



NACHHALTIGKEITSBERICHT 2024
DNK-Erklärung



01

VORWORT

02

ALLGEMEINES

Allgemeine Informationen

03

KRITERIEN 1-10: NACHHALTIGKEITSKONZEPT

Strategie

1. Strategische Analyse und Maßnahmen
2. Wesentlichkeit
3. Ziele
4. Tiefe der Wertschöpfungskette

Prozessmanagement

5. Verantwortung
6. Regeln und Prozesse
7. Kontrolle
Leistungsindikatoren (5-7)
8. Anreizsysteme
Leistungsindikatoren (8)
9. Beteiligung von Anspruchsgruppen
Leistungsindikatoren (9)
10. Innovations und Produktmanagement
Leistungsindikatoren (10)

04

KRITERIEN 11-20: NACHHALTIGKEITSASPEKTE

Umwelt

11. Inanspruchnahme von natürlichen Ressourcen
12. Ressourcenmanagement
Leistungsindikatoren (11-12)
13. Klimarelevante Emissionen
Leistungsindikatoren (13)

Gesellschaft

14. Arbeitnehmerrechte
15. Chancengerechtigkeit
16. Qualifizierung
Leistungsindikatoren (14-16)
17. Menschenrechte
Leistungsindikatoren (17)
18. Gemeinwesen
Leistungsindikatoren (18)
19. Politische Einflussnahme
Leistungsindikatoren (19)
20. Gesetzes und richtlinienkonformes Verhalten
Leistungsindikatoren (20)



01

VORWORT

In einer Zeit wirtschaftlicher Herausforderungen, gesellschaftspolitischer Spannungen sowie globaler Konflikte und Umbrüche halten wir als HGK Shipping entschlossen an unserer nachhaltigen Strategie fest. Nachhaltigkeit verstehen wir dabei nicht nur als Verantwortung, sondern auch als Chance, aktuellen und künftigen Herausforderungen resilient zu begegnen. Die drei ESG-Säulen – Umwelt (Environmental), Soziales (Social) und verantwortungsvolle Unternehmensführung (Governance) – bilden die Grundlage unseres Handelns und sind fest in unserer Unternehmenskultur verankert.

Das System Wasserstraße sehen wir als einen entscheidenden Faktor, um dem steigenden Transportbedarf in Europa in den kommenden Jahrzehnten gerecht zu werden. Bei bislang nicht ausgeschöpften Kapazitäten überzeugt die Binnenschifffahrt im Vergleich zu alternativen Verkehrsträgern durch besonders niedrige Emissionswerte. Für uns ist sie daher ein unverzichtbares Element für das Gelingen der Verkehrswende. Zudem haben wir das Potenzial der Wasserstraße für den Transport zukunftsrelevanter Güter erkannt und neuartige Konzepte entwickelt, mit welchen wir diese transportieren können. So leisten wir unseren

Beitrag zur Energiewende sowie zur Dekarbonisierung der Industrie.

Unser Ziel ist es, die Binnenschifffahrt als zukunftsorientierten und nachhaltigen Verkehrsträger stärker in den Fokus zu rücken und dabei als Innovationstreiber voranzugehen. Brancheninternen und -übergreifenden Herausforderungen wie zunehmenden Extremwetterereignissen oder dem Fachkräftemangel begegnen wir mit innovativen Technologien, Konzepten und Initiativen. Ein Beispiel dafür ist die Entwicklung und der Bau ressourcenschonender, niedrigwasser-optimierter Binnen- sowie Küstenmotorschiffe in unserem HGK Shipping Design Center.

Zudem liegt uns die Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeitenden besonders am Herzen. Getreu unserem Leitsatz „Safety Takes Us Home“ arbeiten wir kontinuierlich daran, Maßnahmen zum Schutz und Wohlbefinden unserer Belegschaft sowie unseres Umfelds umzusetzen und weiterzuentwickeln. Die Erfolge des vergangenen Jahres, auf die wir in diesem Bericht zurückblicken, verdanken wir nicht zuletzt dem engagierten Einsatz unserer

gesamten Belegschaft. Der Beitrag der verschiedenen Stakeholder unseres Unternehmens war entscheidend für die Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsmaßnahmen und das Erreichen unserer Ziele. Mit diesem Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2024 möchten wir Ihnen einen umfassenden Einblick in unsere Ziele, Maßnahmen und Erfolge in diesem Bereich geben. Der Bericht wurde gemäß dem Standard des Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) erstellt, um Vergleichbarkeit und Transparenz zu gewährleisten.





02

ALLGEMEINES

rund 1000 Mitarbeiter



43 Mio. t Fracht jährlich



13 Standorte



350 eigene und
gecharterte Schiffe



Als führendes Binnenschifffahrtsunternehmen in Europa verbindet HGK Shipping die wichtigsten Industrieregionen in den Benelux-Staaten, Frankreich und Deutschland. Mit unserer Flotte von über 350 eigenen und gecharterten Binnenschiffen befördern wir pro Jahr rund 43 Mio. Tonnen Fracht auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen sowie dem angeschlossenen Kanalsystem. Wir sind damit wegweisender Partner in der Trocken-, Gas und Chemieschifffahrt sowie für Supply-Chain-Lösungen für den Transport mit Tankcontainern.

Der Bereich Short Sea Shipping führt europaweite Küstenmotorschifffahrt für trockene und flüssige Transportgüter durch. Darüber hinaus bieten wir Port-Agency-Tätigkeiten an, die das Handling kompletter Logistikketten an der Schnittstelle zwischen See und Binnenschifffahrt inklusive Fiskalvertretung umfassen. Weiterhin stellen wir Port Services bereit, die integrierte Versorgungskonzepte samt Hafenbetrieb anbieten. Im Verbund der HGK-Gruppe kombinieren wir durch moderne Konzepte zudem die Verkehrsträger Schiene, Wasser und Straße zu nachhaltigen Transportketten.





03

KRITERIEN 1-4: Nachhaltigkeitskonzept

STRATEGIE

1. Strategische Analyse und Maßnahmen
2. Wesentlichkeit
3. Ziele
4. Tiefe der Wertschöpfungskette





1. STRATEGISCHE ANALYSE UND MASSNAHMEN

Das Unternehmen legt offen, ob es eine Nachhaltigkeitsstrategie verfolgt. Es erläutert, welche konkreten Maßnahmen es ergreift, um im Einklang mit den wesentlichen und anerkannten branchenspezifischen, nationalen und internationalen Standards zu operieren.

HGK Shipping ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der HGK AG und somit Teil des Stadtwerke-Köln-Konzerns (SWK). Unsere Maßnahmen für eine nachhaltige Entwicklung basieren auf den vier folgenden Handlungsfeldern der SWK:

- ✓ Umwelt und Klimaschutz
- ✓ Kunden, Kundinnen und Produkte
- ✓ Verantwortung für Mitarbeitende
- ✓ Nachhaltiges Wirtschaften

Quelle: DNK-Erklärung 2023, Hammel, C., Stadtwerke Köln.

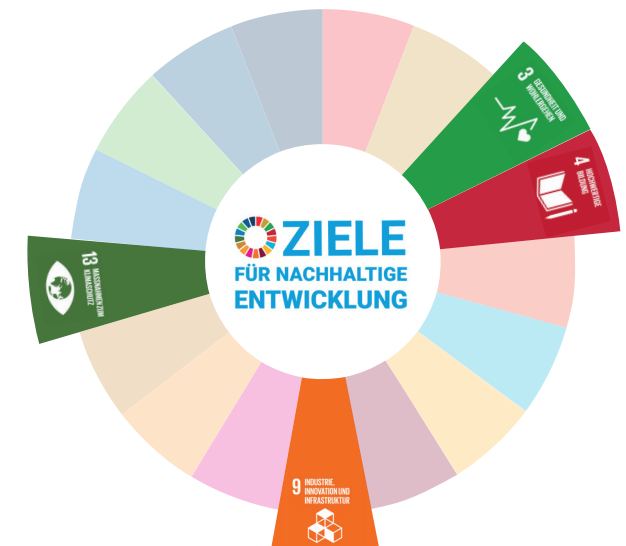
Als Teil des SWK-Konzerns tragen wir zur Erreichung der konzernübergreifenden Nachhaltigkeitsziele bei. Dabei legen wir unsere Maßnahmen und Ziele innerhalb unseres unternehmensspezifischen Wirkungskreises fest. Trotz der sich derzeit in Überarbeitung befindlichen Nachhaltigkeitsstrategie, ist

unser Unternehmen bereits zum aktuellen Zeitpunkt sowohl strategisch als auch operativ insbesondere auf die folgenden Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, kurz SDGs) der Vereinten Nationen ausgerichtet:



Wir tragen durch unsere Aktivitäten in den vier Handlungsfeldern unter anderem zu diesen SDGs kontinuierlich bei. Ein besonderer Fokus von HGK Shipping liegt dabei auf dem Thema Klimaschutz (SDG 13), siehe auch [Kriterium 3 „Ziele“](#).

Weitere Informationen und Details zu unserer Nachhaltigkeitsstrategie werden im nächsten Nachhaltigkeitsbericht für 2025 veröffentlicht.



2. WESENTLICHKEIT

Das Unternehmen legt offen, welche Aspekte der eigenen Geschäftstätigkeit wesentlich auf Aspekte der Nachhaltigkeit einwirken und welchen wesentlichen Einfluss die Aspekte der Nachhaltigkeit auf die Geschäftstätigkeit haben. Es analysiert die positiven und negativen Wirkungen und gibt an, wie diese Erkenntnisse in die eigenen Prozesse einfließen.

Unternehmensumfeld

Unser Unternehmen operiert in einem komplexen Umfeld, das durch verschiedene ökologische, sozioökonomische und politische Besonderheiten geprägt ist. Diese Faktoren beeinflussen unsere Tätigkeiten und erfordern eine sorgfältige Planung und Umsetzung von Maßnahmen. Im Folgenden werden die wichtigsten Bereiche des Unternehmensumfelds dargestellt.

Die Sicherheit unserer Mitarbeitenden, der Umwelt und der transportierten Güter haben höchste Priorität. Dies umfasst sowohl physische Sicherheitsmaßnahmen im Arbeitsumfeld unserer Mitarbeitenden als auch IT-Sicherheitsvorkehrungen, um Cyberangriffe zu verhindern und die Integrität unserer Systeme zu gewährleisten.

Der Klimawandel stellt die Binnenschifffahrtsindustrie vor große Herausforderungen. Extremwetterereignisse und längere Niedrigwasserperioden erfordern Anpassungsstrategien, um die Resilienz unseres Geschäftsmodells zu erhöhen und die Auswirkungen auf unsere Betriebsabläufe zu minimieren. Darüber hinaus ist unser effektives Umweltmanagement gemäß der ISO 14001 unerlässlich, um die öko-

logischen Auswirkungen unserer Tätigkeiten zu reduzieren. Die Einhaltung des Energieeffizienzgesetzes und die stetige Verbesserung im Rahmen des Energiemanagementsystems gemäß der ISO 50001 sind entscheidend für die Reduktion unserer Energieverbräuche zur Begrenzung der Klimabelastung. Dies erfordert kontinuierliche Investitionen in energieeffiziente Technologien und Prozesse.





Weiterhin ist der Fachkräftemangel eine der größten Herausforderungen in der Binnenschifffahrtsindustrie: Jenen, dem demografischen Wandel geschuldeten Engpässen, wirken wir durch gezielte Ausbildungen und Weiterbildungsprogramme, attraktive Arbeitsbedingungen und dem Einsatz innovativer Technologien entgegen.

Dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz entsprechend bewerten wir menschenrechtliche und umweltbezogene Sorgfaltspflichten entlang unserer Lieferkette. Dies umfasst die Durchführung von Risikoanalysen, Nutzung ausgebauter Beschwerdeverfahren und die regelmäßige Berichterstattung über unsere Maßnahmen.

Im Umgang, der Handhabung und dem Transport von Gefahrgütern setzen wir strikte Sicherheitsmaßnahmen um und halten nationale sowie internationale Vorschriften ein.

Durch die Berücksichtigung dieser ökologischen, sozioökonomischen und regulatorischen Besonderheiten im Unternehmensumfeld können wir sicherstellen, dass HGK Shipping nachhaltig und verantwortungsvoll agiert und gleichzeitig den Anforderungen unserer Stakeholder gerecht wird.

Wesentliche Themen

Der folgende Abschnitt umreißt die wesentlichen, durch unsere Geschäftstätigkeit beeinflussten Nachhaltigkeitsthemen (Inside-Out) sowie die Themen, die Einfluss auf HGK Shipping nehmen (Outside-In). Die sich daraus ergebenden positiven und negativen Auswirkungen sowie unser Umgang damit werden ebenfalls thematisiert und beschrieben.

Im Zuge der Energiewende und aufgrund globaler Krisen verändern sich die Märkte und Transportanforderungen. HGK Shipping evaluiert ihr Handeln deshalb stetig und richtet sich entsprechend neu aus. Dazu zählt das Erschließen neuer Märkte. Als Europas größtes Binnenschifffahrtsunternehmen spielen wir eine bedeutende Rolle für die Industrie, insbesondere in den Sektoren Stahl, Chemie und Energie: Wir transportieren Rohstoffe, Chemikalien und unter Druck verflüssigte Gase sowie Schüttgüter zuverlässig. Durch die Bereitstellung integrierter und nachhaltiger Logistikdienstleistungen kann HGK Shipping spezifische und anspruchsvolle Kundenanforderungen umsetzen. So tragen wir zur Zuverlässigkeit in der Wertschöpfungskette bei und unterstützen den Industriestandort Europa. Insbesondere im Zuge der Energiewende

„Mit diesem innovativen Schiffstyp bereiten wir schon heute den Weg für die logistischen Anforderungen an eine zukunftsfähige Binnenschifffahrt vor.“

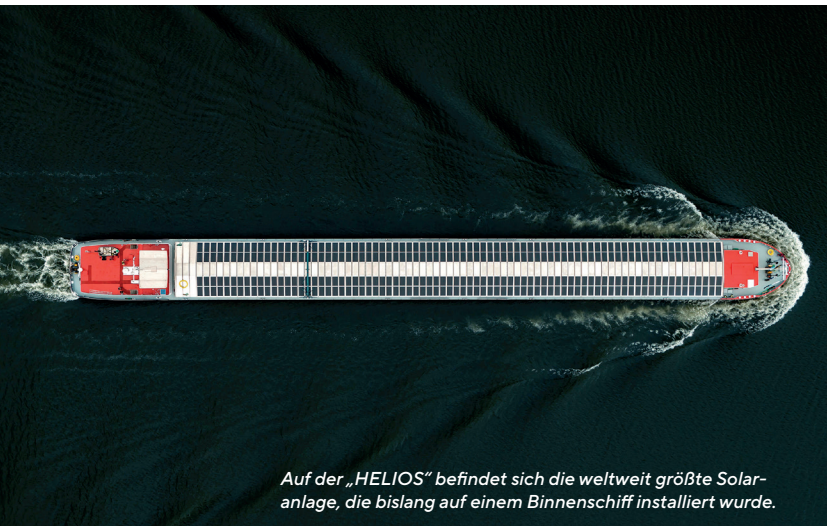
STEFFEN BAUER
CEO HGK Shipping



wird die Relevanz von HGK Shipping für die Industrie weiter ansteigen, da wir spezielle Schiffskonzepte für den Transport von verflüssigten kalten Gasen wie Ammoniak (NH_3) und Kohlenstoffdioxid (LCO_2) für die CO_2 -Abscheidung und -speicherung zur Verfügung stellen. „Mit diesem innovativen Schiffstyp bereiten wir schon heute den Weg für die logistischen Anforderungen an eine zukunftsfähige Binnenschifffahrt vor“, erläutert Steffen Bauer, CEO von HGK Shipping, die Pläne im Jahr 2024. „Die prognostizierten Transportmengen für Wasserstoff und dessen Derivate wie Ammoniak, aber auch für verflüssigtes Kohlenstoffdioxid, werden nicht ausschließlich über Pipelines befördert werden können. Aus diesem Grund möchten wir dem Markt leistungsfähige Transportalternativen über den Verkehrsträger Wasserstraße anbieten.“

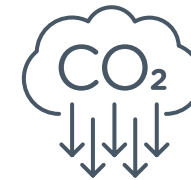
Ökologische Aspekte

Die Binnenschifffahrt leistet dank ihrer Energieeffizienz einen maßgeblichen Beitrag zum Ausgleich der teils emissionsintensiveren Transporte über Straßen und Schienen. Dennoch steht auch unser Verkehrsträger angesichts der globalen Belastung des Klimas durch Treibhausgase in der Verantwortung, CO₂-Emissionen zu reduzieren und folglich einen effizienten Energieeinsatz zu realisieren. Deshalb ist dies ein wesentlicher Bestandteil unserer Strategie. Durch Innovationen tragen wir maßgeblich zur Transformation des Sektors bei.



Der Zustand der Gewässer infolge der klimatischen Erwärmung, geprägt durch temporäre Niedrig und Hochwasser sowie veränderte Abflussgeschwindigkeiten, stellt eine Herausforderung für die Nutzung der Wasserstraßen dar. Die Klimafolgenanpassung verlangt umfangreiche Investitionen in zukunftsorientierte Schiffe, die den sich ändernden Umweltbedingungen gerecht werden.

Des Weiteren spielt der Umweltschutz eine wesentliche Rolle beim Schutz vor negativen Umwelteinflüssen, darunter die Vermeidung von Risiken im Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen und die Vermeidung der Schädigung von Organismen durch Antriebe, des Aufwirbelns von Sedimenten, des Einschleppens gebietsfremder Tier oder Pflanzenarten (Neozoen) und von Havarien. Zudem kann es an und in Kanälen sowie Flüssen durch die Nutzung von Schleusen, Häfen und den Schiffsverkehr zur Belastung der natürlichen Lebensräume (Flora und Fauna) kommen. Unsere hohen Qualitätsstandards, unser integriertes Umweltmanagementsystem und die zukunftsorientierte Ausrichtung des Unternehmens wurden in einem resilienten Geschäftsmodell mit umweltfreundlichen Transportlösungen realisiert, das diese Einflüsse so gering wie möglich hält.



