



# Moving you forward

VTG Nachhaltigkeitsbericht 2025

## Inhaltsverzeichnis

<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Über diesen Bericht.....</b>	<b>5</b>
<b>2 Grundlagen und Steuerung.....</b>	<b>7</b>
2.1 Unser Geschäftsmodell und unsere Wertschöpfung.....	7
2.2 Unser Nachhaltigkeitsverständnis.....	9
2.3 Doppelte Wesentlichkeitsanalyse.....	10
2.4 Übersicht der wesentlichen IROs.....	14
<b>3 Governance und Verantwortung .....</b>	<b>21</b>
3.1 Die Rolle der Verwaltungsorgane .....	21
3.2 Nachhaltigkeitsbezogene Vergütungsanreize.....	22
3.3 Risikomanagement und interne Kontrolle der Nachhaltigkeitsberichterstattung.....	22
3.4 Interessen und Standpunkte von Interessenträger*innen.....	23
3.5 Wechselwirkung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit der Strategie und dem Geschäftsmodell.....	25
3.6 Nachhaltigkeit in Strategie und Investitionsentscheidungen .....	27
<b>4 Umwelt.....</b>	<b>28</b>
4.1 Klima und Energie .....	28
4.1.1 Klimaschutz.....	28
4.1.2 Klimarisiken.....	31
4.1.3 Energieverbrauch und -effizienz .....	34
4.2 Ressourcennutzung.....	36
4.2.1 Wasser.....	36
4.2.2 Materialeinsatz und Kreislaufwirtschaft .....	41
<b>5 Soziales .....</b>	<b>47</b>
5.1 Menschen bei VTG.....	47
5.1.1 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.....	47
5.1.2 Gleichbehandlung und Chancengleichheit.....	50
5.2 Lärmschutz und Infrastrukturauswirkung auf Gemeinschaften .....	55
<b>6 Governance .....</b>	<b>58</b>
6.1 Politische Interessenvertretung.....	58
6.2 Compliance und Integrität.....	61
6.3 Menschenrechte und Sorgfaltspflichten.....	64
6.4 Digitale Ethik.....	65
<b>7 Nicht materielle Themen .....</b>	<b>70</b>

<b>Anlagen</b> .....	<b>72</b>
Anlage 1 – Übersicht der wesentlichen Rohstoffe und Bewertung ihrer Kritikalität nach EU-Rohstoffliste .....	72
<b>Impressum</b> .....	<b>74</b>

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der wesentlichen positiven und negativen Auswirkungen sowie Chancen und Risiken (IROs) .....	20
Tabelle 2: Angaben zu Verwaltungsorganen .....	21
Tabelle 3: Entwicklung der Emissionen.....	31
Tabelle 4: Klassifikation materieller klimabezogener Risiken nach Risikoart und Wirkpfad .....	33
Tabelle 5: Energieverbrauch nach Energieträger in MWh .....	35
Tabelle 6: Energieverbrauch nach Energiequellen .....	35
Tabelle 7: Energieproduktion .....	36
Tabelle 8: Energieintensitäten .....	36
Tabelle 9: Wasserkennzahlen in m <sup>3</sup> .....	40
Tabelle 10: Wasserintensität .....	40
Tabelle 11: Verwendeten Materialien / Rohstoffe im Verhältnis zum Gesamtgewicht.....	42
Tabelle 12: Abfallaufkommen und Entsorgungswege in metrischen Tonnen und Prozent unterschieden in gefährlich und nicht gefährlich .....	44
Tabelle 13: Recyclingquote.....	45
Tabelle 14: Abfallintensität .....	45
Tabelle 15: Arbeitssicherheitskennzahlen .....	50
Tabelle 16: Gesamtbelegschaft in Personenanzahl .....	53
Tabelle 17: Altersstruktur der Belegschaft nach Geschlecht in Vollzeitäquivalenten.....	53
Tabelle 18: Sozialschutzabdeckung .....	54
Tabelle 19: Diskriminierungs- und Menschenrechtsvorfälle.....	55
Tabelle 20: Anteil des Waggonpools mit Flüsterbremsen .....	56
Tabelle 21: Aufwände zur Finanzierung von politischer Einflussnahme und Lobbytätigkeiten in Tausend EUR.....	60
Tabelle 22: Schulung zu Anti-Korruption und Betrugsprävention .....	63
Tabelle 23: Gesamtanzahl der gemeldeten Fälle von Korruption oder Bestechung sowie deren Prüfung.....	64
Tabelle 24: Kennzahlen zum Datenschutz im Jahresvergleich.....	68
Tabelle 25: Kennzahlen zur Informationssicherheit im Jahresvergleich .....	69

## 1 Über diesen Bericht

Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht wurde in Übereinstimmung mit der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) sowie den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) erstellt. Die Berichterstattung erfolgt auf konsolidierter Ebene und umfasst sämtliche Gesellschaften, die zum jeweiligen Bilanzstichtag in den Konzernabschluss der VTG GmbH einbezogen werden. Der Geltungsbereich der Nachhaltigkeitsberichterstattung entspricht damit grundsätzlich dem finanziellen Konsolidierungskreis. Er umfasst alle vollkonsolidierten Tochtergesellschaften sowie sämtliche operativen Standorte, insbesondere Werkstätten und Verwaltungsstandorte, und schließt zentrale Steuerungs- und Servicefunktionen ein. Gemeinschaftsunternehmen oder Beteiligungen, die nicht vollkonsolidiert werden, sind nicht Bestandteil der quantitativen Kennzahlen, sofern nicht ausdrücklich anders angegeben. Sofern aus solchen Beteiligungen wesentliche Nachhaltigkeitsauswirkungen oder -risiken resultieren, werden diese qualitativ erläutert.

Im Sinne der ESRS umfasst die eigene Geschäftstätigkeit von VTG das Asset-Management und die Vermietung von Schienenfahrzeugen, den Betrieb eigener Werkstätten zur Wartung, Inspektion und technischen Modifikation, zentrale Verwaltungs- und Steuerungsfunktionen sowie die Entwicklung und Nutzung digitaler Anwendungen zur Flottenüberwachung und Effizienzsteigerung. Nicht zur eigenen Geschäftstätigkeit zählt die operative Durchführung von Transportleistungen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Kunden. Diese Tätigkeiten erfolgen außerhalb des organisatorischen und operativen Einflussbereichs von VTG. Gleichwohl werden Auswirkungen, die im Zusammenhang mit der Nutzung der vermieteten Schienenfahrzeuge entstehen und dem Unternehmen gemäß ESRS-Logik zugerechnet werden können, im Rahmen der Wertschöpfungskettenbetrachtung berücksichtigt, insbesondere im Hinblick auf klimabezogene Emissionen oder sicherheitsrelevante Fragestellungen.

Die Berichterstattung erstreckt sich, soweit im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als erforderlich identifiziert, auch auf vor- und nachgelagerte Aktivitäten der Wertschöpfungskette. In der vorgelagerten Wertschöpfungskette betrifft dies insbesondere die Herstellung von Schienenfahrzeugen und Komponenten, den Einsatz von Materialien wie Stahl sowie energieintensive Produktionsprozesse. Relevante Aspekte können sich hier insbesondere aus klimabezogenen Emissionen, Ressourceneinsatz oder potenziellen menschenrechtlichen Risiken ergeben. In der nachgelagerten Wertschöpfungskette werden vor allem Auswirkungen betrachtet, die aus der Nutzung der vermieteten Schienenfahrzeuge resultieren, darunter energie- und emissionsbezogene Effekte sowie sicherheitsrelevante Aspekte im Zusammenhang mit dem Transport – auch von Gefahrgütern. Die operative Verantwortung für Transportleistungen liegt bei den jeweiligen Kunden oder Eisenbahnverkehrsunternehmen; dennoch werden relevante Auswirkungen berücksichtigt, soweit sie mit dem Geschäftsmodell von VTG in Zusammenhang stehen oder dem Unternehmen zugerechnet werden können.

Die Einbeziehung der Wertschöpfungskette erfolgt unter Anwendung angemessener und vertretbarer Annahmen. Soweit Primärdaten nicht verfügbar sind, werden anerkannte Berechnungsmethoden, branchenübliche Emissionsfaktoren oder belastbare Sekundärdaten herangezogen. Dies betrifft insbesondere wertschöpfungskettenbezogene Treibhausgasemissionen oder aggregierte Lieferketteninformationen. Annahmen, Schätzmethode und potenzielle Unsicherheiten werden in den jeweiligen themenspezifischen Abschnitten offengelegt. VTG führt keine vollständige Datenerhebung bei sämtlichen Akteuren der Wertschöpfungskette durch, sondern konzentriert sich im Einklang mit den ESRS auf jene Bereiche, in denen wesentliche Auswirkungen, Risiken oder Chancen wahrscheinlich sind.

Der geografische Geltungsbereich der Berichterstattung umfasst alle Länder, in denen VTG operative Gesellschaften oder Standorte unterhält. Quantitative Angaben werden grundsätzlich auf Konzernebene konsolidiert dargestellt. Sofern für einzelne Themen eine geografische Differenzierung erforderlich ist, etwa im Zusammenhang mit Wasserstress-Regionen, länderspezifischen Arbeitsmarktstrukturen oder regulatorischen Anforderungen, erfolgt eine entsprechende Erläuterung im jeweiligen Themenkapitel.

Der Berichtszeitraum entspricht dem Geschäftsjahr des Konzerns. Quantitative Kennzahlen beziehen sich grundsätzlich auf das Berichtsjahr; Vergleichswerte des Vorjahres werden angegeben, soweit verfügbar. Änderungen im Konsolidierungskreis, etwa durch Akquisitionen oder Desinvestitionen, werden entsprechend ihrer Einbeziehung in den Konzernabschluss berücksichtigt. Sofern sich hieraus wesentliche Veränderungen im Geltungsbereich oder in der Vergleichbarkeit von Kennzahlen ergeben, werden diese transparent erläutert. Änderungen von Methoden oder Berechnungsansätzen werden offengelegt, sofern sie einen wesentlichen Einfluss auf die dargestellten Ergebnisse haben.

Die berichteten Kennzahlen basieren vorrangig auf internen Datenerhebungen, Messsystemen und konzernweiten Reportings. Die Datenerfassung erfolgt unter Anwendung einheitlicher Definitions- und Konsolidierungsregeln. Für wertschöpfungskettenbezogene Informationen sowie für bestimmte qualitative Angaben können ergänzend externe Quellen, Branchenbenchmarks oder wissenschaftlich anerkannte Faktoren herangezogen werden. Durch diese Vorgehensweise stellt VTG sicher, dass der Geltungsbereich der Nachhaltigkeitsberichterstattung konsistent, nachvollziehbar und im Einklang mit der finanziellen Berichterstattung definiert ist und dass wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen entlang der eigenen Geschäftstätigkeit sowie der relevanten Teile der Wertschöpfungskette angemessen berücksichtigt werden.

## 2 Grundlagen und Steuerung

### 2.1 Unser Geschäftsmodell und unsere Wertschöpfung

Der VTG-Konzern ist ein europaweit tätiger Anbieter von Vermiet- und Flottenmanagementleistungen für Güterwaggons. Das Kerngeschäft („Core“) des Unternehmens besteht in der langfristigen Vermietung von Kessel- und spezialisierten Güterwagen an industrielle Kunden, insbesondere aus der Chemie-, Energie-, Agrar- und Logistikbranche. VTG stellt die Güterwaggons bereit und gewährleistet deren sicheren, regelkonformen und wirtschaftlich effizienten Einsatz über den gesamten Lebenszyklus. Das Unternehmen betreibt grundsätzlich keine eigene Zugtraktion als strategisches Kernelement, sondern agiert als Asset- und Flottenmanager im Schienengüterverkehr.

Ergänzend zum Vermietgeschäft betreibt VTG Geschäftsbereiche mit erweiterter Wertschöpfungstiefe („Core+“). Hierzu zählen das Schienenlogistikgeschäft sowie das Geschäftsfeld Production. Im Bereich Schienenlogistik erbringt VTG logistikt nahe Dienstleistungen, insbesondere die Organisation, Steuerung und Optimierung von Transportketten im Schienengüterverkehr. Diese Leistungen erweitern das Asset-basierte Geschäftsmodell um koordinierende und integrierende Funktionen entlang der Transportprozesse.

Im Geschäftsfeld Production betreibt VTG eigene Instandhaltungswerkstätten sowie einen Waggonbauer. Die Werkstätten erbringen Wartungs-, Reparatur- und Modernisierungsleistungen sowohl für die konzerninterne Flotte als auch teilweise für externe Kunden. Der Waggonbau ergänzt das Geschäftsmodell um Kompetenzen in Konstruktion und Fertigung neuer Güterwaggons. Durch diese vertikale Integration stärkt VTG die Kontrolle über Qualität, technische Standards, Sicherheit und Lebensdauer der eingesetzten Assets.

Im Berichtsjahr betrieb der Konzern darüber hinaus eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die Transportleistungen im Schienengüterverkehr erbrachte. Der operative Betrieb dieses Geschäftsfeldes wurde zum Ende des Geschäftsjahres 2025 im Rahmen einer strategischen Fokussierung eingestellt. Die Aktivitäten des EVU waren im Berichtsjahr Bestandteil der eigenen Geschäftstätigkeit und in den konsolidierten Kennzahlen berücksichtigt. Soweit erforderlich, wird in den jeweiligen Themenkapiteln auf mögliche Auswirkungen auf die Vergleichbarkeit mit zukünftigen Berichtsperioden hingewiesen.

Das Geschäftsmodell des Konzerns ist kapitalintensiv und auf langfristige Nutzung ausgelegt. Güterwaggons verbleiben regelmäßig über mehrere Jahrzehnte im Bestand. Während dieser Zeit werden sie mehrfach vermietet, technisch gewartet, instandgesetzt und – sofern erforderlich – modernisiert oder an regulatorische Anforderungen angepasst. Die Verlängerung der Nutzungsdauer, die technische Anpassungsfähigkeit sowie die Wiederverwertbarkeit der eingesetzten Materialien sind zentrale Elemente der wirtschaftlichen Wertschöpfung und zugleich von Bedeutung für Ressourceneffizienz und Klimaschutz.

Im Schienengüterverkehr nimmt VTG eine verbindende Rolle zwischen Waggonherstellern, Werkstätten, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verladern ein. Durch die Bereitstellung spezialisierter Güterwaggons ermöglicht das Unternehmen den Transport verschiedenster Güter, darunter auch regulierter oder sensibler Stoffe wie Chemikalien. Die technische Auslegung, Wartung und Instandhaltung der Güterwaggons tragen maßgeblich zur Sicherheit und Zuverlässigkeit des Schienengüterverkehrs bei. Gleichzeitig unterstützt das Geschäftsmodell strukturell die Nutzung der Schiene als Verkehrsträger und kann zur Reduktion verkehrsbedingter Emissionen im Vergleich zu alternativen Transportformen beitragen.

Der Lebenszyklus eines Güterwaggons beginnt mit Konstruktion und Herstellung. Diese Phase wird teilweise durch konzerninterne Kompetenzen im Waggonbau ergänzt. In der anschließenden

Nutzungsphase werden die Güterwaggons über viele Jahre vermietet und betrieben. Regelmäßige Wartungs- und Instandhaltungszyklen in eigenen Werkstätten oder bei qualifizierten Partnern sichern die Betriebssicherheit und verlängern die wirtschaftliche Nutzungsdauer. Modernisierungen und technische Anpassungen ermöglichen es, regulatorische Anforderungen oder veränderte Marktbedingungen zu berücksichtigen. Am Ende des Lebenszyklus erfolgt die Demontage und Verwertung; aufgrund des hohen Metallanteils können wesentliche Teile der Materialien recycelt werden.

Die Wertschöpfungskette des Konzerns gliedert sich in vor-, eigene und nachgelagerte Aktivitäten. In der vorgelagerten Wertschöpfungskette bezieht VTG Rohmaterialien, Komponenten und gegebenenfalls Fremdfertigungen für den Waggonbau sowie Ersatzteile und Betriebsmittel für die Instandhaltung. Nachhaltigkeitsrelevante Aspekte ergeben sich hier insbesondere im Zusammenhang mit Energie- und Ressourceneinsatz, klimabezogenen Emissionen sowie potenziellen sozialen Risiken in Lieferketten.

Die eigene Geschäftstätigkeit umfasst die Vermietung der Güterwaggons, das technische Flottenmanagement, das Schienenlogistikgeschäft, den Betrieb eigener Instandhaltungswerkstätten, den Waggonbau sowie – im Berichtsjahr – den Betrieb eines Eisenbahnverkehrsunternehmens. In Werkstätten und Produktionsstätten werden Energie, Wasser und bestimmte Stoffe eingesetzt, wodurch Umwelt- und Arbeitssicherheitsaspekte berührt werden können. Gleichzeitig ermöglicht die vertikale Integration eine erhöhte Steuerungsfähigkeit in Bezug auf Qualität, Sicherheit und Ressourceneffizienz.

In der nachgelagerten Wertschöpfungskette werden die vermieteten Güterwaggons im Rahmen von Transportleistungen eingesetzt. Hier entstehen insbesondere nutzungsbedingte Emissionen sowie potenzielle Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Transport regulierter Güter. Die operative Durchführung der Transporte liegt grundsätzlich in der Verantwortung der jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Verloader. Gleichwohl werden wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen berücksichtigt, soweit sie mit dem Geschäftsmodell von VTG in Zusammenhang stehen oder dem Unternehmen im Sinne der ESRS zugerechnet werden können, beispielsweise im Rahmen wertschöpfungskettenbezogener Emissionen.

Das Zusammenspiel von Core- und Core+-Geschäftsfeldern, die langfristige Asset-Bindung sowie die Integration von Produktion, Instandhaltung und Flottenmanagement prägen die Struktur der Wertschöpfung des Konzerns und bilden die Grundlage für die Identifikation, Bewertung und Steuerung nachhaltigkeitsbezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Das langfristig angelegte, assetbasierte Geschäftsmodell des Konzerns ist grundsätzlich auf Stabilität und Kontinuität ausgerichtet. Gleichzeitig ist es unterschiedlichen nachhaltigkeitsbezogenen Einflussfaktoren ausgesetzt. Hierzu zählen insbesondere regulatorische Entwicklungen im Klima- und Umweltbereich, Veränderungen von Energiepreisen, Anforderungen an technische Sicherheitsstandards sowie strukturelle Veränderungen im Logistikmarkt.

Die Resilienz des Geschäftsmodells beruht insbesondere auf der langen Nutzungsdauer der Güterwaggons, der Möglichkeit zur technischen Modernisierung bestehender Assets sowie der vertikalen Integration durch eigene Werkstätten und Produktionskompetenzen. Diese Struktur ermöglicht es dem Konzern, regulatorische Anforderungen oder technologische Entwicklungen in bestehenden Flotten zu berücksichtigen und Anpassungen vorzunehmen, ohne die wirtschaftliche Substanz kurzfristig grundlegend verändern zu müssen.

Darüber hinaus trägt die strategische Fokussierung auf das Vermiet- und Flottenmanagementgeschäft sowie die Bündelung komplementärer Leistungen im Rahmen der Core+-Geschäftsfelder dazu bei, operative Komplexität zu reduzieren und die Steuerungsfähigkeit des Konzerns zu

erhöhen. Die Einstellung des Eisenbahnverkehrsunternehmens zum Ende des Berichtsjahres ist Ausdruck dieser strategischen Fokussierung.

Vor dem Hintergrund der Dekarbonisierung des Verkehrssektors sieht der Konzern in der Nutzung des Schienengüterverkehrs strukturelle Chancen. Gleichzeitig werden potenzielle Risiken, etwa im Zusammenhang mit Energiepreisen, regulatorischen Vorgaben oder veränderten Kundenanforderungen, im Rahmen der strategischen Planung und des Risikomanagements berücksichtigt.

## 2.2 Unser Nachhaltigkeitsverständnis

Nachhaltigkeit ist für VTG kein Add-on, sondern ein integraler Bestandteil der Unternehmensausrichtung und Bestandteil der Geschäftsstrategie. Der Konzern betrachtet Nachhaltigkeit als verantwortungsvollen Beitrag zu ökologischer Integrität, sozialer Gerechtigkeit und verantwortungsbewusster Unternehmensführung, der langfristig mit der wirtschaftlichen Entwicklung verzahnt ist. Seine Nachhaltigkeitsstrategie orientiert sich an international anerkannten Zielen und Standards, darunter den 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (SDGs), dem Pariser Klimaabkommen sowie den Zielen des Europäischen Green Deal. VTG versteht Nachhaltigkeit als ganzheitlichen Ansatz, der über eine rein ökologische Perspektive hinaus geht. Nachhaltigkeit bei VTG umfasst drei zentrale Dimensionen: den Schutz der Umwelt, das soziale Engagement für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Verantwortung gegenüber der Gesellschaft sowie eine transparente, integritätsorientierte Unternehmensführung. Diese drei Dimensionen bilden den Kern der ESG-Strategie des Konzerns und prägen die Art und Weise, wie Ziele definiert, Maßnahmen umgesetzt und Leistungen gemessen werden.

In ökologischer Hinsicht leitet VTG aus seiner Rolle als Anbieter von Lösungen für den Schienengüterverkehr eine besondere Verantwortung ab, zur Reduktion von Treibhausgasemissionen beizutragen und die Umweltbelastung zu minimieren. Nachhaltige Bahninfrastruktur und innovative Logistiklösungen sind dabei zentrale Elemente, um den Modal Shift von der Straße auf die Schiene zu fördern und so einen Beitrag zur Minderung verkehrsbedingter Emissionen zu leisten. Gleichzeitig strebt VTG an, seine eigenen Emissionen zu reduzieren und bis spätestens 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Dazu gehören unter anderem Zwischenziele zur Halbierung der Scope-1- und Scope-2-Emissionen bis 2030 sowie die Erhebung und Reduktion von Scope-3-Emissionen.

Die soziale Dimension des Nachhaltigkeitsverständnisses zielt darauf ab, ein Arbeitsumfeld zu schaffen, das Sicherheit, Chancengleichheit, Vielfalt und Weiterentwicklung fördert. VTG ist sich seiner Verantwortung als Arbeitgeber bewusst und setzt Maßnahmen zur Förderung von Arbeitssicherheit, gesundheitlicher Fürsorge, Aus- und Weiterbildung sowie einer inklusiven Unternehmenskultur um. Beispiele hierfür sind Ausbildungsprogramme, Initiativen zur beruflichen Integration sowie Programme zur Förderung von Lebensqualität und Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

In der Dimension der Governance legt VTG besonderen Wert auf Integrität, Transparenz und ethisches Handeln im Geschäftsalltag. Dies beinhaltet die Verpflichtung zur Einhaltung gesetzlicher Anforderungen und internationaler Standards sowie die Umsetzung klarer Richtlinien zur Unternehmensführung, Compliance und verantwortungsvollen Geschäftspraktiken. Konzernweit geltende Leitlinien wie der Code of Conduct, der Verhaltenskodex für Lieferanten und die Grundsatzerklärung zur Achtung der Menschenrechte bilden dabei einen verbindlichen Rahmen für das Verhalten aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Geschäftspartner.

Nachhaltigkeitsmanagement bei VTG ist operativ in die Geschäftsprozesse integriert. Es wird durch ein systematisches Managementsystem unterstützt, das auf kontinuierliche Verbesserung, Einhaltung von Standards sowie regelmäßige Berichterstattung abzielt. Das Nachhaltigkeitsmanagement umfasst auch die Integration international anerkannter Managementsysteme, etwa für

Energieeffizienz oder Informationssicherheit, und nutzt diese als Grundlage für Überwachung, Steuerung und Optimierung nachhaltigkeitsbezogener Leistungen. VTG versteht sich als aktiver Mitgestalter einer zukunftsfähigen Wirtschaft und Gesellschaft. In diesem Kontext engagiert sich der Konzern nicht nur für seine eigenen Nachhaltigkeitsziele, sondern trägt auch zur Weiterentwicklung der Mobilität und zur Stärkung nachhaltiger Infrastruktur bei, sowohl durch die Zusammenarbeit mit politischen Entscheidungsträgern als auch durch die Mitgliedschaft in relevanten Verbänden und Initiativen. Mit dieser Ausrichtung verbindet VTG das Ziel, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, ökologische Verantwortung und soziale Integrität nachhaltig miteinander zu vereinen und so einen dauerhaften Beitrag zu einer lebenswerten Zukunft zu leisten.

### 2.3 Doppelte Wesentlichkeitsanalyse

Im Berichtsjahr hat der VTG-Konzern eine strukturierte doppelte Wesentlichkeitsanalyse gemäß den Anforderungen der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) sowie der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) durchgeführt. Ziel der Analyse war es, diejenigen Nachhaltigkeitsthemen sowie zugrunde liegenden Impacts, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities – IROs) zu identifizieren, die entweder wesentliche Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft (Impact-Materialität) oder wesentliche finanzielle Risiken und Chancen (Financial-Materialität) für den Konzern darstellen. Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse bildet die methodische Grundlage dieses Nachhaltigkeitsberichts. Sie bestimmt, welche themenspezifischen ESRS-Standards und Disclosure Requirements anzuwenden sind, und strukturiert die inhaltliche Schwerpunktsetzung der Berichterstattung. Die Bewertung wurde auf konsolidierter Ebene durchgeführt und umfasste sämtliche Geschäftsbereiche des Konzerns – das Core-Geschäft der Vermietung von Güterwaggons, die Core+-Geschäftsfelder Schienenlogistik und Production (Werkstätten und Waggonbau) sowie die im Berichtsjahr noch betriebenen Aktivitäten des Eisenbahnverkehrsunternehmens. Die Wesentlichkeitsanalyse folgte einem klar definierten, mehrstufigen Workflow bestehend aus:

1. Scoping und Themenidentifikation
2. Quantitativer Bewertung von Impacts, Risiken und Chancen
3. 360°-Analyse und fachlicher Einordnung
4. Validierung und Managementfreigabe
5. Dokumentation und Ableitung der Berichterstattung

Dieses strukturierte Vorgehen stellt sicher, dass die Bewertung nachvollziehbar, konsistent und dokumentiert erfolgt. Ausgangspunkt war die vollständige ESRS-Themenstruktur. Diese wurde unter Berücksichtigung des spezifischen Geschäftsmodells von VTG unternehmensspezifisch konkretisiert. Dabei wurden insbesondere folgende strukturelle Besonderheiten berücksichtigt:

- die langfristige Asset-Bindung von Güterwaggons,
- die vertikale Integration durch eigene Instandhaltungswerkstätten und Produktionskompetenzen,
- die logistiknahen Dienstleistungen im Rahmen des Core+-Geschäfts,
- der Transport regulierter und sicherheitsrelevanter Güter,
- regulatorische Anforderungen im europäischen Verkehrs-, Umwelt- und Sicherheitsrecht.

