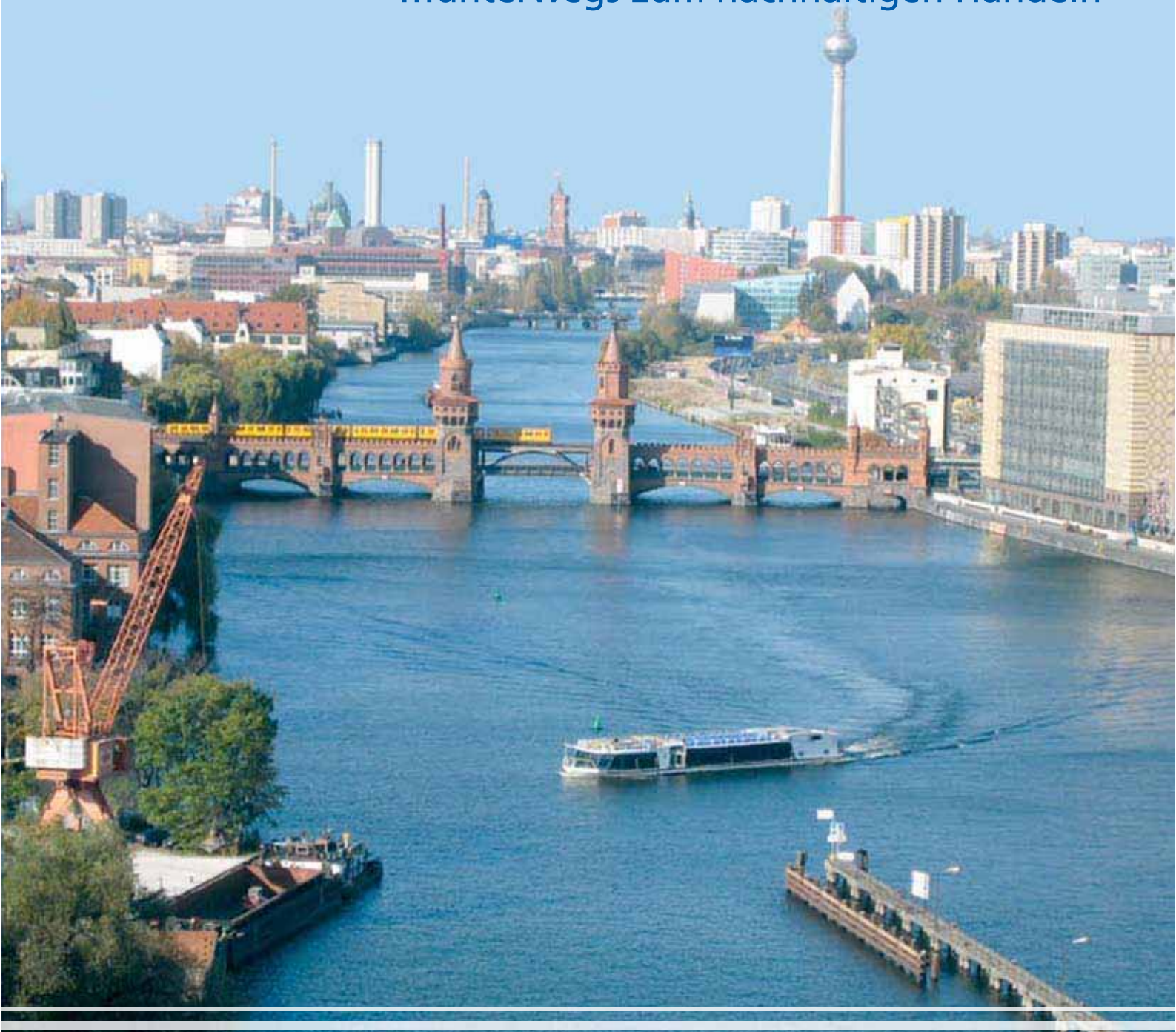




# Reederei Riedel

## Nachhaltigkeitsbericht 2009

...unterwegs zum nachhaltigen Handeln





	Seite
<b>Vorwort</b>	<b>5</b>
<hr/>	
<b>Unternehmensprofil</b>	<b>6</b>
Geschichte	6
Schifffahrt in Berlin	7
Standort, Flotte, Infrastruktur	7
Tourenverlauf	8
Beförderungsstatistik	9
Strategie und Management	9
<hr/>	
<b>Ökologische Dimension</b>	<b>11</b>
Trinkwasser, Abwasser	11
Energieverbrauch und Emissionen	12
Abfall, Lärmschutz	13
Reinigungsmittel	14
Ziele des betrieblichen Umweltschutzes	14
<hr/>	
<b>Ökonomische Dimension</b>	<b>15</b>
Risikomanagement	15
Compliance (wertegebundenes Handeln)	15
Sicherheits- und Krisenmanagement	16
Innovationsmanagement und Vorschlagswesen	16
Wirtschaftliche Leistung	16
<hr/>	
<b>Soziale Dimension</b>	<b>17</b>
Mitarbeiter	17
Beschäftigung	18
Betriebliche Bildungsmaßnahmen	18
Gesundheit und Arbeitssicherheit	18
Gesellschaft	19
Ziele der sozialen Nachhaltigkeit	19
<hr/>	
<b>Nachwort</b>	<b>20</b>
<hr/>	
<b>Glossar</b>	<b>21</b>
<hr/>	
<b>Indikatorenverzeichnis</b>	<b>22</b>
<hr/>	
<b>Impressum</b>	<b>23</b>



## ... unterwegs zum nachhaltigen Handeln

Mit der vorliegenden Ausarbeitung veröffentlichen wir die erste Nachhaltigkeitserklärung der Reederei Riedel GmbH. Wir möchten damit einen Ausblick geben, wie die Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt in unsere Geschäftstätigkeit integriert wird. Als Familienunternehmen ist Nachhaltigkeit zu einem persönlichen Anliegen geworden und wir sehen darin die Chance, diesem Thema die erforderliche langfristige Bedeutung zu geben.

So ist es in den vergangenen Jahren immer mehr zu einem Element der Risikoanalyse sowie der Wertschöpfung geworden und fordert von uns eine hohe Innovations- und Veränderungsbereitschaft gegenüber den Menschen in unserem Umfeld, seien dies unsere Fahrgäste, Mitarbeiter oder Nachbarn am Standort. Die Investition in die Menschen im Unternehmen, der effiziente Einsatz von Ressourcen und die Verringerung von Emissionen sowie sichere Betriebsprozesse - das sind unsere Prioritäten in diesem Bericht.

Die Reederei Riedel bietet ihre touristische Dienstleistung fast ausschließlich in der Berliner Innenstadt an. Bei der Region um die innerstädtische Spree und dem Landwehrkanal handelt es sich um einen hochsensiblen Bereich, der Wohngebiet für viele Menschen ist und deren Lebensqualität mit dem Gewässer verbunden ist. Das Areal ist zudem Lebensraum für Wasservögel, Tiere und Pflanzen sowie Naherholungsgebiet für viele Berliner und ein beliebtes Ziel einer Vielzahl von Berlin-Besuchern. Insbesondere die Brückenfahrten durch den Landwehrkanal werden jährlich von bis zu einer Million Fahrgästen gebucht und die Nachfrage steigt stetig. Zusätzliche Sensibilität fordert auch der marode Zustand der Ufermauern des über hundert-

jährigen Landwehrkanals. Das gesamte Bauwerk steht unter Denkmalschutz und muss binnen der nächsten Jahre einer sehr aufwendigen Sanierung unterzogen werden.

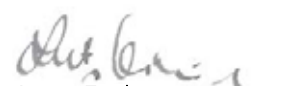
Ein Ziel, das wir daraus ableiten, besteht in der Verwendung von Rußpartikelfiltern, deren Einbau in zwei Schiffen in der Winterpause 2009/10 abgeschlossen wurde. Sie sind für den Hauptantrieb sowie für die Generatoren vorgesehen - dies ist ein innovativer Schritt, mit dem die Reederei Riedel über bestehende Erfahrungen mit Filteranlagen in der Fahrgastschiffahrt hinausgeht.

Nicht nur unsere Umweltleistungen, sondern auch alle weiteren Wirkungsbereiche des Unternehmens, hängen von der Qualität und Sicherheit der Arbeitsplätze ab. Als Saisonbetrieb mit einem überwiegenden Anteil saisonaler Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stehen deswegen die Stabilität der Beschäftigung sowie die Möglichkeiten der professionellen und persönlichen Entwicklung der Beschäftigten im Mittelpunkt.

Wir können zwar durch unsere Arbeit allein die Welt nicht verändern, aber in unserem Einflussgebiet einen Beitrag dazu leisten – und damit haben wir begonnen!



Stefan Freise  
Geschäftsführender  
Gesellschafter  
(Technik)



Lutz Freise  
Geschäftsführender  
Gesellschafter  
(Verwaltung)



## Porträt der Reederei Riedel

Die Reederei Riedel GmbH kann auf eine lange und stolze Firmengeschichte zurück blicken. Gegründet im Jahr 1971 durch Margarete und Heinz Riedel hat das Unternehmen seinen Stammsitz in Kreuzberg, heute Friedrichshain-Kreuzberg, direkt im Herzen Berlins.

