



Deutscher
NACHHALTIGKEITS
Kodex

DNK-Erklärung 2023

KölnTourist Personenschiffahrt am Dom GmbH

Leistungsindikatoren-Set

GRI SRS

Kontakt

Marketing & Öffentlichkeitsarbeit
Ferdinand Barthel

Konrad-Adenauer-Ufer
50668 Köln
Deutschland

0221 120 604-26
barthel@koelntourist.net





Leistungsindikatoren-Set

Die Erklärung wurde nach folgenden GRI SRS
Berichtsstandards verfasst:

Inhaltsübersicht

Allgemeines

Allgemeine Informationen

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)

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)

Stand: 2023, Quelle:

Unternehmensangaben. Die Haftung für die Angaben liegt beim berichtenden Unternehmen.

Die Angaben dienen nur der Information. Bitte beachten Sie auch den Haftungsausschluss unter www.nachhaltigkeitsrat.de/impressum-und-datenschutzzerklaerung

Heruntergeladen von
www.nachhaltigkeitsrat.de

Allgemeines

Allgemeine Informationen

Beschreiben Sie Ihr Geschäftsmodell (u. a. Unternehmensgegenstand, Produkte/Dienstleistungen)

Die Kölntourist Personenschiffahrt am Dom GmbH ist ein familiengeführtes, mittelständiges Unternehmen. Wir bieten Schifffahrten und Schiffscharter an den wichtigsten Knotenpunkten auf dem Rhein im Raum Köln/Bonn. Dazu zählen neben einstündigen Panoramafahrten Richtung Rheinauhafen und Rodenkirchen u.a. auch die Thementouren und die Großen Kölner Hafentouren mit Live-Erklärungen von Stadtführer/innen, sowie eine breite Palette unterschiedlicher Eventfahrten. Die vier Schiffe MS Rheinland, MS Rheinperle, MS Rheintreue und MS RheinCargo können darüber hinaus für geschäftliche Anlässe und private Feiern aller Art angemietet / gechartert werden. Unsere Schiffe fassen zwischen 50 und 150 Gäste und sind damit für kleinere Gruppen bestens geeignet. Ein persönlicher und individueller Service, leckeres Essen von ausgewählten Partnern und ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis runden unser Angebot ab. Gemeinsam mit unserem Team und unseren Partnern sind wir eine große Familie, die stets motiviert und flexibel für die individuellen Anforderungen unserer Gäste da ist, vielseitig, persönlich und 100% zuverlässig. Und bei allem, was wir tun, lieben wir das Detail. An Bord stehen das Wohlbefinden unserer Gäste und der persönliche Kontakt im Vordergrund. Wir sind da für Kölner, die ihre Stadt von einer neuen Seite oder wieder entdecken möchten, für Touristen, die die Domstadt „erfahren“ möchten, und für alle, die dabei den kleinen und familiären Rahmen schätzen. Lob und konstruktive Kritik unserer Kunden nehmen wir an, nehmen sie ernst und nutzen sie. Die kontinuierliche Weiterentwicklung unserer Angebote und Verbesserung unserer Abläufe befindet sich buchstäblich ständig „im Fluss“. Wir sind ein privat geführtes Schifffahrtsunternehmen mit jahrhundertelanger Tradition und Schifffahrtskompetenz. Als bodenständig agierendes Familienunternehmen sind wir bereits in der dritten Generation auf dem Rhein unterwegs, seit über 20 Jahren davon in Köln. Unsere Flotte ist technisch auf neuestem Stand, denn die Sicherheit unserer Fahrgäste steht für uns immer im Mittelpunkt. Das Interieur unserer Flotte ist stets gepflegt. Von Innovationen und neuen Ideen lassen wir uns gerne inspirieren. Und mit Blick auf die Umwelt und die nachfolgenden Generationen haben wir uns bereits vor geraumer Zeit auf die Reise zu mehr Nachhaltigkeit in der Personenschiffahrt gemacht. Dabei sehen wir uns als Vorreiter in einer Branche, in der das Thema bislang noch nicht die notwendige breite Aufmerksamkeit erhalten hat. Wir verstehen uns als echter Freund und Partner unserer Gäste und leben



Weltoffenheit. Wir sind authentisch und lieben was wir tun – mit Blick auf unsere Flotte, unsere Angebote, unsere Gäste und unser Team. An Bord leben wir das rheinische Lebensgefühl. Dazu gehört auch, dass wir alle Menschen wertschätzen, egal welcher Hautfarbe, Nationalität, Religionszugehörigkeit oder sexueller Orientierung. So unterschiedlich wie unsere Gäste sind auch die Mitglieder unseres Teams. Wir sind vielfältig und bunt. Gegenseitiger Respekt und Würde jedes Menschen stehen für uns an erster Stelle.

KRITERIEN 1–10: NACHHALTIGKEITSKONZEPT

Kriterien 1–4 zu STRATEGIE

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.

Die Kölntourist Personenschiffahrt verfolgt eine konsequente Nachhaltigkeitsstrategie und zwar in allen drei Säulen der Nachhaltigkeit. Wir sehen das Thema als eine ganzheitliche Aufgabe, in der Aspekte des Umweltschutzes, der gesellschaftlichen Verantwortung und einer zukunftsfähigen Unternehmensentwicklung Hand in Hand gehen. Um das Ziel einer nachhaltigen Personenschiffahrt zu erreichen, gehen wir möglichst systematisch vor und binden dabei das gesamte Team in Form von Workshops ein. In entsprechenden Weiterbildungsmaßnahmen sensibilisieren wir unsere Mitarbeiter für das Thema, geben ihnen die notwendigen Mittel zur Umsetzung von konkreten Maßnahmen an die Hand und binden dabei auch deren Ideen in unseren Maßnahmenkatalog ein. Wir haben einen Arbeitskreis gebildet, der die Geschäftsleitung, sowie Mitglieder aus allen Abteilungen (Nautik, Gastronomie, Kassen, Büro) umfasst (vgl. Indikator 5). Auf diese Weise stellen wir sicher, dass alle Bereiche an einem Strang ziehen und die Maßnahmen für mehr Nachhaltigkeit konsequent im gesamten Unternehmen umgesetzt werden. Für die Planung und Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsmaßnahmen orientieren wir uns an den 17 Sustainable Development Goals (SDGs) der UN (vgl. Indikator 6).

In einem ersten Schritt haben wir in einer umfassenden Umfeldanalyse die Marktentwicklung, die Schifffahrtsbranche, makroökonomische Kräfte und Trends untersucht. Dabei haben wir wesentliche Elemente identifiziert, die für eine nachhaltige Schifffahrt unerlässlich sind. **Marktentwicklung:** In der Personenschiffahrt ist eine eindeutige Entwicklung weg von den klassischen Rundfahrten hin zu mehr Charter- und Eventfahrten zu beobachten, sowohl im privaten wie im geschäftlichen Umfeld. Dabei steht eine möglichst große Vielfalt und Auswahl an Angeboten im Zentrum. Die maßgeblichen Kundensegmente sind daher Charterkunden, Geschäftskunden, aber auch



Vereine, (Hoch-)Schulen, Kindergärten sowie andere Privatkunden. Wir streben in diesem Zusammenhang die Erhöhung der Zahl an Stammkunden an, gehen dabei aber bewusst den Weg einer nachhaltigen Unternehmensstrategie. Gemäß dem Grundsatz „Qualität statt Quantität“ setzen wir auf ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis bei möglichst hoher Qualität bei Waren und Service und einer möglichst individuellen Angebotserstellung bei hoher Flexibilität. Dies setzen wir bei exklusiven Charterfahrten selbstverständlich um, dieser Grundsatz leitet uns aber auch bei Einzelkunden mit den regulären Fahrten. Über ein möglichst breites Fahrtangebot, das auch die Umsetzung konkreter Kundenwünsche umfasst (z.B. auf 90 Minuten verlängerte Panoramafahrten als fester Programmbestandteil), und zahlreiche Sonderaktionen für Stammkunden (z.B. über unsere eigene Kundenkarte, die „Rhing Kaat“) setzen wir auf eine enge Kundenbindung. Dabei legen wir gesteigerten Wert auf eine persönliche, familiäre Atmosphäre. In diesem Kontext stellen wir uns den Anforderungen, die der Markt auch unter Umweltaspekten stellt. So machen wir uns bewusst auf den Weg, eine möglichst klimaneutrale Schifffahrt zu ermöglichen, die bevorzugt auf erneuerbare Energien setzt. Ein Beispiel dafür ist, dass wir überall, wo es uns möglich ist, Ökostrom eines regionalen Stromerzeugers beziehen (Bürgerwerke). Unsere Schiffe sind seit einer erst vor wenigen Jahren erfolgten Neumotorisierung mit den modernsten Motoren ausgestattet, womit wir den Schadstoffausstoß und die Geräuschemission bereits merklich reduzieren konnten. Auch in der Bordgastronomie setzen wir, wo es möglich und wirtschaftlich umsetzbar ist, auf Bio- und Fair-Trade-Lebensmittel und beziehen bevorzugt lokale und regionale Produkte. Darüber hinaus bieten wir bei allen Fahrten konsequent auch vegetarische Speisen an.

Branchenanalyse: Im Raum Köln/Bonn gibt es nur wenige Schifffahrtsunternehmen. Der Marktführer ist die Köln Düsseldorf Rheinschiffahrt (KD), die durch ihren hohen Kapitalstock Schiffe mit den höchsten Kapazitäten aufweist. Ein weiteres Unternehmen, die Dampfschiffahrt Colonia, ist mit seinem Schiff „Willi Ostermann“ ein Teil der lokalen Tradition. Im Charterbereich und durch den Betrieb der Kölner Messefähre ist zudem im geringeren Umfang auch die Weisbarth Fahrgastschiffahrt in Köln aktiv. Im Raum Bonn sind zudem die genossenschaftlich organisierte Bonner Personen Schifffahrt (BPS) und das Familienunternehmen Personenschiffahrt Pilger Hoitz zu nennen. Die Konkurrenzsituation ist also insgesamt überschaubar. Andere Schifffahrtsunternehmen, die in Köln fahren möchten, sind grundsätzlich darauf angewiesen, Anlegebrücken in Köln anzumieten. Keiner der genannten Mitbewerber, mit Ausnahme der KD, ist bislang in puncto Nachhaltigkeit aktiv in Erscheinung getreten. **Makroökonomische Kräfte:** Das Wachstumspotential ist aufgrund dieser geringen Konkurrenz als sehr hoch einzuschätzen. Zwar steht uns mit der KD ein starker Mitbewerber gegenüber, allerdings sehen wir uns (beiderseitig!) bewusst nicht als Konkurrenten, sondern als Partner mit unterschiedlichen Schwerpunkten, Angeboten und Kundensegmenten. Die Angebote der KD und von uns ergänzen sich und versuchen nicht, auf aggressive Weise die gleichen Kundengruppen anzusprechen. Aufgrund der Corona-Pandemie sahen wir uns, wie viele andere Unternehmen in der Touristik-Branche, einem faktischen monatelangen

