



Verantwortung transportieren.

Nachhaltigkeitsbericht 2025
der RheinCargo GmbH & Co. KG



Wir bewegen mehr als nur Fracht.

Mit dem vorliegenden Bericht veröffentlicht RheinCargo erstmals einen Nachhaltigkeitsbericht. Wir gehen diesen Schritt bewusst und mit dem Anspruch, unser Handeln transparent und nachvollziehbar darzustellen. Damit schaffen wir die Grundlage, um den wachsenden Informationsbedürfnissen unserer Kunden, Partner und weiterer Stakeholder gerecht zu werden und unsere Nachhaltigkeitsleistung strukturiert darzustellen.

Die Berichterstattung erfolgt auf Basis des VSME+-Standards für kleine und mittlere Unternehmen und bietet einen klaren und strukturierten Rahmen. Zugleich betrachten wir den Bericht als ersten Schritt, um unsere Aktivitäten im Bereich Nachhaltigkeit systematisch aufzubereiten und weiterzuentwickeln.

RheinCargo steht für die intelligente Verknüpfung von Schiene und Binnenhäfen zu leistungsfähigen, trimodalen Logistiklösungen. Die Verlagerung von Transporten auf Schienen- und Wasserwege ist für uns integraler Bestandteil unseres Geschäftsmodells. Damit verbinden wir wirtschaftliche Leistungsfähigkeit mit dem Anspruch an eine effiziente und ressourcenschonende Logistik.

Bei unternehmerischen Entscheidungen, insbesondere bei Investitionen, der Weiterentwicklung unserer Infrastruktur sowie in operativen Abläufen, werden Nachhaltigkeitsaspekte mitgedacht.

Dabei orientieren wir uns an den Dimensionen Umwelt, Soziales und verantwortungsvolle Unternehmensführung. Geprägt wird unser Handeln zudem von klaren Leitlinien in den Bereichen Professionalität, Verantwortung, Wertschätzung und Sicherheit.

Als Betreiber des größten deutschen Binnenhafenverbunds und als bedeutendes Eisenbahnverkehrsunternehmen leisten wir einen Beitrag zur Versorgungssicherheit der Bevölkerung und zur Stabilität logistischer Ketten – auch unter herausfordernden Rahmenbedingungen. Zugleich übernehmen wir als Arbeitgeber und regional verankerter Partner Verantwortung für unsere Mitarbeitenden und Standorte. Unsere Aktivitäten sind konsequent an zukünftigen Anforderungen ausgerichtet; Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind für uns nicht verhandelbar und bilden die Grundlage für einen sicheren Betrieb.

Unser Dank gilt allen Mitarbeitenden, Kunden und Partnern für ihr Engagement und die vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Der vorliegende Bericht ist für uns zugleich Ausgangspunkt, unsere Aktivitäten weiterzuentwickeln und den Austausch mit unseren Stakeholdern fortzuführen.



Götz Jesberg und Peter Ehler

Geschäftsführer der RheinCargo
Mai 2026

Inhalt

1.	Allgemeines	
1.1	Grundlagen der Berichterstattung	5
1.2	Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	6
1.3	Doppelte Wesentlichkeitsanalyse	8
2.	Umwelt	
2.1	Energie	11
2.2	Treibhausgasemissionen	12
2.3	Biodiversität	15
2.4	Wasser	16
2.5	Kreislaufwirtschaft	17
2.6	Klimarisiken und -resilienz	18
3.	Soziales	
3.1	Allgemeine Angaben zur Belegschaft	22
3.2	Gesundheit und Sicherheit	23
3.3	Vergütung und Tarifbindung	24
3.4	Ausbildung und Weiterbildung	24
3.5	Schutz von Menschenrechten	25
4.	Unternehmensführung	
4.1	Unternehmensleitlinien und Compliance	27
4.2	Umsätze aus kontroversen Sektoren	28
4.3	Geschlechtervielfalt im Aufsichtsrat	28
5.	Anhang	
5.1	Datenpunktverzeichnis	30
5.2	Glossar	31



1. Allgemeines



1.1 Grundlagen der Berichterstattung

Dieser Nachhaltigkeitsbericht orientiert sich am VSME-Standard (Voluntary Sustainability Reporting Standard for non-listed SMEs), der von der European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) entwickelt wurde. Um ein umfassendes und ganzheitliches Bild zu schaffen, hat sich RheinCargo bewusst entschieden, sowohl das Basismodul als auch das zusätzliche umfassende Modul des Standards (VSME+) anzuwenden.

Obwohl RheinCargo nicht zur Nachhaltigkeitsberichterstattung verpflichtet ist, orientiert sich das Unternehmen freiwillig am VSME-Standard und gehört zum Kreis der frühen Anwender dieses Berichtsrahmens. Damit wird eine europaweite Initiative zur Verbesserung und Standardisierung der Nachhaltigkeitsberichterstattung unterstützt und ein Zeichen für mehr Transparenz, Vergleichbarkeit, und Zukunftsfähigkeit in der Transport- und Logistikbranche gesetzt.

Dieser Bericht wurde auf individueller Basis erstellt und bezieht sich ausschließlich auf die Aktivitäten der RheinCargo GmbH & Co. KG. Es wurden keine wesentlichen Informationen aufgrund von Vertraulichkeit oder Sensitivität zurückgehalten.

Die Berichterstattung zielt darauf ab, ein ganzheitliches Bild der Maßnahmen und deren Auswirkungen zu vermitteln, um sowohl internen Ansprüchen als auch den Informationsbedürfnissen von Stakeholdern gerecht zu werden.

Im Berichtsjahr hat RheinCargo 541 Mitarbeitende beschäftigt und einen Umsatz von ca. 208 Mio. € erzielt (→ vgl. Abbildung 1). Die Unternehmensstandorte befinden sich zum Großteil in Nordrhein-Westfalen (→ vgl. Abbildung 2).

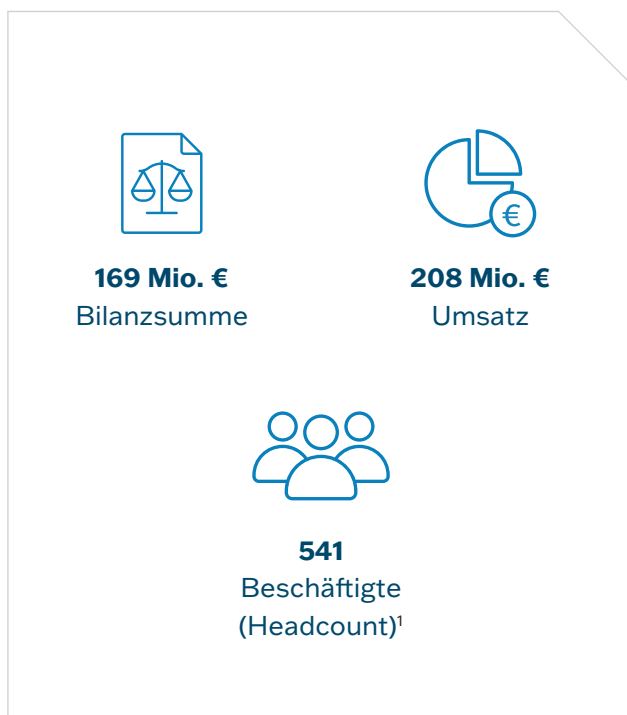


Abbildung 1: Übergreifende Unternehmenskennzahlen



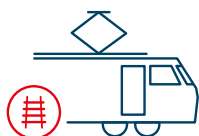
Abbildung 2: Unternehmensstandorte

¹ Direkt bei RheinCargo angestellte Mitarbeitende zum 31.12.2025. Ergänzend waren 137 überlassene Mitarbeitende der HGK und NDH sowie 45 Zeitarbeitskräfte für RheinCargo tätig; sie werden gemäß VSME-Standard getrennt ausgewiesen (→ vgl. Kap. 3.1).

1.2 Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

RheinCargo ist ein führender Anbieter im Bereich Logistik- und Transportdienstleistungen mit einem Fokus auf den Schienengüterverkehr sowie Hafenbetrieb. Die Geschäftsaktivitäten und Vermögenswerte sind größtenteils in Deutschland angesiedelt.

Das Dienstleistungsportfolio umfasst:



Schienengüterverkehr im Fern- & Regionalverkehr:

RheinCargo bietet spezialisierte Leistungen in der Transportdurchführung, Disposition und Transportplanung an, um Kunden eine zuverlässige und effiziente Logistiklösung zu ermöglichen.

Die Verkehre erfolgen überwiegend innerhalb Deutschlands, im Fernverkehr auch in angrenzende europäische Staaten.



Schienengüterverkehr im Werksverkehr:

Neben der Transportdurchführung übernimmt RheinCargo auch zentrale Aufgaben wie den Güterumschlag, die Betreuung und den Betrieb der Infrastruktur sowie die Bereitstellung von Value Added Services, insbesondere in Form von IT-Planungs- und Beratungsdienstleistungen.

Hierdurch werden komplexe werksinterne Logistikprozesse professionell unterstützt und optimiert.



Hafenbetrieb:

Die Hafenaktivitäten umfassen den Güterumschlag, die Konfektionierung und Veredelung² sowie die Bereitstellung von Anlegeplätzen.

RheinCargo versteht sich nicht nur als Betreiber, sondern auch als Wertschöpfungspartner von Kunden.