## Chronologie

- 1971** Gründung mit dem Erwerb der Reederei Erich Fröhlich (seit 1949 im Landwehrkanal) am 15. Juli 1971  
FGS Kehr wieder II, Baujahr 1902,  
heute FGS Kehr wieder - noch im Dienst der Reederei  
Übernahme der Anlegestellen  
Kottbusser Brücke / Planufer (Landwehrkanal),  
Urbanhafen (Landwehrkanal), Gotzkowskybrücke (Spree),  
Tegeler Weg (Spree), Nikolskoe / Pfaueninsel (Havel)
- 1973** Kauf der Reederei Kurt Hinze  
(seit 1955 im Landwehrkanal)  
FGS Rheinpfalz, Baujahr 1890/1955,  
ausgemustert 2002 wegen Neubau Spree-Comtess  
Übernahme der Anlegestellen Hallesches Tor  
(Landwehrkanal) und Caprivibrücke (Spree)
- 1973** Kauf der Reederei Georg Blawert am 26. März 1973  
FGS Elfe, Baujahr 1937,  
verkauft 2005 - wegen Neubau Spree-Diamant  
Übernahme der Anlegestellen Wildenbruchbrücke  
(Neuköllner Schifffahrtskanal)  
Holsteiner Ufer (Spree) – nicht mehr im Bestand der  
Reederei
- 1974** Kauf der Reederei Hans Liptow am 9. April 1974  
FGS Brigitte, Baujahr 1953, Umbau 2000,  
heute FGS Spree-Prinzessin  
FGS Pik As, Baujahr 1929 - ausgemustert 1995  
Übernahme der Anlegestelle  
Kottbusser Brücke / Maybachufer (Landwehrkanal),  
Salzufer (Landwehrkanal)
- 1977** Kauf von der Reederei Völker am 4. Juli 1977  
FGS Cookie, Baujahr 1928, später Kreuzberg und  
Stadt Halle, Einsatz heute in Halle/Saale
- 1980** Kauf der Reederei Schmolke und Söhne am 6. März 1980  
FGS Amor, Baujahr 1907 - ausgemustert 1997  
Wohnschiff Edeltraut - ausgemustert 1995  
Übernahme der Anlegestelle Hansabrücke (Spree)
- 1983** Kauf von der Reederei Franz Paszotta am 29. April 1983  
FGS Mozart, Baujahr 1914, später Spree-Nixe, nicht mehr  
im Dienst
- 1987** Kauf der von der Reederei Meyer, Minden am  
20. November 1987  
FGS Helena, Baujahr 1963, später Schöneberg
- 1987** Kauf von der Reederei Horst Duggen, Berlin am  
2. Juni 1987  
FGS Spreekieker, Baujahr 1963, später Rixdorf
- 1989** Kauf von der Reederei Otto Feister, Berlin am  
29. Dezember 1989  
FGS Spree-Athen, Baujahr 1949
- 1990** Kauf von der Reederei Bärbel Türke und Andre Budras,  
Lauenburg am 21. Mai 1990  
FGS Fürst Bismarck, Baujahr 1966, später Spree-Lady
- 1991** Kauf der „Weißen Flotte, Kraftverkehr Halle/Saale“  
von der Treuhand am 3. April 1991  
FGS Peissnitz, Baujahr 1979  
FGS Saaletal, Baujahr 1964  
FGS Giebichenstein  
FGS Moritzburg
- 1994** Kauf von der Stern und Kreisschiffahrt GmbH,  
Berlin am 10. August 1993  
FGS Adolph von Menzel, Baujahr 1904, seither  
Restaurantschiff Pik As am Urbanhafen  
verkauft am 7. August 2003 - heute Restaurantschiff  
Iskele am Urbanhafen
- 1995** Margarete Riedel (\* 3. Juni 1919 / † 3. September 1995)
- 1996** Heinz Riedel (\* 2. März 1927 / † 28. April 1996)
- 1996** 16. Juli 1996 - Gründung der Reederei Riedel GmbH  
durch Familie Freise
- 1996** 19. Juli 1996 - Kauf des Unternehmens von der  
Erbengemeinschaft Riedel zur Fortführung der Geschäfte
- 1998** Modernisierung des FGS Elfe
- 1999** Kauf von Reederei Sonal SARL,  
F-Kembs-Loechele am 18. Oktober 1999  
FGS Cigogne, Baujahr 1954,  
später Spree-Perle
- 2000** Umbau und Modernisierung des  
FGS Brigitte April 2000 –  
Taufe als FMS Spree-Prinzessin
- 2002** Neubau der FGS Spree-Comtess bei der Bauwerft  
Hermann Barthels GmbH, Derben
- 2003** 10. April 2003  
Indienststellung FGS Spree-Comtess
- 2003** 26. Juli 2003  
Indienststellung - Neubau FGS Kreuzberg
- 2004** Umbau und Modernisierung FGS Schöneberg
- 2005** 12. April 2005  
Indienststellung - Neubau - FGS Spree-Diamant
- 2006** 10. April 2006  
Indienststellung - Neubau - FGS Spree-Blick I  
Indienststellung - Neubau - FGS Spree-Blick II  
Einweihung Cafe-Schiff Spree-Blick
- 2006** 1. August 2006  
Indienststellung - Neubau FMS Spree-Blick III
- 2007** 14. Juli 2007  
Einweihung Ponton am Café-Schiff Spree-Blick
- 2008** Umbau und Modernisierung  
FMS Rixdorf

- 2008 Kauf von der Reederei Starline, Berlin am 30. September 2008  
FGS Blue-Star, Baujahr 1994  
Übernahme der Anlegestellen Fischerinsel (Spree) und Iburger Ufer (Spree)
- 2009 Inbetriebnahme des Bistro und Restaurant East Side Blick am 1. Juni 2009

In der Chronologie wird die Verwurzelung der Reederei mit der Innenstadt Berlins und insbesondere mit dem Landwehrkanal sehr deutlich. In der Fortführung der Geschäfte einer Vielzahl von Reedereien, die oder wiederum deren Vorgänger bereits um die

Jahrhundertwende im Landwehrkanal mit der Ausflugsschiffahrt begonnen haben, erklärt die lange Tradition und das frühe Bekenntnis des Unternehmens für diese besondere Wasserstraße und Region, welcher es bis heute treu geblieben ist.

Im Jahr 1996 erwarb die Familie Freise das Unternehmen von der Erbgemeinschaft Heinz Riedel. Im Jahr 2000 wurde die Niederlassung Halle in eine eigenständige Gesellschaft abgetreten – eine wirtschaftliche Verbundenheit besteht seit dem nicht mehr. Die Reederei Riedel GmbH, Berlin, wird seitdem von den Gebrüdern und Geschäftsführern Lutz Freise und Stefan Freise mit einem Eigenkapitalanteil von 35,5 % betrieben.

## Schiffahrt in Berlin

Berlin-Tourismus auch 2009 mit neuem Rekord – adäquate Entwicklung auch bei der Reederei Riedel GmbH.

Burkhard Kieker, Geschäftsführer der Berlin Tourismus Marketing GmbH: „Berlin ist Gewinner in der Krise. Dies zeigt auch der Vergleich mit unseren Mitbewerbern. Die Welt interessiert sich für das, was die Berliner aus ihrer Stadt gemacht haben. Und dass das Ergebnis den Gästen gefällt, belegen die aktuellen Zahlen.“

Auch in dem wirtschaftlich schwierigen Jahr 2009 hat der Berlin-Tourismus Erfolge zu vermelden: Mit rund 18,87 Millionen Übernachtungen sowie 8,3 Millionen Gästen in den Berliner Beherbergungsbetrieben wurde im Jahr 2009 das Vorjahresergebnis erneut deutlich überboten und damit erneut ein Rekord aufgestellt. Die Berliner Hotels meldeten 4,5 % mehr Gästeankünfte und 6,2 % mehr Übernachtungen als im Jahr 2008.

(Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

Berlin ist die grünste Metropole Deutschlands – mehr als 30 % des Gebietes sind Parks, Wälder oder Flüsse und Seen. Allein 7 % Berlins sind vom Wasser bedeckt. Die Stadt liegt am Zusammenfluss von Havel, Spree und Dahme. Acht zusätzlich künstlich geschaffene Kanäle mit einer Gesamtlänge von 67 km verbinden Stadtgebiet, Flüsse und zahlreiche schiffbare Seen miteinander. Mit über 180 km schiffbarer Bundeswasserstraßen und 5 km schiffbarer Landesgewässer ist Berlin ohne Zweifel auch die Wasserhauptstadt Europas. Zahlreiche Schleusen im Umland und das weite Areal des Spreewaldes regulieren den Wasserstand auf

gleichbleibendem Niveau. Die erhebliche Zunahme der Schleusen an den sechs wassertouristisch relevanten innerstädtischen Schleusen sowohl für Sportboote als auch für Fahrgastschiffe belegt die Attraktivitätssteigerung Berlins als Reisedestination. Zudem gibt es etwa 1.700 Brücken und das ist deutlich mehr, als Venedig aufweisen kann.

Ohne die Schiffahrt hätte Berlin sich nicht zu einem Verkehrsknotenpunkt, zu einem Handels- und Industriezentrum entwickeln können und eine Darstellung Berliner Lebens im Laufe der Jahrhunderte bliebe unvollständig, würde nicht die Schiffahrt erwähnt. Die Lage Berlins als Stadt am Wasser begünstigte schon früh die Entwicklung der Personenschiffahrt. Zum Ausgang des 19. Jahrhunderts entwickelte sich die Dampferfahrt zu einem typischen Sommervergnügen der arbeitenden Berliner Bevölkerung, die ins Grüne fuhr um sich zu erholen. Die siebziger Jahre brachten jedoch erhebliche Wandlungen auf kulturellem und wirtschaftlichem Gebiet, von deren Auswirkungen die Personenschiffahrt nicht unberührt bleiben konnte. Die Personenschiffahrt wurde mehr und mehr zu einer touristischen Attraktion.

(Quelle: Kurt Grogger:

Personenschiffahrt auf Spree und Havel, 1988)

Heute ist die Berliner Ausflugsflotte mit über 130 Schiffen und einem Angebot von fast 20.000 Fahrgastplätzen ein wichtiger Bestandteil in der Sparte Wassertourismus. Ein geschätztes gemeinsames Passagieraufkommen von rund zwei Millionen Passagieren pro Jahr unterstreicht die wirtschaftliche Bedeutung dieses Segments.

## Standort, Flotte, Infrastruktur

Qualität, Service, Innovation – die Grundlage für das erfolgreiche Wachstum

Mit derzeit 31 festen Mitarbeitern und 76 saisonalen Mitarbeitern, dem Betrieb von 14 Fahrgastschiffen und 38 Anlegestellen, einem Restaurantschiff und einem Umsatz von mehr als sechs Millionen Euro zählt die Reederei Riedel zu den wettbewerbsstärksten Unternehmen seiner Branche in Berlin. Unsere Kompetenz liegt im Reedereibetrieb, der Vermarktung von Schiffahrtsangeboten sowie der Instandhaltung und Konzeption von Fahrgastschiffen. Im Juni 2009 ist der Betrieb des Bistro und Restaurant East Side Blick hinzugekommen.



## Tourenverlauf

Wie bereits in der Chronologie erwähnt, liegen die Wurzeln des Unternehmens im Landwehrkanal. Von hier aus wurden in den 70er und 80er Jahren vorwiegend Ausflugsfahrten zur Pfaueninsel und nach Tegel angeboten. Mitte der 80er Jahre wurde begonnen, Stadtrundfahrten durch den Landwehrkanal und auf der Spree anzubieten – allerdings zu West-Berliner Zeiten noch mit eingeschränktem Streckenangebot. Seit dem Fall der Mauer ist es nunmehr möglich, die Innenstadt über Spree und Landwehrkanal zu umrunden. Diese 3 ½-stündige Schiffstour oder auch „Brückenfahrt“ genannt, zählt heute zu den beliebtesten Fahrten in Berlin und gehört fast obligatorisch bei jedem Besuch zum Pflichtprogramm. Die Reederei Riedel hat ihren Fahrplan fast ausschließlich auf die innerstädtischen Brückenfahrten, beziehungsweise auf die kürzeren Stadtkernfahrten durch das Regierungsareal und die historische Mitte ausgerichtet. Traditionell ist das Unternehmen einer der stärksten Anbieter auf diesen Touren.

Die klassischen Ausflugsfahrten nach Wannsee oder zur Woltersdorfer Schleuse sind eher die Ausnahme.

Die Reederei Riedel bietet eine umweltfreundliche Mobilität auf den Stadtrundfahrten durch die Berliner Innenstadt. Die damit vermiedenen Auto- und Busfahrten sorgen für eine Entlastung der Uferwege vom Individualverkehr. Außerdem ermöglichen sie Ein- und Ausblicke in Areale, die anderweitig unzugänglich bleiben.

„Im verkehrswirtschaftlichen und ökologischen Vergleich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße belegt die Binnenschiffahrt nach wie vor die Spitzenposition. Die Binnenschiffahrt ergreift permanent Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Ökobilanz.“

(Quelle: Dr. Gunther Jaegers, Präsident des Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. anlässlich des DVZ-Klimagipfel, November 2007)

Für den Rahmen unserer Dienstleistung benötigen wir eine umfangreiche Infrastruktur. Zahlreiche Gebäude und Flächen auf dem Land sowie zu Wasser sind erforderlich – die gesamte genutzte Fläche (Wasser und Land) beträgt rund 30.000 qm. Dazu gehören Büros, Werkstätten, Lagergebäude, Kassenhäuser, Liegestellen und Steganlagen zu Wasser und an Land sowie eine Vielzahl von Wegen und Grünflächen an den Anlegestellen.