Berufsverbot gegenüber, das aber z.B. dank der Überbrückungshilfen vom Staat, Maßnahmen wie Kurzarbeitergeld und Zuschüssen für Aus- und Fortbildungsmaßnahmen effektiv genutzt werden konnte. Wir haben bewusst die Zeit und Ressourcen genutzt, um die Digitalisierung in unserem Unternehmen voranzutreiben (z.B. eigener Online-Ticket-Shop), unsere Schiffe weiter zu modernisieren (z.B. Neumotorisierung) und unsere Mitarbeiter weiter zu qualifizieren. Darüber hinaus haben wir als langjährig etabliertes Familienunternehmen in dieser Zeit den Sprung in die 4. Generation (Generationswechsel) erfolgreich umgesetzt. Im Bereich Ressourcen greifen wir ausschließlich auf Partner aus der Region zurück, das betrifft z.B. Lieferanten, Caterer oder Monteure. **Trends:** Im Bereich Technologie sind wir derzeit noch begrenzt aufgrund der Verfügbarkeit von Maschinen, die z.B. Bio-Diesel verarbeiten können. Wir beobachten, wie sich die Technik zukünftig weiterentwickelt. Es ist unser Anspruch, unsere Emissionen weiter zu reduzieren, sobald es technisch umsetzbar und wirtschaftlich möglich ist. Eine große Chance bietet sich durch den Einsatz von Solartechnik. Denkbar wäre der Einsatz auf den Schiffen oder auch an den Kassen, was dazu beitragen könnte, die Nutzung erneuerbarer Energien zu steigern. Dies ist nicht nur wichtig, da die Kosten über den CO₂-Preis zukünftig steigen werden, sondern dies entspricht auch dem Wunsch vieler Kunden. Wir sehen in Zukunft eine verstärkte Nachfrage an nachhaltigen Schifffahrten, v.a. in der jungen Generation. Unternehmen, die diesen Trend bislang nicht erkannt haben, könnten potenziell Kunden verlieren. Wir betrachten uns in diesem Punkt daher auch als Vorreiter und Ideengeber für andere; das Thema ist uns persönlich wichtig, daher streben wir an, andere Schifffahrtsunternehmen zu sensibilisieren und zu inspirieren, sowohl was den Umweltschutz angeht als auch die ökonomische Zukunftsfähigkeit. Durch unsere Kooperationen und eine ökologisch orientierte Taktung unserer Fahrpläne optimieren wir zudem die ökologische Nachhaltigkeit unseres Betriebs.

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.

Unser Unternehmen ist eingebettet in eine hohe Anzahl von Stakeholdern. Als besonders wesentlich wurden dabei v.a. folgende Anspruchsgruppen identifiziert: - Fahrgäste - Geschäftskunden - Touristenbranche (Wiederverkäufer, z.B. Busreiseveranstalter) - Catering - Lieferanten - Werft - Monteure und Handwerker - Stromanbieter - Kooperationspartner - Banken - Beratungsunternehmen - Politische Entscheidungsträger (Stadt Köln) -

Gesellschafter / Investor Ausgehend von der Stakeholderanalyse wurden in einer Wesentlichkeitsanalyse Themen identifiziert, die für die maßgeblichen Stakeholder von besonderem Interesse sind. **Managementthemen:** Entscheidend wird es sein, im Bereich Nachhaltigkeit zu einem Vorreiter in der Branche zu werden. Dies umfasst auch, in einen Dialog mit politischen Entscheidungsträgern, Kommunen und Verbänden einzutreten, um das Thema Nachhaltigkeit stärker in den Fokus zu rücken. In einem ersten Schritt werden wir als Unternehmen eine Vision und eine Mission formulieren, um unseren Anspruch gezielt kommunizieren zu können. Dieser Punkt geht explizit von unserer Geschäftstätigkeit aus und wird das gesamte Thema in unserem Geschäftsumfeld positiv beeinflussen. Darüber hinaus erhoffen wir uns positive Impulse durch den Austausch mit den betreffenden Stakeholdern. **Ökonomische Themen:** Als Unternehmen, das in die Zukunft denkt, sind wir dabei, die Unternehmensnachfolge zu planen und zu managen. Dazu gehört selbstverständlich, eine nachhaltige Geschäftstransformation zu betreiben. Ein wichtiger Aspekt diesbezüglich ist das Schmieden von strategischen Allianzen zum Thema Nachhaltigkeit. Auch dieses Thema geht direkt von unserer Geschäftstätigkeit aus und wird gleichzeitig auf unsere zukünftige Geschäftstätigkeit einwirken. Da wir uns derzeit in der Übergangsphase dieses Prozesses befinden, liegen derzeit noch keine Aussagen zu den Auswirkungen dieses Aspekts vor. **Ökologische Themen:** Für uns ist es entscheidend, unsere Schadstoffemissionen so weit wie möglich zu reduzieren (zu Land, zu Wasser und in der Luft). Mögliche Maßnahmen, die die Wesentlichkeitsanalyse ergeben haben, sind z.B. die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements, um den CO₂-Ausstoß zu verringern, die Verringerung von Verpackungs- und Abfallmengen, Investitionen in CO₂-Kompensation und Klimaneutralität, die Analyse und Optimierung von Wertstoffen im Unternehmen, die Erstellung einer Umweltbilanz für unser Unternehmen und eine Analyse unserer Ressourceneffizienz. In diesem Bereich gehen die Maßnahmen von unserer Geschäftstätigkeit aus und sind auch mit Investitionen verbunden, deren Umfang derzeit noch nicht beziffert werden kann, zumal wir in vielen Punkten von den technischen Gegebenheiten und Voraussetzungen abhängig sind (vgl. Indikator 11). **Gesellschaftliche Themen:** In diesem Bereich liegen uns die Sicherheit und die Gesundheit unserer Kunden am Herzen. Nicht nur die Einhaltung der Menschenrechte ist für uns essenziell, wir setzen uns auch gezielt für Diversität ein, Vielfalt und Inklusion. Zu wichtigen Themen in der Wesentlichkeitsanalyse haben sich zudem Ethik und Verhalten in der Kundeninteraktion und die Umsetzung einer nachhaltigen Beschaffungsstrategie herauskristallisiert. All diese Punkte leben wir, sie könnten indes zur Entwicklung eines Diversity-Managements im Unternehmen führen. Sowohl aus Inside-Out als auch aus Outside-In-Perspektive ist dieser Punkt essentiell. Wir beeinflussen damit aktiv im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit die betreffenden Nachhaltigkeitsaspekte, welche wiederum unsere Geschäftstätigkeit positiv beeinflussen (vgl. Indikator 14 ff.).

Generell überwiegen im Umgang mit den beschriebenen Nachhaltigkeitsthemen unserer Einschätzung nach die Chancen gegenüber den Risiken. Vor allem im technischen Bereich ist in der Zukunft ggf. mit einem hohen finanziellen Aufwand zu rechnen (z.B. für eine erneute Neumotorisierung, für Photovoltaik-Anlagen o.ä., vgl. Indikator 11 f.). Demgegenüber stehen aber die zahlreichen Chancen, die sich aus diesen Bemühungen ergeben können. Zu den ökologischen Vorteilen wird unter Indikator 11 bis 13 berichtet. Zu den Chancen in ökonomischer und gesellschaftlicher Hinsicht wird unter Indikator 14 bis 18 berichtet.

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.

Unser Ziel ist es, im Rahmen unserer Möglichkeiten einen wesentlichen Beitrag für ein nachhaltiges Wirtschaften zu leisten. Dazu zählen beispielsweise folgende Maßnahmen:

Nautik: Wir fahren grundsätzlich spritsparend mit gedrosselten Motoren, damit beugen wir auch übermäßigem Verschleiß vor (weniger Kavitationsschäden). Durch den Einsatz verbrauchsärmerer Motoren konnten wir den Verbrauch an Kraftstoffen und damit die Menge an Emissionen weiter reduzieren. Grundsätzlich gilt, dass bei Liegezeiten die Antriebsmaschinen abgeschaltet werden. Wir nutzen an unseren Anlegern grundsätzlich Landstrom. An Bord wird der Wasserverbrauch gezielt reduziert; so nutzen wir trinkwasserfreie Toiletten (Toilettenspülung mit Rheinwasser) und Trockenurinale. Durch unsere Fäkalientanks werden Abwässer ordnungsgemäß entsorgt und grundsätzlich nie in den Rhein abgelassen. Zudem nutzen wir nur hochwertige Öle und Farben. Die Schiffe sind mit Isolierung und Doppelverglasung versehen, um Heizkosten zu sparen. Wir nutzen zudem an Bord stromsparende LED-Beleuchtung. Durch eine ökologisch orientierte Taktung unserer Fahrpläne (Frequenz und An- & Ablegezeitpunkte) reduzieren wir zudem den Treibstoffverbrauch. **Gastronomie:** Wir lehnen die Nutzung von Plastikbechern und -strohalmen ab; an Bord kommen grundsätzlich Papiertrinkhalme und Gläser zum Einsatz. Grundsätzlich sorgen wir für einen umsichtigen Einkauf, um das Entsorgen von Lebensmittelabfall nach Möglichkeit zu vermeiden. Neben vegetarischen Speisen setzen wir auch auf nachhaltige Lebensmittel (wie z.B. Fair-Trade-Kaffee oder Weine aus regionalem Anbau, z.B. aus dem Weinanbaugebiet an der Nahe). **Kassen und Büro:** Wo immer es möglich ist, reduzieren wir den Papierverbrauch. So nutzen wir für EC-Zahlungen Sumup, das mit Quittungen per Handy oder E-Mail arbeitet, oder bieten Online-Tickets, die auch von Handy zu Handy papierlos entwertet werden können. Über den Aufbau unseres eigenen Online-

Ticket-Shops (Travelmanager) reduzieren wir den Ticketdruck und damit auch die Postwege. Wir setzen zudem verstärkt auf Online-Werbung, damit gelang es uns bereits, die Druckauflage für Flyer und Programmhefte drastisch zu reduzieren (z.B. von 50.000 Exemplaren Kataloge 2010 auf 30.000 Exemplare Linienfahrten-Flyer und 5.000 Exemplare Kataloge 2023). Beim Druck von Plakaten setzen wir auf teureres, aber dafür höherwertiges und damit langlebigeres Material, um gezielt Nachdrucke zu vermeiden. Wir setzen auch auf eine Verschlankung der Technik und damit einen geringeren Energieverbrauch. Dazu zählt auch umsichtiges Heizen. Im Büro fördern wir gezielt Homeoffice. **Allgemein:** Mitarbeiterbindung liegt uns sehr am Herzen, daher pflegen wir eine Unternehmenskultur mit flachen Hierarchien. Zudem setzen wir auch gezielte Anreize, die auch zu mehr Nachhaltigkeit führen: Nur ein Beispiel sind die Job-Tickets zur Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Und nicht zuletzt dient unsere Schifffahrtslinie zwischen Köln, Rheinauhafen und Rodenkirchen in den Sommermonaten auch als Ergänzung zum ÖPNV. Die Kontrolle der Ziele wird in Kriterium 7 berichtet.

Eine exakte Quantifizierung der Ziele ist in vielen Fällen nicht möglich, da häufig keine konkreten Zahlen vorliegen (z.B. bei der Nutzung von Rheinwasser). Bei quantifizierbaren Kennzahlen (z.B. Nutzung von Landstrom vs. Verbrauch von Kraftstoffen) werden im vorliegenden Bericht die Zahlen erstmals erfasst. Eine Quantifizierung kann in diesen Fällen erst in den nächsten Jahren vorgenommen werden.