TREIBHAUSGASE



GEWÄSSER



KLIMAFOLGEN-ANPASSUNG



UMWELTSCHUTZ



Sozioökonomische Aspekte

Unser Unternehmen begegnet unterschiedlichen sozioökonomischen Herausforderungen mit entschlossenem Handeln. Sicherheit hat bei uns oberste Priorität: Unter dem Slogan „Safety Takes Us Home“ entwickeln wir unsere Sicherheitskultur kontinuierlich weiter. Hierzu führen wir die HOP-Prinzipien (Human and Organizational Performance) im Unternehmen ein und gewährleisten so stets die Einhaltung der Sicherheitsstandards. Ein weiterer bedeutender Einflussfaktor auf die Schifffahrtsindustrie stellt der Fachkräftemangel dar. Zu unseren gezielten, diesem Einfluss entgegenwirkenden Maßnahmen zählen die aktive Förderung von Vielfalt und Gleichberechtigung, einschließlich

SICHERHEIT

FACHKRÄFTEMANGEL

VIELFALT UND GLEICHBERECHTIGUNG

VEREINBARKEIT VON BERUF UND FAMILIE

QUALIFIKATION

DIGITALISIERUNG

NACHHALTIGES ARBEITSUMFELD

der Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie die für uns essenzielle kontinuierliche Qualifikation und Weiterbildung unserer Mitarbeitenden, um den hohen Anforderungen der Branche gerecht zu werden. Weiterhin bieten wir in unserem haus- und unternehmenseigenen Shipping-Trainingscenter umfassende Schulungsprogramme an und unterstützen die berufliche Entwicklung aller Mitarbeitenden. Zum Ausgleich der sinkenden Fachkräftezahl setzen wir außerdem auf Digitalisierung und technologische Lösungen, die wir aktiv vorantreiben. Mit diesen Maßnahmen bewältigen wir die sozioökonomischen Herausforderungen und schaffen ein nachhaltiges und erfolgreiches Arbeitsumfeld.

Chancen und Risiken im Umgang mit den Nachhaltigkeitsthemen

Unser Unternehmen ergreift zahlreiche Chancen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit zu stärken. Die Digitalisierung der Binnenschifffahrt bietet unter anderem die Möglichkeit, ferngesteuertes Fahren zu erproben, um die Flexibilität des Berufs in der Binnenschifffahrt künftig maßgeblich erweitern zu können. Zudem eröffnet die Erschließung neuer Märkte für den Transport von kalten verflüssigten Gasen bedeutende Potenziale für die Energiewende. Die Nutzung alternativer Kraftstoffe wie HVO und innovativer Antriebskonzepte trägt schon heute zur Reduktion

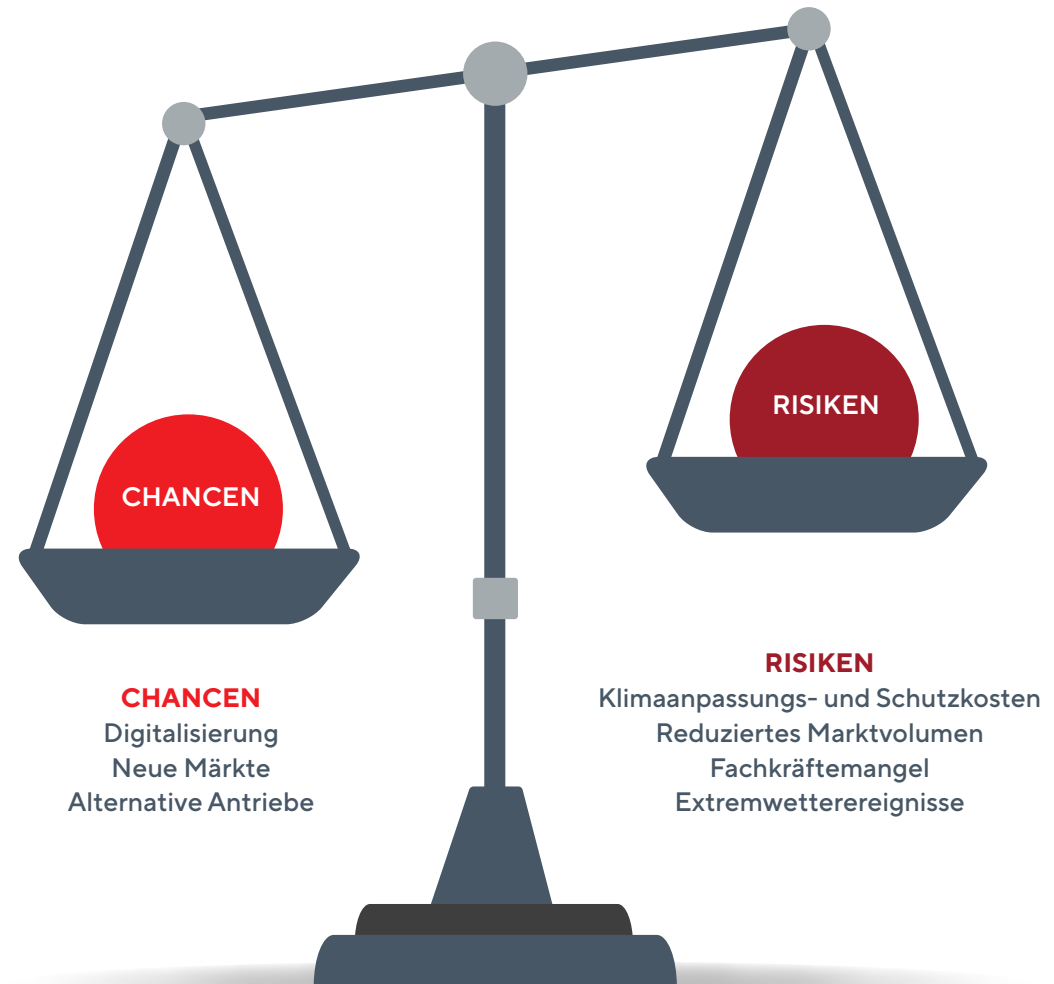
unserer CO₂-Emissionen bei. Darüber hinaus können wir durch eine offene und wertschätzende Unternehmenskultur sowie eine ausgeprägte Sicherheitskultur Fachkräfte gewinnen, langfristig binden und die Anforderungen unserer Kunden und Kundinnen erfüllen.

Zu den Risiken zählen steigende Kosten durch investitionsintensive Klimaanpassungs- und Klimaschutzmaßnahmen, die notwendig sind, um den Herausforderungen des Klimawandels zu begegnen. Im Zuge der Energiewende ist die Abnahme der Transportmengen fossiler Energieträger ein Risiko, das in diesem Bereich zu einem Verlust an Marktvolumen führen wird. Der Fachkräftemangel stellt ebenfalls



ein erhebliches Risiko dar. Eine ungebremsste negative Entwicklung könnte unsere Handlungsfähigkeit beeinträchtigen und unsere Wettbewerbsfähigkeit schwächen. Zunehmende bürokratische Anforderungen, die unsere Branche betreffen, könnten zusätzliche Kosten verursachen oder unsere Betriebsabläufe verlangsamen. Variierende Pegelstände der Gewässer können die Handlungsfähigkeit ebenfalls erschweren und zu Verzögerungen im Betriebsablauf oder erhöhten Betriebskosten führen. Schließlich sind wir mit Herausforderungen im Zusammenhang mit einer zunehmenden Bedrohung durch Extremwetterereignisse wie Stürme, Überschwemmungen und Hitzewellen konfrontiert.

Durch die Identifikation, Auseinandersetzung mit und Bewältigung dieser Risiken sind wir in der Lage, die Geschäftstätigkeit sicherzustellen und eine langfristige, nachhaltige Entwicklung zu erreichen.





3. ZIELE

Das Unternehmen legt offen, welche qualitativen und / oder quantitativen sowie zeitlich definierten Nachhaltigkeitsziele gesetzt und operationalisiert werden und wie deren Erreichungsgrad kontrolliert wird.

Die wichtigsten Zielsetzungen (Top 10 Ziele vgl. Abbildung) von HGK Shipping für die Nachhaltigkeit ergeben sich aus unserer unternehmerischen Verantwortung und Geschäfts-

tätigkeit. Die konkreten Handlungsfelder, in denen sich die Ziele wiederfinden, wurden im Rahmen eines intensiven internen Prozesses der SWK-Unternehmen identifiziert und priorisiert. Das Handlungsfeld „Umwelt und Klimaschutz“ konnte im Zuge dessen als besonders relevant eingestuft werden. Mit unserem strategischen Fokus auf Klimaschutz und Sicherheit haben wir bereits zwei wesentliche Ziele definiert.



Bis 2050 streben wir als Unternehmen Klimaneutralität an und möchten bis 2030 den Flottenanteil mit Einsatz von Biokraftstoffen auf 50 Prozent erhöhen, um klimarelevante Treibhausgasemissionen deutlich zu senken.

HANDLUNGSFELDER	TOP 10 ZIELE	SDG
Umwelt- und Klimaschutz	✓ 20-30% Kraftstoffeinsparung bei jedem neu gebauten Schiff zur Reduktion von Treibhausgasemissionen ✓ Erhöhung des Einsatzes erneuerbarer Kraftstoffe auf 50% bis 2030 zur Reduktion der Treibhausgasemissionen ✓ Klimaresilienz durch zukunftsorientierte Schiffe	13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ 9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR
Mitarbeitendenverantwortung	✓ keine lebensverändernden Unfälle unserer Mitarbeitenden ✓ Qualifikation und Zukunftskompetenzen der Mitarbeitenden fördern ✓ Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden	3 GESUNDHEIT UND WOHLERGEHEN 4 HOCHWERTIGE BILDUNG
Kunden, Kundinnen und Produkte	✓ Fokus in der Kundenorientierung beibehalten ✓ Nachhaltigkeitszertifizierungen und Qualitätsstandards	12 NACHHALTIGE/R KONSUM UND PRODUKTION
Nachhaltiges Wirtschaften	✓ Kommunikation und Dialog mit unseren internen und externen Stakeholdern ✓ Corporate Citizenship durch Beiträge für lokale Gemeinschaften	11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINDEN

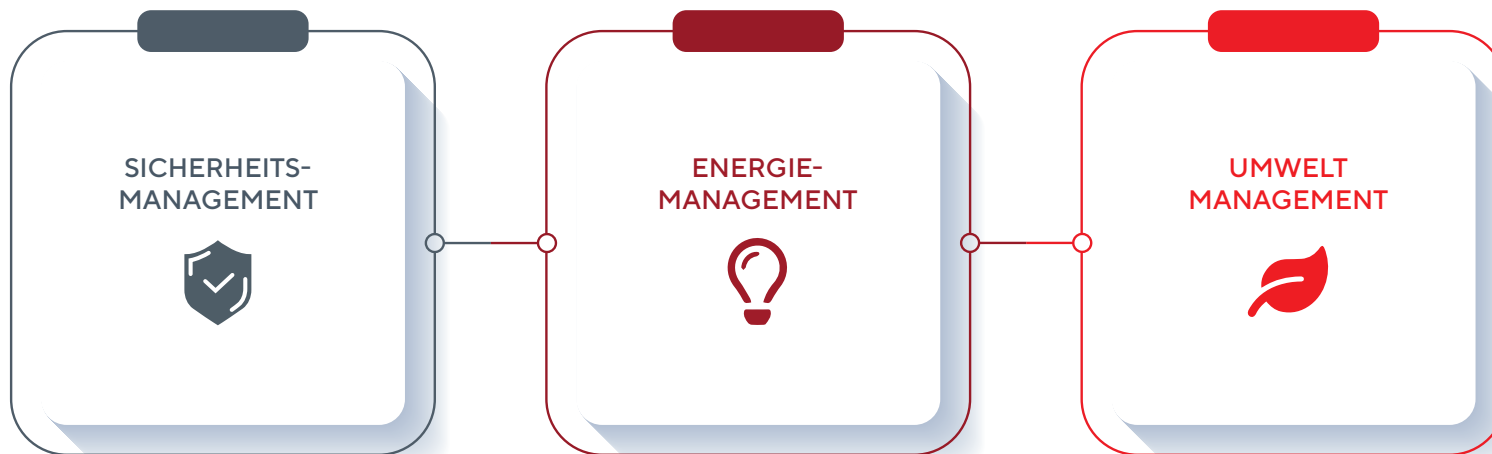
Im Sicherheitsmanagement und der Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur setzen wir auf die fünf grundlegenden HOP-Prinzipien. Damit fördern wir eine offene Unternehmenskultur und erhöhen die Sicherheit – und leisten zugleich einen bedeutenden Beitrag zur Erreichung unserer Unternehmensziele.

Weitere konkrete strategische Ziele werden im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie definiert und nach Fertigstellung veröffentlicht.

Relevante Unterziele für die einzelnen Nachhaltigkeitsbereiche sind in den entsprechenden Abschnitten dieses Berichts zu finden.

Die oberste Leitung trägt die Gesamtverantwortung für die Zielerreichung und stellt sicher, dass die gesamten Maßnahmen strategisch ausgerichtet sind. Das Energie-Team übernimmt eine zentrale Rolle bei der Überwachung und Umsetzung unserer Energieziele. Unsere Managementsysteme nach ISO 14001 und 50001 gewährleisten die

Einhaltung und kontinuierliche Verbesserung von Umwelt und Energiemanagementstandards. Zudem dokumentieren interne (Audit-) Berichte die Fortschritte und unterstützen die Überprüfung der Zielerreichung.



4. TIEFE DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Das Unternehmen gibt an, welche Bedeutung Aspekte der Nachhaltigkeit für die Wertschöpfung haben und bis zu welcher Tiefe seiner Wertschöpfungskette Nachhaltigkeitskriterien überprüft werden.

In vielen Bereichen unserer Wertschöpfung spielen unterschiedliche Nachhaltigkeitsaspekte eine Rolle – wir identifizieren und bewerten diese regelmäßig. Zudem stehen wir in beständigem Kontakt zu unseren Stakeholdern. Dies umfasst unter anderem den Austausch auf Kundenevents, den Kontakt zu Gewerkschaften und NGO's und die Teilnahme an verschiedenen Formaten zum Austausch zu ökologischen und sozialen Themen und Problemstellungen. Weitere Informationen zu der Thematik können dem Kriterium 9 entnommen werden.

Unsere Wertschöpfung umfasst den Transport per Binnenschiff, Short-Sea-Aktivitäten, Specialized Services sowie die Tankcontainerlogistik. Wartung und Reparaturen unserer Flotte sind essenziell für den Erhalt des Betriebs. Während die Einkaufsabteilung die Versorgung mit notwendigen Materialien und Ausrüstungen sicherstellt, sind die Bereiche Crewing und HR für die Rekrutierung und Ver-

waltung unseres Personals verantwortlich. Das QEHS- (Qualität, Umwelt, Gesundheit und Sicherheit) Management gewährleistet die Einhaltung von Standards sowie Vorschriften und entwickelt unser integriertes Managementsystem kontinuierlich weiter – insbesondere in den Bereichen Qualität, Sicherheit, Umweltschutz, Energie und Nachhaltigkeit. Die IT-Abteilung unterstützt alle technologischen Anforderungen und Neuerungen. Durch Schulungen, Seminare und Weiterbildungsprogramme fördern wir die kontinuierliche Entwicklung unserer Mitarbeitenden.

Binnenschifffahrt und Short-Sea-Aktivitäten

Schiffstransporte nehmen durch den Ausstoß von Treibhausgasemissionen bei der Treibstoffverbrennung Einfluss auf das Klima. Unsere Maßnahmen umfassen alternative Kraftstoffe und Antriebskonzepte zur vollständigen Umstellung auf die Nutzung erneuerbarer Energien, energiesparendes Fahren, ressourcenschonender Einsatz von Kraftstoffen sowie effiziente Routenplanung.





Tankcontainerlogistik

Die Tankcontainerlogistik wird vorwiegend mit Hilfe von Subunternehmern ermöglicht. Unsere Subunternehmer nehmen unsere Standards für Nachhaltigkeit in ihren Geschäftsaktivitäten für HGK Shipping an.

IT

Als Pionier für nachhaltige Innovationen unterstützen wir Digitalisierungs und Innovationsvorhaben.

Crewing und HR

Neben dem steigenden Fachkräftemangel sind die Bereiche Sicherheit, HOP-Prinzipien und Gesundheit, Qualifikation, Vielfalt, Gleichberechtigung sowie ferngesteuertes Fahren bedeutend.

QEHS-Management

Wir tragen die Verantwortung unserer integrierten Managementsysteme in den Bereichen Qualität, Umwelt und Energie, Nachhaltigkeit sowie GMP, Zertifizierungen wie der Green Award oder Ecovadis sowie für das Arbeitsschutzmanagementsystem (AMS). Die Steuerung und Verantwortung der Arbeitssicherheit zählen ebenso dazu.

Schulungen, Seminare und Weiterbildung

In unserem hauseigenen HGKS-Trainingscenter entwickeln wir Trainingskonzepte für energiesparendes Fahren. Unser Personal ist zum Thema Umweltschutz geschult und weitere Schulungen, die Sicherheit und den Umgang mit Gefahrgütern fokussieren, finden regelmäßig statt.

Einkauf

Wir setzen auf klare Nachhaltigkeitsstandards für unsere Lieferanten, die soziale Verantwortung, ethisches Geschäftsverhalten und ökologische Kriterien umfassen. Unser Code of Conduct regelt Menschenrechte, Antikorruption und Integrität. Zudem prüfen wir mit unserer Einkaufsrichtlinie soziale Kriterien gemäß dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz.

Wartung, Reparaturen, Erneuerung

Wir modernisieren die Antriebssysteme kontinuierlich im Rahmen der Wartungsintervalle und rüsten auf neue Technologien um. So verhindern wir steigenden Kraftstoffverbrauch sowie Partikelemissionen durch Verschleiß und halten aktuelle Umweltstandards (Stage V) ein. Zusätzlich rüsten wir CCR2-Motoren mit SCR-Systemen nach.



KRITERIEN 5-10: Nachhaltigkeitskonzept

PROZESSMANAGEMENT

- 5. Verantwortung
- 6. Regeln und Prozesse
- 7. Kontrolle
- 8. Anreizsysteme
- 9. Beteiligung von Anspruchsgruppen
- 10. Innovations- und Produktmanagement





5. VERANTWORTUNG

Die Verantwortlichkeiten in der Unternehmensführung für Nachhaltigkeit werden offengelegt.

In unserem Unternehmen sind die Verantwortlichkeiten für Strategie, Kontrolle und Analyse klar geregelt. Die Geschäftsführung trägt diese Verantwortung auf der Führungsebene für strategische Entscheidungen und übernimmt die Gesamtleitung. Auf operativer Ebene stellen Beauftragte der einzelnen Business Units die Umsetzung, Überwachung und Analyse der entsprechenden Nachhaltigkeitsmaßnahmen sicher.