Die Verwaltung der Reederei ist am Planufer ansässig. Hier sind die Geschäftsführung, die Bereiche Verkauf, Rechnungswesen, Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Vertrieb integriert. Die Werkstatt der Reederei befindet sich in der Bülowstraße. Hier angeschlossen sind die Schlosserei, eine Elektrowerkstatt, die Tischlerei sowie ein umfangreiches Material- und Ersatzteillager. Das Warenlager befindet sich an der Kottbusser Brücke mit einer Dependence an der Hansabrücke. Von hier aus werden die Schiffe mit allen Waren vorwiegend für die Gastronomie versorgt.

Das Möbel-, Wäsche- und Ausrüstungslager sowie das Archiv befinden sich an der Schlesischen Straße. Entlang der Berliner Wasserstraße werden insgesamt 38 Anlegestellen und 7 Kassenhäuser betrieben.

Die Kraftstoffversorgung wird über Lieferanten per Tankschiff organisiert. Die Abwasserentsorgung erfolgt über ein Fäkalientankschiff. Die Reparatur- und Revisionsarbeiten werden auf Werften in Berlin und Remagen durchgeführt – dort jedoch jeweils zum Teil mit eigenen Mitarbeitern aus dem Bereich Technik sowie im Winterbeschäftigungsprogramm unserer Schiffsbesatzungen. Fast alle Neubauten der letzten Jahre wurden in enger Zusammenarbeit mit einer Werft in Remagen realisiert.

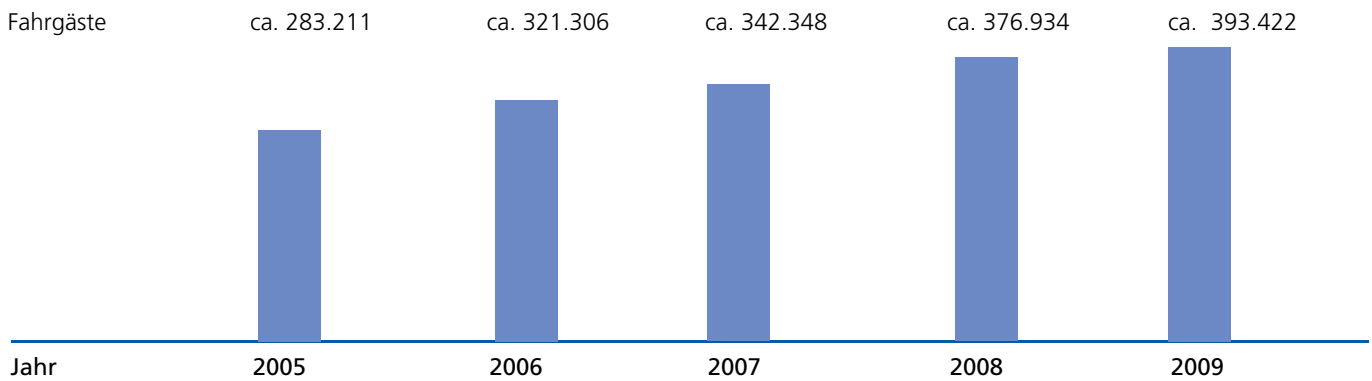
Derzeit betreibt die Reederei 14 Fahrgastschiffe mit einer Kapazität von insgesamt 2500 vermessenen Plätzen. Außerdem wird ein Restaurantschiff an der Hansabrücke ganzjährig betrieben sowie ein Werkstattschiff und ein Werkstattponton mit Rammeinrichtung für Dalben. Zum Fuhrpark des Unternehmens gehören 1 LKW, 5 Transporter und 6 PKWs.

Im Jahr 2009 haben unsere Schiffe nahezu 400.000 Fahrgäste über die Berliner Wasserstraßen befördert. Davon sind ungefähr 73 % Individualgäste und Gruppen und ca. 20 % sind Gäste aus Charterfahrten; ein kleiner Teil von Kunden kommt mittels sogenannter Voucher über die Hotels zu uns. Der Ertrag aus der Schiffahrt teilt sich in Fahrgelder und Charterpreise einerseits und einem Ertragsteil aus der Gastronomie andererseits auf. Während das Tagesgeschäft rund 60 % am Umsatz ausmacht, liegt dies beim Chartergeschäft bei 40 %. Ein Viertel unserer Gäste kommen aus Berlin, die große Mehrheit (75 %) sind Touristen aus dem Bundesgebiet, Europa und der Welt.





## Beförderungsstatistik



## Strategie und Management

### Nachhaltigkeit – ein zentrales Element unserer Unternehmensstrategie

Nachhaltig wirtschaftliches, soziales und ökologisches Handeln sind unverzichtbare Elemente für eine zukunftsfähige unternehmerische Entwicklung. Deswegen liegt die Verantwortung für die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie auf der höchsten Entscheidungsebene, bei der Geschäftsführung der Reederei Riedel.

Diese Verantwortung besteht zum einen darin, die Ziele unseres Kerngeschäfts zu erreichen, sprich: dem Reedereibetrieb, der Vermarktung von Schifffahrtsangeboten sowie der Instandhaltung und Konzeption von Fahrgastschiffen. Durch die Beschäftigung mit dem Thema Nachhaltigkeit hat unser Kerngeschäft allerdings eine neue Dimension erhalten, die wir in den folgenden Leitsätzen formulieren:

Als Unternehmen in der Dienstleistungsbranche sind wir darauf angewiesen, durch überlegtes Verhalten gegenüber unserer Umwelt das Vertrauen unser Kunden, Partner, Mitarbeiter und der breiten Öffentlichkeit zu gewinnen und zu erhalten. Unternehmensethik bedeutet für uns ein wichtiges Element der modernen und zukunftsfähigen Unternehmensführung und wird in der Reederei Riedel strategisch verankert.

Nachhaltige Entwicklung und zukunftsverträgliche Unternehmensführung bedeutet für uns das Bekenntnis zu einer ertragsorientierten Unternehmensstrategie, die sich auf folgende ökologische und gesellschaftliche Aspekte stützt:

- Das Unternehmen geht verantwortungsbewusst mit den natürlichen Ressourcen und der Umwelt um.
- Seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden langfristig an das Unternehmen gebunden und finden die Voraussetzungen für motiviertes, eigenverantwortliches und flexibles Arbeiten.
- Die Reederei Riedel fördert die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
- Sowohl im langfristigen eigenen Interesse als auch zum Nutzen unserer Gäste wollen wir alles tun, um negativen Auswirkungen des Tourismus auf Wirtschaft, Beschäftigung, Kultur, Gesellschaft, Natur und Umwelt rechtzeitig vorzubeugen und positive Ergebnisse des Tourismus auf Wohlstand, Lebensqualität und Naturreichtum zu erzielen.

Wir haben folgende Wirkungsbereiche des Unternehmens identifiziert und zu unseren Prioritäten erklärt:

- Umweltauswirkungen verringern, vor allem bezüglich des Energie- und Dieserverbrauchs und der daraus resultierenden Emissionen.
- Erhöhung der Kontinuität der Beschäftigung über die Grenzen des Saisongeschäftes hinaus.
- Verbesserung der professionellen und persönlichen Entwicklung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern durch Bildungsmaßnahmen und Arbeitszeitregelungen.
- Ständige Verbesserung der internen Kommunikation sowie der Kommunikation mit Anspruchsgruppen außerhalb des Unternehmens.



*Unsere Herausforderung:*

*Auf diesem Weg stehen wir vor folgenden Schwierigkeiten: Das Saisongeschäft bindet zwischen April und Oktober ein so hohes Maß an Energie, Personal und Zeit, dass gründliche Entscheidungs- und Implementierungsprozesse unserer Nachhaltigkeitsstrategie derzeit noch über einen sehr ausgedehnten Zeitraum betrieben werden. Anderenfalls müssten diese Entscheidungen bis zum Beginn der folgenden Saison implementiert werden, wodurch die notwendigen Veränderungsprozesse unter einen zum Teil übermäßigen Zeitdruck gestellt werden. Ein Beispiel dafür ist die Einbeziehung der Mitarbeiter in die Nachhaltigkeitsstrategie: mehr als die Hälfte der Belegschaft verlässt formell das Unternehmen für die Wintermonate und wird erst im darauf folgenden Frühjahr neu eingestellt. Dies stellt für jede Implementierungsaufgabe eine Herausforderung und „Diskontinuität“ dar, die wir überwinden möchten und müssen. Im Zuge der Restrukturierung unseres Unternehmens werden zudem zukünftig neue Positionen und Verantwortungsbereiche im Bereich Umwelt und Mitarbeiter geschaffen und delegiert, um Nachhaltigkeitsaspekte zu bearbeiten.*

Um aus diesen strategischen Überlegungen heraus konkrete Maßnahmen zu treffen, werten wir unsere Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Kontakt und dem Dialog mit den interessierten und betroffenen Personengruppen aus, insbesondere:

- unseren Mitarbeitern
- unseren Kunden
- den Anwohnern am Landwehrkanal
- den Non-profit Organisationen im Bereich Umwelt und Soziales
- der öffentlichen Verwaltung

Die Relevanz dieser Anspruchsgruppen ergibt sich aus dem Arbeitsalltag, den wir immer wieder analysieren. So haben wir 2008/09 eine Mitarbeiterbefragung durchgeführt, die inzwischen zu einem wichtigen Managementinstrument geworden ist, da aus ihr Workshops, Diskussionsrunden sowie Ansätze zu einem Vorschlagswesen bezüglich Qualität, Sicherheit und Gesundheit sowie Umweltthemen hervorgegangen sind.

In der Diskussion um die Zukunft des Landwehrkanals nimmt die Geschäftsführung der Reederei Riedel am Mediationsforum Landwehrkanal teil, das 2007 einberufen wurde. Es gibt uns die Gelegenheit zum Dialog mit Umweltorganisationen, Forschungseinrichtungen, Politik und Verwaltung sowie Bürgerinitiativen bezüglich der Lösungsfindung in baulichen, ökologischen und wirtschaftlichen Fragen des Kanals. Unser Ziel, das Unternehmen transparenter zu machen und systematisch auf die Informationsinteressen unserer Anspruchsgruppen zu antworten, hat auch mit dieser Dialogerfahrung zu tun.

Die Relevanz der Anspruchsgruppen und der Inhalte der Nachhaltigkeitsstrategie wurde zudem im Zuge unserer Teilnahme an dem öffentlich geförderten Pilotprojekt „CSR in Berliner KMU“ der TÜV-Rheinland Akademie mit einer „Score Card“ festgestellt. Dabei wurden die sozialen, umweltbezogenen und wirtschaftlichen Auswirkungen und Anspruchsgruppen des Unternehmens mit den Zielen aus dem Kerngeschäft der Reederei in Verbindung gebracht und analysiert. Diese Analyse ist für uns zu einem Managementinstrument geworden, mit dem wir die in diesem Kapitel vorgestellten Ziele entwickelt haben und immer wieder prüfen können.



Der Umweltschutz ist neben der Rentabilität, der Qualität unserer Dienstleistung und der Motivation unserer Mitarbeiter ein fester Bestandteil unserer Unternehmenspolitik.