Immobilienvermietung:

Darüber hinaus schafft RheinCargo mit der Vermietung von Grundstücken, Gebäuden und Lagerraum sowie der Gebäudeverwaltung flexible und bedarfsgerechte Lösungen für Kunden.

Tabelle 1 gibt einen Überblick über die NACE-Sektoren³, in denen RheinCargo tätig ist.

NACE C	33.12	Repair and maintenance of machinery
NACE H	49.20	Freight rail transport
NACE H	52.10	Warehousing and storage
NACE H	52.21	Service activities incidental to land transportation
NACE H	52.22	Service activities incidental to water transportation
NACE H	52.24	Cargo handling
NACE M	68.20	Rental and operating of own or leased real estate
NACE M	68.32	Other real estate activities on a fee or contract basis

Tabelle 1: NACE-Sektoren der Geschäftstätigkeit von RheinCargo

² Veredelung umfasst güterbezogene Zusatzleistungen über den reinen Umschlag hinaus – beispielhaft das Absieben und Verfeinern von Hüttensand zur Weiterveräußerung oder das Mischen von Kohlequalitäten nach Kundenvorgabe.

³ Die NACE-Klassifikation ist die offizielle europäische Klassifikation der Wirtschaftszweige.

Das Geschäftsmodell von RheinCargo richtet sich konsequent an den Anforderungen von B2B-Märkten aus. Dabei profitieren Kunden von der Spezialisierung auf maßgeschneiderte Lösungen und langjähriger Erfahrung in der Transport- und Logistikbranche.

In der vorgelagerten Wertschöpfungskette arbeitet RheinCargo eng mit Partnern in wesentlichen Bereichen zusammen:

Schieneninfrastruktur als Grundlage für die Erbringung von Transportdienstleistungen im Fern-, Regional- und Werksverkehr

Schienengüterfahrzeuge mit Elektro-, Hybrid- oder Dieselantrieb zur zuverlässigen Durchführung von Transporten

Energieversorgung, insbesondere Strom und Kraftstoff, für den Betrieb von Schienenfahrzeugen und Hafenanlagen

Logistikleistungen zur Organisation von Vor- und Nachläufen für eine effiziente Gestaltung der gesamten Transportkette

Instandhaltung von Schienenfahrzeugen und Hafeninfrastruktur zur Sicherstellung eines störungsfreien Betriebs

Arbeitnehmerüberlassung für die Sicherstellung flexibler Kapazitäten im Schienengüterverkehr und Hafenbetrieb, insbesondere in Kooperation mit den Muttergesellschaften Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (NDH)

In der nachgelagerten Wertschöpfungskette erfolgen der Weiterverkauf von Fahrzeugen nach Ende ihrer Nutzungsdauer sowie die Instandsetzung und Verwertung von Güterwägen, Krananlagen und Hafenequipment. Die Verwertung erfolgt durch spezialisierte Dienstleister und liegt außerhalb des Einflussbereichs von RheinCargo.

Abbildung 3 visualisiert die Wertschöpfungskette von RheinCargo.

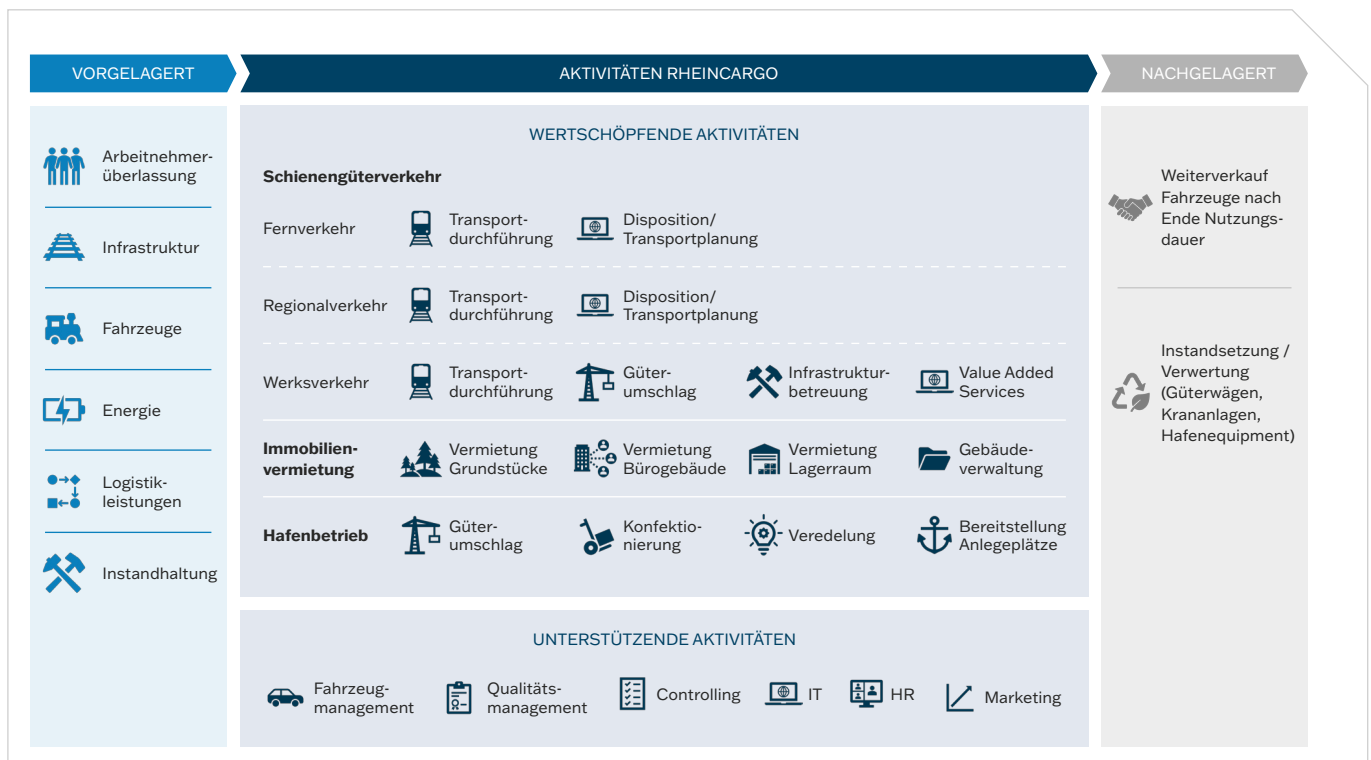


Abbildung 3: Wertschöpfungskette

1.3 Doppelte Wesentlichkeitsanalyse

Im Vorlauf zur ersten Nachhaltigkeitsberichterstattung hat RheinCargo im Jahr 2024 eine Doppelte Wesentlichkeitsanalyse (DWA) durchgeführt. Auch wenn eine DWA gemäß den VSME-Standards nicht verpflichtend ist, bietet sie einen wertvollen Rahmen, um die für ein Unternehmen wichtigsten Nachhaltigkeitsthemen zu identifizieren. Sie ist ein strategisches Tool, um Nachhaltigkeitsthemen ganzheitlich transparent zu machen und im Unternehmen zu operationalisieren.

Die Analyse berücksichtigt zwei Perspektiven:

Impact Materiality:

Wie die Geschäftstätigkeiten von RheinCargo die Umwelt und Gesellschaft beeinflussen (positive und negative Auswirkungen)

Financial Materiality:

Wie Nachhaltigkeitsthemen die Geschäftsentwicklung von RheinCargo beeinflussen (Chancen und Risiken)

Um die relevanten Themen zu ermitteln, wurden interne Analysen durchgeführt und Stakeholder über Workshops und Interviews eingebunden. Die Wesentlichkeitsbewertung erfolgte anhand klar definierter Kriterien und quantitativen Skalen und wurde CSRD¹-konform durchgeführt (→ vgl. Abbildung 4).