Parallel wurde die Wertschöpfungskette systematisch erfasst und in vor-, eigene und nachgelagerte Aktivitäten unterteilt. Dabei wurden für jede Stufe potenzielle ökologische, soziale und governancebezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert. Zusätzlich wurden relevante Zeithorizonte definiert: kurzfristig (< 1 Jahr), mittelfristig (1–5 Jahre) und langfristig (> 5 Jahre). Diese zeitliche Differenzierung ermöglichte es, sowohl unmittelbare als auch strukturelle Entwicklungen – etwa im Zusammenhang mit Dekarbonisierung, regulatorischer Transformation oder

technologischer Entwicklung – angemessen zu berücksichtigen. Ergänzend wurde eine Stakeholder-Map erstellt, die interne und externe Anspruchsgruppen systematisch erfasst. Ziel war es, potenzielle Betroffenheit, Einflussmöglichkeiten und Erwartungshaltungen strukturiert zu berücksichtigen. Das Ergebnis dieser Phase war eine validierte Themen-Longlist als Grundlage der quantitativen Bewertung.

Die Themenidentifikation stützte sich auf eine Kombination spezifischer Inputs: sektorspezifische Benchmarkanalysen auf Basis öffentlich verfügbarer Nachhaltigkeitsberichte vergleichbarer Unternehmen im Schienengüterverkehr und in der Güterwaggonbranche, wissenschaftliche Daten und regulatorische Analysen insbesondere zu Klimarisiken und Ressourcenabhängigkeiten, die bestehenden Risikomanagementsysteme des Konzerns sowie interne Daten zur Betriebsperformance, und die Ergebnisse der externen Stakeholder-Befragung als direkter Input betroffener Anspruchsgruppen.

Die Beurteilung tatsächlicher und potenzieller Auswirkungen erfolgte entlang der gesamten Wertschöpfungskette anhand der in den ESRS definierten Kriterien:

- Ausmaß (Scale) der Auswirkungen,
- Umfang (Scope) der Betroffenheit,
- Irreversibilität (Remediability) negativer Auswirkungen,
- Eintrittswahrscheinlichkeit (Likelihood) bei potenziellen Auswirkungen.

Negative Auswirkungen wurden getrennt von positiven Effekten bewertet und nicht miteinander saldiert. Tatsächliche Ereignisse wurden mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 100 % berücksichtigt. Potenzielle Auswirkungen wurden likelihood-gewichtet einbezogen. Für die quantitative Bewertung wurde eine standardisierte Skala von 1 (sehr gering) bis 5 (sehr hoch) angewendet. Die einzelnen Bewertungskriterien wurden auf dieser Skala erfasst und zu einem aggregierten Score je Impact, Risiko oder Chance verdichtet. Als wesentlich wurden diejenigen Themen beziehungsweise zugrunde liegenden Impacts, Risiken oder Chancen eingestuft, deren aggregierter Bewertungswert 2,5 oder höher betrug. Der Schwellenwert von 2,5 wurde vor Durchführung der finalen Bewertung festgelegt und im Verlauf der Analyse nicht angepasst. Themen mit Bewertungswerten nahe der Schwelle wurden im Rahmen der Validierungsphase einer vertieften qualitativen Prüfung unterzogen.

Bei der Bewertung der Impact-Materialität wurden bestehende Präventions-, Minderungs- und Abhilfemaßnahmen des Konzerns berücksichtigt, sofern diese zum Zeitpunkt der Analyse bereits implementiert und wirksam waren. So flossen beispielsweise die konzernweite Konzernsicherheitsrichtlinie und das LTIFR-Steuerungssystem in die Bewertung der arbeitssicherheitsbezogenen Auswirkungen ein, oder das Energiemanagementsystem nach ISO 50001 in die Bewertung energiebezogener Impacts. Dies bedeutet, dass die ausgewiesenen Bewertungsscores die Netto-Auswirkungen unter Berücksichtigung bestehender Kontrollen widerspiegeln, nicht die theoretischen Brutto-Auswirkungen ohne jegliche Gegenmaßnahmen.

Im Rahmen der Identifikation potenzieller negativer Auswirkungen wurden Aktivitäten, Geschäftsbeziehungen und Geographien mit strukturell erhöhtem Risiko gesondert berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere den Transport von Gefahrgütern wie Chemikalien, Gasen und Mineralöl als Aktivität mit inhärent erhöhtem Schadenspotenzial, die Beschaffung von Primärstahl und metallischen Rohstoffen aus Drittländern mit potenziell eingeschränkten Arbeits- und Umweltstandards sowie Werkstattstandorte in unmittelbarer Nähe zu Wohngebieten mit erhöhter Lärmexposition für Anwohner.

Die Bewertung der finanziellen Wesentlichkeit erfolgte auf Basis potenzieller Risiken und Chancen. Maßgeblich waren:

- die potenzielle finanzielle Tragweite (Magnitude),
- die Eintrittswahrscheinlichkeit (Likelihood),
- die Berücksichtigung der definierten Zeithorizonte.

Auch für die Financial-Materialität wurde eine standardisierte Skala von 1 (sehr gering) bis 5 (sehr hoch) angewendet. Die Bewertungskriterien wurden zu einem aggregierten Score verdichtet und unter Anwendung derselben Schwellenwertlogik beurteilt; ein Risiko oder eine Chance wurde als wesentlich eingestuft, wenn der aggregierte Bewertungswert 2,5 oder höher betrug. Die quantitative Bewertung wurde im Rahmen der strategischen Unternehmenssteuerung gespiegelt und validiert, um sicherzustellen, dass identifizierte finanzielle Risiken und Chancen mit der Risikomanagement- und Planungslogik des Konzerns konsistent sind.

Die interne Perspektive umfasste Fach- und Führungskräfte aus den Bereichen Operations, Production, Finance, Risk Management, Legal & Compliance, Human Resources sowie Management Systems & Safety. Dadurch wurde sichergestellt, dass operative, regulatorische, finanzielle und personalbezogene Aspekte angemessen berücksichtigt werden. Externe Stakeholder wurden im Rahmen einer strukturierten Stakeholder-Analyse sowie durch eine gezielte Befragung ausgewählter externer Anspruchsgruppen mittels Fragebogen einbezogen. Hierbei wurden insbesondere Anteilseigner, Kunden, Lieferanten und Finanzierungspartner berücksichtigt. Ziel war es, deren Einschätzung zu potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf das Geschäftsmodell von VTG zu erfassen. Die Einbindung externer Stakeholder diente dabei nicht nur der Erfüllung der ESRS-Anforderungen, sondern informierte den Wesentlichkeitsprozess als integraler Bestandteil des konzernweiten Sorgfaltspflichtprozesses (Due Diligence) gemäß den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen. Die Ergebnisse der internen und externen Perspektiven wurden aggregiert und im Rahmen einer 360°-Analyse mit interner Fachexpertise, regulatorischen Bewertungen, branchenspezifischen Benchmarkanalysen im Schienengüterverkehr sowie ergänzenden Desk-Research-Elementen abgeglichen. Dadurch wurde eine ganzheitliche und fachlich fundierte Bewertung sämtlicher identifizierter IROs sichergestellt.

In der anschließenden Validierungsphase wurden insbesondere Themen an der Wesentlichkeitsschwelle gesondert geprüft. Bewertungsannahmen wurden hinterfragt, zusätzliche Informationen berücksichtigt und – sofern erforderlich – qualifiziertes Management Judgement angewendet.

Die finale Freigabe der Wesentlichkeitseinstufung erfolgte durch die Geschäftsführung. Der gesamte Prozess wurde dokumentiert und so ausgestaltet, dass eine vollständige Nachvollziehbarkeit („Back-Tracing“) der Bewertungen gewährleistet ist.

Die Analyse zeigt, dass für VTG insbesondere klima-, ressourcen-, sicherheits- und governancebezogene Themen sowohl aus Wirkungs- als auch aus Finanzperspektive wesentlich sind. Dies reflektiert die langfristige Asset-Struktur des Geschäftsmodells, regulatorische Transformationsanforderungen sowie die sicherheits- und qualitätsrelevanten Anforderungen des Schienengüterverkehrs. Ein Thema gilt als berichtspflichtig, wenn mindestens eine der beiden Wesentlichkeitsdimensionen erfüllt ist. Die detaillierte Darstellung der identifizierten wesentlichen Impacts, Risiken und Chancen (IROs) sowie deren Zuordnung zu den jeweiligen ESRS-Standards folgt im Anschluss an dieses Kapitel. Themen, die unterhalb der definierten Schwellenwerte lagen, werden in Kapitel 7 transparent dargestellt.

Die Einstellung des Eisenbahnverkehrsunternehmens zum Ende des Berichtsjahres wurde im Rahmen der Analyse berücksichtigt, da sie Auswirkungen auf Emissionsprofile, Risikostruktur und künftige Vergleichbarkeit haben kann.

Da es sich beim vorliegenden Bericht um den ersten vollständigen Berichtszyklus unter der CSRD handelt, existiert keine Vorperiode, auf die Vergleiche oder Änderungen bezogen werden könnten. Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse wurde im Berichtsjahr 2025 erstmals vollständig durchgeführt. Eine Aktualisierung und Überprüfung der Wesentlichkeitseinstufungen erfolgt erstmals im Rahmen des Berichtsjahres 2026. Anlassbezogene Aktualisierungen erfolgen darüber hinaus insbesondere bei wesentlichen Veränderungen des Geschäftsmodells, regulatorischen Entwicklungen, signifikanten Akquisitionen oder Veräußerungen sowie bei relevanten Ereignissen mit potenziellen Auswirkungen auf die Risikolage des Konzerns.

## 2.4 Übersicht der wesentlichen IROs

<b>IRO ID</b>	<b>Aspekt</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Kategorie</b>	<b>Wertschöpfungskette</b>	<b>Zeithorizont</b>	<b>SDG</b>
NI2	E1 - Klimaschutz	THG-Emissionen durch Dieseltraktion (eigene und geleaste Waggons)	-	N	K	7, 13
NI3	E1 - Klimaschutz	THG-Emissionen in der eigenen Waggonproduktion und in Werkstätten durch Verbrennungsprozesse und nicht-erneuerbare Energienutzung	-	V EB N	K	7, 9, 13
NI6	E1 - Energie	Energieverbrauch des Konzerns (v.a. EVU, Produktion, Verwaltung, Werkstätten) basiert überwiegend auf fossilen Quellen	-	V EB	K	7, 13
FR1	E1 - Klimaanpassung	Eigene Fertigungs-, Verwaltungs- und Werkstattstandorte könnten durch akute physische Risiken (Überflutungen, Stürme, Extremhitze) beeinträchtigt werden	!	EB	M	9, 13
FR2	E1 - Klimaanpassung	Schieneinfrastruktur könnte durch Stürme und Überflutungen beschädigt werden, was Unfälle und Streckenausfälle verursachen könnte	!	V EB N	M	9, 11, 13
FR3	E1 - Klimaanpassung	Die Lieferkette könnte durch klimatische Einwirkungen gestört werden, was zu höheren Kosten führen könnte	!	V	L	12, 13

IRO ID	Aspekt	Beschreibung	Kategorie	Wertschöpfungskette	Zeithorizont	SDG
FR4	E1 - Klimaanpassung	Extreme Hitzeereignisse könnten zu Gleisverformungen oder Durchhängen von Oberleitungen und damit zu Streckenausfällen führen	!	V EB N	L	9, 13
FR6	E1 - Klimaschutz	Steigende Rohstoffpreise durch höhere CO <sub>2</sub> -Bepreisung oder „Green Premium“ für Stahl könnten die Beschaffungskosten erhöhen	!	V	M	9, 12, 13
FR8	E1 - Klimaschutz	Schnell steigende Energiepreise könnten zu erheblich höheren Betriebskosten führen	!	V EB	K	7, 8, 13
FR14	E1 - Energie	Angesichts der hohen Abhängigkeit von fossilen Energiequellen könnten potenzielle Energiekrisen die Kosten erheblich steigern	!	V EB	K	7, 8
PI2	E1 - Klimaschutz	Als bedeutender Akteur im Transportsektor könnte VTG einen relevanten positiven Beitrag zur Emissionsminderung leisten	+	EB N	K	11, 13
FO2	E1 - Klimaschutz	Klimaschutzbedingte Ressourceneffizienzverbesserungen könnten positive Nebeneffekte auf Kosten und Einnahmen haben	X	V EB N	M	7, 12, 13
FO3	E1 - Klimaschutz	VTG könnte durch den zunehmenden Modal Shift von der Straße auf die Schiene zusätzliche Umsätze generieren	X	V	M	9, 11, 13
FO4	E1 - Klimaschutz	VTG könnte von der strukturellen Schwierigkeit profitieren, den Straßengüterverkehr	X	B EB	M	11, 13

IRO ID	Aspekt	Beschreibung	Kategorie	Wertschöpfungskette	Zeithorizont	SDG
		vollständig zu dekarbonisieren, und dadurch Umsätze steigern				
NI9	E2 - Luftverschmutzung	Dieselemissionen aus eigenen und vorgelagert aus Transporten beeinträchtigen die menschliche Gesundheit (Asthma, Atemwegserkrankungen)	-	V EB	K	3, 13
NI10	E2 - Luftverschmutzung	Produktionsstandorte entlang der Wertschöpfungskette könnten luftverschmutzende Stoffe über lokale/nationale Grenzwerte hinaus emittieren	-	V EB	K	3, 11
NI11	E2 - Wasser- und Bodenverschmutzung	Werkstätten und Produktionsstätten könnten Abwasser erzeugen, das die Kontaminationsgrenzwerte lokaler Behörden teilweise überschreitet	-	V EB N	K	6, 14
NI12	E2 - Wasser- und Bodenverschmutzung	Werkstatt- und Produktionsaktivitäten könnten zum Austritt von Chemikalien in Boden und Grundwasser führen	-	V EB N	K	6, 15
NI13	E2 - Gefahrgüter	Transport gefährlicher Güter (Chemikalien, Gase, Ammoniak, Flüssiggas, Mineralöl) könnte bei Leckagen zu Einträgen in Luft, Wasser und Boden führen	-	EB N	K	3, 6, 14
NI15	E2 - Gefahrgüter	Transport gefährlicher Güter könnte zu Explosionen oder anderen direkten Unfällen führen	-	EB N	K	3, 11

IRO ID	Aspekt	Beschreibung	Kategorie	Wertschöpfungskette	Zeithorizont	SDG
NI20	E4 - Biodiversität	Gewinnung von Rohstoffen für die Stahlproduktion (z.B. Eisenerz) führt zu großflächiger Zerstörung landbasierter Ökosysteme	-	V	K	12, 15
NI24	E5 - Ressourcenbedarf	Wartung und Ausbau von Schieneninfrastruktur bindet erhebliche Mengen an Beton, Gestein und Stahl	-	V	M	9, 12
FR21	E5 – Ressourcenbedarf	Einschränkungen beim Verkauf von Primärstahl / nicht-grünem Stahl könnten die Beschaffungskosten erhöhen	!	V	L	9, 12
FR22	E5 – Ressourcenbedarf	Bau- und Instandhaltungskosten für Infrastruktur sowie damit verbundene Kosten für VTG und Kunden könnten steigen	!	V EB N	L	9, 11
PI11	E5 - Ressourcenbedarf	Die Langlebigkeit, der von VTG hergestellten Produkte kombiniert mit Reparatur und Leasing könnte den Primärrohstoffverbrauch reduzieren	+	EB N	M	9, 12
NI29	S1 – Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz	Traktions-, Produktions- und Instandhaltungsarbeiten könnten zu schweren Arbeitsunfällen führen, die im Extremfall tödlich enden	-	EB	K	3, 8
NI30	S1 – Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz	Schichtarbeit, Überstunden sowie physischer und mentaler Druck könnten die Gesundheit der Beschäftigten negativ beeinflussen	-	EB	K	3, 8

IRO ID	Aspekt	Beschreibung	Kategorie	Wertschöpfungskette	Zeithorizont	SDG
NI31	S1 - Gleichbehandlung	Frauen sind in der Belegschaft (2022: 25%) und in Führungspositionen unterrepräsentiert	-	EB	K	5, 8, 10
PI17	S1 – Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz	VTGs Arbeitssicherheitsbemühungen führen zu überdurchschnittlichen Sicherheitsniveaus bei den eigenen Beschäftigten	+	EB	K	3, 8
PI18	S1 – Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz	VTG wird als „guter“ oder „sehr guter“ Arbeitgeber wahrgenommen – ein überdurchschnittliches Niveau mit positivem Effekt auf Mitarbeiterbindung	+	EB	K	3, 8
NI37	S3 – Lärm & Infrastruktur	Gleisanlagen beanspruchen Fläche und könnten die Mobilität lokaler Gemeinschaften als räumliche Barriere einschränken	-	V	M	10, 11
NI38	S3 – Lärm & Infrastruktur	Fahrende Güterzüge erzeugen Lärm; der Einsatz konventioneller Bremsen verstärkt die Lärmbelastung entlang der Gleisanlagen	-	V EB	K	3, 11
FR36	S3 – Lärm & Infrastruktur	Strengere Lärmschutzregulierungen könnten zu höheren Compliance-Kosten führen, u.a. für die Nachrüstung von Flotte und Infrastruktur	!	EB	L	3, 11
FR37	S3 – Lärm & Infrastruktur	Lokale Gemeinschaften könnten Netzwerkerweiterungen erfolgreich verzögern oder verhindern und damit Wachstumspotenziale einschränken	!	EB N	M	11, 17

IRO ID	Aspekt	Beschreibung	Kategorie	Wertschöpfungskette	Zeithorizont	SDG
PI27	S3 – Lärm & Infrastruktur	Durch Ausstattung aller Waggons mit Flüsterbremsen könnte VTG Lärmauswirkungen auf Mensch und Umwelt weiter reduzieren	+	EB	M	3, 11
NI43	S4 - Kundensicherheit	Geschäftspartner und nachgelagerte Kunden könnten in Unfälle mit Güterwaggons verwickelt werden	-	N	K	3, 11
NI44	S4 - Kundensicherheit	Geschäftspartner und nachgelagerte Kunden könnten in Unfälle im Zusammenhang mit den transportierten Gütern verwickelt werden	-	N	K	3, 11
FR39	S4 – Digitale Ethik	Cyber-Sicherheitsrisiken durch unverantwortlichen Datenumgang könnten zu Kosten für Cyber-Schutz und Rechtsstreitigkeiten führen	!	EB	M	9, 16
FR40	S4 – Digitale Ethik	Missbrauch von Kundendaten könnte rechtliche und Reputationsrisiken verursachen	!	EB	K	9, 16
FR41	S4 - Kundensicherheit	VTG könnte höhere Versicherungskosten oder Reputationsverluste im Zusammenhang mit Arbeitsunfällen bei Kunden erleiden	!	EB N	M	3, 8
FR42	S4 - Kundensicherheit	Unfälle mit Gefahrstoffen oder Kollisionen könnten erhebliche Reputationschäden, Umsatzverluste und Sanierungskosten verursachen	!	N	K	3, 11, 16

IRO ID	Aspekt	Beschreibung	Kategorie	Wertschöpfungskette	Zeithorizont	SDG
FR43	G1 – Politische Einflussnahme	Lobbyaktivitäten anderer Mobilitätsanbieter könnten die Erweiterung und Wartung der Schieneninfrastruktur verlangsamen	!	V, EB	L	11, 17
FR44	G1 – Politische Einflussnahme	Politische Priorisierung des Personenverkehrs gegenüber der Schienengüterlogistik könnte Wachstumsperspektiven von VTG einschränken	!	EB	M	9, 11
FO28	G1 – Politische Einflussnahme	Stärkere Regulierungen zur Förderung des Modal Shift könnten zusätzliche Umsätze für VTG generieren	X	E, EB, N	L	11, 13, 17
FO29	G1 – Politische Einflussnahme	Großzügigere staatliche Infrastrukturfinanzierung könnte die Verfügbarkeit des Schienennetzes verbessern und Kosten senken	X	V, EB, N	M	9, 11, 17

**Kategorien:** - Negative Auswirkung + Positive Auswirkung ! Risiko X Chance **Wertschöpfungskette:** V Vorgelagert EB Eigener Betrieb N Nachgelagert **Zeithorizont:** K Kurzfristig (< 1 Jahr) M Mittelfristig (>1 – 5 Jahre) L Langfristig (> 5 Jahre)

Tabelle 1: Übersicht der wesentlichen positiven und negativen Auswirkungen sowie Chancen und Risiken (IROs)

### 3 Governance und Verantwortung

#### 3.1 Die Rolle der Verwaltungsorgane

Die Gesamtverantwortung für die Steuerung und Überwachung wesentlicher Nachhaltigkeitsauswirkungen, -risiken und -chancen liegt bei den administrativen, leitenden und überwachenden Organen des VTG-Konzerns. Nachhaltigkeit ist integraler Bestandteil der Unternehmensführung und wird im Rahmen der bestehenden Governance-, Strategie- und Risikomanagementprozesse berücksichtigt.

Die Geschäftsführung der VTG GmbH trägt die operative Gesamtverantwortung für die Identifikation, Bewertung und Steuerung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen. Der Beirat überwacht die Geschäftsführung in dieser Hinsicht im Rahmen seiner gesetzlichen und satzungsmäßigen Aufgaben. Nachhaltigkeitsaspekte sind im Rahmen der Fokus Strategie Bestandteil der regelmäßigen Berichterstattung an den Beirat. Dabei setzen sich die Organe wie folgt zusammen:

Organ	Anzahl	Anteil unabhängige Mitglieder	Frauenanteil	Arbeitsnehmendenvertretung vorhanden
	#	%	%	Ja / Nein
Geschäftsführung	3	0,0	33,3	Nein
Beirat	11	0,0	18,2	Nein

*Tabelle 2: Angaben zu Verwaltungsorganen*

Der ausgewiesene Anteil unabhängiger Mitglieder im Beirat von 0 % ergibt sich daraus, dass sämtliche Beiratsmitglieder Vertreter des Anteilseigners sind und damit im Sinne der Definition unabhängiger Aufsichtsgremiumsmitglieder als nicht unabhängig einzustufen sind. Dies entspricht der gesellschaftsrechtlichen Struktur der VTG GmbH als GmbH mit Gesellschafterbeirat.

Der Frauenanteil im jeweiligen Organ wird als durchschnittliches Verhältnis weiblicher zu männlichen Mitgliedern berechnet. Sofern weitere Diversitätsmerkmale berücksichtigt werden (z. B. internationale Erfahrung, fachliche Hintergründe), erfolgt deren Berücksichtigung im Rahmen der Nominierungs- und Auswahlprozesse.

Die Organe stellen sicher, dass angemessene Kompetenzen zur Steuerung nachhaltigkeitsbezogener Fragestellungen vorhanden sind oder aufgebaut werden. Nachhaltigkeitsbezogene Expertise kann dabei entweder unmittelbar in den Organen vertreten sein oder durch externe Beratung sowie interne Fachfunktionen hinzugezogen werden. Bei der Besetzung von Führungs- und Aufsichtsfunktionen werden regulatorische Anforderungen, branchenspezifische Entwicklungen sowie relevante Nachhaltigkeitsrisiken berücksichtigt.

Innerhalb der Governance-Struktur sind die Verantwortlichkeiten klar geregelt. Die Geschäftsführung ist für die strategische Ausrichtung und operative Umsetzung zuständig. Nachhaltigkeitsrelevante Themen werden regelmäßig im Rahmen von Geschäftsführungs- und Aufsichtsratssitzungen behandelt. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – insbesondere im Zusammenhang mit Klimawandel, Energie, Arbeitssicherheit, Kundensicherheit, politischer Einflussnahme und Informationssicherheit – werden direkt auf Ebene der Geschäftsführung adressiert. Die Überwachung der Umsetzung erfolgt im Rahmen der bestehenden Berichtslinien und internen Kontrollsysteme. Die jeweiligen Verantwortlichkeiten sind in Geschäftsordnungen, Mandaten sowie internen Richtlinien verankert.

Die Leitungs- und Überwachungsorgane sind zudem in die Festlegung und Überwachung nachhaltigkeitsbezogener Zielsetzungen eingebunden. Strategische Zielsetzungen – beispielsweise im Bereich Klimaschutz oder Arbeitssicherheit – werden von der Geschäftsführung verabschiedet und regelmäßig hinsichtlich ihrer Zielerreichung überprüft. Der Fortschritt wird anhand definierter Kennzahlen überwacht und dem Aufsichtsrat berichtet. Abweichungen werden analysiert und bei Bedarf werden Steuerungsmaßnahmen eingeleitet.

Bei der strategischen Unternehmenssteuerung, bei wesentlichen Transaktionen sowie im Rahmen des Risikomanagementprozesses werden nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen systematisch berücksichtigt. Dies umfasst insbesondere Investitionsentscheidungen, langfristige Asset-Strategien sowie regulatorische Entwicklungen. Nachhaltigkeitsrisiken sind integraler Bestandteil des konzernweiten Risikomanagementsystems. Der zugrunde liegende Due-Diligence-Prozess dient der Identifikation, Bewertung, Vermeidung und Minderung potenzieller negativer Auswirkungen entlang der eigenen Geschäftstätigkeit sowie relevanter Teile der Wertschöpfungskette.

Bei strategischen Entscheidungen werden potenzielle Zielkonflikte zwischen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Aspekten analysiert. Soweit erforderlich, werden Abwägungsentscheidungen dokumentiert und in die Entscheidungsgrundlagen einbezogen. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte nicht isoliert betrachtet, sondern im Gesamtzusammenhang der Unternehmensstrategie berücksichtigt werden.

Die Zuordnung der wesentlichen Schritte des konzernweiten Sorgfaltspflichtprozesses zu den jeweiligen Offenlegungen im vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht ergibt sich aus dem ESRS-Offenlegungsindex in Kapitel 7.2.

### 3.2 Nachhaltigkeitsbezogene Vergütungsanreize

Der VTG-Konzern verknüpft die variable Vergütung der Geschäftsführung mit nachhaltigkeitsbezogenen Leistungskriterien. Im Berichtsjahr 2025 ist die Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) als Kennzahl zur Arbeitssicherheit fester Bestandteil der variablen Vergütungsstruktur auf Ebene der Geschäftsführung. Die LTIFR misst die Häufigkeit meldepflichtiger Arbeitsunfälle je eine Million geleistete Arbeitsstunden und ist damit ein direktes Steuerungsinstrument für das wesentliche Nachhaltigkeitsthema Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.

Die Aufnahme der LTIFR in die Vergütungsstruktur reflektiert die strategische Bedeutung, die der VTG-Konzern dem Schutz seiner Mitarbeitenden beimisst, insbesondere vor dem Hintergrund der sicherheitskritischen Tätigkeiten in den Produktions- und Instandhaltungsbereichen. Die konkrete Zielausgestaltung orientiert sich an den konzernweiten LTIFR-Zielwerten, die jährlich durch die Geschäftsführung festgelegt und dem Beirat berichtet werden.

Die genaue Gewichtung der LTIFR innerhalb der Gesamtstruktur der variablen Vergütung wird aus Gründen der Vertraulichkeit im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung nicht gesondert ausgewiesen. Weitere nachhaltigkeitsbezogene Ziele oder Kennzahlen sind im Berichtsjahr nicht explizit in der variablen Vergütungsstruktur der Geschäftsführung oder des Beirats verankert. Der Beirat partizipiert nicht an einer erfolgsabhängigen Vergütung mit nachhaltigkeitsbezogenen Komponenten.