Unser Hauptaugenmerk lag in den vergangenen Jahren auf der Digitalisierung (Online-Shop) sowie der Neumotorisierung (GTL). Dies war v.a. begründet durch die von der Corona-Pandemie hervorgerufene "Zwangspause" im regulären Schifffahrtsbetrieb. Nur so war es uns möglich, derartige einschneidene Großprojekte zu planen und umzusetzen. Davon ausgehend werden nun im wieder regulär laufenden Betrieb kleinere Puzzleteile des Nachhaltigkeitskonzepts Stück für Stück umgesetzt. Dabei orientieren wir uns an den 17 Sustainable Development Goals (SDGs) der UN. Details dazu werden bei den Leistungsindikatoren zu den Kriterien 5 bis 7 berichtet.

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.

Die Wertschöpfungskette umfasst die Schritte Planung, Vertrieb / Marketing, Einkauf, die Durchführung der Fahrten, sowie die Einholung des Kundenfeedbacks. Nachhaltigkeitsaspekte werden dabei insbesondere bei



Einkauf und Durchführung der Fahrten berücksichtigt, spielen aber auch im Bereich Vertrieb und Marketing eine Rolle. Traditionell erfolgten in der Vergangenheit Vertrieb und Marketing über die Erstellung von Plakaten, Flyern, Programmheften und den Versand von Materialien in Papierform per Post. In den vergangenen Jahren wurde dieser Kommunikationsweg immer weiter reduziert zugunsten digitaler Wege, wie z.B. Ausbau der Homepage, Newsletter, Marketing über Social Media, sowie den Aufbau eines eigenen Online-Shops. Auf diesem Wege konnte der Papierverbrauch sowohl für Werbematerialien als auch Kundenkorrespondenz per Post massiv reduziert werden. Ein vollständiger Verzicht auf papierbezogene Werbung ist derzeit noch nicht vollständig möglich, da eine große Zahl an (v.a. älteren) Kunden den Bezug von Flyern usw. bevorzugt, wird aber auf lange Sicht, auch im Rahmen der Verjüngung der Zielgruppen, angestrebt. Wir setzen auf umsichtigen Einkauf, sowohl bei der Auswahl der Produkte als auch die Mengen zur Vermeidung übermäßiger Lebensmittelabfälle. So achten wir darauf, möglichst nur regionale, ökologische und fair gehandelte Produkte einzukaufen (z.B. Bio-Produkte, regionale Getränke-Anbieter wie Afri Cola, Fair Trade Kaffee). Zudem setzen wir auf höherwertige und damit langlebigere Materialien, auch wenn sie im Einkauf teurer sind als Standardmaterialien, wie z.B. bei Ölen und Farben für die Schiffe oder Plakate für die Außenwerbung. Bei der Durchführung der Fahrten achten wir auf einen möglichst spritsparenden Betrieb. Die Fahrten werden nach Möglichkeit mit gedrosselter Motorenleistung durchgeführt und bei Liegezeiten die Antriebsmaschinen abgeschaltet. Zudem haben wir bei Linienfahrten unseren Fahrplan so gestaltet, dass nie mit voller Leistung gefahren werden muss, was ebenso zur Ressourcenschonung beiträgt. Die Überprüfung der Nachhaltigkeitskriterien wird in Kriterium 7 berichtet.

Es ist in Planung, mit Geschäftspartnern, Verbänden, Kommunen und politischen Entscheidungsträgern in den Dialog zu treten, um ökologische und soziale Themen in der Wertschöpfungskette zu kommunizieren (vgl. Kriterium 2). Wir stehen derzeit hier noch am Anfang. Gegenüber Kunden, potentiellen Kunden und der Öffentlichkeit kommunizieren wir unsere Nachhaltigkeitsmaßnahmen und unsere Ziele seit Anfang 2023 z.B. über unsere Internetseite, unseren Programmkatalog, Newsletter und eine digitale Broschüre.

Kriterien 5–10 zu PROZESSMANAGEMENT

5. Verantwortung

Die Verantwortlichkeiten in der Unternehmensführung für Nachhaltigkeit werden offengelegt.

Die Gesamtverantwortung für das Thema Nachhaltigkeit liegt direkt bei der Geschäftsführung. Sie stellt sicher, dass das Thema Nachhaltigkeit bei strategischen Unternehmensentscheidungen berücksichtigt wird. Um die geplanten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen und die Maßnahmen zu koordinieren, haben wir ein Nachhaltigkeitsteam bestehend aus Mitgliedern der unterschiedlichen Abteilungen zusammengestellt. Zwar waren beim einleitenden Nachhaltigkeitsworkshop, geleitet von Dr. Gregor Weber vom ecoistics institute, alle festen Mitarbeiter dabei, für die konkreten Nachhaltigkeitsaktivitäten und die Berichtserstellung ist aber der kleine Kreis des Nachhaltigkeitsteams zuständig und Ansprechpartner für die anderen Mitarbeiter, sowie die wesentlichen Stakeholder. Aktuell (2023) setzt sich unser Nachhaltigkeitsteam wie folgt zusammen: Angelika Schmitz (Geschäftsleitung) Janina Dreßen (Gastronomie) Michael Schmitz (Nautik) Ferdinand Barthel (Büro)

6. Regeln und Prozesse

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

Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht stellt den ersten Schritt dar, die Regeln und Prozesse unseres Geschäftsbetriebs im Sinne einer Nachhaltigkeitsstrategie schriftlich zu fixieren. Dies dient v.a. dazu, diese zukünftig zu systematisieren. Im Rahmen der Erstellung dieses Berichts werden die meisten Indikatoren erstmals erhoben. In Zukunft werden diese regelmäßig erfasst und in die allgemeine Geschäftsstrategie integriert. Dabei arbeiten wir schon geraume Zeit nach den Prinzipien nachhaltigen Wirtschaftens (vgl. Kriterium 3: Ziele). Als mittelständisches, familiengeführtes Unternehmen, das Personenschiffahrt auf dem Rhein anbietet, ist uns ein nachhaltiges Arbeiten nach den technischen und organisatorischen Möglichkeiten äußerst wichtig, um den folgenden Generationen ein gesundes und menschenwürdiges Leben zu ermöglichen. Für die Planung und Umsetzung zukünftiger Nachhaltigkeitsmaßnahmen orientieren wir uns daher an den 17 Sustainable Development Goals (SDGs) der UN. Im Zuge eines Mitarbeiterworkshops wurden diese allen festen Mitgliedern des

Teams präsentiert und ihre Relevanz für unsere Arbeit verdeutlicht. Daraufhin wurde im Team für die einzelnen Abteilungen Nautik, Gastronomie und Büro eine Reihe von Maßnahmen definiert, die in planbaren zeitlichen Horizonten umgesetzt werden sollen: - kurzfristig (im Rahmen der nächsten zwölf Monate) - mittelfristig (in den nächsten ein bis fünf Jahren) - langfristig (frühestens in fünf Jahren) Die Umsetzung der geplanten Maßnahmen obliegt den Teamleitern der Abteilungen, die gleichzeitig Teil des Nachhaltigkeitsteams sind (vgl. Kriterium 5: Verantwortung). Sie werden diese zusammen mit ihren Teams durchführen. In regelmäßigen Abständen, mindestens einmal jährlich, wird die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen von der Geschäftsleitung und dem Nachhaltigkeitsteam überprüft und ggf. die Planung nachjustiert.

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.

Die zu berichtenden Leistungsindikatoren werden zukünftig kontinuierlich gemessen und im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung veröffentlicht. Zu diesem Zweck bauen wir in unserem Nachhaltigkeitsteam einen geeigneten Prozess auf. Im Bereich Umwelt sind z.B. die Daten zum Verbrauch von Energie, Strom, Wasser und Papier sowie zu den Abfallmengen zu erfassen. Transparenz ist uns dabei besonders wichtig. Im Bereich Gesellschaft möchten wir weiterhin konsistent die Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen. Diese soll durch konsequente Befragungen (z.B. über Feedbackbögen) erfasst werden. Die Feedbackbögen müssen dafür um entsprechende Fragen zum Thema Nachhaltigkeit ergänzt werden.

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.

Die Kölntourist Personenschiffahrt bekennt sich zu den 17 Zielen der Nachhaltigkeit (SDGs) der UN. In diesem Kontext nur einige Beispiele:



Es ist für uns selbstverständlich, dass wir unseren Mitarbeitern, auch den Aushilfen, deutlich mehr bezahlen als den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestlohn. Bei Kurzarbeit (wie während der Corona-Pandemie) unterstützen wir unsere Mitarbeiter zudem durch Ausgleichszahlungen. Gesundheit und Wohlergehen unserer Mitarbeiter und Kunden liegen uns besonders am Herzen. Bei uns soll sich jeder wohl fühlen und einen sicheren Hafen vorfinden. Dieser Grundsatz ist auch in unserem Unternehmensleitbild zu finden (vgl. Allgemeine Informationen). (SDGs 1, 3 und 8)

Wir unterstützen eine nachhaltige Landwirtschaft, indem wir in der Gastronomie überwiegend auf Bio-Produkte setzen. (SDG 2)

Wir fördern gezielt die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter. So gehört es selbstverständlich dazu, dass wir jungen Menschen Ausbildungsplätze in Gastronomie, Nautik und im kaufmännischen Bereich zur Verfügung stellen sowie die Wahrnehmung von Weiterbildungsmaßnahmen im Kreise der Mitarbeitenden fördern. Auch unseren Kunden bieten wir im Rahmen unserer Schiffstouren kleine Weiterbildungen an, z.B. über die Geschichte und die Einrichtungen der Kölner Häfen bei unseren Großen Kölner Hafentouren, die von speziell geschulten Guides begleitet werden. (SDG 4)

Die Gleichstellung der Geschlechter ist Teil unserer Firmenphilosophie. So ist nicht nur unsere Geschäftsführerin eine Frau, die nicht nur das Unternehmen, sondern auch unsere Schiffe lenkt. Wir bilden auch gezielt Frauen in einem männerdominierten Beruf aus; z.B. eine angehende Schiffsführerin hat 2020 ihre Ausbildung bei uns erfolgreich abgeschlossen, eine weitere hat ihre Ausbildung 2021 bei uns begonnen. (SDG 5)

Wir fördern auch gezielt die Gleichheit aller Menschen; so besteht unser Team aus Menschen unterschiedlicher Herkunft oder Identität, und auch jeder Gast darf sich bei uns jederzeit willkommen fühlen, egal welcher Nationalität, Hautfarbe oder sexuellen Orientierung. (SDG 10)

Als Unternehmen, das dem Medium Wasser naturgemäß sehr nah steht, ist uns das Sparen von Wasser und die Sauberkeit des Rheins ein besonderes Anliegen. Beispielsweise nutzen wir für die sanitären Anlagen an Bord nur Rheinwasser (kein Trinkwasser). Alle Abwässer werden in Fäkalientanks gesammelt, abgepumpt und dem Klärprozess zugeführt. Damit unterstützen wir auch das Leben unter Wasser, die Lebewesen, die den Rhein als ihren Lebensraum zum Überleben brauchen. (SDG 6 und 14)

Wir setzen auf Ökostrom, der von den regionalen Bürgerwerken erzeugt wird, wo immer es uns möglich ist und die Verträge es zulassen. (SDG 7)

Wir sehen Innovationen als Eckpfeiler eines erfolgreichen Unternehmens. So haben wir z.B. seit 2020 unsere Schiffe mit den modernsten Motoren ausgestattet, die den Spritverbrauch und damit die Schadstoffemissionen deutlich senken. Als Teil der städtischen Infrastruktur sehen wir uns in den Sommermonaten auch als Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr, in



dem wir eine zusätzliche Verbindung zwischen der Kölner Innenstadt, dem Rheinauhafen und Rodenkirchen herstellen. Wir wollen mit unseren Leistungen Teil einer nachhaltigen Stadt Köln sein. (SDG 9 und 11)

Verantwortungsvoller Konsum zählt zu unseren Kernanliegen. Wie in jedem Gastronomiebetrieb werden auch wir mit Lebensmittelverschwendung konfrontiert. Wir begegnen diesem Problem u.a. mit einem umsichtigen Wareneinkauf und z.B. bei Charterfahrten mit einer engen Absprache mit unseren Kunden über die benötigte Menge. Zugleich legen wir auch großen Wert darauf, dass unser Cateringpartner hochwertige Lebensmittel verarbeitet. (SDG 12)

Wir tragen unseren Anteil am Schutz des Weltklimas und dem Schutz der Landökosysteme, indem wir unsere Schadstoffemissionen so weit reduzieren wie es möglich ist. Dazu zählt z.B. die schon erwähnte Neumotorisierung unserer Schiffe. (SDG 13 und 15).