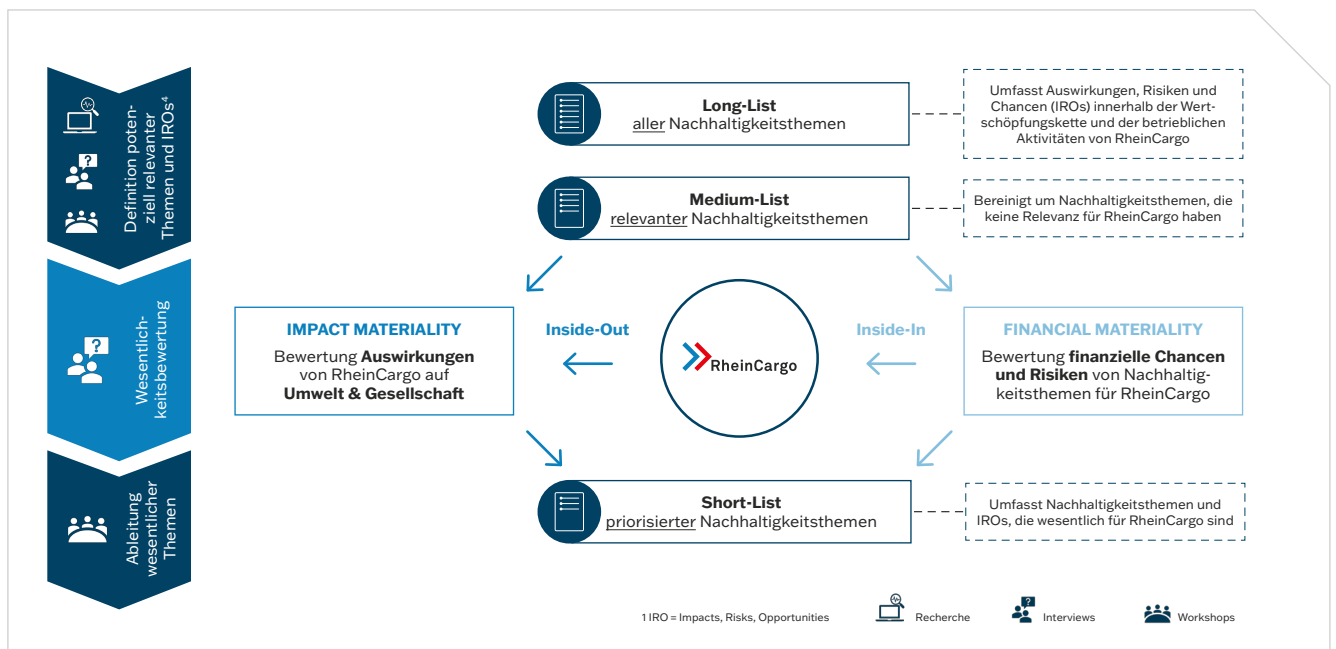


Abbildung 4: Vorgehen Wesentlichkeitsanalyse

⁴ CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive): EU-Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung, die über die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) konkrete Anforderungen an die doppelte Wesentlichkeitsanalyse und die Auswahl von Berichtsthemen definiert. RheinCargo hat sich bei der Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse an diesen Vorgaben orientiert.

Die Ergebnisse der DWA verdeutlichen die Prioritäten von RheinCargo in den Bereich Umwelt, Soziales und Unternehmensführung. Im Umweltbereich stehen die effiziente Energienutzung, der Klimaschutz durch Emissionsreduzierung sowie die Erschließung neuer Geschäftsfelder im Zusammenhang mit erneuerbaren Energien im Fokus. Sozial relevante Themen umfassen das Wohlbefinden

und die Sicherheit der Mitarbeitenden sowie die Förderung von Fachkräften durch Ausbildungs- und Weiterbildungsprogramme. In der Unternehmensführung liegen die Schwerpunkte auf politischen Rahmenbedingungen zur Förderung einer nachhaltigen Verkehrswende und Integrität durch klare Compliance-Standards. Eine detaillierte Darstellung dieser Ergebnisse ist in Abbildung 5 zu finden.

		Impact Materiality		Financial Materiality	
		Positive Auswirkung	Negative Auswirkung	Chance	Risiko
UMWELT	Klimaschutz und Emissionsreduktion im eigenen Betrieb Energie ist eine zentrale Ressource für die operativen Abläufe von RheinCargo – vom Betrieb der Schienengüterfahrzeuge bis hin zu den Anlagen in den Hafenbetrieben. Obwohl der Energieverbrauch zur Leistungserbringung unvermeidlich ist, arbeitet RheinCargo kontinuierlich daran, den Energieeinsatz effizienter zu gestalten und damit verbundene Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Gleichzeitig stellt der Betrieb von dieselbetriebenen Triebfahrzeugen aufgrund infrastruktureller Gegebenheiten eine Herausforderung dar, die RheinCargo aktiv angeht, indem innovative Lösungen, effizientere Lokomotiven und neue Technologien gefördert werden. Steigende Energiekosten und die Anforderungen der Energiewende verstärken dabei den Anreiz, langfristig nachhaltige und emissionsärmere Lösungen umzusetzen. Klimabedingte Risiken – etwa Extremwetterereignisse, die die Infrastruktur beeinträchtigen können – verdeutlichen zusätzlich die Notwendigkeit, resiliente und zukunftsfähige Prozesse weiterzuentwickeln.		✓	✓	✓
	Nachhaltige Geschäftsmodelle und Beitrag zur Verkehrswende Die Aktivitäten von RheinCargo im Schienengüterverkehr und Hafenbetrieb tragen maßgeblich dazu bei, Transportgüter von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße zu verlagern – ein entscheidender Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasemissionen im Verkehrssystem. Die schrittweise Erschließung neuer Geschäftsfelder im Bereich erneuerbarer Energien und multimodaler Logistikkonzepte bietet nicht nur wirtschaftliche Chancen, sondern unterstreicht auch den Beitrag von RheinCargo zur ökologischen Transformation und zu einer nachhaltigen Verkehrswende. Mit den angebotenen Transportlösungen setzt RheinCargo ein klares Zeichen für klimafreundliche Logistiksysteme und stärkt zugleich seine Position in einem sich wandelnden Marktumfeld.	✓		✓	
SOZIALES	Wohlbefinden der Mitarbeitenden und Sicherheit am Arbeitsplatz Die Mitarbeitenden von RheinCargo stehen im Mittelpunkt des Handelns des Unternehmens. Durch tarifliche Vereinbarungen und ein zertifiziertes Arbeitsschutzmanagementsystem werden stabile Rahmenbedingungen geschaffen, die ein sicheres und unterstützendes Arbeitsumfeld gewährleisten – insbesondere in herausfordernden Bereichen wie dem Hafenbetrieb oder dem Schienengüterverkehr. Dabei ist sich RheinCargo bewusst, dass Schichtdienste und wechselnde Arbeitszeiten eine Belastung darstellen können, und setzt sich aktiv dafür ein, eine bessere Balance zwischen Berufs- und Privatleben zu ermöglichen. Gleichzeitig investiert RheinCargo gezielt in die Gewinnung und Entwicklung von Fachkräften, um den wachsenden Herausforderungen am Arbeitsmarkt erfolgreich zu begegnen.	✓	✓		✓
	Ausbildung und Entwicklung für eine nachhaltige Zukunft Die Förderung von Fach- und Arbeitskräften ist für RheinCargo von zentraler Bedeutung, um langfristig erfolgreich zu bleiben und der Verantwortung gegenüber der Gesellschaft gerecht zu werden. Durch Ausbildungsprogramme und Weiterbildungsangebote werden Perspektiven für die Zukunft geschaffen und die individuelle Entwicklung der Mitarbeitenden unterstützt. Dies stärkt nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens, sondern trägt auch zur nachhaltigen Sicherung qualifizierter Arbeitskräfte in der Region bei.	✓			
UNTERNEHMENSFÜHRUNG	Infrastruktur und politische Rahmenbedingungen Eine leistungsfähige Infrastruktur bildet die Grundlage für die Aktivitäten von RheinCargo. Politische Entscheidungen spielen dabei eine wesentliche Rolle, insbesondere hinsichtlich Förderungen, die die nachhaltige Verkehrswende vorantreiben. Solche Förderungen sind entscheidend, um langfristige Investitionen in eine moderne und umweltfreundliche Logistik zu ermöglichen. Obwohl die Volatilität von Fördervolumina Risiken birgt und Herausforderungen mit sich bringt, betrachtet RheinCargo die Zusammenarbeit mit politischen und gesellschaftlichen Akteuren als zentrale Chance, die Zukunft des Verkehrssektors aktiv mitzugestalten.			✓	✓
	Integrität und Compliance Integrität und ein respektvolles Miteinander sind zentrale Werte von RheinCargo. Der unternehmenseigene Verhaltenskodex setzt klare Standards für ethisches und transparentes Handeln und wird durch ein Hinweisgebersystem ergänzt, das Mitarbeitenden und Partnern die Möglichkeit bietet, Bedenken anonym zu melden. Zusätzlich unterstreicht die Vertretung der Mitarbeitenden im Betriebsrat und Aufsichtsrat den Anspruch von RheinCargo, Dialog und Mitgestaltung aktiv zu fördern.	✓			

Abbildung 5: Wesentliche Nachhaltigkeitsthemen



2. Umwelt



2.1 Energie

Im Berichtsjahr 2025 lag der Energieverbrauch von RheinCargo insgesamt bei ca. 102.800 MWh und damit ca. 11 % unter dem Vorjahreswert (→ vgl. Tabelle 2). Mit einem Anteil von ca. 54 % entfällt gut die Hälfte des Energieverbrauchs auf Brennstoffe, vor allem Dieselkraftstoff für den Betrieb von Diesellokomotiven, während der restliche Teil auf Strom zurückgeht.

Der Stromverbrauch stammt überwiegend aus erneuerbaren Quellen, da insbesondere für den Betrieb von elektrischen Triebfahrzeugen und Hafenanlagen Ökostrom eingesetzt wird. Der Rückgang des Gesamtenergieverbrauchs ist im Wesentlichen auf einen verminderten Umfang der durchgeführten Verkehre sowie auf Effizienzsteigerungen im Einsatz der Triebfahrzeuge zurückzuführen.

	2024	2025	Veränderung 2025 vs. 2024	
			Absolut	Relativ
Strom	53.799,90	47.771,15	-6.028,75	-11,2 %
Erneuerbar	53.364,67	47.419,25	-5.945,42	-11,1 %
Nicht erneuerbar	435,23	351,89	-83,34	-19,1 %
Brennstoffe	61.793,80	55.031,11	-6.762,69	-10,9 %
Erneuerbar	–	–	–	–
Nicht erneuerbar	61.793,80	55.031,11	-6.762,69	-10,9 %
Gesamt	115.593,70	102.802,26	-12.791,44	-11,1 %

Tabelle 2: Energieverbrauch (in MWh)

Zur weiteren Reduktion des Energieverbrauchs setzt RheinCargo auf eine Kombination aus systematischem Energiemanagement, moderner Fahrzeugtechnik und gezielter Schulung. Ein zertifiziertes Energiemanagementsystem bildet dabei den Rahmen, um Energieverbräuche transparent zu erfassen, Potenziale zu identifizieren und Maßnahmen strukturiert umzusetzen.