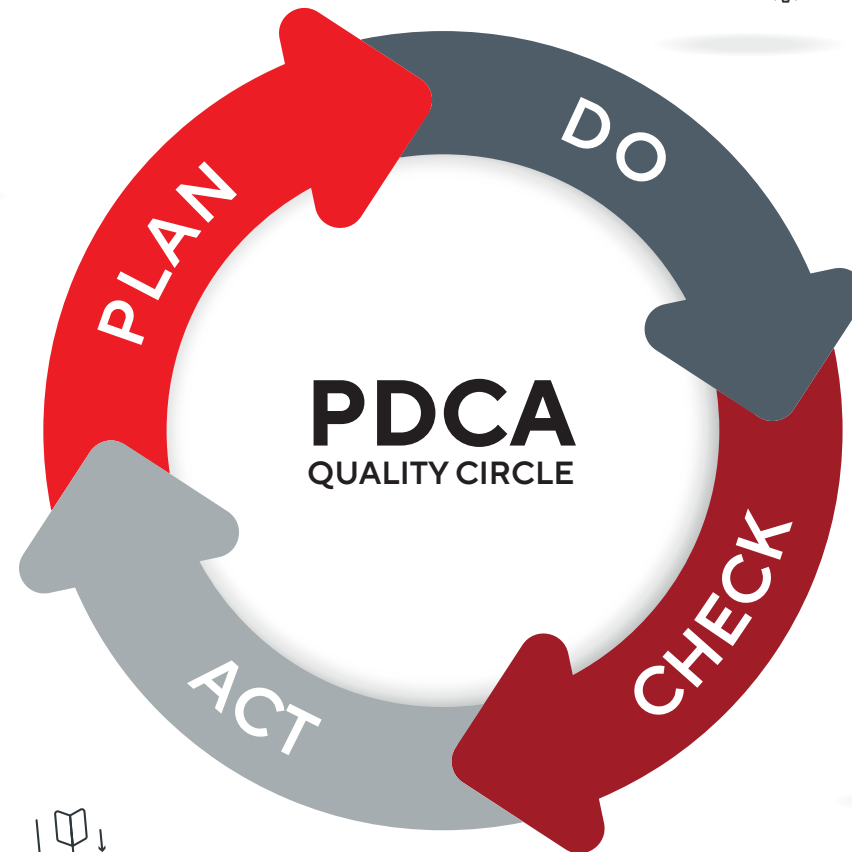




6. REGELN UND PROZESSE

Das Unternehmen legt offen, wie die Nachhaltigkeitsstrategie durch Regeln und Prozesse im operativen Geschäft implementiert wird.

Die Verankerung der Nachhaltigkeit im operativen Geschäft erfolgt durch Regeln und Prozesse. Dazu gehören Umwelt und Energiesparleitlinien, Nachhaltigkeitsstandards für Lieferanten sowie unser Code of Conduct. Unser integriertes Managementsystem folgt dem Plan-Do-Check-Act-(PDCA)-Zyklus und gewährleistet eine kontinuierliche Verbesserung. Schulungen zum Thema Nachhaltigkeit sensibilisieren die Mitarbeitenden und stärken das Bewusstsein für umweltfreundliche Praktiken im Arbeitsalltag. Der Nachhaltigkeitsbericht dokumentiert die Fortschritte und Maßnahmen, während der Ausbau der Nachhaltigkeitskultur im Unternehmen die langfristige Verankerung dieser Prinzipien unterstützt.





7. KONTROLLE

Das Unternehmen legt offen, wie und welche Leistungsindikatoren zur Nachhaltigkeit in der regelmäßigen internen Planung und Kontrolle genutzt werden. Es legt dar, wie geeignete Prozesse Zuverlässigkeit, Vergleichbarkeit und Konsistenz der Daten zur internen Steuerung und externen Kommunikation sichern.

Zur Steuerung und Kontrolle erheben wir Key Performance Indicators (KPI) im Rahmen der ESG-Berichterstattung und unserer Managementsysteme, die mit dem nächsten Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht werden. Die ökologischen Maßnahmen unterziehen wir regelmäßigen internen und externen Energie

und Umweltaudits. Dabei legt HGK Shipping großen Wert auf Datenqualität, die sich durch Genauigkeit, Vollständigkeit, Konsistenz, Eindeutigkeit, Relevanz, Zuverlässigkeit und Vergleichbarkeit auszeichnet. Um die Integrität und Verlässlichkeit der Daten sicherzustellen, wenden wir zudem das 4-Augen-Prinzip an.

Weitere Kontrollmechanismen in einzelnen Gesellschaften der Gruppe umfassen regelmäßige Ecovadis-Assessments, SQAS-Zertifizierungen und GMP-Audits. Ambitionierte Zielsetzungen für diese Kontrollmechanismen treiben die kontinuierliche Verbesserung unserer Leistungen voran.

Wir streben an, mit allen Assessments eine Ecovadis-Medaille zu erhalten.



Die Assessments in 2024 zeichneten unsere Gesellschaften mit dem **Abzeichen Committed** für HGK Chemical Logistics GmbH, **Silbermedaillen** für HGK Dry Shipping GmbH und Wijnhoff & Van Gulpen & Larsen B.V. (Wijgula), einer **Goldmedaille** für Amadeus Schifffahrts- und Speditions GmbH und einer **Platinmedaille** für HGK Gas Shipping GmbH aus. Dies belegt den hohen Nachhaltigkeitsstandard in unseren Gesellschaften.



HGK Chemical Logistics GmbH



HGK Dry Shipping GmbH



Wijnhoff & Van Gulpen & Larsen B.V.



Amadeus Schifffahrts- und Speditions GmbH



HGK Gas Shipping GmbH



Wir streben an, die Zertifizierung des Safety-and-Quality-Assessment-System (SQAS) und die Responsible-Care Member-Mitgliedschaft von HGK Chemical Logistics GmbH aufrechtzuerhalten.

Im Jahr 2024 hat der Bereich Tankcontainerlogistik mit einer Bewertung von 92 Prozent ein Spitzenergebnis erzielt. Es belegt unsere konsequente Einhaltung höchster Standards und unser Engagement für Sicherheit, Compliance und Effizienz.



Wir streben an, die GMP-konforme Arbeitsweise aufrechtzuerhalten und die Einzelzertifizierung der nach GMP zertifizierten Standorte fortzuführen. Zudem soll die Wijgula B.V. in die Einzelzertifikatsmatrix aufgenommen werden.

Im Jahr 2024 haben alle nach GMP zertifizierten Standorte das Audit erfolgreich bestanden und eine Rezertifizierung erhalten.



Für 2025 haben wir über alle Bereiche, neben den beiden Neu-Zertifizierungen, zwölf Rezertifizierungen für Green Awards geplant. Zudem unterstützen wir weiterhin Partikuliere beim Green Award in ihren Nachhaltigkeitsbestrebungen.

Im Jahr 2024 verfügen wir über insgesamt 15 Zertifizierungen für Liquid-Schiffe, 13 für Gas-tankschiffe und eine für ein Dry-Schiff.

QUALITÄT- UND NACHHALTIGKEITSZERTIFIZIERUNGEN



Wir streben an, unsere Zertifizierungen für die ISO 14001, 50001 und 9001 für die Gruppe zu halten.

LEISTUNGSINDIKATOREN ZU DEN KRITERIEN 5 BIS 7

Leistungsindikator GRI SRS-102-16: WERTE

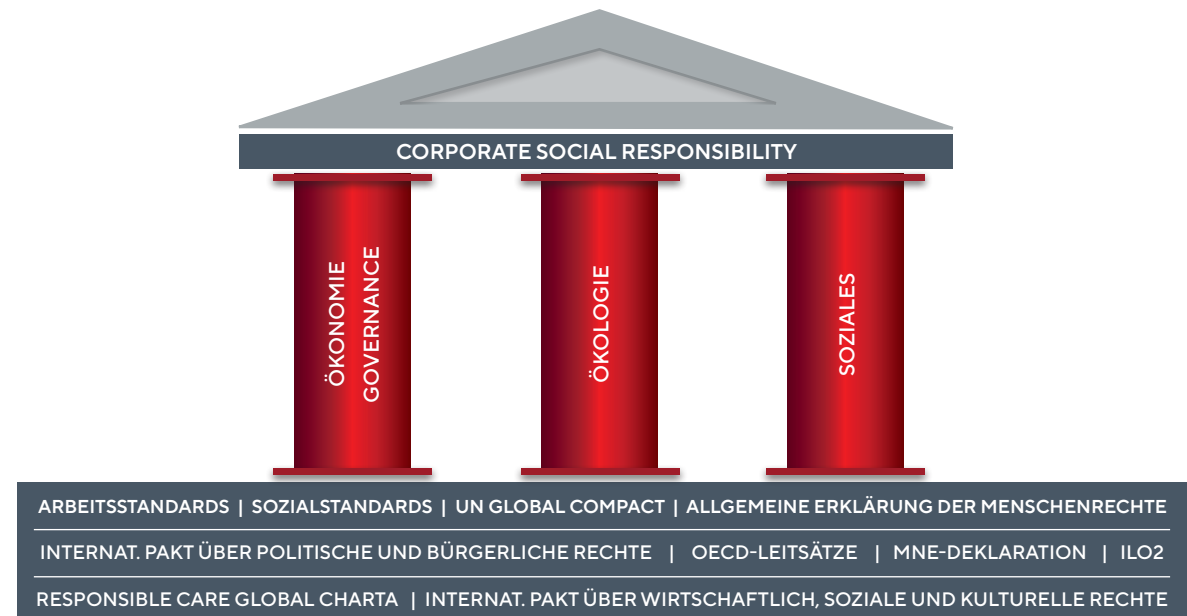
Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. eine Beschreibung der Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen der Organisation.

Als eines der größten Binnenschiffahrtsunternehmen Europas bekennt sich HGK Shipping zu ihrer ökologischen und sozialen Verantwortung. Dabei berücksichtigen wir alle Facetten der Nachhaltigkeit. Wir handeln nicht nur nachhaltig, um die Umwelt zu schützen, sondern auch im Sinne unserer Mitarbeitenden, unserer Geschäftspartner und nicht zuletzt im Sinne des öffentlichen Interesses. Mit unseren logistischen Dienstleitungen unterstützen wir unsere Kunden und Kundinnen, umweltfreundlich, effizient und ressourcenschonend Waren und Güter zu transportieren. Wirtschaftliches Handeln steht hierbei nicht im Gegensatz zur Einhaltung dieser Prinzipien. Wir verpflichten uns zur Einhaltung von nationalen und internationalen Standards. Hierzu gehören unter anderem Arbeits- und

Sozialstandards, die zehn Prinzipien des UN Global Compact, die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, der Internationale Pakt über bürgerliche und politische Rechte, der Internationale Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte, die Kernarbeits-

normen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO2), die ILO-Grundsaterklärung über multinationale Unternehmen und Sozialpolitik (MNE-Deklaration), die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und die Responsible Care® Global Charter.



8. ANREIZSYSTEME

Das Unternehmen legt offen, wie sich die Zielvereinbarungen und Vergütungen für Führungskräfte und Mitarbeiter auch am Erreichen von Nachhaltigkeitszielen und an der langfristigen Wertschöpfung orientieren. Es wird offengelegt, inwiefern die Erreichung dieser Ziele Teil der Evaluation der obersten Führungsebene (Vorstand/ Geschäftsführung) durch das Kontrollorgan (Aufsichtsrat/Beirat) ist.

Neben den bereits beschriebenen Zielsetzungen für die Kontrollmechanismen (Kriterium 7) werden auch unsere Führungskräfte in die Erreichung unserer Nachhaltigkeitsziele eingebunden. Die persönlichen Zielvereinbarungen sowie Vergütungen der Mitarbeitenden, Führungskräfte und Geschäftsführung, welche sich zuweilen am Erreichen von Nachhaltigkeitszielen und der langfristigen Sicherung der Wertschöpfung orientieren können, werden individuell in jedem Arbeitsvertrag festgelegt. Die individuelle Zielerreichung wird durch die Führungskräfte kontrolliert.





LEISTUNGSINDIKATOREN ZU KRITERIUM 8

Leistungsindikator GRI SRS-102-35: VERGÜTUNGSPOLITIK*

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Vergütungspolitik für das höchste Kontrollorgan und Führungskräfte, aufgeschlüsselt nach folgenden Vergütungsarten:

- i. Grundgehalt und variable Vergütung, einschließlich leistungsbasierter Vergütung, aktienbasierter Vergütung, Boni und aufgeschoben oder bedingt zugeteilter Aktien;
- ii. Anstellungsprämien oder Zahlungen als Einstellungsanreiz;
- iii. Abfindungen;
- iv. Rückforderungen;
- v. Altersversorgungsleistungen, einschließlich der Unterscheidung zwischen Vorsorgeplänen und Beitragssätzen für das höchste Kontrollorgan, Führungskräfte und alle sonstigen Angestellten.

b. wie Leistungskriterien der Vergütungspolitik in Beziehung zu den Zielen des höchsten Kontrollorgans und der Führungskräfte für ökonomische, ökologische und soziale Themen stehen.



Leistungsindikator GRI SRS-102-38: VERHÄLTNIS DER JAHRESGESAMT- VERGÜTUNG*

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Verhältnis der Jahresgesamtvergütung der am höchsten bezahlten Person der Organisation in jedem einzelnen Land mit einer wichtigen Betriebsstätte zum Median der Jahresgesamtvergütung für alle Angestellten (mit Ausnahme der am höchsten bezahlten Person) im gleichen Land.



*Für das Jahr 2024 liegen keine Angaben hierzu vor, da dieser Indikator nicht Gegenstand gruppenweiter Erhebungen war.



9. BETEILIGUNG VON ANSPRUCHSGRUPPEN

Das Unternehmen legt offen, wie gesellschaftliche und wirtschaftlich relevante Anspruchsgruppen identifiziert und in den Nachhaltigkeitsprozess integriert werden. Es legt offen, ob und wie ein kontinuierlicher Dialog mit ihnen gepflegt und seine Ergebnisse in den Nachhaltigkeitsprozess integriert werden.

Anspruchsgruppen

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse für die CSRD-Berichterstattung, durchgeführt in Zusammenarbeit mit SWK und ihren Tochtergesellschaften, wurden die zentralen Anspruchsgruppen identifiziert. Im Folgenden werden ausschließlich die HGK Shipping-spezifischen Anspruchsgruppen erläutert.

Unsere Anspruchsgruppen umfassen eine Vielzahl von Akteuren, die direkt oder indirekt mit unserem Unternehmen verbunden sind:

- Kunden und Kundinnen, die zentral für unser Geschäft sind und unsere Dienstleistungen maßgeblich prägen;
- Unsere Mitarbeitenden, die das Herzstück unseres Unternehmens bilden und entscheidend zu unserem Erfolg beitragen;
- Lieferanten und Lieferantinnen, die uns mit den notwendigen Materialien und Dienstleistungen versorgen;
- Weitere Partner und Partnerinnen, mit denen wir gemeinsam Projekte und Innovationen vorantreiben;
- Interessierte Parteien wie Behörden, Versicherungen und Finanzinstitute, die regulatorische, finanzielle und versicherungstechnische Rahmenbedingungen setzen.

Stakeholderdialog

Wir binden unsere Stakeholder auf vielfältige Weise ein: Regelmäßige Kundenumfragen ermöglichen uns, Feedback zu sammeln und unsere Dienstleistungen stetig zu verbessern. Neben unserer Beteiligung an öffentlichen Austauschformaten organisieren und veranstalten wir jährlich ein internes Binnenschiffertreffen. In unserem hauseigenen Trainingscenter bieten wir Workshops für Kunden und Kundinnen an und präsentieren unsere Innovationen auf Branchenveranstaltungen und Messen. Zudem nutzen wir Social Media und veröffentlichen Berichte, um eine transparente Kommunikation zu fördern. Zertifizierungen stellen eine weitere Möglichkeit dar, der Öffentlichkeit unsere verifizierten Unternehmensleistungen zugänglich zu machen.



KUNDEN UND
KUNDINNEN

01



MITARBEITENDE

02



LIEFERANTINNEN
UND LIEFERANTEN

03



PARTNER

04



INTERESSIERTE
PARTEIEN

05



LEISTUNGSINDIKATOREN ZU KRITERIUM 9

Leistungsindikator GRI SRS-102-44: WICHTIGE THEMEN UND ANLIEGEN*

Die berichtende Organisation muss folgende
Informationen offenlegen:

*a. wichtige, im Rahmen der Einbindung der
Stakeholder geäußerte Themen und Anliegen,
unter anderem:*

- i. wie die Organisation auf diese wichtigen
Themen und Anliegen – auch über ihre
Berichterstattung – reagiert hat;
- ii. die Stakeholder-Gruppen, die die
wichtigen Themen und Anliegen im
Einzelnen geäußert haben.



*Für das Jahr 2024 liegen keine Angaben hierzu vor, da dieser Indikator nicht Gegenstand gruppenweiter Erhebungen war.



10. INNOVATIONS- UND PRODUKTMANAGEMENT

Das Unternehmen legt offen, wie es durch geeignete Prozesse dazu beiträgt, dass Innovationen bei Produkten und Dienstleistungen die Nachhaltigkeit bei der eigenen Ressourcennutzung und bei Nutzern verbessern. Ebenso wird für die wesentlichen Produkte und Dienstleistungen dargelegt, ob und wie deren aktuelle und zukünftige Wirkung in der Wertschöpfungskette und im Produktlebenszyklus bewertet wird.

In unserem Unternehmen ist nachhaltige Entwicklung fest in unsere Innovationsprozesse integriert. Ganz nach unserem Motto „Driving Innovation and Sustainability“ ist Weiterentwicklung ein zentraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie. Unsere Mission ist es, als „First Mover“ stets an der Spitze zu stehen.

Folglich ist es unser Ziel, den Innovationsgrad in der Binnenschifffahrt voranzutreiben.



Wir ermöglichen diesen Fortschritt durch fünf Schlüsselbereiche: Forschung und Entwicklung, Kooperationen und Partnerschaften, die Einbindung aller Mitarbeitenden, die integrierten Managementsysteme und die Erschließung neuer Geschäftsfelder.

Forschung und Entwicklung

Unsere Schiffneubauten sowie Schiffskonzepte entstehen in unserem eigenen Shipping Design Center. Durch den gezielten Einsatz alternativer Antriebssysteme streben wir Emissionsreduzierungen an und ermöglichen somit einen klimafreundlicheren Betrieb. Darüber hinaus setzen wir auf optimierte Schiffskonstruktionen und digitale Technologien, um die Effizienz zu steigern und den Energieverbrauch zu senken. So tragen wir aktiv zur Erreichung des SDG 9 „Innovation und Infrastruktur“ bei. Förderprogramme und die Zusammenarbeit mit Forschungseinrichtungen unterstützen uns bei der Umsetzung dieser Ziele. Weitere Details zu aktuellen Projekten befinden sich in **Kriterium 12 „Ressourcenmanagement“**.

Kooperationen und Partnerschaften entlang der Wertschöpfungskette

Forschung und Entwicklung betrachten wir als eine gemeinsame Aufgabe. Wir arbeiten eng mit führenden Forschungseinrichtungen, Universitäten, Partnern und Partnerinnen zusammen, um neue Technologien und Verfahren zu entwickeln. So arbeiten wir in unserem Projekt mit Seafar NV an einem System für ferngesteuertes Fahren, um den Herausforderungen



SEAFAR-Zentrale in Duisburg-Ruhrort



des Fachkräftemangels zu begegnen. Weitere Details zum Projekt sind dem [Kriterium 15 „Chancengerechtigkeit“](#) zu entnehmen. Zudem haben wir gemeinsam mit Shipping Technology Tools zur Datenerfassung und -analyse installiert, die es uns ermöglichen, wertvolle Daten über unsere Schiffe zu sammeln und Verbesserungsmaßnahmen in den operativen Abläufen zu identifizieren.