### 3.3 Risikomanagement und interne Kontrolle der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Die Qualität und Integrität der in diesem Bericht offengelegten Informationen wird durch ein strukturiertes internes Kontrollsystem sichergestellt, das auf die spezifischen Anforderungen der Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß CSRD und ESRS ausgerichtet ist. Die Gesamtverantwortung für

die Nachhaltigkeitsberichterstattung liegt bei der Geschäftsführung. Die operative Steuerung, Koordination und Qualitätssicherung des Berichterstattungsprozesses obliegt der zentralen Nachhaltigkeitsfunktion des Konzerns, die für die Definition konzernweiter Erfassungsmethoden und Konsolidierungsregeln, die Koordination der dezentralen Datenlieferanten in den Geschäftsbereichen und an den Standorten sowie die Plausibilisierung und Qualitätsprüfung der erhobenen Kennzahlen verantwortlich ist. Die fachliche Verantwortung für themenspezifische Kennzahlen liegt bei den jeweiligen Fachbereichen – Management Systems & Safety für Arbeitssicherheitskennzahlen, Finance für wirtschaftliche Kennzahlen mit Nachhaltigkeitsbezug sowie Legal & Compliance für Governance-Kennzahlen. Die Fachbereiche bestätigen die Richtigkeit und Vollständigkeit der von ihnen gelieferten Daten im Rahmen des jährlichen Berichterstattungsprozesses.

Die Erfassung quantitativer Nachhaltigkeitskennzahlen erfolgt auf Basis standardisierter, konzernweit einheitlicher Erhebungsvorlagen, die Kennzahlen, Berechnungsmethoden, Abgrenzungsregeln und Einheiten verbindlich definieren und so die Vergleichbarkeit der Daten über Standorte und Gesellschaften hinweg sicherstellen. Die zentrale Nachhaltigkeitsfunktion konsolidiert die eingegangenen Daten und führt Plausibilitätsprüfungen durch, bei denen insbesondere Vorjahresvergleiche, Abweichungsanalysen und Konsistenzprüfungen zwischen verwandten Kennzahlen vorgenommen werden. Auffälligkeiten werden mit den jeweiligen Datenlieferanten geklärt und dokumentiert. Soweit Kennzahlen auf Schätzungen oder Hochrechnungen basieren, werden die zugrunde liegenden Annahmen, Methoden und Unsicherheiten in den jeweiligen Themenkapiteln transparent offengelegt.

Der Berichterstattungsprozess umfasst drei aufeinander aufbauende Kontrollstufen. Auf Ebene der Datenlieferanten erfolgt eine eigenverantwortliche Prüfung der Vollständigkeit und Plausibilität vor der Datenübermittlung an die zentrale Nachhaltigkeitsfunktion. Auf dieser zweiten Ebene werden systematische Plausibilitätschecks sowie themenspezifische Konsistenzprüfungen durchgeführt. Auf Ebene der Geschäftsführung werden die konsolidierten Nachhaltigkeitsdaten abschließend geprüft und vor Veröffentlichung des Berichts verabschiedet. Wesentliche Kennzahlen mit Relevanz für das konzernweite Risikomanagement – insbesondere Treibhausgasemissionen, Energieverbrauch und Arbeitssicherheitskennzahlen – werden darüber hinaus unterjährig im Rahmen der bestehenden Reporting- und Steuerungsstrukturen überwacht.

Im Berichtsjahr 2025 wurde keine externe Prüfung oder Assurance der Nachhaltigkeitskennzahlen durchgeführt. Der VTG-Konzern prüft, ob und in welcher Form eine externe Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung in zukünftigen Berichtsperioden eingeführt wird. Der Konzern ist sich dabei bewusst, dass die bestehenden Prozesse und Systeme zur Datenerfassung und -konsolidierung im Zuge der erstmaligen CSRD-Berichterstattung aufgebaut wurden und kontinuierlich weiterentwickelt werden. Identifizierte Verbesserungspotenziale – insbesondere im Hinblick auf die Automatisierung der Datenerfassung, die Erhöhung der Datenfrequenz und die Erweiterung des Kennzahlenspektrums – werden schrittweise umgesetzt und in den jeweiligen Themenkapiteln ausgewiesen.

#### 3.4 Interessen und Standpunkte von Interessenträger\*innen

Der VTG-Konzern identifiziert, versteht und berücksichtigt die Interessen und Erwartungen seiner wesentlichen Stakeholder als integralen Bestandteil seiner Nachhaltigkeitsstrategie und Unternehmenssteuerung. Die Stakeholder-Einbindung dient dabei nicht allein der Erfüllung regulatorischer Anforderungen, sondern dem Ziel, ein umfassendes Bild der relevanten Nachhaltigkeitsthemen zu gewinnen und Perspektiven zu berücksichtigen, die über die interne Sichtweise hinausgehen.

Im Berichtsjahr wurden die wesentlichen Stakeholdergruppen des Konzerns im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse systematisch eingebunden. Die aktive Einbindung umfasste Anteilseigner und Eigentümer, Finanzierungspartner und Banken, Kunden aus dem Bereich der

industriellen Verladern und Eisenbahnverkehrsunternehmen, Lieferanten sowie Mitarbeitende und deren Vertretungen in Form der Betriebsräte. Die Einbindung externer Stakeholder erfolgte über einen strukturierten Fragebogenprozess, in dem die Einschätzungen der Anspruchsgruppen zu potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf das Geschäftsmodell von VTG erhoben wurden. Die interne Perspektive wurde durch Fach- und Führungskräfte aus den Bereichen Operations, Production, Finance, Risk Management, Legal & Compliance, Human Resources sowie Management Systems & Safety eingebracht. Die Ergebnisse beider Perspektiven wurden im Rahmen einer 360°-Analyse zusammengeführt und bilden die methodische Grundlage der Wesentlichkeitseinstufung (vgl. Kapitel 2.3).

Aus der Stakeholder-Einbindung ergeben sich folgende wesentliche Erkenntnisse zu den Interessen und Erwartungen der zentralen Anspruchsgruppen. Anteilseigner und Finanzierungspartner legen besonderen Wert auf die Transparenz klimabezogener Risiken, die Nachvollziehbarkeit der Dekarbonisierungsstrategie sowie die Qualität und Prüfbarkeit der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Kunden erwarten die zuverlässige Bereitstellung sicherer, regelkonformer und zunehmend klimafreundlicherer Transportlösungen sowie Transparenz über die mit der Nutzung der vermieteten Güterwaggons verbundenen Emissionen. Lieferanten betonen die Bedeutung verlässlicher, langfristiger Geschäftsbeziehungen sowie klarer Anforderungen an soziale und ökologische Standards entlang der Lieferkette. Mitarbeitende und Betriebsräte heben die Themen Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz, Chancengleichheit sowie die Sicherheit und Attraktivität des Arbeitsplatzes als zentrale Anliegen hervor. Die Betriebsräte der deutschen Gesellschaften bringen die Interessen und Anliegen der Mitarbeitenden im Rahmen der institutionalisierten Arbeitsschutzausschüsse sowie im direkten Dialog mit den jeweiligen Geschäftsführungen ein. Wesentliche Erkenntnisse aus diesem Dialog – insbesondere zu den Themen Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz und Arbeitsbedingungen – fließen über die Berichterstattung des Bereichs Management Systems & Safety an den CEO in die Unternehmenssteuerung ein. Darüber hinaus erhebt der Konzern die Perspektiven der Mitarbeitenden über eine jährliche konzernweite Mitarbeitendenbefragung. Im Berichtsjahr 2025 erfolgte diese unter dem Format „My Voice“; ab dem Geschäftsjahr 2026 wird die Befragung unter dem neuen Format „TOGETHER“ durchgeführt. Ergänzend dazu finden mindestens jährlich strukturierte Einzelgespräche zwischen Mitarbeitenden und ihren Führungskräften in Form der konzernweit etablierten Performance Development Dialogues (PDD) statt. Wesentliche Erkenntnisse und identifizierte Handlungsbedarfe aus beiden Formaten werden über die Führungskräfte an das Senior Leadership Team sowie das Executive Board eskaliert und fließen so in die strategische Steuerung des Konzerns ein.

Die genannten Stakeholder-Perspektiven haben die Wesentlichkeitseinstufung der im Bericht behandelten Themen beeinflusst und fließen in die strategische Ausrichtung des Konzerns ein. Die Kommunikation von Nachhaltigkeitsthemen an die Leitungs- und Aufsichtsorgane erfolgt über mehrere Kanäle. Die Wesentlichkeitseinstufung sowie die wesentlichen Ergebnisse der Stakeholder-Einbindung wurden der Geschäftsführung im Rahmen des Freigabeprozesses für den Nachhaltigkeitsbericht zur Kenntnis gebracht und durch diese verabschiedet. Darüber hinaus wird dem Prüfungsausschuss des Konzerns kontinuierlich über die Entwicklung im Bereich Nachhaltigkeit sowie über kommende regulatorische Herausforderungen berichtet, sodass nachhaltigkeitsbezogene Perspektiven auch auf Ebene des Aufsichtsorgans systematisch berücksichtigt werden. Der Konzern plant, die Strukturen zur regelmäßigen Kommunikation von Stakeholder-Perspektiven an die Leitungs- und Aufsichtsorgane in den kommenden Berichtsperioden weiter auszubauen.

### 3.5 Wechselwirkung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit der Strategie und dem Geschäftsmodell

Das Geschäftsmodell des VTG-Konzerns – die langfristige Vermietung von Kessel- und spezialisierten Güterwagen sowie das Asset- und Flottenmanagement im Schienengüterverkehr – ist strukturell mit einer spezifischen Konstellation wesentlicher Nachhaltigkeitsauswirkungen, Risiken und Chancen verbunden. Das Kerngeschäft (Core) wird durch die Core+-Geschäftsfelder Schienenlogistik und Production ergänzt, wobei letzteres eigene Instandhaltungswerkstätten sowie Kompetenzen im Waggonbau umfasst. Im Berichtsjahr betrieb der Konzern darüber hinaus eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), deren Betrieb zum Ende des Geschäftsjahres 2025 im Rahmen einer strategischen Fokussierung eingestellt wurde. Die nachfolgend beschriebenen IROs wurden im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse auf einer Skala von 1 bis 5 bewertet (vgl. Kapitel 2.3).

Die wesentlichsten negativen Auswirkungen des Konzerns entstehen durch die Freisetzung von Treibhausgasemissionen: zum einen durch den Diesel-Traktionsbetrieb der eigenen und geleaste Waggons (NI2), zum anderen durch Verbrennungsprozesse und den Einsatz nicht erneuerbarer Energien in den eigenen Produktionsstätten und Werkstätten (NI3). Da VTG grundsätzlich keine eigene Zugtraktion als strategisches Kernelement betreibt, liegt ein wesentlicher Teil der nutzungsbedingten Emissionen außerhalb des direkten operativen Einflussbereichs des Konzerns. Auf der Risikoseite sind insbesondere schnell steigende Energiepreise als relevantes finanzielles Risiko identifiziert (FR8), das die operativen Kosten erheblich erhöhen könnte. Gleichzeitig eröffnet die Dekarbonisierung des Verkehrssektors substantielle Chancen: Die klimabedingten Effizienzverbesserungen wie Energieeffizienz und Ressourcenmanagement können zu Kostensenkungen führen (FO2), während die zunehmende Verlagerung von der Straße auf die Schiene (Modal Shift) zusätzliche Umsatzpotenziale für VTG erschließt (FO3). Darüber hinaus profitiert VTG von der strukturellen Schwierigkeit, den Straßengüterverkehr vollständig zu dekarbonisieren, was die relative Wettbewerbsposition der Schiene stärkt (FO4). Das Ziel der Klimaneutralität bis spätestens 2040 sowie die Halbierung der Scope-1/2-Emissionen bis 2030 sind direkte strategische Antworten auf diese IROs.

Auf der Risikoseite sind mehrere finanzielle Risiken durch den Klimawandel identifiziert. Die eigenen Fertigungs-, Verwaltungs- und Werkstattstandorte könnten durch akute physische Risiken wie Überflutungen, Stürme und extreme Hitzeereignisse beeinträchtigt werden, was zu Sachschäden und höheren Versicherungskosten führen könnte (FR1). Zugleich ist die Schieneninfrastruktur, auf deren Verfügbarkeit VTG als Asset-Owner in hohem Maße angewiesen ist, durch Stürme, Überflutungen (FR2) sowie durch extreme Hitzeereignisse mit dem Risiko von Gleisverformungen oder dem Durchhängen von Oberleitungen exponiert (FR4). Darüber hinaus könnten steigende Rohstoffpreise infolge höherer CO<sub>2</sub>-Bepreisungen oder eines „Green Premium“ für Stahl die Produktions- und Instandhaltungskosten erhöhen (FR6). Angesichts der im Berichtsjahr noch bestehenden erheblichen Abhängigkeit von fossilen Energiequellen stellen potenzielle Energiekrisen ein weiteres substantielles Kostenrisiko dar (FR14). Auf Basis der zum Berichtszeitpunkt vorliegenden Einschätzungen zeigt die qualitative Risikobeurteilung, dass physische Risiken insbesondere langfristig an Bedeutung gewinnen, während transitorische Risiken kurzfristig dominieren. Eine formalisierte Klimaszenarioanalyse gemäß ESRS E1-3 befindet sich in Vorbereitung und wird in der nächsten Berichtsperiode abgeschlossen.

Aus dem Werksbetrieb resultiert eine weitere wesentliche negative Auswirkung: Güterwaggons erzeugen im Betrieb Lärm, der durch den Einsatz konventioneller Bremsen entlang der Gleisanlagen zusätzlich verstärkt wird (NI38). Zugleich können Gleisanlagen als räumliche Barriere die Mobilität lokaler Gemeinschaften einschränken (NI37). Auf der Risikoseite könnten strengere

Lärmschutzregulierungen zu höheren Compliance-Kosten führen, etwa für die Nachrüstung von Infrastruktur (FR36), während lokale Gemeinschaften Netzwerkerweiterungen verzögern oder verhindern könnten, was Wachstumspotenziale einschränkt (FR37).

Als Bereitsteller technisch komplexer Transportmittel trägt VTG Verantwortung für die Sicherheit seiner Kunden. Geschäftspartner und nachgelagerte Kunden könnten in Unfälle mit Güterwaggons (NI43) oder in Unfälle im Zusammenhang mit den transportierten Gütern (NI44) verwickelt werden. Auf der Risikoebene könnten solche Unfälle zu erhöhten Versicherungskosten oder Reputationschäden führen (FR41), während Unfälle mit Gefahrstoffen oder Kollisionen erhebliche Reputationschäden und Umsatzverluste nach sich ziehen könnten (FR42, Financial-Score 5,0 – der höchste Einzelscore im gesamten IRO-Portfolio).

Traktions-, Produktions- und Instandhaltungsarbeiten könnten zu schweren Arbeitsunfällen führen, die im Extremfall tödlich enden können (NI29). Darüber hinaus könnten Schichtarbeit, Überstunden sowie physischer und mentaler Druck die Gesundheit der Beschäftigten negativ beeinflussen (NI30). Die LTIFR als zentrales Steuerungsinstrument und Bestandteil der variablen Vergütung der Geschäftsführung reflektiert die strategische Priorität dieses Themas.

Frauen sind in der Belegschaft und in Führungspositionen nach wie vor unterrepräsentiert (NI31). Dies betrifft sowohl die Gesamtbelegschaft als auch Managementpositionen und erfordert gezielte Maßnahmen zur Förderung von Diversität und Chancengleichheit.

Als Akteur in einem stark regulierten Sektor ist VTG sowohl Risiken als auch Chancen durch politische Entwicklungen ausgesetzt. Lobbyaktivitäten von Vertretern anderer Mobilitätsanbieter könnten die Erweiterung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur verlangsamen (FR43), während eine politische Priorisierung des Personennahverkehrs gegenüber der Schienengüterlogistik die Wachstumsperspektiven von VTG einschränken könnte (FR44). Auf der Chancenseite könnten stärkere politische Regulierungen und Förderprogramme zugunsten des Modal Shift zusätzliche Umsätze generieren (FO28) sowie großzügigere staatliche Infrastrukturfinanzierung die Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit des Schienennetzes verbessern (FO29).

Hinsichtlich der finanziellen Effekte gilt: Im Berichtsjahr 2025 haben die wesentlichen IROs die Finanzlage, das Finanzergebnis und die Cashflows des Konzerns beeinflusst, ohne dass sich die Einzeleffekte quantitativ separat ausweisen ließen. Nachhaltigkeitsbezogene Kosten – etwa aus Energiebeschaffung, Arbeitssicherheitsinvestitionen, Compliance-Aufwänden oder lärmschutzbedingten Maßnahmen – sind integraler Bestandteil der operativen Aufwandspositionen. Eine isolierte Quantifizierung wäre mit einer Messunsicherheit verbunden, die den Informationswert der Angabe erheblich einschränken würde (vgl. ESRS 1 Para. 89/90, ESRS 2 Para. 28a). Kurzfristig könnten Energiepreisvolatilität und Extremwetterereignisse zu erhöhten Betriebskosten führen. Mittelfristig sind steigende CO<sub>2</sub>-Bepreisung, technische Normierungsanforderungen und Anforderungen aus der europäischen Lieferkettensorgfaltspflicht als relevante Kostentreiber zu erwarten. Langfristig können strukturelle Veränderungen in der Industrie- und Energiewirtschaft die optimale Flottenstruktur beeinflussen (vgl. ESRS 2 Para. 29).

Die Resilienz des Geschäftsmodells gegenüber den wesentlichen Risiken wird gestärkt durch die lange Nutzungsdauer und technische Modernisierbarkeit der Güterwaggons, die vertikale Integration durch eigene Werkstätten und Produktionskompetenzen, die europaweite geografische Diversifikation des Asset-Einsatzes sowie die Integration klimabezogener Risiken in das konzernweite Risikomanagementsystem. Eine detaillierte Darstellung der Klimaresilienzbeurteilung findet sich in Kapitel 4.1.2.

### 3.6 Nachhaltigkeit in Strategie und Investitionsentscheidungen

Nachhaltigkeitsaspekte sind integraler Bestandteil der strategischen Steuerung und der Investitionsentscheidungen des VTG-Konzerns. Die konzernweite Fokus-Strategie berücksichtigt neben wirtschaftlichen auch ökologische und soziale Zieldimensionen. Klimabezogene Aspekte fließen systematisch in Investitionsentscheidungen ein, insbesondere bei der Beurteilung von Energieeffizienz, langfristigen Betriebskosten und regulatorischen Anforderungen an Assets. Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen, wie sie im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifiziert wurden, sind Bestandteil der strategischen Planung und des konzernweiten Risikomanagements (vgl. Kapitel 2.3 und 3.5).

Im Rahmen der nach SFDR erforderlichen Offenlegungen lässt sich das Geschäftsmodell von VTG wie folgt einordnen: Eine direkte Beteiligung an der Exploration, Förderung, Produktion, Verarbeitung oder dem Vertrieb fossiler Brennstoffe im Sinne von Artikel 2 Punkt 62 der Regulierung (EU) 2018/1999 besteht nicht. Zwar werden im Rahmen der Vermietung Kesselwaggons bereitgestellt, die von Kunden und Eisenbahnverkehrsunternehmen unter anderem zum Transport von Mineralöl, Flüssiggas und anderen fossilen Energieträgern eingesetzt werden – die operative Verantwortung für diese Transportleistungen liegt jedoch bei den jeweiligen Kunden. Umsätze aus der Exploration oder Produktion fossiler Brennstoffe erzielt VTG nicht. Entsprechendes gilt für die chemische Produktion: Eine Beteiligung an der Herstellung, Formulierung oder dem Großhandel chemischer Substanzen im Sinne der NACE-Klassifikation C20/C21 besteht nicht. Der Transport chemischer Stoffe in Kesselwaggons durch Kunden begründet keine eigene Produktionstätigkeit im chemischen Sektor und führt zu keinen entsprechenden Umsätzen auf Ebene des Konzerns. Darüber hinaus ist VTG weder an der Herstellung noch am Handel oder der Finanzierung kontroverser Waffen im Sinne der einschlägigen internationalen Vereinbarungen beteiligt, und Güterwaggons des Konzerns werden nicht für den Transport von Waffen oder Rüstungsgütern eingesetzt. Gleiches gilt für Tabakprodukte und tabakbezogene Erzeugnisse, an deren Herstellung oder Vertrieb der Konzern nicht beteiligt ist.

## 4 Umwelt

### 4.1 Klima und Energie

#### 4.1.1 Klimaschutz

Die Reduktion von Treibhausgasemissionen ist für den VTG-Konzern ein wesentliches strategisches Steuerungsthema. Als europaweit tätiger Anbieter von Vermiet- und Flottenmanagementleistungen für Güterwaggons ist das Unternehmen sowohl direkt durch eigene energieintensive Tätigkeiten als auch indirekt entlang der Wertschöpfungskette emissionsrelevant. Die zunehmende Regulierung im Klima- und Umweltrecht, steigende Transparenzanforderungen im Kapitalmarkt sowie veränderte Erwartungen von Kunden und Finanzierungspartnern führen dazu, dass Klimaschutz integraler Bestandteil der Unternehmenssteuerung ist.

Die Emissionsstruktur ist dabei differenziert zu betrachten. Die wesentlichen Treiber der Scope-1- und Scope-2-Emissionen sind die Produktions- und Instandhaltungswerke sowie – im Berichtsjahr – die operativen Tätigkeiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). In diesen Bereichen entstehen direkte Emissionen durch Brennstoffeinsatz sowie indirekte Emissionen aus Strombezug für energieintensive Prozesse. Das Kerngeschäft der Waggonvermietung ist im eigenen Betrieb demgegenüber strukturell emissionsarm; emissionsrelevante Effekte entstehen hier überwiegend entlang der Wertschöpfungskette und werden daher im Scope 3 erfasst. Dies betrifft insbesondere Emissionen aus der Herstellung von Materialien und Komponenten sowie aus der Nutzungsphase der vermieteten Assets. Die Schienenlogistik wirkt emissionsseitig primär indirekt über die Steuerung von Transportprozessen und die Auswahl externer Dienstleister.

Klimaschutz ist in der konzernweiten Umweltpolitik verankert und in die Governance- und Risikostrukturen integriert. Die strategische Verantwortung liegt bei der Geschäftsführung, die klimabezogene Aspekte systematisch in Investitionsentscheidungen einbezieht – insbesondere im Hinblick auf Energieeffizienz, langfristige Betriebskosten und regulatorische Anforderungen an Assets. Eine formalisierte interne CO<sub>2</sub>-Bepreisung wird derzeit nicht eingesetzt. Ziel ist die kontinuierliche Reduktion von Scope-1- und Scope-2-Emissionen, die schrittweise Verbesserung der Datengrundlage zu wesentlichen Scope-3-Kategorien sowie deren langfristige Steuerung. Die organisatorischen Systemgrenzen entsprechen dem Konsolidierungskreis des Konzerns.

Im Berichtsjahr 2025 verfügt der VTG-Konzern noch nicht über einen formalisierten Transitionsplan für den Klimaschutz, der sämtliche dort geforderten Elemente – insbesondere strukturierte Dekarbonisierungshebel, zugeordnete Investitionsbedarfe, Schlüsselannahmen und eine qualitative Bewertung eingeschlossener Emissionen – vollständig dokumentiert. Die strategischen Klimaziele sind gesetzt und die wesentlichen Handlungsfelder identifiziert; ihre Überführung in einen formalisierten, ESRS-konformen Transitionsplan ist für das Geschäftsjahr 2027 vorgesehen. Der vorliegende Abschnitt gibt den aktuellen Stand der Klimastrategie und der wesentlichen Dekarbonisierungsansätze transparent wieder.

Die wesentlichen Hebel zur Emissionsreduktion im eigenen Betrieb sind Energieeffizienzsteigerungen in den Produktions- und Instandhaltungswerken durch das ISO-50001-Energiemanagementsystem, die schrittweise Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Strombezug durch vertragliche Absicherung von Herkunftsnachweisen sowie technische Modernisierungen der Heizsysteme und Gebäudehülle an Werkstandorten, soweit technisch und wirtschaftlich vertretbar. In der Wertschöpfungskette liegt der Schwerpunkt auf der Verbesserung der Datenverfügbarkeit zu Scope-3-Emissionen sowie der Zusammenarbeit mit Lieferanten zur Reduktion vorgelagerter Emissionen, insbesondere im Bereich der Stahlbeschaffung.

Eine wesentliche strukturelle Besonderheit des Konzerns ist die hohe Abhängigkeit der Werkstandorte von fossilen Energieträgern, insbesondere bei der Wärmeversorgung historischer Produktionshallen. Ein erheblicher Anteil dieser Gebäude stammt aus baulichen Perioden mit eingeschränkten Dämmstandards und verfügt über Heizsysteme auf Basis von Öl oder Erdgas. Eine vollständige Dekarbonisierung dieser Assets ist kurzfristig technisch und wirtschaftlich nicht realisierbar und begründet langfristige Investitionserfordernisse. VTG begegnet diesem strukturellen Transitionsrisiko durch schrittweise Modernisierungen und wirtschaftlichkeitsbasierte Investitionsprüfungen gemäß EN 17463. Die Umsetzung der Klimastrategie basiert auf mehreren Schlüsselannahmen. So wird erwartet, dass die europäische Schieneninfrastruktur weiter ausgebaut und modernisiert wird und damit die strukturellen Voraussetzungen für den Schienengüterverkehr erhalten bleiben. Gleichzeitig wird davon ausgegangen, dass Technologien zur Dekarbonisierung industrieller Wärmeprozesse – insbesondere Wärmepumpen und Elektroheizungen für Großanlagen – mittelfristig wirtschaftlich einsetzbar werden. Darüber hinaus setzt die Strategie voraus, dass die regulatorischen Rahmenbedingungen im europäischen Energie- und Klimarecht hinreichende Planungssicherheit für Investitionsentscheidungen mit langen Amortisationszeiträumen bieten. Schließlich wird erwartet, dass Lieferanten im Bereich der Stahlproduktion schrittweise dekarbonisierte Produkte zu wettbewerbsfähigen Konditionen anbieten können, um vorgelagerte Scope-3-Emissionen zu reduzieren.

Im Berichtsjahr 2025 hat der VTG-Konzern messbare Fortschritte bei der Umsetzung seiner Klimastrategie erzielt. Die kombinierten Scope-1/2-Emissionen (market-based) reduzierten sich gegenüber dem Basisjahr 2021 um rund 57 % auf 10.424,51 t CO<sub>2</sub>e und unterschreiten damit den für 2030 gesetzten Zielwert bereits deutlich. Dieser Rückgang ist maßgeblich auf die strategische Einstellung der EVU-Aktivitäten zurückzuführen; in den verbleibenden Geschäftsbereichen ist ebenfalls ein Rückgang durch Maßnahmen des ISO-50001-Energiemanagementsystems sowie optimierte Produktionsauslastungen zu verzeichnen. Der Anteil erneuerbarer Energien im Strombezug wurde durch vertragliche Absicherung von Herkunftsnachweisen an weiteren Standorten ausgebaut. Für das Geschäftsjahr 2026 wird das erste vollständige Berichtsjahr ohne EVU-Emissionen die strukturelle Emissionsbasis des Konzerns erstmals klar sichtbar machen und als belastbare Grundlage für die weitere Steuerung der Dekarbonisierung in den Werken dienen. Konkrete Investitionsmaßnahmen für 2026 werden im Rahmen der laufenden Investitionsplanung definiert und im Nachhaltigkeitsbericht 2026 dargestellt.