Im Bereich des Schienengüterverkehrs werden zunehmend Hybrid- bzw. Dual-Mode-Lokomotiven auf nicht vollständig elektrifizierten Strecken eingesetzt. Durch die erweiterte Datenerfassung dieser Loks, insbesondere die

getrennte Messung der im Diesel- und im Elektromodus gefahrenen Kilometer, können Energieeinsatz und Betriebsweisen gezielt optimiert werden. Ergänzend setzt RheinCargo vermehrt auf Triebfahrzeuge mit höherer Energieeffizienz und flottet weniger effiziente Fahrzeuge schrittweise aus.

Darüber hinaus spielt das Verhalten der Mitarbeitenden eine wichtige Rolle: Lokführerinnen und Lokführer erhalten Simulatortrainings zum energiesparenden Fahren, während Kranführerinnen und Kranführer im Rahmen spezieller Schulungen für einen energieeffizienten Umschlag sensibilisiert werden.

2.2 Treibhausgasemissionen

Die Treibhausgasbilanz von RheinCargo wurde gemäß den Vorgaben des Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol) erstellt und umfasst direkte Emissionen (Scope 1), indirekte Emissionen aus dem Energiebezug (Scope 2) sowie weitere indirekte Emissionen entlang der Wertschöpfungskette (Scope 3) (vgl. Tabelle 3).

Scope 1 umfasst vor allem Emissionen aus dem Betrieb von Diesellokomotiven.

Scope 2-Emissionen entstehen durch den Stromverbrauch, der überwiegend als Ökostrom bezogen wird und daher in der marktbasierten Betrachtung deutlich geringer ausfällt als in der standortbasierten Darstellung.⁵

Die Offenlegung von **Scope-3-Emissionen** erfolgt im Rahmen des VSME-Standards freiwillig. Die von RheinCargo quantifizierten Scope-3-Emissionen entfallen insbesondere auf eingekaufte Waren und Dienstleistungen sowie vorgelagerte Emissionen aus Brennstoffen. Die Kategorie 3.13 (vermietete Vermögenswerte) wurde ebenfalls als relevante Scope-3-Kategorie identifiziert. Aufgrund der derzeit eingeschränkten Datengrundlage wird für diese Kategorie im Berichtsjahr 2025 auf eine quantitative Angabe der Emissionen verzichtet.

RheinCargo arbeitet daran, die Datengrundlage weiter zu verbessern, um die Emissionen dieser Kategorie künftig belastbarer erfassen und ausweisen zu können.

Zwischen 2024 und 2025 sind die Treibhausgasemissionen in Scope 1 und Scope 2 (standortbasiert) rückläufig. Sie verringerten sich um 11,3 % bzw. 11,4 % und liegen damit im Wesentlichen im Einklang mit dem Rückgang des Gesamtenergieverbrauchs, der auf einen geringeren Umfang der durchgeführten Verkehre sowie Effizienzsteigerungen im Einsatz der Triebfahrzeuge zurückzuführen ist.

Innerhalb der quantifizierten Scope-3-Kategorien zeigt sich ein differenziertes Bild: Während die Emissionen in Kategorie 3.1 (eingekaufte Waren und Dienstleistungen) infolge gestiegener Instandhaltungsaufwendungen und der damit verbundenen Emissionen um knapp 8 % zunahmen, sanken die Emissionen in Kategorie 3.2 (eingekaufte Kapitalgüter) aufgrund eines im Vergleich zum Vorjahr geringeren Beschaffungsumfangs, etwa bei Umschlags- und sonstigen technischen Anlagen.

Die Emissionen der Kategorie 3.3 (vorgelagerte Emissionen aus Brennstoffen) gingen entsprechend dem rückläufigen Energieverbrauch um 11,4 % zurück.

⁵ Marktbasierte Betrachtung: basiert auf vertraglich vereinbarten Stromverträgen, bspw. Ökostromvertrag; standortbasiert: basiert auf der durchschnittlichen Emissionsintensität des geografischen Stromnetzes

Scope	Bezeichnung	2024	2025	Veränderung 2025 vs. 2024	
				Absolut	Relativ
1	Direkte Emissionen	16.334,45	14.486,91	-1.847,54	-11,3 %
2	Indirekte Emissionen aus Energiebezug (standortbasiert)	23.493,60	20.825,87	-2.667,73	-11,4 %
2	Indirekte Emissionen aus Energiebezug (marktbasiert)	279,97	198,50	-81,47	-29,1 %
3	Sonstige indirekte Emissionen ⁶	17.807,01	16.903,26	-903,75	-5,1 %
- 3.1	Eingekaufte Waren & Dienstleistungen	8.239,44	8.866,30	626,86	7,6 %
- 3.2	Eingekaufte Kapital-/Investitionsgüter	1.308,36	756,98	-551,38	-42,1 %
- 3.3	Vorgelagerte Wertschöpfungskette Brennstoffe	7.216,61	6.397,49	-819,12	-11,4 %
- 3.5	Abfälle im Betrieb	31,11	31,62	0,51	1,6 %
- 3.6	Geschäftsreisen	545,94	451,83	-94,11	-17,2 %
- 3.7	Mitarbeitermobilität/Pendelverkehr	465,55	399,04	-66,51	-14,3 %
Gesamt (standortbasiert)		57.635,06	52.216,04	-5.419,02	-9,4 %
Gesamt (marktbasiert)		34.421,43	31.588,67	-2.832,76	-8,2 %

Tabelle 3: Treibhausgasemissionen (in t CO₂e)

Die Treibhausgasintensität von RheinCargo wird als Verhältnis der Emissionen zum erwirtschafteten Umsatz (kg CO₂e pro Euro Umsatz) berechnet (vgl. Tabelle 4). Sowohl in der standortbasierten als auch in der marktbasierten Betrachtung ist die Intensität im Vergleich zum Vorjahr gesunken,

woraus hervorgeht, dass je erwirtschaftetem Euro weniger Treibhausgase ausgestoßen wurden. Dieser Rückgang ist auf die Kombination aus bereits umgesetzten Reduktionsmaßnahmen, einer insgesamt effizienteren Leistungserbringung sowie einer verbesserten Datenqualität zurückzuführen.

	2024	2025	Veränderung 2025 vs. 2024	
			Absolut	Relativ
Treibhausgasintensität (standortbasiert)	0,288	0,251	-0,037	-12,9 %
Treibhausgasintensität (marktbasiert)	0,172	0,152	-0,020	-11,8 %

Tabelle 4: Treibhausgasintensität (in kg CO₂e / € Umsatz)⁷

⁶ Die Scope-3-Kategorie 3.13 (vermietete Vermögenswerte) wird aufgrund der derzeit eingeschränkten Datengrundlage nicht quantitativ ausgewiesen. Die Scope-3-Gesamtemissionen sowie die Gesamtemissionen wurden entsprechend ohne diese Kategorie berechnet.

⁷ Die Berechnung der Treibhausgasintensität erfolgt ohne die Emissionen der Scope-3-Kategorie 3.13 (vermietete Vermögenswerte), da für diese Kategorie aufgrund der derzeit eingeschränkten Datengrundlage keine quantitative Angabe erfolgt.

Zur Reduktion der Treibhausgasemissionen verfolgt RheinCargo einen Ansatz, der Energieeffizienz, die Dekarbonisierung des Strombezugs und die Stärkung klimafreundlicher Verkehrsträger miteinander verbindet. Ein formalisierter Übergangsplan zur Klimawandelminderung liegt derzeit noch nicht vor, RheinCargo befindet sich jedoch in einem laufenden internen Abstimmungsprozess, in dessen Rahmen über die weitere Ausgestaltung und den zeitlichen Fahrplan eines solchen Übergangsplans entschieden werden soll.

Viele der im vorherigen Kapitel beschriebenen Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs – insbesondere der Einsatz energieeffizienterer Triebfahrzeuge sowie Dual-Mode-Loks – tragen unmittelbar dazu bei, die Emissionen aus dem Betrieb zu verringern. Ein wesentlicher Hebel ist zudem der Bezug von Strom aus erneuerbaren Quellen (vgl. Tabelle 3). Insbesondere Fahrstrom und Kranstrom werden als Ökostrom bezogen, was mit einer signifikanten Emissionsreduktion im Vergleich zum konventionellen Strommix einhergeht.

Zudem betreibt RheinCargo an mehreren Standorten insgesamt sieben Landstromanlagen, die es Binnenschiffen ermöglichen, während der Liegezeiten ihre Hilfsaggregate abzuschalten und so Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffe und Lärmemissionen im Hafenbereich zu reduzieren. Darüber hinaus engagiert sich RheinCargo in der Initiative „RH2INE – Rhine Hydrogen Integration Network of Excellence“, in deren Rahmen unter anderem Lösungen für den Einsatz von Wasserstoff in der Binnenschifffahrt und Hafenlogistik entwickelt werden. Perspektivisch eröffnen sich dadurch zusätzliche Möglichkeiten, emissionsintensive Bereiche schrittweise klimafreundlicher zu gestalten.

