

Neben der Weiterentwicklung und der Qualitätssicherung konventioneller Kraftstoffe wird auch nach Möglichkeiten gesucht, weniger fossile Brennstoffe zu verbrauchen.

Hier gibt es drei Ansätze:

1. Die **Gewinnung erdölähnlicher Stoffe** aus anderen Quellen, beispielsweise Kohleverflüssigung oder Biodiesel und Bioethanol.
2. Der **Ersatz durch andere Energieträger**, zum Beispiel elektrische Energie oder Wasserstoff.
3. **Reduktion des Verbrauchs**, zum Beispiel durch Transport größerer Mengen mit Bahn, Binnenschiff oder Lang-Lkw.

Insbesondere der Elektroantrieb ist derzeit als Lösung für den Verkehrsbereich im Gespräch. Die Autoindustrie forscht an serienfähigen und bezahlbaren Technologien, die auch für Nutzfahrzeuge und Lkw eingesetzt werden können. Contargo wird sich 2019 beispielsweise an der ersten Erprobung von Oberleitungs-Lkw in Hessen beteiligen und sechs E-Lkw in Betrieb nehmen.

Beim Elektroantrieb werden circa 80 Prozent der eingesetzten Energie in die Fortbewegung umgesetzt (zum Vergleich: bei einem Verbrennungsmotor sind es im Alltagsverkehr zwischen 20 und 30 Prozent). Zudem stoßen Elektroautos (lokal) keine Luftschadstoffe aus und sind CO₂-frei unterwegs.

Eine zweite Variante ist die Hybridtechnologie, eine Kombination meist aus Elektro- und Verbrennungsmotor. Bei diesen Fahrzeugen wird unter anderem Energie beim Bremsen zurückgewonnen und in einer Batterie gespeichert. Der so genannte Plug-in-Hybrid verfügt über eine etwas größere Batterie, die über das Stromnetz aufgeladen wird. Dadurch können kurze Strecken elektrisch zurückgelegt werden. Bei Langstreckenfahrten schaltet sich dann der Verbrennungsmotor zu, so dass es so gut wie keine Reichweiteinschränkungen gegenüber konventionellen Fahrzeugen gibt.





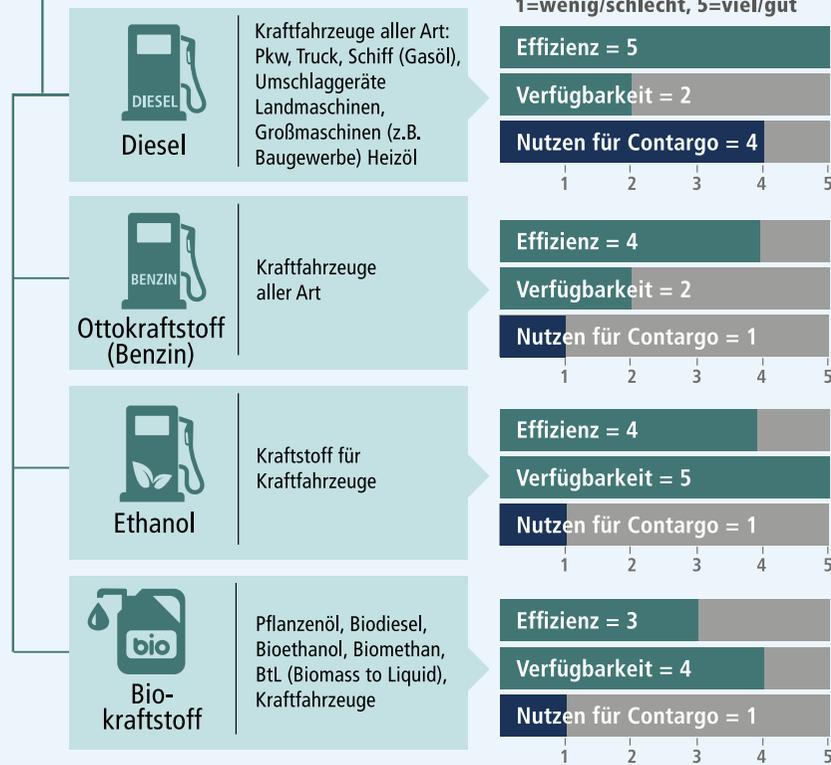
ECHT NACHHALTIG: ELEKTROMOTOR PLUS ÖKOSTROM

Die Vorteile beider Technologien gelten allerdings nur, wenn der Strom ausschließlich aus erneuerbaren Energien stammt.

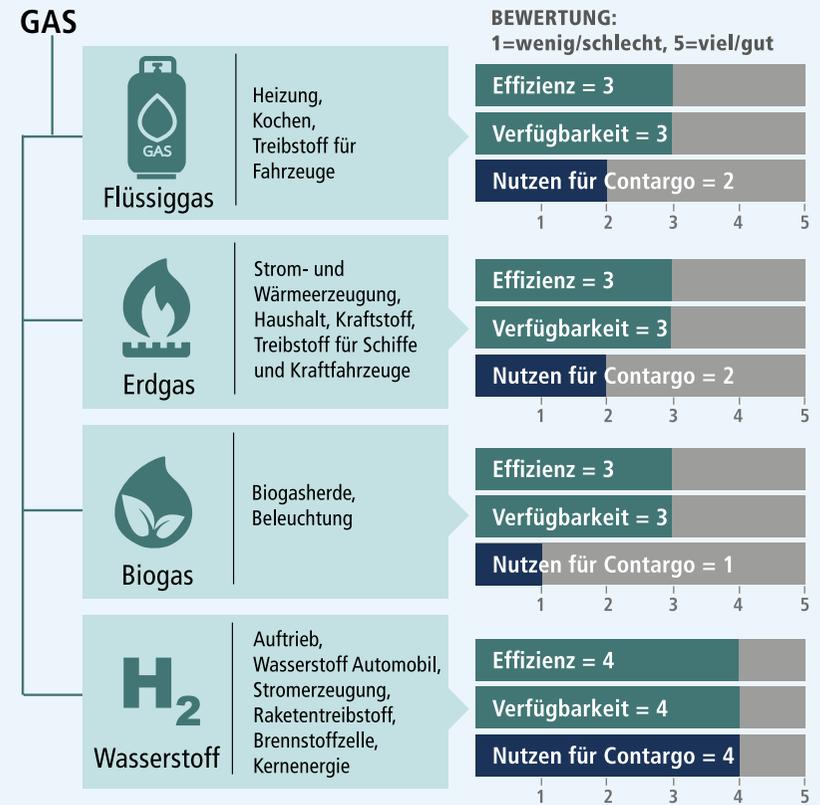
Allerdings enthält z. B. der Strom in Deutschland immer einen Mix, auch wenn man Ökostrom bezieht. Viele seriöse Ökobilanzen sehen Elektroautos, die normalen deutschen Strom tanken, deshalb ungefähr auf gleicher Höhe mit sparsamen Verbrennern. Berücksichtigt man dann noch den Gesamt-Lebenszyklus, also von der Herstellung des Fahrzeugs und auch der Batterie, über die Verwendung bis zum Recycling, sieht die Bilanz schon wieder ganz anders aus. Denn verbessern kann man sie, indem tatsächlich echter Ökostrom aus zusätzlich errichteten Anlagen in den Tank fließt. So sind die Elektroautos in allen Bilanzrechnungen unerreichbar sauber. Laut der Heidelberger ifeu-Studie fallen für den Diesel im Lebenszyklus ungefähr 190 Gramm CO₂ pro Fahrkilometer an, wenn man alle Faktoren zusammenrechnet. Beim Elektromobil mit Windstrom sind es etwa 60 Gramm.

ENERGIEQUELLEN UND IHRE VERWENDUNG (Teil1):

MINERALÖL



GAS



ENERGIEQUELLEN UND IHRE VERWENDUNG (TEIL 2):

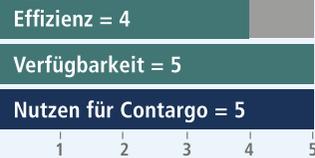
ERNEUERBARE ENERGIEN



Sonnenenergie

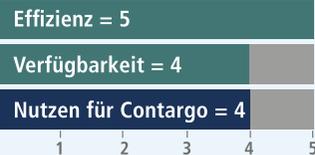
Solarwarmwasserbereiter, Solare Klimaanlage, Solarzelle, Solarthermische Kraft, Sonnenkollektorsystem, Solar photovoltaische Stromerzeugung, Solar-Elektrofahrzeug, Solares Wasserpumpensystem, Solarkocher, Solare Beleuchtung, Solar-Wasserstoff-Produktion, Solare Entsalzung

BEWERTUNG:
1=wenig/schlecht, 5=viel/gut



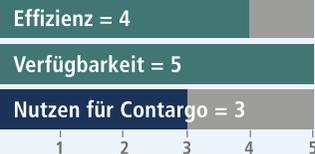
Windenergie

Strom erzeugen, Antrieb für Schiff, Windwasserpumpe, Windheizung



Wasserenergie

Strom erzeugen



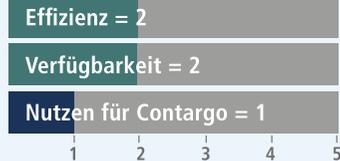
KOHLE



Braunkohle

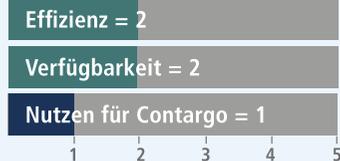
Strom erzeugen, Briketts, Montanwachs, Bodensubstrat

BEWERTUNG:
1=wenig/schlecht, 5=viel/gut



Steinkohle

Strom- und Wärme-erzeugung, Rohstoff für die chemische Industrie



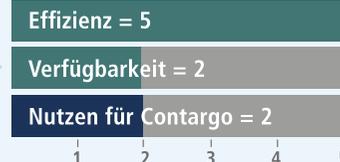
NUKLEARE BRENNSTOFFE



Uran

Stromversorgung, Analyse von Materialzusammensetzungen, Zoll/Industrie: X-Ray, Medizin, Landwirtschaft, Meerwasserentsalzung, Atomwaffen

BEWERTUNG:
1=wenig/schlecht, 5=viel/gut



Gut Ding will Weile haben

Um aufzuzeigen, dass Veränderungen wie z. B. der Einsatz erneuerbarer Energien und Innovationen zum Schutz der Umwelt beitragen, müssen diese in erster Linie messbar und anschließend vergleichbar gemacht werden. In Europa und weltweit arbeiten Organisationen an Standards zur CO₂-Berechnung. In Bereichen, in denen es noch keine einheitlichen Standards gibt, machen sich viele Unternehmen die Mühe, selber Berechnungen zu erstellen. Der Nachteil: Es werden ganz verschiedene Parameter verwendet, wodurch die Zahlen von verschiedenen Unternehmen nur schwer verglichen werden können.

Standards wie die DIN EN 16258 für den Straßengüterverkehr oder die IATA RP 1678 für den Luftverkehr gibt es schon länger, allerdings wurden alle Transportmodi oder logistikbezogenen Aktivitäten, unabhängig voneinander betrachtet, Überschneidungen werden nicht erfasst.



Eine Initiative, bei der wir uns auch einbringen, ist das „GLEC-Framework“. Dieses **Global Logistics Emissions Council** möchte einen Rahmen schaffen, bei dem alle Berechnungen und Standards aus allen Transportbereichen in einem Dokument vereint werden. So sollen Lücken geschlossen werden, damit multimodale Transportketten einheitlich und vergleichbar abgebildet werden können. **Eine Lücke betrifft die Binnenschifffahrt, bei der wir gerne die GLEC-Initiative unterstützen, hier berechnen wir schon seit 2012 Emissionen und möchten unsere Erfahrung an andere Unternehmen weitergeben.**

Das Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu) aus Heidelberg, das Öko-Institut aus Berlin, die Rail Management Consultants GmbH (RMCon/ IVE mbH) aus Hannover haben das EcoTransIT-Tool entwickelt, um die Emissionen

des Güterverkehrs zu quantifizieren. Dieses Projekt wurde im Jahr 2000 von fünf europäischen Eisenbahnunternehmen initiiert. Alle Projektpartner stellen Informationen für die Datenbank zur Verfügung und aktualisieren das Tool ständig entsprechend den nationalen Richtlinien und dem neuesten Stand der Technik. EcoTransIT ermittelt die Umweltauswirkungen des Güterverkehrs hinsichtlich des direkten Energieverbrauchs und der Emissionen beim Betrieb von Fahrzeugen beim Transport von Produkten. Darüber hinaus umfasst die Berechnung den indirekten Energieverbrauch und die Emissionen im Zusammenhang mit der Produktion, dem Transport und der Verteilung der für den Betrieb der Fahrzeuge benötigten Energie. Es gibt viele Faktoren, die die Höhe der Umweltauswirkungen im Güterverkehr bestimmen. Eine Vielzahl von Einflussfaktoren dient als Grundlage für die Berechnung der Auswirkungen.

GLEC: www.smartfreightcentre.org/glecFRAMEWORK/

Der Vergleich der Treibhausgasemissionen (THG) zwischen verschiedenen Verkehrsträgern kann wie ein Vergleich von Äpfeln mit Birnen sein, da es so viele Methoden gibt.

Aber auch wir betrachten regelmäßig unsere Aktivitäten am Terminal und unsere Transporte, um die Grundfaktoren an die veränderten Gegebenheiten anzupassen.

CO₂-EMISSIONEN BEI CONTARGO

Ziel aller Contargo-Gesellschaften ist die Reduzierung der CO₂-Emissionen. Alle Standorte ergreifen dazu individuelle Maßnahmen. Um die Erfolge dieser Veränderungen sichtbar zu machen, werden diese regelmäßig in Zahlen umgewandelt. Zur Berechnung der CO₂-Emissionen hat Contargo im Jahr 2017 die Unterstützung der Hochschule Offenburg erhalten. Dabei wurde die bisherige Berechnung kritisch hinterfragt und überarbeitet. Insbesondere bei den Terminal-Aktivitäten sowie bei den Bahn- und Lkw-Verkehren ergaben sich Änderungen. Die Analyse bestätigte zudem, dass die bisherigen Berechnungsmethoden der Contargo korrekt waren.

Alle zwei Jahre prüft Contargo die Faktoren, die der Berechnung der CO₂-Emissionen zugrunde liegen und passt sie gegebenenfalls an veränderte Rahmenbedingungen an. Um eine

einheitliche Struktur zu gewährleisten und den Ausstoß so genau wie möglich zu bestimmen, arbeitet Contargo mit der WTW (Well-to-Wheel)-Betrachtung. Dabei wird die gesamte Wirkungskette für die Fortbewegung von der Gewinnung und Bereitstellung der Antriebsenergie bis zur Umwandlung in kinetische Energie untersucht. Damit ist ein Vergleich zwischen den verschiedenen Transportmitteln (Lkw, Bahn und Binnenschiff) möglich.

Die Kontrolle und regelmäßige Überarbeitung dieser Zahlen ist wichtig. Denn Veränderungen durch eine geänderte Flottenstruktur bzw. einen saubereren Strommix wirken sich auf die CO₂-Emissionen aus. Die Bahn hat den Vorteil, den Großteil der Strecken elektrisch zurückzulegen. Sobald der Strom in Deutschland „sauber“ ist, werden die Bahntransporte im Vergleich zu den Binnenschifftransporten CO₂-schonender.

Wichtig ist es zudem, andere Emissionswerte zu kennen und zu berücksichtigen. Allerdings fehlen im Augenblick noch die Standards, um die Emissionen von Feinstaubpartikeln, NO_x und SO₂ einheitlich zu berechnen.

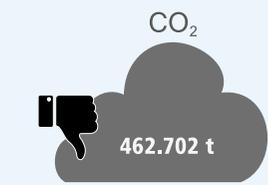


Gesamter CO₂-Ausstoß von Contargo im Kombinierten Verkehr

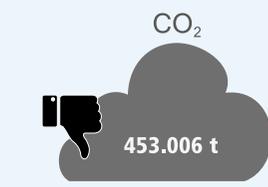


Der gesamte CO₂-Ausstoß beim Transport der gleichen Menge per Direkt-Lkw wäre:

Im Jahr 2016



Im Jahr 2017



Im Vergleich zum Direkt-Lkw hat Contargo im Jahr 2017 2,3 Prozent mehr CO₂ gespart als 2016. Das ist ein Beleg dafür, dass unsere CO₂-Bilanz sich im Kombinierten Verkehr weiter verbessert hat.

Insgesamt sind unsere CO₂ Emissionen um 4,9 Prozent zurückgegangen. Wie in den vorherigen Kapiteln erklärt, ist dies unter anderem bedingt durch Mengenrückgang, Modal Shift und technologische Entwicklungen.

Bei der Berechnung der CO₂-Emissionen in den Jahren 2016 und 2017 gab es folgende Änderungen:

1. TRANSPORT

Grundlage der Berechnungen ist weiterhin die DIN EN 16258 (Methode zur Berechnung und Deklaration des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen bei Transportdienstleistungen). Obwohl diese Methode nicht verlangt, dass man den Umschlag berücksichtigt, wird er hier mit eingerechnet.

Binnenschiff: Bei der Berechnung wird auch künftig zwischen Berg- und Talfahrt unterschieden, dafür werden gemittelte Werte aus der permanent eingesetzten Schiffsflotte gezogen.

Bahn: Hier wurden die Werte an den Import und Export angepasst, da sich in Zentraleuropa das Gewicht der Container im Import und Export stark unterscheidet. In Deutschland beispielsweise sind die Container im Export oft sehr schwer, weil sie oft Maschinenbau- und Industriegüter enthalten. Außerdem wurde die Berechnung an den offiziellen deutschen Strommix angepasst.

Lkw: Die wichtigsten Treiber der veränderten CO₂-Werte bei den Lkw-Transporten sind die optimierte Disposition der Routen, weniger Leercontainer-Umfahren zwischen den Terminals oder von/zu den Seehäfen sowie der gestiegene Anteil der Euro 5 und Euro 6 Fahrzeuge. Die kontinuierliche technische Verbesserung kommt uns im Nah- und Fernverkehr zu Gute.

2. TERMINAL

In der Regel entstehen CO₂-Emissionen bei stationären Logistikprozessen an multimodalen Logistikknoten beispielsweise durch den Stromverbrauch der Umschlaggeräte, der Lager und Büros, durch den Wärmeenergieverbrauch in Lager, Werkstatt und Büros, durch den Einsatz weiterer Energieträger (z.B. Gas, Diesel, etc.), zum Beispiel für Reachstacker, Gabelstapler oder andere Fahrzeuge und durch administrative Tätigkeiten in den Büros (Papier, Büromaterialien, Strom, Geschäftsreisen usw.). Die Emissionen der Handlings (Umschläge, Kranungen der Container) zu messen ist sehr schwierig, weil sie durch sehr viele Faktoren bestimmt werden, zum Beispiel: Wird ein Kran eingesetzt oder ein Reachstacker? Wie schwer ist der Container? Wie lang ist

der zurückgelegte Weg? Wie viele Container müssen repariert werden? Hier kann künftig die Digitalisierung hilfreich sein, weil Sensorik und Bewegungsassistenzsysteme die Bewegungen aufzeichnen können, um sie dann auszuwerten und zu optimieren.