Kooperationen und Partnerschaften sind ein elementarer Bestandteil unserer Firmenphilosophie. So möchten wir nicht nur die Nachhaltigkeit unserer Partner fördern, sondern auch in der Personenschiffahrtsbranche mit gutem Beispiel vorangehen. (SDG 17). Unser Unternehmensleitbild lässt sich wie folgt zusammenfassen: Wir bieten Schifffahrten und Schiffscharter an den wichtigsten Knotenpunkten auf dem Rhein im Raum Köln/Bonn, unvergessliche und exklusive Erlebnisvielfalt für einen echten Perspektivenwechsel, reichlich Entschleunigung und jede Menge gute Laune auf einem der schönsten Ströme Europas. Ein persönlicher und individueller Service, leckeres Essen von ausgewählten Partnern und ein sehr gutes Preis-/Leistungsverhältnis runden unser Angebot ab. Gemeinsam mit unserem Team und unseren Partnern sind wir eine große Familie, die stets motiviert und flexibel für die individuellen Anforderungen unserer Gäste da ist. Vielseitig, persönlich und 100% zuverlässig. Und bei allem, was wir tun, lieben wir das Detail. Wir sind ein privat geführtes Schifffahrtsunternehmen mit jahrzehntelanger Tradition und Schifffahrtskompetenz. Unsere Flotte ist technisch auf neuestem Stand, denn die Sicherheit unserer Fahrgäste steht für uns immer im Mittelpunkt. Das Interieur unserer Flotte ist stets gepflegt. Von Innovationen und neuen Ideen lassen wir uns gerne inspirieren. Und mit Blick auf die Umwelt und die nachfolgenden Generationen haben wir uns bereits vor geraumer Zeit auf die Reise zu mehr Nachhaltigkeit in der Personenschiffahrt gemacht. Wir verstehen uns als echter Freund und Partner unserer Gäste und leben Weltoffenheit. Wir sind authentisch und lieben was wir tun – mit Blick auf unsere Flotte, unsere Angebote, unsere Gäste und unser Team.

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.

Wir arbeiten aktiv in dem von uns beeinflussbaren Rahmen an Schritten zu einer nachhaltigeren Gesellschaft und wählen bewusst gemäß dieser Aspekte Mitarbeiter aus, sensibilisieren und schulen sie entsprechend. In Mitarbeitergesprächen werden individuelle Entwicklungen besprochen und individuelle Zielvereinbarungen festgelegt. Dazu zählt auch die Weiterentwicklung des jeweiligen Aufgabenbereichs. Die Erreichung der Ziele wird im Rahmen der jährlichen Mitarbeitergespräche überprüft. In unserem Vergütungssystem und nicht-monitärem Anreizsystem sind derzeit keine Nachhaltigkeitsziele integriert. Dies ist derzeit auch noch nicht in Planung.

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.

Wir vergüten fest angestellte Mitarbeiter stets über dem Mindestlohn. Überstunden werden auf Zeitkonten gutgeschrieben und können in Freizeit ausgeglichen oder ausgezahlt werden. Zur korrekten Arbeitszeiterfassung führen wir zum 01.01.2024 eine digitale Zeiterfassung für alle Mitarbeitenden ein. Wir setzen uns aktiv für die Lohngleichheit von Männern und Frauen ein und unterscheiden bei der Gehaltshöhe nicht nach Geschlecht. Damit unterstützen wir in diesem Handlungsfeld die SDGs 1, 5, 8 und 10.

Leistungsindikator GRI SRS-102-38: Verhältnis der Jahresgesamtvergütung

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.

Aufgrund der geringen Anzahl von Mitbewerbern / anderen Schifffahrtsunternehmen im Raum Köln machen wir zur Vergütung keine Angaben.

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.

Für uns ist der Austausch mit unseren Stakeholdern unverzichtbar, sowohl innerhalb des Unternehmens wie auch außerhalb. Die Ideen und Impulse, die wir auf diese Weise gewinnen, nutzen wir, um unsere Geschäftsentwicklung auch in ökologischer und gesellschaftlicher Hinsicht weiterzuentwickeln. Anregungen von Kunden, Kooperationspartnern und Mitarbeitern stehen wir stets offen gegenüber und nutzen sie, um unsere Angebote und Leistungen weiter zu optimieren. Die Anspruchsgruppen des Unternehmens wurden im Rahmen eines Workshops mit dem gesamten Team erarbeitet und einer Wesentlichkeitsanalyse unterzogen. Die wichtigsten Stakeholder sind: - Gesellschafter, Investor - Fahrgäste - Geschäftskunden - Stromanbieter - Catering - Werft - Vertreter der Touristenbranche - Stadt Köln - Monteure, Handwerker - Verbraucher - Liederanten - Banken - Berater - Kooperationspartner Mit externen Stakeholdern stehen wir im regelmäßigen

Austausch zu den jeweils relevanten Nachhaltigkeitsaspekten, z.B. - mit Handwerkern und der Werft bei technischen Möglichkeiten zu nachhaltigerem Wirtschaften - mit der Stadt Köln in Bezug auf Fragen zu Landstrom oder Abfallentsorgung sowie zur Belieferung und Entsorgung - mit Lieferanten in Bezug auf nachhaltigen, biologischen oder fair gehandelten Produkten - mit Gästen, Kunden und Kooperationspartnern im Bereich Tourismus in Bezug auf ihre Erwartungen und Wünsche auch im Bezug zu nachhaltigen Angeboten. - mit der Stadt Köln hinsichtlich der Einführung eines Wassertaxis als zusätzliches ÖPNV-Angebot. Einen weiteren Schwerpunkt bildet der Austausch mit den internen Stakeholdern. Alle Führungskräfte sind im Arbeitskreis Nachhaltigkeit bis auf die Ebene der Geschäftsführung in das Thema Nachhaltigkeit eingebunden (siehe Kriterien 5 und 6). Alle Mitarbeiter sind über Workshops auch zu diesem Thema direkt eingebunden; ihre Anregungen finden Eingang in unsere Nachhaltigkeitsstrategie.

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.

Im Ergebnis haben wir aus dem Stakeholderdialog und der Wesentlichkeitsanalyse folgende wesentlichen Handlungsfelder definiert: Die folgenden Themen gehen in erster Linie von unserer Geschäftsführung aus.

Management (SDGs 11, 17): - Das Thema Nachhaltigkeit ist bei vielen Schifffahrtsunternehmen noch unterrepräsentiert. Wir möchten daher zu einem Nachhaltigkeits-Vorreiter in der Branche werden. - Eintreten in einen verstärkten Dialog mit Politik, Kommunen und Verbänden - Formulierung einer Vision und Mission, mit der wir andere inspirieren möchten, im Bereich Nachhaltigkeit mit ins Boot zu kommen

Ökonomische Aspekte (SDGs 8, 17): - Wir planen schon jetzt die zukünftige Unternehmensnachfolge und betreiben damit aktiv eine nachhaltige Geschäftstransformation. - Im Zuge dessen schmieden wir strategische Allianzen bezüglich Nachhaltigkeit. Ökologische und soziale Aspekte sind sowohl von internen als auch externen Stakeholdern (Kunden, Partnern usw.) geäußert worden und fließen in die Nachhaltigkeitsstrategie ein.

Ökologische Aspekte (SDGs 7, 12, 13, 14, 15): - Optimierung der Schadstoffemissionen (Luft, Wasser, Boden) -

Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes - Reduzierung von Verpackungs- und Abfallmenge - Investition in CO₂-Kompensation und Klimaneutralität - Analyse und Optimierung von Wertstoffen im Unternehmen - Erstellung einer Umweltbilanz und Evaluierung möglicher Kompensationsmaßnahmen - Analyse der Ressourceneffizienz - Untersuchung des Energieverbrauchs im Rahmen eines Energie-Audits (vgl. Kriterium 12) **Gesellschaftliche und soziale Aspekte (SDGs 3, 5, 10):** - Aufbau eines konsequenten Diversity-Managements - Kundengesundheit und -sicherheit - Ethik und Verhalten in der Kundeninteraktion - Umsetzung einer nachhaltigen Beschaffungsstrategie - Einhaltung der Menschenrechte ohne Wenn und Aber

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.

Wir sind überzeugt, dass eine nachhaltige Entwicklung ohne Innovation nicht möglich ist. Dabei fördern wir unsere Mitarbeiter, Innovationen vorzuschlagen und unterstützen sie bei der Umsetzung. Wir nutzen Mittel der Marktforschung, bei denen wir über Formulare (online und offline) aktiv Feedback einholen. Auch Vorschläge von Kunden fließen so in unser Innovationsmanagement mit ein, was auch Auswirkungen auf unser Fahrten-Portfolio hat. So gehen die längeren, 90-minütigen Panoramafahrten (die Kölner Skyline-Touren) auf Kundenbefragungen aus den Jahren 2019 und 2021 zurück. Unsere Mitarbeiter werden stets ermutigt, eigene Ideen einzubringen, etwa zur Vereinfachung von Prozessen, zu umweltschonenden Maßnahmen oder innovativen Produkten. Nur so ist es möglich, Innovationsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Dazu bieten wir mindestens einmal pro Jahr Workshops mit allen Mitarbeitern, regelmäßige Teammeetings in den einzelnen Abteilungen und tägliche Teambesprechungen an. Die Mitarbeiter können Ideen diskutieren, bewerten und kommentieren. Ideen werden so weiterentwickelt und können zu Innovationen wachsen. Die Mitarbeiter wiederum werden konsequent am Innovationsprozess beteiligt, da sie durch ihre Meinungen aktiv Einfluss auf die Entscheidung nehmen, die Umsetzung fördern und aktiv unterstützen. Innovationen im Bereich Nachhaltigkeit, die zuletzt bei uns entwickelt und umgesetzt wurden sind z.B.: - Aufbau eines eigenen Online-Shops mit digitalen Tickets, damit massive Reduzierung des Papierverbrauchs - Ausbau der Marketingaktivitäten über digitale Newsletter

und Social Media (v.a. Instagram) - Verschlinkung der Technik im Büro und an den Kassen, damit deutlich geringerer Stromverbrauch - Verzicht auf Plastik in der Gastronomie (keine Plastik-Strohhalme oder Plastikbecher mehr) - verstärktes Angebot vegetarischer Gerichte an Bord - Aufnahme regionaler Produkte anstelle von Massenware (z.B. Afri Cola aus Köln anstatt Coca Cola)

Leistungsindikatoren zu Kriterium 10

Leistungsindikator G4-FS11

Prozentsatz der Finanzanlagen, die eine positive oder negative Auswahlprüfung nach Umwelt- oder sozialen Faktoren durchlaufen.