Wir legen großen Wert auf die Aufrechterhaltung unseres hohen Maßes an Innovationen in nachhaltigen Lösungen. Es wird von Kunden und Kundinnen wahr-

genommen und spiegelt sich in der Kundenzufriedenheitsbefragung wider. Neubauschiffe werden speziell nach den Kundenanforderungen konzipiert und gebaut. Durch unsere Kooperationen können wir innovative und nachhaltige Schiffsdesigns entwickeln, die den Energieverbrauch minimieren und die Umweltbelastung verringern.

Unsere Innovationsprozesse entlang der Wertschöpfungskette und innerhalb des Produktlebenszyklus haben erhebliche positive Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens. Durch gezielte Innovationsmaßnahmen erreichen wir nicht nur unsere eigenen Nachhaltigkeitsziele, sondern ermöglichen auch Geschäftspartnern und -partnerinnen sowie weiteren Akteuren und Akteurinnen entlang der Wertschöpfungskette, sich nachhaltig zu entwickeln. Wir ermitteln die Bedürfnisse der Kunden und Kundinnen von morgen und entwickeln zukunftsorientierte Schiffskonzepte für die Energiewende. Ein Beispiel dafür sind unsere innovativen Transportkonzepte „Vanguard“ und „Pioneer“, die uns neue Märkte erschließen. Diese Projekte tragen zur Energiewende und zur Dekarbonisierung der Industrie bei, indem sie die Energieeffizienz der Transporte verbessern und die Beförderung von unter Druck verflüssigten und kalten Gasen, wie Ammoniak und verflüs-

sigtem CO₂, ermöglichen. Weitere Details zu diesen Projekten sind [Kriterium 12 „Ressourcenmanagement“](#) zu entnehmen. Zusätzlich fördern wir die Kreislaufwirtschaft: Wir setzen unsere Trockengütermotorschiffe verstärkt für den Transport der wachsenden Mengen von Wertstoffen und Recycling-Produkten ein. Diese neu aufkommenden Transportvolumina lassen sich ausschließlich über die Wasserstraße effizient bewältigen.

Im Bereich der Wasserstofflogistik arbeiten wir eng mit den Häfen Antwerpen und Rotterdam zusammen und entwickeln nachhaltige Logistikkonzepte. Ziel dieser Kooperation ist es, den Einsatz von Wasserstoff als umweltfreundlichen Energieträger zu fördern. Wir tragen gemeinsam zur Entwicklung einer nachhaltigen Infrastruktur bei und unterstützen die Dekarbonisierung des Transportsektors maßgeblich.



Neue Geschäftsfelder

Die kontinuierliche Identifikation neuer Märkte und die Beobachtung neuer Technologien sind ebenfalls wesentliche Bestandteile unserer Innovationsstrategie.

Mitarbeitende

In unserem Shipping-Trainingscenter bieten wir kontinuierliche Weiterbildungsmöglichkeiten an, damit unsere Mitarbeitenden stets auf dem neuesten Stand der Technik und der besten Praktiken sind. In unserem sogenannten „Ideenhafen“, unserem internen Ideenmanagement für Mitarbeitende, steht die Förderung von Innovationen im Mittelpunkt. Wir ermutigen unsere Mitarbeitenden, ihre Ideen einzubringen, prüfen diese systematisch und realisieren sie bei Eignung. Dies schafft Raum für Kreativität und stärkt gleichzeitig das Engagement der Mitarbeitenden. Unsere konstruktive Fehlerkultur, die wir als „No Blame Culture“ bezeichnen, und die Umsetzung der fünf HOP-Prinzipien fördern eine offene und transparente Kommunikation. Fehler werden als Lernchancen verstanden. So fördern wir kontinuierliche Verbesserung und Innovation.

Managementsysteme

Mit Hilfe unserer integrierten Managementsysteme stellen wir sicher, dass fortlaufende Verbesserungen in allen Unternehmensbereichen stattfinden. Diese Systeme ermöglichen es uns, Prozesse zu optimieren und Ressourcen effizienter zu nutzen.

Durch diese Maßnahmen verbessern wir stetig unsere Nachhaltigkeitsleistung und sichern unsere Position als Branchenpionierin.





LEISTUNGSINDIKATOREN ZU KRITERIUM 10

Leistungsindikator G4-FS11
PROZENTSATZ DER FINANZANLAGEN,
DIE EINE POSITIVE ODER NEGATIVE AUS-
WAHLPRÜFUNG NACH UMWELT ODER
SOZIALEN FAKTOREN DURCHLAUFEN.*

(Hinweis: der Indikator ist auch bei einer
Berichterstattung nach GRI SRS zu berichten)



*Für das Jahr 2024 liegen keine Angaben hierzu vor, da dieser Indikator nicht Gegenstand gruppenweiter Erhebungen war.



04

KRITERIEN 11-20: Nachhaltigkeitsaspekte

KRITERIEN 11-13 ZU UMWELTBELANGEN

- 11. Inanspruchnahme von natürlichen Ressourcen
- 12. Ressourcenmanagement
- 13. Klimarelevante Emissionen



11. INANSPRUCHNAHME VON NATÜRLICHEN RESSOURCEN

Das Unternehmen legt offen, in welchem Umfang natürliche Ressourcen für die Geschäftstätigkeit in Anspruch genommen werden. Infrage kommen hier Materialien sowie der Input und Output von Wasser, Boden, Abfall, Energie, Fläche, Biodiversität sowie Emissionen für den Lebenszyklus von Produkten und Dienstleistungen.

Im Rahmen unserer Unternehmenstätigkeiten greifen wir auf verschiedene Ressourcen zurück oder nehmen Einfluss auf diese. Sie sind entscheidend für den Betrieb und die Instandhaltung unserer Schiffe sowie für die reibungslose Abwicklung unserer logistischen und administrativen Prozesse.

Wir setzen hauptsächlich (Schiffs-)Dieselkraftstoff für unsere Binnenschiffe und Marine Gas Oil (MGO) für die Küstenmotorschiffe ein. Diese fossilen Brennstoffe sind derzeit unerlässlich für den Antrieb unserer Flotte. Doch ein erneuerbarer Kraftstoff, Hydrotreated Vegetable Oil (HVO), den wir im Jahr 2024 einsetzen, gewinnt zunehmend an Bedeutung.

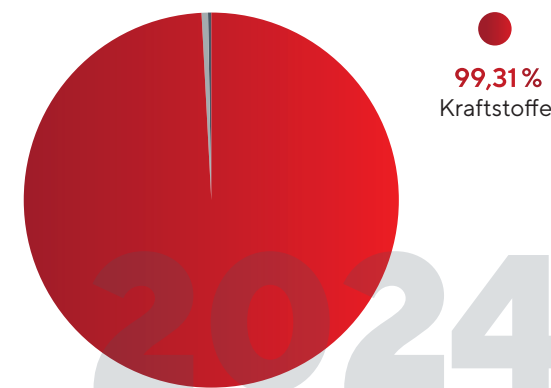
PKW-Kraftstoffe (Benzin und Diesel) werden für die Fahrzeuge verwendet, die im Rahmen unserer logistischen und administrativen Tätigkeiten eingesetzt werden.

Strom und Gas sind essenzielle Ressourcen für den Betrieb unserer kaufmännischen Gebäude und unterstützen unsere administra-

tiven Abläufe. Wenn Schiffe an einem Liegeplatz liegen, nutzen wir – sofern dies möglich ist – Landstrom, um Emissionen zu reduzieren. Auch der zunehmende Anteil der Elektrofahrzeuge unserer PKW-Flotte nutzt elektrischen Strom. Wir bevorzugen die Verwendung von Ökostrom und Biogas, wenn es die Rahmenbedingungen erlauben.

ENERGIEVERBRAUCH NACH ENERGIETRÄGERN IN KWH

Energieträger	kWh
Kraftstoffe	358.561.316
Davon Schiffsflotte	356.865.470
Davon PKW/LKW	1.695.846
Strom	415.474
Heizenergie	359.678
Gesamt	359.336.468



Schmieröl und Schmierfette sind unverzichtbar für die Wartung und den reibungslosen Betrieb der Maschinen und Motoren an Bord unserer Schiffe. Diese Schmierstoffe tragen zum Erhalt und zur Verlängerung der Lebensdauer der Anlagen bei.

Lacke schützen die Schiffsrümpfe und andere Oberflächen vor äußeren Einflüssen und tragen so zur langfristigen Instandhaltung und Langlebigkeit der Schiffe bei.

Eisen und Stahl ist in Ersatzteilen für die Wartung und Reparatur unserer Schiffe enthalten. Diese Materialien sind für die Operierfähigkeit und Sicherheit unserer Schiffe zwingend erforderlich. Kunststoffe finden in verschiedenen Bereichen Anwendung, sei es in Verpackungen oder in der arbeitssicheren Schutzausrüstung für unsere Mitarbeitenden.

Wasser ist eine bedeutende Ressource – sie wird sowohl zur Reinigung von Laderäumen als auch für die Versorgung unserer Besatzung benötigt.

In den Kühlsystemen unserer Schiffe kommen Kältemittel zum Einsatz, um die Temperaturregelung zu gewährleisten.

Zusätzlich trennen wir Abfall und Wertstoffe an Bord und geben sie an den entsprechenden Sammelstellen ab.

Die konkreten Verbräuche der Ressourcen werden in den Kriterien 12 und 13 aufgeführt.





12. RESSOURCENMANAGEMENT

Das Unternehmen legt offen, welche qualitativen und quantitativen Ziele es sich für seine Ressourceneffizienz, insbesondere den Einsatz erneuerbarer Energien, die Steigerung der Rohstoffproduktivität und die Verringerung der Inanspruchnahme von Ökosystemdienstleistungen gesetzt hat, welche Maßnahmen und Strategien es hierzu verfolgt, wie diese erfüllt wurden bzw. in Zukunft erfüllt werden sollen und wo es Risiken sieht.

Wir möchten durch die bewusste Nutzung und das Management der natürlichen Ressourcen unsere Umweltauswirkungen reduzieren und nachhaltige Praktiken in all unseren Tätigkeiten fördern. Mit unseren Zielen für Ressourceneffizienz leisten wir Beiträge insbesondere für SDG 13 „Maßnahmen zum Klimaschutz“ und SDG 9 „Industrie Innovation und Infrastruktur“.



Unser Ziel ist es, die Ressourcen zu schonen und sich verändernde Umweltbedingungen kontinuierlich zu beobachten. Dies soll letztlich in einer Anpassung unserer Schiffe resultieren. Neu gebaute Schiffe werden zukunftsorientiert konzipiert: Sie sind auf die Bedingungen der Wasserstraße abgestimmt, tiefgangoptimiert, in Leichtbauweise konstruiert, technologieoffen und somit „Future-Fuel-Ready“ sowie mit wirkungsvoller Verbrauchsoptimierung ausgestattet.



Unser Ziel ist es, dass jedes neu gebaute Schiff bei Inbetriebnahme dank des Power Management Systems (PMS) mit herkömmlichem Kraftstoff grundsätzlich bereits 20 bis 30 Prozent weniger verbraucht als konventionelle Antriebskonzepte.



Unser Ziel ist es, im Rahmen des Forschungsprojektes EcoBin weitere Einsparpotenziale durch die Weiterentwicklung eines Bahnführungsassistenzsystems und die Nutzung relevanter Gewässerdaten zu erschließen. Darüber hinaus soll ein entsprechendes Flottenmonitoring zur Durchführung von Verbrauchsanalysen entwickelt werden.



Unser Ziel ist es, im Bereich des Gewässerschutzes weiterhin zu gewährleisten, dass es durch strikte Sicherheitsmaßnahmen und kontinuierliche Überwachung zu keinerlei Gewässerverunreinigungen, sogenannten „Zero Spills“, kommt.



Die Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele im Bereich Ressourcenmanagement sind vielfältig und lassen sich in sechs wesentliche Bereiche unterteilen, die wir im Folgenden näher erläutern.

Schiffsneubau

Im Jahr 2025 planen wir zwei neue Schiffe – „Blue Marlin“ und „Gas 96“ – in Dienst zu stellen, die sich durch innovativste Technologie auszeichnen und auf unsere Ziele sowohl in puncto Ressourcenschonung als auch Energieeffizienz und der Minderung von Treibhausgasemissionen einzahlen. Parallel dazu sind die Schiffskonzepte für das Gastankschiff „Pioneer“ und das Küstenmotorschiff „Vanguard“ bereits verfügbar. Diese in unserem Shipping Design Center gemeinsam mit externen Partnern und Partnerinnen geplanten Schiffe sind mit dieselelektrischen Antrieben und einem Power Management System ausgestattet, das eine Reduzierung des Energieverbrauchs um bis zu 30 Prozent im Vergleich zu

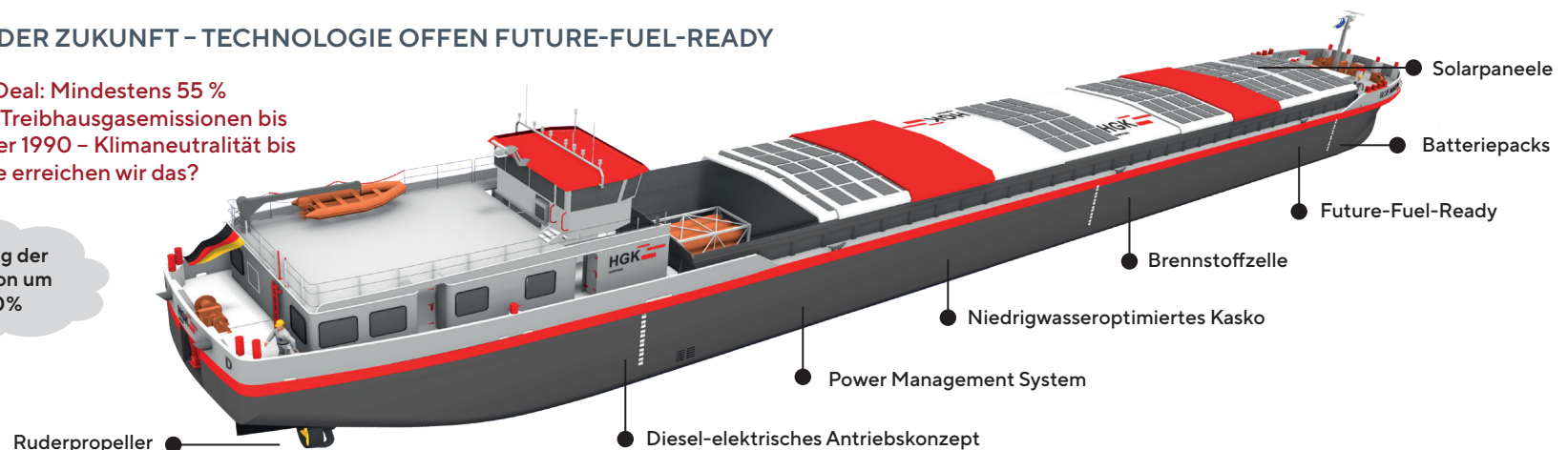
konventionellen Antrieben ermöglicht. Diese Antriebe lassen sich außerdem auf „X-Electric“ umrüsten, sobald alternative Kraftstoffe wie Methanol oder Wasserstoff in ausreichendem Maß für Binnenschiffe verfügbar und genehmigt sind und die notwendige Infrastruktur geschaffen ist. Der für die künftigen Speicherlösungen alternativer Kraftstoffe benötigte Platz wird bereits in sogenannten „Void-Spaces“ in das Design integriert. Sowohl das Trockengütermotorschiff „Blue Marlin“ als auch das Gastankschiff „Gas 96“ sind in ihrem Design zukunftsorientiert an jene für sie vorgesehenen Wasserstraßen angepasst und entsprechend tiefgangoptimiert. Nachdem die „Helios“ im Jahr 2024 den Auftakt für den großflächigen Einsatz von Solarluken in unserer Flotte machte, wird 2025 die „Blue

Marlin“ ebenfalls mit Solarluken zur Energieerzeugung ausgestattet. Der an Bord erzeugte Strom des neuen Schiffes unterstützt das dieselelektrische Antriebssystem oder wird bei Bedarf in den an Bord vorhandenen Batterien zwischengespeichert. Diese Neuheit ermöglicht zusätzlich zum Power Management System weitere Energieeinsparungen und ein effizientes Lastmanagement. Eine Besonderheit stellt das Konzept der „Vanguard“ dar, ein flussgängiges Küstenmotorschiff, das mit einem einklappbaren sogenannten Wind Assisted Propulsion System (WAPS), einer Art Segel, ausgestattet ist. Es unterstützt den dieselelektrischen „Future-Fuel-Ready“-Antrieb und ermöglicht zusätzliche Energieeinsparung durch die geschickte Nutzung der Windenergie.

DAS SCHIFF DER ZUKUNFT – TECHNOLOGIE OFFEN FUTURE-FUEL-READY

Ziel EU Green Deal: Mindestens 55 % weniger Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 – Klimaneutralität bis 2050... aber wie erreichen wir das?

Reduzierung der CO₂-Emission um bis zu 30 %





Forschung und Weiterentwicklung durch Qualifizierung

Im Forschungsprojekt „EcoBin“ – „Assistenzsysteme für energieoptimiertes, automatisiertes Fahren“ – liegt der Fokus auf der Entwicklung von Technologien, die wie der Name des Projekts verspricht, energieoptimiertes und automatisiertes Fahren in der Binnenschifffahrt ermöglichen. Das Teilvorhaben „EcoFleet“ von HGK Shipping zielt darauf ab, Energieverbrauch und Einsparpotentiale durch verbrauchsoptimierte Navigation zu identifizieren. Dies geschieht mithilfe datenbasierter, digitaler und nautischer Innovationen. Im Rahmen des Verbundvorhabens werden Potenziale zur Reduzierung des Energieverbrauchs sowohl durch numerische

Berechnungen und Simulationen als auch im praktischen Frachtbetrieb quantifiziert. In ihrem Teilvorhaben forciert HGK Shipping die Weiterentwicklung eines Bahnführungsassistenzsystems. Parallel dazu wird ein komplexes Flottenmonitoring aufgebaut und die Schiffsführung für eine verbrauchsoptimierte Fahrweise sensibilisiert und geschult. Wir streben Einsparpotentiale des Bunkerverbrauchs und somit der CO₂-Emissionen von fünf bis acht Prozent an. Dank unseres Shipping-Trainingcenters und der bestehenden Kooperation zur Nutzung des Simulator SANDRA II bieten wir eine praxisund realitätsnahe Schulung für unser Schiffspersonal an. Dieser Schulungsaspekt zum energieoptimierten Fahren ist im Rahmen dieses Forschungsvorhabens unabdingbar.