Als ein Unternehmen im Beförderungsgewerbe und der Dienstleistung im Tourismus sehen wir die direkten Umweltauswirkungen vor allem im Bereich der Mobilität durch den Verbrauch von Kraftstoff, Energie, Wasser und Wärme, aber auch die Nutzung von Hilfs- und Betriebsstoffen wie zum Beispiel Reinigungsmitteln, Öl- und Schmierstoffen. Auch wenn die direkten Umweltauswirkungen einer Reederei erheblich geringer sind als die eines Industriebetriebs, so schmälert dies keineswegs die Verantwortung, die wir auf diesem Gebiet haben. Der betriebliche Umweltschutz hat daher bei der Reederei Riedel seit vielen Jahren einen sehr hohen Stellenwert. Mit dem Kauf des Unternehmens im Jahr 1996 haben wir im Unternehmenskonzept bewusst auch das Bekenntnis zum umwelt- und sozialverträglichen Fortschritt aufgenommen.

Unsere Umweltschutzbemühungen werden nicht nur durch Gesetze und Vorschriften bestimmt. Alle unsere Aktivitäten reflektieren unser Streben, auf umweltbewusste Weise unseren Betrieb zu führen und unsere Dienstleistungen anzubieten. Durch die Einbeziehung unserer Kunden, die Ausbildung unserer Mitarbeiter in Umweltschutzfragen und ein bewusstes Handeln wollen wir immer besser werden, die Auswirkungen unserer Tätigkeit auf die Umwelt zu verringern. Zusätzliche präventive Schutzmaßnahmen sehen wir ebenso als selbstverständlichen Teil unserer täglichen Arbeit, um auch künftige Bestimmungen erfüllen zu können. Zu erwähnen bleibt aber, dass das Binnenschiff bereits einer der umweltfreundlichsten Verkehrsträger ist.

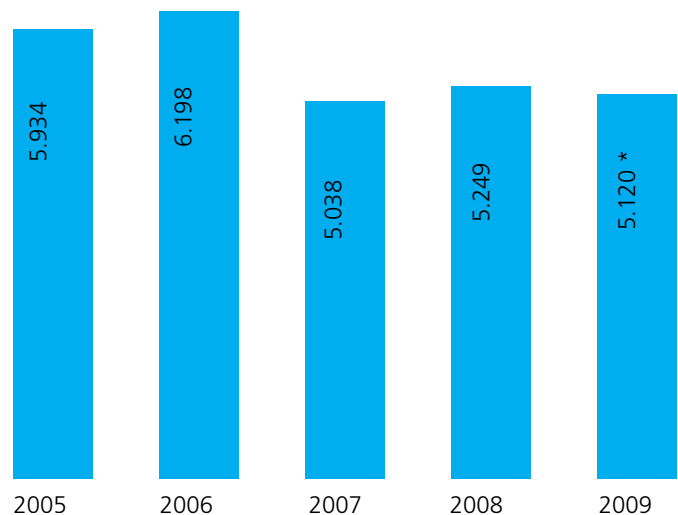
Nachfolgend möchten wir einen Einblick in unsere bisherigen Aktivitäten ermöglichen und behandeln darin zunächst die folgenden Themen: Abwasser, Emissionen, Abfall, Chemikalien/Reinigungsmittel, Mehrweglogistik, Lärmschutz.

## Trinkwasser

Zur Wasserversorgung der Fahrgastschiffe beziehen wir Trinkwasser aus dem Leitungsnetz der Berliner Wasserbetriebe. Die Schiffe sind mit Trinkwassertankanlagen ausgerüstet und werden täglich frisch befüllt. Die Befüllung der Tanks erfolgt an drei dafür ausgerüsteten Liegestellen im Stadtgebiet (Kottbusser Brücke, Urbanhafen, Hansabrücke). Eine vierte Zuleitung an der Station Caprivi-Brücke befindet sich in der Planungsphase. Jedes Schiff verfügt über einen zugelassenen Trinkwasserschlauch, welcher ausschließlich für die Betankung verwendet wird. Gemäß der Trinkwasserverordnung werden die Tanks regelmäßig seitens der Umweltbehörde und einem zugelassenen Prüflabor überwacht.

\*) Hochrechnung; vollständige Daten stehen in der Online-Version des Berichtes unter [www.reederei-riedel.de](http://www.reederei-riedel.de) zur Verfügung

## Wasserverbrauch (m<sup>3</sup>)



## Abwasser

Auf Fahrgastschiffen entstehen drei Arten von Abwasser: Fäkalien aus den Toiletten, das so genannte „Grauwasser“ aus Waschbecken und Küchen und das Bilgenwasser - hier handelt es sich um mit Öl- und Kraftstoffresten kontaminiertes Kondenswasser aus dem Kielbereich des Schiffes. Bei der Entsorgung ist die gesamte Berliner Fahrgastschiffahrt absolut vorbildlich und schon seit den frühen 70er Jahren sehr engagiert. Anfangs wurden nur die Fäkalien in Tankanlagen auf den Schiffen gesammelt. Seit mehreren Jahren ist die gesamte Flotte unserer Reederei umgerüstet. Sämtliche Grauwasser werden ebenfalls gesammelt. Die Leerung der Tankanlagen erfolgt mit einem eigens dafür gebauten Tankschiff „FT 1“, das gemeinschaftlich durch den „Abwasserverband der Berliner Fahrgastschiffahrt“ betrieben wird und sämtliche Fahrgastschiffe in Berlin entsorgt. Kontrollorgan des Abwasserverbandes ist die Wasserbehörde der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz. Sämtliches Abwasser wird

über das Tankschiff an Land gepumpt und der kommunalen Abwasserentsorgung zugeführt.

Um mittelfristig auf den Einsatz eines zusätzlichen Schiffes zur Entsorgung ganz zu verzichten, wurden bereits an zwei Hauptliegestellen der Reederei Einleitstationen errichtet. Dort können die Abwässer direkt aus dem Schiff in das Abwassersystem abgepumpt werden.

Das Bilgenwasser wird einer fachgerechten Entsorgung durch einen Bilgenentöler zugeführt. Dieser trennt das Öl wieder vom Wasser und führt das Öl einer umweltgerechten Weiterverarbeitung zu. Die Entsorgung von ölhaltigem Abfall, wie auch Putzlapen, verbrauchten Ölfiltern und Altöl wird in Ölkontrollbüchern erfasst und regelmäßig durch die Wasserschutzpolizei kontrolliert.

## Energieverbrauch und Emission

Der Klimaschutz ist eine globale Herausforderung. Die kontinuierliche Reduzierung der Abgasbelastung ist schon seit vielen Jahren eines unserer obersten Ziele. Um die Luftverschmutzung zu verringern, spielen die Energieeffizienz eines Schiffes und

seiner Aggregate sowie die Qualität der verwendeten Kraftstoffe eine sehr große Rolle. Auf den Schiffen der Reederei Riedel wird ausschließlich schwefelarmer Dieselmotorkraftstoff verwendet, um den Partikelaustritt von Schwefelverbindungen zu reduzieren.

Treibstoffverbrauch	2006	2007	2008	2009
Dieselloil in Liter	296.674	312.774	318.543	312.564
<b>Emission in kg*</b>				
Kohlendioxid	786.186	828.851	544.139	828.294
Schiffsmaschinen				
Schwefeldioxid	24	25	26	25
Schiffsmaschinen				
<b>Energieverbrauch (kwh)</b>				
Gesamtverbrauch	206.370	196.970	248.660 ****	174.509 **
davon Strom aus erneuerbaren Energien ***	77.388	57.387	61.112 ***	0
<b>Emission in kg</b>				
Kohlendioxid	87.449	94.705	127.157	118.317 **
<b>Kohlendioxid gesamt</b>	<b>873.635</b>	<b>923.556</b>	<b>971.296</b>	<b>946.611 **</b>

- \*) Die CO<sub>2</sub> und SO<sub>2</sub>-Emissionen sind direkt vom Kraftstoffverbrauch abhängig. Für Stickstoffemissionen sowie Feinstaubpartikelemissionen benötigt man ein motorenspezifisches Emissions-Berechnungsprogramm, über das wir momentan leider nicht verfügen.
- \*\*) Die Daten zum Energieverbrauch 2009 (und somit die Summe der Emissionen) sind noch nicht vollständig, bitte Online-Version des Nachhaltigkeitsberichtes unter [www.reederei-riedel.de](http://www.reederei-riedel.de) konsultieren.
- \*\*\*) "Öko pur. Der Umweltstrom" wurde nach 2008 vorerst nicht mehr verwendet, nachdem die Preise um das 3fache gestiegen waren.
- \*\*\*\*) Ab 2008 führt die Verwendung von Landstrom an den Anlegestellen zu einem Anstieg des Verbrauchs. Der Bedarf an Strom variiert insbesondere temperaturabhängig in den Wintermonaten durch die notwendige Heizung der Maschinenräume.

Der Ausstoß an Kohlendioxid durch die Personenschifffahrt ist derzeit unvermeidbar, dennoch kann man ohne schlechtes Gewissen zusteigen. Die Reederei Riedel leistet mit einer modernen Flotte bereits seit Jahren einen aktiven Beitrag. Sie nutzt fortschrittlichste Systeme zur Kraftstoffoptimierung (z. B. Turbolader) sowie eine entsprechende Flottenlogistik zur Maximierung der Leistung aus entsprechend gleich bleibenden Treibstoffmengen. Mit Übernahme der Flotte der Reederei Heinz Riedel im Jahre 1996

haben wir begonnen, die gesamte Flotte zu modernisieren. Wir mussten Entscheidungen treffen, welche Schiffe Fortbestand haben sollten und welche Schiffe gegen Neubauten ersetzt werden. Danach richtet sich ein bis heute währendes Konzept, welches noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden kann. Seit 2005 dürfen Fahrgastschiffe nur noch mit abgaszertifizierten Motoren der Stufe I ausgerüstet werden. Seit 2007 gilt bereits die Stufe II. Aktuell haben wir folgenden Modernisierungsstand erreicht:

Schiff	Modernisierung	Hauptantrieb	Generator	Bemerkung
Kehrwieder	nicht mehr vorgesehen	./.	./.	2015 a. Dienst
Spree-Comtess	Neubau 2003	Stufe I	Stufe I	nicht zertifiziert
Kreuzberg	Neubau 2003, Einbau Rußpartikelfilter in Hauptantrieb und Generator	Stufe I	Stufe I	nicht zertifiziert
Schöneberg	Modernisierung 2004	neu 2010	Stufe I	nicht zertifiziert
Spree-Diamant	Neubau 2005 Einbau Rußpartikelfilter in Hauptantrieb und Generator	Stufe I	Stufe I	zertifiziert
Spree-Blick I	Neubau 2006	Stufe I	Stufe I	zertifiziert
Spree-Blick II	Neubau 2006	Stufe I	Stufe I	zertifiziert
Spree-Blick III	Neubau 2006	Stufe I	Stufe I	Zertifiziert
Spree-Prinzessin	Modernisierung 2000	neu 2012	neu 2012	
Spree-Athen	Neumotorisierung Hauptantrieb 2010	Stufe II	./.	zertifiziert
Spree-Lady	in Planung für 2011	neu 2011	neu 2011	
Rixdorf	Modernisierung 2008	Stufe II	Stufe II	zertifiziert
Spree-Perle	nicht mehr vorgesehen			2015 a. Dienst
Blue-Star	Modernisierung 2009	./.	./.	nicht zertifiziert

In Sachen Abgasnachbehandlungstechnologie bei Schiffsdieseln hinkt die technische Entwicklung der Hersteller leider hinterher. Wir verfolgen die Produktentwicklungen und suchen selbst nach innovativen und alternativen Lösungen. Bei Um- und Neubauten verwenden wir Binnenschiffsmotoren, die sich durch besonders geringe Abgasemissionen auszeichnen und dabei in ihren Grenzwerten deutlich unter dem gesetzlich definierten Maß zurückbleiben.