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

Keine externen Finanzanlagen vorhanden; Gewinne kommen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, sowie den Gesellschaftern zugute, werden reinvestiert (z.B. in modernere und ressourcenschonendere Motoren für die Schiffe oder die Digitalisierung von Arbeitsabläufen) werden gespendet (z.B. Heiner Buttenberg Stiftung) oder dienen als Rückstellungen. Für die nähere Zukunft (ab 2024) ist der Aufbau einer betrieblichen Altersversorgung geplant.

KRITERIEN 11–20: Nachhaltigkeitsaspekte

Kriterien 11–13 zu UMWELTBELANGEN

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.

Für unsere Geschäftstätigkeit ist es unerlässlich, natürliche Ressourcen in Anspruch zu nehmen. Der Energieverbrauch geschieht auf unseren Schiffen. Dieser wurde 2021 im Rahmen eines umfassenden Energie-Audits untersucht (vgl. Kriterium 12). An Bord wurde bis 2021 Diesel für den Antrieb sowie für die Stromerzeugung während der Fahrt verbraucht. Während der Fahrt erfolgt die Stromerzeugung durch Stromgeneratoren, die zur Erzeugung auf den gleichen Tank zugreifen wie die Antriebsmotoren. Wenn die Schiffe am Anleger fest vertäut sind, beziehen sie Landstrom. Da ein Großteil der Energie an Bord über Dieselmotoren erzeugt werden muss, haben wir in den letzten Jahren nach und nach alle Schiffe mit neuen, verbrauchsärmeren Motoren ausgestattet. Die Neumotorisierung wirkt sich direkt auf die Stadtluft aus und der damit verbundene geringere Treibstoffverbrauch reduziert gleichzeitig den Ausstoß von CO₂. Die neuen Motoren ermöglichten nun auch seit 2022 den Umstieg auf GTL (gas to liquids). Die Abgaswerte beim Einsatz dieser synthetischen Kraftstoffe sind besser als mit üblichen Dieselmotoren. GTL wird aus Erdgas gewonnen und verbrennt sauberer als mineralölbasierter Diesel, ist leichter biologisch abbaubar und weniger gewässergefährdend. Die Flotte der KölnTourist fährt daher seit 2022 ausschließlich mit GTL. Für den Landstrom nutzen wir bereits seit Herbst 2019 an allen Stellen, wo wir dies beeinflussen können, zertifizierten Ökostrom entsprechend des „Grüner Strom Labels“ von den Energiegewinnern. Die Bürgerenergiegenossenschaft aus Köln-Ehrenfeld produziert Wind- und Solarstrom und ist Teil des Bürgerwerke-Netzwerks. In der Schifffahrt spielt naturgemäß das Wasser eine entscheidende Rolle. Wir sind uns sehr bewusst, dass unser Geschäftsbetrieb direkten Einfluss auf das Wasser im Rhein und das Leben im Wasser hat. Daher arbeiten wir, soweit es technisch möglich ist, möglichst wasserschonend und halten unsere Schiffe auf dem technisch neuesten Stand. Unsere Schiffe sind

vollständig mit Fäkalientanks ausgestattet, die am Anleger am Ende des Fahrttages abgepumpt werden. Dadurch verursachen wir lediglich ein Mindestmaß an Verschmutzung. Für die Toiletten an Bord nutzen wir ausschließlich Rheinwasser, womit wir bei den Sanitäranlagen vollständig auf die Nutzung von Trinkwasser verzichten. Die Trockenurinale verzichten ganz auf Wasser. Mit diesen Maßnahmen unterstützen wir in diesem Handlungsfeld die SDGs 7, 13, 14 und 15.

Die konkreten Verbrauchsdaten werden in den Leistungsindikatoren zu den Kriterien 11 und 12 berichtet.

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.

Im Rahmen eines Energie-Audits wurde im Jahr 2021 der Energieverbrauch untersucht. Diese Untersuchung hat keine großen, zusätzliche Einsparpotentiale identifiziert. Die KölnTourist hat bereits weitgehende Effizienzmaßnahmen umgesetzt, z.B. konsequente LED-Beleuchtung an Bord der Schiffe oder die bereits in Kriterium 11 erwähnten neuen Motoren. Gefrier- und Kühlaggregate werden regelmäßig auf Vereisung untersucht und Vereisung entfernt, um ein effizientes Arbeiten zu ermöglichen. Die Schiffsführer wurden bzw. werden in effizientem Steuern geschult und das Gelernte wird auch angewendet. Einzig bei der Nutzung von Verbrauchern bestehen noch keine Verbesserungsoptionen. So ist das Abschalten der Beleuchtung bei Sonnenschein nicht möglich, da diese benötigt wird, um ein angenehmes Ambiente im Schiffssalon für die Passagiere zu erzeugen. Verbraucher in den Küchen können bei Nichtbenutzung nicht immer abgestellt werden, da dies den harmonischen Ablauf im Küchenbetrieb größtenteils stören würde. Dieser wird bestimmt durch die teils sehr kurzen Fahrtzeiten und die damit verbundene Hektik im Betrieb, wodurch ein wiederholtes Ab- und Anschalten der Verbraucher nicht praktikabel wäre. Hinzu kommt, dass zu häufiges Umschalten auf Landstrom zur Beschädigung der Verbraucher führen würde. Um den CO₂-Ausstoß und den Verbrauch von GTL weiter zu reduzieren, prüfen wir Möglichkeiten, die Erzeugung des Bordstromes effizienter und grüner zu gestalten. Eine Option wäre die Nutzung von Photovoltaikmodulen. Diese können an Bord am Oberdeck installiert werden und zusätzlich zur Stromproduktion auch als Dachabdeckung dienen, um Regen- und Sonnenschutz zu liefern. Außerdem könnten Photovoltaikmodule an den

Bordwänden installiert, sowie auf den Außenscheiben angebracht werden. Dabei ist zu prüfen, ob eine Dachinstallation statisch möglich ist. Bei der Bordwand- und Scheibenmontage ist zu untersuchen, ob diese Option realisierbar ist. An den Bordwänden ist zum einen mit Spritzwasser zu rechnen, was den Wirkungsgrad der Module beeinträchtigen kann. Zum anderen ist zu untersuchen, ob durch Schutzbojen an den Seitenwänden eine Beeinträchtigung oder Beschädigung der Module möglich wäre. Ebenso ist zu klären, inwieweit eine Fensterinstallation die Sicht der Fahrgäste beeinträchtigen würde. Nach Kenntnis der zur Verfügung stehenden Modulfläche kann durch eine Leistungsberechnung ermittelt werden, wieviel Strom erzeugt werden kann. Photovoltaikmodule könnten auch eingesetzt werden, um den Bezug von Landstrom zu reduzieren, indem beispielsweise das Kassenhaus und der Landungssteg mit Photovoltaikmodulen ausgestattet werden. Eine Bedachung und gegebenenfalls Seitenbeplankung des Landungsstegs hätte den Zusatznutzen des Regen- und Sonnenschutzes und würde so (auch bei Minusgraden) die Rutschgefahr auf dem Landungssteg reduzieren. In diesem Zusammenhang sind die Abnahmesituation des Landstroms und die Sinnhaftigkeit der Installation eines Stromspeichers zu untersuchen. Durch die Speichernutzung kann erzeugter und zum Zeitpunkt der Erzeugung nicht verbrauchter Strom gespeichert werden. Dies wäre z.B. der Fall, wenn die Schiffe unterwegs sind und daher keinen Landstrom abnehmen. Sobald die Schiffe wieder anlegen, kann der gespeicherte Strom den Schiffen zugeführt werden. Ob diese Maßnahme wirtschaftlich wäre, müsste berechnet werden. Die Installation eines Energiespeichers an Bord, um Überschussstrom für die spätere Nutzung aufzufangen, ist ebenfalls eine zu prüfende Option. Eine weitere Möglichkeit wäre die Stromgewinnung aus Abgas. Während der Fahrt wird Strom über einen Generator erzeugt. Die Effizienz der Anlage und so der GTL-Verbrauch, könnten verbessert werden durch die Nutzung der Abgaswärme der Antriebsmaschinen sowie dem Abgas des Generators selbst. Mit einem sogenannten Nachverstromungskonzept wird der heiße Abgasstrom genutzt, um Wasser zu erhitzen und Dampf zu erzeugen. Der Dampf erzeugt einen hohen Systemdruck, der einen Expansionskolbenmotor in Rotation versetzt. Diese mechanische Expanderleistung wird in Strom umgewandelt und reduziert so den durch den Generator zu erzeugenden Strom. Im Idealfall erzeugt der Antriebsmotor so viel Wärme, dass durch die so erzeugte Strommenge der Generatoreinsatz weitgehend reduziert oder sogar überflüssig werden kann. Diese Möglichkeit muss aber zunächst untersucht und ebenfalls einer Wirtschaftlichkeitsprüfung unterzogen werden. Die Nachverstromung kann auch durch Einsatz eines ORC-Moduls realisiert werden. Mit dieser Methode kann Motorabwärme in Strom umgewandelt werden. Dabei werden CO₂-Emissionen reduziert, Kosten gesenkt und Ausgaben reduziert. Die ORC-Module arbeiten hierbei ähnlich wie stromerzeugende Wärmetauscher. Auch sie generieren mit Abgaswärme zusätzliche elektrische Energie und stellen zusätzlich Nutzwärme zur Verfügung, die dann auch zur Wassererwärmung oder Heizungsunterstützung genutzt werden kann. Damit könnte der GTL-Verbrauch um bis zu 4% reduziert werden. Die Fenster sind ein wichtiges

Element bei Personenschiffen. Zum einen schützen sie die Passagiere vor Wind und Regen, zum anderen sollen sie auch eine Aussicht ohne Einschränkung ermöglichen. An Bord sind vom Hersteller keine Isolierscheiben eingebaut, was in kalten Jahreszeiten nur einen ineffizienten Heizungsbetrieb ermöglicht, in den Sommermonaten wiederum zur Überhitzung des Fahrgastraums führen kann. Ein Fensteraustausch ist bedingt durch Sonderanfertigung eine sehr kostenintensive Maßnahme. Zudem wäre ein Tausch der Fenster durch das Nutzerverhalten der Gäste an Bord wenig zielführend. Die Türen zum Freideck sind ständig offen oder werden immer wieder durch Passagiere und Personal geöffnet. Um den sommerlichen Solareintrag und so die Arbeit der Klimageräte und somit den Energieverbrauch zu reduzieren, ziehen wir den Einsatz von Sonnenschutzfolien in Erwägung. Diese Folien reduzieren im Sommer den solaren Wärmeeintrag, im Winter lassen sie durch die in den Folien integrierten Polfilter den Solareintrag zu, was im Winter auch gewünscht ist. Zusätzlich erlauben sie den freien Blick in die Umgebung. Außerdem reduzieren Sie den UV-Eintrag um bis zu 99%. Alle Optionen wären mit hohen Investitionskosten verbunden, so dass zu prüfen ist, inwieweit sie sich wirtschaftlich rechnen würden. Mit einer Umsetzung ist eher in einem langfristigen Zeithorizont zu rechnen. Aus diesem Grund kann derzeit auch noch kein geplanter Zeitpunkt für die Zielerreichung definiert werden. Wir sind v.a. abhängig von den technischen Möglichkeiten, die in der Personenschiffahrt derzeit zur Verfügung stehen. Wir behalten daher technische Neuerungen und mögliche Förderprogramme zukünftig im Blick und prüfen deren Nutzen.