Der VTG-Konzern hat zwei übergeordnete Klimaschutzziele definiert: die Halbierung der absoluten Scope-1- und Scope-2-Emissionen bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Basisjahr 2021 sowie die Erreichung von Klimaneutralität im eigenen Betrieb bis spätestens 2040. Für Scope-3-Emissionen wurden im Berichtsjahr noch keine quantitativen Reduktionsziele gesetzt; Priorität hat zunächst die Verbesserung der Datengrundlage und die Aufschlüsselung nach wesentlichen Kategorien. Die Festlegung von Scope-3-Zielen ist für eine spätere Berichtsperiode vorgesehen.

Die gesetzten Ziele sind nicht durch die Science Based Targets initiative (SBTi) validiert und wurden nicht anhand einer formalen Sektorpfadberechnung abgeleitet. Eine Einreichung bei der SBTi sowie die Prüfung der Kompatibilität mit einem 1,5°C-Reduktionspfad sind im Rahmen der Weiterentwicklung der Klimastrategie für eine folgende Berichtsperiode vorgesehen. Das Netto-Null-Ziel für 2040 zielt auf die vollständige Neutralisierung verbleibender Emissionen aus dem eigenen Betrieb ab; die konkrete Strategie zur Behandlung etwaiger Restemissionen wird im Zuge der Transitionsplanentwicklung bis spätestens zum Geschäftsjahr 2027 konkretisiert. Bei der Einschätzung der zukünftigen Emissionsentwicklung berücksichtigt VTG folgende Faktoren: Die Emissionen aus dem eigenen Betrieb (Scope 1 und 2) werden voraussichtlich weiter rückläufig sein, sofern die geplanten Effizienzmaßnahmen in den Werken planmäßig umgesetzt werden können und keine wesentlichen strukturellen Veränderungen im Konsolidierungskreis eintreten. Für Scope-3-Emissionen – insbesondere

Kategorie 2 (Kapitalgüter) – ist die zukünftige Entwicklung eng mit dem Umfang der Flottenneubeschaffung verknüpft, der von Markt- und Nachfrageentwicklungen abhängt und zum Berichtszeitpunkt nicht belastbar prognostiziert werden kann. Steigende regulatorische Anforderungen können den Investitionsbedarf und damit verbundene Emissionen beeinflussen, während technologische Entwicklungen im Bereich grüner Stahlproduktion die Scope-3-Emissionen je produziertem Waggon mittelfristig erheblich senken könnten.

Die konzernweiten Brutto-Treibhausgasemissionen entwickelten sich wie folgt:

	Einheit	2025	2024	2021 (BY)
Gesamtemissionen standortbezogen	t CO <sub>2</sub> e	<b>162.108,02</b>	181.188,74	n/v
Gesamtemissionen marktbezogen	t CO <sub>2</sub> e	<b>156.857,06</b>	176.188,90	n/v
Gesamtemissionen Scope-1	t CO <sub>2</sub> e	<b>5.825,82</b>	8.341,36	8.611,44
Gesamtemissionen Scope-2 (Standortbezogen)	t CO <sub>2</sub> e	<b>9.849,65</b>	16.606,16	15.659,62
Gesamtemissionen Scope-2 (Marktbezogen)	t CO <sub>2</sub> e	<b>4.598,69</b>	11.606,32	15.636,94
Gesamtemissionen Scope-3	t CO <sub>2</sub> e		156.241,22	n/v <sup>1</sup>
<i>3.1 - Einge kaufte Güter und Dienstleistungen<sup>2</sup></i>	t CO <sub>2</sub> e	<b>73,00</b>	178,73	n/v
<i>3.2 - Kapitalgüter</i>	t CO <sub>2</sub> e	<b>143.712,79</b>	136.505,09	n/v
<i>3.3 - Brennstoff</i>	t CO <sub>2</sub> e	<b>4.077,13</b>	6.601,30	n/v
<i>3.4 - Vorgelagerter Transport</i>	t CO <sub>2</sub> e	<b>7.808,67</b>	7.578,34	n/v
<i>3.5 - Abfall</i>	t CO <sub>2</sub> e	<b>1.552,73</b>	1.584,27	n/v
<i>3.6 - Geschäftsreisen</i>	t CO <sub>2</sub> e	<b>551,29</b>	615,14	n/v
<i>3.7 - Arbeitnehmerpendeln</i>	t CO <sub>2</sub> e	<b>3.444,07</b>	3.137,03	n/v

<sup>1</sup> Die konzernweite Scope-3-Erfassung wurde im Geschäftsjahr 2023 erstmals etabliert; für das Basisjahr 2021 liegen keine vergleichbaren Werte vor. Das Basisjahr für etwaige Scope-3-Reduktionsziele wird nach Konsolidierung einer belastbaren mehrjährigen Datengrundlage festgelegt.

<sup>2</sup> Emissionen aus der Stahlbeschaffung für Instandhaltungszwecke (Cat. 1) konnten im Berichtsjahr aufgrund fehlender Mengendaten nicht vollständig erfasst werden.

*Tabelle 3: Entwicklung der Emissionen*

Die Treibhausgasemissionen werden gemäß dem GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard (2004) sowie dem GHG Protocol Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard (2011) erhoben. Die Systemgrenzen entsprechen dem finanziellen Konsolidierungskreis des Konzerns (Financial Control Approach). Einbezogen werden die sieben im Kyoto-Protokoll definierten Treibhausgase (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, HFCs, PFCs, SF<sub>6</sub>, NF<sub>3</sub>), ausgedrückt in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten unter Anwendung der GWP-Werte des IPCC Fünften Sachstandsberichts (AR5, 100-Jahres-Horizont). Biogene CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Emissionsgutschriften aus dem Kauf oder Verkauf von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten sind in keinem Scope enthalten. Scope-1-Emissionsfaktoren basieren auf Sekundärdaten des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA); Scope-2-Emissionen werden sowohl marktbasierend unter Berücksichtigung vertraglicher Herkunftsnachweise als auch standortbasiert unter Anwendung nationaler Strommix-Faktoren ausgewiesen. Aktivitäten, die dem EU-Emissionshandelssystem unterliegen, wurden im Berichtsjahr nicht identifiziert; der EU-ETS-Anteil an den Scope-1-Emissionen beträgt 0 %.

Für Scope-3-Emissionen wurden alle 15 GHG-Protokoll-Kategorien gescreent und wesentliche Kategorien auf Basis von Emissionsvolumen, finanziellem Einfluss und strategischer Relevanz identifiziert. Mit Abstand die wesentlichste Kategorie ist Kategorie 2 (Kapitalgüter), die Emissionen aus der Herstellung neu beschaffter Güterwaggons umfasst und im Vorjahr rund 87 % der gesamten Scope-3-Emissionen ausmachte. Die Emissionen aus der Stahlbeschaffung für Instandhaltungs- und Reparaturzwecke (Kategorie 1) konnten im Berichtsjahr aufgrund fehlender Mengendaten nicht vollständig erfasst werden; diese Kategorie ist daher als untererfasst einzustufen. Kategorie 13 (nachgelagerte geleaste Assets) ist für VTG als Vermieter von Güterwaggons strukturell relevant, da hier die nutzungsbedingten Emissionen der vermieteten Flotte durch Kunden und Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verorten wären. Diese konnten im Berichtsjahr aufgrund begrenzter Datenverfügbarkeit auf Kundenseite nicht vollständig quantifiziert werden; VTG prüft in Zusammenarbeit mit relevanten Kunden die schrittweise Verbesserung der Datengrundlage für diese Kategorie. Die Kategorien 8 bis 12 sowie 14 und 15 wurden im Rahmen des Screenings als nicht wesentlich oder nicht anwendbar eingestuft.

Im Basisjahr 2021 betragen die kombinierten Scope-1/2-Emissionen (market-based) 24.271 t CO<sub>2</sub>e; der Zielwert für 2030 liegt damit bei 12.136 t CO<sub>2</sub>e. Der aktuelle Wert von 10.424,51 t CO<sub>2</sub>e im Berichtsjahr 2025 entspricht einer Reduktion von rund 57 % gegenüber dem Basisjahr und unterschreitet den 2030-Zielwert bereits deutlich. Diese Entwicklung ist maßgeblich auf die Einstellung der EVU-Aktivitäten zurückzuführen, die im Basisjahr und in den Folgejahren erhebliche Emissionsbeiträge geleistet haben. Bereinigt um diesen Effekt ist auch in den Produktions- und Instandhaltungswerken ein Rückgang zu verzeichnen, der auf Maßnahmen des Energiemanagementsystems sowie auf veränderte Produktionsauslastungen zurückzuführen ist. Die weitere Emissionsreduktion in den Werken bleibt ein zentrales operatives Handlungsfeld.

#### 4.1.2 Klimarisiken

Klimabezogene Risiken können sich sowohl unmittelbar auf die operative Tätigkeit als auch mittel- bis langfristig auf die strategische Ausrichtung des Konzerns auswirken. Als europaweit tätiger Anbieter von Vermiet- und Flottenmanagementleistungen für Güterwaggons ist VTG insbesondere durch die langfristige Nutzung physischer Assets, die Abhängigkeit von der Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der europäischen Schieneninfrastruktur sowie durch regulatorische Entwicklungen im Klima- und Umweltrecht exponiert. Die Bewertung erfolgt auf Basis des konsolidierten Unternehmenskreises und umfasst sämtliche Geschäftsbereiche, einschließlich der Vermietung, des

Schienenlogistikgeschäfts, der Instandhaltungswerkstätten, des Waggonbaus sowie der im Berichtsjahr noch betriebenen Eisenbahnverkehrsaktivitäten.

Physische Klimarisiken ergeben sich aus akuten Extremwetterereignissen sowie aus chronischen klimatischen Veränderungen. Akute Risiken – insbesondere Hochwasser, Starkregen, Hitzeperioden und Sturmschäden – können zu temporären Betriebsunterbrechungen an Produktions- oder Instandhaltungsstandorten führen, logistische Abläufe beeinträchtigen oder infrastrukturelle Einschränkungen im Schienennetz verursachen. Da VTG als Asset-Owner in hohem Maße auf die Funktionsfähigkeit der europäischen Schieneninfrastruktur angewiesen ist, können auch indirekte Beeinträchtigungen Auswirkungen auf Vermietungsleistungen, Umlaufzeiten und Kundenzufriedenheit haben. Chronische physische Risiken wie langfristig steigende Durchschnittstemperaturen oder veränderte Niederschlagsmuster können mittel- bis langfristig Einfluss auf Materialbeanspruchung, Korrosionsanfälligkeit, Wartungsintervalle und technische Spezifikationen von Güterwaggons haben. Aufgrund der langen Nutzungsdauer der Assets werden solche Entwicklungen bei Modernisierungs- und Instandhaltungsentscheidungen berücksichtigt.

Transitorische Klimarisiken entstehen im Zuge der Dekarbonisierung von Wirtschaft und Verkehr und umfassen regulatorische, technologische, marktbezogene und finanzierungsbezogene Veränderungen. Regulatorische Risiken ergeben sich aus verschärften Emissionsanforderungen, erweiterten Berichtspflichten, technischen Normen und energiepolitischen Maßnahmen. CO<sub>2</sub>-Bepreisungsmechanismen können mittelbar Auswirkungen auf Kostenstrukturen in Werkstätten, Produktionsprozessen und entlang der Lieferkette haben. Strukturelle Veränderungen in Industrie- und Energiewirtschaft können langfristig Einfluss auf Transportvolumina und Flottenstruktur nehmen. Technologische Entwicklungen im Verkehrssektor können Anpassungsanforderungen an bestehenden Assets auslösen. Darüber hinaus können steigende Anforderungen von Investoren und Finanzierungspartnern hinsichtlich klimabezogener Transparenz Einfluss auf Kapitalzugang und Vertragsbedingungen haben.

Die Identifikation und Bewertung klimabezogener Risiken erfolgt im Rahmen der konzernweiten Risikomanagement- und Wesentlichkeitsprozesse entlang kurz- (< 1 Jahr), mittel- (1–5 Jahre) und langfristiger (> 5 Jahre) Zeithorizonte. Für physische Risiken werden relevante klimabezogene Gefahren identifiziert und Vermögenswerte sowie Geschäftsaktivitäten auf ihre Exposition geprüft. Dabei wird zwischen standortgebundenen Assets – insbesondere Werkstätten und Produktionsstätten in Deutschland, Frankreich und der Slowakei – und mobil eingesetzten Assets (Güterwaggons) differenziert. Da die operative Steuerung der Flotte bei den jeweiligen Kunden liegt, wirtschaftliches Eigentum sowie Instandhaltungsverantwortung jedoch bei VTG verbleiben, wird die Sensitivität der Flotte anhand technischer Parameter, Wartungszyklen und struktureller Abhängigkeit von der Schieneninfrastruktur auf aggregierter europäischer Ebene bewertet. Für transitorische Risiken werden regulatorische Entwicklungen, CO<sub>2</sub>-Preisannahmen, Energiepreisentwicklungen, technologische Innovationen sowie Markt- und Nachfrageveränderungen identifiziert und hinsichtlich Eintrittswahrscheinlichkeit und finanzieller Tragweite bewertet. Die Einstufung als wesentliches Risiko folgt der konzernweiten Bewertungssystematik der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (vgl. Kapitel 2.3). Die nachfolgend dargestellten Risiken entsprechen den als finanziell wesentlich identifizierten klimabezogenen Risiken:

<b>Materielles klimabezogenes Risiko</b>	<b>Risikoart</b>	<b>Betroffene Bereiche</b>	<b>Zeithorizont</b>	<b>Finanzielle Wirkung</b>
Extremwetterereignisse	Physisch (akut)	Werke	Kurz – Mittel	Betriebsunterbrechung,

Materielles klimabezogenes Risiko	Risikoart	Betroffene Bereiche	Zeithorizont	Finanzielle Wirkung
		Infrastrukturabhängigkeit		Reparaturkosten
Langfristige Klimaveränderungen	Physisch (chronisch)	Waggonflotte europaweit	Mittel-Lang	Anpassung technischer Spezifikationen
CO <sub>2</sub> -Bepreisung	Transitorisch	Werke Energiebezug	Kurz - Mittel	Energie- und Betriebskosten
Regulatorische Verschärfungen	Transitorisch	Waggonflotte Produktion	Mittel-Lang	Investitionsbedarf
Nachfrageveränderungen	Transitorisch	Vermietgeschäft	Mittel-Lang	Auslastungs- und Erlösrissen

*Tabelle 4: Klassifikation materieller klimabezogener Risiken nach Risikoart und Wirkpfad*

Zur Bewertung der Robustheit des Geschäftsmodells plant der VTG-Konzern die Durchführung einer formalisierten qualitativen Klimaszenarioanalyse. Diese wird auf Basis von mindestens zwei Szenarien durchgeführt: einem 1,5°C-kompatiblen Dekarbonisierungsszenario mit begrenztem Overshooting – zur Abbildung transitorischer Risiken bei ambitionierten Regulierungspfaden – sowie einem Hoch-Emissionsszenario mit einer globalen Erwärmung deutlich über 2°C – zur Abbildung physischer Risiken bei verstärkten Klimaveränderungen. Zentrale Annahmen werden CO<sub>2</sub>-Preisentwicklung, Energiepreisvolatilität, regulatorische Rahmenbedingungen, technologische Innovationsgeschwindigkeit sowie die Häufigkeit extremer Wetterereignisse betreffen. Der Geltungsbereich umfasst sämtliche wesentlichen Geschäftsbereiche des Konzerns. Die Analyse befindet sich im Berichtsjahr in Vorbereitung und wird bis zum Geschäftsjahr 2027 abgeschlossen. Die Ergebnisse fließen in den Nachhaltigkeitsbericht 2027 ein und werden die strategische Reaktion auf die identifizierten Risiken weiter präzisieren.

Auf Basis der zum Berichtszeitpunkt vorliegenden qualitativen Risikobeurteilung erweist sich das assetbasierte Geschäftsmodell von VTG als grundsätzlich anpassungsfähig gegenüber den identifizierten klimabezogenen Risiken. Transitorische Risiken dominieren kurzfristig durch regulatorische und energiepreisbedingte Effekte, während physische Risiken insbesondere langfristig an Bedeutung gewinnen. Für die Strategie und das Geschäftsmodell des Konzerns bedeutet dies, dass Investitionsentscheidungen zunehmend klimabezogene Aspekte berücksichtigen müssen und die langfristige Portfoliosteuerung der Flotte eine wachsende Resilienzkomponente erhält.

Kurzfristig stützt sich die Anpassungsfähigkeit des Konzerns auf die Verfügbarkeit bestehender finanzieller Ressourcen zur Abfederung operativer Klimaeffekte – etwa durch Versicherungsstrukturen, Instandhaltungsbudgets und flexible Wartungsplanung – sowie auf das ISO-50001-Energiemanagementsystem zur Begrenzung energiekostenbedingter Auswirkungen steigender CO<sub>2</sub>-Preise. Mittelfristig ermöglicht die Modernisierbarkeit der Güterwaggons eine kontinuierliche technische Anpassung an regulatorische und technologische Anforderungen, ohne die wirtschaftliche Substanz grundlegend zu verändern. Die vertikale Integration durch eigene Werkstätten stärkt die Fähigkeit zur Umsetzung solcher Anpassungen zeitnah und kosteneffizient. Geplante Investitionen in Energieeffizienz und den Ausbau erneuerbarer Energien im Strombezug tragen zur Reduktion

transitorischer Risiken bei (vgl. Kapitel 4.1.1 und 4.1.3). Langfristig reduziert die europaweite Diversifikation des Asset-Einsatzes die Konzentration physischer Risiken auf einzelne Regionen oder Infrastrukturkorridore. Langfristige Finanzierungsstrukturen unterstützen die Planbarkeit größerer Investitionen in Klimaanpassung und Asset-Modernisierung. Die Verankerung klimabezogener Risiken im konzernweiten Risikomanagementsystem stellt sicher, dass neue Erkenntnisse zeitnah in Strategie und Investitionsplanung einfließen.

Gleichzeitig bestehen strukturelle Grenzen der Anpassungsfähigkeit, die transparent offengelegt werden: Die direkte Einflussnahme auf operative Einsatzbedingungen der vermieteten Flotte ist begrenzt, da diese im Verantwortungsbereich der Kunden liegt. Die Abhängigkeit von der Verfügbarkeit der europäischen Schieneninfrastruktur kann nicht unternehmensseitig gesteuert werden. Die hohe Abhängigkeit der Werkstandorte von fossilen Energieträgern – bedingt durch die historische Bausubstanz der Produktionshallen – begrenzt die kurzfristige Anpassungsfähigkeit im Bereich der eigenen Emissionsreduktion, wie in Kapitel 4.1.1 ausführlich dargestellt.

Wesentliche Unsicherheiten in der Resilienzbeurteilung bestehen hinsichtlich der Geschwindigkeit und Intensität regulatorischer Entwicklungen im europäischen Klima- und Verkehrsrecht, der CO<sub>2</sub>- und Energiepreisentwicklung sowie der Häufigkeit und Intensität physischer Klimaereignisse. Mit Abschluss der formalisierten Klimaszenarioanalyse im Geschäftsjahr 2027 wird die Resilienzbeurteilung auf eine breitere quantitative und szenariogestützte Grundlage gestellt; die Ergebnisse werden die strategischen Schlussfolgerungen für Geschäftsmodell und Investitionsplanung weiter präzisieren.

#### 4.1.3 Energieverbrauch und -effizienz

Der Energieverbrauch ist für den VTG-Konzern sowohl aus ökologischer als auch aus wirtschaftlicher Perspektive von wesentlicher Bedeutung. Während das Kerngeschäft der Waggonvermietung im eigenen operativen Betrieb strukturell energiearm ist, entstehen signifikante Energieverbräuche in den Produktions- und Instandhaltungswerken sowie – im Berichtsjahr – im Betrieb der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Energieeffizienz stellt daher einen zentralen Hebel zur Reduktion von Treibhausgasemissionen, zur Begrenzung von Kostenrisiken aus Energiepreisvolatilität sowie zur langfristigen Sicherung der operativen Stabilität dar.

Die Steuerung energiebezogener Aspekte erfolgt auf Grundlage der konzernweiten Umwelt- und Energiepolitik sowie eines zertifizierten Energiemanagementsystems nach ISO 50001. Der zertifizierte Anwendungsbereich umfasst die wesentlichen Produktions- und Instandhaltungsstandorte; für nicht zertifizierte Standorte gelten die organisatorischen Vorgaben des Systems entsprechend. Die Gesamtverantwortung liegt bei der Geschäftsführung; ein zentral benannter Energiemanagementbeauftragter (EnMB) koordiniert Weiterentwicklung, Normkonformität und interne Energieaudits. Auf Werksebene werden Energieteams gebildet, die wesentliche Energieverbraucher (Significant Energy Uses, SEU) identifizieren, mit Leistungskennzahlen hinterlegen und in strukturierten Aktionsplänen steuern. Bei Investitionen ab 50.000 € netto oder bei Maßnahmen mit Einfluss auf SEUs ist eine Wirtschaftlichkeitsprüfung gemäß EN 17463 verpflichtend durchzuführen, sodass energetische Aspekte systematisch in Beschaffungs- und Investitionsentscheidungen integriert sind.

Die Energieberichterstattung basiert auf dem Endenergieverbrauch innerhalb des konsolidierten Unternehmenskreises. Quantitative Angaben zu Brennstoffen erfolgen auf Basis des unteren Heizwerts (Lower Heating Value). Energiedaten werden mindestens quartalsweise erhoben, analysiert und dokumentiert; Grundlage sind Abrechnungen der Energieversorger sowie dokumentierte Verbrauchsnachweise. Sind Energieverbräuche in Mietverhältnissen nicht separat ausweisbar, erfolgt eine standardisierte Schätzung auf Basis von Flächendaten (Wärme) und FTE. Die Aufteilung des

Stromverbrauchs in erneuerbare, nukleare und fossile Anteile erfolgt nach einem zweistufigen Ansatz: Strom wird als erneuerbar ausgewiesen, soweit entsprechende Herkunftsnachweise oder vertraglich definierte Umweltattribute vorliegen (market-based approach). Für den verbleibenden Strombezug ohne vertragliche Absicherung werden nationale Strommix-Daten angewendet (location-based approach), die nach fossil, nuklear und erneuerbar aufgeteilt werden. Alle fossilen Nicht-Strom-Energieträger (Erdgas, Heizöl, Flüssiggas, Diesel, Benzin) werden vollständig als fossil ausgewiesen. Eine Doppelzählung selbst erzeugter und verbrauchter Energie wird vermieden; eigenproduzierten Photovoltaikstrom weist VTG nicht mehrfach aus.

Energieträger	Einheit	2025	2024	2023
Strom	MWh	<b>33.592,7</b>	65.317,5	81.899,1
Fernwärme	MWh	<b>2.101,0</b>	2.107,7	2.168,6
Erdgas	MWh	<b>8.151,5</b>	4.585,4	4.364,3
Flüssiggas	MWh	<b>2.674,7</b>	3.285,3	3.483,8
Heizöl	MWh	<b>6.320,4</b>	8.604,1	7.365,0
Benzin	MWh	<b>1.836,2</b>	1.852,0	505,2
Diesel	MWh	<b>4.673,6</b>	13.787,8	13.196,7
Gesamtenergieverbrauch	MWh	<b>59.348,8</b>	99.540,0	112.982,6

*Tabelle 5: Energieverbrauch nach Energieträger in MWh*

Der Gesamtenergieverbrauch verringerte sich im Berichtsjahr um 40,4 % gegenüber dem Vorjahr. Der Rückgang ist maßgeblich auf die Einstellung der EVU-Aktivitäten zurückzuführen, die im Vorjahr erhebliche Diesel- und Stromverbräuche verursacht haben. Bereinigt um den EVU-Effekt ist auch in den Produktions- und Instandhaltungswerken ein Rückgang zu verzeichnen, der auf Effizienzmaßnahmen im Rahmen des ISO-50001-Systems sowie auf eine veränderte Produktionsauslastung zurückzuführen ist. Der deutliche Rückgang beim Dieserverbrauch von 13.787,8 MWh auf 4.673,6 MWh (-66 %) ist überwiegend EVU-bedingt; der verbleibende Verbrauch resultiert aus innerbetrieblicher Logistik und der Dienstwagenflotte. Der Anstieg beim Erdgasverbrauch von 4.585,4 MWh auf 8.151,5 MWh (+78 %) ist auf standortspezifische Umstellungen der Wärmeversorgung an einzelnen Werkstandorten zurückzuführen.

Energiequelle	Einheit	2025	2024	2023
Fossile Energiequelle	MWh	<b>31.236,8</b>	48.964,1	52.552,5
Erneuerbare Energiequellen	MWh	<b>20.880,5</b>	32.253,6	39.573,9
Nukleare Energiequellen	MWh	<b>7.231,5</b>	19.322,3	20.856,2
Gesamtenergieverbrauch	MWh	<b>59.348,8</b>	99.540,0	112.982,6

*Tabelle 6: Energieverbrauch nach Energiequellen*

Die Aufschlüsselung nach Energiequellen befindet sich im Berichtsjahr noch in Finalisierung. Die Ermittlung der Anteile für Standorte ohne vollständige vertragliche Absicherung durch Herkunftsnachweise erfolgt auf Basis nationaler Strommix-Daten der zuständigen Netzbetreiber und Behörden für Deutschland, Frankreich und die Slowakei. Die Werte werden vor Veröffentlichung des

Berichts eingetragen. Der nukleare Anteil ergibt sich insbesondere aus dem Strombezug an den Standorten in Frankreich und der Slowakei, wo Kernenergie einen erheblichen Anteil am nationalen Strommix ausmacht.

Energiequelle	Einheit	2025	2024	2023
Erneuerbare Energieproduktion	MWh	<b>13.412,0</b>	k. A.	k. A.
Nicht erneuerbare Energieproduktion	MWh	<b>0,0</b>	k. A.	k. A.

*Tabelle 7: Energieproduktion*

Der erzeugte Photovoltaikstrom wird überwiegend am Standort selbst genutzt und nicht ins öffentliche Netz eingespeist. Eine Doppelzählung im Energieverbrauch erfolgt nicht.