Unabhängig von einzelnen Maßnahmen leistet das Geschäftsmodell von RheinCargo insgesamt einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, indem Transporte von der Straße auf Schiene und Wasserstraße verlagert werden und so im Vergleich zum reinen Straßengüterverkehr Treibhausgasemissionen reduziert werden.

2.3 Biodiversität

Der Schutz und die Förderung der biologischen Vielfalt sind für RheinCargo wichtige Anliegen. Zwar liegt keiner der Unternehmensstandorte innerhalb eines biodiversitätssensiblen Schutzgebiets, jedoch grenzen fünf Standorte direkt an die Rhein-Flussgebietseinheit und damit an ein Schutzgebiet an (→ vgl. Abbildung 6). Diese Nähe unterstreicht die Verantwortung, die biologische Vielfalt in diesen Bereichen besonders zu berücksichtigen und gezielt zu fördern.



Als Mitglied des Bündnisses für Biodiversität am Mittleren Niederrhein verpflichtet sich RheinCargo, nach den Leitlinien des Bündnisses zu handeln. Dazu gehören die Entwicklung eines Bewusstseins für die Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten auf die Biodiversität, die Erarbeitung konkreter Ziele und die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der biologischen Vielfalt.

Praktische Beispiele für Maßnahmen umfassen die Umwandlung einer bislang ungenutzten Fläche im Neusser Hafen in eine lebendige Wildwiese, die Insekten, Vögeln und Pflanzen neue Lebensräume bietet. Gemeinsam mit dem Imkerverein Neuss e. V. wurde zudem ein Bienenstock angesiedelt, der nicht nur die regionale Artenvielfalt unterstützt, sondern künftig auch RheinCargo-Honig produzieren wird.

Ergänzend engagiert sich RheinCargo im Rahmen der Aktion „RhineCleanUp“ für die Reinigung der Rheinuferbereiche von Abfällen und trägt damit dazu bei, die ökologischen Lebensräume entlang des Rheins zu schützen und Beeinträchtigungen der Biodiversität durch Abfallbelastung zu reduzieren.

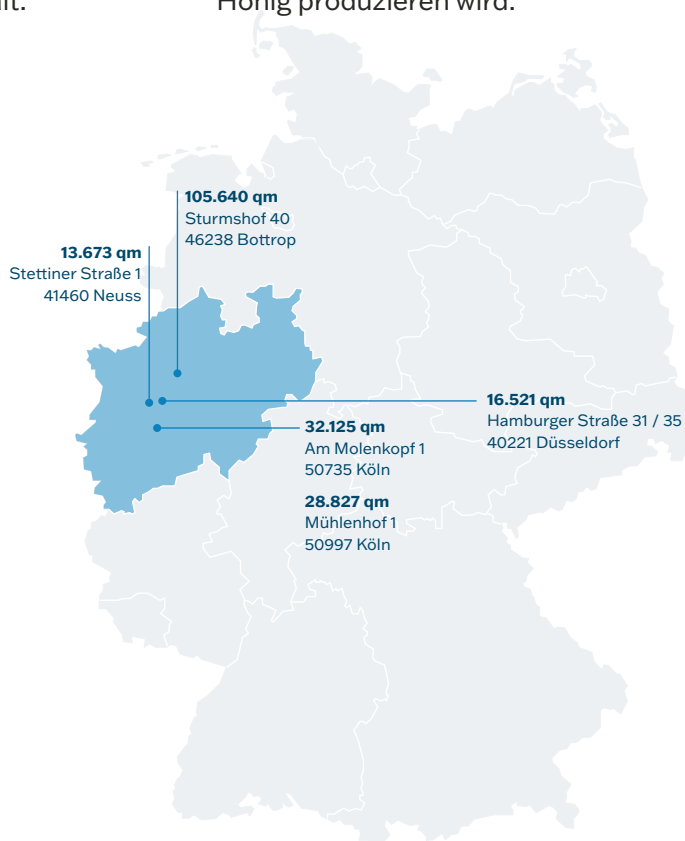


Abbildung 6: Standorte angrenzend an biodiversitätssensibles Schutzgebiet

2.4 Wasser

Zu einer nachhaltigen Betriebsausrichtung gehört auch der verantwortungsvolle Umgang mit der Ressource Wasser. Im Berichtsjahr 2025 lag die Wasserentnahmemenge bei 1.857 m³. RheinCargo verfügt über keine signifikanten Wasserverbrauchsstellen, wie etwa eigene Fahrzeugreinigungsanlagen; die Reinigung der Lokomotiven erfolgt über die Muttergesellschaften HGK und NDH. Der Großteil der Wasserentnahme entfällt auf die Nutzung von sanitären Einrichtungen in den Bürogebäuden.

Keiner der Standorte befindet sich in einem Gebiet mit hoher Wasserknappheit, sodass keine zusätzlichen Risiken durch die Wasserentnahme bestehen. Dennoch ist es RheinCargo wichtig, Wasser ressourcenschonend zu nutzen und mögliche Einsparpotenziale zu identifizieren, um die lokalen Wasserressourcen nachhaltig zu bewirtschaften und negative Einflüsse zu vermeiden, insbesondere vor dem Hintergrund potenzieller Trockenheit infolge des Klimawandels.

2.5 Kreislaufwirtschaft

RheinCargo setzt konsequent auf kreislaufwirtschaftliche Prinzipien, um Ressourcen effizient zu nutzen und Abfälle nachhaltig zu verwerten. Hierzu zählen sowohl die Wiederverwertung von Maschinen und Anlagen als auch die gezielte Sortierung und Entsorgung von Abfällen.

Im Bereich Schienengüterverkehr und Hafenbetrieb wird das Prinzip der Wiederverwertung angewendet, indem Triebfahrzeuge sowie andere Maschinen und Anlagen entweder weiterverkauft, instand gesetzt oder einer Verwertung zugeführt werden.

Die Sortierung wird durch Abfallbeauftragte und Serviceteams überprüft, bevor die Abfälle an zertifizierte Fachentsorger übergeben werden. Hier werden sie weiterverarbeitet, recycelt oder – wenn eine Wiederverwendung nicht möglich ist – energetisch verwertet. Nicht wiederverwertbare Entsorgungsgüter werden bei entsprechender Eignung in Müllverbrennungsanlagen behandelt, wobei die freigesetzte Energie in lokale Fernwärmenetze eingespeist wird.

Tabelle 5 gibt einen Überblick über das Abfallaufkommen von RheinCargo im Berichtsjahr.

Abfallart	EWC-Code	Abfallaufkommen 2025 ⁸	zur Verwertung übergeben	zur Beseitigung	Gefährlicher Abfall?
Papier und Pappe	20 01 01	17.850 kg	17.850 kg	–	–
Gemischte Siedlungsabfälle	20 03 01	23.570 kg	–	23.570 kg	–
Feuchthydrat	13 05 03*	20.000 kg ⁹	–	20.000 kg	X
Glas	20 01 02	7.140 kg	7.140 kg	–	–
Biologisch abbaubare Abfälle	20 02 01	2.231 kg	2.231 kg	–	–
Kunststoffverpackungen	15 01 02	1.071 kg	1.071 kg	–	–
Summe		71.862 kg	28.292 kg	43.570 kg	20.000 kg

Tabelle 5: Abfallaufkommen

⁸ Angaben basieren teilweise auf Extrapolation basierend auf Büroflächen sowie vorzuhaltenden Behälterkapazitäten

⁹ Angabe basierend auf Schätzung aus Hafenbereich; RheinCargo ist bestrebt, die Datenqualität kontinuierlich zu verbessern, um Angaben zukünftig weiter zu präzisieren

2.6 Klimarisiken und -resilienz

Klimaresilienz ist für RheinCargo von großer Bedeutung, da der Klimawandel unmittelbare Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeiten und Infrastruktur hat. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, werden mögliche Risiken systematisch analysiert.

Zuletzt wurde im Jahr 2025 eine Klimarisikoanalyse durchgeführt, um sowohl physische als auch sogenannte Übergangsrisiken zu bewerten. Physische Klimarisiken umfassen direkte Auswirkungen des Klimawandels, wie extreme Wetterereignisse, die die Infrastruktur und Geschäftsabläufe beeinträchtigen können.

Übergangsrisiken ergeben sich aus der Anpassung an eine klimagerechte Wirtschaft, beispielsweise durch neue politische Rahmenbedingungen, technologische Entwicklungen oder Marktveränderungen.

Im Rahmen der Analyse wurden zunächst relevante Vermögenswerte wie Schienenfahrzeuge und Hafenanlagen, zentrale Geschäftsaktivitäten sowie Elemente der Wertschöpfungskette ermittelt. Die Risikobewertung erfolgte dann auf Basis optimistischer und pessimistischer Klimaszenarien des IPCC (SSP1-2.6 und SSP5-8.5) sowie Übergangsszenarien der IEA (Net Zero 2050 und Stated Policies). Dabei wurden drei Zeithorizonte definiert:

Kurzfristig:

Aktuelle Klimarisiken und bereits auftretende Ereignisse

Mittelfristig:

Übergangsrisiken bis 2030, insbesondere durch klimapolitische und technologische Entwicklungen

Langfristig:

Klimarisiken bis 2050, hauptsächlich physische Risiken durch den Klimawandel

Aus der Analyse geht hervor, dass RheinCargo sowohl durch physische als auch durch übergangsbezogene Klimarisiken erheblich beeinflusst werden kann (→ vgl. Tabelle 6 und Abbildung 7).