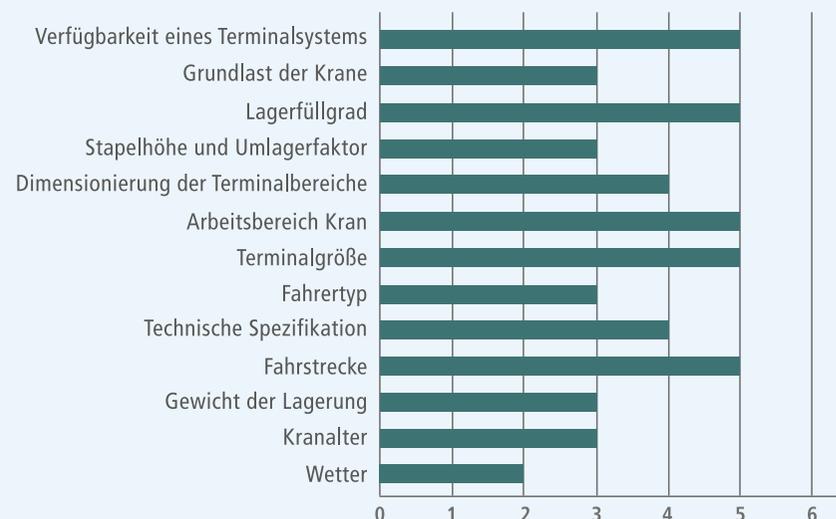
Reachstacker: Geringere Emissionen dank Leasing, denn durch den regelmäßigen Austausch gegen neuere Modelle sinkt der Verbrauch und damit die Emissionen. Darüber hinaus werden an zwei Standorten Hybrid-Reachstacker mit bis zu 40 % geringeren Energieverbrauch eingesetzt.

Krane: Bei den Handlings sind die Emissionen zurückgegangen, da in den letzten fünf Jahren eine Energiegewinnung an vielen unserer Krane eingebaut wurde. Hinzu kommt die stetige Optimierung der Kranstrecken durch verbessertes Depotmanagement. Der Schwerpunkt wird nun mehr auf die zurückgelegten Strecken gelegt, als auf die Anzahl der Hübe⁴. Neu sind auch unterschiedliche Werte für Reachstackerhandlings und Kranhandlings.

⁴ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Schlussbericht „Erweiterung des Methodenbaukastens CO₂-Bilanz zur exakteren Ermittlung und Zuordnung von Umwelteffekten in Multimodalen Logistik“, 18.04.2016

Bei der Befragung von Terminalbetreibern durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, wurden folgende Punkte als entscheidende Einflussfaktoren genannt:

Auswertung der Umfrageergebnisse des projektbegleitenden Ausschusses:



CO₂-Faktoren: Veränderungen der CO₂-Faktoren Nachhaltigkeitsbericht 2016 und Nachhaltigkeitsbericht 2018

(Alle Angaben in kg CO₂/Ctrkm)

Nachhaltigkeitsbericht 2018



Binnenschiff			
	Mittel-/Niederrhein	Oberrhein	Schelde
FULL			
Import/UP	0,310	0,430	0,427
Export/DOWN	0,170	0,230	
EMPTY			
Import/UP	0,270	0,400	0,375
Export/DOWN	0,140	0,210	



Bahn		
	IMPORT	EXPORT
EMPTY		
Diesel-Wert	0,480	0,417
Elektro-Wert	0,322	0,279
FULL		
Diesel-Wert	0,480	0,417
Elektro-Wert	0,322	0,279



Lkw
FULL
0,851
EMPTY
0,713



Umschlag Terminal
10,8 kg CO ₂ / Container

Nachhaltigkeitsbericht 2016

Binnenschiff			
	Mittel-/Niederrhein	Oberrhein	Schelde
FULL			
Import/UP	0,310	0,430	0,427
Export/DOWN	0,170	0,230	
EMPTY			
Import/UP	0,270	0,400	0,375
Export/DOWN	0,140	0,210	

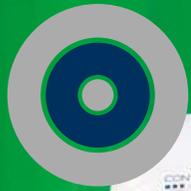
Bahn		
	IMPORT	EXPORT
EMPTY		
Diesel-Wert	0,500	0,500
Elektro-Wert	0,340	0,340
FULL		
Diesel-Wert	0,400	0,400
Elektro-Wert	0,270	0,270

Lkw
FULL
0,880
EMPTY
0,730

Umschlag Terminal
12,0 kg CO ₂ / Container

Energielieferanten der Zukunft

Zur Reduktion der CO₂-Emissionen konzentriert sich Contargo neben einer verbesserten Auslastung zunehmend auf das Ersetzen fossiler Energie durch Elektrizität. Wenn die Motoren der Fahrzeuge grundsätzlich dazu in der Lage sind elektrisch betrieben zu werden, ist es egal ob sie derzeit noch von einem Dieselgenerator, einer Batterie oder einer Brennstoffzelle mit Energie beliefert werden. Die Grundvoraussetzung ist geschaffen und es kann der Energieträger genutzt werden, der sich langfristig durchsetzt.



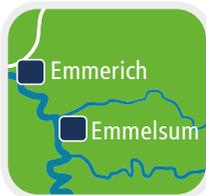
Die Contargo-Sphäre



Gegensätze ziehen sich an!

VORBILDICHE ZUSAMMENARBEIT AM NIEDERRHEIN

Manchmal scheinen zwei Komponenten auf den ersten Blick nicht zusammenzupassen: Alt und Neu, Groß und Klein, Terminalbetrieb und Wohngebiet oder Logistik und Naturschutz. Unsere Terminals der Contargo Rhein-Waal-Lippe zeigen, dass sich Gegensätze ganz ausgezeichnet ergänzen können.



Best
practice

Auf den ersten Blick sind die beiden Terminals der Contargo Rhein-Waal-Lippe (CRWL) in Emmerich und in Voerde-Emmelsum sehr verschieden: Die Anlage in Emmerich gibt es bereits seit vielen Jahren, das erfahrene Team ist schon einen beträchtlichen Weg zusammen gegangen und langjährige Kunden schätzen die zuverlässigen Dienstleistungen. In Voerde-Emmelsum hingegen wurde die Anlage erst für Contargo neu ausgebaut, ein Team musste zusammengestellt und Kunden gewonnen werden. Dennoch haben sich beide Standorte inzwischen nicht nur in der gemeinsamen Gesellschaft sondern auch in das Contargo-Netzwerk integriert.

Tatsächlich nimmt das Unternehmen sogar bereits eine Vorreiterrolle in manchen Bereichen der Nachhaltigkeit ein. Bei Contargo schon fast selbstverständlich ist, dass die Terminals beide tri-

modal sind und damit zur Entlastung der Straßen am Niederrhein beitragen. Darüber hinaus haben beide Standorte zahlreiche größere und kleinere Maßnahmen ergriffen, um Umschlag, Transport und Verwaltung umweltschonender zu gestalten.

Dazu gehört es auch, eng mit den regionalen Behörden zusammen zu arbeiten. Beispielsweise hat CRWL in Emmelsum eine Genehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz beantragt, um Gefahrgut lagern zu dürfen. Dazu muss das Unternehmen hohe Anforderungen erfüllen, beispielsweise des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen und die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen. Dank dieses sorgfältigen Umgangs mit der Umwelt ist die Nähe der beiden Terminals am Niederrhein zu zahlreichen Naturschutzgebieten und -projekten auch kein Widerspruch.



NATURSCHUTZPROJEKTE IN DER UMGEBUNG:

„Fluss und Aue Emmericher Ward“:
Hier entsteht eine flussnahe Nebenstromrinne in Verbindung mit der Entwicklung von Auenwald (www.life-rhein-emmerich.de/de/projekt/idee).

Pionierhafen Dornick:
Der Uferbereich eines ehemaligen Pionierhafens wird Naturschutzgebiet.





Contargo achtet nicht nur darauf, den Transport und den Umschlag der Container möglichst ressourcenschonend zu gestalten, sondern auch alle anderen Bereiche wie Depot, Reparatur und Reefer.

Mehr als nur den CO₂-Ausstoß reduzieren

CONTARGO RHEIN-WAAL-LIPPE MACHT ES VOR:

Viele kleine Maßnahmen zusammen können auch etwas bewirken. So war das Terminal in Emmerich beispielsweise Vorreiter bei den Contargo-Terminals für den Einsatz von Ökostrom. Darüber hinaus wurden in den Büros der Contargo Rhein-Waal-Lippe alle Lampen mit LED-Leuchtmitteln ausgestattet. In Emmelum wird auch das Terminal mit LED beleuchtet, für Emmerich steht diese Umrüstung demnächst an.

Ein großer Vorteil für Emmelum war, dass das neu errichtete Terminal von vorneherein nachhaltig geplant werden konnte: Statt Öl- oder Gasheizung sorgt eine Wärmepumpe für angemessene Temperaturen zu jeder Jahreszeit. Durch den Einsatz eines Hybrid-Reachstackers wird bis zu 40 Prozent weniger Treibstoff als mit einem rein dieselbetriebenen Fahrzeug verbraucht. Am Kran wird Bremsenergie als Strom ins Netz zurückgeführt. Durch den Einsatz eines elektrischen Spreaders treten weniger Fette und Öle aus, die das Grundwasser verunreinigen könnten. Zusätzlich wurde im Boden der Gefahrgutlagerfläche unter dem Kran, eine Sperrschicht (ähnlich einer Membran) geschaffen, welche Verunreinigungen auffängt.

Die Optimierung der Depotnutzung ist eine Möglichkeit, Ressourcen sinnvoll einzusetzen. Durch den Standortvorteil, den zwei Terminals in Gemeinschaft haben, kann die jeweilige Auslastung angepasst werden. Denn stehen zu viele Container auf einem Terminal fallen in der Regel Zusatzhandlings an bzw. ist oft mehr Arbeit als verfügbare Zeit vorhanden (Übernutzung der Ressourcen Mensch und Maschine). Stehen zu wenige Container auf einem Terminal werden die Ressourcen nicht ausgenutzt. Die Balance zu finden und zu halten setzt einen permanenten Dialog zu Möglichkeiten, Alternativen und dem Aufzeigen der CO₂-Optimierung mit den Kunden voraus.

DIE SUMME ALLER MASSNAHMEN

Auch an anderen Standorten tragen kleine Maßnahmen zum großen Ganzen bei: Fast alle Terminals orientieren sich an den Qualitätsmanagementnormen ISO 9001, 14001 und 50001, die kontinuierliche Verbesserungen, Umweltschutz und Energiemanagement erfordern. Ein Beispiel für Einzelmaßnahmen an anderen Terminals ist der Einsatz des Bio-Schmierstoffs „Innoself“ am DIT Duisburg Intermodal Terminal. Dieser ist anders als herkömmliche Schmierstoffe nur schwach wassergefährdend, nicht gesundheitsgefährdend und nicht entzündbar. An den Terminals in Hof und Mannheim wurde bei Neu- und Umbauten auch an die Tiere gedacht: Eidechsen und Fledermäuse wurden umgesiedelt.

Wenn Contargo neu baut oder ein Terminal erweitert, werden die Flächen heute grundsätzlich versiegelt und leere Kabelkanäle angelegt, um bei Bedarf Ladestationen für E-Mobilität einrichten zu können. Zwijndrecht ist hier sogar noch weiter: dort stehen bereits Ladesäulen, weil mehrere Kollegen mit E-Auto bzw. Hybridfahrzeug zur Arbeit fahren.

Zu einer der Pflichten der ISO 14001 gehört das Erfassen der Arbeitsunfälle.

MELDEPFLICHTIGE ARBEITSUNFÄLLE:



*Index Unfallhäufigkeit

VERBAUCHSKENNZAHLEN

Unsere Best Practice Beispiele Emmerich und Emmelsum sind im Vergleich zur Contargo-Gruppe Spitzenreiter in folgenden Bereichen:

- 100 % Ökostrom im Gegensatz zur Gruppe, wo der Durchschnitt nur bei 49 % liegt
- 15 % weniger Papier als durchschnittlich bei Contargo
- nur 1/3 vom durchschnittlichem Wasserverbrauch pro Kopf im Vergleich zur Gruppe
- nur 1/3 vom durchschnittlichen pro Kopf Müllaufkommen (Hausmüll) im Vergleich zur Gruppe

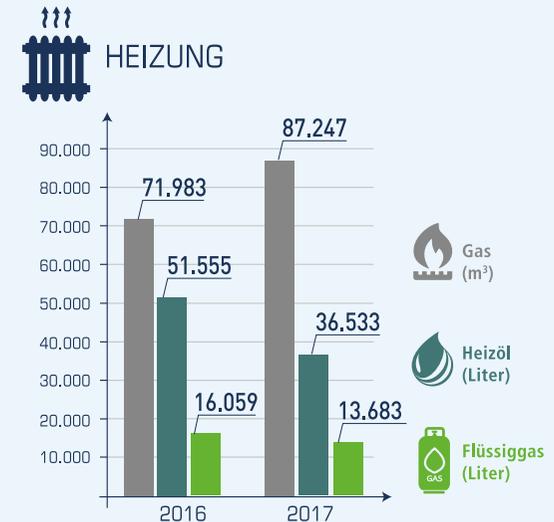
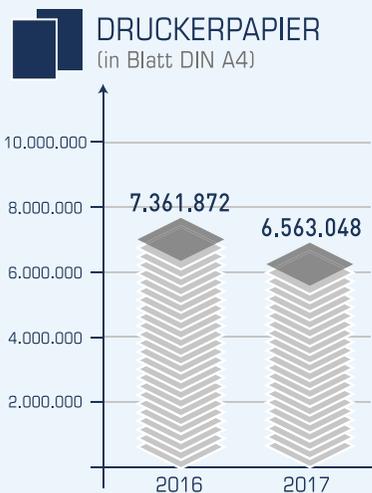
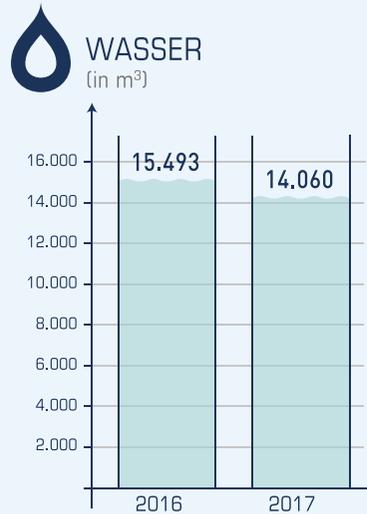
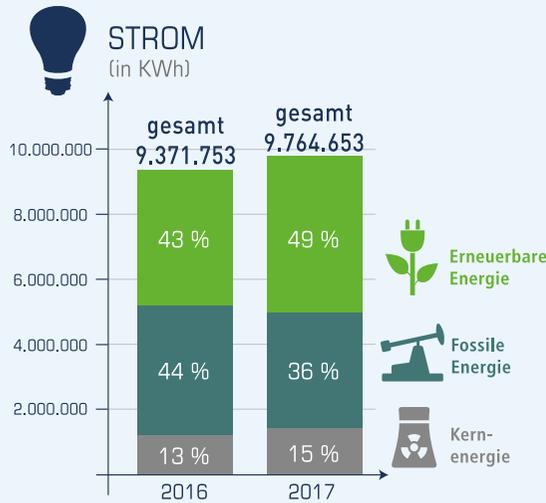


GRAFIK: VERBRAUCHSKENNZAHLEN DER JAHRE 2016 UND 2017

In der folgenden Grafik werden die Verbrauchskennzahlen der gesamten Contargo für die Jahre 2016 und 2017 dargestellt.* Berücksichtigt werden alle Gesellschaften wie Sie auf der Seite 107 gelistet sind.

***Erläuterung:**

Von 2014 bis heute gab es Entwicklungen in der Datenerfassung. Teilweise konnten 2014 manche Daten noch nicht ausgewertet werden, weil es für diese noch keinen internen Standard zur Erfassung gab. Dies konnten über die letzten Jahre optimiert werden und die Ergebnisse werden mit den Jahren immer genauer. Eine Steigerung der Kennzahlen heißt nicht zwingend, dass auch mehr verbraucht wurde, sondern einfach, dass wir nun flächendeckend und einheitlich bei allen Gesellschaften diese Daten erheben. Nur bedingt sind die gestiegenen Kennzahlen auf die gestiegenen Transportkennzahlen zurückzuführen. Nichtsdestotrotz veranschaulichen die Grafiken, an welchen Verbrauchskennzahlen wir noch arbeiten müssen.



Dasselbe in **GRÜN?**

LISA NEUMANN

ENGAGIERT SICH FÜR NACHHALTIGKEIT

Ohne die Mitarbeiter geht gar nichts beim Thema Nachhaltigkeit. Mancher Beitrag zum Umweltschutz ist so selbstverständlich, dass jeder mitmacht und gar nicht mehr darüber nachdenkt, zum Beispiel die Mülltrennung oder Wassersparen bei der Toilettenspülung. In anderen Bereichen ist es gut, wenn es Vorbilder gibt, die sich mehr für diese Themen interessieren, ihre Ideen einbringen und andere dazu motivieren mitzumachen.

Insgesamt ist das Engagement der Contargo-Mitarbeiter recht groß. In Emmerich stehen zum Beispiel selbst auf dem Gelände getrennte Mülltonnen für die Lkw-Fahrer zur Verfügung. Einige Mitarbeiter nutzen das Angebot von Contargo ein JobRad zu fahren oder kommen mit dem eigenen Fahrrad zur Arbeit. Viele Mitarbeiter versuchen darauf zu achten, weniger zu drucken.

Eine besondere Rolle nimmt hier Lisa Neumann ein. Sie trägt einen erheblichen Anteil dazu bei, dass neue grüne Ideen umgesetzt werden. **Weil sie sich als erste Vollzeitkraft an einem Terminalstandort den Themen Nachhaltigkeits- und Qualitätsmanagement widmet, wurde sie für das Jahr 2017 von Contargo mit einem Platz an der „Wall of Sustainability“ geehrt.**



Wir stellen die Kollegin vor:



LISA NEUMANN

Alter: 25

Bei Contargo seit: Januar 2014

Position: Assistentin Administration

WELCHE (HAUPT-)AUFGABEN UMFASST DIESE POSITION?

Ich begleite überwiegend Umwelt-, Energie- und Qualitätsmanagement-Audits. Ich betreue die Projekte und überwache die Prozesse.

WIE SIND SIE ZU CONTARGO GEKOMMEN?

Nach meiner Ausbildung habe ich eine Herausforderung mit einem anderen Verkehrsträger gesucht, zufällig war eine Stelle am Hafen in Emmerich ausgeschrieben. Containerverkehre haben mich schon immer interessiert. Also habe ich mich beworben und hatte das Glück, gleich nach meiner Ausbildung 2014 hier anfangen zu können.

WIE GING ES DANN WEITER?

Bis 2017 war ich in den Bereichen Operations, Barge, Rail, Service und Auftragsbetreuung tätig. Anfang 2017 habe ich auch noch die Aufgabe der Gefahrgutbeauftragten übernommen. Ende 2017 habe ich die Position Assistent Administration übernommen und ich hoffe, es geht noch weiter in diese Richtung.

WAS GEFÄLLT IHNEN BESONDERS GUT BEI CONTARGO?

Die Arbeit und die Themengebiete sind sehr abwechslungsreich, so dass jeder Tag neue Herausforderungen bietet.

HABEN SIE BESONDERE BERUFLICHE „STECKENPFERDE“?

Themen wie Teambuilding, Teamwork und offene Kommunikation interessieren mich sehr. Auch Erste Hilfe und überhaupt Hilfestellungen und Unterstützung in sämtlichen Bereichen finde ich wichtig.

WELCHE IHRER IDEEN ZUM THEMA NACHHALTIGKEIT KONNTEN SIE IN DEN LETZTEN JAHREN SCHON REALISIEREN?

Unser Team und ich haben gemeinsam viel zur Auditierung der ISO 50001 in 2016 beigetragen. Die Dokumentation war zu Beginn schon sehr umfangreich und arbeitsintensiv. Wir haben somit die Intervalle der Kennzahlenerhebung von Jahres- auf Quartalsvergleiche verkürzt. Die Verbrauchserfassung wurde mehr auf Einzelverbraucher heruntergebrochen. Die Sensibilisierung wird seitdem deutlicher und intensiver gelebt. Ich konnte schon einige Kollegen motivieren, den Papierverbrauch zu reduzieren und öfter doppelseitig zu drucken. Auch bei der Mülltrennung habe ich schon etwas erreicht.