Die strukturelle Abhängigkeit des Konzerns von fossilen Energieträgern ist maßgeblich auf die baulichen Gegebenheiten der historischen Werkshallen zurückzuführen, deren Heizsysteme überwiegend auf Öl- oder Gasbasis betrieben werden. Eine vollständige kurzfristige Dekarbonisierung dieser Infrastruktur ist technisch und wirtschaftlich nicht realisierbar; VTG begegnet diesem Transitionsrisiko durch schrittweise Modernisierungen und wirtschaftlichkeitsbasierte Investitionsprüfungen gemäß EN 17463. Eine ausführliche Darstellung dieser Thematik – einschließlich der Bewertung eingeschlossener Emissionen – findet sich in Kapitel 4.1.1.

Zur Bewertung der Energieeffizienz unserer Aktivitäten werden ergänzend die folgenden Energieintensitätskennzahlen herangezogen:

Kennzahl	Einheit	2025	2024	2023
Energieverbrauch pro Mitarbeitende-näquivalent	MWh / FTE	<b>34,5</b>	48,7	55,2
Energieverbrauch pro Million Euro Umsatz	MWh / Mio. € Umsatz	<b>55,2</b>	84,7	92,8

*Tabelle 8: Energieintensitäten*

Die Intensitätskennzahlen sind indikativ und dienen der internen Steuerung. Sie spiegeln den EVU-Effekt wider: Der deutliche Rückgang der absoluten Verbräuche bei gleichzeitig veränderter FTE- und Umsatzbasis führt zu einer rechnerischen Verbesserung beider Kennzahlen, die nicht vollständig auf operative Effizienzgewinne zurückzuführen ist. Die strategische Steuerung des Energieverbrauchs auf Konzernebene erfolgt über die Treibhausgasemissionsziele gemäß Kapitel 4.1.1. Standortbezogene Energieziele werden im Rahmen des ISO-50001-Managementsystems durch die jeweiligen Energieteams definiert und überwacht

## 4.2 Ressourcennutzung

### 4.2.1 Wasser

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse hat VTG negative Auswirkungen und Risiken und Bezug auf Wasserverbrauch und Wasserentnahme im eigenen Geschäftsbereich, der vor- sowie der nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert. Positive wasserbezogene Chancen wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse nicht als materiell identifiziert.

Bei VTG wird Wasser insbesondere in den Werken zu Zwecken der Reinigung als auch zur Dichtigkeitsprüfung von Kesselwagen genutzt. Daneben erfordern Prozesse wie die Dampferzeugung Wasser für den Betrieb. Die Werksstandorte entnehmen daher Wasser durch den Bezug von

Frischwasser von Dritten sowie an einem Standort aus einem Eigenbrunnen. Wasserknappheit kann daher die Produktion durch Unterbrechung in essenziellen Prozessen beeinflussen und zu Verzögerungen und damit höheren Kosten führen.

Zur Bewertung, ob und in welchem Umfang wasserbezogene Risiken vorliegen, hat VTG die relevanten Produktionsstandorte einer systematischen Prüfung unterzogen. Grundlage hierfür waren Auskünfte des Aqueduct Water Risk Atlas 4.0 des World Resource Institute für das Jahr 2024. Diese wurden um öffentlich verfügbare hydrologische Informationen nationaler Umweltbehörden (Deutschland – Umweltbundesamt; Frankreich – Agence de l'Eau; Slowakei - Slovenský hydrometeorologický ústav) ergänzt. Die Bewertung an sich konzentrierte sich auf die Indikatoren Wasserstress, Verfügbarkeit von Wasserressourcen sowie potenzielle Nutzungskonflikte und schloss die folgenden Produktionsstandorte ein:

- Deutschland: Elze, Celle, Wesseling, Großräschen und Syke
- Frankreich: Joigny
- Slowakei: Trnava

Die angemieteten Büroflächen innerhalb zahlreicher europäischer Städte haben nach Hochrechnungen keinen signifikanten Einfluss auf den steuerbaren Wasserverbrauch und wurden daher nicht in der standortbezogenen Analyse hinsichtlich wasserbezogener Risiken einbezogen.

Die Ergebnisse der Bewertung haben gezeigt, dass sich alle bewerteten Produktionsstandorte innerhalb Deutschlands in Regionen liegen, die laut WIR-Aqueduct einen stabilen Zugang zu Wasserressourcen haben und nur einem geringem bis moderatem Wasserstress unterliegen. Der Produktionsstandort in Joigny in Frankreich weist ein moderates Wasserrisiko auf, welches sich durch saisonale Trockenphasen kennzeichnet, jedoch ohne Einschränkungen der Wasserverfügbarkeit. Lediglich der Produktionsstandort in Trnava in der Slowakei liegt in einem Gebiet mit mittlerem Wasserstress, wodurch es in den Sommermonaten zu zeitweisen Einschränkungen bei der Oberflächenwasserverfügbarkeit kommen kann. Gemäß den in AR 2 des ESRS E3 definierten Schwellenwerten erreicht keiner der bewerteten Standorte die Einstufung „hohes Wasserstress-Gebiet“. Der Standort Trnava wird als Gebiet mit mittlerem Wasserstress geführt und unterliegt einer gesonderten betrieblichen Überwachung. Folglich betreibt VTG keinen Produktionsstandort in einer Region mit hohem Wasserstress. Auf Basis der durchgeführten standortbezogenen Analyse kommt VTG zu dem Ergebnis, dass die identifizierten wasserbezogenen Risiken derzeit keine wesentlichen Einschränkungen für die strategische Ausrichtung, das Geschäftsmodell oder die langfristige operative Leistungsfähigkeit des Konzerns darstellen. Die regionale Diversifikation der Produktionsstandorte sowie die überwiegend stabile Wasserverfügbarkeit tragen zur Resilienz des Geschäftsmodells gegenüber wasserbezogenen Risiken bei. Potenzielle Veränderungen der Wasserverfügbarkeit, insbesondere infolge klimatischer Entwicklungen, werden fortlaufend beobachtet und in die regelmäßige Risikoüberwachung einbezogen.

Aufgrund dieser Tatsache verfügt VTG derzeit über keine eigenständige, dezidierte Wasserstrategie, welche durch wasserbezogene, interne Richtlinien den Produktionsstandorten Vorgaben macht. Jedoch ist eine umfassende Umweltpolitik verfügbar, die den verantwortungsvollen und ressourcenschonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen als zentrales Unternehmensprinzip festlegt. Sie bildet den übergeordneten Rahmen für alle umweltrelevanten Aktivitäten und gilt daher für sämtliche Standorte von VTG, einschließlich des Produktionsstandorts Trnava. In dieser sind Grundsätze enthalten, die unmittelbar wasserbezogene Aspekte betreffen:

- Schonender und effizienter Einsatz von (Wasser-) Ressourcen
- Vermeidung unnötiger Verbräuche
- Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen

Die Einhaltung der in der Umweltpolitik definierten Grundsätze wird im Rahmen der bestehenden Management- und Kontrollstrukturen überwacht. Die Verantwortung für die Umsetzung wasserbezogener Anforderungen liegt bei den jeweiligen Geschäftsführungen sowie den Betriebs- und Standortleitungen. Die Umweltpolitik wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst, um veränderten regulatorischen, operativen oder umweltbezogenen Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen.

Die praktische Umsetzung dieser Anforderung erfolgt an den Produktionsstandorten dezentral und an die lokalen Gegebenheiten. Die jeweilige Geschäftsführung sowie Betriebs- und Standortleitungen sind dabei für die geltenden gesetzlichen Vorgaben und behördlichen Auflagen zur Wasserentnahme und -nutzung sowie zur Abwasserbehandlung verantwortlich. Der Wasserverbrauch wird lokal erfasst, überwacht und wird jährlich im Rahmen der Nachhaltigkeitskennzahlen zentral gemeldet. Die Wasserentnahme erfolgt überwiegend über die kommunale Wasserversorgung. Am Produktionsstandort Joigny wird zusätzlich Wasser aus einem behördlich genehmigten Eigenbrunnen entnommen. Im Berichtszeitraum lagen keine Informationen vor, dass es zu rechtlichen Verstößen hinsichtlich dieser Anforderungen kam.

Die wesentlichen Maßnahmen zum effizienten Umgang mit Wasser dienen der Minderung identifizierter wasserbezogener Risiken sowie der Reduzierung des Frischwasserverbrauchs und der Abwasserbelastung. Sie erfolgen innerhalb der bestehenden betrieblichen Strukturen und werden durch Investitionen in die Anlagentechnik unterstützt. Ein separat ausgewiesenes Budget für Wassermaßnahmen existiert zwar nicht, wird jedoch im Rahmen des Investitionsbudgets berücksichtigt. Die Aufrechterhaltung der Effizienz bestehender Anlagen wird anteilig aus dem jährlichen Instandhaltungsbudget finanziert. Derzeit wird insbesondere das für Druckprüfungen eingesetzte Wasser nach dem Einsatz gefiltert und aufgefangen, sodass es mehrfach wiederverwendet und der Frischwasserbezug sowie die Abwassermenge signifikant reduziert wird. Daneben wird der gleiche Prozess auch mit dem Wasser durchgeführt, welches zur Außen- und Innenreinigung von Waggons genutzt wird, sodass auch hier nur Verluste ersetzt werden müssen. Abschließend sind alle Produktionsstandorte dazu verpflichtet, die Verbräuche mindestens jährlich zu erfassen. Für den Standort Trnava, der als einziger Produktionsstandort des Konzerns in einem Gebiet mit mittlerem Wasserstress liegt, wird die Wasserentnahme im Rahmen des konzernweiten Umweltmonitorings gesondert erfasst und überwacht. Spezifische über das Monitoring hinausgehende Maßnahmen zur Reduzierung des Wasserverbrauchs wurden am Standort Trnava im Berichtsjahr nicht implementiert, da der Wasserstress unterhalb des ESRS-E3-Schwellenwerts für hohe Wasserstress-Gebiete liegt und die bisherige Wasserentnahme keine wesentlichen Einschränkungen der lokalen Wasserverfügbarkeit verursacht. VTG beobachtet die Wasserverfügbarkeitsentwicklung an diesem Standort fortlaufend und wird bei einer Verschlechterung der Wasserstresskategorie gezielte Maßnahmen zur Reduzierung des Frischwassereinsatzes einleiten.

Für die angemieteten Büroflächen wurde der Wasserverbrauch auf Basis eines repräsentativen Durchschnittswertes von 15 m<sup>3</sup> pro Mitarbeitenden und Jahr geschätzt. Dieser Wert orientiert sich an den Richtwerten des Umweltbundesamts für betriebliche Umweltkennzahlen sowie veröffentlichten EMAS-Umwelterklärungen deutscher Verwaltungsorganisationen und liegt im Bereich üblicher Richtwerte für Büroarbeitsplätze in Europa. Da im Schnitt 1.024 Mitarbeitende im Berichtsjahr an Bürostandorten, als Lokomotivführer der Eisenbahnverkehrsunternehmen oder im integrativen Ausbildungswerk gearbeitet haben, ergibt sich hieraus ein hochgerechneter Wasserverbrauch von 15.360 m<sup>3</sup> für die Bürostandorte. Die Hochrechnung dient als Proxy-Angabe nach der Methodik des Umweltbundesamts für betriebliche Umweltkennzahlen, da die Wasserversorgung über die jeweiligen Gebäudevermieter erfolgt und keine individuellen Verbrauchsdaten bei VTG vorliegen. Die hieraus resultierende Unsicherheit wird als gering eingeschätzt, da der Bürowasserverbrauch

gemessen am Gesamtverbrauch der Produktionsstandorte nicht wesentlich ist. Eine exaktere Datenerfassung ist derzeit nicht vorgesehen.

Im Berichtszeitraum hat VTG insgesamt 49.340 m<sup>3</sup> Frischwasser entnommen, das aus zwei Quellen bezogen wird: 47.893 m<sup>3</sup> stammen aus der kommunalen Wasserversorgung von Dritten. Zudem werden 1.447 m<sup>3</sup> am Produktionsstandort Joigny (Frankreich) aus einem behördlich genehmigten Eigenbrunnen (Grundwasser) entnommen. Im Vergleich zum Vorjahr sank die Gesamtentnahme um rund 19 %, was maßgeblich auf die Einstellung der EVU-Aktivitäten und den damit verbundenen Rückgang der Bürostandortmitarbeitenden sowie auf eine reduzierte Anzahl gereinigter Waggons an den Produktionsstandorten zurückzuführen ist. Durch die wiederholte Nutzung von Wasser in Prüf- und Reinigungsprozessen konnte der Frischwasserbedarf pro Produktionseinheit stabil gehalten werden.

Die Abwassereinleitung wird nicht eigenständig gemessen, sondern entspricht dem in den jeweiligen kommunalen Abwasserbescheiden ausgewiesenen Schmutzwasservolumen. Niederschlagswassergebühren, die flächenbezogen berechnet werden, sind kein Bestandteil der Wasserentnahme und werden daher nicht in den Wasserkennzahlen ausgewiesen. Der Wasserverbrauch ergibt sich als Differenz aus Wasserentnahme und Abwassereinleitung ( $C = W - D$ ) und umfasst implizit sämtliche nicht eingeleiteten Mengen, einschließlich Verdunstungsverlusten aus Dampferzeugung, Druckprüfungen und Reinigungsprozessen, die nicht separat erfasst werden. Die Unsicherheit aus der fehlenden separaten Verlufterfassung wird als gering eingeschätzt, da die betroffenen Prozesse keinen strukturell hohen Wasserverdampfungsanteil aufweisen. Das anfallende Abwasser aller Produktionsstandorte wird vor Einleitung in die jeweiligen lokalen kommunalen Abwassernetze gemäß den behördlichen Auflagen aufbereitet. Eine Überwachung findet durch die lokalen Behörden statt. Gespeichertes Wasser im Sinne von Para. 15(f) ESRS E3 fällt bei VTG nicht an. An den Produktionsstandorten wird kein Wasser in eigenen Rückhaltebecken oder Speichereinrichtungen dauerhaft zurückgehalten.

	Einheit	2025	2024
Wasserentnahme	m <sup>3</sup>	<b>49.340</b>	61.168
Davon aus kommunaler Versorgung (Dritte)	m <sup>3</sup>	<b>47.893</b>	59.512
Produktionsstandorte	m <sup>3</sup>	<b>33.980</b>	42.217
<i>Ateliers de Joigny</i>	m <sup>3</sup>	<b>762</b>	944
<i>Waggonwerk Brühl</i>	m <sup>3</sup>	<b>27.487</b>	37.549
<i>Waggonbau Graaff</i>	m <sup>3</sup>	<b>2.013</b>	1.661
<i>Sema</i>	m <sup>3</sup>	<b>546</b>	389
<i>Zelos</i>	m <sup>3</sup>	<b>1.725</b>	1.674
Bürostandorte	m <sup>3</sup>	<b>15.360</b>	17.295
Davon aus Eigenbrunnen / Grundwasser	m <sup>3</sup>	<b>1.447</b>	1.656
Produktionsstandorte	m <sup>3</sup>	<b>1.447</b>	1.656
<i>Ateliers de Joigny</i>	m <sup>3</sup>	<b>1.447</b>	1.656
Bürostandorte	m <sup>3</sup>	<b>0</b>	0

	Einheit	2025	2024
Abwassereinleitung	m <sup>3</sup>	<b>49.333</b>	61.161
Produktionsstandorte	m <sup>3</sup>	<b>33.973</b>	42.192
<i>Ateliers de Joigny</i>	m <sup>3</sup>	<b>2.209</b>	2.600
<i>Waggonwerk Brühl</i>	m <sup>3</sup>	<b>27.487</b>	37.549
<i>Waggonbau Graaff</i>	m <sup>3</sup>	<b>2.013</b>	1.661
<i>Sema</i>	m <sup>3</sup>	<b>546</b>	389
<i>Zelos</i>	m <sup>3</sup>	<b>1.718</b>	1.667
Bürostandorte	m <sup>3</sup>	<b>15.360</b>	17.295
Wasserverbrauch	m <sup>3</sup>	<b>7</b>	7
Wasserverbrauch in Gebieten mit Wasserstress	m <sup>3</sup>	<b>7</b>	7
<i>Zelos</i>	m <sup>3</sup>	<b>7</b>	7
Wiederverwendetes / rezirkuliertes Wasser	m <sup>3</sup>	<b>7</b>	7
<i>Zelos</i>	m <sup>3</sup>	<b>7</b>	7
Gespeichertes Wasser	m <sup>3</sup>	<b>0</b>	0

*Tabelle 9: Wasserkennzahlen in m<sup>3</sup>*

Die bestehenden Maßnahmen haben sich als wirksam erwiesen, sodass derzeit keine zusätzlichen technischen oder strategischen Maßnahmen zur Reduktion oder Harmonisierung der Wasserdaten vorgesehen sind. Lediglich die Frequenz der internen Berichterstattung soll auf vier Mal im Jahr erhöht werden, um die Datentransparenz, Vergleichbarkeit und Reaktionsfähigkeit zu verbessern. Ab dem Jahr 2026 werden die Wasserverbräuche vierteljährlich erhoben und an die zentrale Nachhaltigkeitsfunktion gemeldet. Diese Anpassung dient der frühzeitigen Erkennung von Anomalien und einer besseren Integration des laufenden ESG-Controllings.

	Einheit	2025	2024
Wasserintensität	m <sup>3</sup> Wasserentnahme / FTE	<b>48,18</b>	53,05
	m <sup>3</sup> Wasserentnahme / Mio € Umsatz	<b>45,91</b>	52,06

*Tabelle 10: Wasserintensität*

Im Berichtszeitraum wurden keine quantitativen, konzernweiten Wasserziele definiert. Die Auslassung wasserbezogener Ziele erfolgt auf Basis der durchgeführten Risikobewertung, der stabilen Wasserverfügbarkeit an den meisten Standorten sowie der bereits etablierten und wirksamen Maßnahmen zur Wasserwiederverwendung keine wesentlichen, über die bestehenden Maßnahmen hinausgehenden Handlungserfordernisse identifiziert wurden. Auch für den Standort Trnava wurden angesichts des mittleren – unterhalb des ESRS-E3-Schwellenwerts für hohes Wasserstress-Gebiet liegenden – Wasserstress keine gesonderten quantitativen Ziele als notwendig erachtet. Der

Fokus liegt derzeit auf der Sicherstellung eines effizienten, gesetzeskonformen Umgangs mit Wasser und der Stabilisierung des Frischwasserverbrauchs pro Produktionseinheit.

#### 4.2.2 Materialeinsatz und Kreislaufwirtschaft

VTG setzt sich in seinen Tätigkeiten für die Stärkung der Kreislaufwirtschaft ein und hat dies in der Umweltpolitik, die für den Gesamtkonzern Gültigkeit hat, adressiert. Diese setzt das Ziel Ressourcen über den gesamten Lebenszyklus hinweg effizient und langlebig zu nutzen. Sie bildet somit einen Handlungsrahmen für die Beschaffung, den Betrieb, die Instandhaltung sowie das Recycling von Güterwagen und deren Komponenten. Die Umweltpolitik adressiert insbesondere die im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourceneinsatz, Materialabhängigkeiten, Abfallaufkommen sowie Kreislauffähigkeit von Produkten. Die Verantwortung für die Umsetzung und Weiterentwicklung der Grundsätze liegt im Executive Board. Die operative Steuerung erfolgt in den Bereichen und Abteilungen. Die Einhaltung und Wirksamkeit der Umweltpolitik werden regelmäßig im Rahmen interner Audits sowie den Managementreviews überprüft und bei Bedarf angepasst.

Anders als Konsumgüter sind Güterwagen auf Langlebigkeit und Reparaturfähigkeit ausgelegt. So liegt die durchschnittliche geplante Nutzungsdauer bei 37,5 Jahren. Dabei gibt es einzelne Waggon, die die Nutzungsdauer bei weitem überschreiten. Darüber hinaus werden sie regelmäßig gewartet, instandgehalten und wo wirtschaftlich und technisch möglich modernisiert, um deren Lebensdauer weiter zu verlängern. Daneben sind auch die Instandhaltungsprozesse konsequent auf Wiederverwendbarkeit und modulare Austauschbarkeit ausgerichtet. Komponenten wie Kupplungen, Achsen, Ventile, Radsätze und Tankausstattungen werden aufgearbeitet und erneut eingesetzt. Beschichtungen und Lacke sind so ausgelegt, dass sie trennbar entfernt werden können, um eine saubere Wiederverwertung zu ermöglichen. Diese Vorgehensweise reduziert den Bedarf an Primärrohstoffen erheblich und verlängert den Nutzungszyklus unserer Produkte. Die finanziellen und personellen Ressourcen, die für die Umsetzung dieser Maßnahmen eingesetzt werden, werden ab dem Berichtsjahr 2027 vollständig quantifiziert ausgewiesen. Im Berichtsjahr 2025 erfolgt die Darstellung gemäß ESRS 1, Paragraph 133, zunächst qualitativ.

Im Berichtsjahr 2025 befinden sich die quantitativen Kennzahlen zu den eingesetzten wesentlichen Materialien gemäß E5-4 noch im Aufbau. Die Auslassung der Zahlenwerte erfolgt gemäß ESRS 1, Paragraph 133, da die erforderliche Dateninfrastruktur zur konzernweiten Erfassung und Zusammenführung von Stücklisten-, Einkaufs- und Produktionsdaten in der notwendigen Granularität noch nicht vollständig implementiert ist. Eine vollständige quantitative Berichterstattung ist ab dem Geschäftsjahr 2027 vorgesehen. Die Ermittlung wird auf Basis der Produktionsstücklisten, Einkaufsdaten und technischen Materialdefinitionen auf Konzernebene erfolgen.

Qualitativ lässt sich der Materialeinsatz wie folgt beschreiben: Die Waggon und Komponenten bestehen zum überwiegenden Teil aus Stahl, der nicht zu den kritischen Rohstoffen im Sinne der EU-Rohstoffliste (Critical Raw Materials Act, Regulation (EU) 2024/1252) zählt. Im Waggonbau werden überwiegend Stahlqualitäten verwendet, die zu einem hohen Anteil aus Sekundärmaterial bestehen, wodurch der Einsatz von Primärrohstoffen bereits heute gezielt reduziert wird. Weitere Materialien wie Mangan, Nickel und Aluminium werden lediglich in geringen Mengen als Legierungs- oder Verbindungselemente eingesetzt. Diese gelten nach EU-Definition teilweise als kritisch oder strategisch, sind jedoch für die reine Funktionalität der Waggon nicht bestimmend. Im Rahmen der Fertigung und Instandhaltung kommen beim Schweißen Zusatzwerkstoffe und Schutzgase zum Einsatz, die teilweise geringe Mengen an Mangan und Nickel enthalten. Diese Stoffe werden ausschließlich als Legierungsbestandteile in standardisierten Schweißdrähten verwendet und machen einen verschwindend geringen Anteil des Gesamtmaterialeinsatzes aus. Aufgrund der geringen

Mengen besteht keine wesentliche Abhängigkeit von kritischen oder strategischen Rohstoffen. Sonstige kritische Rohstoffe wie Kobalt, Lithium, Grafit oder seltene Erden finden in unseren Produkten und Prozessen keine Verwendung. Der Einsatz biobasierter Materialien wie Holzverpackungen und Kartonagen ist mengenmäßig nicht wesentlich.

Die konstruktiv bedingte Designed Recyclability Rate der Güterwagen sowie die zugehörigen Produktkennzahlen befinden sich ebenfalls im Aufbau. Die Auslassung erfolgt gemäß ESRS 1, Paragraph 133, da die methodische Grundlage zur konzernweiten Berechnung des Anteils recyclingfähiger Materialien am Gesamtproduktgewicht derzeit noch entwickelt wird. Die Berechnung erfordert vollständige Stücklisten mit Materialgewichten je Komponente sowie eine eindeutige Klassifikation der technischen Recyclingfähigkeit je Materialfraktion – Daten, die im Berichtsjahr noch nicht in der erforderlichen Granularität und Vollständigkeit für den Gesamtkonzern vorliegen. Eine vollständige quantitative Berichterstattung ist ab dem Geschäftsjahr 2027 vorgesehen.

Kategorie	2025	Verfügbarkeit
Gesamtgewicht wesentlicher Materialien	k. A.	Ab 2027
Anteil kritischer / strategischer Rohstoffe am Gesamtmaterialgewicht	k. A.	Ab 2027
Anteil Sekundärmaterialien	k. A.	Ab 2027
Anteil biobasierter Materialien	k. A.	Ab 2027
Anteil vollständig recyclingfähiger Materialien	k. A.	Ab 2027
Verwendung seltener Erden oder Batterierohstoffe	Keine	-

*Tabelle 11: Verwendeten Materialien / Rohstoffe im Verhältnis zum Gesamtgewicht*

Für die angemieteten Bürostandorte werden keine eigenständigen Mengen zum Materialeinsatz erfasst, da dort keine produktionsrelevanten Ressourcenverbräuche stattfinden.

In der Methodik zur Ermittlung von Abfallmengen unterscheidet VTG in gemietete Büro- und Produktionsstandorte sowie dem Abfallaufkommen durch Verschrottung von Waggonen. Für die angemieteten Bürostandorte werden keine Abfallmengen gemessen, da die Entsorgung über die jeweiligen Vermieter erfolgt. Die Abfallmenge der Bürostandorte wurde daher auf der Basis eines repräsentativen Durchschnittswertes von 120 kg Abfall pro Mitarbeitenden und Jahr ermittelt. Dieser orientiert sich an veröffentlichten EMAS-Umwelterklärungen deutscher Verwaltungsorganisationen und liegt daher im Bereich üblicher Richtgrößen für Büroarbeitsplätze. Die Hochrechnung dient als Proxy-Angabe nach der Methodik des Umweltbundesamts für betriebliche Umweltkennzahlen. Aufgrund der im Verhältnis geringen Abfallmengen und des fehlenden Einflusses auf den Gesamtverbrauch sind die Bürostandorte nicht wesentlich für die Ressourcennutzungsbilanz von VTG. Die hieraus resultierende Unsicherheit wird als gering eingeschätzt. Eine exaktere Datenerfassung ist derzeit nicht vorgesehen.

Da im Schnitt 1.024 Mitarbeitende im Berichtsjahr an Bürostandorten, als Lokomotivführer der Eisenbahnverkehrsunternehmen oder im integrativen Ausbildungswerk gearbeitet haben, kamen somit 122,88 t Gewerbeabfall zusammen. Diese Abfallmenge wurde dem ungefährlichen Abfall zugeordnet. Da die Entsorgung über die jeweiligen Gebäudevermieter erfolgt, liegen VTG für diese Fraktion keine individuellen Entsorgungsnachweise vor. Die entsprechenden Mengen werden daher als

Abfall mit unbekanntem Entsorgungsziel ausgewiesen und sind in den nachfolgend dargestellten 528,11 t enthalten.

Der an den Produktionsstandorten anfallende Abfall wird vollständig und sortenrein getrennt, um eine ressourcenschonende Entsorgung zu ermöglichen. Diese erfolgt ausschließlich über zugelassene Entsorgungsfachbetriebe, die den ordnungsgemäßen Umgang mit den entsprechenden Abfallarten gewährleisten. Für alle Fraktionen liegen belastbare Mengendaten vor, die auf den Wiegeprotokollen und Entsorgungsnachweisen der jeweiligen Entsorgungsfachbetriebe basieren. Die darin enthaltenen Gewichtsangaben entsprechen dem Originalzustand des Materials und wurden keiner weiteren Datenmanipulation unterzogen (z. B. keine Umrechnung in Trocken- oder Nassgewicht). Die Angaben werden stichprobenhaft geprüft, um Datenqualität und Plausibilität sicherzustellen.