Physische Risiken	
Niedrigwasser	Niedrigwasser in Wasserstraßen beeinträchtigt bereits heute die Schiffbarkeit, was Umschlagaktivitäten, Lagerung und indirekt auch Transportmengen im Schienengüterverkehr reduziert. Während die Klimarisikoanalyse im optimistischen Szenario kaum zusätzliche Niedrigwassertage sieht, wird im pessimistischen Szenario langfristig ein deutlicher Anstieg prognostiziert, der die Belastung für Hafenlogistik und Lieferketten erheblich verstärken könnte.
Hochwasser	Hochwasser in Wasserstraßen kann Betriebsunterbrechungen und Schäden an Hafeninfrastruktur, Umschlag- und Lagerflächen sowie Immobilien in wassernahen Bereichen verursachen. Während Hochwasser aktuell ein geringes Problem darstellt, zeigt die Klimarisikoanalyse langfristig einen Anstieg der Hochwassergefahr, insbesondere im pessimistischen Szenario. Dabei wird prognostiziert, dass sich die Spitzenwerte des Wasserabflusses in Hochwasserperioden bis 2050 um bis zu 12-14 % erhöhen könnten.
Starkregen	Starkregen stellt ein Risiko dar, da er durch Unterspülung von Gleisbetten oder Sturzfluten Betriebsunterbrechungen und Schäden an Schieneninfrastruktur und Hafenanlagen verursachen kann. Gemäß den Analyseergebnissen wird die Anzahl der Starkregentage bis 2050 je nach Szenario moderat bis stark zunehmen, was nicht nur die Instandhaltungskosten, sondern auch indirekt die Hafenlogistik und Lagerung beeinträchtigen könnte. Zusätzlich könnten steigende Versicherungsprämien für Schienenfahrzeuge und Transport ein weiteres Risiko darstellen.
Übergangsrisiken	
CO ₂ -Bepreisung	Die CO ₂ -Bepreisung führt zu steigenden Energiekosten, die sich insbesondere auf energieintensive Bereiche wie den Betrieb von Diesel-Loks und Instandhaltungsprozesse auswirken. Die wirtschaftliche Belastung hängt stark vom Szenario ab: Während im optimistischen Szenario ein deutlicher Preisanstieg bis 2050 erwartet wird, ist der Anstieg im pessimistischen Szenario moderater. Die Bezeichnungen 'optimistisch' und 'pessimistisch' beziehen sich auf den Klimapfad, nicht auf die wirtschaftliche Auswirkung für RheinCargo. Dies könnte die Wirtschaftlichkeit von dieselbetriebenen Schienenfahrzeugen weiter reduzieren und die Betriebskosten insgesamt erhöhen.
Förderpolitik	Die Abhängigkeit von staatlicher Förderung für Trassenpreise und Infrastrukturmodernisierung bringt Risiken mit sich, wie Unsicherheiten über zukünftige Fördervolumina, deren Volatilität und mögliche Kürzungen, die finanzielle Planung und Investitionen erschweren können. In pessimistischen Szenarien wird der Ausbau der Förderpolitik nicht ausreichend vorangetrieben, wodurch insbesondere die Wettbewerbsfähigkeit von Schienentransport und Hafenumschlag beeinträchtigt wird. Dies könnte sich negativ auf die Beschaffung von Schienenfahrzeugen und die Attraktivität nachhaltiger Transportlösungen auswirken.
Strukturwandel Energieträger	Der Strukturwandel von fossilen hin zu erneuerbaren Energieträgern beeinflusst maßgeblich Schienenfahrzeuge, Hafeninfrastruktur, Transport, Umschlag und Lagerung bei RheinCargo. Da ein bedeutender Anteil des Transport- und Umschlagsvolumens auf fossile Energieträger entfällt, sind Rückgänge in diesen Bereichen gemäß aktueller Verkehrsprognosen zu erwarten. Dies bringt die Herausforderung mit sich, dass spezialisierte Verladeinfrastrukturen für fossile Energieträger potenziell zu „stranded assets“ werden könnten.
Antriebstechnologie	Die Transformation hin zu nachhaltigen Antriebstechnologien erfordert Investitionen in E-Loks und Hybridtechnik. Im optimistischen Szenario sind frühzeitige Investitionen tendenziell wirtschaftlicher, etwa durch einen schnelleren Infrastrukturausbau und höhere Kraftstoffpreise im Vergleich zu Strompreisen. Allerdings fallen die Investitionen in diesem Szenario auch früher an, was eine zusätzliche finanzielle Belastung darstellt.

Tabelle 6: Übersicht Klimarisiken

Zur Steigerung der Klimaresilienz ergreift RheinCargo neben der Analyse von Klimarisiken auch konkrete Anpassungsmaßnahmen. Dazu zählt die Beteiligung an der Initiative „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“, in deren Rahmen beispielsweise die Finanzierung von Fahrrinnenvertiefungen in relevanten Bereichen unterstützt wird, um die Schiffbarkeit auch bei veränderten Wasserständen zu sichern.

Zudem werden Hafenentwicklungspläne erarbeitet, die darauf abzielen, die Widerstandsfähigkeit der Häfen gegenüber klimabedingten Extremereignissen langfristig zu erhöhen.

	 Niedrig- wasser	 Hoch- wasser	 Stark- regen	 CO ₂ - Bepreisung	 Förder- politik	 Struktur- wandel Energieträger	 Antriebs- technologie
Schienenfahrzeuge	●	●	●	●	●	●	●
Hafeninfrastruktur	●	●	●	●	●	●	●
Transport	●	●	●	●	●	●	●
Umschlag	●	●	●	●	●	●	●
Lagerung	●	●	●	●	●	●	●
Immobilienvermietung	●	●	●	●	●	●	●
Schieneninfrastruktur	●	●	●	●	●	●	●
Immobilien	●	●	●	●	●	●	●
Instandhaltung	●	●	●	●	●	●	●
Energie	●	●	●	●	●	●	●
Logistikleistungen	●	●	●	●	●	●	●

Legende

- Kaum Auswirkung
- Geringe Auswirkung
- Mittlere Auswirkung
- Hohe Auswirkung
- Sehr hohe Auswirkung

Abbildung 7: Ergebnis Klimarisikoanalyse



3. Soziales



3.1 Allgemeine Angaben zur Belegschaft

Die Mitarbeitenden bilden das Herzstück von RheinCargo und sind entscheidend für den Erfolg des Unternehmens. Es wird großer Wert auf einen respektvollen, fairen Umgang und eine wertschätzende Zusammenarbeit gelegt, die sowohl die persönliche Entwicklung der Mitarbeitenden als auch Chancengerechtigkeit und Sicherheit am Arbeitsplatz fördert.

Zum Stichtag 31.12.2025 beschäftigte RheinCargo insgesamt 541 Mitarbeitende. Sämtliche Beschäftigungsverhältnisse bestanden im Berichtsjahr ausschließlich in Deutschland und etwa 85 Prozent der Mitarbeitenden verfügen über unbefristete Arbeitsverträge (vgl. Tabelle 7). Die Geschlechterverteilung spiegelt die Struktur der Branche wider (vgl. Tabelle 8 sowie Bundesamt für Logistik und Mobilität (2024)¹⁰).

Neben dieser Kernbelegschaft sind 137 überlassene Mitarbeitende der Muttergesellschaften HGK und NDH wichtige Säulen von RheinCargo. Darüber hinaus waren zum Stichtag 45 Zeitarbeitskräfte in den operativen Abläufen unterstützend tätig.

RheinCargo setzt auf eine langfristige Zusammenarbeit und investiert gezielt in ein attraktives Arbeitsumfeld sowie in Weiterbildungs- und Entwicklungsmöglichkeiten von Mitarbeitenden.

Gleichzeitig wird daran gearbeitet, die Fluktuationsrate von 14,9 Prozent in den kommenden Jahren zu senken und die Bindung der Belegschaft nachhaltig zu stärken.

Vertragstyp	Anzahl Beschäftigte (Headcount)
Unbefristet	458
Befristet	83
Summe	541

Tabelle 7: Anzahl Beschäftigte nach Vertragstyp

Geschlecht	Anzahl Beschäftigte (Headcount)	davon auf Managementebene
Weiblich	28	1
Männlich	513	6
Summe	541	7

Tabelle 8: Anzahl Beschäftigte nach Geschlecht¹¹

¹⁰ Bundesamt für Logistik und Mobilität (2024): Marktbeobachtung Güterverkehr. Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2024 – Fahrerberufe, S. 32

¹¹ Zum Bilanzstichtag war eine Managementposition vakant; die Geschlechterverteilung bezieht sich auf die besetzten Positionen

3.2 Gesundheit und Sicherheit

Die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeitenden haben bei RheinCargo höchste Priorität, insbesondere aufgrund der Tätigkeiten im Schienengüterverkehr und Hafenbetrieb, die mit besonderen Herausforderungen und Risiken verbunden sind. Der Schutz der physischen und psychischen Unversehrtheit der Beschäftigten ist ein zentraler Bestandteil des unternehmerischen Handelns und wird durch umfassende Präventionsmaßnahmen unterstützt.

Im Berichtsjahr 2025 wurden insgesamt 78 meldepflichtige Arbeitsunfälle registriert, was einer Quote von 14,4 Arbeitsunfällen pro 100 Vollzeitbeschäftigte entspricht. Tödliche Arbeitsunfälle traten nicht auf (→ vgl. Abbildung 8).