Neben dem Bedarf an Dieselöl für den Schiffsbetrieb und die Energieerzeugung während des Schiffsbetriebes ist Strom der weitere Energieträger für die Lager- und Verwaltungsstätten sowie für die Versorgung der Schiffe mit Landstrom an den Liegestellen. Hier wird der Bedarf in den kommenden Jahren zunächst steigen, da wie im Thema Lärmschutz beschrieben, eine Vielzahl von Anlegestellen mit Landstromanschlüssen ausgerüstet werden. Dadurch soll der Bedarf an Dieselöl sowie die Emissionsbelastung deutlich reduziert werden.

## Abfall

Das Unternehmen nutzt sinnvolle und durchdachte Abläufe der Abfallentsorgung. Sofern Abfall nicht schon von Anfang an durch Mehrwegverpackungen vermieden werden kann, wird der anfallende Müll sortiert und entsprechender Weiterverarbeitung zugeführt. Hierfür stehen an den Stationen Kottbusser Brücke und Hansabrücke zahlreiche Behälter für Wertstoffe, Pappen, Biomüll und Glas bereit. Für die Saison 2010 ist im Bereich der Gastronomie die Einführung der Abfalltrennung auf den Schiffen vorgesehen. Generell verzichten wir auf den Gebrauch von Plastikgeschirr und weitgehend auf Pappgeschirr.

### Abfälle (in t) nach Entsorgungsart\*

Art	2008	2009	Steigerung
Papier	89,1	140	ca. 57 %
Glas	16,5	17,6	ca. 7 %
Verpackungen**	k.A.	k.A.	--
Restmüll	452,1	565,9	ca. 25 %
<b>Gesamt</b>	<b>557,7</b>	<b>723,5</b>	<b>ca. 23 %</b>

\*) Bei den Angaben handelt es sich um circa-Werte auf Grund der Abrechnung der Entsorger nach der Anzahl der Container (240 l, 1100 l).

\*\*) Für Verpackungen (Grüner Punkt) liegen keine Werte zu Grunde, da die Tonnen kostenfrei zur Verfügung gestellt werden und daher keine Abrechnungen vorhanden sind. Die Schätzung der Werte ist nicht möglich.

## Lärmschutz

Die meisten Schiffe unserer Flotte sind durch Modernisierungsmaßnahmen, neue Schallkompensatoren und Isolierung der Maschinenräume kaum noch hörbar. Generell unterschreiten wir mit allen Schiffen die seitens der Schiffsuntersuchungskommission vorgegebenen Richtwerte; mit den Schiffsneubauten sogar sehr deutlich. Der aus dem Schiffsbetrieb resultierende Lärmpegel, insbesondere bei An- und Ablegemanövern lässt sich nicht gänzlich vermeiden. Dennoch rüsten wir unsere Fahrgastschiffe nach und nach mit lärmreduzierenden Bauteilen aus und sensibilisieren unsere Mitarbeiter entsprechend.

Auf den Schiffen werden an den Liegetagen zeitweise Reparatur- und Wartungsarbeiten durchgeführt. Auch hier sind wir bestrebt, Lärm zu vermeiden. Größere und lärmintensive Arbeiten werden grundsätzlich auf Werften durchgeführt.

Zur Vermeidung unnötiger Lärm- und Abgasemissionen an den Anlegestellen während der Pausen- und Wartezeiten sind wir bestrebt, alle Anlegestellen mit einem Landstromanschluss zu versorgen. Aufgrund der Lage vieler Anlegestellen in abgelegeneren Grünflächen ist das ein sehr aufwendiges und kostenintensives Investitionsprogramm. Nachfolgend geben wir einen Einblick in unsere bisherigen Anstrengungen:

Anlegestelle	Maßnahmen	Bemerkungen	Stromanschlüsse
Kottbusser Brücke	Modernisierung in 2006	3 Liegestellen	neu 150 KVA
Hansabrücke	Modernisierung in 2006	4 Liegestellen	neu 150 KVA
Urbanhafen	Modernisierung in 2006	5 Liegestellen	neu 150 KVA
Caprivibrücke	Modernisierung in 2007	3 Liegestellen	neu 150 KVA
Tegeler Weg	Neuanschluss in 2007	1 Liegestelle	neu 40 KVA
Corneliusbrücke	Neuanschluss in 2007	nur Tagesbetrieb	neu 40 KVA
Wildenbruchbrücke	Neuanschluss in 2008	1 Liegestelle	neu 40 KVA
Hallesches Tor	Modernisierung in 2008	nur Tagesbetrieb	neu 40 KVA
Märkisches Ufer	Neuanschluss in 2008	nur Tagesbetrieb	neu 40 KVA
Dovebrücke	Neuanschluss in 2008	neue Liegestelle	neu 40 KVA
Nordhafen	Beantragt seit 2007	neue Liegestelle	neu 100 KVA
Moltkebrücke	Beantragt seit 2007	nur Tagesbetrieb	neu 40 KVA
Haus der Kulturen der Welt	Beantragt seit 2007	nur Tagesbetrieb	neu 40 KVA
Salzufer	Neuanschluss in 2009	nur Tagesbetrieb	neu 40 KVA
Fischerinsel	Modernisierung 2010	1 Liegestelle	neu 40 KVA

## Reinigungsmittel und Chemikalien

Die Reinigung der Schiffe im Außenbereich erfolgt lediglich mit Wasser und Hochdruckreinigern. Der Einsatz von Reinigungsmitteln im Schiffsaußenbereich ist aufgrund der Gewässerreinhalteverordnung untersagt. Für sämtliche weiteren im Unternehmen verwendeten Reinigungsmittel erfolgt in diesem Jahr zunächst eine Protokollierung über den Einsatz. Zu Beginn der Saison werden dazu die Mitarbeiter seitens des Lieferanten über die Produkte und deren Handhabung geschult. Durch den bewussten Umgang in Dosierung und Einsatz soll sich der Bedarf deutlich reduzieren und damit die Umweltbelastung verringern. Bisher kamen folgende Produkte zum Einsatz:

Der Einsatz von Chemikalien erfolgt bei Reparaturen sowie alle drei bis vier Jahre pro Schiff bei der Landrevision. Hier kommen Anti-Fouling-Anstriche im Unterwasserbereich und eine Vielzahl von Lacken zum Einsatz. Schwermetallhaltige Lacke wie TBT gehören lange der Vergangenheit an. Als Ersatz für TBT werden heute verschiedene andere Biozide verwendet. Auch hier erfolgt ab diesem Jahr eine genaue Protokollierung über den Einsatz und die verwendeten Produkte. Austritte bei der Betankung der Schiffe sind fast gänzlich ausgeschlossen. Jedes Schiff ist mit Überfüllsicherungen ausgerüstet und die Tankeinfüllstutzen liegen in optimaler Erreichbarkeit für das Tankschiff.

Verbrauch Reinigungsmittel	2006	2007	2008	2009
Gesamt in Liter	4.475,63	4.885,97	4.163,78	4.281,21*

\* Inventurerfassung bis 31.12.2009

## Ziele des betrieblichen Umweltschutzes

Mittelfristig (2010 - 2014) hat sich die Reederei im Umweltschutz die folgenden Ziele gesetzt:

- Förderung des energie- und umweltbewussten Verhaltens unserer Mitarbeiter durch gezielte Informations- und Schulungsmaßnahmen
- Modernisierung bzw. Austausch der älteren Flottenanteile, insbesondere im Bereich der Antriebstechnik und der Energieerzeugung
- Verminderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen durch zusätzliche Liegestellen in Einsatznähe und somit die Vermeidung von längeren An- und Abfahrten
- Auswahl emissionsarmer Dienst-PKWs und LKWs
- Versorgung sämtlicher Anlegestellen im Stadtgebiet mit Stromanschlüssen zur Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Lärmbelastigung
- Erhöhung des Anteils von Recyclingpapier in allen Bereichen des Unternehmens sowie die Förderung elektronischer Lösungen und bessere Internetpräsenz mit dem Ziel der Papiereinsparung
- Förderung der Anreise von Kunden unter Berücksichtigung der öffentlichen Nahverkehrs-Infrastruktur
- Verbesserung der entsprechenden Umstellung auf schwefelfreien Dieselkraftstoff, sobald dieser flächendeckend in unserem Einzugsgebiet zur Verfügung steht.
- Dem Einsatz von Biodiesel (RME) stehen wir aus umfangreichen Gründen sehr skeptisch gegenüber.
- Nachrüstung aller Motoren mit Filteranlagen, sobald seitens der Hersteller Technik angeboten wird, die nachhaltig nicht zum Verlust der Gewährleistungs- und Garantieansprüche führt
- Ausrüstung der Anlegestellenbeleuchtungsanlagen mit Energiesparlampen



## Eine gesunde Ertragskraft ist die Voraussetzung, um langfristig am Markt zu bestehen

Die Reederei Riedel GmbH hat sich in den letzten vierzehn Jahren auf die Berliner Fahrgastschifffahrt konzentriert. In diesem Bereich hat das Unternehmen eine lange Tradition und eine breite Basis an Liege- und Abfahrtsstellen. Durch nachhaltig gute Erträge will die Reederei die Leistungskraft für die Zukunft weiter ausbauen. Eine gesunde Ertragskraft ist die Voraussetzung, um langfristig am Markt zu bestehen. Sie dient der Reederei Riedel, ihre Stärken kontinuierlich weiterzuentwickeln: eine moderne und zuverlässige Flotte von Fahrgastschiffen mit noch höheren Sicherheits-, Komfort- und Serviceaspekten. Eine der wichtigsten Aufgaben der Unternehmensführung ist es, eine angemessene Rendite zu erzielen, denn sie sichert die Leistungsfähigkeit für die Zukunft des Unternehmens und bildet somit die Grundlage für das Vertrauen der Kunden, Mitarbeiter und Kapitalgeber.

Die Reederei leistet einen nachhaltigen Beitrag zur Entwicklung des Tourismus in Berlin durch eine systematische Zusammenarbeit mit Verbänden und Behörden, die Mitarbeit und das Einbringen an eigener Kompetenz in Ausschüssen und Gremien und einem breiten Engagement.

Durch Qualität, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit aller Leistungen wollen wir langfristig Kunden an uns binden. Die Zufriedenheit der Kunden hat daher oberste Priorität.

Die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes in Verbindung mit der Festigung der Position als nachhaltiges Marken-Unternehmen sind für die Reederei wichtige übergeordnete Ziele.

## Risikomanagement

Alle unternehmerischen Aktivitäten bergen Risiken, die je nach Art des Geschäfts unterschiedlich stark ausgeprägt sind. Diese Risiken können aus eigenem unternehmerischem Handeln resultieren oder durch externe Faktoren bedingt sein.