Da wir noch am Anfang des Prozesses stehen, mehr Nachhaltigkeit in der Personenschiffahrt zu erreichen, gibt es bislang noch keine konkreten Angaben zu erreichten oder geplanten Zielen. Dies wird in nachfolgenden Berichten in Zukunft entsprechend ergänzt.

Trotz aller Anstrengungen bleibt in unserer Geschäftstätigkeit ein Restrisiko in Bezug auf ökologische Aspekte (z.B. auf das Wasser des Rheins, die Luft, Lärmemissionen etc.). Wir arbeiten aber kontinuierlich daran, dieses Risiko so gering wie möglich zu halten bzw. weiter zu reduzieren. Die nachfolgenden Zahlen der Leistungsindikatoren stammen alle aus dem Jahr 2022, da uns von 2023 noch keine Abschlussabrechnungen vorliegen.

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:
- i.** eingesetzten nicht erneuerbaren Materialien;
 - ii.** eingesetzten erneuerbaren Materialien.

Unsere Dienstleistung (Schiffahrt) erfordert keine Verpackungen, daher treffen wir hierzu keine Aussage.

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.
- b.** Den gesamten Kraftstoffverbrauch innerhalb der Organisation aus erneuerbaren Quellen in Joule oder deren Vielfachen, einschließlich der verwendeten Kraftstoffarten.
- c.** In Joule, Wattstunden oder deren Vielfachen den gesamten:
 - i.** Stromverbrauch
 - ii.** Heizenergieverbrauch
 - iii.** Kühlenergieverbrauch
 - iv.** Dampfverbrauch
- d.** In Joule, Wattstunden oder deren Vielfachen die/den gesamte(n):
 - i.** verkauften Strom
 - ii.** verkaufte Heizungsenergie
 - iii.** verkaufte Kühlenergie
 - iv.** verkauften Dampf
- e.** Gesamten Energieverbrauch innerhalb der Organisation in Joule oder deren Vielfachen.
- f.** Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendetes Rechenprogramm.
- g.** Quelle für die verwendeten Umrechnungsfaktoren.

Im Jahr 2022 wurden im Unternehmen insgesamt 13.345 kWh an Erdgas verbraucht. Das entspricht 157 kWh pro m². Der Verbrauch an Ökostrom betrug im Jahr 2021 insgesamt 55.055 kWh.

Leistungsindikator GRI SRS-302-4: Verringerung des Energieverbrauchs

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.

Da für das Jahr 2022 die Zahlen erstmals erfasst wurden, stehen uns derzeit keine Daten vor, die eine Verringerung des Energieverbrauchs vor der Neumotorisierung genau quantifizieren könnten.

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 Entnahmekategorien.

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 Filtrattrockenrückstand (TDS)).

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

Unsere Schiffe nutzen ausschließlich Rheinwasser für die Sanitäranlagen (vgl.
Kriterium 11). Eine genaue Menge kann daher leider nicht ermittelt werden.
Eine Hochrechnung im Rahmen der Berechnung unseres CO₂-Fußabdrucks
durch Fokus Zukunft GmbH & Co. KG hat eine Menge von 192,50 m² ergeben.

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.

In unserem Geschäftsbetrieb fallen keine gefährlichen Abfallstoffe an. Wir entsorgen in erster Linie Gastronomieabfälle, Papier, Kartonagen und Plastik. Hierfür stehen uns Abfallcontainer der Stadt Köln zur Verfügung. Ein großes Problem stellt dabei die Möglichkeit zur Mülltrennung dar. Da die Stadt weder den Platz an Land noch entsprechende Container (Papiercontainer, Gelbe Tonnen) zur Verfügung stellt, ist eine ordnungsgemäße Mülltrennung wie wir sie uns wünschen würden, nicht umsetzbar. Insofern setzen wir auf möglichst weitgehende Reduzierung von Abfällen, z.B. durch umsichtiges Einkaufen, um Lebensmittelentsorgung so weit wie möglich zu reduzieren, den Verzicht auf Plastik (z.B. in Form von Strohhalmen, Plastikbechern und -flaschen usw.) oder die Reduzierung von Papierabfällen durch Digitalisierung in Werbung, Marketing und Ticketing. Das Gewicht der Abfälle betrug im Jahr 2022 insgesamt 2.108,35 kg.

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.

Die CO₂-Fußabdruckberechnung wurde mithilfe eines Dienstleisters, der Fokus Zukunft GmbH & Co. KG gemäß des Greenhouse Gas Protocol (GGP) und in Betracht von Scope 1, 2 und 3 berechnet. Zusätzlich wurde ein Sicherheitsaufschlag von 10% veranschlagt. 2022 hat die KölnTourist Personenschiffahrt insgesamt 310,55 Tonnen CO₂ verursacht. Die größten Emissionsquellen waren der Fuhrpark mit 243,50 Tonnen, gefolgt von den Arbeitswegen mit 28,18 Tonnen. Geringere Emissionsquellen sind der Wärme- (3,07 Tonnen) und Stromverbrauch (2,69 Tonnen), die IT Hardware (2,77 Tonnen), Wasser- und Abfallaufkommen (0,88 Tonnen) sowie das Verbrauchsmaterial im Büro (0,35 Tonnen). Unsere kompletten Emissionen

von 2022 kompensieren wir seit Anfang 2023, parallel zu den zahlreichen laufenden und geplanten Nachhaltigkeitsmaßnahmen, indem wir zertifizierte Klimaprojekte unterstützen. Mit Oaxaca IV förderten wir im Jahr 2023 ein Windenergie Projekt in Mexiko. 2023 und 2024 unterstützen wir mit Hydroelectric-Power ein Wasserprojekt in Uttaranchal, Indien. 2024 fördern wir zusätzlich die Erzeugung sauberer Windenergie in der Nähe der Stadt De Aar in Südafrika. Das bedeutet, dass alle Fahrten seit 2023 klimaneutral stattfinden.

Die Förderung zertifizierter Klimaprojekte erfolgt auch, weil derzeit die technischen Voraussetzungen fehlen, um unsere CO₂-Emissionen noch weiter reduzieren zu können. Alle nachfolgenden Leistungsindikatoren stammen aus dem Jahr 2022, Von 2023 liegen uns noch keine Abschlussabrechnungen vor.

Leistungsindikatoren zu Kriterium 13

Leistungsindikator GRI SRS-305-1 (siehe GH-EN15): Direkte THG-Emissionen (Scope 1)

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.

Scope 1	Verbrauch	Emissionsfaktor kg CO ₂ -Äquivalent	t CO ₂
Erdgas	13.345 kWh	0,23	3,07
Benzin	1.354 l	2,95	3,99
Diesel	71.818,18 l	3,34	239,51

Leistungsindikator GRI SRS-305-2: Indirekte energiebezogenen THG-Emissionen (Scope 2)

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.

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

g. Verwendete Standards, Methodiken, Annahmen und/oder verwendete Rechenprogramme.

Scope 2	Verbrauch	Emissionsfaktor kg CO ₂ -Äquivalent	t CO ₂
Ökostrom	55.055 kWh	0,05	2,48
Herkömmlicher Strom	0 kWh	0,50	0,00
Fernwärme	0 kWh	0,32	0,00
Strom aus Selbsterzeugung	0 kWh	0,02	0,00

Hochrechnung über Durchschnittswerte	Verbrauch	Emissionsfaktor kg CO ₂ -Equivalent	t CO ₂
Ökostrom	55 kWh / m ² 4.675 kWh / Jahr	0,05	0,21

Gesamt			2,69
---------------	--	--	-------------

Leistungsindikator GRI SRS-305-3: Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)

Die berichtende Organisation muss folgende Informationen offenlegen:

a. Bruttovolumen sonstiger indirekter 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.

e. 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.

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 verwendete Rechenprogramme.

Scope 3	Verbrauch / Einheit	Emissionsfaktor kg CO ₂ -Equivalent	t CO ₂
Arbeitswege ÖPNV	166.192,00 km	0,08	12,71
Arbeitswege PKW (Mittelklasse)	112.710,00 km	0,17	18,60
Arbeitswege zu Fuß, Fahrrad, Fahrgemeinschaft	2.210,00 km	0,00	0,00
Frischfaserpapier	380 kg	0,92	0,35
Abwasser	452,68 m ³	0,25	0,11
Abfall gemischt	2.108,35 kg	0,33	0,70
Hochrechnung Frischwasser	192,50 m ³	0,33	0,06

Hardware	Anzahl Geräte	Emissionsfaktor CO ₂ -Equivalent / Stück	t CO ₂
Laptops	2	170,42	0,34
Smartphones	2	38,29	0,08
Tablets	3	86,57	0,26
Bildschirme	5	375,15	1,88
Stand PCs	1	221,98	0,22

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 Emissionssenkung 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.

Aufgrund der erstmaligen Erhebung der Daten in 2022 liegen noch keine

entsprechenden Daten vor.

Kriterien 14–20 zu GESELLSCHAFT

Kriterien 14–16 zu ARBEITNEHMERBELANGEN

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.

Als Unternehmen, das ausschließlich in Deutschland geschäftlich tätig ist, mit Schiffen, die ausschließlich unter deutscher Flagge fahren, achten wir ganz selbstverständlich das deutsche Recht. Unsere Arbeitnehmer erfahren dabei den höchsten Stellenwert, denn kein Familienunternehmen in dieser Branche kann bestehen ohne motivierte Mitarbeiter, die lieben, was Sie tun. Wir pflegen eine offene Unternehmenskultur mit flachen Hierarchien und setzen unsere Mitarbeiter dort ein, wo ihre Stärken im Sinne der Kunden und des Unternehmens am besten zur Geltung kommen. Dabei geben wir allen Mitarbeitern jederzeit die Möglichkeit, Ideen und Feedback zu Arbeitsabläufen, der Angebotspalette oder zur Kundenkommunikation zu geben. Dies geschieht zum einen ein- bis zweimal pro Jahr in großer Runde mit allen Kollegen in Mitarbeiter-Workshops, in monatlichen Besprechungen zwischen den Teamleitern, in regelmäßigen Teambesprechungen der einzelnen Teams aus Nautik, Gastronomie, Kasse und Büro, sowie täglichen Einsatzbesprechungen zu Beginn des Arbeitstags. Somit fördern wir nicht nur gezielt die Kommunikation in einem Unternehmen mit räumlich bisweilen weit auseinander liegenden (und mobilen) Arbeitsorten, sondern binden damit auch alle Mitarbeiter, soweit es die Gegebenheiten erlauben, in Entscheidungsprozesse mit ein. Ein entscheidender Faktor ist die Entlohnung. So werden unsere Mitarbeiter generell über dem gesetzlichen Mindestlohn bezahlt. Zudem arbeiten wir zum überwiegenden Teil – Saisonauhilfen ausgenommen – mit unbefristeten Arbeitsverträgen. Darüber hinaus bieten wir unseren Mitarbeitern bei Bedarf Zusatzleistungen wie Jobtickets für den öffentlichen Personennahverkehr, Dienstwagen, und Möglichkeiten zur beruflichen Aus- und Weiterbildung. Damit unterstützen wir in diesem Handlungsfeld die SDGs 1, 4 und 8.