Um das Arbeitsumfeld sicher zu gestalten, setzt RheinCargo auf ein zertifiziertes Arbeitssicherheitsmanagementsystem, das speziell auf die Anforderungen der Branche ausgelegt ist, sowie auf die Unterstützung durch spezifisch geschulte Fachkräfte für Arbeitssicherheit. Zu umgesetzten Präventionsmaßnahmen zählen unter anderem regelmäßige Sicherheitsunterweisungen, die Bereitstellung hochwertiger persönlicher Schutzausrüstung und umfassende Gefährdungsbeurteilungen zur frühzeitigen Risikoidentifizierung und -minimierung.

Darüber hinaus wird die Gesundheit der Mitarbeitenden beispielsweise durch ergonomische Arbeitsplätze und Sportprogramme gefördert.



Abbildung 8: Arbeitsunfallkennzahlen

3.3 Vergütung und Tarifbindung

RheinCargo steht für faire, transparente und wettbewerbsfähige Entlohnungsstrukturen. Mit einer Tarifbindungsquote von 98,5 % im Berichtsjahr 2025 sind nahezu alle Mitarbeitenden nach den Regelungen eines Tarifvertrags beschäftigt (→ vgl. Abbildung 9). Die Abweichung zu 100 % ist auf außertariflich beschäftigte Mitarbeitende zurückzuführen. Diese hohe Tarifbindung unterstreicht das Engagement für klare und gerechte Vergütungsstandards, die soziale Sicherheit und Stabilität fördern.

Hervorzuheben ist die nahezu vollständige Geschlechtergerechtigkeit in der Vergütung. Mit einem Gender Pay Gap von lediglich 0,8 Prozent setzt RheinCargo ein Zeichen für Lohngleichheit und Chancengerechtigkeit (→ vgl. Abbildung 9).

RheinCargo ist stolz darauf, dass das Prinzip „gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ unabhängig von Geschlecht gelebte Realität im Unternehmen ist.

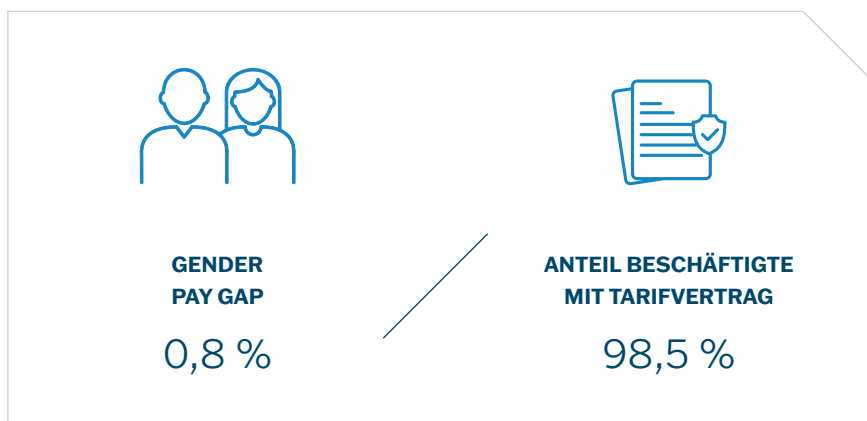


Abbildung 9: Vergütungs- und Tarifabdeckungskennzahlen

3.4 Ausbildung und Weiterbildung

Ausbildung und Weiterbildung haben bei RheinCargo einen hohen Stellenwert. Im Berichtszeitraum lag die durchschnittliche Anzahl an Schulungsstunden je Mitarbeiterin und Mitarbeiter bei rund 30,6 Stunden.¹²

Mit der eigenen Ausbildungsakademie übernimmt RheinCargo Verantwortung für die Ausbildung von Fach- und Arbeitskräften und bietet jungen Menschen einen qualifizierten Einstieg in die Logistik- und Hafenwelt. Ergänzend dazu stehen vielfältige Weiterbildungsangebote zur Verfügung, die darauf ausgerichtet sind, die fachliche und persönliche Entwicklung der Mitarbeitenden zu fördern und sie gezielt auf zukünftige Anforderungen vorzubereiten.

¹² Anzahl Schulungsstunden bezieht sich auf bei der RheinCargo angestellte Mitarbeitende sowie von den Muttergesellschaften überlassene Mitarbeitende; RheinCargo arbeitet daran, die Datengrundlage weiter zu verbessern, um die Informationen künftig geschlechterdifferenziert ausweisen zu können

3.5 Schutz von Menschenrechten

RheinCargo verpflichtet sich zum Schutz und zur Förderung von Menschenrechten in allen Bereichen der Geschäftstätigkeit. Grundlage hierfür ist der unternehmenseigene Verhaltenskodex, der klare Standards für ethisches und verantwortungsbewusstes Handeln definiert.

Der Kodex umfasst unter anderem die Themen Kinderarbeit, Zwangsarbeit, Menschenhandel, Diskriminierung, Arbeitssicherheit, Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen sowie den Schutz der Privatsphäre, der Umwelt und der natürlichen Lebensgrundlagen. Diese Leitlinien sind verbindlich für alle Mitarbeitenden und Partner und unterstreichen das Engagement von RheinCargo für soziale und ökologische Verantwortung.

Darüber hinaus wurde ein strukturiertes Beschwerdeverfahren etabliert. Dieses ermöglicht Mitarbeitenden und Partnern die vertrauliche und sichere Meldung von Verstößen. Die Bearbeitung erfolgt durch eine externe Ombudsperson.

Im Berichtsjahr 2025 wurden keine Menschenrechtsverletzungen in Bezug auf die eigene Belegschaft festgestellt. Ebenso liegen keine Erkenntnisse über entsprechende Vorfälle in der Wertschöpfungskette oder bei sonstigen Stakeholdern vor.



→ PDF zum Download



4. Unternehmensführung



4.1 Unternehmensleitlinien und Compliance

RheinCargo steht für verantwortungsvolles und nachhaltiges Handeln – ein Prinzip, das das unternehmerische Selbstverständnis prägt. Die Unternehmensleitlinien bieten eine klare Orientierung für das tägliche Handeln und spiegeln die Werte wider, die RheinCargo wichtig sind (→ vgl. Abbildung 10):

Wertschätzung: Ein vertrauensvoller und respektvoller Umgang prägt die Zusammenarbeit. Offenheit, Fairness und Transparenz sind die Grundlage für ein starkes Miteinander.

Professionalität: Mit innovativen und flexiblen Logistiklösungen setzt RheinCargo auf Verlässlichkeit und Effizienz, um den Kundenanforderungen gerecht zu werden.

Verantwortung: Mit den Transport- und Umschlaglösungen leistet RheinCargo einen Beitrag zur Verkehrsentlastung und ermöglicht eine umweltschonende Versorgung von Menschen und Industrie.

Sicherheit: RheinCargo schafft ein Arbeitsumfeld, in dem Gesundheit, Arbeitsschutz und Sicherheitsmaßnahmen fest in der Unternehmenskultur verankert sind und aktiv gelebt werden.

Diese Leitlinien bilden die Grundlage für Verhalten und Entscheidungen. Darüber hinaus wurde ein Compliance Management System etabliert. Dieses sorgt für die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften und interner Richtlinien und unterstützt dabei, Risiken wie Korruption oder Bestechung gezielt zu vermeiden.

Im Berichtszeitraum 2025 wurden weder Verurteilungen noch behördliche Geldstrafen wegen Korruption oder Bestechung gegen RheinCargo verhängt.

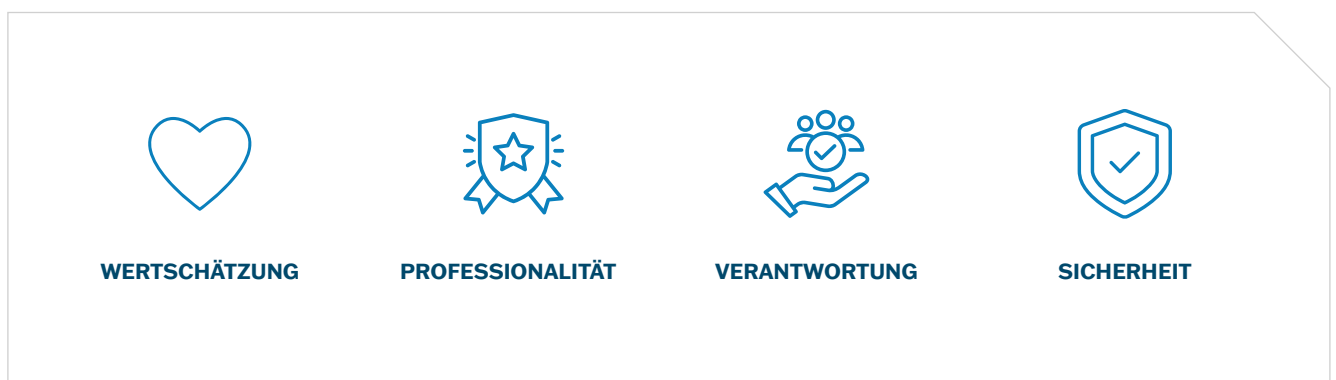


Abbildung 10: Unternehmensleitlinien

4.2 Umsätze aus kontroversen Sektoren¹³

RheinCargo erzielt einen Teil seiner Umsätze im Zusammenhang mit dem Transport fossiler Energieträger. Im Berichtszeitraum beliefen sich die Umsätze aus Aktivitäten mit Bezug zu Kohle auf rund 5,7 Mio. € (2,8 %) und mit Bezug zu Mineralöl auf rund 48,0 Mio. € (23,1 %). EU-Paris-abgestimmte Referenzwerte sind Aktienindizes, die nach festen Regeln zusammengestellt werden. Unternehmen mit über 1 % Umsatz aus Kohle oder über 10 % aus Erdöl – jeweils inkl. Transport und Handel – werden nicht aufgenommen; dies trifft auf RheinCargo zu. Die Angabe richtet sich an Banken und Investoren und hat keine rechtlichen Folgen.