Die Identifizierung, Überwachung und Steuerung von Risiken ist Teil der Kernaufgaben in der Unternehmensführung. Die kaufmännische und auch die technische Geschäftsleitung befassen sich mit dem Management und Controlling messbarer

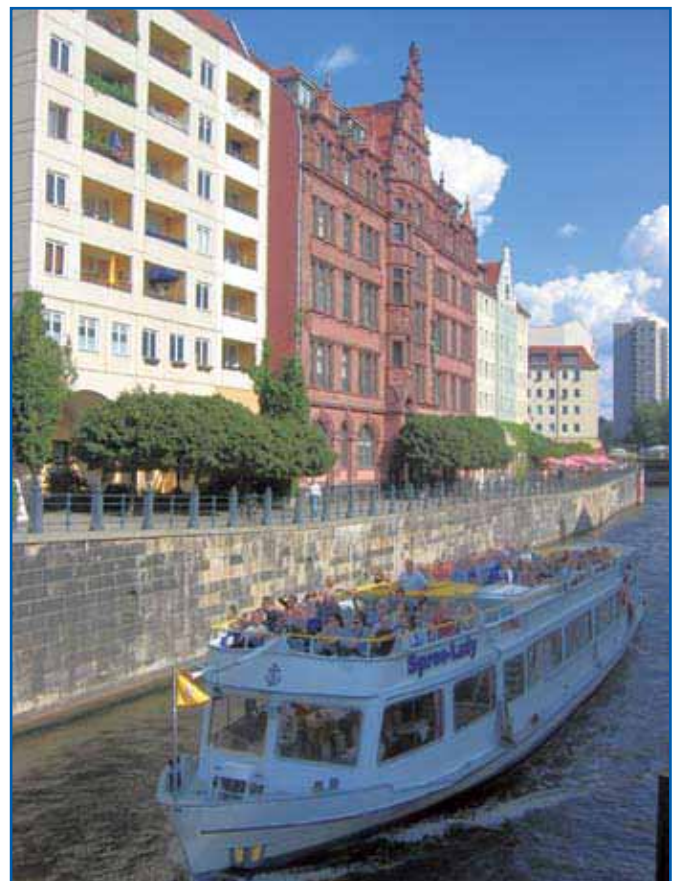
Risiken. Aber auch nicht messbare Risiken, darunter qualitative Risiken und insbesondere auch das Reputationsrisiko, sollen von der Unternehmensführung systematisch beachtet werden. Als Risiko bezeichnet die Reederei die Gefahr möglicher Verluste oder entgangener Gewinne. Diese Gefahr kann durch interne oder externe Faktoren ausgelöst werden. Die Risikosteuerung der Reederei Riedel unterscheidet grundsätzlich zwischen quantifizierbaren – also messbaren – und nichtquantifizierbaren Risikoarten.

## Compliance

Unter Compliance verstehen wir wertebundenes Handeln, das die Einhaltung gesetzlicher und unternehmensinterner Regelungen mit einbezieht. Mit gutem, geschäftlichem Verhalten während und auch außerhalb der täglichen Arbeitszeit hat sich die Reederei Riedel das Vertrauen ihrer Stakeholder erworben. Die Stärkung unserer Reputation trägt wesentlich zu unserer Wertschöpfung bei und ist eine Aufgabe, die wir mit großer Sorgfalt pflegen. Unser Ziel ist es, Compliance so nachhaltig wie möglich unternehmensweit zu verankern.

Das Einhalten formalrechtlicher Regelungen reicht nicht mehr aus, um in der Öffentlichkeit einen glaubwürdigen Eindruck von Integrität zu präsentieren. Schritt für Schritt hat die Reederei Riedel darum zusätzlich interne Richtlinien entwickelt, die ethisches und gesetzkonformes Verhalten von allen Mitarbeitern und Führungskräften fordern. Unsere Arbeit, der Umgang der Mitarbeiter untereinander sowie jener mit unseren Kunden und Partnern basieren darauf. Die Mitarbeiter unterzeichnen in regelmäßigen Abständen Verpflichtungserklärungen zur Einhaltung dieser Richtlinien. In den operativen Bereichen erfolgt seitens der Führungskräfte eine ständige geschäftsbegleitende Kontrolle.

Unmissverständliche und konsequent implementierte Richtlinien und klare Vermittlung ihrer Inhalte unterstützt von jährlichen Informationsveranstaltungen sind die wesentlichen Hebel, mit denen wir künftige Verstöße gegen externe und interne Regeln schon im Ansatz verhindern wollen. Diese Richtlinien stellen als zentraler Verhaltenskodex das Herzstück unseres Compliance-Programms dar und sind für jeden Mitarbeiter absolut verbindlich.



## Sicherheits- und Krisenmanagement

Krisenprävention, Identifikation und Bewältigung von Krisen, Kontrollaktivitäten und Kommunikationsfähigkeit sowie regelmäßige Sicherheitschecks – die Anforderungen an ein effizientes Krisenmanagement müssen kurzfristig auf Erfüllbarkeit überprüft werden.

Gemessen an den Erfahrungen aus der Krise um die 5-wöchige Sperrung des Landwehrkanals im Juni 2007 gibt es noch viel Handlungsbedarf. Die Zuständigkeit liegt auch hier bei der Führungsebene des Unternehmens. Im Rahmen von regelmäßigen Meetings werden aber auch Mitarbeiter zur Einschätzung etwaiger Risiken befragt.



## Innovationsmanagement und Vorschlagswesen

Die Innovationskraft und Kreativität ihrer Mitarbeiter ist ein bedeutender Erfolgsfaktor bei der Reederei Riedel, um auch zukünftig erfolgreich zu sein und im wettbewerbsintensiven Markt in der ersten Reihe zu stehen. Eines der Ziele der Reederei Riedel ist die Sammlung kreativer Ideen aller Mitarbeiter und die Umsetzung zu detaillierten Konzepten.



## Wirtschaftliche Leistung

Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert:

Angaben in T €	2007	2008	2009
Umsatz	5.046	5.640	6.046
Personalaufwand	1.893	2.097	2.337
Materialaufwand	774	958	934
Gewinnrücklagen	1.473	1.860	2.237
Zahlungen an Kapitalgeber	0	0	0
Zinszahlungen	222	204	193
Steuern	130	192	184
Eigenkapitalanteil in %	28,06	33,08	35,55

## Bedeutende finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand

Die Reederei Riedel hat bei den bedeutenden Investitionen der letzten Jahre in insgesamt sechs Schiffsneubauten, Bau eines Restaurantschiffes mit Terrassenponton, aufwendigen Modernisierungen von zwei Fahrgastschiffen sowie dem Bau des Bistro und Restaurant East Side Blick vollständig auf jegliche Förderungen der öffentlichen Hand verzichtet. Selbst teilsubventionierte Finanzierungen seitens der KfW oder der IBB wurden nicht in Anspruch genommen.

Ein wirtschaftlich gesundes Unternehmen muss sein Wachstum aus eigener Kraft bestreiten können, damit der Bezug zur eigenen

Wertschöpfung nicht verloren geht bzw. keine Stakeholder beeinträchtigt werden.

Für die sehr umfangreiche Modernisierung des Fahrgastschiffes Rixdorf und der damit verbundenen Neumotorisierung wurde 2008 erstmalig Fördermittel aus dem Programm für emissionsärmere Dieselmotoren von Binnenschiffen bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West beantragt. Ein weiterer Förderantrag aus dem gleichen Programm wurde 2009 für die Neumotorisierung des Fahrgastschiffes Spree-Athen beantragt.

Projekt	Antrag	Grund	Investition projektbezogen	Höhe der Zwendung
Rixdorf	2008	Neumotorisierung	155.000 €	19.898 €
Spree-Athen	2009	Neumotorisierung	60.000 €	bisher 0,00
Kreuzberg	2010	Rußpartikelfilter	40.000 €	bisher 0,00



## Nachhaltigkeit - langfristige Sicherung der eigenen Personalentwicklung, Absatzchancen, Kapitalzufuhr und des sozialen Friedens im gesamten Unternehmen

Die Ziele der Reederei Riedel bei der strategischen Verbesserung der sozialen Nachhaltigkeit liegen nicht in der Gewährung eines möglichst reichhaltigen Potpourris betrieblicher Sozialleistungen, sondern vorwiegend bei der effizienten und langfristigen Sicherung der eigenen Personalentwicklung, Absatzchancen, Kapitalzufuhr und des sozialen Friedens im gesamten Unternehmen. Alle Vorhaben sollen neben einer wirtschaftlich rationalen Gestaltung ebenso in möglichst großer Übereinstimmung mit den ökologischen Anforderungen an eine nachhaltige Unternehmensentwicklung stehen.

Abgesehen von der Voraussetzung, dass ein Unternehmen langfristig profitabel und rechtlich legal handelt und damit der ökonomischen und rechtlichen Verantwortung nachkommt, wird erwartet, dass auch ethische Verantwortung übernommen wird, indem es macht, was richtig und gerecht ist. Gewünscht wird aber auch, die philanthropische oder auch humane Verantwortung, indem sich das Unternehmen als ‚guter Bürger / guter Nachbar‘ in die Gemeinschaft einbringt.

### Mitarbeiter

**Im Jahr 2006 haben wir in der Reederei Riedel eine verbindliche Verhaltensrichtlinie für unsere Mitarbeiter eingeführt, um integriertes Verhalten in allen Situationen des Berufsalltags sicherzustellen.**

Seit Februar 2006 hat die Reederei Riedel neue Verhaltensrichtlinien für ihre Mitarbeiter aus den unterschiedlichsten Tätigkeitsbereichen definiert. Mit diesen Richtlinien wollen wir – neben anderen Maßnahmen – sicherstellen, dass sich die Reederei Riedel durch ihre Angestellten stets im Einklang mit allen sie betreffenden Gesetzen und Vorschriften befindet. Die Richtlinie wurde von der Geschäftsleitung und der Organisationsebene erarbeitet, basierend unter anderem auf allgemeinen Vorschriften sowie unter Berücksichtigung des Servicekodex der Reederei.

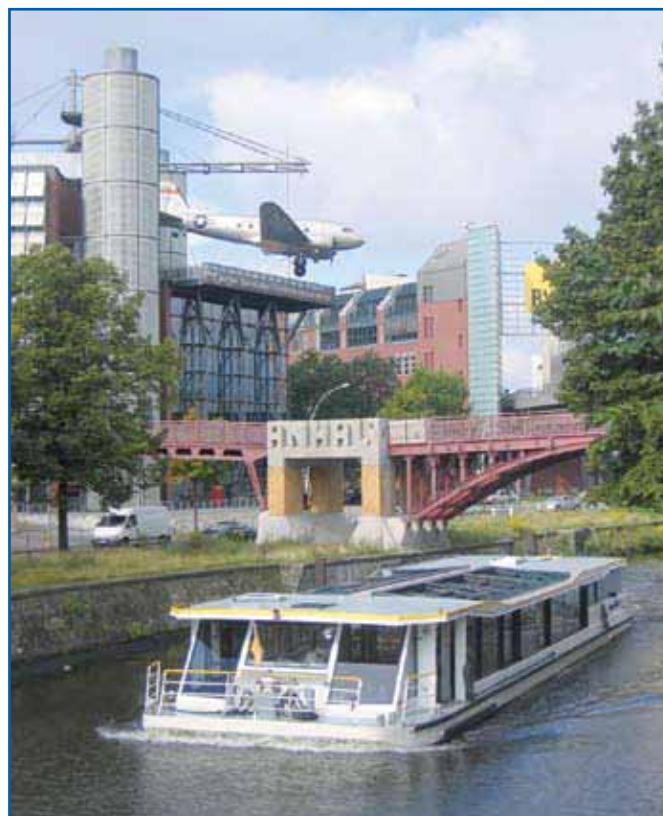
Darin behandelt werden zum Beispiel das grundsätzliche Verhalten am Arbeitsplatz, die Themen Service am Kunden, Interessenkonflikte sowie Manipulation und Controlling. Auch arbeits- und strafrechtliche Sanktionsmaßnahmen bei Verstößen gegen Gesetze und Regeln sowie die damit einhergehenden Pflichten der Führungskräfte werden darin angesprochen. Darüber hinaus enthält sie Hilfestellungen für das Verhalten im Ernstfall. Die Richtlinie gilt ohne Ausnahme für alle Mitarbeiter des Unternehmens. Um mit den Regeln vertraut zu werden, hat jeder Mitarbeiter ein eigenes Exemplar bekommen. Die Regeln sind zudem jederzeit im Bordexemplar einzusehen. Jährliche Schulungen und Unterweisungen dienen der kontinuierlichen Sensibilisierung für die Regeln im täglichen Berufsleben.