UND WAS WARTET NOCH AUF UMSETZUNG?

Ach, da habe ich noch viele Ideen: die Umstellung des Terminalbetriebes auf umweltfreundlichere Beförderungsmittel und weitere energetische Sparmaßnahmen, wie die Umstellung auf Hybrid-Reachstacker und LED-Beleuchtung.

VERSUCHEN SIE AUCH PRIVAT NACHHALTIG ZU LEBEN?

Ja, ich trenne meinen Müll, kaufe fast ausschließlich Bio-Produkte aus ländlichem Anbau, regionale Produkte vom Wochenmarkt und Fair Trade Produkte. Wenn möglich, fahre ich mit dem Fahrrad statt mit dem Auto und ich würde gerne auf ein E-Auto umsteigen.

WELCHE HERAUSFORDERUNGEN KOMMEN IHRER MEINUNG NACH AUF CONTARGO ZU?

Zum Nutzen unserer Kunden und der Umwelt sollten wir unser Netzwerk weiter verdichten, in allen Bereichen: Binnenschifffahrt, Trucking und Terminals. Außerdem sollten wir uns weiter mit der Konsolidierung der Warenströme beschäftigen, um Ressourcen zu sparen.



Die persönliche Sphäre

Es gibt nichts Gutes, außer man tut es



WAS JEDER EINZELNE MITARBEITER ZUM UMWELTSCHUTZ BEITRAGEN KANN

Nachhaltigkeit beginnt in den Köpfen der Menschen. Zuerst einmal müssen sie wissen, welche Herausforderungen und welche Möglichkeiten es gibt und sie müssen sich emotional angesprochen fühlen. In Unternehmen liegt die Verantwortung für die Information und Motivation der Mitarbeiter bei der Geschäftsführung. Sie sollte auch die Ideen entwickeln, wie die Mitarbeiter dazu bewegt werden können Verhaltensweisen, die zu Hause selbstverständlich sind, auch am Arbeitsplatz beizubehalten.

Informationen über die Bedeutung von Nachhaltigkeit, über den Klimawandel, Plastik, die Wegwerfgesellschaft, Peak-Oil oder erneuerbare Energien sind in allen Medien präsent. Faktisch haben die Menschen in Europa keine echte Informationslücke, sondern eine Handlungslücke.

Trotz umfangreichen Wissens über nachhaltiges Verhalten fällt es den meisten Menschen schwer, ihr Handeln entsprechend anzupassen. Gewohnheit, vermeintlich höhere Kosten, Bequemlichkeit, Verdrängung oder die Ablehnung der Argumente halten sie davon ab, ihr Wissen auch umzusetzen. Privat lassen sich die meisten Menschen noch durch Kostenersparnisse (zum Beispiel durch Strom- oder Wassersparen) überzeugen, aber am Arbeitsplatz fällt diese Motivation oft weg.

***Nachhaltigkeit
beginnt in den
Köpfen der
Menschen!***



BEWUSSTSEIN SCHAFFEN

Darum gehört es zu den Herausforderungen der Unternehmensführung, bei Mitarbeitern und Führungskräften das Bewusstsein für Nachhaltigkeit zu schaffen und sie zu mobilisieren. Dabei sollte sie es den Mitarbeitern so einfach wie möglich machen, auch im Betrieb nachhaltig zu handeln. Um Effekte nicht nur sicht- und messbar zu machen, sondern auch vergleichbar mit anderen Standorten, wird Contargo künftig eine Reduktionseinheit einführen (siehe Seite 67).

Außerdem soll den Mitarbeitern klar gemacht werden, dass das eigene Handeln immer auch ein Teil der Lösung ist. „Ein Einzelner kann doch gar nichts verändern“ ist kein Argument für Untätigkeit. Zwar kann ein Einzelner nicht das gesamte Problem lösen, aber er kann etwas in seinem eigenen privaten oder beruflichen Umfeld in Bewegung setzen. Darum werden die Mitarbeiter auch ermutigt, ihren Vorgesetzten über einen Missstand zu informieren und wenn sie einen Lösungsvorschlag haben, diesen auch gleich mitzuliefern. Nur in den seltensten Fällen wird eine Idee zurückgewiesen. Jeder Mensch übt durch sein eigenes Verhalten auch eine Vorbildfunktion aus. Wer täglich mit dem Rad zur Arbeit fährt, sein selbst gekochtes Essen im Glasgefäß mitbringt oder den Reachstacker im gedrosselten Tempo fährt, kann andere dazu inspirieren, es ihm nachzutun.



Bei „**Contargo tritt in die Pedale**“ wurden **seit 2011 66.488 Kilometer** gesammelt!



CO₂:
10.289 kg

Das hat gespart:



Spritkosten:
7.353 Euro



**3.365 Tafeln
Vollmilchschokolade**
(Kalorien, umgerechnet in
Vollmilchschokolade)

VORBILD SEIN UND INSPIRIEREN

Bei Contargo gibt es schon einige Beispiele dafür, wie so etwas gelingen kann. Anfangs nahmen am Mitarbeiter-Wettbewerb „Contargo tritt in die Pedale“ nur einige Standorte teil. Inzwischen sind Teams von allen Standorten dabei. Die Anzahl der Fahrer hat sich von 9 im Jahr 2011 auf 36 im Jahr 2017 erhöht. Die jährlich wiederkehrende Gemeinschaftsaktion zählt zu einem festen Bestandteil der Unternehmenskultur und wird zugleich genutzt, um bestimmte Informationen (z. B. über CO₂-Einsparung) immer wieder in Erinnerung zu bringen. Auch am Beispiel der Software-Entwicklung mit SCRUM zeigt Contargo, dass jeder Einzelne und seine Verbesserungsvorschläge das große Ganze besser machen kann. Im Bereich der Nachhaltigkeit wird das besonders gut sichtbar an der neu eingerichteten Wall of Sustainability. An dieser Wand werden jährlich Mitarbeiter geehrt, die einen entscheidenden Impuls für nachhaltige Verbesserungen bei Contargo gegeben haben.

7 GRÜNDE WARUM SICH UMWELTSCHUTZ LOHNT

Umweltschutz schafft (oft gute) Arbeitsplätze und belebt die Wirtschaft: Landwirtschaft, Energieerzeugung, Tourismus, Transport

1.

Umweltschutz fördert Erfindung und Forschung: Die Forschung guckt sich vieles von der Natur ab, z. B. wasserabweisende Oberflächen, Flugzeuge, Medikamente, Aerodynamik

2.

Umweltschutz beugt Naturkatastrophen vor: Wälder und humusreiche Böden binden CO₂, sie schützen vor Boden-erosion und verhindern Erdbeben und Lawinen

3.

Umweltschutz ist grenzenlos: selbst wenn uns einzelne Klimafolgen nicht betreffen, könnten sie uns über Klima-Flüchtlinge, steigende Lebensmittelpreise usw. dennoch erreichen

4.

Umweltschutz schafft Sinn: Wer Verantwortung für sein eigenes Handeln übernimmt, verbraucht weniger Ressourcen und bemüht sich eher die Folgen seines eigenen Handelns auf andere Menschen in weit entfernten Regionen möglichst gering zu halten

5.

Umweltschutz ist Menschenschutz: die Folgen des Raubbaus an der Natur könnten die Menschen in Zukunft ihrer Lebensgrundlage berauben, Stichworte: Trinkwasserknappheit, Zivilisationskrankheiten, Bienensterben usw.

6.

Umweltschutz macht Spaß: die meisten Menschen halten sich gerne in schöner und unzerstörter Natur auf, gehen Schwimmen, Wandern, Radfahren, Tauchen

7.



Die Contargo Reduktionseinheit

EIN PROJEKT MIT DER HOCHSCHULE OFFENBURG

In den kommenden zwei Jahren will die Abteilung „Sustainable Solutions“ bei Contargo ein spielerisches Konzept entwickeln, wie die Mitarbeiter einfache Verhaltensänderungen verinnerlichen und Spaß an der Einsparung finden können.

Dazu soll eine „Contargo Reduktionseinheit“ eingeführt werden, mit der Nachhaltigkeit messbar gemacht wird. Diese Einheit kann durchgängig in allen Bereichen eingesetzt werden und als Kommunikationsmittel dienen. Anhand der Anzahl der Reduktionseinheiten können künftig zum Beispiel Wettbewerbe ausgetragen werden. Um eine solche Einheit zu entwickeln haben zwei Studententeams der Hochschule Offenburg Vorschläge zur Umrechnung der Nachhaltigkeit vorgelegt.

 **Hochschule Offenburg**
offenburg.university

2 Studententeams

1 AUFGABE:

Entwickeln einer „Contargo Reduktionseinheit“, um Nachhaltigkeit messbar zu machen.

Team 1

Vorschlag 1:

Ein Vorschlag sieht vor, dass die Einsparpotentiale, die jeder Mitarbeiter für sich definiert, in einem internen Projektportal aufgeführt und von den Mitarbeitern selbst gepflegt werden. Durch eine einfache Symbolik wird der Fortschritt der CO₂-Einsparung angezeigt.

Beispiel Abteilungs-Ebene:

Verwendet der Nutzer beispielsweise ein Blatt Recycling-Papier anstatt eines normalen Blatt Papiers hat das eine bestimmte positive Auswirkung.

Beispiel Contargo-Ebene:

Muss ein Container mit dem Lkw transportiert werden, der eigentlich mit Bahn oder Binnenschiff transportiert werden sollte, hat das eine negative Auswirkung in einer anderen Höhe.

Team 2

Vorschlag 2:

Der zweite Vorschlag sieht ein Konto vor, auf dem alle Tätigkeiten, die manuell oder automatisch erfasst werden, als Summe angezeigt werden.



Auch der weiteste Weg beginnt mit einem Schritt ...

DER ERSTE SCHRITT

EINZELNE MITARBEITER HABEN GROSSEN EINFLUSS AUF DIE NACHHALTIGKEIT BEI CONTARGO

Einsicht ist oftmals der erste Schritt zur Besserung. Aber wer tatsächlich beginnt, sich für das Thema Nachhaltigkeit zu interessieren, fühlt sich überwältigt von der Größe des Themas. Man könnte leicht denken, dass man als einzelner kleiner Mensch auf Erden gar nichts ausrichten kann. Viele Mitarbeiter bei Contargo zeigen, dass das nicht stimmt.

Beim Umweltschutz ist es wie in vielen anderen Bereichen des Lebens auch: Wer sich immer nur über die anderen ärgert und meint „die“ müssten erst einmal anfangen, der kann lange auf Veränderungen warten. Besser ist es, sich an das Zitat von Mahatma Gandhi zu halten: „Sei du selbst die Veränderung, die du dir wünschst für diese Welt.“ Praktisch heißt das: statt sich jeden Morgen eine halbe Stunde lang über den Stau zu ärgern, in dem man steht, könnte man eine Alternative testen. Vielleicht ist es ja auch noch

gesünder, besser für die Laune und preiswerter sowieso auf das Fahrrad umzusteigen? So freut sich beispielsweise Matthias Krämer, Contargo Rhein-Main GmbH, Frankfurt Ost über seinen hundertprozentig ökologischen Garten mit eigenem Kompost für Gemüse und Obst und seinen Wasseraufbereiter, der aus Leitungswasser durch ein aufwändiges Filter- und Mineralisierungssystem Quellwasser macht.

DAS INTERNET ZU RATE ZIEHEN

Wer sich entscheidet, sich selbst zu verändern muss nicht bei Null beginnen. Vielleicht stört man sich daran, jeden Tag eine Plastikflasche mit Wasser zu kaufen. Also gibt man das Problem in eine Suchmaschine ein und findet hunderte Lösungen. Jeder kann sich die herausuchen, die für ihn am besten geeignet ist. Es gibt schon so viele Vorreiter bei den Themen, die tolle Tipps und Tricks bereitstellen, die man einfach übernehmen kann. Und das Internet ist eine hervorragende Quelle für Inspiration und Motivation. Selbst wer keine Lust zum Lesen langer Webseiten oder Blogs hat, kann sich bequem ein Video zum Thema ansehen.

GEMEINSAM MEHR ERREICHEN

Das klingt nach einsamem Kampf, so ist es aber nicht. **Es gibt sehr viele Aktionen und Projekte, bei denen man gemeinsam mit anderen etwas bewegen kann.** Städte und Landkreise bieten viele Aktionen bei denen man mitmachen kann. Man tut also Gutes und lernt auch noch neue Leute kennen.

Ähnlich sieht das auch innerhalb der Contargo-Gruppe aus. Wenn jeder ein wenig Zeit und Kraft einsetzt, entsteht daraus etwas Großes. Darüber hinaus ist jedes Engagement auch ein Vorbild oder Motivation für andere. Das gilt nicht nur für die Kollegen in der Abteilung Sustainable Solutions. Ansprechpartner und Mittler an allen Standorten sind wichtig und die Hemmschwelle ist geringer, als gleich eine Funktion innerhalb der gesamten Holding einzunehmen. Vor Ort können Schwachstellen aufgedeckt, Verbesserungsvorschläge geprüft und gemeinsam mit Kollegen an Lösungen gearbeitet werden.



„Ich finde es sehr gut, dass wir bei uns im Büro Recyclingpapier und LED-Leuchtmittel verwenden. Das Wasser, das Contargo uns bereitstellt, ist lokales Wasser in Pfandglasflaschen und unser Strommix besteht zu bereits 51 Prozent aus erneuerbarer Energie.“

**Matthias Krämer,
Contargo Rhein-Main GmbH,
Frankfurt Ost, DEUTSCHLAND**

„Beim Autofahren achte ich darauf, nachhaltig zu fahren, also nicht zu schnell und ich bremsen weniger. Ich habe fünf Jahre lang ein Plug-in-Hybrid-Pkw gefahren, da hatte ich einen Spritverbrauch von 3 Litern pro 100 Kilometern. Zu Hause habe ich Sonnenkollektoren installiert, damit spare ich viel CO₂ und Geld. Außerdem verwende ich zu Hause LED-Leuchtmittel.“

**Frank Tabbers, Contargo Network Service,
Zwijndrecht, NIEDERLANDE**



„Wir haben zu Hause spezielle Jalousien installiert, die wirken isolierend und reduzieren den Wärmeverlust in den kalten Jahreszeiten. So können wir nachts bis zu 20 Prozent Heizenergie sparen. Und im Sommer halten die Jalousien die Sonne draußen, damit die Räume nicht so stark erwärmt werden.“

**Alexander van Wichelen,
Contargo Sales, BELGIEN**



Nachhaltigkeit ist längst kein Fremdwort mehr!

„Nachhaltigkeit bedeutet für mich, ein sparsames Auto zu fahren, Abfälle zu trennen und oft Second Hand einzukaufen.“

**Elodie Mignonneau,
Abrechnung
Contargo North France,
Buray-sur-l'Escaut
FRANKREICH**



„Ich komme aus einer sehr nachhaltigen Familie. Ich bin sehr stolz auf meinen Papa, der sich sehr für erneuerbare Energien einsetzt und bei uns im Dorf der erste war, der eine Solaranlage auf dem Dach installiert hat. Letztes Jahr hat er die komplette Anlage erneuert und vergrößert und einen größeren Warmwassersertank installiert, so dass er das komplette 3-Familien-Haus mit dem Strom und selbst produziertem Warmwasser heizen kann. Nur im Winter muss er manchmal noch zusätzlich die Ölheizung einschalten. Er fährt auch ein Elektroauto, das er mit dem selber produzierten Strom lädt.“

Sarah Blattner, Contargo AG, Basel, SCHWEIZ



Steter Tropfen höhlt den Stein

CONTARGO HAT EINE EIGENE ABTEILUNG FÜR NACHHALTIGKEIT

Informieren, inspirieren und implementieren – so könnte man die Arbeit der Abteilung „Sustainable Solutions“ zusammenfassen.

Im Jahr 2011 hat Contargo eine Abteilung „Sustainable Solutions“ eingerichtet, die seither immer mehr Aufgaben übernimmt. Zunächst wurde ein Nachhaltigkeitsprinzip entwickelt und koordiniert. Im Laufe der Zeit kamen immer mehr Aufgaben hinzu, so dass 2017 eine der drei Teilzeit- sogar in eine Vollzeitstelle umgewandelt wurde.

Das Team arbeitet immer mit Unterstützung der Kollegen an den Standorten, denn nur sie sehen, welche Probleme in der Praxis auftreten. Mit der Aktion „Grünes Licht für Ihre Ideen“ ruft die Abteilung regelmäßig die Kollegen dazu auf, ihre Ideen einzureichen.



Wer nicht weiß, worum es geht oder wissen möchte, was andere so machen, kann viele Quellen nutzen:

INFORMATION

In der **Mitarbeiter-Zeitung Contargo open** wird in jeder zweiten Ausgabe über eine der drei Nachhaltigkeitssäulen berichtet.

Mehrmals im Monat liefert die Abteilung Ideen für die **Contargo-Facebook-Seite**. So erhalten die Nutzer verständliche und unterhaltsame Informationen.

Im **Contargo Wiki** platziert die Abteilung Monthlys, aktuelle Themen, Berichte und Veranstaltungen. Das ist praktisch, weil die Informationen direkt eingestellt werden können und die Nutzer die Möglichkeit der Stichwortsuche haben.

INSPIRATION

Alle zwei Jahre erscheint der Contargo-Nachhaltigkeitsbericht, der zeigt, was die Kollegen in den anderen Gesellschaften so machen. So können alle anderen Zeit und Geld sparen, indem sie von der Erfahrung ihrer Kollegen profitieren. Mindestens einmal im Jahr schaut ein Mitglied der Abteilung „Sustainable Solutions“ an den Standorten oder den Gesellschaften vorbei und hört sich vor Ort um, welche Themen gerade relevant sind.

Außerdem bewirbt sich die Abteilung um lokale wie auch überregionale Awards und Preise. Das ist nicht nur öffentlichkeitswirksam, sondern

zeigt auch nach innen, dass nachhaltiges Engagement wertgeschätzt wird.

IMPLEMENTIERUNG

2017 hat Sustainable Solutions erstmals einen Nachhaltigkeits-Workshop durchgeführt. Er hat gezeigt, dass es ein guter und richtiger Weg ist, Diskussionen gruppenweit anzuregen und gemeinsam Maßnahmen zu ergreifen. Darum wird so ein Workshop nun jährlich durchgeführt. Dabei soll in Zukunft der Fokus auch auf die Kollegen gerichtet werden, die Nachhaltigkeit als nicht selbstverständlich ansehen bzw. damit noch nicht so vertraut sind. Damit werden langfristig immer mehr Kollegen an den Nachhaltigkeits-Aktivitäten beteiligt.

Außerdem gibt es die „Wall of Sustainability“. Jedes Jahr wird eine Person oder ein Team ausgewählt, die mit besonderes nachhaltigem Engagement etwas für die Contargo-Gruppe bewirken. Neben einem nachhaltigen Pokal gibt es einen Platz an einer extra dafür gestalteten Wand im Nachhaltigkeitsbüro der Holding in Mannheim. Bisher gab es Auszeichnungen für die Jahre 2011 bis 2017.