Wir entwickeln uns in diesem Punkt auch stetig weiter. Für das Jahr 2024 ist beispielsweise der Aufbau einer betrieblichen Altersvorsorge für die Mitarbeiter

geplant. Desweiteren ist für das gleiche Jahr die Verstärkung des Arbeitsschutzausschusses geplant, so dass in Zukunft Mitarbeiter aller Abteilungen gleichermaßen an den Beratungen und Beschlüssen beteiligt sind.

Wir fördern die Beteiligung der Mitarbeiter am Nachhaltigkeitsmanagement vor allen durch die Einbindung in Form von Workshops. Schon bei der Einführung des Nachhaltigkeitsmanagements 2021 waren alle Mitarbeiter am ersten Workshop beteiligt (vgl. Kriterium 1). Für das Jahr 2024 ist ein eintägiger Auffrischungs- und Aktualisierungs-Workshop geplant. Dies dient nicht nur der Überprüfung der bisherigen Maßnahmen, sondern auch, um zusammen mit allen Kollegen neue Ideen und Konzepte zu entwickeln und in die Umsetzung zu bringen.

Aus unserer Geschäftstätigkeit ergeben sich keinerlei Risiken in Bezug auf Arbeitnehmerrechte. Wir achten ausnahmslos die in Deutschland geltenden Gesetze und Vorschriften. Details werden in den Kriterien 15 und 16 berichtet.

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.

Die KölnTourist fährt nicht nur unter deutscher Flagge, wir hissen auf allen unseren Schiffen auch immer die Regenbogenflagge. Wir sind ein buntes, weltoffenes Team mit Kollegen aus unterschiedlichen Ländern, mit verschiedenen Hautfarben und unterschiedlicher sexueller Orientierung. Bei uns hat jeder und jede Mitarbeitende die gleichen Rechte und Chancen. Männer und Frauen sind bei uns absolut gleichberechtigt. Unser Unternehmen wird von einer Frau sehr erfolgreich durch oftmals schwieriges Fahrwasser gesteuert, die als eine der wenigen in ihrem Berufszweig selbst eine nautische Ausbildung vorweisen kann. Zwei ihrer drei Stellvertreter im Unternehmen sind weiblich. Dazu werden von vier Teams drei von Frauen (Gastronomie, Kassen und Büro) und eins von einem Mann (Nautik) geleitet. Unter allen Mitarbeitern beträgt der Frauenanteil 50%. Wir fördern gezielt die Gleichstellung zwischen Mann und Frau mit Aktionen wie der Beteiligung am Girls' Day und der Suche nach weiblichen Auszubildenden in der Nautik.

Auch die Vereinbarkeit von Familie und Beruf sind uns wichtige Anliegen. So fördern wir dies – soweit es möglich ist – über die Möglichkeit zum Homeoffice, flexible Arbeitszeiten, Möglichkeit zur Teilzeit und Arbeitszeitkonten. Wir setzen auch gezielt auf eine möglichst ausgewogene

Mischung aus älteren, erfahrenen Mitarbeitern und jungen Mitarbeitern mit frischen Ideen, und zwar konsequent in allen Teams und Arbeitsbereichen. Dabei haben auch junge Mitarbeiter die Chance, sich in Führungspositionen zu behaupten. So ist z.B. aktuell auch der Generationenwechsel in der Geschäftsleitung im Gange. Der Sohn der Geschäftsführerin wurde in diesem Jahr zum Co-Geschäftsführer benannt. Die Erfahrung älterer Mitarbeiter ist uns aber ebenso ein hohes Gut, so dass wir es schaffen, diese sogar noch im Rentenalter als Aushilfe und Ratgeber weiter an uns zu binden. Diskriminierung wird von unseren Mitarbeitern nicht toleriert. Gegenseitiger Respekt und Würde jedes Menschen stehen für uns an erster Stelle. Um das gegenseitige Vertrauen intern zu stärken, findet jährlich ein Betriebsausflug und/oder eine Weihnachtsfeier statt. Bei den Betriebsausflügen legen wir Wert drauf, dass diese das gegenseitige Kennenlernen fördern und den Zusammenhalt als Team stärken. Das ist für uns um so entscheidender, da wir aufgrund der unterschiedlichen Arbeitsorte uns nicht alle gemeinsam tagtäglich persönlich sehen und austauschen können. Bei der Einstellung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter achten wir gezielt darauf, dass nicht nur die fachlichen Qualifikationen vorhanden sind, sondern auch die Wertevorstellungen übereinstimmen. Diese kommunizieren wir auch entsprechend über unser Unternehmensleitbild, das nicht nur potenziellen Bewerbern, sondern auch Kunden unsere Werte offen und transparent darlegt.

Damit unterstützen wir in diesem Handlungsfeld die SDGs 5 und 10.

Konkrete Zielsetzungen liegen nicht vor, da wir das Thema Chancengerechtigkeit als Teil unserer Firmenphilosophie und zugleich als fortlaufenden Prozess begreifen.

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 Arbeits- und Berufswelt aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, zu fördern und im Hinblick auf die demografische Entwicklung anzupassen, und wo es Risiken sieht.

Wie viele andere Branchen auch sind wir uns der Herausforderungen des demografischen Wandels und des damit einhergehenden Fachkräftemangels bewusst. Daher legen wir als Unternehmen höchsten Wert auf die Aus- und Weiterbildung. Wir bieten in allen Arbeitsbereichen auch Ausbildungsplätze an, als Nautiker / Binnenschiffer, als Restaurantfachkraft in der Gastronomie, sowie im Bereich Eventmanagement. Dabei erhalten die Auszubildenden nicht nur die für sie fachlich notwendigen Qualifikationen, sondern Einblick in alle Arbeitsbereiche unseres Unternehmens. So besteht auch immer die

Möglichkeit, dass Auszubildende in einem Bereich Erfahrungen in anderen Arbeitsbereichen erhalten können, die für ihre zukünftige Entwicklung von Vorteil sein werden. Wir gehen in diesem Kontext auch neue Wege. Wir haben 2021 ein neues Projekt gestartet, in dem wir Auszubildenden in der Nautik in einem einwöchigen Workshop an Bord eines unserer Schiffe theoretische Kenntnisse und praktische Fähigkeiten vermitteln, die sie in ihrem Ausbildungsbetrieb womöglich nicht erhalten. Diese Nautik-Workshops fördern nicht nur die Aus- und Fortbildung junger Menschen, sondern stärken zudem auch die zukünftige Entwicklung der Branche insgesamt und wir erhoffen uns damit auch eine verstärkte Kooperation mit anderen Schifffahrtsunternehmen und verwandten Bereichen. Auch die Fortbildung von Mitarbeitern steht im Fokus unserer Firmenphilosophie. Hier arbeiten wir zweigleisig: Zum einen besteht jederzeit die Möglichkeit, dass Mitarbeiter sich Fortbildungen suchen, der Geschäftsleitung vorschlagen und dann bei entsprechendem Nutzen für das Unternehmen auf Firmenkosten durchführen. Da es sich bei der KölnTourist um einen Saisonbetrieb handelt, besteht v.a. in den Wintermonaten jederzeit die Möglichkeit, auch länger dauernde Fortbildungsmaßnahmen wahrzunehmen. Zum anderen ist es uns wichtig, dass auch firmenintern Wissen und erworbene Kenntnisse stetig an die Kollegen des gleichen Arbeitsbereichs weitergegeben werden. Damit stärken wir das Teamgefühl, sichern neu erworbenes Wissen und bringen stets frischen Wind in unser Unternehmen. Kaum etwas kann sich schädlicher auf den Unternehmenserfolg auswirken als Betriebsblindheit. Insofern nutzen wir auch in die in Kriterium 14 schon erwähnten Mitarbeiter-Workshops. Diese dienen nicht nur zur Abstimmung der Mitarbeiter und zur Erfassung von neuen Ideen und Feedback, sondern auch zu Schulungszwecken. So haben wir in diesem Format schon umfangreiche Schulungen z.B. in den Bereichen Beschwerdemanagement, Datenschutz (DSGVO), Digitalisierung, Servicequalität (Service-Q-Zertifizierung) und Nachhaltigkeit (siehe Kriterium 1) durchgeführt, in der Regel mit externen Gastreferenten. So sorgen wir auch gezielt dafür, dass möglichst alle Mitarbeiter auf dem gleichen Wissensstand sind, und wir alle gegenüber Kunden „in der gleichen Sprache sprechen“. Damit unterstützen wir auch in diesem Handlungsfeld die SDGs 4 und 8.

Auch beim Thema Qualifizierung liegen derzeit keine konkreten Zielsetzungen vor, da wir dieses Thema – insbesondere in Zeiten des Fachkräftemangels – als Teil unserer Firmenphilosophie und zugleich als fortlaufenden Prozess ansehen. Ein Beispiel: Für 2024 ist eine Kooperation mit einer Hochschule geplant, um neben klassischen Ausbildungsplätzen auch Plätze für Studenten dualer Studiengänge anbieten zu können (z.B. im Bereich Eventmanagement).

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;
- ii.** Anzahl und Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen (mit Ausnahme von Todesfällen);
- iii.** Anzahl und Rate der dokumentierbaren arbeitsbedingten Verletzungen;
- iv.** die wichtigsten Arten arbeitsbedingter Verletzungen;
- v.** Anzahl der gearbeiteten 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;
- ii.** Anzahl und Rate arbeitsbedingter Verletzungen mit schweren Folgen (mit Ausnahme von Todesfällen);
- iii.** Anzahl und Rate der dokumentierbaren arbeitsbedingten Verletzungen;
- iv.** die wichtigsten Arten arbeitsbedingter Verletzungen;
- v.** Anzahl der gearbeiteten 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;
 - ii.** Anzahl der dokumentierbaren arbeitsbedingten Erkrankungen;
 - iii.** die wichtigsten Arten arbeitsbedingter Erkrankungen;
- 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;
 - ii.** Anzahl der dokumentierbaren arbeitsbedingten Erkrankungen;
 - iii.** die wichtigsten Arten arbeitsbedingter Erkrankungen.

Die Punkte c-e des Indikators SRS 403-10 können Sie

entsprechend GRI entnehmen und an dieser Stelle freiwillig berichten.

Prinzipiell haben wir sehr geringe Risiken, denen die Mitarbeitenden ausgesetzt sind. Im Jahr 2022 gab es nur 2 geringfügige Fälle von Arbeitsverletzungen im Bereich Nautik, keine in den anderen Arbeitsbereichen. Arbeitsbedingte Todesfälle sind nicht zu verzeichnen.

Leistungsindikator GRI SRS-403-4: Mitarbeiterbeteiligung zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

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.

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.

Aufgrund der geringen Unternehmensgröße wird dieser Indikator als nicht relevant eingestuft.

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.

Aus- und Weiterbildungen werden jedem Mitarbeitenden nach Bedarf und individuell gewährt. Daher lässt sich keine pauschale Stundenzahl angeben. Diese variiert je nach persönlicher Qualifikation, Weiterentwicklung und für das

Unternehmen relevanter Interessen der Mitarbeitenden.

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).