Betrieb

Durch eine enge Zusammenarbeit zwischen der Bordbesatzung und der Befrachtung gewährleisten wir, dass die Routen unserer Schiffe optimal geplant werden, um den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren und gleichzeitig die Effizienz zu steigern. Unsere Besatzung nimmt an regelmäßigen Schulungen und Simulationen zum energieeffizienten Fahren teil. Wir überwachen den Verbrauch unserer Schiffe kontinuierlich, um ineffiziente Prozesse zu identifizieren und gezielt zu verbessern. Durch präventive Instandhaltung der Motoren verhindern wir die Entstehung polyzyklischer aromatischer Kohlenwasserstoffe (PAK) und sparen Kraftstoff, indem wir sicherstellen, dass unsere Maschinen und Systeme stets in einwandfreiem Zustand sind.

SCHIFFSNEUBAU

dieselelektisch
Powermanagementsystem
Wind Assisted Propulsion System (WAPS)
X-Electric
Solarluken



FORSCHUNG UND WEITERENTWICKLUNG DURCH QUALIFIZIERUNG

Energieoptimiertes Fahren
Flottenmonitoring
Bahnführungsassistenzsystem



BETRIEB

Routenoptimierung
Energieeffizienzschulungen
Verbrauchsüberwachung
Instandhaltung



MOBILITÄTS-MANAGEMENT

Job-Rad und E-Bike-Lösungen
Elektromobilität



ABFALL-MANAGEMENT

Abfalltrennung
Dokumentation und Recycling



WASSER-MANAGEMENT

Schulung der Besatzung
Effiziente Anlagen



Abfallmanagement

Unsere Maßnahmen zur Abfallsammlung und geordneten Entsorgung gemäß dem CDNI, dem Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Binnenschifffahrt, umfassen mehrere wesentliche Schritte:

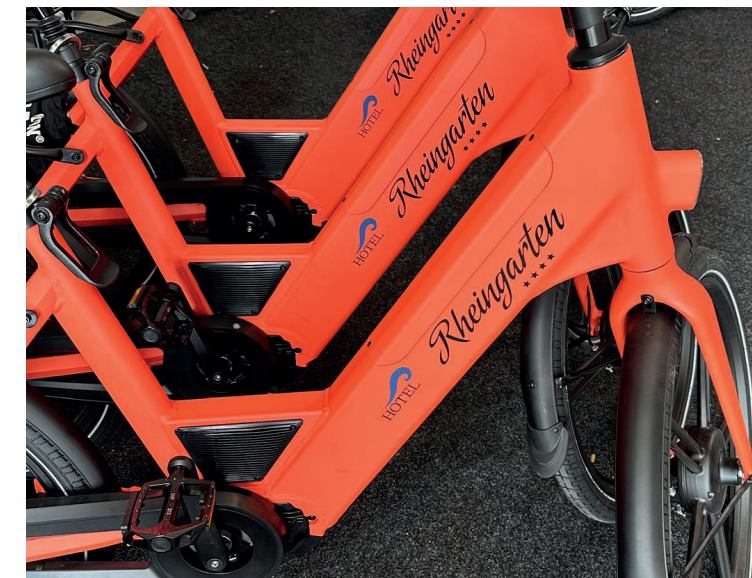
- **Abfalltrennung an Bord:** Wir trennen den Abfall an Bord unserer Schiffe sorgfältig in verschiedene Kategorien, darunter Restmüll, Recyclingmaterialien und gefährliche Abfälle. Dies erleichtert die ordnungsgemäße Entsorgung und das Recycling.
- **Abgabestellen:** Der gesammelte Abfall wird regelmäßig an die dafür vorgesehenen Sammelstellen abgegeben, die gemäß dem Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (kurz CDNI-Richtlinie) eingerichtet sind. Diese Sammelstellen sind speziell auf die sichere und umweltgerechte Behandlung verschiedener Abfallarten ausgerichtet.
- **Dokumentation und Recycling:** Wir führen eine präzise Dokumentation über die Art und Menge des abgegebenen Abfalls. Darüber hinaus fördern wir das Recycling von Arbeitsschutzkleidung der Besatzung, indem wir diese, sofern das organisatorisch möglich ist, dem Recyclingprozess zuführen. Im Jahr 2024 haben wir bereits 227 kg recycelt.

Mobilitätsmanagement

Unser Mobilitätsmanagement umfasst eine Reihe konkreter Maßnahmen, die wir bereits erfolgreich umgesetzt haben. So bieten wir unseren Mitarbeitenden in Deutschland die Möglichkeit, ein Job-Rad als umweltfreundliche Alternative zu nutzen. Für die Strecke zwischen dem Hotel Rheingarten, in dem wir häufig unsere nautischen Mitarbeitenden für Schulungszwecke unterbringen, und unserem Trainingscenter am Standort Duisburg haben wir eine E-Bike-Lösung eingeführt, die eine autofreie Fortbewegung ermöglicht. Zudem nutzen wir durch Flex-Office-Lösungen, die unseren Mitarbeitenden die Option bieten, bis zu 50 Prozent ihrer Arbeitszeit mobil zu arbeiten, ein weiteres Potential zur Reduktion der Treibhausgasemissionen des arbeitswegbedingten Pendelverkehrs. Darüber hinaus stellen wir E-Ladesäulen an unseren im Eigentum befindlichen Standort in den Niederlanden zur Verfügung und setzen uns im Rahmen unserer Möglichkeiten für den Ausbau von E-Ladesäulen an gemieteten Standorten ein, um die Nutzung von Elektrofahrzeugen zu fördern. Das oberste Management von HGK Shipping ist verpflichtet, bei der Wahl ihrer Firmenwagen auf Elektro- oder Hybridantriebe zu setzen. Weitere Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität unserer Mitarbeitenden sind bereits in Planung.

Wassermanagement

Im Bereich Wassermanagement an Bord unserer Schiffe haben wir mehrere Maßnahmen ergriffen, um den Wasserverbrauch zu minimieren und die Umwelt zu schützen. Im Rahmen unseres Umweltmanagements wird unsere Besatzung regelmäßig geschult, um Wasser sparsam zu verwenden und bewusste Entscheidungen zu treffen. Die Ladetanks werden nur bei Bedarf und mit möglichst wenig Wasser gespült. Unsere Anlagen sind mit modernster Technik ausgestattet, sodass wir den Wasserverbrauch weiter reduzieren können.





Rückblick und die Zielerreichung

Im Jahr 2024 haben wir unsere Flotte um vier neue Schiffe erweitert, die dank ihres Designs maßgeblich zur Erreichung unserer Energieziele beitragen. Folgende Ziele konnten wir erreichen:

- Jedes neu gebaute Schiff verbraucht bei Inbetriebnahme mit konventionellem Kraftstoff grundsätzlich bereits 20 bis 30 Prozent weniger als herkömmliche Antriebskonzepte.
- Unsere neu gebauten Schiffe sind tiefgang-optimiert und entsprechen unserem Ziel, die sich verändernden Umweltbedingungen zu beobachten und unsere Schiffe daran anzupassen.



GAS 95



Unsere neuen Schiffe 2024

Die „**GAS 95**“, die im Februar 2024 in Betrieb genommen wurde, zeichnet sich durch ihr innovatives Schiffsdesign aus. Ihre Energieeffizienz verdankt sie ihrem dieselelektrischen Antrieb mit einem Power Management System und der zukunftsweisenden „Future-Fuel-Ready“-Technologie. Als zweiter Gastanker dieser Art in unserer Flotte, nach der „Gas 94“, reduziert sie die Treibhausgasemissionen um bis zu 30 Prozent je Tonnenkilometer. Für ihre umweltfreundlichen und innovativen Eigenschaften wurde die „Gas 95“ mit dem renommierten Green Award ausgezeichnet.

Die „**MONOMERA**“ ist ein hochmodernes Tankmotorschiff für den Liquid-Bereich, das sich durch einen hydrodynamisch optimierten Schiffsrumpf auszeichnet, der den Wasserwiderstand minimiert und die Energieeffizienz maximiert. Durch integrierte Leerräume im Schiffsrumpf, sogenannten „Void-Spaces“, ist sie auch für zukünftige Energiespeicherlösun-

gen ausgelegt. Das dieselelektrische Antriebskonzept in Kombination mit einem intelligenten Power Management System sorgt für einen emissions- und verbrauchsoptimierten Betrieb. Für ihre umweltfreundlichen und innovativen Eigenschaften wurde auch die „Monomera“ mit dem renommierten Green Award ausgezeichnet.

Die im Sommer 2024 in Betrieb genommene „**HELIOS**“ für den Dry-Bereich verfügt neben der Niedrigwasseroptimierung und dem dieselelektrischen Antrieb mit Power Management System bei inbegriffener „Future-Fuel-Ready“-Tauglichkeit über die weltgrößte Solaranlage auf einem Binnenschiff. Diese in den Luken angebrachten Solarpaneele erzeugen bis zu 90 Megawattstunden Strom. So agiert das Schiff für den Bordbetrieb als eigenes Kraftwerk. Mit dem Trockengüterschiff „Helios“ wurde ein weiteres Schiff unserer Flotte mit dem Green Award in „Gold“ ausgezeichnet und erhielt einen Eintrag ins „Guinness World Records“-Buch.





Das neuartige Fluss-See-Schiff „**AMADEUS SAFFIER**“ erweitert im Rahmen eines langfristigen Chartervertrags die Short-Sea-Aktivitäten von HGK Shipping. Ausgestattet mit einem dieselelektrischen „Future-Fuel-Ready“-Antrieb kann das Schiff flexibel vom derzeit genutzten schwefelreduzierten Marine Gas Oil (MGO) auf alternative, nachhaltigere Energieträger umgestellt werden. Zudem ist der Neubau mit so genannten VentoFoil, einem Wind Assisted Propulsion System (WAPS), ausgestattet. In Kombination mit der angepassten Rumpfform und einem optimierten Propeller führt dies zu einer bis zu 30 Prozent höheren Energieeffizienz im Vergleich zur bestehenden internationalen Flotte.

Energieverbrauch

Wir werten unseren Energieverbrauch kontinuierlich aus. Grundsätzlich unterteilen wir unsere eigene Flotte dabei in die vier Bereiche „Dry Shipping“, „Gas Shipping“, „Liquid Chemicals Shipping“ und „Short Sea Shipping“. Die Details sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

VERTEILUNG DER ENERGIEVERBRÄUCHE DER SCHIFFSFLOTTE IN DEN BUSINESS UNITS

BU	kWh
Dry	180.291.199
Gas	42.586.654
Liquid Chemicals	84.693.137
Short Sea	49.294.480
Gesamt	356.865.470



50%
Dry



12%
Gas



24%
Liquid Chemicals



14%
Short Sea



Inbetriebnahme Photovoltaikanlage am Standort Druten in den Niederlanden

Im Februar 2024 haben wir unsere PV-Anlage am niederländischen Standort Druten erfolgreich in Betrieb genommen. Dadurch konnten wir 24 Prozent des Strombedarfs für das Büro und die ladenden Elektrofahrzeuge am Standort decken. 22 Prozent der erzeugten Energie speisten wir in das Netz ein.

Leckagen

Im Jahr 2024 verzeichneten wir einen Austritt von Schmieröl. Es wurden umgehend zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, um eine Wiederholung zu unterbinden.

Risiken

Unser Risikomanagement identifiziert und überwacht potenzielle Gefahren im Rahmen unseres Umweltmanagementsystems. Dabei stehen ökologische, klimatische und gesundheitliche Herausforderungen im Fokus, die wir gezielt angehen.

Der Klimawandel und die globale Erderwärmung bergen erhebliche Risiken für unsere Betriebsabläufe und die Umwelt. Extreme Wetterereignisse wie Brände, Stürme und Tornados können logistikrelevante Infrastruktur und Wasserstraßen beeinträchtigen und die Sicherheit unserer Mitarbeitenden gefährden. Zudem verändern starke Niederschläge Sedimentstrukturen der Wasserstraßen, während Hitzeperioden und Niedrigwasserstände die Manövrierfähigkeit der Binnenschiffe beeinflussen und den Schiffsbetrieb einschränken können.

Unsere Aktivitäten können zur Emission von Schadstoffen beitragen, die die Luftqualität beeinträchtigen.

Ebenso können unsere Geschäftstätigkeiten die Wasserqualität durch eine potenzielle Gewässerverschmutzung beeinflussen und tragen damit sowohl ökologische als auch gesundheitliche Risiken. Zu den kritischen Faktoren zählen ebenfalls Veränderungen in der chemischen Zusammensetzung des Wassers und das Risiko einer Bodenverschmutzung. Auch Lärmemissionen sind ein Aspekt, den wir berücksichtigen, da sie Menschen und Tiere belasten können. Durch eine vorausschauende Identifikation und gezieltes Management dieser Umweltfaktoren sorgen wir dafür, dass die Eintrittswahrscheinlichkeiten möglicher Risiken auf einem konstant niedrigen Niveau bleiben.





LEISTUNGSINDIKATOREN ZU DEN KRITERIEN 11 BIS 12

Leistungsindikator GRI SRS-301-1: EINGESETZTE MATERIALIEN*

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Gesamtgewicht oder -volumen der Materialien, die zur Herstellung und Verpackung der wichtigsten Produkte und Dienstleistungen der Organisation während des Berichtszeitraums verwendet wurden, nach:

- eingesetzten nicht erneuerbaren Materialien;
- eingesetzten erneuerbaren Materialien.



Leistungsindikator GRI SRS-302-1: ENERGIEVERBRAUCH

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Den gesamten Kraftstoffverbrauch innerhalb der Organisation aus nicht erneuerbaren Quellen in Joule oder deren Vielfachen, einschließlich der verwendeten Kraftstoffarten.

Kraftstoffarten	kWh
(Schiffs-) Dieselmotorkraftstoff	307.463.716
Marine Gas Oil (MGO)	49.294.480
Benzin	712.735
Hochleistungsbenzin	1.375
Diesel	978.717
Hochleistungsdiesel	3.019
Summe	358.454.042

b. Den gesamten Kraftstoffverbrauch innerhalb der Organisation aus erneuerbaren Quellen in Joule oder deren Vielfachen, einschließlich der verwendeten Kraftstoffarten.

Erneuerbare Kraftstoffarten	kWh
HVO	107.274
Summe	107.274



*Für das Jahr 2024 liegen keine Angaben hierzu vor, da dieser Indikator nicht Gegenstand gruppenweiter Erhebungen war.



c. In Joule, Wattstunden oder deren Vielfachen den gesamten:

- i. Stromverbrauch
- ii. Heizenergieverbrauch
- iii. Kühlenergieverbrauch
- iv. Dampfverbrauch

Verbrauchte Energie	kWh
Stromverbrauch	415.474
Heizenergieverbrauch	359.678
Kühlenergieverbrauch	0
Dampfverbrauch	0
Summe	775.152

d. In Joule, Wattstunden oder deren Vielfachen die/den gesamte(n):

- i. verkauften Strom
- ii. verkaufte Heizenergie
- iii. verkaufte Kühlenergie
- iv. verkauften Dampf

Verkaufte Energie	kWh
verkauften Strom	4.095
Heizenergieverbrauch	0
Kühlenergieverbrauch	0
Dampfverbrauch	0
Summe	4.095

e. Gesamten Energieverbrauch innerhalb der Organisation in Joule oder deren Vielfachen.

Der Gesamtenergieverbrauch der Organisation beträgt im Jahr 2024 insgesamt 359.336.468 kWh.

f. Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendetes Rechenprogramm.

Wir beziehen die Daten aus verschiedenen Quellen. Neben internen Datenreports greifen wir auch auf Lieferantenreports zurück. Die Ergebnisse für Punkt c. i. „Stromverbrauch“ und c. ii „Heizenergieverbrauch“ basieren auf Schätzungen, da diese Daten zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht verfügbar waren.

g. Quelle für die verwendeten Umrechnungsfaktoren.

Die Umrechnungsfaktoren werden durch die HGK AG bereitgestellt.



Leistungsindikator GRI SRS-302-4: VERRINGERUNG DES ENERGIEVER- BRAUCHS*

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Umfang der Verringerung des Energieverbrauchs, die als direkte Folge von Initiativen zur Energieeinsparung und Energieeffizienz erreicht wurde, in Joule oder deren Vielfachen.

b. Die in die Verringerung einbezogenen Energiearten: Kraftstoff, elektrischer Strom, Heizung, Kühlung, Dampf oder alle.

c. Die Grundlage für die Berechnung der Verringerung des Energieverbrauchs wie Basisjahr oder Basis/Referenz, sowie die Gründe für diese Wahl.

d. Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendetes Rechenprogramm.

Leistungsindikator GRI SRS-303-3: WASSERENTNAHME*

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Gesamte Wasserentnahme aus allen Bereichen in Megalitern sowie eine Aufschlüsselung der Gesamtmenge nach den folgenden Quellen (falls zutreffend):

- i. Oberflächenwasser;
- ii. Grundwasser;
- iii. Meerwasser;
- iv. produziertes Wasser;
- v. Wasser von Dritten.

b. Gesamte Wasserentnahme in Megalitern aus allen Bereichen mit Wasserstress sowie eine Aufschlüsselung der Gesamtmenge nach den folgenden Quellen (falls zutreffend):

- i. Oberflächenwasser;
- ii. Grundwasser;
- iii. Meerwasser;
- iv. produziertes Wasser;
- v. Wasser von Dritten sowie eine Aufschlüsselung des Gesamtvolumens nach den in i-iv aufgeführten Entnahmekquellen.

c. Eine Aufschlüsselung der gesamten Wasserentnahme aus jeder der in den Angaben 303-3-a und 303-3-b aufgeführten Quellen in Megalitern nach den folgenden Kategorien:

- i. Süßwasser (≤ 1000 mg/l Filtrattrockenrückstand (Total Dissolved Solids (TDS)));;
- ii. anderes Wasser (> 1000 mg/l Filtrat-trockenrückstand (TDS)).

d. Gegebenenfalls erforderlicher Kontext dazu, wie die Daten zusammengestellt wurden, z. B. Standards, Methoden und Annahmen.



*Für das Jahr 2024 liegen keine Angaben hierzu vor, da dieser Indikator nicht Gegenstand gruppenweiter Erhebungen war.



**Leistungsindikator GRI SRS-306-3 (2020):
ANGEFALLENER ABFALL***

**Die berichtende Organisation muss folgende
Informationen offenlegen:**

- a.** *Gesamtgewicht des anfallenden Abfalls in metrischen Tonnen sowie eine Aufschlüsselung dieser Summe nach Zusammensetzung des Abfalls.*
- b.** *Kontextbezogene Informationen, die für das Verständnis der Daten und der Art, wie die Daten zusammengestellt wurden, erforderlich sind.*



*Für das Jahr 2024 liegen keine Angaben hierzu vor, da dieser Indikator nicht Gegenstand gruppenweiter Erhebungen war.