## Beschäftigung

Die folgenden Daten sind jeweils aus dem Monat der Hochsaison entnommen, in dem die höchste Beschäftigung erreicht wurde.

	2007	2008	2009
<b>Beschäftigte gesamt</b>	<b>80</b>	<b>100</b>	<b>114</b>
Fest	23	26	31
Saisonal	50	66	76
Teilzeit	7	8	7
<b>Geschlecht, Anteil in %</b>			
männlich	69	66	66
weiblich	31	34	34
<b>Alter, Anteil in %</b>			
bis 29 Jahre	21	21	30
30 bis 49 Jahre	49	51	46
ab 50 Jahre	30	28	24
<b>Beschäftigte pro Funktionsbereich</b>			
Verwaltung	14	15	14
Schiffsbesatzung	26	29	34
Kasse	10	12	13
Service/Gastronomie	25	37	44
Technik	5	7	9



## Betriebliche Bildungsmaßnahmen

Jedes Jahr werden die Besatzungen der Schiffe sowie das Service- und Gastronomiepersonal an Bord für die kommende Saison in einer Auftaktschulung vorbereitet. Diese umfasst die genannten Verhaltensrichtlinien, die in den letzten Jahren immer wieder um neue gesetzliche, technische, organisatorische und umweltrelevante Aspekte erweitert wurden.

Dazu kommen jährliche Einweisungen zum Thema Sicherheit und Gesundheit, und jedes Jahr müssen zusätzlich durchschnittlich 8 Stunden Erste-Hilfe-Kurs absolviert werden. Im Jahr 2009 wurde zum ersten Mal ein spezieller Kurs für die sparsame Verwendung von Reinigungsmitteln durchgeführt.

Im Jahr 2009 haben auf diese Weise insgesamt 59 Personen rund 14 Stunden an Bildungsmaßnahmen absolviert.

Bildungsveranstaltungen in Stunden pro Jahr und Personen

	2007	2008	2009
Verhaltensrichtlinien	2	2	2
Erste Hilfe	8	8	8
Sicherheit und Gesundheit	2	2	2
Umwelt	0	0	2
Stunden gesamt/Jahr	12	12	14
Personen gesamt/Jahr	59	59	59

## Gesundheit und Arbeitssicherheit

Unseren Mitarbeitern möchten wir ein Arbeitsumfeld bieten, das ihre Gesundheit und Leistungsfähigkeit bis ins hohe Alter erhält. Mit zahlreichen Maßnahmen sensibilisieren wir sie daher für sicheres und gesundes Verhalten am Arbeitsplatz und in der Freizeit. Dabei stellen wir hohe Ansprüche an die Betriebseinrichtungen und unsere Aktivitäten in diesem Bereich: Ziel ist nachweisbare Effektivität und Nachhaltigkeit.

Umfassende Sicherheit am Arbeitsplatz zu gewährleisten und die Gesundheit der Mitarbeiter zu erhalten haben oberste Priorität. Bei den Themen Gesundheit und Sicherheit arbeiten wir eng und erfolgreich mit dem Arbeitsmedizinischen Dienst, der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft und der Schiffsuntersuchungskommission zusammen.

	2006	2007	2008	2009
Quote der Krankentage pro Jahr in % der Jahresarbeitsstage	1,32	2,92	2,58	2,41
Anzahl der Unfälle pro Jahr	6	8	8	1

Die Anzahl der Beschäftigten, die hier als Bemessungsgrundlage herangezogen wurde, weicht aufgrund saisonaler Schwankungen ab (Jahr 2006: 73 Beschäftigte; 2007: 82; 2008: 86; 2009: 129).

Die Anzahl der reinen Betriebsunfälle bewegte sich in den vergangenen Jahren auf einem insgesamt sehr niedrigen Niveau. Der erfolgreichen Prävention und Verhinderung von Arbeitsunfällen ordnen wir weiterhin eine hohe Priorität zu. Wir systematisieren unsere Aktivitäten zum Thema Arbeits- und Gesundheitsschutz kontinuierlich. Regelmäßige Unterweisungen zu Arbeitsschutz-, Brandschutz- und Sicherheitsthemen seitens der Berufsgenossenschaft und des AMD tragen erheblich dazu bei. Aber auch die systematische Modernisierung der Betriebseinrichtungen hat in den letzten Jahren erheblich zur Verbesserung der Sicherheit und der Gesundheit am Arbeitsplatz beigetragen.

### Moderne, saubere und sichere Arbeitsräume tragen förderlich zur Arbeitsqualität bei.

Technisch innovative Fahrzeuge sind ein verlässliches Fundament, Mensch und Umwelt so minimal wie möglich zu belasten.



### Gesellschaft

Die Reederei Riedel fühlt sich seit jeher ihrem gesellschaftlichen Umfeld verpflichtet. Mit großer Ernsthaftigkeit nehmen wir unsere Verantwortung wahr und engagieren uns im Rahmen unserer Möglichkeiten für das Gemeinwohl. Als Unternehmen leisten wir durch ausgewählte Projekte einen nachhaltigen Beitrag.

Die Reederei Riedel fördert ausgewählte Einrichtungen und Initiativen, die mit tatkräftigem Engagement Aufgaben in den kulturellen, sozialen und wissenschaftlichen Bereichen übernehmen und dadurch einen nachhaltigen gesellschaftlichen Beitrag leisten. Die Reederei wirkt grundsätzlich fördernd, das heißt, sie konzipiert die Förderthemen nicht selbst. In der Regel werden regionale Einrichtungen unterstützt. Darüber hinaus stellt die Reederei Ihre Schiffe regelmässig für kostengünstige Fahrten für gemeinnützige Organisationen zur Verfügung sowie ab 2010 für Schiffsgottesdienste.

Dabei arbeiten wir mit folgenden Kooperationspartnern zusammen:

- Verein Berliner helfen e. V. (seit 2003)
- Märchenland e. V. (seit 2004)
- 48 Stunden Neukölln (seit 2006)
- Freiwillige Feuerwehr Frohnau (seit 2007)
- Berliner Stadtmission (ab 2010)



### Ziele der sozialen Nachhaltigkeit

Mittelfristig (2010 - 2014) hat sich die Reederei folgende Ziele gesetzt:

- Sicherung eines vielfältigen Arbeitsmarktes; Schaffung von Angebotsdiversifikationen für die Neben- und Nachsaison
- Die Entwicklung der Belegschaftsstärke ist unterjährig stark durch die saisonalen Beschäftigungsschwankungen in unserem Dienstleistungsbereich geprägt; Entwicklung von Arbeitszeitmodellen, um Spitzen zu kompensieren.
- Erhöhung der Ausbildungsquote, Quote weiblicher Beschäftigter und Teilzeitbeschäftigungsquote

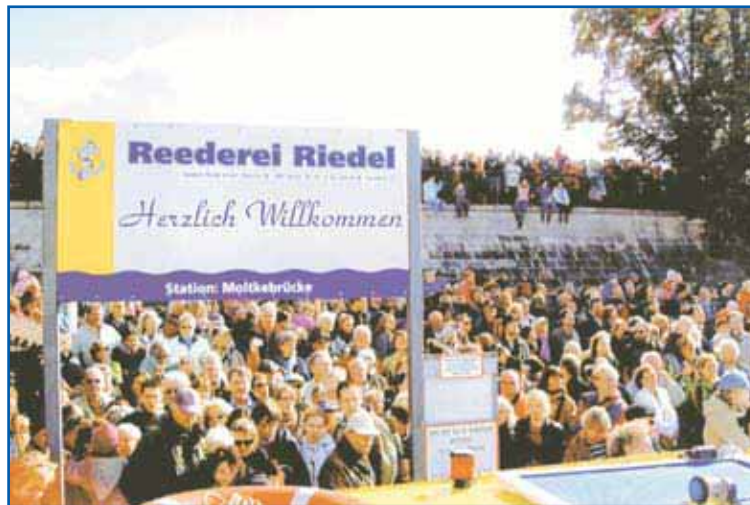


Ob ein Unternehmen tatsächlich nachhaltig ist, lässt sich - wenn überhaupt - rückblickend immer leichter beurteilen als vorausschauend. Woher kann man unter weltweiten Wettbewerbsbedingungen schon die Sicherheit nehmen, einem Unternehmen das Testat „nachhaltig“ auszustellen, also zu prognostizieren, ökonomisch erfolgreich zu sein und dabei auch in Zukunft sozial und ökologisch verantwortlich zu agieren? Vielleicht weil eine Produktphilosophie vorherrscht, die nicht einer Ex- und Hopp-Mentalität frönt, sondern Langlebigkeit und Gebrauchsnutzen in den Mittelpunkt stellt. Vielleicht weil der aktuelle Umweltschutz nach allen Regeln der Kunst gut gemanagt wird. Vielleicht weil mit Mitarbeitern fair umgegangen wird, sich das Bild vom Mitarbeiter zum Mitunternehmer nachvollziehbar wandelt. Vielleicht aber auch, weil Umsatz und Gewinn stimmen, die finanzielle Basis von jedem Banker als solide eingestuft wird und die erkennbare Unternehmensstrategie durchdacht und Erfolg versprechend erscheint.

Nachhaltige Unternehmensführung zielt offensichtlich auf die Kompetenz ab, diese Ziele gleichermaßen im Auge zu behalten und die hier anstehenden Konflikte erfolgreich zu meistern. Zukunftsgerichtet könnten die Ernsthaftigkeit der unternehmerischen Selbstverpflichtung zur Nachhaltigkeit und die Kompetenz im Umgang mit auftretenden

Zielkonflikten sogar die wichtigsten Hinweise auf ein „nachhaltiges Unternehmen“ sein. Unternehmen können also „immer nur auf dem Weg“ zur Nachhaltigkeit sein. Wie dieser Weg konkret beschritten werden soll, ist von Unternehmen zu Unternehmen verschieden. Patentrezepte lassen sich nicht 1:1 von transnationalen Konzernen auf den Mittelstand übertragen. Dennoch gibt es hilfreiche Tools, vom ersten Status-quo-Check über das Controlling bis hin zur Kommunikation, die die Implementierung und die Fortentwicklung eines CSR-Managements effizient unterstützen können. Insgesamt ist Fingerspitzengefühl erforderlich und ein unternehmensspezifischer Ansatz angebracht, der auf die Einzigartigkeit des jeweiligen CSR-Profiles des Unternehmens abhebt.