KONTAKT

Jederzeit telefonisch oder per Mail:
sustainable.solutions@contargo.net

Das Team „SUSTAINABLE SOLUTIONS“



Sandra Hollweg



Kristin Kahl



Nicole Kudras

Der Weg ist das Ziel

WIE MITARBEITER IHRE FAHRTEN UMWELTFREUNDLICHER GESTALTEN KÖNNEN

Der tägliche Weg zur Arbeit ist eine Belastung – oft nicht nur für die Pendler, sondern auch für die Umwelt. Deshalb gilt es für Unternehmen intelligente Mobilitätskonzepte zu entwickeln. Mit dem Auto zur Arbeit oder zu Terminen zu fahren, bedeutet oft Stau, Stress und Umweltverschmutzung. Die Unternehmen müssen ausreichend Parkplätze zur Verfügung stellen, Mitarbeiter kommen bereits gestresst zur Arbeit oder zu ihrer Besprechung. Es lohnt sich darüber nachzudenken, ob es nicht auch anders gehen könnte.



AUSsteigen

Das Ziel eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts ist es, die Fahrt mit dem Auto zur Ausnahme zu machen. Es sollte möglichst nur genutzt werden, um etwas zu transportieren oder eine längere Strecke zurückzulegen, die mit dem Zug unverhältnismäßig länger dauern würde. Da unsere Standorte überwiegend in Hafengebieten liegen, ist das Auto das Standardtransportmittel. ÖPNV-Alternativen sind überschaubar und zum Teil gar nicht vorhanden. Daher gilt: Soweit möglich sollten Autofahrten optimiert werden. Beispielsweise kann ein Kollege mitgenommen werden, der am gleichen Standort zu tun hat, die drei oder vier Stunden Autofahrt für ein 90-minütiges Meeting in Frage gestellt werden oder zumindest die Reise in eine Kurierfahrt umwandeln.

EINsteigen

Es lohnt sich über Alternativen zum Auto nachzudenken. Mancher Vielfahrer hat bereits von Contargo eine Bahncard 25, 50 oder 100 erhalten. ÖPNV oder Bahn zu nutzen ist nicht nur gut für die Umwelt, sondern auch für den Menschen: Während der Bahnfahrt kann entweder gearbeitet werden oder sie ist bereits Freizeit, die zum Lesen, Entspannen, Musik hören, Pläne schmieden oder Spielen genutzt werden kann. Viele Monats- oder Jahrestickets werden auch mit der Bahncard oder einem Jobticket günstiger. Anders als beim Autofahren legt man bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel einen Teil des Weges zu Fuß zurück. Das wirkt sich positiv auf Kondition, Bewegungsapparat und oft auch auf das Wohlbefinden aus.

UMsteigen

Es geht auch ganz ohne Fahrtwege: Contargo ersetzt Meetings inzwischen immer mehr durch Telefon- und Videokonferenzen (mehr zu interner Kommunikation und Alternativen zu Meetings auf Seite 105). Lange Fahrtwege erspart auch das gelegentliche Arbeiten im Homeoffice. Nicht nur an Tagen, an denen mit Staus zu rechnen ist oder bei extremen Wetterlagen können einige Büroarbeiter mal einen Tag im Homeoffice zubringen, auch wenn ein Handwerker im Laufe des Tages vorbeikommt, kann man sich so auf die Arbeit konzentrieren, ohne das Gefühl zu haben, etwas zu verpassen. Selbst in der IT ist das Homeoffice möglich, weil Fernwartung längst Standard ist.

AUFsteigen

Contargo fördert das Radfahren auf unterschiedliche Weise. Um den Mitarbeitern einen Anreiz zu schaffen, das Fahrrad für den Arbeitsweg auszuprobieren, wurde 2011 erstmals der Mitarbeiterwettbewerb „Contargo tritt in die Pedale“ ausgerufen. Seither nehmen jährlich immer mehr Mitarbeiter teil und radeln mit ihren Teams um Wanderpokal, All-Inclusive-Fahrradtour und Ruhm. Auch das Angebot des JobRads trägt dazu bei öfter mal aufs Rad umzusteigen – egal ob privat oder zur Arbeit. Sollten die Mitarbeiter spontan doch ein Auto benötigen stehen an vielen Contargo-Standorten Pkw für Geschäftsfahrten zur Verfügung.

So hat schon der eine oder die andere die Vorteile des Fahrrads auf dem Arbeitsweg für sich

entdeckt: Je nach Distanz ist man in der Stadt mit dem Fahrrad oft nicht viel länger unterwegs als mit dem Auto (Weg zum und vom Auto, Stau, Ampeln, Parkplatzsuche). Und nicht zu vergessen die gesundheitlichen Aspekte: Radfahrer trainieren ihre Muskeln, verbrennen Fett und bekommen gute Laune.

TIPPS FÜR ANFÄNGER

Fährt ein Kollege täglich die gleiche Strecke? Wie wäre es mit einer Fahrgemeinschaft? Die spart nicht nur Geld, sondern auch Nerven. Gerade für die 30 Prozent der gewerblichen Mitarbeiter bei Contargo mit identischen Arbeitszeiten sehr nützlich.

1. Zentralen Treffpunkt vereinbaren und schon bleibt zumindest ein Auto stehen.
2. Wer nicht gerne redet, lieber Radio hört oder seinen Gedanken nachhängt, sollte das seinem Mitfahrer einfach mitteilen, der wird sicher kein Problem damit haben.
3. Die Verabredung muss nicht jeden Tag gelten, wer nach der Arbeit andere Pläne hat, kann das ankündigen.



SOZIALES

 **Das Spielfeld von Contargo** (Seite 87)

 **Das Fundament der Bevölkerung** (Seite 74)



Die Bühne eines jeden selbst (Seite 97) 



Das Fundament der Bevölkerung



Aller Anfang ist schwer

DER MENSCH IM SPANNUNGSFELD ZWISCHEN ÖKONOMIE UND ÖKOLOGIE

Die Gesellschaft setzt sich aus ganz verschiedenen Gruppen und Individuen zusammen, die ganz unterschiedliche Schwerpunkte bei der Gewichtung von Wirtschaft, Ökologie und Sozialem setzen. Ohne ein Umdenken zum „Weniger ist mehr“ wird eine nachhaltige Gesellschaft nicht zu erreichen sein. Doch im Spannungsfeld zwischen Ökonomie und Ökologie dürfen die Bedürfnisse und Wünsche der Menschen nicht außer Acht gelassen werden.

Die Europäische Union kann auf eine jahrzehntelange erfolgreiche sozio-ökonomische Entwicklung zurückblicken, die die europäischen Nationen aus einem verheerenden Krieg in die längste Friedensperiode geführt hat, die dieser Kontinent je erlebt hat. Für 500 Millionen Menschen ist Europa ein guter Ort, um in Frieden zu leben, auf der Grundlage von Gleichberechtigung und Rechtsstaatlichkeit, Wohlstand, Nichtdiskriminierung und einer einigermaßen egalitären Gesellschaft. Die Menschen in Europa leben länger und gesünder, als in den meisten anderen Ländern der Welt. Die Kehrseite der Medaille: Die Europäer verbrauchen zu viele Ressourcen, emittieren zu viele Schadstoffe in die Atmosphäre, überfischen die Meere und tragen zum Verlust biologischer Vielfalt bei. Darüber hinaus verändern Ereignisse wie die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise 2008, die Flüchtlingswelle 2015 und die Digitalisierung die europäische Gesellschaft immer wieder grundlegend.

VERÄNDERUNGEN VERUNSICHERN

Derzeit werden neue Geschäftsmodelle erprobt, oft erleichtert durch neue digitale Technologien. Auch umweltfreundlichere Energie- und Mobilitätskonzepte werden entwickelt. Pläne für den Umgang mit Extremwittersituationen oder Flüchtlingsströme infolge der Klimaveränderungen müssen entworfen werden.

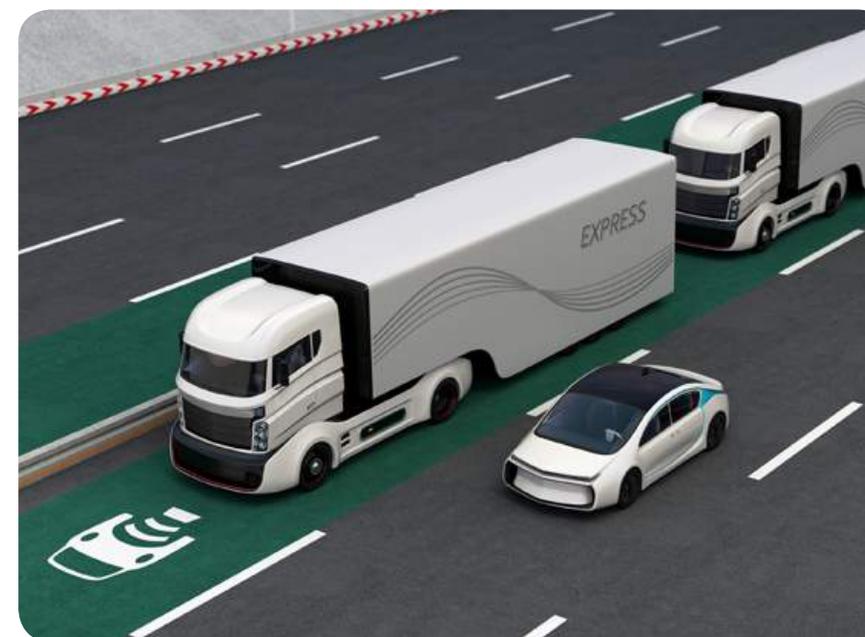
Ein gesellschaftlicher Wandel wird notwendig. Weil die daraus resultierenden tiefgreifenden Veränderungen viele Menschen verunsichern, muss dieser Prozess begleitet werden, auch von staatlicher Seite. Breit angelegte Aufklärungskampagnen, um Umdenkprozesse zu unterstützen, angemessene Infrastrukturen und Rechtsvorschriften sind nur einige Beispiele dafür. Wie so ein „gesellschaftlicher Suchprozess“ genau aussieht und zu gestalten ist, kann bis heute niemand sagen. Denn Transformationen führen zu strukturellen Änderungen in der Gesellschaft – bei Kultur, Werteeinstellungen, Technologien, Produktion, Konsum, Infrastruktur und Politik. Diese Prozesse laufen nicht chronologisch ab und können sich gegenseitig erheblich beeinflussen, verstärken oder schwächen.

Einerseits muss sich die Politik dieser Herausforderung stellen und nach Ansätzen suchen, wie eine Unterstützung (Governance) eines erfolgreichen gesellschaftlichen Wandels aussehen könnte und was zu mehr Nachhaltigkeit bzw.

einer Kultur der Nachhaltigkeit beitragen kann. Andererseits entstehen immer mehr Bewegungen aus der Gesellschaft heraus, die wiederum die Politik beeinflussen und zur Veränderung von Entscheidungen und Gesetzen führen. Im Allgemeinen zeichnet es den Menschen aus, dass er flexibel ist. Zwar kommt nicht jeder gleich gut mit rasanten technischen oder gesellschaftlichen Veränderungen zurecht, aber bereits nach einer Generation werden viele Entwicklungen als selbstverständlich hingenommen, die zwanzig Jahre zuvor noch undenkbar schienen. Kaum vorstellbar für eine 40-Jährige, dass Frauen in Deutschland noch bis in die 70er Jahre ihren Mann um Erlaubnis fragen mussten, wenn sie arbeiten wollten. Kaum vorstellbar für einen 30-Jährigen, dass der Vater seine Hausaufgaben noch ohne Computer gemacht hat. Kaum vorstellbar für heutige 20-Jährige, dass es ein Leben ohne Smartphone gab. Veränderungsprozesse sind für viele Menschen unangenehm, aber für nachfolgende Generationen selbstverständlich.

DIE CHANCEN SEHEN

In der Transportbranche wird derzeit beispielsweise das Platooning vorbereitet. Für die Fahrer stellt der autonom fahrende Lkw teilweise eine Bedrohung dar. Deshalb wäre es nun eigentlich an der Zeit, den Fahrern neue Perspektiven zu entwickeln. Warum nicht, wie die DVZ* vorschlug, sogar „das klassische Berufsbild ‚Lkw-Fahrer‘ komplett infrage stellen und einen



zeitgemäßen, vielleicht sogar höherwertigen Ausbildungsberuf schaffen? Wer nicht ‚nur‘ auf dem Bock sitzt und Kilometer abreißt, sondern stattdessen dank neuer digitaler Möglichkeiten mehr zur Wertschöpfung des eigenen Unternehmens beiträgt, wenn der Lastzug autonom über die Fernstraßen rollt, könnte ja womöglich auch besser bezahlt werden.“ Am Ende könnten alle etwas davon haben: die Fahrer erhalten mehr Anerkennung (auch finanziell) und den Speditionen entstehen geringere Verwaltungskosten, gleichzeitig wird ein attraktives Berufsbild geschaffen, das dem derzeitigen Fahrermangel entgegenwirkt. Denn letztendlich kommt es immer darauf an, was man aus dem Wandel macht.

*Quelle: <https://www.dvz.de/rubriken/meinung/detail/news/die-fahrer-nicht-alleinlassen.html>

„Ich versteh‘ nur Bahnhof“

DIVERSITÄT BEREICHERT TEAMS, WENN MAN DAMIT UMZUGEHEN WEISS

Der demografische Wandel bringt es mit sich, dass in einem Land, einem Unternehmen oder einem Team Menschen unterschiedlichen Geschlechts, Herkunft, Erziehung, Bildung, Glaubens und Alters zusammenleben und arbeiten. Zu den großen sozialen Herausforderungen unserer Zeit gehört es deshalb, die verschiedenen Kompetenzen der Individuen zu erkennen und einzusetzen. Wir beschreiben die möglichen Kommunikationsprobleme am Beispiel des Wertewandels der Generationen.

In vielen Unternehmen bestehen Teams heute aus Menschen verschiedener Generationen, denn der Anteil älterer Arbeitnehmer steigt. Prognosen gehen davon aus, dass 2060 jeder Dritte mindestens 65 Jahre alt sein wird. Ihre Ausbildung liegt lange zurück und ihr Wissen von damals ist teilweise überholt. Auch ihre langjährige Erfahrung kann nicht wettmachen, dass sie nicht auf dem neuesten Wissensstand sind (z. B. Digitalisierung). Die Jungen dagegen sind unter ganz anderen Bedingungen als die Älteren aufgewachsen: andere Bildung, mehr Medien, mehr Wohlstand führen zu ganz anderen Einstellungen in Bezug auf das Leben im Allgemeinen und die Arbeit.

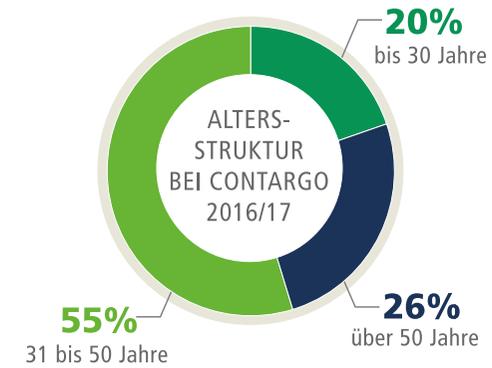
Arbeiten Teams unterschiedlicher Generationen zusammen, fehlt es oft am Verständnis für die jeweils andere Generation.

Ein Beispiel: Der Babyboomer-Chef betrachtet seine Angestellte aus der Generation Y vielleicht als unzuverlässig, weil sie öfter unpünktlich zur Arbeit erscheint. Für ihn gehören Pünktlichkeit und Anwesenheit am Arbeitsplatz zu den Selbstverständlichkeiten. Die Angestellte dagegen versteht ihren Chef nicht. Sie hat doch am Abend zuvor und am Wochenende noch einige Arbeiten von zu Hause aus erledigt, wie kommt er dazu, sie wegen 5 Minuten Verspätung zu rüffeln?



DEMOGRAFISCHER WANDEL

FAZIT: Das Wissen um die Besonderheiten der anderen Generation, des anderen Geschlechts, der anderen Kultur oder Religion ermöglicht die „Übersetzung“ des scheinbar seltsamen Handelns des jeweils anderen und führt zu einer entspannteren Kommunikation. Gleichzeitig bereichern die verschiedenen Hintergründe der Menschen ein Team und führen zu vielfältigeren Lösungsansätzen.



GRAFIK: UNTERSCHIEDE DER GENERATIONEN

	TRADITIONALISTEN	BABYBOOMER	GENERATION X/ GENERATION GOLF	GENERATION Y/ MILLENNIALS	GENERATION Z
					
	1922-1955	1955-1965	1965-1980	1981-1995	1996-2010
ERFAHRUNGEN:	2. Weltkrieg, Wiederaufbau, Gehorsam, Respekt vor Regeln	Geburtenstarke Jahrgänge, Wirtschaftswunder, Kalter Krieg, Studentenproteste, Frauenbewegung, Ölkrise, Tschernobyl	Wirtschaftliches Wachstum, Mauerfall, Ende des Kalten Kriegs, mit dem Fernseher groß geworden, erste Computer, hohes Bildungsniveau	Digitale Revolution, weltweiter Terror	Globalisierung, Erderwärmung
KOMMUNIKATIONS-KANÄLE / NUTZUNG NEUER TECHNOLOGIEN	Persönliches Gespräch / wenig bis keine Nutzung neuer Technologien	Persönliches Gespräch, Telefon / neue Technologien werden überwiegend im beruflichen Kontext genutzt	SMS, E-Mail, Messenger / technikaffin und versiert	Social Media, Messenger / Digital Natives, 24 Stunden online	FaceTime, Messenger / Technoholics, Virtual Reality, Cloud, Musikstreaming
ARBEITSHALTUNG	Der Beruf ist dazu da, den Lebensunterhalt zu finanzieren, nicht zur Selbstverwirklichung	Der Stellenwert von Arbeit ist hoch, sie haben den Begriff „Workaholic“ geprägt	Berufliche Karriere ist genauso wichtig, wie eine ausgewogene Work-Life-Balance	Arbeit soll Spaß und Sinn machen, Karriere ist nicht so wichtig. Arbeit und Privatleben verschmelzen, ausgeprägter Teamgeist	Klare Strukturen und die Abgrenzungen zwischen Arbeits- und Privatleben ist der Generation Z wichtig. Der Wunsch nach Selbstverwirklichung wird eher im privaten Bereich gesucht

SOZIAL DIALOG

Wir haben den Hafendirektor der Hafengesellschaft Mannheim **ROLAND HÖRNER (Jahrgang 1954)** und zwei Studentinnen, **MARIELLE RÜPPEL** und **ANN-SOPHIE KNEIP (Jahrgang 1995)**, zu Nachhaltigkeitsthemen 4 Fragen gestellt:

1. Frage: „Wie verändert sich die Arbeitswelt?“



Roland Hörner
Hafendirektor
Mannheim

Hafendirektor (Jahrgang 1954)

„Lernprozesse laufen unbemerkt nebenbei ab.“

„Seit alles über die EDV geht, ist der Papierverbrauch enorm gestiegen.“

„E-Mails haben den Nachteil, dass erwartet wird, dass der andere sie liest.“

„Datensicherheit muss beherrschbar sein.“ (1)



Marielle Ruppel
Studentin

Studentinnen (Jahrgang 1995)

„Lebenslanges Lernen ist die Voraussetzung für alles.“

„Mitarbeiter sollten mehr das Homeoffice nutzen können.“

„Der Beruf sollte erfüllend sein und nicht stumpfsinnig.“



Ann-Sophie Kneip
Studentin

„Irgendwann werden wir bei gleichem Lohn vielleicht nur noch 20 Stunden in der Woche arbeiten, in dem Teil der übrigen Zeit können wir dann ehrenamtliche Tätigkeiten in der Gemeinschaft übernehmen oder uns weiterbilden.“ (2)

2. Frage: „Wie können wir die Umwelt besser schützen?“

Hafendirektor (Jahrgang 1954)

„Unsere Herangehensweise an Herausforderungen ist typisch deutsch, wir übertreiben. Wir sind ein reiches und innovatives Land, aber gleichzeitig auch hysterisch. Und gehen oft auch nur den halben Weg, zum Beispiel bei der Förderung von E-Mobilität.“ (3)

„Es gibt viele Möglichkeiten Energie zu sparen, zum Beispiel wenn der Zug seine Lichter selbst bei Bedarf einschaltet.“

„Bei Photovoltaik muss man unbedingt den Brandschutz berücksichtigen, darum sollte man die Feuerwehr schon bei der Planung mit einbeziehen.“

Studentinnen (Jahrgang 1995)

„Organische Solarzellen bieten viele Vorteile.“ (4)

„Ein kluger Umgang mit den Ressourcen ist wichtig.“ (5)

„Abwarten ist viel weniger nachhaltig als auch mal einen Fehler zu machen; außerdem sollten wir weniger konsumieren, um unseren ökologischen Fußabdruck zu verringern – Stichwort Suffizienz.“

„Es sollten überwiegend Flächen genutzt werden, die sowieso schon versiegelt sind.“ (6)

Erläuterung:

(1) Datensicherheit:

- Zugriff auf die Daten nur von befugten Personen
- Unversehrtheit von Daten, Schutz vor Manipulation und technischen Defekten
- vorhandene Daten im Bedarfsfall verwenden dürfen

(2) social practice theory:

Ist eine Sozialpädagogische Theorie, welche besagt, dass unsere Verhaltensweisen sich aus den drei Elementen Materielles, Fähigkeiten und Bedeutung zusammensetzen. Eine Veränderung im Verhalten braucht ein verändertes Bewusstsein – erreicht durch ein dynamisches Gruppenwirken. Unternehmen können darauf auch einen entscheidenden Einfluss haben. Beispiel Repairing: Reparieren muss „in“ sein, second hand wieder mehr geschätzt werden und man muss natürlich auch wissen, wie man es tut.