Die wesentlichen Abfallströme an den Produktionsstandorten umfassen folgende Fraktionen gemäß Europäischer Abfallliste (Entscheidung 2000/532/EG):

- Metallschrott (EWC 17 04 05 – Eisen und Stahl): Mengenmäßig größter Abfallstrom; wird sortenrein getrennt und an zugelassene Recycler zur stofflichen Verwertung (R4) abgegeben.
- Holz und Holzverpackungen (EWC 15 01 03 – Verpackungen aus Holz; EWC 17 02 01 – Holz): Getrennte Sammlung und Wiederverwertung (R3).
- Kunststoffe (EWC 15 01 02 – Verpackungen aus Kunststoff; EWC 17 02 03 – Kunststoff): Entstehen im Rahmen des Waggonbaus und der -instandhaltung; werden der energetischen Verwertung zugeführt (R1 gemäß Anhang II der Abfallrahmenrichtlinie, sofern die dort genannten Bedingungen erfüllt sind).
- Lack- und Farbreste (EWC 08 01 11\* – Farb- und Lackabfälle, die organische Lösemittel oder andere gefährliche Stoffe enthalten): Eingestuft als gefährlicher Abfall; energetische Verwertung (R1).
- Biobasierte Materialien / Papier und Kartonagen (EWC 15 01 01 – Verpackungen aus Papier und Pappe; EWC 20 01 01 – Papier und Pappe): Getrennte Sammlung und Kompostierung bzw. werkstoffliche Verwertung (R3).
- Ölhaltige Rückstände (EWC 13 01 10\* – Mineralölbasierte Hydrauliköle; EWC 13 02 05\* – Mineralölbasierte Maschinenöle; EWC 13 08 99\* – Sonstige Ölabfälle): Eingestuft als gefährlicher Abfall; ordnungsgemäße Behandlung und Verwertung durch zugelassene Entsorgungsfachbetriebe.

Die unter „Andere Verwertungsverfahren“ ausgewiesenen Mengen umfassen ausschließlich Verfahren gemäß Anhang II der Abfallrahmenrichtlinie 2008/98/EG, konkret R1 (energetische Verwertung, sofern die Effizienzanforderungen des Anhangs II erfüllt sind) sowie R3 (Kompostierung und sonstige organische Verwertung). Sonstige Beseitigungsverfahren beinhalten jene Abfallmengen, für die keine Entsorgungsnachweise vorlagen und das finale Entsorgungsziel daher unbekannt ist; diese werden gemäß ESRS E5, Paragraph 16(e), gesondert ausgewiesen.

Neben den regulären Abfallströmen aus den Büro- und Produktionsstandorten fällt ein weiterer Anteil des Abfallaufkommens durch die Verschrottung von Waggons an, die das Ende ihres Lebenszyklus erreicht haben. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 753 Waggons in ihre Einzelteile zerlegt und 17.214,3 t sind als Normalstahl sowie Edelstähle der Güteklasse V2A und V4A (EWC 17 04 05 – Eisen und Stahl) zurück in den Materialkreislauf gebracht worden. Da Güterwaggons überwiegend aus Stahl bestehen, werden diese zum allergrößten Anteil dem Recycling zugeführt. Die Verschrottung erfolgt über zertifizierte Recyclingunternehmen, die die stoffliche Verwertung nachweislich dokumentieren. Hierfür liegen VTG die Abfallmengen sowie die Verwertungs- und Entsorgungswege vollständig und verifiziert vor.

Im Berichtsjahr 2025 fielen insgesamt 19.933,02 metrische Tonnen Abfall an, was einem Anstieg von rund 4,6 % im Vergleich zum Vorjahr (19.049,95 t) entspricht. Dieser Anstieg ist ausschließlich auf eine erhöhte Anzahl verschrotteter Waggons zurückzuführen, die im Berichtsjahr das Ende ihres Lebenszyklus erreicht haben. Für insgesamt 528,11 t des gesamten Abfallaufkommens ist das finale Entsorgungsziel unbekannt (entspricht 2,6 % des Gesamtabfallaufkommens). Diese Menge setzt sich aus zwei Teilmengen zusammen. 405,2 t entfallen auf Produktionsstandorte, für die im Berichtsjahr keine Entsorgungsnachweise vorlagen, sowie 122,88 t Gewerbeabfall aus angemieteten Bürostandorten, für die aufgrund der vermierterseitigen Entsorgung strukturell keine individuellen Entsorgungsnachweise bei VTG vorliegen. VTG arbeitet daran, die Nachweislücken der Produktionsstandorte bis zum nächsten Berichtszeitraum zu schließen. Für die Bürostandorte wird im Rahmen der Weiterentwicklung der Datenerfassung geprüft, ob eine Nachweisführung über die jeweiligen Vermieter künftig ermöglicht werden kann.

Radioaktive Abfälle entstehen innerhalb der VTG-Gruppe nicht.

	Einheit	2025	2024
Gesamtabfallmenge	t (%)	<b>19.933,02 (100)</b>	19.049,95 (100)
<i>Davon gefährlich</i>	t (%)	<b>556,67 (2,8)</b>	436,05 (2,3)
<i>Davon wiederverwendet</i>	t (%)	<b>32,91 (0,2)</b>	0 (0,0)
<i>Davon wiederverwertet</i>	t (%)	<b>67,24 (0,3)</b>	7,80 (0,0)
<i>Davon andere Verwertungsverfahren (R1, R3)</i>	t (%)	<b>0,93 (0,0)</b>	6,69 (0,0)
<i>Davon verbrannt</i>	t (%)	<b>18,23 (0,1)</b>	117,96 (0,6)
<i>Davon auf einer Deponie</i>	t (%)	<b>112,53 (0,6)</b>	79,14 (0,4)
<i>Davon andere Beseitigungsverfahren (unbekanntes Entsorgungsziel)</i>	t (%)	<b>324,83 (1,6)</b>	224,45 (1,2)
<i>Davon nicht gefährlich</i>	t (%)	<b>19.376,35 (97,2)</b>	18.613,90 (97,7)
<i>Davon wiederverwendet</i>	t (%)	<b>0,0 (0,0)</b>	0 (0,0)
<i>Davon wiederverwertet</i>	t (%)	<b>18.778,56 (94,2)</b>	17.859,60 (93,8)
<i>Davon andere Verwertungsverfahren (R1, R3)</i>	t (%)	<b>258,45 (1,3)</b>	161,39 (0,8)
<i>Davon verbrannt</i>	t (%)	<b>0,0 (0,0)</b>	0 (0,0)
<i>Davon auf einer Deponie</i>	t (%)	<b>136,08 (0,7)</b>	71,96 (0,4)
<i>Davon andere Beseitigungsverfahren (unbekanntes Entsorgungsziel)</i>	t (%)	<b>203,26 (1,0)</b>	520,96 (2,7)

Tabelle 12: Abfallaufkommen und Entsorgungswege in metrischen Tonnen und Prozent unterschieden in gefährlich und nicht gefährlich

VTG verfolgt das fortlaufende Ziel, sämtliche Entsorgungswege nachvollziehen zu können und damit die Transparenz über alle Abfallströme zu gewährleisten. Darüber hinaus strebt der Konzern seit 2021 konzernweit eine Recyclingquote von mindestens 93 % an und verfolgt das Prinzip der Deponievermeidung, wonach kein erzeugter Abfall auf Deponien entsorgt werden darf. Dies soll spätestens bis 2030 dauerhaft erreicht und stabilisiert werden. Das Ziel der vollständigen Deponievermeidung gilt konzernweit für alle Produktions- und Instandhaltungsstandorte. Im Berichtsjahr 2025 wurden insgesamt 248,6 t Abfall auf Deponien entsorgt (112,5 t gefährlicher Abfall; 136,1 t nicht gefährlicher Abfall). Diese Mengen entfallen ausschließlich auf Produktionsstandorte, in deren regionalen Entsorgungsmärkten für die betreffenden Abfallfraktionen derzeit keine alternativen Verwertungs- oder Behandlungskapazitäten durch zugelassene Entsorgungsfachbetriebe angeboten werden. Die Deponierung erfolgt in diesen Fällen als einzig verfügbarer ordnungsgemäßer Entsorgungsweg. VTG beobachtet die Marktentwicklung in den betroffenen Regionen aktiv und wird alternative Entsorgungswege erschließen, sobald entsprechende Kapazitäten verfügbar sind. Das Ziel der vollständigen Deponievermeidung bis spätestens 2030 bleibt unverändert bestehen.

Im Berichtsjahr 2025 lag die Recyclingquote bei 96,0 %. Die Recyclingquote ergibt sich aus dem Anteil der zur stofflichen Verwertung abgegebenen Abfallmengen (Recycling sowie andere Verwertungsverfahren R1/R3) am Gesamtabfallaufkommen und schließt Deponierung, Verbrennung ohne Energierückgewinnung sowie Abfälle mit unbekanntem Entsorgungsziel aus. Das Ziel einer Recyclingquote von mindestens 93 % wurde damit im Berichtsjahr 2025 erreicht. Die Zielsetzung gilt für alle Produktions- und Instandhaltungsstandorte und wird durch konsequente Abfalltrennung, Auswahl zertifizierter Entsorgungsfachbetriebe und eine regelmäßige Überprüfung der Entsorgungsnachweise umgesetzt. Die Zielerreichung wird jährlich auf Konzernebene überprüft und dem Executive Board berichtet.

	Einheit	2025	2024
Recyclingquote	%	<b>96,0</b>	94,7

*Tabelle 13: Recyclingquote*

Um Trends, Abweichungen und Optimierungspotenziale frühzeitig zu erkennen, sollen ab dem Jahr 2027 sämtliche Ressourcen- und Abfalldaten vierteljährlich erfasst, berichtet und ausgewertet werden. Der mittelfristige Einsatz von Sekundärstahl anstelle von Primärstahl wird als strategisches Ziel verfolgt. Ein konkreter Zielwert sowie ein verbindliches Zieldatum werden im Rahmen der Weiterentwicklung der Materialdatenerfassung bis spätestens Ende 2027 definiert und berichtet.

	Einheit	2025	2024
Abfallintensität	t/FTE	<b>19,47</b>	16,52
	t / Mio € Umsatz	<b>18,55</b>	16,21

*Tabelle 14: Abfallintensität*

Der Anstieg der Abfallintensität gegenüber dem Vorjahr – von 16,52 auf 19,47 t/FTE (+17,8 %) sowie von 16,21 auf 18,55 t/Mio. € Umsatz (+14,4 %) – ist auf das gestiegene Abfallaufkommen durch die erhöhte Verschrottungsaktivität bei gleichzeitig gesunkener Mitarbeitendenzahl infolge der Einstellung der EVU-Aktivitäten sowie rückläufigen Umsätzen zurückzuführen. Bereinigt um den Verschrottungseffekt ist die operative Abfallintensität der verbleibenden Geschäftsbereiche stabil geblieben.

Der überwiegende Einsatz von Stahl als Hauptmaterial unserer Güterwagen stellt nicht nur einen wesentlichen Ressourceneinsatz dar, sondern ist zugleich ein zentraler Einflussfaktor für die indirekten Treibhausgasemissionen entlang unserer vorgelagerten Wertschöpfungskette. Die Stahlproduktion ist energie- und CO<sub>2</sub>-intensiv und unterliegt zunehmenden regulatorischen und marktseitigen Transformationsanforderungen, unter anderem durch CO<sub>2</sub>-Bepreisungssysteme, regulatorische Mechanismen wie den Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) sowie durch steigende Anforderungen unserer Kunden an klimafreundliche Transportlösungen. Die konsequente Ausrichtung unserer Produkte auf Langlebigkeit, Reparierbarkeit und hohe Recyclingfähigkeit sowie der verstärkte Einsatz von Sekundärstahl leisten daher nicht nur einen Beitrag zur Ressourcenschonung im Sinne von ESRS E5, sondern wirken zugleich emissionsmindernd in unserer Wertschöpfungskette im Sinne von ESRS E1. Durch die Verlängerung der Nutzungsdauer und die zirkuläre Wiederverwendung von Komponenten reduzieren wir den Bedarf an CO<sub>2</sub>-intensivem Primärstahl und stärken die Resilienz unseres Geschäftsmodells gegenüber potenziellen Übergangsrisiken.

Die Kreislaufwirtschaft ist damit integraler Bestandteil unserer Transformationsstrategie und unterstützt sowohl die Reduktion materialbezogener Abhängigkeiten als auch die Minderung klimabezogener finanzieller Risiken. Sie trägt zur Stabilisierung von Beschaffungskosten, zur Reduzierung regulatorischer Exposition und zur Sicherung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit unseres Geschäftsmodells bei.

## 5 Soziales

### 5.1 Menschen bei VTG

#### 5.1.1 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Für den Konzern umfasst Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sämtliche organisatorischen, technischen und personenbezogenen Maßnahmen zur systematischen Vermeidung arbeitsbedingter und Wege-Unfälle, Verletzungen und Erkrankungen sowie zur Förderung der physischen und psychischen Gesundheit der Mitarbeitenden. Ziel ist es, sichere und gesundheitsgerechte Arbeitsbedingungen zu gewährleisten, gesetzliche und regulatorische Anforderungen zu erfüllen und arbeitsbedingte Risiken konzernweit und dauerhaft zu reduzieren. Der Geltungsbereich der Berichterstattung zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz umfasst den Gesamtkonzern und schließt neben den eigenen Mitarbeitenden auch Leiharbeitende ein, soweit diese in den betrieblichen Tätigkeiten des Konzerns eingesetzt werden.

Die Gesamtverantwortung für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz liegt beim CEO des Konzerns. Die strategische Weiterentwicklung, konzernweite Steuerung sowie die operative Ausführung des Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzmanagements obliegen dem Bereich Management Systems & Safety. Dieser ist verantwortlich für die Definition verbindlicher Standards, die Weiterentwicklung der Sicherheitsstrategie sowie für die Überwachung der Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen. Die operative Umsetzung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem Bereich People and Culture, den Fachkräften für Arbeitssicherheit, den Betriebsärztinnen und Betriebsärzten sowie den jeweiligen Führungskräften der Geschäftsbereiche. In den Instandhaltungswerken und beim Waggonbauer sind zusätzlich Safety Manager benannt, die für die Umsetzung der konzernweiten Sicherheitsstrategie auf Werksebene verantwortlich sind. Sie fungieren als zentrale Ansprechpartner für Arbeitssicherheitsfragen vor Ort, unterstützen die Durchführung von Unterweisungen und begleiten die Umsetzung sowie Überwachung der Maßnahmen.

Das Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzmanagement ist systematisch in die konzernweiten Management- und Risikomanagementprozesse integriert. Arbeits- und gesundheitsbezogene Risiken werden regelmäßig identifiziert, bewertet und priorisiert. Wesentliche Erkenntnisse sowie der Umsetzungsstand zentraler Maßnahmen werden regelmäßig an den CEO, das SLT und die jeweilige Geschäftsführung berichtet. Auf Gesellschaftsebene in Deutschland sind die Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz zusätzlich in Arbeitsschutzausschüssen (ASA) institutionalisiert. Diese werden quartalsweise durchgeführt und dienen dem regelmäßigen, strukturierten Austausch zu arbeitssicherheits- und gesundheitsrelevanten Fragestellungen. Die ASA finden sowohl in den Instandhaltungswerken und beim Waggonbauer als auch für die Büro- und Verwaltungsstandorte statt und stellen damit eine flächendeckende Betrachtung aller relevanten Tätigkeitsbereiche sicher. In den ASA werden unter anderem aktuelle Unfall- und Beinahe-Unfallereignisse, Ergebnisse von Begehungen und Gefährdungsbeurteilungen, der Umsetzungsstand von Maßnahmen sowie identifizierte Verbesserungspotenziale behandelt. Die Ergebnisse der ASA fließen in die Weiterentwicklung des Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzmanagements ein und unterstützen die konzernweite Umsetzung der Sicherheitsstrategie. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass arbeitssicherheitsrelevante Erkenntnisse systematisch erfasst, bewertet und in geeignete Maßnahmen überführt werden.

Die Grundlage des konzernweiten Arbeitssicherheitsmanagements bildet eine verbindliche Konzernsicherheitsrichtlinie, die für alle Mitarbeitenden des VTG-Konzerns gilt. Sie definiert

übergeordnete Grundsätze, Verantwortlichkeiten und Mindestanforderungen für sicheres Arbeiten im Konzern. Die Konzernsicherheitsrichtlinie wird durch fünf verbindliche Anhänge zum Thema Arbeitssicherheit konkretisiert, die konzernweit Anwendung finden:

- Verhalten in Fremdanlagen,
- Verhalten im Gleisbereich,
- Befahren von Behältern,
- Aufenthalt und Arbeiten in der Höhe,
- Melden von Unfällen und sicherheitsrelevanten Ereignissen.

Diese Anhänge regeln insbesondere sicherheitskritische Tätigkeiten und Verhaltensweisen und sind für alle Mitarbeitenden verbindlich, unabhängig von Funktion oder Einsatzort. Die Inhalte sind Bestandteil der regelmäßigen Schulungen und Unterweisungen. Ergänzend zur Konzernsicherheitsrichtlinie werden auf Werksebene zusätzliche, standortspezifische Sicherheitsanweisungen herausgegeben. Diese berücksichtigen besondere technische Anlagen, Arbeitsverfahren oder lokale Gegebenheiten und konkretisieren die konzernweiten Mindeststandards.

Der Konzern ist in den drei Geschäftsfeldern Vermietung, Logistik und Produktion tätig. In den Feldern Vermietung und Logistik werden die Tätigkeiten größtenteils in Büro- und Verwaltungsumgebungen ausgeübt. Die dort relevanten Risiken beziehen sich insbesondere auf ergonomische Belastungen an Bildschirmarbeitsplätzen, psychische Belastungen sowie allgemeine Unfallrisiken im Büroalltag. Demgegenüber bestehen im Geschäftsfeld Produktion, das fünf Instandhaltungswerke sowie einen Waggonbauer umfasst, signifikant höhere Risiken für Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Gesundheitsgefährdungen. Diese ergeben sich insbesondere aus Arbeiten an schweren Schienenfahrzeugen, dem dazugehörigen Einsatz von Maschinen, Werk- und Hebezeugen, Heißarbeiten, Lärm-, Staub- und Gefahrstoffexposition, körperlich belastenden Tätigkeiten, Einsätze des mobilen Services, Arbeiten in der Höhe, das Befahren von Behältern und umfassende Rangiertätigkeiten. Die drei letztgenannten Tätigkeiten werden konzernweit als Hochrisikotätigkeiten eingestuft und unterliegen erweiterten sicherheitstechnischen Anforderungen.

Zur Steuerung der identifizierten Risiken hat VTG konzernweit verbindliche Mindeststandards für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz etabliert. Wesentliche Maßnahmen umfassen:

- konzernweit gültige Arbeitsschutzrichtlinien einschließlich der Konzernsicherheitsrichtlinie und ihrer Anhänge,
- regelmäßige und anlassbezogene Sicherheitsunterweisungen,
- verpflichtende Nutzung persönlicher Schutzausrüstung gemäß Gefährdungsbeurteilung,
- wiederkehrende sicherheitstechnische Prüfungen von Maschinen, Anlagen und Arbeitsmitteln,
- arbeitsmedizinische Vorsorgeangebote sowie
- Maßnahmen zur Förderung der physischen und psychischen Gesundheit.
- Schulungen zur Förderung der verhaltensbasierten Sicherheit

Führungskräfte sind verpflichtet, die Einhaltung der Arbeitsschutzanforderungen in ihren Verantwortungsbereichen sicherzustellen. Die Sicherheitsbeauftragten in den Werken unterstützen die Führungskräfte bei der Umsetzung der konzernweiten Sicherheitsstrategie. Die Elemente der Sicherheitsstrategie sind fester Bestandteil der regelmäßigen Schulungen. Neue Mitarbeitende werden vor Aufnahme ihrer Tätigkeit über ein e-learning dazu unterwiesen.

Die systematische Erfassung, Analyse und Auswertung von Arbeitsunfällen ist ein zentrales Steuerungselement des Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzmanagements. Ziel ist es, Ursachen transparent zu identifizieren, geeignete Präventionsmaßnahmen abzuleiten und die Wiederholung

vergleichbarer Ereignisse zu vermeiden. Die zugrunde liegenden Prozesse sind konzernweit einheitlich definiert. Das Melden von Arbeitsunfällen sowie sicherheitsrelevanten Ereignissen ist verbindlich in der Konzernsicherheitsrichtlinie sowie in einem der zugehörigen Anhänge geregelt. Alle Arbeitsunfälle, einschließlich Wegeunfällen und sicherheitsrelevanten Beinahe-Unfällen, unterliegen einer konzernweiten Meldepflicht und werden nach einheitlichen Kriterien dokumentiert. Die Untersuchung gemeldeter Arbeitsunfälle erfolgt durch die jeweils zuständigen Führungskräfte in Zusammenarbeit mit den Fachkräften für Arbeitssicherheit sowie den Sicherheitsbeauftragten in den Werken. Schwere Arbeitsunfälle und Ereignisse mit erheblichem Gefährdungspotenzial werden unverzüglich analysiert und dem CEO sowie der Geschäftsführung berichtet. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden dokumentiert und standortübergreifend kommuniziert.

Eine quantitative Angabe zur Anzahl meldepflichtiger arbeitsbedingter Erkrankungen ist für den Konzern derzeit nicht möglich, da die Erhebung und Verarbeitung entsprechender personenbezogener Gesundheitsdaten gesetzlichen Einschränkungen unterliegen. Die bestehenden gesetzlichen Meldepflichten beziehen sich ausschließlich auf Arbeitsunfälle sowie festgestellte Berufskrankheiten, sofern diese in einem ursächlichen Zusammenhang mit der ausgeübten Tätigkeit stehen und von den zuständigen Stellen anerkannt werden. Darüberhinausgehende Informationen zu krankheitsbedingten Ausfallursachen stehen dem Konzern grundsätzlich nicht zur Verfügung. Der Konzern erhält keine Angaben zur Art oder Diagnose von Erkrankungen der Mitarbeitenden und hat kein Recht auf eine entsprechende Diagnoseauskunft. Medizinische Detailinformationen unterliegen dem besonderen Schutz personenbezogener Gesundheitsdaten und dürfen rechtlich weder erhoben noch verarbeitet werden.

Die Berichterstattung beschränkt sich daher auf meldepflichtige Arbeitsunfälle, anerkannte Berufskrankheiten sowie aggregierte Kennzahlen wie Ausfalltage, ohne Rückschluss auf individuelle Gesundheitsdaten.

	2025	2024	2023
Anzahl der Todesfälle, die auf arbeitsbedingte Verletzungen zurückzuführen sind.	0	0	0
Gesamtanzahl von Arbeitsunfällen	20	27	42
<i>Leichte Arbeitsunfälle (≤ 3 Ausfalltage)</i>	3	4	14
<i>Berichtspflichtige Arbeitsunfälle (≥ 4 Ausfalltage)</i>	17	23	28
Unfallhäufigkeit pro 1.000.000 Arbeitsstunden	6,0	7,4	11,5
Ausfalltage	413	404	1.030
<i>Aufgrund von arbeitsbedingten Verletzungen und Todesfällen infolge von Arbeitsunfällen</i>	413	404	1.030
<i>Aufgrund von arbeitsbedingten Erkrankungen und Todesfällen infolge von Erkrankungen</i>	<i>Wird nicht erhoben</i>		

	2025	2024	2023
Unfallsschwere	20,7	15,0	24,5

*Tabelle 15: Arbeitssicherheitskennzahlen*

Im Berichtsjahr 2025 ging die Gesamtanzahl der Arbeitsunfälle gegenüber dem Vorjahr von 27 auf 20 zurück (-26 %). In diesem Zusammenhang verringerte sich die Unfallhäufigkeit um 18,9 % von 7,4 auf 6,0 pro 1.000.000 Arbeitsstunden. Die Anzahl der Ausfalltage erhöhte sich im gleichen Zeitraum leicht von 404 auf 413 Tage (+2,2 %), was im Wesentlichen auf einzelne Arbeitsunfälle mit längeren Ausfallzeiten zurückzuführen ist. Die Unfallschwere stieg entsprechend von 15,0 auf 20,7 an, liegt jedoch weiterhin unter dem Niveau des Jahres 2023.

Zur Steuerung der Arbeitssicherheit verfolgte der Konzern im Berichtsjahr das Ziel, eine Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) von unter 7,7 zu erreichen. Mit einer LTIFR von 6,0 wurde der Zielwert im Jahr 2025 unterschritten und das Ziel damit erreicht. Die LTIFR ist als zentrale Steuerungskennzahl in die konzernweiten Management- und Risikomanagementprozesse eingebunden und dient der regelmäßigen Bewertung der Arbeitssicherheitsleistung sowie der Wirksamkeit der umgesetzten Präventionsmaßnahmen.

Vor dem Hintergrund der strategischen Ausrichtung des Konzerns, insbesondere der hohen Bedeutung des Geschäftsbereichs Production mit seinen sicherheitskritischen Tätigkeiten, ist die Weiterentwicklung der Arbeitssicherheit ein integraler Bestandteil der operativen Exzellenz und der nachhaltigen Unternehmensführung. Für das Geschäftsjahr 2026 hat sich der Konzern vor diesem Hintergrund das Ziel gesetzt, die LTIFR weiter zu senken und einen Wert von maximal 6,2 zu erreichen. Die Zielsetzung reflektiert den Anspruch, bestehende Sicherheitsstandards konsequent weiterzuentwickeln, die Sicherheitskultur nachhaltig zu stärken und Risiken in Hochrisikobereichen frühzeitig und systematisch zu adressieren.

#### 5.1.2 Gleichbehandlung und Chancengleichheit

Gleichbehandlung und Chancengleichheit sind für VTG keine bloßen Compliance-Anforderungen, sondern gelebte Grundsätze der Unternehmenskultur. VTG bekennt sich konzernweit zur Förderung von Vielfalt und zur konsequenten Ablehnung jeglicher Form von Diskriminierung – unabhängig von Geschlecht, ethnischer oder nationaler Herkunft, Religion oder Weltanschauung, Alter, Behinderung oder sexueller Orientierung. Diese Grundsätze sind im Verhaltenskodex der VTG-Gruppe verankert, der für alle Mitarbeitenden gleichermaßen gilt – ob in den Werken oder Bürostandorten, in operativen Funktionen oder in Leitungspositionen. Der Verhaltenskodex liegt in deutscher, französischer und englischer Sprache vor, wird neuen Mitarbeitenden bei Eintritt ausgehändigt und durch Führungskräfte erläutert. Die Verantwortung für die Weiterentwicklung dieser Grundsätze liegt beim Executive Board. Ergänzend zum Verhaltenskodex adressiert die Menschenrechtserklärung der VTG-Gruppe die Achtung grundlegender Menschenrechte entlang der gesamten Wertschöpfungskette. VTG bekennt sich zu den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, den ILO-Kernarbeitsnormen sowie der ILO-Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit. Kinderarbeit, Zwangsarbeit und Menschenhandel sind durch diese Grundsätze ausdrücklich ausgeschlossen und werden konzernweit als inakzeptabel eingestuft. Die Richtlinien gelten für alle VTG-Standorte und sind sowohl im Intranet für Mitarbeitende als auch öffentlich auf der VTG-Website zugänglich.