13. KLIMARELEVANTE EMISSIONEN

Das Unternehmen legt die Treibhausgas (THG)-Emissionen entsprechend dem Greenhouse Gas (GHG) Protocol oder darauf basierenden Standards offen und gibt seine selbst gesetzten Ziele zur Reduktion der Emissionen an.

Herausforderungen

Unsere Binnen- und Küstenmotorschiffe sind die bedeutendste Emissionsquelle unseres Unternehmens, da ihr Betrieb durch den Verbrauch von (Schiffs-)Dieselkraftstoff einen erheblichen Anteil an unseren Gesamtemissionen ausmacht. Diese Emissionen stellen eine besondere Herausforderung dar: Die Lebensdauer von Binnenschiffen ist sehr lang und die Modernisierung ihrer Antriebssysteme mit hohen Investitionskosten verbunden. Zudem gibt es bisher keine alternative Technologie oder Treibstofflösung, die als nachhaltiger Standard für künftige Antriebssysteme etabliert ist. Dies erschwert die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Reduktion klimarelevanter Emissionen erheblich.

Um die Entwicklung unserer Treibhausgasemissionen zu analysieren, erfassen wir regelmäßig die Emissionswerte unserer Flotte. Die Ergebnisse für das Berichtsjahr 2024 sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Bei der Ermittlung der Treibhausgasemissionen wenden wir die ISO 14083 an.

VERTEILUNG DER TREIBHAUSGASEMISSIONEN (THG) IN KG CO₂ÄQ DER SCHIFFSFLOTTE IN DEN BUSINESS UNITS (WTW/ ISO 14083)

BU	THG in kg CO ₂ Äq
Dry	56.326.156
Gas	13.275.753
Liquid Chemicals	26.459.633
Short Sea	15.400.467
Gesamt	111.462.008

50%
Dry

12%
Gas

24%
Liquid Chemicals

14%
Short Sea



Ziele

Die Reduktion von Treibhausgasemissionen ist für uns eine zentrale Aufgabe.

Bis 2030 wollen wir den Flottenanteil mit Einsatz von Biokraftstoffen auf 50 Prozent erhöhen.



Dieses Ziel trägt direkt zu dem übergeordneten SDG 13 „Maßnahmen zum Klimaschutz“ bei. Um weitere Emissionseinsparungen zu erreichen, setzen wir auf ein klimaorientiertes Innovationsmanagement, vergleiche dazu Kriterium 10 „Innovations- und Produktmanagement“, sowie ein effizientes Ressourcenmanagement, vergleiche dazu Kriterium 12 „Ressourcenmanagement“. Diese Maßnahmen bieten die entscheidenden Hebel, um die Treibhausgasemissionen nachhaltig zu senken.

Rückblick und Zielerreichung

Im Rahmen unserer Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen haben wir Fortschritte erzielt. Unsere Ziele im Bereich Energiemanagement wurden gemäß ISO 50001 erfolgreich umgesetzt. Weitere Details zur Zielerreichung können den Kriterien 10 und 12 entnommen werden.

Im Jahr 2024 haben wir das monatliche CO₂-Reporting erfolgreich gemäß der ISO 14083 auf alle Kunden und Kundinnen im Gasbereich ausgeweitet.

Darüber hinaus streben wir eine Erweiterung des CO₂-Reportings aller Assets bis 2025 sowie eine Zertifizierung unseres Reportingsystems bis 2026 an.



Die Zuordnung unserer Treibhausgasemissionen nach Scope 1 bis 3 erfolgt ab dem nächsten Berichtsjahr 2025.





LEISTUNGSINDIKATOREN ZU KRITERIUM 13

Leistungsindikator GRI SRS-305-1 (siehe GH-EN15): DIREKTE THG-EMISSIONEN*

Die berichtende Organisation muss folgende
Informationen offenlegen:

a. Bruttovolumen der direkten THG-Emissionen (Scope 1) in Tonnen CO₂-Äquivalent.

b. In die Berechnung einbezogene Gase; entweder CO₂, CH₄, N₂O, FKW, PFKW, SF₆, NF₃ oder alle.

c. Biogene CO₂-Emissionen in Tonnen CO₂-Äquivalent.

d. Das gegebenenfalls für die Berechnung gewählte Basisjahr, einschließlich:

- i. der Begründung für diese Wahl;
- ii. der Emissionen im Basisjahr;
- iii. des Kontextes für alle signifikanten Veränderungen bei den Emissionen, die zur Neuberechnung der Basisjahr-Emissionen geführt haben.

e. Quelle der Emissionsfaktoren und der verwendeten Werte für das globale Erwärmungspotenzial (Global Warming Potential, GWP) oder einen Verweis auf die GWP-Quelle.

f. Konsolidierungsansatz für Emissionen; ob Equity-Share-Ansatz, finanzielle oder operative Kontrolle.

g. Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendetes Rechenprogramm.

Leistungsindikator GRI SRS-305-2: INDIREKTE ENERGIEBEZOGENE THG- EMISSIONEN (SCOPE2)*

Die berichtende Organisation muss folgende
Informationen offenlegen:

a. Bruttovolumen der indirekten energiebedingten THG-Emissionen (Scope 2) in Tonnen CO₂-Äquivalent.

b. Gegebenenfalls das Bruttovolumen der marktbasieren indirekten energiebedingten THG-Emissionen (Scope 2) in Tonnen CO₂-Äquivalent.

c. Gegebenenfalls die in die Berechnung einbezogenen Gase; entweder CO₂, CH₄, N₂O, FKW, PFKW, SF₆, NF₃ oder alle.

d. Das gegebenenfalls für die Berechnung gewählte Basisjahr, einschließlich:

- i. der Begründung für diese Wahl;
- ii. der Emissionen im Basisjahr;
- iii. des Kontextes für alle signifikanten Veränderungen bei den Emissionen, die zur Neuberechnung der Basisjahr-Emissionen geführt haben.

e. Quelle der Emissionsfaktoren und der verwendeten Werte für das globale Erwärmungspotenzial (Global Warming Potential, GWP) oder einen Verweis auf die GWP-Quelle.

*Für das Jahr 2024 liegen keine Angaben hierzu vor, da dieser Indikator nicht Gegenstand gruppenweiter Erhebungen war.



f. Konsolidierungsansatz für Emissionen; ob Equity-Share-Ansatz, finanzielle oder operative Kontrolle.

g. Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendetes Rechenprogramm.

Leistungsindikator GRI SRS-305-3: SONSTIGE INDIREKTE THG-EMISSIONEN (SCOPE 3)*

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Bruttovolumen sonstiger indirekten THG-Emissionen (Scope 3) in Tonnen CO₂-Äquivalenten.

b. Gegebenenfalls die in die Berechnung einbezogenen Gase; entweder CO₂, CH₄, N₂O, FKW, PFKW, SF₆, NF₃ oder alle.

c. Biogene CO₂-Emissionen in Tonnen CO₂-Äquivalent.

d. Kategorien und Aktivitäten bezüglich sonstiger indirekter THG-Emissionen (Scope 3), die in die Berechnung einbezogen wurden.

d. Das gegebenenfalls für die Berechnung gewählte Basisjahr, einschließlich:

- i. der Begründung für diese Wahl;
- ii. der Emissionen im Basisjahr;
- iii. des Kontextes für alle signifikanten Veränderungen bei den Emissionen, die zur Neuberechnung der Basisjahre Emissionen geführt haben.

f. Quelle der Emissionsfaktoren und der verwendeten Werte für das globale Erwärmungspotenzial (Global Warming Potential, GWP) oder einen Verweis auf die GWP-Quelle.

g. Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendetes Rechenprogramm.



*Für das Jahr 2024 liegen keine Angaben hierzu vor, da dieser Indikator nicht Gegenstand gruppenweiter Erhebungen war.

Leistungsindikator GRI SRS-305-5: SENKUNG DER THG-EMISSIONEN*

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

- a.** Umfang der Senkung der THG-Emissionen, die direkte Folge von Initiativen zur Emissions-senkung ist, in Tonnen CO₂-Äquivalenten.
- b.** In die Berechnung einbezogene Gase; entweder CO₂, CH₄, N₂O, FKW, PFKW, SF₆, NF₃ oder alle.
- c.** Basisjahr oder Basis/Referenz, einschließlich der Begründung für diese Wahl.
- d.** Kategorien (Scopes), in denen die Senkung erfolgt ist; ob bei direkten (Scope 1), indirekten energiebedingten (Scope 2) und/oder sonstigen indirekten (Scope 3) THG-Emissionen.
- e.** Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendete Rechenprogramme.



*Für das Jahr 2024 liegen keine Angaben hierzu vor, da dieser Indikator nicht Gegenstand gruppenweiter Erhebungen war.



KRITERIEN 14-20: Gesellschaft

KRITERIEN 14-16 ZU ARBEITNEHMERBELANGEN

- 14. Arbeitnehmerrechte
- 15. Chancengerechtigkeit
- 16. Qualifizierung





14. ARBEITNEHMERRECHTE

Das Unternehmen berichtet, wie es national und international anerkannte Standards zu Arbeitnehmerrechten einhält sowie die Beteiligung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmen und am Nachhaltigkeitsmanagement des Unternehmens fördert, welche Ziele es sich hierbei setzt, welche Ergebnisse bisher erzielt wurden und wo es Risiken sieht.

Einhaltung der Rechte der Arbeitnehmenden

Als Unternehmen mit mehreren Standorten in Europa ist es unser Ziel, die nationalen und internationalen Standards für Arbeitnehmerrechte weiterhin vollumfassend einzuhalten. Wir setzen uns dafür ein, dass alle Mitarbeitenden, Geschäftspartner und partnerinnen sowie Kunden und Kundinnen ohne Diskriminierung behandelt werden. Dies umfasst den Schutz vor Diskriminierung aufgrund von Geschlecht, ethnischer Herkunft, Religion, Alter, Behinderung, gewerkschaftlicher oder politischer Zugehörigkeit, sexueller Orientierung oder Familienstand. Jede Form von



sexueller Belästigung, körperlichen Angriffen, Nötigung, Mobbing oder verbalen Angriffen sowie jegliches einschüchternde, ablehnende oder beleidigende Verhalten ist strikt untersagt. Durch die konsequente Einhaltung nationaler und internationaler Standards sowie durch unsere umfassenden internen Richtlinien und Maßnahmen sorgen wir dafür, dass keine Risiken für Verstöße gegen Rechte der Arbeitnehmenden entstehen. Wir evaluieren unsere Prozesse und Praktiken kontinuierlich, um potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden.

Unsere Mitarbeitenden sind gesetzlich krankenversichert und wir setzen uns stetig für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz ein. Mit unserer Sicherheitsinitiative „Safety Takes Us Home“ möchten wir das Bewusstsein für Arbeitssicherheit stärken und Unfälle minimieren.



Förderung von Wohlbefinden und Zufriedenheit über gesetzliche Anforderungen hinaus

Wir bieten eine Vielzahl von zusätzlichen Leistungen und Initiativen, um das Wohlbefinden und die Zufriedenheit unserer Mitarbeitenden zu steigern:

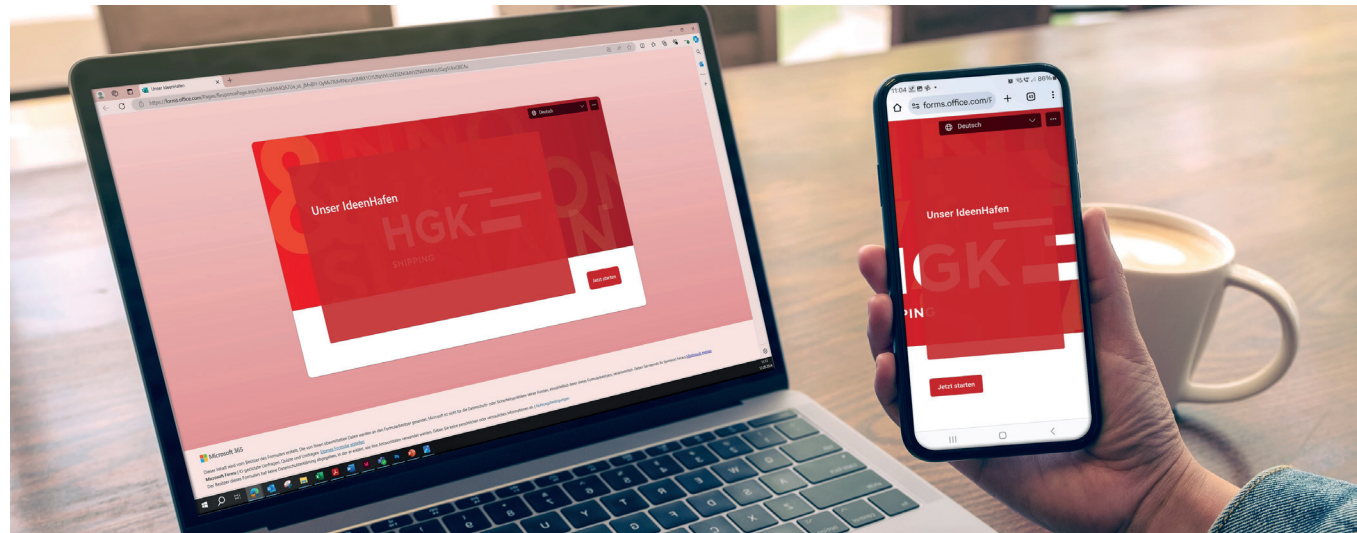
- Altersversorgung: Wir unterstützen unsere Mitarbeitenden mit einer betrieblichen Altersversorgung und übernehmen einen Arbeitgeberanteil von 20 Prozent.
- Bike Leasing in Deutschland
- Gruppenunfallversicherung: Unsere Gruppenunfallversicherung deckt auch private Unfälle ab.
- Unfallschadenverband für die Geschäftsführung
- Bildschirmarbeitsplatzbrillen, Mobiles Arbeiten / Flex-Work
- Angebot einer gruppenweiten Krankenzusatzversicherung
- Auslandsrankenversicherung: Bei Dienstreisen sind unsere Mitarbeitenden durch eine Auslandsrankenversicherung abgesichert.
- Um die Lärmemissionen und die Belastung unserer Besatzung und Umwelt zu minimieren, nutzen wir, wo immer möglich, Landstrom.

Beteiligung der Mitarbeitenden

Wir legen großen Wert auf die aktive Beteiligung unserer Mitarbeitenden am Nachhaltigkeitsmanagement. Zu den wesentlichen Praktiken zählen:

- Förderung der Kommunikation in zahlreichen Einheiten, etwa in regelmäßigen Teamtreffen und dem jährlichen Binnenschiffertreffen
- Informationen im Intranet, dem sogenannten „Logbook“

- Ideenmanagement-Tool „Ideenhafen“ für Mitarbeitende, um eigene Vorschläge einzureichen
- Persönliche Ansprachen der Geschäftsführung
- Offene Feedbackkultur und „No-Blame-Culture“
- Flache Hierarchien
- Planung von Workshops zur Entwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie
- Einbindung von Mitarbeitenden in Projekten mit Nachhaltigkeitsbezug.





15. CHANCENGERECHTIGKEIT

Das Unternehmen legt offen, wie es national und international Prozesse implementiert und welche Ziele es hat, um Chancengerechtigkeit und Vielfalt (Diversity), Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Mitbestimmung, Integration von Migranten und Menschen mit Behinderung, angemessene Bezahlung sowie Vereinbarung von Familie und Beruf zu fördern, und wie es diese umsetzt.

Ziele

Unser Unternehmen setzt sich aktiv für Chancengerechtigkeit und Vielfalt, angemessene Bezahlung aller Mitarbeitenden, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie die Integration von Menschen mit Migrationshintergrund und mit Behinderung ein. Deshalb unterzeichneten wir im Jahr 2024 das Duisburger Bündnis der Vereinbarkeit und die Charta der Vielfalt. Die Charta der Vielfalt ist eine Selbsterklärung zur Schaffung eines Arbeitsumfeldes frei von Vorurteilen, während das Duisburger Bündnis der Vereinbarkeit für die Förderung von Vereinbarkeit von Beruf, Familie und persönlicher Lebensgestaltung steht. Mit diesen Bekenntnissen möchten wir unser Unternehmen wertebasiert für die Zukunft aufstellen.

Künftig möchten wir Shared-Leadership-Modelle und Job-Sharing im kaufmännischen Bereich erwägen, um die Geschlechtergleichberechtigung und Vereinbarkeit von Beruf und Familie in unserem Unternehmen weiter zu stärken.



Zur Stärkung der Gleichberechtigung und Chancengerechtigkeit fördern wir außerdem bereits die Sprachkompetenz in unserem europaweit agierenden Unternehmen. Dies möchten wir durch geeignete Programme ausbauen.



Diese Ziele werden künftig durch verschiedene Maßnahmen und Initiativen unterstützt. Zudem sollen im Zuge der Weiterentwicklung unserer unternehmensinternen Nachhaltigkeitsstrategie zusätzlich zu den bereits bestehenden qualitativen Zielen in diesem Themenfeld auch quantitativ messbare Ziele entwickelt werden. Diese sollen planmäßig mit Veröffentlichung des nächsten Nachhaltigkeitsberichts berichtet werden.





Maßnahmen

Unsere Maßnahmen gliedern wir in zwei zentrale Bereiche: die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie die Förderung von Chancengleichheit und Vielfalt.



Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Im Jahr 2024 eröffnete das Seafar NV Remote Operation Center in Duisburg. Zukünftig soll dieses Zentrum dank digitalisierter Prozesse ferngesteuertes Fahren von Binnenschiffen ermöglichen. Aktuell befindet sich das Projekt in einer Testphase, in der die Technologie ausschließlich unter Anwesenheit der vollen Besatzung an Bord und in enger Abstimmung mit den jeweiligen Kolleginnen und Kollegen erprobt wird. Langfristig soll das Projekt flexibles Arbeiten fördern und Schiffsführern und

Schiffsführerinnen eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie ermöglichen. Gleichzeitig macht es den Beruf attraktiver für neue Fachkräfte und trägt dazu bei, den Fachkräftemangel in der Branche abzumildern.

Chancengleichheit und Vielfalt

Unsere jährliche „Talentwerkstatt“ widmete sich 2024 unter anderem Themen wie Achtsamkeit, Resilienz, Feedbackkultur, Projektmanagement und Vielfalt. Das Programm bot 16 engagierten Mitarbeitenden der HGK AG, RheinCargo, HGK Logistics and Intermodal und sieben Mitarbeitenden von HGK Shipping die Möglichkeit, ihre Fähigkeiten zu erweitern, neue Kompetenzen zu entwickeln und ihr Netzwerk auszubauen, vergleiche dazu auch Kriterium 16 „Qualifizierung“. Ziel war es, Talente zu fördern, die durch ihr Engagement aktiv zur Weiterentwicklung der HGK-Gruppe beitragen. Das Programm umfasste acht Präsenzmodule, die Aspekte der Persönlichkeits-, Sozial-, Methoden- und Fachkompetenz abdeckten. Ein besonderes Highlight war die gemeinsame Arbeit an sozialen Projekten. Die Bandbreite reichte vom inspirierenden Spendenprojekt „Wir laufen für Kinder“ über einen HGK-Podcast bis hin zu einer Müllsammelaktion am Rhein. Dadurch konnten wir das Bewusstsein für Chancengleichheit und Vielfalt bei unseren Mitarbeitenden weiter stärken.