(3) Stromtankstellen

für Fahrgastschiffe:
sollen das Schiff während der Liegezeit mit Strom versorgen, damit die Motoren abgeschaltet werden können.

(4) Forschung - organische Solarzellen:

Diese sollen kristalline Solarzellen in Zukunft ersetzen. Der Herstellungsprozess benötigt deutlich weniger Energie, ist günstiger, der Nutzen soll flexibler werden und die Zellen sind sicherer.

(5) Smart Grid Systeme:

Künftig sollen „intelligente Stromnetze“ die Nutzung von Erneuerbaren Energien unterstützen, Stromaussetzer durch z. B. schlechtes Wetter bei Solaranlagen können so überbrückt werden.

(6) Brownfield Nutzung:

Wiedernutzung von Brachflächen, z.B. ehemalige Industrie- oder Armeeflächen für neue Projekte nutzen.

3. Frage: „Wie wird sich die Mobilität verändern?“

Hafendirektor (Jahrgang 1954)

„Carsharing nutzen nur die jungen Leute, entweder aus finanziellen Gründen, aus politischer Überzeugung oder weil sie daran gewöhnt sind. Es wird da sicher noch Veränderungen geben, zum Beispiel, dass jeder seine eigene Fahrgastzelle besitzt und nur das Fahrgestell geteilt wird.“ (7)

„Ladung per Kabel ist überholt.“ (8)

Studentinnen (Jahrgang 1995)

„Die sharing economy und total coole Firmenpoolwägen werden den Individualverkehr ändern.“

„Das autonome Fahren wird kommen. (9) Aber auch anderes Fahren sollte gefördert werden, zum Beispiel mit E-Bikes, was auch von Unternehmen unterstützt werden kann.“

„Privat Strom zu tanken sollte kostenlos sein.“

4. Frage: „Wie verändert sich unser soziales Gefüge?“

Hafendirektor (Jahrgang 1954)

„Solidarität wird noch stärker abnehmen, wir werden ein System bekommen, wie es in den USA funktioniert, unsere Generationenverträge werden aufgelöst“ (10)

„Die Bildung ist gerade in Deutschland noch hinterher, z. B. im Sportunterricht. Die Motivation ist das Hauptthema, hier muss man modern fortschrittlich und mit Spaß dabei sein.“ (11)

„Der Mensch ist und bleibt ein soziales Wesen, ‚reale‘ Kontakte müssen auch gepflegt werden.“

Studentinnen (Jahrgang 1995)

„Digitalisierung muss für alle zugänglich und möglich sein.“ (12)

„Bildung ohne Leistungsdruck ist wichtig. Die Kinder brauchen Möglichkeiten, ihre Interessen zu entdecken sowie Neugier und Kreativität ausleben zu können. Außerdem sollten sie ein gesundes Verhältnis zur Natur entwickeln – also weniger abstrakte Modelle und mehr Wirklichkeit!“

„In der höheren Bildung sollte kritisches, interdisziplinäres und über-den-Tellerrand-schauendes Denken gefördert werden.“

„Entschleunigung spielt eine wichtige Rolle, sich auch mal Zeit für soziale Kontakte zu nehmen und dem Gehirn von der Digitalisierung eine Pause gönnen.“ (13)

Erläuterung:

(7) Trennung Fahrgastzelle vom Fahrgestell: sehr futuristisch aber es wird viel darüber nachgedacht: Eine Zugmaschine wie beim Lkw, mit „Anhängern“ für den individuellen Personenverkehr. Diese könnten sogar wie Waggons aneinander gehängt werden.

(8) Induktionsschleifen: Anstelle von Ladesäulen könnte es auch Induktionsflächen auf Parkplätzen oder an Ampeln geben. So können Fahrzeuge gerade in diesen „unproduktiven“ Zeiten schnell geladen werden.

(9) Platooning: Im Schritt 1 beim semi-autonomen Fahren können mehrere Lkw, dank Steuerungssystemen, mit sehr geringem Abstand in Kolonnen fahren.

(10) Generationenverträge und Grundsicherung: Im Arbeitsleben stehende Generationen sorgen für die Rentner.

(11) Interaktiver Sport in Kombination mit echtem Sport: Es werden die Vorteile beider Welten miteinander kombiniert, z. B. vor einer Leinwand Fußball spielen und es entstehen Spaß und Begeisterung.

(12) Luftballons als „Sendemast“: Mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung hat noch keinen Internetzugang. Das Projekt Loon ist ein Netzwerk von Ballons, die am Rande des Weltraums unterwegs sind, um die Internetkonnektivität auf ländliche und abgelegene Gebiete weltweit auszudehnen.

(13) Nutzung public space: Bei der Planung von neuen Wohn-, Arbeits- und urbanen Räumen werden gezielt Orte geschaffen, bei denen private und geschäftliche Aktivitäten fließend ineinander übergehen.



Hand in Hand

CONTARGO BEZIEHT DIE MITARBEITER IN VERÄNDERUNGSPROZESSE RUND UM DIE DIGITALISIERUNG EIN

Die technischen Innovationen schreiten unaufhaltsam voran. Täglich kommen neue Geräte und Anwendungen auf den Markt. Wer hier auf dem Laufenden bleiben will – egal ob privat oder beruflich – muss bereit sein, immer wieder Neues zu lernen und alte Gewohnheiten oder Arbeitsabläufe hinter sich zu lassen. Contargo berücksichtigt dabei Wirtschaft, Mensch und Umwelt.

Für Europäer ist die Digitalisierung im privaten Umfeld bereits Normalität: Im Jahr 2016 haben 79 Prozent der Bürger in der EU-28 zwischen 16 und 74 Jahren mindestens einmal pro Woche das Internet genutzt. 59 Prozent von ihnen nutzten mobile Geräte, um sich mit dem Internet zu verbinden, wenn sie nicht zu Hause oder am Arbeitsplatz waren. 55 Prozent der Menschen kauften Waren oder Dienstleistungen online und 52 Prozent nutzten das Internet für soziale Netzwerke.

Eine schnelle Verbindung zum Internet, gepaart mit Wissen und relevanten Fähigkeiten, macht es uns leicht, eine Vielzahl von Aktivitäten online durchzuführen: Wir können uns mit anderen austauschen, Informationen suchen, Nachrichten lesen, Videos ansehen, Waren- oder Dienstleistungen kaufen oder anbieten, Behördengänge erledigen usw. Das revolutioniert nicht nur viele Geschäftsmodelle, sondern hat auch bedeutende Auswirkungen auf die wirtschaftliche, soziale und politische Partizipation von Individuen und Gruppen. Neue Arbeit, Sozialisierung und Informationsaustausch werden unabhängig von der geografischen Lage.



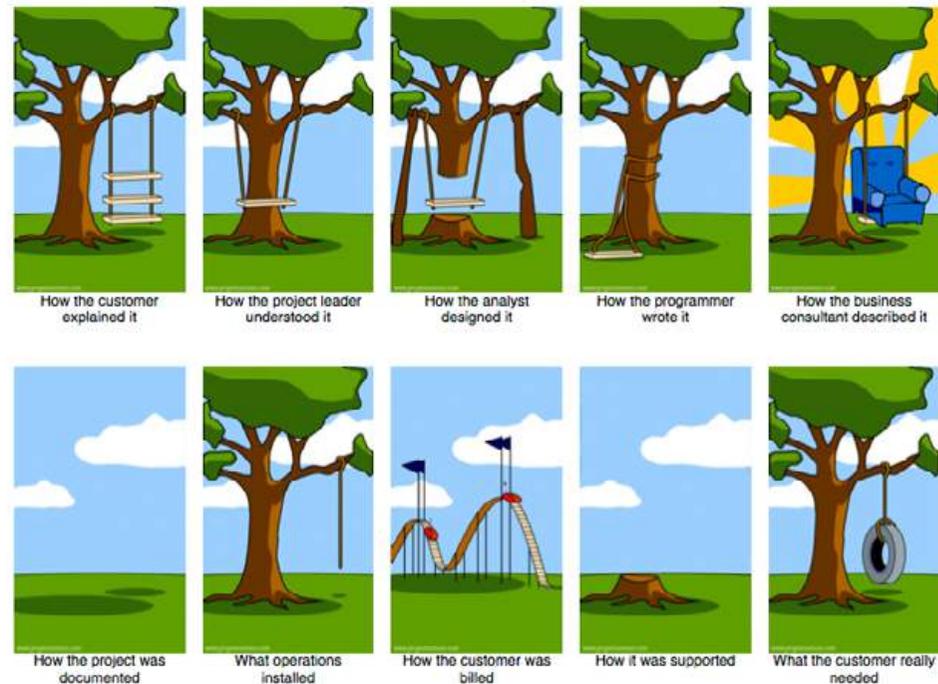
EIGENE ABTEILUNG FÜR DIGITALISIERUNG

Die Auswirkungen des digitalen Wandels auf die Berufswelt sind erheblich: Unternehmen sind nicht mehr wettbewerbsfähig, ganze Berufsbilder werden marginalisiert, andere Kompetenzen als bisher sind gefragt. Beispielsweise muss ein Kranführer heute nicht nur Container umschlagen, sondern ebenfalls mit einer Software auf einem Tablet umgehen können. **Um die Chancen der Digitalisierung auch bestmöglich nutzen zu können, hat Contargo eine Abteilung „New Business and Digitalisation“ eingerichtet.** Ziel ist zunächst die Vernetzung zwischen Management und IT-Abteilung zu stärken und die digitalen Möglichkeiten für Contargo zu erkunden.

Aus Sicht von Contargo gehört heute die Steuerung von Informationsflüssen zu den zentralen Aufgaben der Logistik. Diese übernimmt Contargo dank einer leistungsfähigen IT-Abteilung gemeinsam mit einem kreativen Dienstleister. Damit die entstandenen Lösungen dem Menschen entsprechen und diese gerne und damit produktiv genutzt werden, sind immer auch Kollegen aus der operativen Praxis in die Entwicklung, Anpassung oder Änderung der Software mit einbezogen. Das wird unter anderem durch SCRUM gewährleistet, eine Methode zum Management agiler Softwareprojekte. Dabei arbeiten Theorie und Praxis eng zusammen. Vorteil: es entstehen keine Programme, die zwar so bestellt, aber letztendlich fernab des Arbeitsalltags der Mitarbeiter funktionieren, sondern die Software, die tatsächlich gebraucht wird.

How Projects Really Work (version 1.0)

Create your own cartoon at www.projectcartoon.com



NUTZER BEEINFLUSSEN DIE SOFTWARE

Weil aus der Praxis ständig neue Impulse kommen und sich die Rahmenbedingungen fortwährend verändern, arbeitet Contargo zumeist mit open source, das heißt, dass der Quellcode dieser Programme frei verfügbar ist. Damit hat Contargo die Garantie, mit den Programmen auch in einigen Jahren weiter arbeiten zu können und gleichzeitig die Schwarmintelligenz zu nutzen: Jeder kann diese Software aus dem Internet herunterladen, verwenden, vervielfältigen und sogar verändern. Deshalb finden die Anwender dieser Programme im Netz immer Versionen, die auf dem neuesten Stand sind. Für Contargo bietet das eine Menge Vorteile. Das Unternehmen nutzt für die Routings und Preisberechnungen OpenStreetMap oder Android in den Smartphones und Tablets auf Kränen und Staplern.

Schritt für Schritt werden die einzelnen Applikationen in Betrieb genommen: Contargo steuert seit Sommer 2017 das Terminal in Koblenz mit dem sukzessive wachsenden **COLA-Terminal Operating System (TOS)**. Mit der neuen Software sollen künftig automatisierte Abläufe und die elektronische Abwicklung bis zum Zielort möglich werden. Das COLA:TOS entsteht in sieben Stufen, die in den nächsten Monaten und Jahren gemeinsam mit den Standorten entwickelt werden. Parallel dazu wird es in den Praxisalltag überführt und an weiteren Standorten eingeführt, als nächstes bei den Terminals in Frankfurt-Ost, Gustavsburg und Bruay in Nordfrankreich. Contargos Gate Control steuert nicht nur an den vollintegrierten COLA-Standorten den intelligenten Zulauf und berechtigt zur Einfahrt auf das Terminal, sondern agiert in Neuss und zukünftig Emmelsum als Gate-Intermediator zwischen den aktuellen Bestandssystemen.

//

Da wir unsere Software auch häufig länger nutzen als viele IT-Firmen überhaupt existieren oder bereit sind unsere Systeme zu warten, setzen wir bei Contargo auf Open Source Software. Anders gesagt: So gelingt es uns, das sogenannte VendorLockin zu vermeiden – also uns nicht von IT-Unternehmen abhängig zu machen bzw. hohe Kosten für einen Wechsel zu passenderen Anbietern zu umgehen.

//

Heinrich Kerstgens,
Co-Geschäftsführer der Contargo GmbH & Co. KG



SCHRITTWEISE EINFÜHRUNG NEUER SYSTEME

Insgesamt hat Contargo große Pläne im Bereich der Digitalisierung. Diese auch umzusetzen ist ein mehrjähriger Prozess.

Darum sieht die Strategie es vor, zunächst flankierende Systeme zu wechseln und anschließend Kernanwendungen anzugehen.

„Gleichzeitig reagieren wir auf operative Anforderungen durch agiles Roadmap-Shifting und ziehen COLA-Module bei Bedarf nach vorne. Beispiele hierfür sind STAR oder auch GateControl zur Erweiterung des Schrankensystems aus Speyer für eine intelligente Einfahrtssteuerung und modernes Berechtigungsmonitoring“, erklärt Henrik Hanke, IT-Manager Contargo GmbH & Co. KG..



Durch Support und Maintenance der bestehenden Systeme stellt Contargo aktuell sicher, dass die Standorte gewohnt professionell agieren und reagieren können. Die Kunden kommen regelmäßig mit neuen Anforderungen auf Contargo zu. Zum Beispiel hat Contargo auf Kundenwunsch spezielle Reportings und den elektronischen Datenaustausch mit direkten Anbindungen eingeführt.

„Die Digitalisierung krepelt derzeit nicht nur viele Geschäftsmodelle um, sie wird auch ein wichtiger Treiber für Nachhaltigkeit sein“, ist Heinrich Kerstgens, Co-Geschäftsführer der Contargo GmbH & Co. KG, überzeugt. Denn neben der Wirtschaftlichkeit der digitalen Abläufe zählen bei Contargo auch die Nutzerfreundlichkeit und die Schonung der Umwelt, beispielsweise durch effektivere Abläufe am Terminal.



GRI 414-2

Über den Tellerrand schauen

WER KOMMUNIZIERT, HAT DIE BESSEREN IDEEN

Der Zeitraum, in dem sich das Wissen der Menschheit verdoppelt, wird immer kürzer. Kein Wunder also, dass heute mehr denn je gilt: gemeinsam erreichen wir mehr als allein. Contargo probiert neue Veranstaltungsformen aus, um im Austausch und der Begegnung ganz unterschiedlicher Menschen zu neuen und ganz anderen Lösungen zu kommen. Aber auch Workshops mit den eigenen Mitarbeitern oder gesponserte Veranstaltungen in der Nachbarschaft bringen frische Ideen ins Unternehmen.

Die Abteilung Sustainable Solutions hat bereits zweimal in einem Projektseminar der Hochschule Offenburg Themen platziert, die dann von Studenten mit der outside-in-Betrachtung bearbeitet wurden, um auf diese Weise neue, andere Ergebnisse zu erzielen. Der Aufwand

für Contargo ist die Vorbereitung, Einführung sowie Zwischenbetreuung des Projektes.

Für das Seminar Logistik und Handel hat Contargo beispielsweise die Frage gestellt: „Papierloses Büro in der Logistikbranche – realisierbar oder Utopie?“ Bei diesem Projekt wurde herausgearbeitet, welche Prozesse es gibt, welche einfach und welche schwieriger digitalisiert werden können. Kriterien wie Kundenerlebnis, Wirtschaftlichkeit, Komplexität, Risiko und Zeithorizont wurden bei der Betrachtung bewertet. Auch die Contargo-Reduktionseinheit sowie die CO₂-Bestandsaufnahme und Neuberechnung der CO₂-Emissionen im Kombinierten Verkehr wurde in Zusammenarbeit mit Studierenden entwickelt. Klarer Vorteil: Die Studierenden haben weniger Vorbehalte, was die Machbarkeit angeht, haben keine Scheu Bisheriges zu hinterfragen und entwickeln Ideen aus ihrer Sicht und Erfahrung.



STUDENTEN ÜBERNEHMEN DAS RUDER

Ein Nachhaltigkeits-Barcamp in Karlsruhe hat Contargo inspiriert, ein ähnliches Format auszuprobieren. Zwei motivierte Studenten der Karlsruhochschule haben sich mit Contargo auseinandergesetzt und dann die Moderation in einem Workshop übernommen.

15 Mitarbeiter von Contargo nahmen im Oktober 2017 an diesem Sustainable Solutions Workshop teil. Jeder von ihnen konnte ein oder auch mehrere Workshop-Themen beisteuern. Da die Workshops teilweise parallel verliefen, mussten die Mitarbeiter die für sie am besten geeigneten Workshops auswählen.

Jeder Workshop wurde durch einen Impulsvortrag eingeleitet. Der dazu diente, den Teilnehmern die Diskussionsrunden zu vereinfachen und die Themenschwerpunkte festzulegen. Impulsgeber waren Mitarbeiter verschiedener Standorte, die sich mit dem Thema bereits gut auskannten. Das Feedback der Teilnehmer war durchweg positiv und einige der daraus entstandenen Ideen wurden bereits umgesetzt.

Damit entstand auch der Plan, den Mitarbeitern einmal jährlich so einen Workshop anzubieten. Teilnehmen kann und soll jeder Contargo-Mitarbeiter – vom Azubi, über Techniker und Customer Service, bis hin zu den Geschäftsführern.