Die vorliegenden Seiten sind der erste Versuch, sich einem Thema zu nähern, welches bei intensiverer Betrachtung enorme Dimensionen annehmen kann. Wir haben zunächst nur einen Bruchteil aller relevanten Themen angesprochen – für Lücken und unzureichende Erklärungen möchten wir um Nachsicht bitten. Gern nehmen wir Kritiken und Anregungen für die Weiterbehandlung oder Ergänzung einzelner Themen entgegen – für uns ist es ein Anfang.



**Arbeitsmedizinische Dienste (AMD)**

Die Arbeitsmedizinische Dienste GmbH bietet im gesamten Bundesgebiet Dienstleistungen in den Bereichen Arbeitsmedizin, Arbeitssicherheit, Medizintechnik, Qualitätsmanagementberatung und Strahlenschutz an.

**Compliance**

Compliance bezeichnet die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien in Unternehmen. Eigens dafür eingerichtete Abteilungen wachen beispielsweise darüber, dass die deutschen und internationalen Gesetze und Richtlinien für den Insiderhandel oder die Geldwäsche eingehalten werden.

**Corporate Social Responsibility (CSR)**

Corporate Social Responsibility, im Deutschen gleichbedeutend mit „unternehmerischer Verantwortung“, beschreibt den Grad des Verantwortungsbewusstseins eines Unternehmens, wo immer seine Geschäftstätigkeit Auswirkungen auf die Gesellschaft, die Mitarbeiter, die Umwelt und das wirtschaftliche Umfeld hat. Corporate Social Responsibility steht dabei für eine Unternehmensphilosophie, in deren Mittelpunkt Transparenz, ethisches Verhalten und Respekt gegenüber den Stakeholdern steht. Der Begriff Corporate Social Responsibility umschließt die Themenbereiche Nachhaltigkeit, Corporate Governance und gesellschaftliches Engagement.

**CO<sub>2</sub>-Emissionen**

CO<sub>2</sub>-Emissionen entstehen zum Beispiel bei der Verbrennung fossiler Brennstoffe wie Kohle, Erdöl oder Erdgas. Das freigesetzte CO<sub>2</sub> trägt maßgeblich zu dem vom Menschen verursachten Treibhauseffekt bei.

**Dieseldieselkraftstoff**

Dieseldieselkraftstoff (auch Diesel oder Dieseldieselöl genannt) ist ein Gemisch aus verschiedenen Kohlenwasserstoffen, welcher als Kraftstoff für einen Dieselmotor geeignet ist, sowohl für Kraftwagen als auch für stationäre Anlagen. Davon abweichend gibt es die Spezifikation für Marine-Diesel bzw. Schiffsdieseldieselöl.

**Facility-Management**

Facility-Management bezeichnet die Planung, Verwaltung und Bewirtschaftung von Gebäuden, Anlagen und Einrichtungen (Facilities).

Nachhaltiges Facility-Management berücksichtigt insbesondere den sorgsam Umgang mit Ressourcen wie Wasser und Energie.

**Gasöl**

Gasöle sind zwischen 250 - 400 °C siedende Erdölfraktionen und dienen zur Herstellung von leichtflüssigem Heizöl und Dieseldieselkraftstoff.

**Global Reporting Initiative (GRI)**

siehe auch CSR

Die Global Reporting Initiative mit Sitz in Amsterdam ist ein weltweites, freiwilliges Netzwerk, das einen inzwischen international anerkannten Leitfaden zur Nachhaltigkeitsberichterstattung entwickelt hat. Mittlerweile nutzen ihn mehr als 1.000 Organisationen in über 60 Ländern.

**KMU**

Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) ist die Sammelbezeichnung für Unternehmen, die definierte Grenzen hinsichtlich Beschäftigtenzahl, Umsatzerlös oder Bilanzsumme nicht überschreiten. Die Einordnung erfolgt in der Regel unabhängig von der gewählten Rechtsform oder der Eigentümerstruktur. Unternehmen, die die Grenzen überschreiten, werden Großunternehmen genannt.

**Nachhaltigkeit**

Der Begriff Nachhaltigkeit steht für ein Gesamtkonzept, das eine Entwicklung zum Ziel hat, die ökologisch verträglich, sozial gerecht und wirtschaftlich leistungsfähig ist. Dies bedeutet mit Blick auf heutige und zukünftige Generationen, verantwortungsvoll, sorgfältig und effizient mit den vorhandenen Ressourcen umzugehen.

**Ökostrom**

Ökostrom bezeichnet umgangssprachlich elektrische Energie, die aus 100 % erneubaren Energiequellen wie Wind, Sonne, Wasser oder Biomasse gewonnen wird.

**Projektfinanzierung**

Bei der Projektfinanzierung handelt es sich um eine Form der Kreditgewährung, bei der die Verzinsung und Rückzahlung der Mittel weitgehend oder auch ausschließlich aus den Erträgen des betreffenden Investitionsprojekts erfolgt. Projektfinanzierungen werden insbesondere zur Erschließung bedeutender Rohstoffvorkommen, zur Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur- und Energieversorgungsprojekten oder zum Aufbau von Telekommunikationsnetzen eingesetzt.

**Public Private Partnership (PPP)**

Als Public Private Partnership wird die Mobilisierung privaten Kapitals und Fachwissens zur Erfüllung staatlicher Aufgaben bezeichnet. Im weiteren Sinn steht der Begriff auch für andere Arten des kooperativen Zusammenwirkens von Hoheitsträgern mit privaten Wirtschaftssubjekten.

**Stakeholder**

Stakeholder - auch Anspruchs- bzw. Interessensgruppen genannt - sind all jene, die direkt oder indirekt mit einem Unternehmen in Beziehungen stehen: zum Beispiel Mitarbeiter, Kunden und Lieferanten, Medien, Nichtregierungsorganisationen, Gesellschaft, Kapitalmarkt, Politik und Gesetzgebung, Wissenschaft und Forschung.

**Tributylzinnhydrid (TBT)**

Tributylzinnhydrid ist eine metallorganische Verbindung des Zinns. Es ist eine farblose, giftige Flüssigkeit. TBT wurde über Jahrzehnte als Zusatz in Schiffsanstrichen verwendet. Die giftige Substanz verhinderte, dass sich Muscheln und Algen am Schiffsrumpf festsetzen (Fouling). Seit 2003 ist TBT von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation in Schiffsfarben verboten.

**Verhaltenskodex (Code of Conduct)**

Ein Verhaltenskodex enthält Regelungen, die Führungsgrundsätze und das gewünschte Verhalten der Mitarbeiter festlegen. Grundlage für den Verhaltenskodex sind Werte, Gesetze und Richtlinien, zu denen sich das Unternehmen bekennt und die in die Alltagsarbeit einfließen. Dadurch definiert der Kodex einen unternehmensweit gültigen Verhaltensstandard.

## Indikatorenverzeichnis (GRI-Content-Index)

Profil	Seite	
<b>Strategie und Analyse</b>		
1.1 Vorwort des Vorstandes	5	v
<b>Organisationsprofil</b>		
2.1 Name des Unternehmens	6	v
2.2 Produkte und Dienstleistungen	7	v
2.3 Unternehmensstruktur	9	v
2.4 Hauptsitz des Unternehmens	6	v
2.5 Länder der Geschäftstätigkeit	6	v
2.6 Eigentumsstruktur und rechtliche Form	6	v
2.7 Bediente Märkte	7	v
2.8 Größe der Organisation	6, 7	v
2.9 Wesentliche Änderungen hinsichtlich Größe, Struktur und Eigentumsverhältnissen	18	v
2.10 Auszeichnungen	k. T.	--
<b>Berichtsbarometer</b>		
3.1 Berichtszeitraum	23	v
3.2 Datum/Veröffentlichung des letzten Berichts	k. B.	--
3.3 Berichtszyklus	23	v
3.4 Ansprechpartner	23	v
3.5 Bestimmung der Berichtsinhalte	5	v
3.6 Geltungsbereich	23	v
3.7 Beschränkung des Geltungsbereiches	23	v
3.8 In Berichtserstattung einbezogene Organisationseinheiten	k. B.	--
3.9 entfällt	--	--
3.10 Revidierte Aussagen	k. B.	--
3.11 Änderungen der Themen	k. B.	--
3.12 GRI-Index	22	--
<b>Governance</b>		
4.1 Führungsstruktur	www	v
4.2 Unabhängigkeit des Aufsichtsratsvorsitzenden	n. a.	--
4.3 Anzahl der unabhängigen Mitglieder der Unternehmensführung	n. a.	--
4.4 Mitspracherecht der Mitarbeiter	10, 19	v
4.5-4.13 entfällt	--	--
4.14 Stakeholder des Unternehmens	10, 19	v
4.15 Identifikation der für das Unternehmen relevanten Stakeholder	10, 19	v

## Umwelt

EN 1	Eingesetzte Materialien	12, 13, 14	tw
EN 3	Direkter Energieverbrauch	12	v
EN 4	Indirekter Energieverbrauch	12	v
EN 8	Wasserentnahme	11	v
EN 16	Direkte und indirekte Treibhausgasemissionen	12	v
EN 20	NOX, SOX und andere erhebliche Luftemissionen	12	tw
EN 22	Abfall	13	v

## Wirtschaft

EC 1	Erzeugter wirtschaftlicher Wert	16	v
EC 4	Zuwendungen der öffentlichen Hand	16	v

## Gesellschaft

LA 1	Gesamtbelegschaft	18	v
LA 7	Verletzungen, Berufskrankheiten	18	v
LA 10	Aus- und Weiterbildung	18	v
LA 13	Aufteilung Mitarbeiter nach Geschlecht, Altersgruppen	18	v

## Legende:

www	Weiterführende Informationen finden Sie im Internet unter <a href="http://www.reederei-riedel.de">www.reederei-riedel.de</a> .
k. T.	Keine Teilnahme an Ausschreibungen.
k. B.	Es existieren keine vorangegangenen Berichte.
n. a.	Nicht auf Reederei Riedel anwendbar, da eigentümergeführtes Unternehmen.
v	vollständig erfüllt
tw	teilweise erfüllt

## Impressum

Standort/Firmensitz:  
Reederei Riedel GmbH  
Planufer 78, 10967 Berlin

Tel.: +49 (0) 30 - 6 91 37 82  
Fax: +49 (0) 30 - 6 94 21 91  
E-Mail: [info@reederei-riedel.de](mailto:info@reederei-riedel.de)

Verantwortlich für den Inhalt: Lutz Freise  
In Zusammenarbeit mit: Marc Brundelius,  
Berater im Pilotprojekt „CSR in Berliner KMU“ der  
TÜV-Rheinland Akademie (2008 - 2009)

Fotos: S. Freise, L. Freise,  
C. Werner, BM, Y. Dielitz

Kontaktperson: Lutz Freise  
Geschäftsführung: Lutz Freise und Stefan Freise  
Eigentümer: Lutz Freise und Stefan Freise  
Organisation (Organigramm):  
siehe Online-Version des Nachhaltigkeitsberichtes  
([www.reederei-riedel.de](http://www.reederei-riedel.de))

Berichtszeitraum: 2009  
Berichtszyklus: 3-jährig,  
(jährliche Aktualisierungen geplant)  
Termin für die nächste Publikation: 2012/2013

Berichtsgrenzen: Standort Berlin mit allen  
Organisationseinheiten  
Kriterien für die Berichterstattung:  
Der vorliegende Bericht orientiert sich an den  
Kriterien des Leitfadens zur Berichterstattung der  
Global Reporting Initiative, Version 3.0,  
Anwendungsebene C