4.3 Geschlechtervielfalt im Aufsichtsrat

Im Aufsichtsrat von RheinCargo waren im Berichtsjahr insgesamt 19 Mitglieder vertreten, davon 5 weibliche und 14 männliche Personen (vgl. Tabelle 9).

Geschlecht	Anzahl Mitglieder im Aufsichtsrat
Weiblich	5
Männlich	14
Summe	19

Tabelle 9: Anzahl Mitglieder im Aufsichtsrat nach Geschlecht

¹³ Der VSME-Standard fragt vier Sektoren ab: kontroverse Waffen, Tabak, fossile Energieträger (inkl. Transport, Lagerung und Handel) sowie Pestizide und Agrochemikalien. RheinCargo ist ausschließlich über Transportleistungen betroffen.



5. Anhang



5.1 Datenpunktverzeichnis

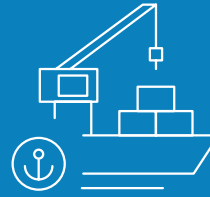
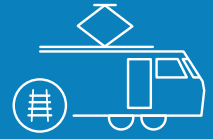
VSME-Modul	VSME-Nr.	Datenpunkt	Kapitel
B1	24 (außer (e) ii. & vi.)	Grundlagen für die Erstellung und allgemeine Angaben	1.1
B1	24 (e) ii.	NACE-Codes	1.2
B1	24 (e) vi.	Land der Hauptgeschäftstätigkeit	1.2
B1	25	Siegel und Zertifizierungen	n.a.
B2	26-28	Verfahrensweisen, Richtlinien und künftige Initiativen	1.3, 2, 3, 4.1
B3	29	Energie	2.1
B3	30-31	Treibhausgasemissionen	2.2
B4	32	Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	n.a.
B5	33	Biodiversitätssensible Gebiete	2.3
B5	34	Landnutzung	n.a.
B6	35	Wasserentnahme	2.4
B6	36	Wasserverbrauch	n.a.
B7	37	Kreislaufwirtschaftliche Prinzipien	2.5
B7	38 (a)-(b)	Abfallaufkommen	2.5
B7	38 (c)	Massenstrom verwendeter Materialien	n.a.
B8	39 (a)-(b)	Allgemeine Angaben zur eigenen Belegschaft	3.1
B8	39 (c)	Untergliederung Mitarbeitende nach Land der Anstellung	n.a.
B8	40	Fluktuationsrate	3.1
B9	41	Gesundheit und Sicherheit	3.2
B10	42 (a)-(c)	Vergütung und Tarifabdeckung	3.3
B10	42 (d)	Weiterbildung	3.4
B11	43	Korruption und Bestechung	4.1
C1	47	Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	1.2
C2	48	Verfahrensweisen, Richtlinien und künftige Initiativen	1.3, 2, 3, 4.1
C2	49	Verantwortlichkeiten für Umsetzung Initiativen	n.a.
C3	54-55	Treibhausgasreduktionsziele und Übergangsplan	n.a.
C3	56	Übergangsplan zur Klimawandelminderung	2.2
C4	57	Klimarisiken und -resilienz	2.6
C4	58	Finanzielle Auswirkungen von Klimarisiken	n.a.
C5	59-60	Geschlechterverteilung Management und Zeitarbeit	3.1
C6	61	Verhaltenskodex und Beschwerdeverfahren	3.5
C7	62	Menschenrechtsverletzungen	3.5
C8	63	Umsätze aus kontroversen Sektoren	4.2
C9	65	Geschlechterverteilung Aufsichtsrat	4.3

5.2 Glossar

Begriff	Erläuterung
Beschwerdeverfahren	Strukturierter Prozess, der es Stakeholdern ermöglicht, Anliegen oder Beschwerden zu melden und Lösungen zu finden – entweder durch staatliche oder nichtstaatliche Mechanismen wie Gerichte, Ombudsstellen, Betriebsvereinbarungen oder unternehmensbasierte Verfahren
Biodiversitätssensibles Schutzgebiet	Gebiete wie das Natura-2000-Netzwerk, UNESCO-Welterbestätten, Key Biodiversity Areas (KBAs) und andere geschützte Gebiete gemäß Anhang II der delegierten Verordnung (EU) 2021/2139
Doppelte Wesentlichkeitsanalyse	Verfahren zur Bestimmung der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen eines Unternehmens, das sowohl die Auswirkungen des Unternehmens auf Umwelt und Gesellschaft (impact materiality) als auch die finanziellen Auswirkungen externer Nachhaltigkeitsthemen auf das Unternehmen (financial materiality) berücksichtigt
Erneuerbare Energie	Energie aus erneuerbaren, nicht-fossilen Quellen wie Wind, Solar, Geothermie, Umgebungsenergie, Gezeiten-, Wellen- und Meeresenergie, Wasserkraft, Biomasse, Deponiegas, Klärgas und Biogas
Gefährlicher Abfall	Abfall, der eine oder mehrere der in Anhang III der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Abfälle aufgeführten gefährlichen Eigenschaften aufweist
Klimabezogene physische Risiken	Risiken durch den Klimawandel, die entweder akut durch wetterbedingte Ereignisse wie Stürme, Überschwemmungen oder Hitzewellen oder chronisch durch langfristige Veränderungen wie Temperaturanstieg, steigende Meeresspiegel, Wassermangel, Biodiversitätsverlust und reduzierte Bodenproduktivität entstehen können
Klimabezogene Übergangsrisiken	Risiken, die sich aus der Anpassung an eine klimagerechte Wirtschaft ergeben, wie Änderungen politischer Rahmenbedingungen, technologische Entwicklungen, Marktveränderungen und gesellschaftliche Trends, die finanzielle und operative Auswirkungen auf Unternehmen haben können
Klimarisikoanalyse	Verfahren zur Identifizierung und Bewertung klimabezogener Risiken auf Basis verschiedener Szenarien, um deren potenzielle Auswirkungen auf Vermögenswerte, Geschäftsaktivitäten und Wertschöpfungsketten zu verstehen und entsprechende Maßnahmen abzuleiten
Klimawandelanpassung	Prozess der Anpassung an tatsächliche und erwartete Auswirkungen des Klimawandels
Korruption	Missbrauch von anvertrauter Macht für privaten Vorteil, der durch Einzelpersonen oder Organisationen ausgelöst werden kann – dazu zählen Bestechungszahlungen, Betrug, Erpressung und Geldwäsche sowie Angebote oder Annahmen von Vorteilen wie Geschenken, Geld, Belohnungen oder Dienstleistungen, um unrechtmäßige Handlungen zu fördern
Mitarbeitende	Person, die gemäß nationalem Recht oder der Praxis in einem direkten Beschäftigungsverhältnis zum Unternehmen steht (Begriff „Beschäftigte“ wird äquivalent verwendet) – Arbeitnehmerüberlassung (inkl. Zeitarbeitskräfte) nicht eingeschlossen

5.2 Glossar

Treibhausgase	Kohlendioxid (CO ₂), Methan (CH ₄), Distickstoffmonoxid (N ₂ O), Stickstofftrifluorid (NF ₃), Fluorkohlenwasserstoffe (HFCs), Perfluorkohlenstoffe (PFCs) und Schwefelhexafluorid (SF ₆)
Treibhausgasemissionen Scope 1	Direkte Emissionen, die aus Quellen innerhalb der organisatorischen Grenzen des Unternehmens stammen, wie etwa aus dem Betrieb von Fahrzeugen, Anlagen oder Maschinen
Treibhausgasemissionen Scope 2	Indirekte Emissionen aus der Erzeugung eingekaufter Energie, wie Strom, Wärme oder Dampf, die vom Unternehmen genutzt werden
Treibhausgasemissionen Scope 3	Alle anderen indirekten Emissionen, die entlang der Wertschöpfungskette entstehen, wie beispielsweise durch eingekaufte Güter und Dienstleistungen, Geschäftsreisen oder Abfallentsorgung
Wasserentnahme	Gesamte Wassermenge, die während des Berichtszeitraums aus allen Quellen in die Grenzen des Unternehmens gelangt und für jegliche Zwecke genutzt wird
Wertschöpfungskette	Aktivitäten, Ressourcen und Beziehungen, die ein Unternehmen nutzt und benötigt, um Produkte oder Dienstleistungen zu entwickeln, bereitzustellen, zu konsumieren und am Ende ihres Lebenszyklus zu verwerten – umfasst sowohl vorgelagerte Akteure (z. B. Lieferanten) als auch nachgelagerte Akteure (z. B. Kunden und Vertriebspartner)



RheinCargo GmbH & Co. KG

Hammer Landstraße 3
41460 Neuss

Telefon: +49 (0) 2131 53 23 - 0
E-Mail: info@rheincargo.com

www.rheincargo.com