TAGCLOUD: SPONSORING VOR ORT



ÜBER DAS TERMINAL HINAUS

Bei Contargo endet die Kommunikation nicht am Unternehmenstor. Darum beteiligen sich die einzelnen Gesellschaften und Standorte auch an vielen Aktivitäten in ihrer Nachbarschaft. Ein Beispiel dafür: „Neuss on Tour“. Mit dieser Aktion beteiligte sich Contargo Neuss am 2. Juli 2017 als Streckenpartner bei der Tour de France. Der Zusammenschluss lokaler Unternehmen beschäftigte

sich mit der Durchführung und Finanzierung der 2. Tour-Etappe durch Neuss. Neben der Streckenpartnerschaft gab es zusätzlich viele Ideen, welche Aktionen man im Rahmen dieses sportlichen Highlights durchführen könnte. Eine Idee setzte sich durch: ein Fahrradparcours für die kleinsten Besucher der Tour de France.

Die Unterstützung von Sport- oder Kulturveranstaltungen in der Region reicht von Geld-

spenden zwischen 100 und 1.000 Euro über Sachspenden wie Trikots oder Container und Werbung an Banden bis zur Manpower.

Um auch innerhalb der Branche im Gespräch zu bleiben unterstützt Contargo auch Branchenveranstaltungen, stärkt den Kombinierten Verkehr bei Logistikevents und Mitarbeiter halten Vorträge als Gastdozenten an Hochschulen, Fachhochschulen und Ausbildungsstätten.



Das Spielfeld von Contargo

Macher sind auf Mitmacher angewiesen

CONTARGO-MITARBEITER HABEN MITSPRACHERECHT

Contargo hat über 900 Mitarbeiter, von denen jeder Einzelne an der ökonomischen und ökologischen Entwicklung des Unternehmens beteiligt ist. Weil nur zufriedene und gesunde Mitarbeiter motiviert sind, gute Leistungen und ihre Ideen ins Unternehmen einzubringen, bietet ihnen Contargo verschiedene Möglichkeiten, sich aktiv einzubringen, ihre Work-Life-Balance zu verbessern und ihre Gesundheit zu fördern.

Flache Hierarchien sorgen für eine offene Arbeitsatmosphäre, die es den Mitarbeitern ermöglicht, sich aktiv und kreativ einzubringen. Gesetze und Richtlinien werden bei Contargo eingehalten. Alle Führungskräfte wurden zum Thema Compliance informiert und aufgeklärt.

Die vier Geschäftsführer der Contargo-Gruppe haben verschiedene Verantwortungsbereiche – europaweit und in der gesamten Gruppe. Regional tragen sie Verantwortung für einzelne Standorte, ob als Gesellschaftervertreter oder als Co-Geschäftsführer im Team mit der lokalen Geschäftsführung. So wird der Grundgedanke „Ein Unternehmen der Unternehmer“ in die Tat umgesetzt und gelebt. Vor Ort hat die Leitung im Rahmen der Gruppen-Leitplanken die Verantwortung das jeweilige Unternehmen/ den jeweiligen Standort eigenverantwortlich zu führen. Dadurch haben alle Mitarbeiter einen Ansprechpartner mit Entscheidungsbefugnis am Standort, der gleichzeitig eng mit der Führung der Gesamtgruppe vernetzt ist. Hinzu kommt nur noch maximal eine weitere Ebene, wie Abteilungsleiter, Operations Manager oder Teamleader.

//

Man kann sich nie aus der Verantwortung herausziehen und jeder einzelne Impuls, den man setzt, kann weitere Impulse folgen lassen und die Einstellung bei anderen ändern.

//

Patrik Schumacher,
Contargo Neuss GmbH



//

Die größte Herausforderung ist es, die Bevölkerung und die einzelnen Unternehmen zu sensibilisieren. Ich gehe aus dem Workshop heraus mit dem Willen, das Ganze besser zu kommunizieren und die Kollegen mit einzubinden.

//

Laura Mohr, Contargo
Wörth-Karlsruhe GmbH



//

Nachhaltigkeit bedeutet für mich alle drei Säulen der Nachhaltigkeit immer im Blick zu haben. Aber das wichtigste ist immer der Mensch und dafür machen wir das.

//

Heinrich Kerstgens,
Contargo GmbH & Co.KG



JEDE MEINUNG ZÄHLT

MITMACHEN BEGEISTERT

Die Kommunikation ist ein anderer Bereich, der bei Contargo die Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen soll. Einerseits informiert Contargo die Mitarbeiter über das Mitarbeitermagazin „Contargo open“, über das Contargo Wiki und die Sozialen Medien, andererseits setzt das Unternehmen aber auch auf die Beteiligung der Mitarbeiter. Zum Beispiel im Bereich der Nachhaltigkeit ruft die Abteilung Sustainable Solutions mit der Aktion „Grünes Licht für Ihre Ideen“ die Mitarbeiter auf, Vorschläge zu machen, wie Contargo in den Bereichen Ökologie, Ökonomie und Soziales noch besser werden kann.

IEDE MEINUNG ZÄHIT



“ Verantwortlich für die drei Säulen sind eigentlich alle. Da kann sich keiner herausnehmen und es ist auch keiner verantwortlicher als der andere. Die große Herausforderung ist am Ende gleichzeitig profitabel und nachhaltig zu arbeiten. ”

Matthias Krämer,
Contargo Rhein-Main GmbH



“ Nachhaltigkeit fängt zu Hause an, im privaten Leben und die Einstellung sollte man auch mit ins Unternehmen bringen. Was ich von dem Sustainable Solutions Workshop mitnehme, ist vor allem der direkte Austausch, interessante und spannende Inputs. Eigentlich sollten diese Ressourcen viel besser genutzt werden, auch um Contargo weiter zu bringen. ”

Sarah Blattner,
Contargo AG Basel



“ Mir fehlen ein paar meiner Kollegen in dieser Runde. Ich glaube Nachhaltigkeit geht uns alle an, auch uns Führungskräfte. ”

Michael Mies, Contargo
Rhein-Waal-Lippe GmbH

INDIVIDUELLE LÖSUNGEN FINDEN

Die offene Arbeitsatmosphäre ermöglicht es den Mitarbeitern im Personalgespräch mit ihrem Vorgesetzten individuelle Lösungen zu vereinbaren, beispielsweise um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu erleichtern oder geldwerte Vorteile zu erhalten. Möglich sind zum Beispiel flexible Arbeitszeiten, Homeoffice, Elternzeit für Mutter und Vater, eine Bahncard oder ein Geschäftswagen. Beispielsweise ist 2017 im Vergleich zum Vorjahr die Anzahl der Mitarbeiter, die einen Kinderbetreuungszuschuss erhalten haben von 9 auf 30 gestiegen.

Auch bei der Gesundheitsförderung der Mitarbeiter gehen die meisten Standorte unterschiedliche Wege, manche Unternehmen bieten ihren Mitarbeitern frisches Obst, Massagen, Impfungen am Arbeitsplatz oder Gutscheine für ein Fitnessstudio. Andere Angebote sind Contargo-übergreifend, wie zum Beispiel das JobRad. Dabei zahlt der Mitarbeiter sein Wunschrad ganz bequem über seine monatliche Gehaltsabrechnung und spart dabei Geld. Auch die Teilnahme an Laufveranstaltungen wird gruppenweit unterstützt, wie zum Beispiel in Zwijndrecht der „Verkerkloop“, in Neuss der „Firmenpuls“ oder in der Rhein-Neckar-Region der „BASF Firmencup“.



QUALIFIZIERTES PERSONAL GEWINNEN

Infolge des demografischen Wandels und veränderter Einstellung der jüngeren Generation zur Arbeit wird es in den kommenden Jahren immer schwerer werden, qualifiziertes Personal zu finden und zu halten. Darum hat Contargo in der Strategie 2030 der Mitarbeitergewinnung und -qualifizierung einen wichtigen Platz eingeräumt. Durch Trainings und Schulungen soll das aufgrund der Digitalisierung notwendige lebenslange Lernen gefördert werden.

Wir bemühen uns um:

- Zufriedene Mitarbeiter***
- Gesunde Mitarbeiter***
- Qualifizierte Mitarbeiter***



14%

Anteil der Mitarbeiter, die ihren Anspruch auf Fortbildung geltend gemacht haben

GRI-Standard: 405-1



Alle unter einem Dach

VORBILDLICHER STANDORT: ZWIJNDRECHT



In Zwijndrecht arbeiten Mitarbeiter von Contargo Network Service, Contargo Road Logistics und Contargo Waterway Logistics in einem Gebäude zusammen. Mit knapp 100 Mitarbeitern im Verhältnis 60:40 von Männern und Frauen ist Zwijndrecht nicht nur der größte Bürostandort, sondern auch der Contargo-Standort mit dem höchsten Frauenanteil.

Das siebenstöckige Bürogebäude in dem Contargo mittlerweile drei Etagen angemietet hat, liegt in Zwijndrecht, einer Gemeinde am Nordufer der Oude Maas gegenüber der Stadt Dordrecht, nicht einmal 50 km vom Hafen Rotterdam entfernt. Dort organisieren die Teams die komplette Transportkette für Container. Dazu gehören unter anderem Lkw-Direktverkehre, der Transport per Bahn oder Binnenschiff oder im Kombinierten Verkehr sowohl zwischen den Seehäfen als auch zwischen Seehäfen und den Hinterlandterminals.

Contargo Network Service
Contargo Road Logistics
Contargo Waterway Logistics



Best
practice

GEGENSEITIGE UNTERSTÜTZUNG

Der Vorteil der gemeinsamen Räume ist, dass Kenntnisse und sogar Mitarbeiter getauscht werden können. Bei Engpässen unterstützen sich die verschiedenen Gesellschaften, das hilft ihnen finanziell und sozial. Insbesondere wenn externe Einflüsse wie extreme Wasserstände oder Congestion in den Seehäfen die Arbeit erschweren, können sich die Teams sinnvoll ergänzen.

Auch die Kommunikation zwischen Geschäftsführern und Mitarbeitern wird von vielen Beteiligten gelobt. Jeder Mitarbeiter hat jährlich zwei Personalgespräche: im Sommer stellt der Mitarbeiter seinen Vorgesetzten vor, was er im letzten halben Jahr gemacht hat, er reflektiert über Herausforderungen und schlägt vor, welche Schulungen oder Arbeitsmittel er benötigt. Beim zweiten Gespräch am Jahresende geben die Vorgesetzten Feedback und bewerten den Mitarbeiter anhand eines Punktesystems.

JEDER EINZELNE ZÄHLT

Dass die Wünsche der Mitarbeiter ernst genommen und wenn möglich auch umgesetzt werden,

zeigt das Beispiel von Frank Tabbers, der 2013 als erster Mitarbeiter auf einen E-Firmenwagen umgestiegen ist. Es wurde eine Lademöglichkeit geschaffen. Inzwischen gibt es mehrere Ladesäulen auf dem Firmen-Parkplatz, welche von ihm und weiteren Kollegen genutzt werden.

Für die Wohlfühlatmosphäre sorgt außerdem auf jeder Etage eine gut ausgestattete Küche mit großem Esstisch, der zum gemeinsamen Mittagessen einlädt. Massagen am Arbeitsplatz, frisches Obst, kostenloser Gesundheitscheck und die Subventionierung einer Mitgliedschaft im Sportstudio tragen dazu bei, dass die Mitarbeiter gesund bleiben. Das Miteinander wird auch immer wieder außerhalb der Büros gepflegt, beispielsweise bei der jährlichen Weihnachtsfeier oder anderen Festen, die je nach Anlass anfallen. Einige Kollegen fördern den Teamgeist auch beim jährlichen „Verkerkloop“, einer öffentlichen Laufveranstaltung in Zwijndrecht.

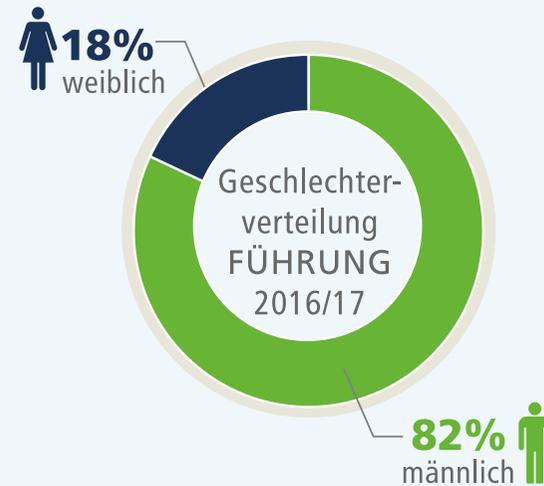
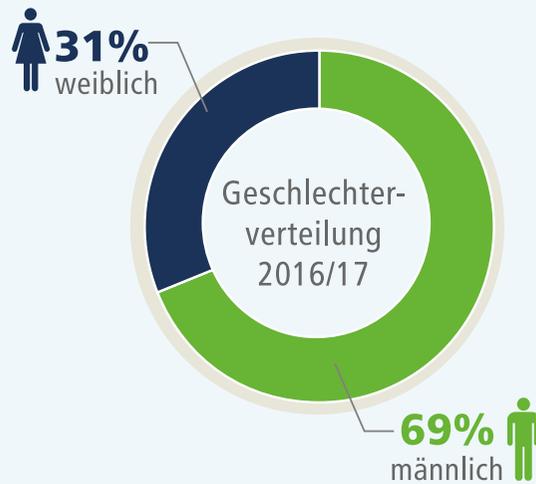
Um über die Unternehmensgrenze hinweg Verantwortung zu übernehmen, spendet Contargo hier auch an verschiedene Organisationen, wie Unicef, Greenpeace, den WWF oder die Krebsforschung. Außerdem unterstützen die Zwijndrechter den regionalen Fußballclub Feyenoord Rotterdam.



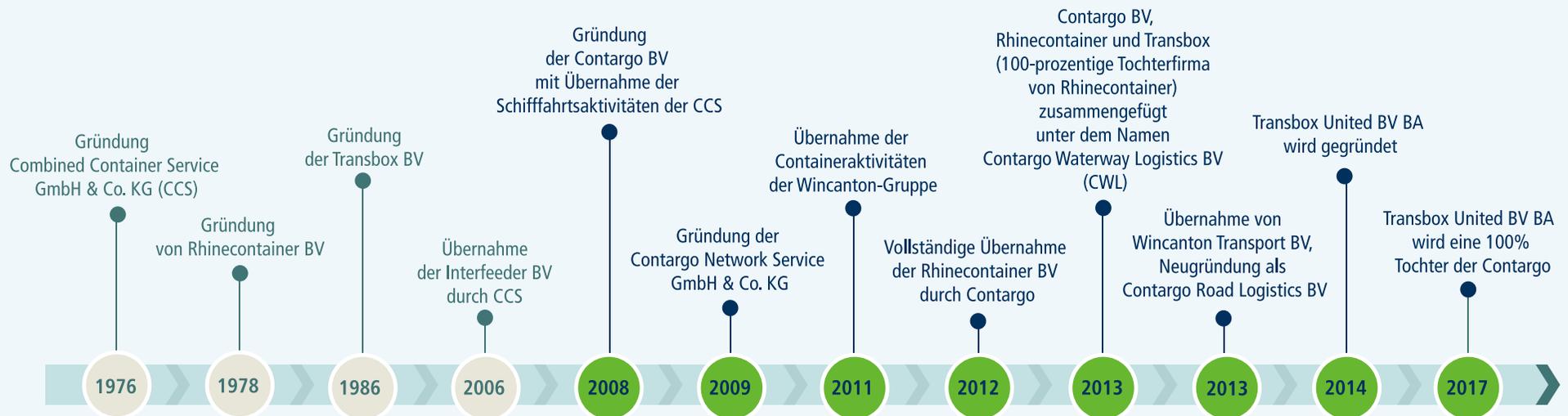
Für unsere Arbeit finde ich es ideal, dass wir alle unter einem Dach sind. Dass wir bei Contargo alle drei Transportmodi anbieten und alle zusammen arbeiten, fördert den Austausch untereinander und damit auch die Trimodalität.

**Ella Steeger,
Inside Sales
Contargo in Zwijndrecht**

Geschlechterverteilung bei CONTARGO:



Entwicklung der Contargo in den Niederlanden:



**Fang' nie an aufzuhören,
hör' nie auf anzufangen**

HELEEN SCHARROO

**MAG DIE ZUSAMMENARBEIT
MIT DEN KOLLEGEN**

Operations Manager Heleen Scharroo und ihre Kollegen stehen tagtäglich vor neuen Herausforderungen wie Congestion, Kleinwasser oder Unwetter. Diese führen oft zu längeren Arbeitszeiten – auch am Wochenende. Damit in solchen Situationen der Stresslevel niedrig bleibt, müssen die Mitarbeiter motiviert sein. Das heißt, sie müssen sich dazu angetrieben fühlen, ein gesetztes Ziel zu erreichen und dabei die Intensität und Richtung ihres Handelns beizubehalten. Damit die Kollegen ihren Job nicht nur als notwendiges Übel betrachten, sondern sich voll einbringen, ist ein Motivator hilfreich, der dazu beiträgt, dass die Mitarbeiter ihre Freude an der Arbeit nicht verlieren und der für eine offene Atmosphäre sorgt, die es allen ermöglicht, Verbesserungsvorschläge und die eigene Meinung zu äußern. Diese Aufgabe übernimmt Heleen Scharroo in Zwijndrecht oft und gerne.



Herausforderungen:

- **Kleinwasser**
- **Hochwasser**
- **Congestion**
- **Unwetter**
- **Termindruck**

Wir stellen die Kollegin vor:



HELEEN SCHARRO

Alter: 49

Bei Contargo seit: Juni 2003

Position: Operations Manager

WELCHE (HAUPT-)AUFGABEN UMFASST DIESE POSITION?

Ich steuere die Barge- und Bahnabteilung bei Contargo Waterway Logistics operativ. Ich überwache qualitative und quantitative Entwicklungen, kümmere mich um die Planung und Umsetzung der Containertransporte, bespreche die strukturellen und operativen Probleme mit der Geschäftsleitung und schlage dort auch meine Lösungen vor. Außerdem bearbeite ich Schäden und andere Kundenreklamationen.

WIE SIND SIE ZU CONTARGO GEKOMMEN?

Ich habe bei diversen Reedereien gearbeitet, darunter United Arab und Hanjin Shipping. Hierdurch hatte ich geschäftlich mit CCS Kontakt. Meine späteren Kollegen haben mich gefragt, ob ich Interesse hätte, bei CCS zu arbeiten.

WIE GING ES DANN WEITER?

Ich war von 2003 bis 2005 Assistent Operations Manager und bin seit 2005 Operations Manager.

WELCHE ZIELE MÖCHTEN SIE NOCH UMSETZEN?

Ich möchte dazu beitragen, die trimodalen Produkte von Contargo zu erneuern und diesen Prozess auch zu begleiten. Eine Grundvoraussetzung dafür ist die Zusammenarbeit zwischen den Abteilungen bei Contargo – angefangen bei der operativen, über Sales bis hin zur IT.

WAS GEFÄLLT IHNEN BESONDERS GUT BEI CONTARGO?

Ich mag es, kreativ mit den täglichen, operativen Abläufen, die jeden Tag anders sind, umzugehen. Und mir gefällt die Motivation der Mitarbeiter, für eine gute Arbeitsatmosphäre zu sorgen, um gemeinsam ein gutes Produkt abzuliefern. Außerdem konnte ich bisher immer meine Meinung sagen – egal in welcher Position mein Gegenüber war. Das bedeutet für mich ein Stück Freiheit, selbst wenn der andere nicht meiner Meinung ist.

WAS MÖCHTEN SIE IN ZUKUNFT ERREICHEN?