16. QUALIFIZIERUNG

Das Unternehmen legt offen, welche Ziele es gesetzt und welche Maßnahmen es ergriffen hat, um die Beschäftigungsfähigkeit, d. h. die Fähigkeit zur Teilhabe an der Arbeitsund Berufswelt aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, zu fördern und im Hinblick auf die demografische Entwicklung anzupassen, und wo es Risiken sieht.

Ziele Gesundheitsschutz und Sicherheit

Unsere Bemühungen, ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld zu schaffen, gehen weit über die gesetzlichen Anforderungen hinaus.



Wir setzen auf eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Sicherheitskultur, um die langfristige Beschäftigungsfähigkeit unserer Mitarbeitenden sicherzustellen. Dazu haben wir die folgenden Ziele definiert:

- Keine lebensverändernden Unfälle unserer Mitarbeitenden
- Fortsetzung der Führungskräfte-schulungen im Bereich Sicherheitskultur
- Ausbildung von 95 % der gesamten Besatzung als Ersthelfende

Darüber hinaus möchten wir in den kommenden Jahren unser Gesundheitsmanagement gezielt ausbauen und unsere Mitarbeitenden im Thema Gesundheit noch stärker unterstützen. Dazu gehört zum einen die Sensibilisierung für Achtsamkeit und Resilienz für die Verbesserung der psychischen Gesundheit sowie die Förderung der körperlichen Gesundheit wie die Begleitung der Raucherentwöhnung



von bereitwilligen Mitarbeitenden. Zudem sind die Bezuschussungen des Mitarbeitenden-sports, eine engere Zusammenarbeit mit Krankenkassen und die verstärkte Nutzung digitaler Lösungen vorgesehen. Mit diesen Tätigkeiten wollen wir unseren Beitrag zum SDG 3 „Gesundheit und Wohlergehen“ vergrößern.





Maßnahmen Gesundheitsschutz und Sicherheit

Im Bereich Gesundheitsschutz und Sicherheit setzen wir zahlreiche Maßnahmen um:

- **„Safety Week“:** Eine Aktionswoche im Zeichen der Sicherheit mit verschiedenen Aktivitäten und Schulungen zur Sensibilisierung für Sicherheit. Im Jahr 2024 wurden an den einzelnen Standorten vielzählige Präsenzseminare angeboten, darunter Fahrsicherheitstrainings für PKWs und für Pedelecs sowie Fahrräder, G37-Untersuchungen und Ergonomieberatungen am Arbeitsplatz. An Bord unserer Schiffe fanden diverse Sicherheitsübungen statt, darunter eine Großübung mit freiwilligen Hilfskräften des Technischen Hilfswerks (THW) und der Feuerwehr.



- **Sicherheitsseminare und HOP-Seminar:** Regelmäßige Schulungen zu Sicherheitspraktiken und „Human and Organizational Performance“ (HOP), um Risiken zu minimieren und die Sicherheitskultur zu stärken.
- **Near-Miss-Meldungen:** Ein Meldesystem von Beinahe-Unfällen, das potenzielle Gefahren frühzeitig erfasst und präventive Maßnahmen ermöglicht.



- **„Platform Zero Incidents“:** Als Gründungsmitglied der Platform Zero Incidents Dry Cargo and Passenger Group (PZI) engagieren wir uns für die Vermeidung von Unfällen und Zwischenfällen in der Schifffahrt. In der Tankschifffahrt sind wir bereits seit fast zehn Jahren aktives Mitglied von PZI und tragen so zur Weiterentwicklung der Sicherheit an Bord bei.



- **Ersthelfenden-Ausbildung:** Regelmäßige Schulungen unserer Mitarbeitenden zur Ausbildung als Ersthelfende.
- **Jährliche Sicherheitsunterweisungen:** Pflichtunterweisungen für Mitarbeitende an Bord und im Büro zur Aufrechterhaltung hoher Sicherheitsstandards.
- **Förderung der Sicherheitskompetenz von Führungskräften:** Wir entwickeln spezielle Programme zur Stärkung der Sicherheitskompetenz und des Bewusstseins von Führungskräften, die dieses Wissen an ihre Teams weitergeben.
- **BG-Zertifizierung in Anlehnung an die ISO 45001:** Aktuell arbeiten wir an der Umsetzung der BG-Zertifizierung, die sich an den internationalen Standards der ISO 45001 orientiert, um ein hohes Niveau an Arbeitssicherheit zu gewährleisten.



- **Mitgliedschaft in Gefahrgutgremien:** Aktive Beteiligung an verschiedenen Fachgremien zur sicheren Handhabung von Gefahrgütern.
- **Teilnahme am „aktiv-gesund-Programm“ der SWK:** Förderung der Gesundheit und des Wohlbefindens unserer Mitarbeitenden durch Sportangebote, Gesundheitschecks und Gesundheitskurse.
- **Lauftreff und Firmenläufe:** Organisation regelmäßiger Laufveranstaltungen und Teilnahme an Firmenläufen zur Förderung der körperlichen Fitness und des Teamgeistes.

Rückblick und Zielerreichung

Mit Hilfe unserer spezifischen Schulungsangebote konnten wir die Zahl der an Bord ausgebildeten Ersthelfenden weiter auf einen Anteil von 53,89 Prozent der gesamten Besatzung steigern. Trotz eines erneut hohen Niveaus an Near-Miss-Meldungen und der Ableitung von Präventions- und Gegenmaßnahmen mussten wir im Jahr 2024 einen lebensverändernden Vorfall eines Mitarbeitenden verzeichnen.

Ziele Qualifizierung und Weiterbildung

Qualifizierung und Weiterbildung sind zentrale Bestandteile unseres Karriere- und Talent-

managements. Wir engagieren uns für SDG 4 „Hochwertige Bildung“ der Mitarbeitenden in unserem Unternehmen.



Wir verfolgen konsequent das Ziel, unsere Auszubildenden nach erfolgreichem Abschluss ihrer Ausbildung zu übernehmen und ihnen ein entsprechendes Angebot zu unterbreiten.



Auch 2025 bieten wir die „Talentwerkstatt“ erneut für kaufmännische und nautische Mitarbeitende an.



Um unsere Mitarbeitenden bestmöglich auf kommende Anforderungen vorzubereiten, entwickeln wir Zukunftsbilder, die diesem Wandel stets entsprechen. Dies ermöglicht es uns, Schulungsbedarfe frühzeitig zu identifizieren und unser Qualifizierungsprogramm, auch im hauseigenen Shipping-Trainingscenter, zielgerichtet auszubauen.

Maßnahmen Qualifizierung und Weiterbildung

Der demografische Wandel stellt auch die Binnenschifffahrt vor Herausforderungen und stellt ein zukünftiges Risiko dar. Um diesem zu begegnen, setzen wir verstärkt auf die gezielte Förderung von Nachwuchskräften durch Ausbildungsprogramme. Wir bieten Ausbildungen in den Bereichen Spedition, IT und Nautik an. Die Stärkung des neuen Ausbildungswegs zum Binnenschifffahrtskapitän ist uns besonders wichtig. Dabei legen wir großen Wert auf eine praxisnahe Begleitung, um die Auszubildenden bestmöglich auf ihre zukünftigen Aufgaben und Verantwortungen vorzubereiten. Eine Intensivwoche für gewerbliche Auszubildende unterstützt die Vermittlung der Lerninhalte zusätzlich. Zudem beteiligen wir uns an der Kampagne „Duisburg ist echt“, um die Attraktivität der Binnenschifffahrt als Berufsfeld zu erhöhen. Eine unserer Auszubildenden repräsentiert uns dabei und zeigt, wie spannend und vielfältig eine Karriere in der Branche sein kann.

Unsere Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen sind darauf ausgerichtet, die Kompetenzen unserer Mitarbeitenden kontinuierlich zu er-



weitern und zu vertiefen. Unsere „Talentwerkstatt“ (siehe Kriterium 15 „Chancengleichheit“) fördert engagierte und lernbereite Mitarbeitende durch gezielte Programme und Workshops. Für Führungskräfte haben wir in 2024 den „Führungskompass“ entwickelt, der von den Führungskräften und der HR-Abteilung von HGK Shipping selbst erarbeitet wurde und unter anderem Webinare zu verschiedenen Aspekten der Führungskultur umfasst. Ergänzend dazu bieten wir unterschiedliche Veranstaltungsformate und weiterführendes Material an, um unsere Führungswerte nachhaltig zu verankern und unsere gelebte Führungskultur gemeinsam weiterzuentwickeln.

Mitarbeitende haben zudem die Möglichkeit, an individuellen Fort- und Weiterbildungen teilzunehmen, um ihre beruflichen Fähigkeiten gezielt auszubauen.

Regelmäßige Beurteilungs- und Entwicklungsgespräche unterstützen sie dabei, den Fortbildungsbedarf zu identifizieren und entsprechende Maßnahmen umzusetzen. Zusätzlich bieten wir Office-Schulungen für alle kaufmännischen Mitarbeitenden sowie

Power-BI-Schulungen, ein Geschäftsanalyse-Dienst von Microsoft, für ausgewählte Mitarbeitende an. Unser Angebot an Schulungen zu Compliance, IT-Sicherheit und DSGVO stellen sicher, dass alle Mitarbeitenden stets über die aktuellen gesetzlichen und sicherheitsrelevanten Anforderungen informiert sind. Das „HGK-Mentoringprogramm“ ermöglicht einen intensiven Wissensaustausch zwischen erfahrenen Fach- oder Führungskräften und interessierten Mitarbeitenden. Dieses Programm läuft über ein ganzes Jahr und bietet eine unterstützende Umgebung zur Weitergabe von Fachwissen und praktischen Einblicken.



LEISTUNGSINDIKATOREN ZU DEN KRITERIEN 14 BIS 16

Leistungsindikator GRI SRS-403-9: ARBEITSBEDINGTE VERLETZUNGEN

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Für alle Angestellten:

- i. Anzahl und Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen;;
keine
- ii. Anzahl und Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen (mit Ausnahme von Todesfällen);
Anzahl 1 und Rate 94,76
- iii. Anzahl und Rate der dokumentierbaren arbeitsbedingten Verletzungen;
Anzahl 17 und Rate 1.610,92
- iv. die wichtigsten Arten arbeitsbedingter Verletzungen;
Prellungen, Brüche, Stauchungen
- v. Anzahl der gearbeiteten Stunden.
10.553 Stunden

b. Für alle Mitarbeiter, die keine Angestellten sind, deren Arbeit und/oder Arbeitsplatz jedoch von der Organisation kontrolliert werden:

- i. Anzahl und Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen;;
keine
- ii. Anzahl und Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen (mit Ausnahme von Todesfällen);;
keine
- iii. Anzahl und Rate der dokumentierbaren arbeitsbedingten Verletzungen;
Anzahl 1 und Rate 425,17
- iv. die wichtigsten Arten arbeitsbedingter Verletzungen;
Prellungen
- v. Anzahl der gearbeiteten Stunden.
2.352 Stunden

Die Punkte c-g des Indikators SRS 403-9 können Sie entsprechend GRI entnehmen und an dieser Stelle freiwillig berichten.

Leistungsindikator GRI SRS-403-10: ARBEITSBEDINGTE ERKRANKUNGEN

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Für alle Angestellten:

- i. Anzahl und Rate der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Erkrankungen;;
keine
- ii. Anzahl der dokumentierbaren arbeitsbedingten Erkrankungen;
keine
- iii. die wichtigsten Arten arbeitsbedingter Erkrankungen;
keine





b. Für alle Mitarbeiter, die keine Angestellten sind, deren Arbeit und/oder Arbeitsplatz jedoch von der Organisation kontrolliert werden:

- i. Anzahl der Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Erkrankungen;
keine
- ii. Anzahl der dokumentierbaren arbeitsbedingten Erkrankungen;
keine
- iii. die wichtigsten Arten arbeitsbedingter Erkrankungen;
keine

Die Punkte c-e des Indikators SRS 403-10 können Sie entsprechend GRI entnehmen und an dieser Stelle freiwillig berichten.



Leistungsindikator GRI SRS-403-4: MITARBEITERBETEILIGUNG ZU ARBEITSSICHERHEIT UND GESUND- HEITSSCHUTZ

Die berichtende Organisation muss für Angestellte, und Mitarbeiter, die keine Angestellten sind, deren Arbeit und/oder Arbeitsplatz jedoch von der Organisation kontrolliert werden, folgende Informationen offenlegen:

a. Eine Beschreibung der Verfahren zur Mitarbeiterbeteiligung und Konsultation bei der Entwicklung, Umsetzung und Leistungsbewertung des Managementsystems für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz und zur Bereitstellung des Zugriffs auf sowie zur Kommunikation von relevanten Informationen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz gegenüber den Mitarbeitern.

Wir nutzen ein System aus Sicherheitsdelegierten, die durch Personalausschüsse bestimmt werden, und dem Safety Committee. Die Kommunikation erfolgt über interne Berichtsformate wie die sogenannten „Tool-Box Talks“ und die QEHS-Dokumentation.

b. Wenn es formelle Arbeitgeber-Mitarbeiter-Ausschüsse für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz gibt, eine Beschreibung ihrer Zuständigkeiten, der Häufigkeit der Treffen, der Entscheidungsgewalt und, ob und gegebenenfalls warum Mitarbeiter in diesen Ausschüssen nicht vertreten sind.

In unserem Unternehmen gibt es zwei formelle Arbeitgeber-Mitarbeitenden-Ausschüsse für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz: den ASA-Verwaltungsausschuss (für die Verwaltung) und das Safety Committee (für die Schiffe). Diese Ausschüsse kommen viermal pro Jahr zusammen, um die ordnungsgemäße Umsetzung aller relevanten Sicherheits- und Gesundheitsmaßnahmen sicherzustellen. Sie haben die Entscheidungsbefugnis, die gesamten beschlossenen Maßnahmen und Vorschläge umzusetzen. Gewählte Sicherheitsdelegierte aus der Flotte nehmen an den Ausschusssitzungen teil und sind dafür verantwortlich, die Informationen an die Mitarbeitenden weiterzugeben sowie Feedback aus der Belegschaft einzuholen. Dies gewährleistet eine transparente Kommunikation und die Einbindung der Mitarbeitenden in sicherheitsrelevante Entscheidungen.



Leistungsindikator GRI SRS-404-1 (siehe G4-LA9):
STUNDENZAHL DER AUS- UND WEITERBILDUNGEN*

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. durchschnittliche Stundenzahl, die die Angestellten einer Organisation während des Berichtszeitraums für die Aus- und Weiterbildung aufgewendet haben, aufgeschlüsselt nach:

- i. Geschlecht;
- ii. Angestelltenkategorie.



Leistungsindikator GRI SRS-405-1:
DIVERSITÄT*

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Prozentsatz der Personen in den Kontrollorganen einer Organisation in jeder der folgenden Diversitätskategorien:

- i. Geschlecht;
- ii. Altersgruppe: unter 30 Jahre alt, 30-50 Jahre alt, über 50 Jahre alt;
- iii. Gegebenenfalls andere Diversitätsindikatoren (wie z. B. Minderheiten oder schutzbedürftige Gruppen).

b. Prozentsatz der Angestellten pro Angestelltenkategorie in jeder der folgenden Diversitätskategorien:

- i. Geschlecht;
- ii. Altersgruppe: unter 30 Jahre alt, 30-50 Jahre alt, über 50 Jahre alt;
- iii. Gegebenenfalls andere Diversitätsindikatoren (wie z. B. Minderheiten oder schutzbedürftige Gruppen).

Leistungsindikator GRI SRS-406-1:
DISKRIMINIERUNGSVORFÄLLE*

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Gesamtzahl der Diskriminierungsvorfälle während des Berichtszeitraums.

b. Status der Vorfälle und ergriffene Maßnahmen mit Bezug auf die folgenden Punkte:

- i. Von der Organisation geprüfter Vorfall;;
- ii. Umgesetzte Abhilfepläne;
- iii. Abhilfepläne, die umgesetzt wurden und deren Ergebnisse im Rahmen eines routinemäßigen internen Managementprüfverfahrens bewertet wurden;
- iv. Vorfall ist nicht mehr Gegenstand einer Maßnahme oder Klage.

*Für das Jahr 2024 liegen keine Angaben hierzu vor, da dieser Indikator nicht Gegenstand gruppenweiter Erhebungen war.



KRITERIEN 14-20: Gesellschaft

KRITERIUM 17 ZU MENSCHENRECHTEN



17. MENSCHENRECHTE

Das Unternehmen legt offen, welche Maßnahmen, Strategien und Zielsetzungen für das Unternehmen und seine Lieferkette ergriffen werden, um zu erreichen, dass Menschenrechte weltweit geachtet und Zwangs- und Kinderarbeit sowie jegliche Form der Ausbeutung verhindert werden. Hierbei ist auch auf Ergebnisse der Maßnahmen und etwaige Risiken einzugehen.

HGK Shipping verpflichtet sich zur Einhaltung der Menschenrechte sowie der Arbeits- und Sozialstandards. Kinder- und Zwangsarbeit werden weder bei HGK Shipping noch bei unseren Geschäftspartnern und -partnerinnen toleriert. Dieser Verhaltenskodex berücksichtigt neben den zehn Prinzipien des „Global Compact“, die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, die acht Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), die ILO-Grundsatzerklärung über multinationale Unternehmen und Sozialpolitik (MNE-Deklaration), die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und die „Responsible Care® Global Charta“.

Unser Ziel ist es, im Rahmen der Prüfung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes keine Lieferanten mit „hohem Risiko“ in unserer Lieferkette zu führen.

Wir setzen uns für die Wahrung von Menschenrechten innerhalb unseres Unternehmens, bei Tochtergesellschaften und Zulieferern ein. Die konkreten Verpflichtungen und

Maßnahmen sind im Code of Conduct und den Standards für Lieferanten festgehalten. Durch das jährliche Lieferantenscreening prüfen wir die Einhaltung der Menschenrechte bei unseren Lieferanten. Die Prüfung für 2024 ergab keine Lieferanten mit „hohem Risiko“. Im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit sind keine Menschenrechtsverletzungen festzustellen.





LEISTUNGSINDIKATOREN ZU KRITERIUM 17

Leistungsindikator GRI SRS-412-3: AUF MENSCHENRECHTSASPEKTE GEPRÜFTE INVESTITIONSVEREIN- BARUNGEN*

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

- a.** Gesamtzahl und Prozentsatz der erheblichen Investitionsvereinbarungen und verträge, die Menschenrechtsklauseln enthalten oder auf Menschenrechtsaspekte geprüft wurden.
- b.** Die verwendete Definition für „erhebliche Investitionsvereinbarungen“.