Um sicherzustellen, dass Verstöße gegen die Grundsätze der Gleichbehandlung erkannt und verfolgt werden, betreibt VTG das geschützte Meldesystem „VTG Integrity Line“. Dieses System ermöglicht es allen Mitarbeitenden, vermutete Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften und interne Richtlinien – einschließlich Diskriminierungsvorfällen und Belästigungen – anonym und ohne Angst vor Repressalien zu melden. Der Schutz meldender Personen vor Nachteilen ist durch eine interne Whistleblower-Richtlinie gewährleistet, die im Einklang mit der EU-Hinweisgeberrichtlinie (Directive (EU) 2019/1937) steht. Darüber hinaus stehen den Mitarbeitenden die jeweiligen Geschäftsführungen, Betriebs- und Standortleitungen sowie die HR-Funktion als direkte Ansprechpartner zur Verfügung. In den deutschen Gesellschaften übernehmen die Betriebsräte eine zusätzliche Funktion als Interessenvertretung und Anlaufstelle für Mitarbeitende. Die Wirksamkeit der Meldekanäle wird regelmäßig im Rahmen der internen Audit- und Managementreviews überprüft und bei Bedarf weiterentwickelt. Gemeldete Vorfälle werden erfasst, bewertet und unter Wahrung der Vertraulichkeit nachverfolgt. Remediation-Maßnahmen werden eingeleitet, sofern ein Vorfall bestätigt wird. Global Framework Agreements oder vergleichbare konzernweite Vereinbarungen mit Arbeitnehmervertretungen auf internationaler Ebene bestehen bei VTG derzeit nicht.

Die Maßnahmen von VTG zur Förderung von Gleichbehandlung und Chancengleichheit setzen auf drei Ebenen an: der normativen Verankerung, der aktiven Förderung unterrepräsentierter Gruppen sowie der Prävention und Sanktionierung von Diskriminierung.

1. Auf normativer Ebene bildet der Verhaltenskodex den verbindlichen Rahmen für alle Mitarbeitenden. Die Sensibilisierung für Themen wie Diskriminierung, Belästigung und respektvollen Umgang miteinander ist fester Bestandteil des strukturierten Onboarding-Prozesses. Das Thema Gleichbehandlung wird darüber hinaus durch regelmäßige interne Kommunikation über das Mitarbeitermagazin und das Intranet in der Unternehmenskultur verankert.
2. Auf der Ebene der aktiven Förderung verfolgt VTG das Ziel, den Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft und insbesondere in Führungspositionen kontinuierlich zu erhöhen. Als Unternehmen der Schienenlogistik und des Waggonbaus setzt VTG dabei auf eine gezielte Ansprache von Frauen im Rahmen der Nachwuchsförderung und Ausbildung sowie auf eine diskriminierungsfreie Gestaltung von Recruiting- und Beförderungsprozessen. Die Stellenausschreibungen von VTG sind bewusst geschlechtsneutral formuliert. Führungspositionen werden intern und extern ausgeschrieben, wobei bei gleicher Qualifikation die Förderung unterrepräsentierter Gruppen ausdrücklich angestrebt wird. Das integrative Ausbildungswerk der VTG-Gruppe leistet darüber hinaus einen aktiven Beitrag zur Inklusion von Menschen mit Beeinträchtigungen im Rahmen der Berufsausbildung und stärkt damit die Diversität der Nachwuchsbelegschaft strukturell.
3. Auf der Ebene der Prävention und Sanktionierung stellt die „VTG Integrity Line“ sicher, dass Diskriminierungsvorfälle und Verstöße gegen den Verhaltenskodex niedrigschwellig gemeldet werden können. Bestätigte Vorfälle werden mit angemessenen Maßnahmen adressiert, die von Abmahnungen bis hin zu arbeitsrechtlichen Konsequenzen reichen können. VTG ist sich bewusst, dass in einem Umfeld mit hohem Fachkräftemangel und gleichzeitig bestehendem Diversitätsgefälle gelegentlich Spannungen zwischen den Zielen der Chancengleichheit und kurzfristigen Besetzungserfordernissen entstehen können. In solchen Fällen gibt der Verhaltenskodex den normativen Rahmen vor, während die operative Entscheidung bei den jeweiligen Führungskräften verbleibt, die gegenüber der HR-Funktion und den Geschäftsführungen rechenschaftspflichtig sind. Für die Perspektiven besonders vulnerabler Gruppen (darunter Frauen in gewerblich-technischen Berufen, Mitarbeitende mit Behinderungen sowie

Mitarbeitende mit Migrationshintergrund) gewinnt VTG Einblick durch die jährlichen Leistungs- und Entwicklungsgespräche, durch Mitarbeitendenbefragungen sowie durch den strukturierten Dialog mit den Betriebsräten. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird anhand der Entwicklung des Frauenanteils in der Belegschaft und im Management sowie der Anzahl der gemeldeten Diskriminierungsvorfälle gemessen und jährlich auf Konzernebene ausgewertet und dem Executive Board berichtet.

VTG verfolgt im Bereich Gleichbehandlung und Chancengleichheit folgende Ziele, die auf Konzernebene definiert und jährlich überprüft werden:

- Das übergeordnete qualitative Ziel ist die Schaffung und Aufrechterhaltung eines diskriminierungsfreien Arbeitsumfelds in allen Gesellschaften und an allen Standorten der VTG-Gruppe. Dieses Ziel wird durch die konsequente Umsetzung des Verhaltenskodexes, die Verfügbarkeit niedrigschwelliger Meldekanäle und die Verfolgung gemeldeter Vorfälle operationalisiert.
- Im Bereich der Geschlechtervielfalt verfolgt VTG das mittelfristige Ziel, den Frauenanteil in Führungspositionen (Top-Management gemäß AR 17 ESRS S1) bis zum Jahr 2030 kontinuierlich zu erhöhen. Ein konkreter quantitativer Zielwert für den Frauenanteil im Top-Management sowie in der Gesamtbelegschaft befindet sich derzeit in Entwicklung. Die Auslassung eines quantitativen Zielwertes erfolgt gemäß ESRS 1, Paragraph 30, da die hierfür erforderliche konzernweite Personaldatenbasis in der notwendigen Granularität noch nicht vollständig implementiert ist. Ein quantitatives Ziel wird im Rahmen der Weiterentwicklung der HR-Dateninfrastruktur bis spätestens 2027 definiert und berichtet.
- Im Bereich der Vergütungsgerechtigkeit wird die konzernweite Erhebung des Gender Pay Gaps derzeit aufgebaut. Die Auslassung eines quantitativen Zielwertes erfolgt gemäß ESRS 1, Paragraph 30, da die methodische Grundlage zur konzernweiten Berechnung des unadjustierten Gender Pay Gaps gemäß AR 31 ESRS S1 noch nicht vollständig implementiert ist. Eine vollständige Erhebung und Berichterstattung ist ab dem Berichtsjahr 2027 vorgesehen.
- Im Bereich der Inklusion von Menschen mit Behinderungen ist es Ziel von VTG, die gesetzlichen Beschäftigungsquoten in allen relevanten Ländern vollständig zu erfüllen und das integrative Ausbildungswerk als strukturellen Beitrag zur langfristigen Inklusion weiterzuführen. Ein quantitatives Ziel zur Erhöhung des Anteils von Menschen mit Behinderungen wird im Rahmen der Weiterentwicklung der Datenerfassung bis spätestens 2027 definiert und berichtet.

VTG ist als Unternehmen der Schienenlogistik, des Waggonbaus und der -instandhaltung in einer traditionell männerdominierten Branche tätig. Das Tätigkeitsprofil ist geprägt durch gewerblich-technische Berufsbilder, in denen Frauen historisch unterrepräsentiert sind. VTG ist sich dieser strukturellen Ausgangslage bewusst und verfolgt aktiv das Ziel, den Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft sowie insbesondere in Führungspositionen kontinuierlich zu erhöhen. Dabei liegt der Fokus auf der Schaffung eines diskriminierungsfreien Arbeitsumfelds, in dem alle Mitarbeitenden unabhängig von ihrer Herkunft, ihrem Geschlecht oder anderen persönlichen Merkmalen gleiche Entwicklungs- und Aufstiegschancen erhalten. Die Internationalität der Belegschaft, die sich aus der Tätigkeit in 28 Ländern und der multikulturellen Zusammensetzung der Werks- und Bürostandorte ergibt, wird dabei als Stärke verstanden.

	2025	2024	2023
Gesamtbelegschaft	<b>1.768</b>	2.047	2.161
Davon weiblich	<b>432</b>	498	523

Davon männlich	<b>1.336</b>	1.549	1.616
Davon Sonstige	<b>0</b>	0	0
Keine Angaben	<b>0</b>	0	0
Frauenanteil Top-Management	<b>20,4</b>	k. A.	k. A.
Männeranteil Top-Management	<b>79,6</b>	k. A.	k. A.

Tabelle 16: Gesamtbelegschaft in Personenanzahl

Die Belegschaft des Konzerns verteilt sich schwerpunktmäßig auf Deutschland als größten Beschäftigungsstandort sowie auf Frankreich und die Slowakei als weitere wesentliche Standorte. Diese drei Länder umfassen den überwiegenden Anteil der konzernweiten Belegschaft. Die länder-spezifische Aufschlüsselung der Mitarbeitendenzahlen wird ab dem Geschäftsjahr 2026 vollständig ausgewiesen.

Altersgruppe	Männlich	Weiblich	Gesamt	Frauenanteil
< 30 Jahre	189,7	56,8	246,52	23,0 %
30 – 50 Jahre	666,7	215,6	882,2	24,4 %
> 50 Jahre	479,6	155,1	634,7	24,4%
Gesamt	1.336,0	427,5	1.763,5	24,2 %

Tabelle 17: Altersstruktur der Belegschaft nach Geschlecht in Vollzeitäquivalenten

VTG bekennt sich zur Inklusion von Menschen mit Behinderungen und setzt dies insbesondere durch das integrative Ausbildungswerk strukturell um. Der prozentuale Anteil von Mitarbeitenden mit Behinderungen an der Gesamtbelegschaft wird im Berichtsjahr 2025 nicht konzernweit erhoben. Die Auslassung dieser Kennzahl erfolgt gemäß ESRS 1, Paragraph 133, da die Datenerhebungsinfrastruktur zur konzernweiten, rechtssicheren und länderspezifischen Erfassung von Behinderungsstatus-Daten noch nicht vollständig implementiert ist. Dies berücksichtigt insbesondere die unterschiedlichen nationalen Rechtslagen zur zulässigen Datenerhebung gemäß AR 21 ESRS S1. VTG arbeitet an der Schließung dieser Datenlücke; eine vollständige Berichterstattung ist ab dem Berichtsjahr 2027 vorgesehen.

VTG stellt sicher, dass alle Mitarbeitenden eine angemessene Vergütung erhalten, die mindestens den jeweils geltenden gesetzlichen oder tarifvertraglichen Mindestlöhnen in den Beschäftigungsländern entspricht. Als Benchmark dient in Deutschland und den übrigen EEA-Ländern die Anforderung der EU-Richtlinie über angemessene Mindestlöhne (Directive (EU) 2022/2041). In Deutschland ist VTG durch Tarifverträge an branchenübliche Mindestlohnregelungen gebunden, die über dem gesetzlichen Mindestlohn liegen. In Frankreich orientiert sich VTG am gesetzlichen SMIC sowie an den einschlägigen Branchentarifverträgen. In der Slowakei gilt der gesetzliche Mindestlohn als Untergrenze, der durch betriebliche Vereinbarungen ergänzt wird. Im Berichtsjahr 2025 wurden alle Mitarbeitenden mindestens entsprechend des jeweils anwendbaren tarifvertraglichen oder gesetzlichen Mindestlohns vergütet. Länder oder Mitarbeitendengruppen, bei denen dies nicht der Fall wäre, wurden nicht identifiziert. Auf Basis verfügbarer Referenzwerte zu Lebenshaltungskosten in den relevanten Beschäftigungsländern geht der Konzern davon aus, dass die gezahlten

Vergütungen die gesetzlichen Mindestlöhne überschreiten und in den wesentlichen Beschäftigungsländern im Einklang mit angemessenen Lebenshaltungskosten stehen. Eine formale Living-Wage-Analyse gemäß den ILO-Prinzipien zur Schätzung eines angemessenen Lohns wurde im Berichtsjahr nicht durchgeführt; eine entsprechende Prüfung ist im Rahmen der Weiterentwicklung der Vergütungsberichterstattung vorgesehen.

VTG stellt sicher, dass alle Mitarbeitenden in den Ländern, in denen sie beschäftigt sind, durch staatliche Sozialschutzsysteme gegen den Einkommensverlust bei wesentlichen Lebensereignissen abgesichert sind. In Deutschland sind alle Mitarbeitenden durch das gesetzliche Sozialversicherungssystem vollständig abgedeckt. Die gesetzliche Krankenversicherung sichert den Einkommensersatz bei Krankheit, die gesetzliche Arbeitslosenversicherung greift bei Beendigung des Beschäftigungsverhältnisses, die gesetzliche Unfallversicherung deckt Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten ab, und das Mutterschutzgesetz in Verbindung mit dem Bundeselterngeld- und Elternzeitgesetz gewährleistet den Einkommensschutz bei Mutterschaft und Elternschaft. In Frankreich sind alle Mitarbeitenden des Standorts Joigny durch das französische Sozialversicherungssystem (Sécurité Sociale) abgedeckt, das alle vier Lebensereignisse umfasst. In der Slowakei sind alle Mitarbeitenden des Standorts Trnava durch das slowakische Sozialversicherungssystem (Sociálna poisťovňa) vollständig abgesichert. Im Berichtsjahr 2025 wurden keine Länder oder Mitarbeitendengruppen identifiziert, bei denen eines der vier Lebensereignisse nicht abgedeckt ist.

Land	Krankheit	Arbeitslosigkeit	Arbeitsunfall / Behinderung	Mutterschaft
Deutschland	Gesetzlich	Gesetzlich	Gesetzlich	Gesetzlich
Frankreich	Gesetzlich	Gesetzlich	Gesetzlich	Gesetzlich
Slowakei	Gesetzlich	Gesetzlich	Gesetzlich	Gesetzlich
Weitere EEA-Länder	Gesetzlich	Gesetzlich	Gesetzlich	Gesetzlich

*Tabelle 18: Sozialschutzabdeckung*

In Deutschland sind Teile der Belegschaft durch Tarifverträge abgedeckt. Die tarifgebundenen Mitarbeitenden sind überwiegend in den gewerblichen Tätigkeitsbereichen der Produktions- und Instandhaltungswerke beschäftigt. Mitarbeitende in Verwaltungs- und Führungsfunktionen sind in der Regel nicht tarifgebunden. In Frankreich und der Slowakei sind ebenfalls Teile der Belegschaft durch nationale oder branchenspezifische Kollektivvereinbarungen abgedeckt; die jeweiligen nationalen Rahmenbedingungen für den sozialen Dialog werden eingehalten. Eine konzernweite Gesamtquote der Tarifbindung wird im Berichtsjahr nicht ausgewiesen, da die Erfassungssystematik für nicht-EEA-Standorte gemäß ESRS 1 Para. 125(e) bis zum Geschäftsjahr 2027 phasenweise eingeführt wird. Für die EEA-Standorte Deutschland, Frankreich und die Slowakei wird eine vollständige quantitative Darstellung der Tarifbindungsquote ab dem Geschäftsjahr 2026 angestrebt.

Die konzernweite Erhebung des Gender Pay Gaps befindet sich im Berichtsjahr 2025 im Aufbau. Die Auslassung dieser Kennzahl erfolgt gemäß ESRS 1, Paragraph 133, da die methodische und datentechnische Grundlage zur konzernweiten Berechnung des unadjustierten Gender Pay Gaps gemäß AR 31 ESRS S1, da insbesondere die einheitliche Erfassung der Bruttostundenlöhne aller männlichen und weiblichen Mitarbeitenden über alle Gesellschaften und Länder hinweg, noch nicht vollständig implementiert ist. Eine vollständige Erhebung und Berichterstattung des Gender Pay

Gaps sowie des Vergütungsverhältnisses gemäß ESRS S1-15 ist ab dem Berichtsjahr 2027 vorgesehen. VTG arbeitet im Rahmen der Weiterentwicklung der HR-Dateninfrastruktur an der Schließung dieser Datenlücke.

Qualitativ lässt sich festhalten, dass die Vergütungsstruktur von VTG auf transparenten, funktions- und erfahrungsbasierten Kriterien beruht. In Deutschland ist die Vergütung weitgehend tarifvertraglich geregelt, was eine strukturelle Grundlage für Lohngerechtigkeit unabhängig vom Geschlecht bildet. VTG beabsichtigt, mit Aufbau der erforderlichen Datenbasis ab 2027 sowohl den unadjustierten als auch ergänzend einen adjustierten Gender Pay Gap auf Ebene der Berufsgruppen und Länder auszuweisen.

VTG verfolgt einen Null-Toleranz-Ansatz gegenüber Diskriminierung und Menschenrechtsverletzungen in der eigenen Belegschaft. Substantiierte Vorfälle werden über die „VTG Integrity Line“ sowie über interne HR-Prozesse erfasst. Als substantiiert gelten dabei sowohl gerichtlich oder außergerichtlich eingeleitete Verfahren als auch intern registrierte und bestätigte Vorfälle gemäß ESRS S1 AR 37 und AR 36. Die Erhebung basiert auf den Meldungen über die VTG Integrity Line, den Ergebnissen interner HR-Prozesse sowie den Rückmeldungen aus Betriebsratsgesprächen. Bestätigte Vorfälle werden mit angemessenen Maßnahmen adressiert, die von Abmahnungen bis hin zu arbeitsrechtlichen Konsequenzen reichen können.

	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Anzahl substantiiertes Diskriminierungsvorfälle	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Davon gerichtliche / außergerichtliche Verfahren	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Davon intern registrierte und bestätigte Vorfälle	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Anzahl sonstiger Menschenrechtsvorfälle (exkl. Diskriminierung)	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Bußgelder, Strafen und Schadensersatz (EUR)	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

*Tabelle 19: Diskriminierungs- und Menschenrechtsvorfälle*

## 5.2 Lärmschutz und Infrastrukturauswirkung auf Gemeinschaften

Lärm stellt eine wesentliche negative Auswirkung des Konzerns auf betroffene Gemeinschaften dar und wurde im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als materiell eingestuft (IROs NI37, NI38, FR36, FR37, PI27, vgl. Kapitel 2.3). Die Auswirkungen entstehen auf zwei Ebenen: im Fahrbetrieb der Güterwaggons durch Rad-Schiene-Interaktionen insbesondere bei Bremsvorgängen sowie im Betrieb der eigenen Produktions- und Instandhaltungswerke durch Arbeits- und Fertigungsprozesse. ESRS S3 findet gemäß ESRS 1 Para. 125(a) für das Berichtsjahr 2025 im Erstberichtsjahr noch keine vollständige Anwendung; VTG berichtet gleichwohl qualitativ über die wesentlichen Maßnahmen und Entwicklungen in diesem Bereich.

Eine eigenständige Policy zu Auswirkungen auf Gemeinschaften existiert im Berichtsjahr nicht. Die konzernweite Umweltpolitik sowie der Verhaltenskodex bilden den übergeordneten Rahmen für den

verantwortungsvollen Umgang mit Lärmauswirkungen und Infrastrukturbelastungen auf Anwohner und Gemeinschaften. Betroffene Gemeinschaften und Anwohner können Bedenken oder Beschwerden im Zusammenhang mit den Werkstätigkeiten direkt an die jeweilige Werksleitung richten. Darüber hinaus steht die VTG Integrity Line als geschützter Meldekanal auch externen Personen offen, die Hinweise auf negative Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf ihr Umfeld geben möchten.

Ein dauerhaft erhöhter Geräuschpegel kann zu Stress, Schlafstörungen, Konzentrationsproblemen sowie einem erhöhten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen. Das gravierendste Risiko ist der Schaden am Gehör, wie etwa Tinnitus oder Hörverlust. VTG nimmt diese Verantwortung gegenüber den von seiner Geschäftstätigkeit betroffenen Gemeinschaften ernst und hat Lärmschutz als integralen Bestandteil seiner Nachhaltigkeitsstrategie verankert.

Die wesentliche Ursache für Lärmemissionen im Fahrbetrieb sind Rollgeräusche, die zwischen Rad und Schiene entstehen. Dabei gilt: je glatter die Oberflächen, desto weniger Lärm. Bei Bremsvorgängen entsteht durch Metall-auf-Metall-Kontakt eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit, wobei die Laufflächen aufgeraut werden. Durch die Ausstattung der Waggons mit Flüsterbremsen aus einem Kompositmaterial – bestehend aus Metallfasern, Kautschuk und Harzverbindungen, sogenannte K-Sohlen – wird der Lärm deutlich gesenkt. Weiterentwickelte „Low friction Low noise“-Bremssohlen (LL-Sohlen) reduzieren darüber hinaus den Wartungsaufwand zusätzlich. Durch die Ausstattung mit Flüsterbremsen werden die Räder bei Bremsvorgängen nicht mehr so stark aufgeraut, wodurch die Lärmbelastung deutlich um bis zu 10 dB gesenkt wird – was einer wahrnehmbaren Halbierung des Geräuschpegels entspricht.

Als eines der größten privaten Waggon-Vermietunternehmen Europas trägt VTG einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben des Schienenlärmschutzgesetzes zur Pflichtumrüstung. Die verbliebenen Waggons werden kontinuierlich durch den Einkauf neuer und das Ausschneiden älterer Modelle mit neuen lautstärkereduzierten Bremssystemen ausgestattet. Im Berichtsjahr 2025 beträgt der Anteil der Waggons mit lärmindernden Bremssohlen 90,8 % des deutschen Waggonpools (ohne UK-Pool).

	Einheit	2025	2024
Anteil der Waggons mit lärmindernden Bremssohlen	%	<b>90,8</b>	90,6

*Tabelle 20: Anteil des Waggonpools mit Flüsterbremsen*

Die Arbeit an Waggons – sei es während einer Revision, einer Reparatur oder einer Inspektion – verursacht in den eigenen Werken aufgrund der Arbeitsprozesse erheblichen Lärm. VTG hat eine gezielte Lärmschutzstrategie entwickelt, die sich im Wesentlichen auf die Reduzierung der Lärmwahrnehmung in den Werksbereichen konzentriert. Drei Maßnahmen sind für eine nachhaltige Gestaltung eingeführt worden: Orte mit besonders hohem Lärmpegel werden visuell ausgewiesen und es besteht eine lokal geltende Pflicht zum Tragen von Gehörschutz; Mitarbeitende vor Ort erhalten individuell angepassten Gehörschutz, der es ihnen ermöglicht, den Lärm auf ein erträgliches Niveau zu reduzieren; Gäste werden bei Betreten mit einem einfach handhabbaren Gehörschutz ausgestattet, der den kurzfristigen Aufenthalt sicher gestaltet. Darüber hinaus prüft VTG bei Neuinvestitionen, ob Maschinen oder Werkzeuge verfügbar sind, die im Verhältnis weniger Lärm bei gleicher geforderter Leistung verursachen. Dieses Vorgehen wird im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsberechnung nach berücksichtigt.

Die positive Auswirkung PI27 – die Ausstattung aller Waggons mit Flüsterbremsen – bleibt ein fortlaufendes strategisches Ziel. Mit dem kontinuierlichen Flottenumbau und dem Ausscheiden älterer Modelle wird die Lärmbelastung entlang der europäischen Schienenkorridore schrittweise weiter reduziert. VTG wird im Rahmen der vollständigen Anwendung von ESRS S3 ab dem Geschäftsjahr 2027 eine umfassendere Berichterstattung zu Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften vorlegen.

## 6 Governance

### 6.1 Politische Interessenvertretung

Der VTG-Konzern ist in nahezu allen europäischen Ländern tätig und agiert damit in einem komplexen, dynamischen politischen und regulatorischen Umfeld. Regulatorische Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene haben einen wesentlichen Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung des Schienengüterverkehrs, die Wettbewerbsfähigkeit der Branche sowie auf die Umsetzung von Nachhaltigkeitszielen. Vor diesem Hintergrund verfolgt VTG einen sachorientierten, transparenten und verantwortungsvollen Dialog mit politischen Entscheidungsträgerinnen und -trägern sowie relevanten Institutionen. Ziel der politischen Interessenvertretung ist es, fachliche Expertise in politische Entscheidungsprozesse einzubringen und regulatorische Entwicklungen konstruktiv zu begleiten, ohne dabei Einfluss auf parteipolitische Positionen oder Wahlprozesse zu nehmen. Die politische Interessenvertretung des Konzerns erfolgt sowohl unmittelbar als auch mittelbar. Direkte Aktivitäten umfassen insbesondere den fachlichen Austausch mit politischen Institutionen, Behörden und Expertengremien sowie die Teilnahme an Konsultationen und Anhörungen im Rahmen nationaler und europäischer Gesetzgebungsverfahren. Indirekt bringt sich VTG über die aktive Mitwirkung in ausgewählten Verbänden, Branchenorganisationen und Initiativen ein. Diese Form der Interessenvertretung ermöglicht es, branchenspezifische Perspektiven gebündelt und sachlich fundiert in politische Diskussionen einzubringen.

Für den Bereich der politischen Einflussnahme und Lobbytätigkeiten besteht derzeit keine eigenständige konzernweite Richtlinie. Die Ausgestaltung und Steuerung der politischen Interessenvertretung erfolgt stattdessen im Rahmen der bestehenden Governance-, Compliance- und Risikostrukturen des Konzerns. Sämtliche Aktivitäten unterliegen den allgemeinen Grundsätzen der Integrität, Transparenz und Gesetzeskonformität. Der VTG-Konzern ist im Lobbyregister des Deutschen Bundestages unter der Registernummer R002918 sowie im Transparenzregister der Europäischen Union unter der Registernummer 603952593562-13 eingetragen. Diese Eintragungen gewährleisten eine öffentliche und niedrigschwellige Transparenz darüber, zu welchen regulatorischen Vorhaben sich VTG positioniert, in welcher Form dies erfolgt und welche Inhalte dabei vertreten werden. Die politische Interessenvertretung erfolgt ausschließlich durch ausgewählte und entsprechend mandatierte Personen. Diese unterliegen einem von der Bundestagsverwaltung anerkannten Verhaltenskodex, der insbesondere den Umgang mit Amts- und Mandatsträgern regelt und die Einhaltung ethischer Standards sicherstellt. Die Steuerung und Überwachung politischer Aktivitäten ist in die konzernweite Governance eingebettet. Sämtliche Aktivitäten im Bereich der politischen Interessenvertretung unterliegen dem unternehmensinternen Compliance- und Risk Committee. In diesem Gremium werden politische und regulatorische Risiken regelmäßig identifiziert, bewertet und hinsichtlich ihrer potenziellen Auswirkungen auf das Geschäftsmodell, die Kunden sowie die Nachhaltigkeitsziele des Konzerns analysiert. Auf Basis dieser Bewertungen werden Handlungsoptionen abgeleitet und dokumentiert. Die wesentlichsten Risiken sowie die Ergebnisse der Bewertungen werden anschließend dem Prüfungsausschuss vorgelegt, dem Vertreterinnen und Vertreter der Anteilseigner sowie Mitarbeitende der VTG angehören. Dadurch wird eine strukturierte, nachvollziehbare und unabhängige Überwachung der politischen Einflussnahme sichergestellt.