„Green transport“ sollte nicht als Verkaufsstrick gesehen werden. Wir müssen zeigen, dass wir gemeinsam auf die Bedürfnisse der Konsumenten eingehen, aber gleichzeitig darauf achten, dass auch die zukünftige Generation diese Welt noch genießen kann.

WELCHE HERAUSFORDERUNGEN SEHEN SIE NOCH AUF CONTARGO ZUKOMMEN?

Wir müssen uns Gedanken über das Congestion-Problem machen. Nicht nur in den Seehäfen wachsen die Mengen, auch im Hinterland. Darauf sollten wir uns rechtzeitig vorbereiten, auch mit dem Einsatz von gutem Personal und seiner Fortbildung. Schließlich sollten wir uns bewusst machen, welche Folgen das Wachstum haben kann. Außerdem sollten wir uns weiter mit der Konsolidierung der Warenströme beschäftigen, um Ressourcen zu sparen.



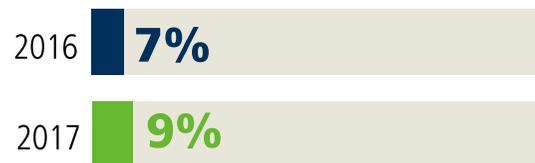
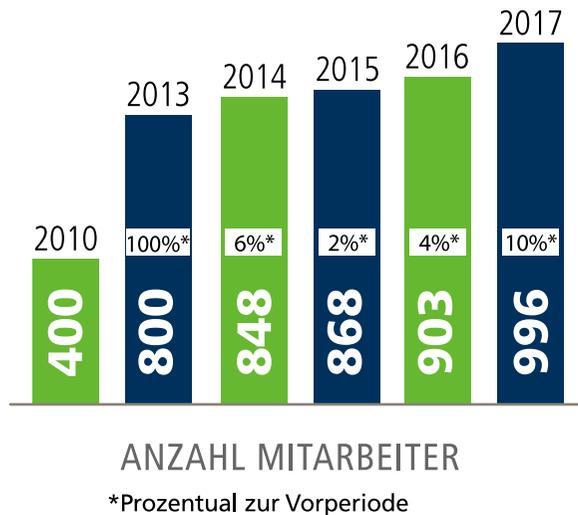
Die Bühne eines jeden selbst

Ehre, wem Ehre gebührt

DIE MITARBEITER TRAGEN ENTSCHIEDEND ZUM ERFOLG DER CONTARGO-GRUPPE BEI

Wertschätzung gehört zu den wichtigsten Wohlfühlfaktoren innerhalb einer Gruppe. Darum sprechen die Führungskräfte von Contargo auch ihren Dank und Lob aus. Außerdem haben die Mitarbeiter an allen Standorten die Möglichkeit, ihre Probleme und Sorgen im Unternehmen mitzuteilen.





Im Arbeitsalltag geht es manchmal unter, den Mitarbeitern für das zu danken, was sie tagtäglich leisten. Denn in der Logistik sind Ausnahmen eher die Regel. Hoch- oder Niedrigwasser, Congestion in den Seehäfen, gesperrte Bahnstrecken, Ausbau eines Terminals bei laufendem Betrieb, überdurchschnittliches Mengenwachstum oder die Einführung einer neuen Software sind nur einige Beispiele für die Herausforderungen, die von den Mitarbeitern neben ihren regulären Aufgaben bewältigt werden müssen.

PROBLEME ANSPRECHEN

Nicht nur unter diesen besonderen Umständen kann es immer mal wieder zu Problemen kommen. Diese werden bei Contargo aber angesprochen und gemeinsam gelöst. Wie das genau abläuft ist von Standort zu Standort verschieden. An einem Standort gibt es ein digitales Beschwerdemanagement, an einem anderen einen anonymen Kummerkasten oder ein öffentliches Postfach für Mitarbeiterideen. Darüber hinaus ist es natürlich überall möglich, Probleme direkt mit einem Vorgesetzten zu besprechen, um eine Lösung zu finden. Oft werden solche Themen auch in Team-, Teamleiter- oder Geschäftsleitungs-Meetings nochmals aufgenommen und gemeinsame Lösungen überlegt.

GEMEINSAME AKTIVITÄTEN STARTEN

Besonders leicht fällt eine offene Kommunikation, wenn sich das Team gut kennt und die Atmosphä-

re entspannt ist. Damit es so bleibt oder wird, gibt es an allen Standorten unterschiedliche Team-Events. Diese reichen von **A** wie **A**bschlussfeier, **B** wie **B**owlingabend und **E** wie **E**iswagen am Terminal über **S** wie **S**portveranstaltung, **S**ommerfest oder **S**chiffahrt bis zu **T** wie **T**erminalfest und **W** wie **W**eihnachtsfeier.

IM UNTERNEHMEN AUFSTEIGEN

Ein weiterer Anreiz für die Mitarbeiter: Sie haben bei Contargo viele Möglichkeiten sich weiter zu entwickeln. Wer sich weiterbilden oder eine höhere Position einnehmen möchte wird dabei unterstützt. 97 Prozent der Führungskräfte stammen aus der näheren Umgebung der Standorte. Nur ein Teil der Führungskräfte wird extern angeworben. Bei Contargo ist es eher üblich, dass diese aus dem eigenen Unternehmen stammen, ihre Karriere hat bei Contargo oder einem der Vorgängerunternehmen begonnen.

//

Ich bin stolz auf meine Mitarbeiter, weil wir neben dem Tagesgeschäft in Mannheim und Ludwigshafen das TOS eingeführt und eine zentrale Containerleitstelle implementiert haben. Außerdem finde ich das ausgeprägte regionale Engagement der Kollegen im sozialen Bereich großartig.

//

Andreas Roer,
 Contargo Rhein-Neckar GmbH



//

Dank unserer engagierten Mitarbeiter ist Contargo das Transportunternehmen, das die notwendige und ökologisch sinnvolle Entlastung der Straßen durch Einsatz von Binnenschiff und Bahn realisiert und vorantreibt. Ich denke insbesondere an das Energiemanagement, die TÜV-Zertifizierung und neue Reachstacker.

//

Jürgen Bähr,
 Contargo Wörth-Karlsruhe GmbH



//

Besonders stolz sind wir auf unsere Kolleginnen und Kollegen, die unter schwierigsten Bedingungen gearbeitet haben. Im laufenden Betrieb wurden im Osthafen Abrissarbeiten durchgeführt und das Gelände zur Lkw-Vorstauffläche ausgebaut.

//

Christian Eichmeier,
 Contargo Rhein-Main GmbH



//

Ich bin auf unser gesamtes Team stolz!

//

Michael Mies,
 Contargo Rhein-Waal-Lippe GmbH



//

Wir haben den ersten Hybrid-Reachstacker weltweit im Einsatz. Das bedeutet, dass auch mal Kinderkrankheiten auftreten, aber die Kollegen ziehen mit.

//

Martin Körner,
DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH



//

Bei laufendem Betrieb wurde unser Terminal in der Floßhafenstraße ausgebaut. Unsere Mitarbeiter haben geduldig alle daraus resultierenden Unannehmlichkeiten ausgehalten.

//

Jürgen Albersmann,
Contargo Neuss GmbH



//

Ich finde es vorbildlich, dass sich unsere Mitarbeiter für den Umweltschutz einsetzen, indem sie PET-Flaschen und Alu-Dosen sammeln und fachgerecht entsorgen lassen.

//

Daniel Kaufmann,
Contargo AG, Basel



//

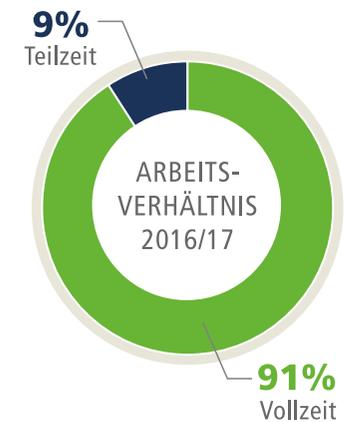
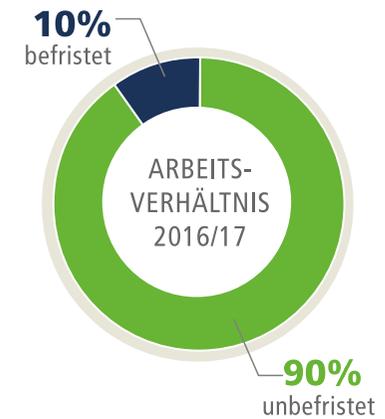
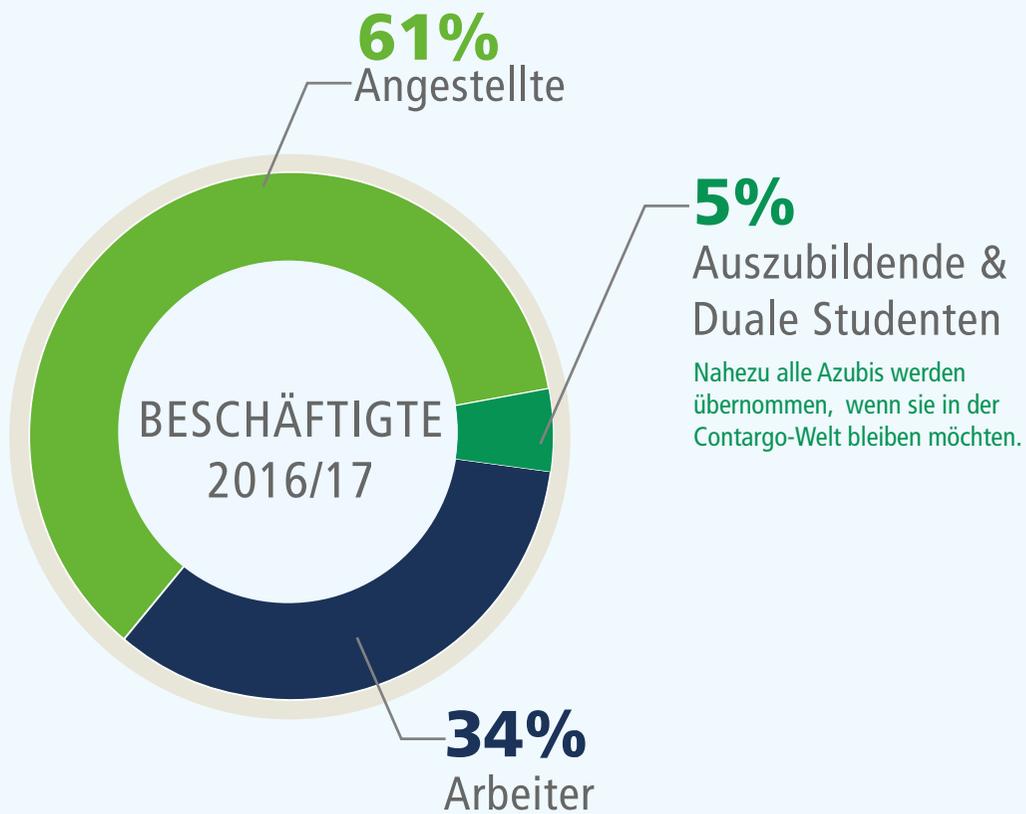
Der Umzug in ein neues Gebäude bei laufendem Betrieb hat die Mitarbeiter in Straßburg einige Zeit und Kraft gekostet.

//

Jean-Marc Sabetta,
Contargo SARL



Personalkennzahlen





Vorbeugen ist besser als Heilen

CONTARGO UNTERSTÜTZT DIE MITARBEITER, IHRE PHYSISCH UND PSYCHISCHE GESUNDHEIT ZU ERHALTEN

„Hilf mir, es selbst zu tun“ stammt zwar aus der Pädagogik, passt aber auch auf die Gesundheitsvorsorge bei Contargo. Das Unternehmen versucht nicht, seinen Mitarbeitern die Verantwortung für ihr eigenes Wohl abzunehmen, gibt ihnen aber wertvolle Unterstützung, um selbst vorbeugend oder heilend aktiv zu werden. Dabei gibt es keine zentrale Lösung, sondern individuelle Angebote der Standorte.

Je nach Tätigkeit unterscheiden sich die gesundheitlichen Schwachstellen der Contargo-Mitarbeiter – in den Büros geht es darum, Rücken-, Nacken- und Kopfschmerzen zu verhindern, Muskel- und Konditionsabbau zu begegnen und Augenproblemen vorzubeugen. Am Terminal müssen einige Mitarbeiter eher den Folgen des langen Stehens begegnen oder Rückenprobleme durch das Sitzen in Kran oder Reachstacker in den Griff bekommen.

Neben der individuellen Prophylaxe, teilweise unter Beteiligung der eigenen Krankenkasse, können Mitarbeiter Unterstützung von Contargo erhalten. Bereits seit einigen Jahren übernimmt Contargo an vielen Standorten einen Teil der Kosten für eine Mitgliedschaft im Fitnessstudio. Einzelne Standorte bieten zur Muskelentspannung regelmäßig Massagen am Arbeitsplatz an. Einige Kollegen können direkt am Arbeitsplatz eine Gripeschutzimpfung oder die arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchung für Bildschirmarbeitsplätze durchführen lassen. Auch einen Teil der Kosten für Brillen für Bildschirmarbeitsplätze übernimmt Contargo vielerorts.

Darüber hinaus erhalten die Mitarbeiter zum Beispiel über die Mitarbeiterzeitung Contargo open Informationen darüber, wie man richtig sitzt, Bewegung in den Arbeitsalltag einbauen kann oder wie man seinen Bildschirmarbeitsplatz optimal einrichtet.

WUNDERMITTEL BEWEGUNG

In der Europäischen Union sind Schätzungen zufolge rund 50 Millionen Menschen von Depressionen, Erschöpfung und Suchterkrankungen betroffen.

Psychische Erkrankungen sind daher immer häufiger der Grund für Fehlzeiten und den frühzeitigen Einstieg in das Rentenalter, berichtet das Bundesgesundheitsministerium. Rund 15 Prozent aller Fehltag in Deutschland gehen auf Erkrankungen der Psyche zurück. Besondere Brisanz: mit durchschnittlich 36 Tagen ist die Krankheitsdauer dreimal so hoch wie bei anderen Erkrankungen.

Deshalb gewinnen Prävention und die Förderung der psychischen Gesundheit als Teil eines nachhaltigen betrieblichen Managements zu-

nehmend an Bedeutung. Ziel der Gesundheitsinformationen bei Contargo ist es, den Kollegen Tipps und Hintergrundwissen an die Hand zu

geben, wo sie das für sich passende Angebot finden können. Dem einen hilft vielleicht schon eine **Massage**, während der andere eine **Schu-**

lung in Zeitmanagement benötigt.

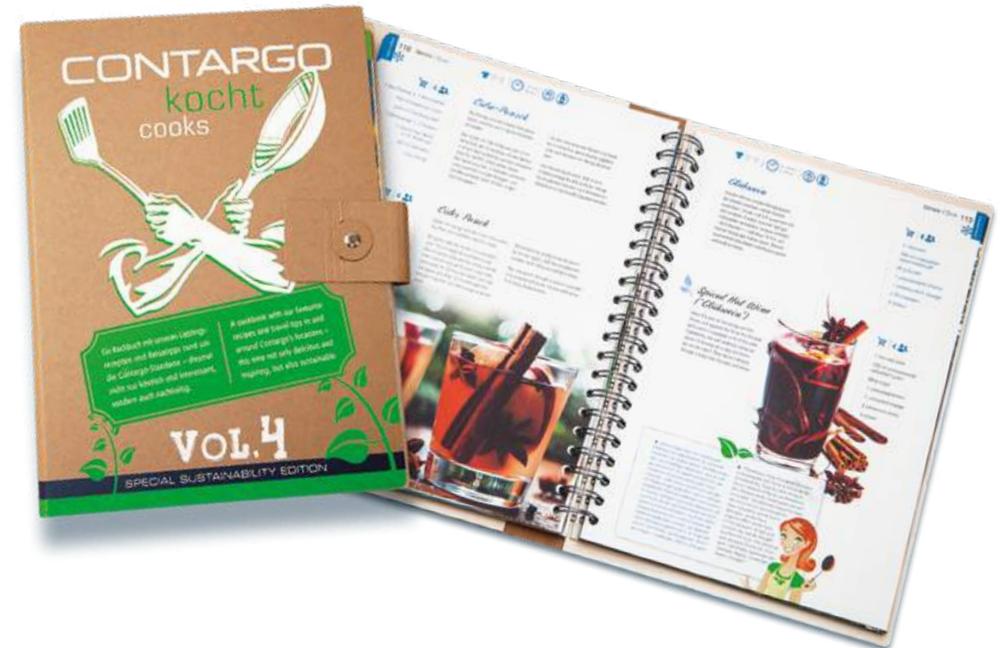
Als wichtige vorbeugende Maßnahme gilt auch Bewegung. Sie beugt nicht nur Übergewicht, Herz- und Kreislauferkrankungen sowie Gelenk- und Muskelerkrankungen vor, sogar psychische Erkrankungen können durch ausreichend Bewegung verhindert oder abgemildert werden. An vielen Contargo-Standorten nehmen Teams an **Sportveranstaltungen** teil und motivieren sich so gegenseitig. Auch der Mitarbeiterwettbewerb **„Contargo tritt in die Pedale“** fördert die Bewegung im Alltag.



VORBEUGEN

GESUNDE ERNÄHRUNG

Viele Contargo-Standorte liegen abseits der städtischen Infrastruktur, die eine Auswahl an gesunden und bezahlbaren Mittagessen bereitstellen könnte. Darum gibt es an allen Contargo-Standorten Küchen, die zumindest die Aufbewahrung und das Erwärmen mitgebrachter Speisen erlauben. Auch das gemeinsame Bestellen bei Lieferdiensten kann zu einem gesunden Mittagessen beitragen. Darüber hinaus bieten die meisten Contargo-Standorte ihren Mitarbeitern **kostenfrei frisches Obst** an.



Inspirationen um einfache Gerichte zu Hause vorzukochen, die am Arbeitsplatz nur noch aufgewärmt werden müssen, bieten auch die Kochbücher „Contargo kocht“. Die Ausgabe 2016 war besonders nachhaltig ausgerichtet und trägt dazu bei, mehr gesunde, regionale, ressourcenschonende und schnelle Gerichte zuzubereiten.

Gutes Essen dient nicht nur der Gesundheit, sondern auch dem sozialen Zusammenhalt. Denn die Küche oder der Aufenthaltsraum sind die Räume, in denen Informationen weiter gegeben und Ideen geschmiedet werden.



Leichter gesagt als getan

REGELMÄSSIGER AUSTAUSCH INNERHALB DER TEAMS UND ZWISCHEN KOLLEGEN ERLEICHTERT DIE ARBEIT UND IST GUT FÜR DIE ARBEITSATMOSPHERE

Eine gute Kommunikation innerhalb des Unternehmens ist von großer Bedeutung. Nur im Dialog kann herausgefunden werden, wo Handlungsbedarf besteht, wo versteckte Potenziale liegen und welche Konflikte es gibt. Darüber hinaus kann man über interne Kommunikation Ziele definieren, Missverständnisse ausräumen und die Corporate Identity stärken.

Die Kommunikation bei Contargo findet überwiegend persönlich, per E-Mail oder auf anderen digitalen Wegen statt. In den Teams vor Ort gibt es zum Teil tägliche Besprechungen. Zum Beispiel werden in Emmerich jeden Morgen in einem zehnminütigen Meeting die aktuellen Themen besprochen: Ereignisse, die Einfluss auf den Tagesablauf haben könnten, welches Schiff wann eintrifft oder wann ein Kran für Wartungsarbeiten abgeschaltet wird. Besonders vorbildlich bei der internen Kommunikation ist die IT-Abteilung, die sich durch SCRUM bereits seit Jahren in unterschiedlichen Zeitintervallen regelmäßig austauscht und weiterentwickelt.