Leistungsindikator GRI SRS-412-1: AUF MENSCHENRECHTSASPEKTE GEPRÜFTE BETRIEBSSTÄTTEN

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

- a.** Gesamtzahl und Prozentsatz der Geschäftsstandorte, an denen eine Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte oder eine menschenrechtliche Folgenabschätzung durchgeführt wurde, aufgeschlüsselt nach Ländern.

Die abstrakte Risikoanalyse im Jahr 2024 erfolgte für 100% der Unternehmen der HGK Shipping.
Länder: Deutschland, Niederlande, Luxemburg, Belgien und Frankreich.

Leistungsindikator GRI SRS-414-1: AUF SOZIALE ASPEKTE GEPRÜFTE, NEUE LIEFERANTEN*

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

- a.** Prozentsatz der neuen Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden.

*Für das Jahr 2024 liegen keine Angaben hierzu vor, da dieser Indikator nicht Gegenstand gruppenweiter Erhebungen war.

Leistungsindikator GRI SRS-414-2: SOZIALE AUSWIRKUNGEN IN DER LIEFERKETTE

Die berichtende Organisation muss folgende
Informationen offenlegen:

a. Zahl der Lieferanten, die auf soziale Auswirkungen überprüft wurden.

Im Jahr 2024 erfolgte eine Prüfung von 4.000 Lieferanten der HGK Shipping.

b. Zahl der Lieferanten, bei denen erhebliche tatsächliche und potenzielle negative soziale Auswirkungen ermittelt wurden.

Keine

c. Erhebliche tatsächliche und potenzielle negative soziale Auswirkungen, die in der Lieferkette ermittelt wurden.

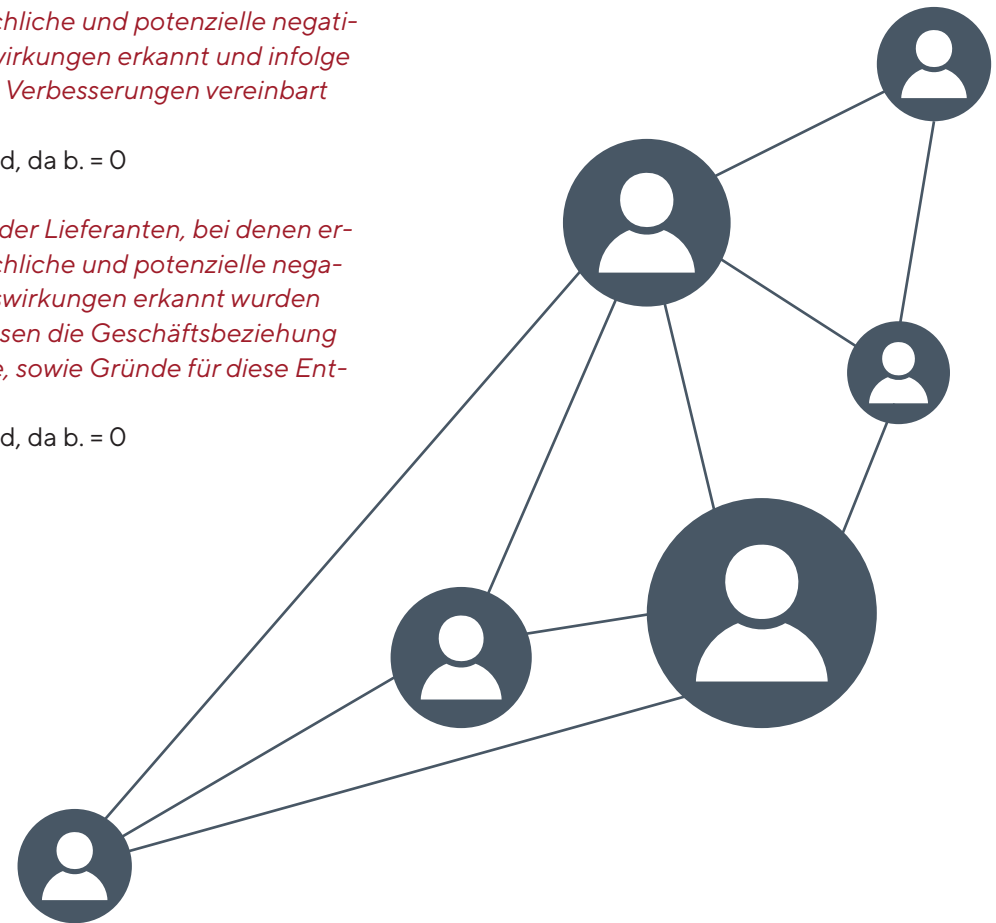
Keine

d. Prozentsatz der Lieferanten, bei denen erhebliche tatsächliche und potenzielle negative soziale Auswirkungen erkannt und infolge der Bewertung Verbesserungen vereinbart wurden.

Nicht zutreffend, da b. = 0

e. Prozentsatz der Lieferanten, bei denen erhebliche tatsächliche und potenzielle negative soziale Auswirkungen erkannt wurden und infolgedessen die Geschäftsbeziehung beendet wurde, sowie Gründe für diese Entscheidung.

Nicht zutreffend, da b. = 0





KRITERIEN 14-20: Gesellschaft

KRITERIUM 18 ZU SOZIALES/GEMEINWESEN





18. GEMEINWESEN

Das Unternehmen legt offen, wie es zum Gemeinwesen in den Regionen beiträgt, in denen es wesentliche Geschäftstätigkeiten ausübt.

Unser Unternehmen engagiert sich aktiv für das Gemeinwesen und setzt sich über das Kerngeschäft hinaus für soziale, ökologische, kulturelle und wirtschaftliche Belange in den Kommunen und Regionen ein.



Unser Ziel ist es, jährlich mindestens einen Beitrag für lokale Gemeinschaften zu leisten.

Im Folgenden sind einige unserer aktuellen Aktionen aufgeführt:

„RHINE CLEAN UP“: Wir nehmen regelmäßig an der „Rhine Clean Up“ Aktion teil, bei der wir gemeinsam mit anderen Freiwilligen das Rheinufer von Müll und Abfällen befreien. Diese Initiative fördert den Umweltschutz und das Bewusstsein für ökologische Themen in der Region und bei unseren Mitarbeitenden.



KRONKORKEN SPENDEN: Wir sammeln Kronkorken und spenden diese, um gemeinnützige Projekte und das Recycling von Wertstoffen zu unterstützen.



WEIHNACHTSSPENDEN: In den letzten Jahren gingen unsere Spenden zu Weihnachten an den Schifferseelsorger, einen evangelischen Pfarrer, der sich um die Belange der Schifffahrtsgemeinschaft kümmert. Diese Spenden unterstützen wichtige soziale und seelsorgerische Projekte.





LEISTUNGSINDIKATOREN ZU KRITERIUM 18

Leistungsindikator GRI SRS-201-1: UNMITTELBAR ERZEUGTER UND AUSGESCHÜTTETER WIRTSCHAFT- LICHER WERT*

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. *den zeitanteilig abgegrenzten, unmittelbar erzeugten und ausgeschütteten wirtschaftlichen Wert, einschließlich der grundlegenden Komponenten der globalen Tätigkeiten der Organisation, wie nachfolgend aufgeführt. Werden Daten als Einnahmen-Ausgaben-Rechnung dargestellt, muss zusätzlich zur Offenlegung folgender grundlegender Komponenten auch die Begründung für diese Entscheidung offengelegt werden:*

- i. unmittelbar erzeugter wirtschaftlicher Wert: Erlöse;

- ii. ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert: Betriebskosten, Löhne und Leistungen für Angestellte, Zahlungen an Kapitalgeber, nach Ländern aufgeschlüsselte Zahlungen an den Staat und Investitionen auf kommunaler Ebene;;
- iii. beibehaltener wirtschaftlicher Wert: „unmittelbar erzeugter wirtschaftlicher Wert“ abzüglich des „ausgeschütteten wirtschaftlichen Werts“.

b. *Der erzeugte und ausgeschüttete wirtschaftliche Wert muss getrennt auf nationaler, regionaler oder Marktebene angegeben werden, wo dies von Bedeutung ist, und es müssen die Kriterien, die für die Bestimmung der Bedeutsamkeit angewandt wurden, genannt werden.*



*Für das Jahr 2024 liegen keine Angaben hierzu vor, da dieser Indikator nicht Gegenstand gruppenweiter Erhebungen war.



KRITERIEN 14-20: Gesellschaft

KRITERIEN 19-20 ZU COMPLIANCE

19. Politische Einflussnahme

20. Gesetzes- und richtlinienkonformes Verhalten





19. POLITISCHE EINFLUSSNAHME

Alle wesentlichen Eingaben bei Gesetzgebungsverfahren, alle Einträge in Lobbylisten, alle wesentlichen Zahlungen von Mitgliedsbeiträgen, alle Zuwendungen an Regierungen sowie alle Spenden an Parteien und Politiker sollen nach Ländern differenziert offengelegt werden.

HGK Shipping verpflichtet sich in ihrem Code of Conduct zur politischen Neutralität und ist daher auch kein Mitglied in politischen Organisationen. Bestehende Mitgliedschaften in Verbänden oder Vereinen werden nicht für die politische Einflussnahme genutzt. Es wurden keine Eingaben zu Gesetzgebungsverfahren getätigt.





LEISTUNGSINDIKATOREN ZU KRITERIUM 19

Leistungsindikator GRI SRS-415-1: PARTEISPENDEN

Die berichtende Organisation muss folgende
Informationen offenlegen:

a. Monetären Gesamtwert der Parteispenden
in Form von finanziellen Beiträgen und Sach-
zuwendungen, die direkt oder indirekt von der
Organisation geleistet wurden, nach Land und
Empfänger/Begünstigtem.

Keine

b. Gegebenenfalls wie der monetäre Wert von
Sachzuwendungen geschätzt wurde.

Keine





20. GESETZES- UND RICHTLINIEN-KONFORMES VERHALTEN

Das Unternehmen legt offen, welche Maßnahmen, Standards, Systeme und Prozesse zur Vermeidung von rechtswidrigem Verhalten und insbesondere von Korruption existieren, wie sie geprüft werden, welche Ergebnisse hierzu vorliegen und wo Risiken liegen. Es stellt dar, wie Korruption und andere Gesetzesverstöße im Unternehmen verhindert, aufgedeckt und sanktioniert werden.

Antikorruption

HGK Shipping tritt für fairen Wettbewerb ein. Die Einhaltung der gesetzlichen Normen zum Schutz des Wettbewerbs ist für uns entscheidend, um eine nachhaltige und langfristig erfolgreiche Zusammenarbeit mit unseren Geschäftspartnern und partnerinnen zu gewährleisten. Daher lehnen wir jegliche Form der Bestechung sowie der Bestechlichkeit eigener Mitarbeitenden kategorisch strikt ab. Sozialübliche Zuwendungen und kleine Aufmerksamkeiten können von den Mitarbeitenden ohne Bedenken angeboten oder angenommen werden. Die Entgegennahme



von Geld oder gleichwertigen Leistungen ist jedoch stets unzulässig. Geldgeschenke und andere unzulässige Zuwendungen sind abzulehnen oder zurückzugeben.

Beschwerdeverfahren

Alle Mitarbeitenden von HGK Shipping oder auch unserer Niederlassungen haben das Recht, eine Beschwerde einzureichen. Die Form der Beschwerde bezieht sich nicht auf mögliche geschäftliche Differenzen zwischen Geschäftspartner und -partnerinnen und dem

Betrieb. Beispiele für solche Beschwerden können unter anderem sexuelle Belästigung, grenzüberschreitendes Verhalten und Diskriminierung sein, ohne dass sie sich darauf beschränken müssen. Diese Art von Beschwerden wird vertraulich behandelt, und HGK Shipping legt großen Wert auf Diskretion in diesem Prozess.

Prozesse und Kontrolle

Verstöße gegen die Regelungen des Verhaltenskodex können Disziplinarmaßnahmen,

arbeitsrechtliche Sanktionen einschließlich einer Beendigung des Arbeitsverhältnisses und weitere rechtliche Schritte nach sich ziehen. HGK Shipping verfügt über mehrere Prozesse, die die Einhaltung der Gesetze und Standards gewährleisten. Zu unseren Prozessen gehören:

- Die Annahme und Gewährung von Vorteilen erfolgt unter Beachtung eines „Vier- oder mehr-Augen-Prinzips“. Dabei sind die Compliance-Regeln der Vertriebspartner und partnerinnen zu berücksichtigen.
- Interne Revisionen
- Internes Kontrollsystem (IKS)
- Interne und externe Audits
- Jährliche Bestätigungen an die SWK, dass keine Geschäfte mit nahestehenden Personen ausgeführt wurden

Das Thema Compliance verantwortet eine dementsprechend beauftragte Person. Die Geschäftsführung wird informiert, leitet ge-

gebenenfalls notwendige Maßnahmen ein und trägt die Gesamtverantwortung. Durch gezielte Schulungen für neue Mitarbeitende und regelmäßige Auffrischungsschulungen für Bestandspersonal auf unserer dafür ausgestatteten Plattform stellen wir sicher, dass alle Mitarbeitenden ausreichend für die Themen Compliance und Datenschutz sensibilisiert werden.

Zielerreichung

Im Berichtszeitraum liegen keine Korruptionsvorfälle vor.

Risiken

Aktuell sind keine spezifischen quantitativen Ziele im Bereich Compliance definiert, da es keine Hinweise auf Korruptionsfälle gibt und keine erheblichen Risiken in Bezug auf Korruption bekannt sind.





LEISTUNGSINDIKATOREN ZU KRITERIUM 20

Leistungsindikator GRI SRS-205-1: AUF KORRUPTIONSRISIKEN GEPRÜFTE BETRIEBSSTÄTTEN*

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Gesamtzahl und Prozentsatz der Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden.

b. Erhebliche Korruptionsrisiken, die im Rahmen der Risikobewertung ermittelt wurden.

Leistungsindikator GRI SRS-205-3: KORRUPTIONSVORFÄLLE

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Gesamtzahl und Art der bestätigten Korruptionsvorfälle.

Keine

b. Gesamtzahl der bestätigten Vorfälle, in denen Angestellte aufgrund von Korruption entlassen oder abgemahnt wurden.

Keine

c. Gesamtzahl der bestätigten Vorfälle, in denen Verträge mit Geschäftspartnern aufgrund von Verstößen im Zusammenhang mit Korruption gekündigt oder nicht verlängert wurden.

Keine

d. Öffentliche rechtliche Verfahren im Zusammenhang mit Korruption, die im Berichtszeitraum gegen die Organisation oder deren Angestellte eingeleitet wurden, sowie die Ergebnisse dieser Verfahren.

Keine

Leistungsindikator GRI SRS-419-1: NICHTEINHALTUNG VON GESETZEN UND VORSCHRIFTEN

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Erhebliche Bußgelder und nicht-monetäre Sanktionen aufgrund von Nichteinhaltung von Gesetzen und/oder Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich, und zwar:

- i. Gesamtgeldwert erheblicher Bußgelder;;
Keine
- ii. Gesamtanzahl nicht-monetärer Sanktionen;
Keine
- iii. Fälle, die im Rahmen von Streitbelegungsverfahren vorgebracht wurden.
Keine

b. Wenn die Organisation keinen Fall von Nichteinhaltung der Gesetze und/oder Vorschriften ermittelt hat, reicht eine kurze Erklärung über diese Tatsache aus.

Nicht zutreffend

c. Der Kontext, in dem erhebliche Bußgelder und nicht-monetäre Sanktionen auferlegt wurden.

Nicht zutreffend

*Für das Jahr 2024 liegen keine Angaben hierzu vor, da dieser Indikator nicht Gegenstand gruppenweiter Erhebungen war.



KONTAKT

HGK Shipping GmbH

Team Quality and Sustainability
Dr.-Hammacher-Str. 49
47119 Duisburg, Deutschland

E-Mail: sh-HGKS-Sustainability@hgkgroup.de



Die Erklärung wurde nach den Berichtsstandards GRI SRS verfasst. In dieser DNK-Erklärung wurde nach dem „comply or explain“ Prinzip zu den GRI-Indikatoren berichtet. Dieses Dokument verweist auf die GRI-Standards 2016. Die offizielle DNK-Fassung des Berichts ist über die Internetseite des Deutschen Nachhaltigkeitskodex zugänglich.

STAND JULI 2025 | **HERAUSGEBER** HGK Shipping GmbH, Dr.-Hammacher-Str. 49, 47119 Duisburg • Geschäftsführung: Steffen Bauer (Vorsitzender), Christian Möhrmann • Sitz der Gesellschaft: Köln | **BILDNACHWEISE** Titel: ©Maritime Filming Group, S. 3: ©HGK Shipping, S. 4: @Martin Marotzki, @Herbert Böttcher, @Maritime Filming Group, @Christian Huhn, S. 5+ S. 48: @Adobe Stock (lovelyday12), S. 6: @UNRIC, S. 8: @Michael Neuhaus, S. 9: @Maritime Filming Group, S. 16: @Adobe Stock (GG Kenji), S. 17: @Adobe Stock (Pcess609), S. 18: @Adobe Stock (Whale Design), S. 22: @Adobe Stock (VASYL), S. 25: @Adobe Stock (Rudzhana), S. 26: @SEAFAR, S. 27: @HGK Shipping, S. 28: @Adobe Stock (Alwie99d), S. 29: @Adobe Stock (Bordin-thorn), S. 30: @Adobe Stock (TambolyPhotodesign), S. 32: @Adobe Stock (Irina Strelnikova), S. 33: @Adobe Stock (Jearu), S. 34ff: @HGK Shipping, S. 37: @Maritime Filming Group, S. 38: @De Bock Maritiem, S. 43: @Adobe Stock (Taras Vykhopen), S. 45: @Adobe Stock (nexusby), S. 47: @Adobe Stock (Krtola), S. 49: @Adobe Stock (Jacob Lund), S. 50f: @HGK Shipping, S. 52: @Stadt Duisburg, S. 53: @HGK Shipping, S. 54: @Adobe Stock (endostock, Runkugel), S. 55f: @HGK Shipping, S. 57: @Duisburg ist echt, S. 59: @Adobe Stock (MaC GFX Studio), S. 60: @Adobe Stock (y13991), S. 61: @Adobe Stock (master1305), S. 62: @Adobe Stock (Stafeeva), S. 65: @Adobe Stock (methaphum), S. 66: @HGK Shipping, S. 67: @Adobe Stock (oneflock), S. 68: @Adobe Stock (Mariakray), S. 69: @Adobe Stock (v.poth), S. 71: @Adobe Stock (Pixel-Shot), S. 72: @Adobe Stock (Sandwish), S. 74: @Adobe Stock (Rose Selavy).