Die Geschäftsführerin ist zwischen 30 und 50 Jahre alt. Sie bereitet aktuell bereits die Übergabe an ihren Sohn vor (unter 30 Jahre alt). Die Teamleiter Nautik, Gastronomie, Kasse und Büro sind zu 2/3 weiblich, und es sind alle Altersklassen vertreten. Auch unter den Mitarbeitern insgesamt beträgt der Frauenanteil 50%. Auch hier sind alle Altersklassen weitgehend gleichmäßig vertreten. 8 Mitarbeiter beispielsweise sind unter 30, 10 Mitarbeiter über 50 Jahre alt. Derzeit beschäftigen wir in unserem kleinen Team Mitarbeiter aus 6 verschiedenen Ländern.

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.

Es hat keine Diskriminierungsvorfälle in Berichtszeitraum gegeben.

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.

Die Menschenrechte nehmen den höchsten Stellenwert ein. Unsere Geschäftstätigkeit ist ausschließlich national ausgerichtet, internationale Lieferketten bestehen daher nicht. Eine Prüfung unserer Geschäftspartner ist daher nicht vorgesehen. Würden wir aber wider Erwarten über Verletzungen Kenntnis erlangen, würden wir dies offen mit den betroffenen Geschäftspartnern besprechen und ggf. die Geschäftsbeziehung abbrechen. Risiken unserer Geschäftstätigkeit in Bezug auf Menschenrechte bestehen keine. Daher wird nicht über erreichte Ziele berichtet und es sind auch keine Ziele oder Maßnahmen geplant.

Leistungsindikatoren zu Kriterium 17

Leistungsindikator GRI SRS-412-3: Auf Menschenrechtsaspekte geprüfte Investitionsvereinbarungen

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“.

Alle Geschäfte werden mit Geschäftspartnern innerhalb Deutschlands getätigt, die ebenfalls dem hier geltenden Recht unterliegen. Durch die strenge Gesetzgebung in Deutschland sowie in der EU ist das Risiko für die

Nichteinhaltung von Menschenrechtsaspekten bei Investitionsvereinbarungen und -verträgen sehr gering. Eine extra Prüfung findet somit nicht mehr statt.

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.

Der einzige Geschäftssitz des Unternehmens befindet sich in Köln. Daher findet keine Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte statt.

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.

Alle Lieferanten sind Geschäftspartner innerhalb Deutschlands. Daher beachten alle Stakeholdergruppen und das Unternehmen die Menschenrechte ohne besondere Menschenrechtsklauseln in den Verträgen.

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.
- b.** Zahl der Lieferanten, bei denen erhebliche tatsächliche und potenzielle negative soziale Auswirkungen ermittelt wurden.
- c.** Erhebliche tatsächliche und potenzielle negative soziale Auswirkungen, die in der Lieferkette ermittelt wurden.
- d.** Prozentsatz der Lieferanten, bei denen erhebliche tatsächliche und potenzielle negative soziale Auswirkungen erkannt und infolge der Bewertung Verbesserungen vereinbart wurden.
- 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.

Wir sind ausschließlich national tätig und arbeiten lediglich mit Partnern zusammen, die ebenfalls dem hier geltenden Recht unterliegen. Demnach gibt es keine negativen menschenrechtlichen Auswirkungen in der Lieferkette. Daher wurden auch keine Maßnahmen ergriffen.

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.

Wir engagieren uns in einer Reihe von Maßnahmen im sozialen Bereich in der Region. Vor allem liegt uns die Unterstützung der Aidshilfe Köln am Herzen, die wir schon seit Jahren mit jährlichen Spenden, sowie weiteren Vergünstigungen unterstützen. Dazu zählen z.B. Freifahrten für „Freundeskreis-Club-500“-Mitglieder. Der Freundeskreis Club 500 ermöglicht durch regelmäßige Spenden die Umsetzung konkreter Projekte der Lebenshaus-

Stiftung, dafür erhalten die Unterstützer diverse Vergünstigungen bei lokalen Partnern. Ein weiteres Projekt, das wir durch Spenden unterstützen, ist die Heiner Buttenberg Stiftung aus Meckenheim. Sie hat das Ziel, bedürftige und notleidende Kinder und Jugendliche in osteuropäischen Ländern, v.a. in Rumänien, zu fördern, und unterstützt u.a. Kinderheime und Krebs-Krankenhäuser. Darüber hinaus stiften wir regelmäßig Preise für Tombolas und Verlosungen zahlreicher Kindergärten, Schulen und Vereine, z.B. bei Sommerfesten, Turnieren, Weihnachtsfeiern. Dies geschieht in erster Linie über Sachpreise wie z.B. Gutscheine für Schiffstouren. Die KölnTourist konzentriert sich in ihrem gesellschaftlichen Engagement vordringlich auf Projekte im und aus dem Rheinland. Das übergeordnete Ziel ist die Sicherung der Lebensqualität für zukünftige Generationen, v. a. bei schwachen und benachteiligten Gruppen in unserer Gesellschaft.

Leistungsindikatoren zu Kriterium 18

Leistungsindikator GRI SRS-201-1: Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher 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.

Die KölnTourist konzentriert sich in ihrem gesellschaftlichen Engagement vordringlich auf Projekte im und aus dem Rheinland. Dabei sichern wir uns

keine geldwerten Vorteile. Im Falle von geldwerten Spenden liegen diese im Bagatellbereich. Die diesbezüglichen Aufwendungen werden deshalb nicht systematisch erfasst und offengelegt. Aufgrund der geringen Anzahl von Mitbewerbern / anderen Schifffahrtsunternehmen im Raum Köln machen wir keine Angaben.

Kriterien 19–20 zu COMPLIANCE

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.

Die KölnTourist ist Mitglied im Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) und im BDS-Binnenschifffahrt. Beide Verbände beziehen Stellung zu verkehrspolitischen Fragen und bringt sich aktiv in die Gestaltung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein.

Des weiteren ist sie Mitglied im DEHOGA und unterstützen in diesem Zusammenhang auch Initiativen zur Entwicklung und Einführung von nachhaltigen Tourismus- und Gastronomiekonzepten. Dazu zählen auch die Umsetzung und Einhaltung sozialer Standards in Hotellerie und Gastronomie, sowie die Gleichberechtigung der Geschlechter und Chancengleichheit in ganz Europa. Außerdem ist sie Mitglied im Verein der Freunde und Förderer des historischen Ratsschiffes der Stadt Köln. Zweck des Vereins ist die Erhaltung und Pflege des denkmalgeschützten Schiffes MS Stadt Köln für die Öffentlichkeit sowie die Förderung des bürgerschaftlichen Engagements für diesen Zweck.

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 Sachzuwendungen, die direkt oder indirekt von der Organisation geleistet wurden, nach Land und Empfänger/Begünstigtem.
- b. Gegebenenfalls wie der monetäre Wert von Sachzuwendungen geschätzt wurde.

Die KölnTourist hat keine Parteispenden geleistet.

20. Gesetzes- und richtlinienkonformes 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.

Die KölnTourist hält sich konsequent an alle gesetzlich vorgeschriebenen Regelungen und Standards. Besondere interne Richtlinien und unternehmenseigene Sanktionsmaßnahmen bei möglichen Verstößen gibt es daher nicht. Verantwortlich hierfür ist die Geschäftsführung. Thematisiert wird dieser Punkt bei der Einstellung sowie über entsprechende Vorgaben im Arbeitsvertrag. Führungskräfte wurden und werden im Rahmen spezieller Führungskräfte-seminare für Compliancethemen sensibilisiert. Zuletzt fand ein entsprechender Lehrgang im Jahr 2022 statt. Risiken in Bezug auf die Bekämpfung von Korruption und Bestechung ergeben sich aus unserer Geschäftstätigkeit keine. Konkrete Zielsetzungen bestehen daher mangels Wesentlichkeit derzeit nicht.

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.

Es liegen im Unternehmen keine Korruptionsrisiken vor. Alle zahlungsrelevanten Vorgänge werden im Vier-Augen-Prinzip behandelt.

Leistungsindikator GRI SRS-205-3: Korruptionsvorfälle

Die berichtende Organisation muss über folgende Informationen berichten:

- a.** Gesamtzahl und Art der bestätigten Korruptionsvorfälle.
- b.** Gesamtzahl der bestätigten Vorfälle, in denen Angestellte aufgrund von Korruption entlassen oder abgemahnt wurden.
- c.** Gesamtzahl der bestätigten Vorfälle, in denen Verträge mit Geschäftspartnern aufgrund von Verstößen im Zusammenhang mit Korruption gekündigt oder nicht verlängert wurden.
- d.** Öffentliche rechtliche Verfahren im Zusammenhang mit Korruption, die im Berichtszeitraum gegen die Organisation oder deren Angestellte eingeleitet wurden, sowie die Ergebnisse dieser Verfahren.

In der bisherigen Geschäftstätigkeit hat es keine Korruptionsfälle gegeben.

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;
- ii.** Gesamtanzahl nicht-monetärer Sanktionen;
- iii.** Fälle, die im Rahmen von Streitbeilegungsverfahren vorgebracht wurden.

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

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

Es liegen keine Bußgeldverfahren und nicht monetäre Straftaten vor.

Übersicht der GRI-Indikatoren in der DNK-Erklärung

In dieser DNK-Erklärung wurde nach dem „comply or explain“ Prinzip zu den nachfolgend aufgeführten GRI-Indikatoren berichtet. Dieses Dokument verweist auf die GRI-Standards 2016, sofern in der Tabelle nicht anders vermerkt.

Bereiche	DNK-Kriterien	GRI SRS Indikatoren
STRATEGIE	1. Strategische Analyse und Maßnahmen	
	2. Wesentlichkeit	
	3. Ziele	
	4. Tiefe der Wertschöpfungskette	
PROZESS-MANAGEMENT	5. Verantwortung	GRI SRS 102-16
	6. Regeln und Prozesse	
	7. Kontrolle	
	8. Anreizsysteme	GRI SRS 102-35 GRI SRS 102-38
	9. Beteiligung von Anspruchsgruppen	GRI SRS 102-44
	10. Innovations- und Produktmanagement	G4-FS11
UMWELT	11. Inanspruchnahme natürlicher Ressourcen	GRI SRS 301-1
	12. Ressourcenmanagement	GRI SRS 302-1 GRI SRS 302-4 GRI SRS 303-3 (2018) GRI SRS 306-3 (2020)*
	13. Klimarelevante Emissionen	GRI SRS 305-1 GRI SRS 305-2 GRI SRS 305-3 GRI SRS 305-5
GESELLSCHAFT	14. Arbeitnehmerrechte	GRI SRS 403-4 (2018)
	15. Chancengerechtigkeit	GRI SRS 403-9 (2018)
	16. Qualifizierung	GRI SRS 403-10 (2018) GRI SRS 404-1 GRI SRS 405-1 GRI SRS 406-1
	17. Menschenrechte	GRI SRS 412-3 GRI SRS 412-1 GRI SRS 414-1 GRI SRS 414-2
	18. Gemeinwesen	GRI SRS 201-1
	19. Politische Einflussnahme	GRI SRS 415-1
	20. Gesetzes- und richtlinienkonformes Verhalten	GRI SRS 205-1 GRI SRS 205-3 GRI SRS 419-1

*GRI hat GRI SRS 306 (Abfall) angepasst. Die überarbeitete Version tritt zum 01.01.2022 in Kraft. Im Zuge dessen hat sich für die Berichterstattung zu angefallenen Abfall die Nummerierung von 306-2 zu 306-3 geändert.