Für andere Teams ist der wöchentliche oder monatliche Austausch die perfekte Abstimmungsvariante. Per Videokonferenz tauschen sich z. B. die Abteilungsleiter der beiden Standorte bei Contargo Rhein-Neckar aus. Die vier Contargo-Geschäftsführer treffen sich einmal monatlich persönlich, zwischendurch jede zweite Woche virtuell, um Reise- und Arbeitszeiten zu optimieren. Zweimal im Jahr treffen sich alle Führungskräfte der Contargo-Gruppe zum Contargo Management Meeting – hier stehen der persönliche Austausch verbunden mit der Gesamtgruppenentwicklung im Fokus.

AUF REDEN FOLGT HANDELN

Gerade wenn Teams standortübergreifend arbeiten, ist es wichtig, alle Beteiligten in die Prozesse mit einzubeziehen. Dadurch ist jeder motiviert, sich an der Verbesserung seines Arbeitsalltags zu beteiligen und die Ergebnisse werden sichtbar.

Doch es genügt nicht, regelmäßig zusammenzukommen, die Ergebnisse der Treffen müssen auch zu Handlungen führen. Deshalb werden wöchentliche und monatliche Meetings protokolliert und den Kollegen zur Verfügung gestellt. So wird parallele oder gar gegensätzliche Arbeit vermieden, weil jeder sehen kann, wer schon an einem Thema dran ist.

Einen guten Überblick über das, was bereits von anderen erarbeitet wurde, bieten das Contargo Wiki, Facebook, die Contargo-Webseite und der CWA-Flow. Sucht ein Mitarbeiter beispielsweise einen geeigneten Ansprechpartner oder möchte herausfinden, ob sich schon einmal jemand im Unternehmen mit dem Thema Photovoltaik beschäftigt hat, wird er dort fündig. Den gesamten Wissensprozess weiter zu verbessern ist das Ziel der **Strategiegruppe BÄNG!** Sie beschäftigt sich in einem Projekt mit internem Wissen, der Wissensverteilung und deren Kommunikation. Dazu werden Homepage,

Contargo Wiki, E-Learning und Social Media genutzt. Neue Kommunikationstools werden entwickelt und es werden Lösungen gefunden, wie eine sichere externe Kommunikation aussehen kann. Dafür wird ein neuer Mitarbeiter gesucht, welcher als Bindeglied zwischen öffentlichen und internen Informationen dient und sich intensiv mit dem Thema Content Management beschäftigt. Beschrieben ist die Arbeit der Strategiegruppe in Contargo Projects. Die aktiven Mitglieder werden aufgelistet: Geschäftsleitung, IT, Marketing und Standortleitung. Contargo Projects dient dazu, Projekte besser koordinieren und transparenter darzustellen.

BÄNG!

Gerade in einer digitalisierten Welt ist Wissen und Information enorm wichtig. Moderne Kommunikationsmittel bieten viele Möglichkeiten, Information und Wissen rasch und geographisch unabhängig zu verbreiten. Information ist Gegenwart und Zukunft. Sie wird immer schneller, komplexer und detaillierter, daher ist es genauso wichtig Information filterbar zur Verfügung zu

stellen, damit jeder anhand eigener Parameter Informationen findet.

MEHR MENSCHEN HABEN MEHR WISSEN

Das bei den Mitarbeitern vorhandene Wissen zu nutzen ist auch das Prinzip der Ende 2017 gegründeten überregionalen Gruppen aus Managern und anderen Fachleuten zu unterschiedlichen Themen. So kommt es zum standortübergreifenden Austausch zu Themen wie Klimaschutz, Digitalisierung und Mensch, Wissensmanagement, Produkte und Geografie. In diesen Gruppen werden die Kommunikation und die Auseinandersetzung mit den Themen vorbildlich gelebt.

Aber miteinander zu sprechen ist nicht allein für den fachlichen Austausch wichtig, vielmehr gehören soziale Beziehungen zu den Grundbedürfnissen des Menschen.

Darum wird das Networking der Kollegen untereinander auch über das Berufliche hinaus bis zu einem bestimmten Maß nicht nur toleriert, sondern gewünscht. So entsteht aber auch der sogenannte Flurfunk oder Küchentratsch, die oft nur auf Annahmen oder Vermutungen basieren. Hier ist jeder angehalten lieber einmal zuviel nachzufragen, als irgendwelchen Gerüchten aufzusitzen.

Contargo Gesellschaften und Standorte

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

	GESELLSCHAFT	STANDORT	ANSPRECHPARTNER
1.	Contargo AG	Basel	Sven Zoelle, Daniel Kaufmann
2.	Contargo GmbH & Co.KG	Mannheim	Sandra Hollweg, Kristin Kahl, Henrik Hanke, André Szopa
3.	Contargo Industriepark Frankfurt Höchst GmbH	Frankfurt-Höchst	Kerstin Junker, Kawus Khederzadeh
4.	Contargo Network Logistics GmbH (bis 2016)*	Döhlau, Glauchau, Hof, Hamburg	Karlheinz Mulzer, Ilona Niessler
5.	Contargo Network Services B.V	Kehl, Karlsruhe, Zwijndrecht	Cok Vinke, Peter Zerr
6.	Contargo Neuss GmbH	Neuss	Claudia Dreifke, Jürgen Albersmann
7.	Contargo North France SAS	Bruay-sur-l'Escaut	Gilbert Bredel
8.	Contargo Rail Services GmbH	Mannheim	inkludiert bei Contargo GmbH & Co.KG
9.	Contargo Rhein-Main GmbH	Frankfurt-Ost, Ginsheim-Gustavsburg, Koblenz	Christian Eichmeier, Arndt Puderbach, Eugen Werwai
10.	Contargo Rhein-Neckar GmbH	Ludwigshafen, Mannheim	Andreas Roer, Jan Gass
11.	Contargo Road Logistics B.V	Hamburg, Zwijndrecht	Leo Maaskant
12.	Contargo SARL	Straßburg, Ottmarsheim	Jean-Marc Sabetta
13.	Contargo Waterway Logistics B.V.	Zwijndrecht	Cok Vinke, Heleen Scharroo, Ella Steeger
14.	Contargo Weil-am-Rhein GmbH	Weil am Rhein	Torsten Peter, Holger Bochow
15.	Contargo Wörth-Karlsruhe GmbH	Karlsruhe, Wörth, Speyer	Jürgen Bähr
16.	Contargon Rhein-Waal-Lippe GmbH	Emmelsum, Emmerich	Ralf Gerlach, Simone Mies-Kempkess, Michael Mies, Lisa Neumann
17.	Duisburg Intermodal Terminal GmbH	Duisburg	Andreas Frantzen, Martin Körner, Klaus Müller

Sofern nicht explizit erwähnt, beziehen sich alle im Bericht enthaltenen Kennzahlen auf diese Gesellschaften. *Die Terminalaktivitäten der Contargo Network Logistics (CNL) sind im Sommer 2017 zu der Gesellschaft Contargo Combitrac GmbH übergegangen, daher werden für die CNL ab diesem Zeitpunkt nur die Büroaktivitäten berücksichtigt. Die Contargo Combitrac GmbH ist in diesem Bericht nicht enthalten.

Wir bedanken uns bei allen, die zur Erstellung des diesjährigen Nachhaltigkeitsberichts beigetragen haben.

GRI Content Index - Contargo Nachhaltigkeit³

GRI-G4 ALT	GRI Standard NEU	Offenlegungstitel Einzelne Aspekte („a“, „b“, „c“, usw.) sind hier nicht aufgeführt	Kommentar	Ab Seite
G4-3	102-1	Name des Unternehmens	Contargo GmbH & Co. KG	9
G4-13	102-10	Wesentliche Veränderungen der Größe, Struktur oder Eigentumsverhältnisse im Berichtszeitraum		Vorwort
G4-14	102-11	Vorsorgeansätze oder Vorsorgeprinzipien in der Organisation		90
G4-15	102-12	Extern entwickelte wirtschaftliche, ökologische und gesellschaftliche Chartas, Prinzipien oder andere Initiativen auflisten, die von der Organisation befürwortet oder unterstützt werden.		27, 38
G4-16	102-13	Mitgliedschaft in Verbänden		27
G4-1	102-14	Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers der Organisation		13
G4-2	102-15	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen		13
G4-56	102-16	Werte, Grundsätze, Verhaltensstandards und -normen	Diese sind in unserem Leitbild verankert.	13
G4-34	102-18	Führungsstrukturen		11
G4-35	102-19	Bevollmächtigte Führungskräfte		13
G4-36	102-20	Führungsverantwortung für Wirtschafts-, Umwelt- und Sozialthemen		87
G4-42	102-26	Rolle des höchsten Entscheidungsträgers bei der Festlegung von Zielen, Werten und Strategien		87
G4-45	102-29	Ökonomische, ökologische und soziale Auswirkungen erkennen und managen		87
G4-47	102-31	Überprüfung von Wirtschafts-, Umwelt- und sozialen Themen		Vorwort
G4-48	102-32	Die Rolle des höchsten Entscheidungsträgers in der Nachhaltigkeitsberichterstattung		13
G4-52	102-36	Verfahren zur Ermittlung der Vergütung		87
G4-4, G4-PR6,	102-2	Wichtigste Marken, Produkte bzw. Dienstleistungen, Aktivitäten		9
G4-5	102-3	Hauptsitz der Organisation	August-Hirsch-Straße 3, 47119 Duisburg, Deutschland	Letzte Seite
G4-6	102-4	Anzahl der Länder in denen die Organisation tätig ist		Vorwort
G4-24	102-40	Einbezogene Stakeholder-Gruppen		29
G4-11	102-41	Prozentsatz Kollektivvereinbarungen	Bei Contargo gibt es keine Kollektivvereinbarungen.	Diese Seite
G4-25	102-42	Grundlage für die Auswahl der einbezogenen Stakeholder		29
G4-26	102-43	Ansätze für den Stakeholder-Dialog		29
G4-27	102-44	Stellungnahme zu zentralen Anliegen der Stakeholder		3, 9
G4-17	102-45	Alle Unternehmen angeben, die im konsolidierten Jahresabschluss oder in gleichwertigen Dokumenten aufgeführt sind.		107
G4-18	102-46	Vorgehensweise zur Auswahl der Berichtsinhalte		3
G4-19	102-47	Alle wesentlichen Aspekte für den Prozess zur Festlegung der Berichtsinhalte		Vorwort
G4-22	102-48	Neue Darstellung von Informationen		3

GRI-G4 ALT	GRI Standard NEU	Offenlegungstitel Einzelne Aspekte („a“, „b“, „c“, usw.) sind hier nicht aufgeführt	Kommentar	Ab Seite
G4-23	102-49	Wesentliche Änderungen in der Berichterstattung	Die CO ₂ -Berechnungen wurden angepasst.	3
G4-7	102-5	Eigentümerstruktur und Rechtsform	Die Contargo GmbH & Co. KG ist eine 100% Tochtergesellschaft der Rhenus SE & Co. KG.	Letzte Seite
G4-28	102-50	Berichtszeitraum	2016 und 2017	3
G4-29	102-51	Veröffentlichung des letzten Berichts	Dezember 2016	3
G4-30	102-52	Berichtszyklus	alle zwei Jahre	3
G4-31	102-53	Ansprechpartner für Fragen zum Bericht	Siehe Impressum	Letzte Seite
G4-32-a	102-54	Berichterstattung nach dem GRI-Standard	Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI Standards: Option ‚Kern‘ erstellt.	Diese Seite
G4-32-b	102-55	GRI Content Index		108
G4-32-c, G4-33	102-56	Externe Verifizierung der Aussagen		Vorwort
G4-8	102-6	Märkte die bedient werden	Belgien, Deutschland, Frankreich, Niederlande, Schweiz, Tschechien	Vorwort
G4-9	102-7	Größe der berichtenden Organisation		Vorwort
G4-10	102-8	Arbeitnehmerstruktur (Arbeitsverträge, Geschlecht, Fluktuation)		97
G4-12	102-9	Beschreibung der Lieferkette der Organisation		9
G4-20, G4-21	103-1	Abgrenzung der wesentlichen Aspekte innerhalb der Organisation		3, 13
G4-DMA-a	103-1	Erläuterung des Themas und seine Grenzen		3, 13
G4-DMA-b, G4-LA16	103-2	Ansatz des Managements und seine Komponenten		13
G4-DMA-c	103-3	Bewertung des Managementansatzes		13
G4-EC2	201-2	Durch den Klimawandel bedingte finanzielle Folgen und andere Risiken und Chancen für die Aktivitäten der Organisation		41
G4-EC4	201-4	Staatliche Fördergelder oder finanzielle Unterstützung		29
G4-EC6	202-2	Anteil der lokal angeworbenen Führungskräfte an Hauptgeschäftsstandorten		97
G4-EC7	203-1	Investitionen in Infrastruktur und Förderung von Dienstleistungen in der Infrastruktur		29
G4-EC8	203-2	Wesentliche indirekte wirtschaftliche Auswirkungen		33
G4-SO4	205-2	Informationen und Schulungen über Leitlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung		87
G4-SO5	205-3	Aufgedeckte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	Im Berichtszeitraum wurden keine Korruptionsvorfälle festgestellt	Diese Seite
G4-EN3	302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation		60
G4-EN6	302-4	Reduzierung des Energieverbrauchs		58
G4-EN7	302-5	Reduzierung des Energiebedarfs von Produkten und Dienstleistungen		60

GRI-G4 ALT	GRI Standard NEU	Offenlegungstitel Einzelne Aspekte („a“, „b“, „c“, usw.) sind hier nicht aufgeführt	Kommentar	Ab Seite
G4-EN8	303-1	Gesamtwasserentnahme nach Quelle		60
G4-EN11	304-1	Eigentum, gemietete oder gepachtete Gelände bzw. Betriebsstätten in oder neben Schutzgebieten oder Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von Schutzgebieten		52
G4-EN12	304-2	Wesentliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität		52
G4-EN13	304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume		58
G4-EN14	304-4	IUCN-Arten der Roten Liste und nationale Schutzliste Arten mit Lebensräumen in Gebieten, die von Betrieb betroffen sind.		58
G4-EN15	305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)		52
G4-EN16	305-2	Indirekte energiebezogene THG-Emissionen (Scope 2)		52
G4-EN18	305-4	THG-Emissionsmenge		42
G4-EN19	305-5	Reduzierung der THG-Emissionen		42
G4-EN23	306-2	Gesamtgewicht des Abfalls nach Art und Entsorgungsmethode		60
G4-EN25	306-4	Transport von gefährlichen Abfällen		58
G4-EN26	306-5	Gefährdete Gewässer durch ablaufendes Wasser und/oder Abwasser		58
G4-EN29	307-1	Nichteinhaltung von Umweltgesetzen und -vorschriften	Im Berichtszeitraum gab es keine Vorfälle durch Nicht-Beachtung von Umweltvorschriften.	Diese Seite
G4-LA1	401-1	Neueinstellungen und Mitarbeiterfluktuation		97
G4-LA2	401-2	Leistungen, von denen Vollzeitbeschäftigte profitieren, auf die Teilzeit- oder befristet Angestellte allerdings keinen Anspruch haben.	Vollzeit- und Teilzeitangestellte haben den gleichen Anspruch auf eine Vielzahl von Angeboten. Unbefristet Angestellte haben individuelle Vereinbarungen.	102
G4-LA3	401-3	Elternzeit		87
G4-LA6	403-2	Art der Verletzung und Rate der Verletzungen, Berufskrankheiten, Ausfalltage und Abwesenheit sowie die Gesamtzahl der arbeitsbedingten Todesfälle nach Region und Geschlecht		58
G4-LA7	403-3	Arbeitnehmer mit erhöhtem oder hohem Risiko für berufsbedingte Krankheiten		11
G4-LA9	404-1	Durchschnitt der jährlichen Schulungsstunden pro Mitarbeiter		87
G4-LA10	404-2	Fortbildungsprogramme um Mitarbeitern eine höhere Qualifizierung zu ermöglichen und Fortbildungsprogramme um den Übergang zu einer höheren Qualifizierung zu unterstützen.		87
G4-LA11	404-3	Prozentsatz der Mitarbeiter, welche regelmäßig Leistungsbeurteilungen und Entwicklungsgespräche erhalten		87
G4-LA12	405-1	Zusammensetzung der Kontrollorgane und Aufteilung der Mitarbeiter nach Mitarbeiterkategorie in Bezug auf Geschlecht, Altersgruppe, Zugehörigkeit zu einer Minderheit und andere Diversitätsindikatoren		87

GRI-G4 ALT	GRI Standard NEU	Offenlegungstitel Einzelne Aspekte („a“, „b“, „c“, usw.) sind hier nicht aufgeführt	Kommentar	Ab Seite
G4-LA13	405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern nach Mitarbeiterkategorie und Hauptgeschäftsstandorten	Das Grundgehalt ist für Frauen und Männer ist gleich hoch.	87
G4-HR3	406-1	Gesamtzahl der Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Maßnahmen zur Vermeidung	Im Berichtszeitraum wurden keine Fälle von Diskriminierung gemeldet.	Diese Seite
G4-SO1	413-1	Aktivitäten in Kooperation mit lokalen Organisationen, Prüfung der Auswirkungen und Entwicklungsprogramme		38
G4-LA15	414-2	Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen		74, 84
G4-PR7	417-3	Vorfälle zu Missachtung von Marketingrichtlinien	Im Berichtszeitraum wurden keine Vorfälle zur Missachtung von Marketingrichtlinien festgestellt.	Diese Seite
G4-PR8	418-1	Gesamtzahl begründeter Beschwerden in Bezug auf den Schutz der Privatsphäre des Kunden und die Verletzung des Datenschutzes	Im Berichtszeitraum gab es keine Vorfälle, bei denen die Kundenprivatsphäre gefährdet wurde.	Diese Seite
G4-PR9	419-1	Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich	Im Berichtszeitraum gab es keine Vorfälle, bei den soziale oder wirtschaftliche Gesetze nicht beachtet wurden.	Diese Seite

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 2018: Nachhaltigkeit³

Kristin Kahl: Fon +49 621 178 25 226 | kkaahl@contargo.net

Sandra Hollweg: Fon +49 621 178 25 225 | shollweg@contargo.net

Projektleitung, Konzeption und Lektorat:

Kristin Kahl, Nicole Kudras, Sandra Hollweg

Recherche und Kalkulation:

Sandra Hollweg

Texte:

Sandra Hollweg, Kristin Kahl, Medienbüro am Reichstag

Gestaltung:

Margarita Andris

Copyright Fotos & Grafiken:

Contargo | Shutterstock | Kai Gebel (Titelfoto, Seite 3, 7, 31, 49, 59, 61, 62, 64, 69, 74, 79, 81, 85, 88, 89, 90, 97, 99, 105) | Staronwerk Simone Staron (Seite 7, 8, 35, 37 o.r., 37, u.r., 39, 43, 44, 70, 71, 77, 100, 102) | Tim Frankenheim (Seite 13, 14, 15, 35, 39, 63, 65, 69, 84, 91) | Motivjägerin Tina Trippens (Seite 16, 22, 23, 30, 34, 38, 43, 44, 83, 84, 88, 99, 100, 104, 112) | Henrik Hanke (Seite 25) | LOKOMOTIV Fotografie (Seite 29, 33, 57) | publicgarden (Seite 32) | Henry Tornow (Seite 37 o.l., 82) | Piya Henrici Fotografie (Seite 37 u.r.) | Mark Isarin (Seite 43, 92, 93, 95, 96) | Samuel Dhote (Seite 44) | Julia Stadtfeldt (Seite 56, 58) | Staatliche Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH (Seite 79)

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 Betreiber verantwortlich.