Die inhaltliche Ausrichtung der politischen Interessenvertretung des VTG-Konzerns verfolgt insbesondere folgende Ziele:

1. die Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs,
2. die branchenweite Mitgestaltung und Umsetzung von Innovationen,
3. die Begrenzung kostenintensiver regulatorischer Auswirkungen auf wirtschaftlich tragfähige Rahmenbedingungen für Wagenhalter,
4. die Unterstützung der Dekarbonisierung des nationalen und europäischen Güter- und Warenverkehrs sowie
5. die Schaffung von Planungs- und Investitionssicherheit.

Die Bewertung, ob und in welcher Form sich der Konzern in legislative Prozesse einbringt, erfolgt vorab auf der Basis strukturierter Analysen, bei denen insbesondere potenzielle Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit, Kundenbeziehungen und langfristige Branchenentwicklung berücksichtigt werden. Die Beurteilung der Zielerreichung der politischen Interessenvertretung erfolgt qualitativ und subjektiv durch die Geschäftsführung, auf Grundlage ihrer Einschätzung der regulatorischen Entwicklungen und der Interessenwahrung des Konzerns.

Die operative Umsetzung der Lobbyarbeit erfolgt durch eigene Mitarbeitende – insbesondere den CEO, den COO sowie den Director Public Affairs & Government Relations, der direkt dem CEO zugeordnet ist und regelmäßig an Geschäftsführung und -leitung berichtet sowie durch die Mitgliedschaft in ausgewählten Verbänden, Initiativen und Organisationen. Die bestehenden Mitgliedschaften werden regelmäßig in Abstimmung mit der Geschäftsleitung überprüft, um sicherzustellen, dass die Interessen und Werte des VTG-Konzerns über die jeweilige Mitgliedschaft weiterhin sachgerecht vertreten werden. Für diese Überprüfung bestehen keine formalisierten Kriterien. Sollte sich im Rahmen dieser Abstimmung ein Zielkonflikt zwischen den Positionen eines Verbandes und den Interessen oder Werten des Konzerns abzeichnen, wird dieser zunächst – abhängig von der Einfluss- und Mitwirkungsmöglichkeit des Konzerns innerhalb des jeweiligen Verbandes – intern eskaliert und in den entsprechenden Gremien adressiert. Führt dieser Dialog nicht zu einer sachgerechten Lösung, erfolgt ein Austritt aus der jeweiligen Organisation.

VTG ist bei den folgenden Initiativen, Verbänden und Vereinen Mitglied, die Interessen rund um das Thema Schiene und dem Schienengüterverkehr vertreten:

- Allianz pro Schiene e. V.
- Combined Transport
- VPI Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V.
- Deutsches Verkehrsforum e. V.
- Wirtschaftsrat der CDU e. V.
- Gesellschaft zum Studium strukturpolitischer Fragen e. V.
- Stiftung KlimaWirtschaft
- Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.
- hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbh
- Ostasiatischer Verein e. V. (OAV)
- Ost-Ausschuss - Osteuropaverein der Deutschen Wirtschaft e. V.
- Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
- Verband der Bahnindustrie in Deutschland e. V.
- Grüner Wirtschaftsdialog e.V.
- SPD Wirtschaftsforum e.V.
- UIP – International Union of Wagon Keepers
- UIRR – International Union for Road-Rail

Als Marktführer in einem stark regulierten Umfeld misst VTG dem kontinuierlichen Dialog mit politischen Entscheidungsträgern eine besondere Bedeutung bei. Sowohl eigenständig als auch im Rahmen der Verbandsarbeit beteiligte sich der Konzern im Berichtsjahr 2025 an einer Vielzahl von

Konsultationen und Dialogformaten im deutschen und europäischen Gesetzgebungsverfahren. Dazu zählen unter anderem die Zukunft des Einzelwagenverkehrs in Deutschland, der Reform des Trassenpreissystems, der Einführung eines CO<sub>2</sub>-Transportsystems in Deutschland und Europa sowie diverse nicht explizit mit legislativen Prozessen verknüpfte Querschnittsthemen. Die Beteiligung an diesen Verfahren erfolgte stets mit dem Ziel, sachliche Expertise bereitzustellen und die Auswirkungen regulatorischer Entscheidungen auf die Branche transparent darzustellen. Diese Lobbythemen stehen in direktem Bezug zu den im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten wesentlichen IROs: Das Engagement für den Einzelwagenverkehr und die Schieneninfrastruktur adressiert unmittelbar das Risiko FR43 (Lobbydruck anderer Mobilitätsanbieter gegen Schieneninfrastrukturausbau) sowie FR44 (politische Priorisierung des Personenverkehrs) und stärkt gleichzeitig die Chancen FO28 (regulatorische Förderung des Modal Shift) und FO29 (staatliche Infrastrukturfinanzierung). Die Positionierung zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung und zum klimafreundlichen Transport unterstützt die strategische Ausrichtung des Konzerns auf die Klimaschutzchancen FO2, FO3 und FO4.

Im Berichtsjahr 2025 wurden insgesamt € 800 Tsd. für politische Aktivitäten und Lobbyarbeit auf Konzernebene aufgewendet. Die Ausgaben umfassen Beiträge im Rahmen von Mitgliedschaften in Verbänden, Initiativen und Organisationen sowie Aufwendungen für externe Dienstleister und die Teilnahme eigener Beschäftigter an Fachveranstaltungen, Konsultationen und Arbeitsgruppen. Auf Konzernebene unterlagen die Ausgaben für politische Aktivitäten und Lobbyarbeit im Berichtsjahr lediglich geringfügigen Veränderungen in Höhe von € 70 Tsd. (9,59 %) gegenüber dem Vorjahr. Diese Veränderung wird aus Transparenzgründen offengelegt, auch wenn sie sich im Rahmen der erwartbaren jährlichen Variabilität operativer Aufwendungen bewegt und im Einklang mit den im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse angewandten qualitativen und quantitativen Kriterien als nicht wesentlich beurteilt wurde. Veränderungen in der Kostenstruktur sind im Wesentlichen auf einen Wechsel von Dienstleistern sowie auf eine Erweiterung des Monitorings von nationalen auf europäische Gesetzgebungsprozesse zurückzuführen und stehen nicht im Zusammenhang mit einer Intensivierung der Lobbyaktivitäten. Daraus ergaben sich keine Änderungen in Governance, Zielsetzung oder Umfang der politischen Interessenvertretung des Konzerns.

Der VTG-Konzern leistete weder im Berichtsjahr noch in den Vorjahren Spenden an politische Parteien, parteinahe Organisationen oder Wahlkampagnen. Darüber hinaus wurde weder im Berichtsjahr sowie in den zwei vorangegangenen Geschäftsjahren kein Mitglied der Geschäftsführung oder des Beirats des VTG-Konzerns neu bestellt, das zuvor eine vergleichbare Position in der öffentlichen Verwaltung oder einer Regulierungsbehörde innegehabt hat.

	<b>2025</b>	2024	2023
Mitgliedschaften in Verbänden, Vereinen und Organisationen	350	430	430
Dienstleister	450	300	120
<b>Gesamt</b>	<b>800</b>	<b>730</b>	<b>550</b>

*Tabelle 21: Aufwände zur Finanzierung von politischer Einflussnahme und Lobbytätigkeiten in Tausend EUR*

## 6.2 Compliance und Integrität

Für den VTG-Konzern bedeutet Compliance die konsequente Einhaltung gesetzlicher, regulatorischer sowie interner kaufmännischer Vorgaben und Verhaltensstandards durch alle Mitarbeitenden. Ziel ist es, rechtliche Risiken zu minimieren, die Integrität des Unternehmens zu wahren und das Vertrauen von Geschäftspartnern, Kunden, Eigentümern und weiteren Stakeholdern nachhaltig zu stärken. Grundlage hierfür ist ein konzernweit geltender Verhaltenskodex, der als übergeordneter Werterahmen eine klare Handlungsorientierung für sämtliche Aktivitäten bietet und die zentralen Werte des Konzerns verbindlich festlegt.

Die Verantwortung für die Ausgestaltung, Weiterentwicklung und Überwachung eines angemessenen und wirksamen Compliance Management Systems (CMS) liegt beim Bereich Legal & Compliance, soweit keine Zuständigkeit anderer Fachbereiche (z. B. Tax Services oder People and Culture) besteht. Das CMS wird durch den Chief Compliance Officer geleitet, der unabhängig agiert und direkt an die Geschäftsführung berichtet. In regelmäßig stattfindenden Sitzungen des Compliance und Risiko Committees wird der Chief Compliance Officer durch Vertreterinnen und Vertreter weiterer Bereiche und Abteilungen informiert und beraten. In diesem Rahmen werden Compliance-Risiken, einschließlich Korruptions- und Bestechungsrisiken, systematisch identifiziert, bewertet und geeignete Präventions- und Kontrollmaßnahmen initiiert. Der Chief Compliance Officer berichtet der Geschäftsführung quartalsweise über identifizierte Compliance-Risiken sowie über umgesetzte und geplante Maßnahmen.

Die Wirksamkeit des Compliance Management Systems wird fortlaufend im Rahmen des konzernweiten Risikomanagements sowie durch das Compliance- und Risk Committee bewertet. Dabei wird unter anderem die Angemessenheit der bestehenden Richtlinien, die Effektivität der implementierten Kontrollmechanismen sowie Erkenntnisse aus gemeldeten Hinweisen, Schulungen und internen Auswertungen berücksichtigt. Wesentliche Ergebnisse dieser Bewertungen werden regelmäßig der Geschäftsführung sowie dem Prüfungsausschuss vorgelegt, um eine transparente und unabhängige Überwachung der Compliance-Strukturen sicherzustellen.

Auch wenn das Expositionsrisiko für Korruption und Bestechung aufgrund der ausschließlichen Geschäftstätigkeit des VTG-Konzerns in Europa insgesamt als gering eingeschätzt wird, stellt die Korruptionsprävention einen zentralen Schwerpunkt des Compliance Managements dar. Aufbauend auf dem Verhaltenskodex wurde ein spezifischer Anhang zur Konzernrichtlinie Compliance und Risikomanagement erlassen, der sich ausschließlich mit dem Thema Anti-Korruption befasst. Dieser Anhang dient als verbindlicher Handlungsleitfaden und regelt unter anderem den Umgang mit Geschenken und Einladungen, das Verbot von Beschleunigungszahlungen sowie den Umgang mit Amtsträgern. Darüber hinaus definiert er klare Schwellenwerte und Meldepflichten bei potenziellen Verstößen.

Ein wesentliches Element der Prävention ist die regelmäßige Schulung und Sensibilisierung der Mitarbeitenden. Hierfür hat VTG ein praxisorientiertes E-Learning zum Thema Anti-Korruption und Betrugsprävention implementiert, das für alle Mitarbeitenden mit PC-Zugang verpflichtend ist. Ein einheitlicher Schulungsansatz für alle Mitarbeitenden wird vor dem Hintergrund der Unternehmensgröße, der Struktur des VTG-Konzerns sowie des insgesamt als gering eingeschätzten Expositionsrisikos für Korruption und Bestechung als angemessen und wirksam bewertet. Der VTG-Konzern ist ausschließlich in europäischen Rechtsräumen tätig, die durch vergleichsweise hohe regulatorische Standards, eine ausgeprägte Rechtsdurchsetzung sowie etablierte Compliance-Erwartungen gekennzeichnet sind. Eine zusätzliche risikobasierte Differenzierung der Schulungsformate

nach Funktionen wird derzeit nicht als erforderlich angesehen. Stattdessen erfolgt die risikoorientierte Steuerung insbesondere über organisatorische und prozessuale Maßnahmen, wie klar geregelte Genehmigungs- und Kontrollprozesse, das Vier-Augen-Prinzip, spezifische Vorgaben für den Umgang mit Geschenken und Einladungen sowie die gezielte Einbindung der Compliance-Funktion bei risikobehafteten Sachverhalten. Ziel des einheitlichen Schulungsansatzes ist es, ein konzernweit konsistentes Verständnis von Integrität, Korruptionsprävention und regelkonformem Verhalten sicherzustellen und eine gemeinsame Compliance-Kultur über alle Gesellschaften und Funktionen hinweg zu fördern. Aufgrund der überschaubaren Organisationsgröße sowie klar definierter Geschäftsprozesse wird davon ausgegangen, dass die vermittelten Inhalte für alle relevanten Tätigkeitsprofile gleichermaßen geeignet sind, um potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen und regelkonformes Verhalten sicherzustellen.

Unabhängig vom einheitlichen Schulungsansatz unterliegen Mitarbeitende, die Funktionen mit potenziell erhöhtem Compliance-Risiko übernehmen sollen, vor der Einstellung oder Funktionsübernahme einer gesonderten risikobasierten Prüfung. Diese Prüfung dient der Bewertung der persönlichen Zuverlässigkeit und Integrität und stellt sicher, dass Personen in exponierten Positionen den hohen Anforderungen des VTG-Konzerns an regelkonformes und verantwortungsbewusstes Handeln entsprechen.

Im Bereich Business Conduct verfolgt der Konzern das operative Ziel, die konzernweite Anti-Korruptions-Schulungsquote auf einem hohen Niveau zu halten. Im Berichtsjahr 2025 wurde eine Schulungsquote von 98 % aller schulpflichtigen Mitarbeitenden erreicht. Ein formales quantitatives Ziel für die Schulungsquote sowie weitergehende Compliance-Ziele mit verbindlichem Zeitrahmen sind im Berichtsjahr nicht definiert; VTG plant, im Rahmen der Weiterentwicklung des Compliance Management Systems entsprechende Zielvorgaben zu entwickeln. Mitarbeitende innerhalb der ersten drei Monate nach Eintritt sind hierin nicht enthalten, da sie die verpflichtenden Schulungen im Rahmen ihrer Einarbeitung absolvieren und erst danach als überfällig eingestuft werden.

		Mitarbeitende
Schulungsgrad		98 %
Schulungsmethode		E-Learning
Schulungsdauer		0,5 Stunden
Schulungsfrequenz		Einmalig
Behandelte Themen	Definition von Korruption und Betrug	Ja
	Umgang mit Geschenken	Ja
	Beschleunigungszahlungen	Ja
	Umgang mit Amtsträgern	Ja
	Risiken von Korruption	Ja
	Beratende, Vermittelnde & Provisionsverträge	Ja

		Mitarbeitende
	Durchsuchungen	Ja
	Konsequenzen für die Belegschaft und für das Unternehmen	Ja

Tabelle 22: Schulung zu Anti-Korruption und Betrugsprävention

Neben dem verpflichtenden E-Learning unterliegen ausgewählte Mitarbeitende in wesentlichen Risikofunktionen – wie beispielsweise Prokuristinnen und Prokuristen – vor der Einstellung oder Funktionsübernahme einer gesonderten Prüfung. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Personen in exponierten Positionen den hohen Anforderungen an Integrität und Compliance gerecht werden.

Die Grundsätze zur Verhinderung von Korruption und Bestechung gelten nicht nur für die eigenen Mitarbeitenden, sondern bilden auch die Grundlage für die Zusammenarbeit mit Lieferanten und sonstigen Geschäftspartnern. Neben dem konzernweit geltenden Verhaltenskodex für Mitarbeitende hat der VTG-Konzern hierzu einen Verhaltenskodex für Lieferanten und Geschäftspartner erarbeitet, der die zentralen Anforderungen an integriertes, gesetzeskonformes und verantwortungsbewusstes Geschäftsverhalten definiert. Der Verhaltenskodex für Lieferanten und Geschäftspartner beschreibt insbesondere die Erwartungen des VTG-Konzerns in Bezug auf die Einhaltung geltender Antikorruptions- und Compliance-Vorgaben und gilt für alle relevanten Geschäftsbeziehungen im Rahmen der Beschaffung sowie der sonstigen Zusammenarbeit mit externen Partnern. Der Kodex wird bei Abschluss von Rahmenverträgen standardmäßig referenziert und ist damit integraler Bestandteil der vertraglichen Grundlage dieser Geschäftsbeziehungen. Die Umsetzung und Einhaltung der im Verhaltenskodex für Lieferanten und Geschäftspartner festgelegten Grundsätze wird im Rahmen der bestehenden Compliance- und Risikomanagementprozesse berücksichtigt. Hinweise auf potenzielle Verstöße gegen die im Kodex formulierten Anforderungen, insbesondere im Zusammenhang mit Korruptions- oder Bestechungssachverhalten, werden durch die Compliance-Funktion geprüft und entsprechend der etablierten Prozesse behandelt.

Im Berichtszeitraum ging insgesamt 1 Hinweis mit Bezug zu potenziellen Korruptions- oder Bestechungssachverhalten ein. Nach sorgfältiger externer Untersuchung wurde festgestellt, dass der Verdacht sich nicht erhärtete. Im Vergleich zur vorherigen Berichtsperiode blieb das niedrige Melde- und Bestätigungsniveau unverändert.

	2025	2024	2023
Anzahl gemeldeter und bestätigter Fälle von Korruption oder Bestechung	0	0	0
Anzahl der bestätigten Korruptionsfälle, in denen Mitarbeitende entlassen oder diszipliniert wurden	0	0	0
Anzahl von beendeten oder nicht verlängerten Verträgen mit Geschäftspartnern aufgrund bestätigter Korruptionsfälle	0	0	0

	2025	2024	2023
Anzahl gemeldeter und unbestätigter Fälle von Korruption oder Bestechung	1	0	0
Gesamtanzahl	1	0	0

*Tabelle 23: Gesamtanzahl der gemeldeten Fälle von Korruption oder Bestechung sowie deren Prüfung*

### 6.3 Menschenrechte und Sorgfaltspflichten

Die Achtung der Menschenrechte ist ein zentrales Element der Unternehmensführung des VTG-Konzerns. VTG bekennt sich zu international anerkannten Menschenrechtsstandards und hat diese verbindlich in seiner Grundsatzerklärung zur Achtung der Menschenrechte verankert, die seit dem 1. Januar 2024 in Kraft ist. Grundlegend für das unternehmerische Handeln sind die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen, die Konventionen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), die UN-Konvention über die Rechte des Kindes, die UN-Konvention zur Beseitigung jeder Form der Diskriminierung der Frau, die Prinzipien des UN Global Compact sowie die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen. Ergänzend hierzu veröffentlicht VTG jährlich ein Modern Slavery and Human Trafficking Statement gemäß dem britischen Modern Slavery Act 2015, das die Maßnahmen des Konzerns zur Verhinderung von moderner Sklaverei und Menschenhandel in der eigenen Geschäftstätigkeit und Lieferkette dokumentiert.

Die Gesamtverantwortung für die Einhaltung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten liegt bei der Geschäftsführung. Für die operative Umsetzung und Überwachung hat VTG dedizierte Menschenrechtsbeauftragte ernannt, die weisungsungebunden agieren und direkt an die Geschäftsführung berichten. Die Menschenrechtsbeauftragten werden durch ein fachübergreifend besetztes Menschenrechts-Komitee unterstützt, das direkt der Geschäftsführung unterstellt ist. Die Menschenrechtsbeauftragten berichten mindestens jährlich sowie anlassbezogen an die Geschäftsführung über Ergebnisse der Risikoanalyse, eingegangene Beschwerden sowie den Status von Präventions- und Abhilfemaßnahmen.

VTG führt regelmäßige Risikoanalysen durch, um potenzielle negative Auswirkungen auf die Menschenrechte im eigenen Geschäftsbereich sowie bei unmittelbaren und anlassbezogen auch bei mittelbaren Zulieferern zu identifizieren, zu bewerten und zu priorisieren. Die Risikoidentifikation stützt sich auf anerkannte externe Risikoindizes, Fragebögen und Experteninterviews im eigenen Betrieb sowie auf Lieferantenauskünfte und gegebenenfalls Vor-Ort-Besuche. Als prioritäre Risikobereiche wurden identifiziert: das Verbot von Kinderarbeit und Zwangsarbeit, das Recht auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, die Einhaltung von Arbeitszeitvorgaben, Vereinigungs- und Kollektivverhandlungsrechte, Chancengleichheit und Schutz vor Diskriminierung, das Recht auf angemessene Vergütung, der Menschenrechtsschutz beim Einsatz von Sicherheitskräften, die Rechte lokaler Gemeinschaften sowie der Umgang mit risikobehafteten Rohstoffen.

Im eigenen Geschäftsbereich setzt VTG flächendeckende Schulungen für alle relevanten Mitarbeitenden um, um das Bewusstsein für Menschenrechte und umweltbezogene Verpflichtungen zu stärken. Im Berichtsjahr 2025 wurden keine eigenständigen Schulungen zu menschenrechtlichen Themen für Mitarbeitende durchgeführt. Die Sensibilisierung erfolgt im Rahmen der bestehenden Compliance-Schulungen sowie durch den Verhaltenskodex, der neuen Mitarbeitenden bei Eintritt ausgehändigt wird. VTG plant, das Schulungsangebot zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen

Sorgfaltspflichten in den kommenden Berichtsperioden weiterzuentwickeln. Mitarbeitende im Einkaufsbereich werden dabei gesondert über die Inhalte des Verhaltenskodex für Lieferanten informiert und für die Notwendigkeit der Berücksichtigung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten bei der Aufnahme neuer Geschäftsbeziehungen sensibilisiert. Die Berücksichtigung von Menschenrechts- und Umweltkriterien bei der Lieferantenauswahl ist Bestandteil der Beschaffungsstrategie; weitergehende ESG-Screening-Prozesse befinden sich im Aufbau. Der überwiegende Teil der Lieferantenbeziehungen des Konzerns entfällt auf europäische Lieferanten, die durch vergleichsweise hohe regulatorische Standards und etablierte Compliance-Erwartungen gekennzeichnet sind. Einzelne Lieferanten innerhalb des Konzerns sind darüber hinaus außerhalb Europas tätig, insbesondere in der Türkei, China und Indien. Für diese Lieferantenbeziehungen mit erhöhtem geografischem Risikopotenzial werden im Rahmen der Risikoanalyse gesonderte Bewertungen vorgenommen, da in diesen Regionen menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken strukturell stärker ausgeprägt sein können. Im Hinblick auf die Lieferkette verpflichtet der Verhaltenskodex für Lieferanten und Geschäftspartner alle relevanten Geschäftspartner zur Einhaltung der geltenden Menschenrechts- und Umweltstandards. Der Kodex wird bei Abschluss von Rahmenverträgen standardmäßig referenziert. Bei festgestellten oder drohenden Verstößen leitet VTG unverzüglich Abhilfemaßnahmen ein, die von der Aufforderung zur sofortigen Behebung bis zur Beendigung der Geschäftsbeziehung als letztes Mittel reichen können.

Allen Mitarbeitenden, Zulieferern und sonstigen Interessengruppen steht die VTG Integrity Line als vertraulicher und auf Wunsch anonymer Beschwerdekanaal offen, über den menschenrechts- und umweltbezogene Risiken oder Verstöße gemeldet werden können. VTG sichert zu, alle Meldungen sorgfältig zu prüfen und angemessene Maßnahmen einzuleiten. Die Wirksamkeit des Beschwerdeverfahrens wird mindestens jährlich sowie anlassbezogen überprüft. Repressalien gegenüber meldenden Personen sind ausgeschlossen.

Die Wirksamkeit des menschenrechtlichen Risikomanagements wird mindestens jährlich sowie anlassbezogen im Rahmen risikobasierter Audits überprüft, die auch Vor-Ort-Überprüfungen und Mitarbeitendenbefragungen einschließen können. Die Grundsatzerklärung wird regelmäßig überprüft und bei veränderten Rahmenbedingungen angepasst.

#### 6.4 Digitale Ethik

Die fortschreitende Digitalisierung der Geschäftsprozesse sowie der zunehmende Einsatz datenbasierter Anwendungen führen im VTG-Konzern zu einer wachsenden Bedeutung des verantwortungsvollen Umgangs mit Daten und Informationen. Datenschutz und Informationssicherheit sind vor diesem Hintergrund integrale Bestandteile der konzernweiten Governance und fest in die bestehenden Risiko-, Kontroll- und Compliance-Strukturen eingebettet. Ziel der etablierten Regelungen und Maßnahmen ist es, die Rechte betroffener Personen wirksam zu schützen, die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Informationen sicherzustellen sowie die Stabilität, Resilienz und Verlässlichkeit der Geschäftsprozesse dauerhaft zu gewährleisten.

Die Verarbeitung personenbezogener Daten erfolgt konzernweit ausschließlich im Einklang mit den geltenden gesetzlichen Anforderungen, insbesondere der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO), sowie auf Grundlage konzernweit verbindlicher Richtlinien und Vorgaben. Die Verarbeitung folgt den Grundsätzen der Rechtmäßigkeit, Zweckbindung, Datenminimierung, Richtigkeit, Speicherbegrenzung sowie der Integrität und Vertraulichkeit. Personenbezogene Daten werden nur erhoben und verarbeitet, soweit dies für klar definierte und legitime betriebliche Zwecke

erforderlich ist. Die Einhaltung dieser Grundsätze ist Bestandteil der operativen Prozesse und wird durch organisatorische, technische und kontrollierende Maßnahmen unterstützt. Für alle relevanten Verarbeitungstätigkeiten bestehen dokumentierte und nachvollziehbare Prozesse. Dazu zählt insbesondere die Führung von Verzeichnissen von Verarbeitungstätigkeiten, in denen Zweck, Art, Umfang und Risiken der jeweiligen Datenverarbeitung systematisch erfasst werden. Risiken für die Rechte und Freiheiten betroffener Personen werden regelmäßig bewertet. Bei identifizierten erhöhten Risiken werden zusätzliche Schutzmaßnahmen umgesetzt und – sofern gesetzlich erforderlich – Datenschutz-Folgenabschätzungen durchgeführt. Die Rechte betroffener Personen, einschließlich Auskunft, Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung und Widerspruch, sind in standardisierten Prozessen geregelt und werden fristgerecht bearbeitet. Die Bearbeitung erfolgt dokumentiert und unter Einbindung des Datenschutzbeauftragten.

Die Steuerung von Datenschutz und Informationssicherheit ist in die konzernweiten Governance-Strukturen integriert, wobei die Gesamtverantwortung auf Ebene der Geschäftsführung liegt. Die entsprechenden Anforderungen sind in konzernweit verbindlichen Richtlinien festgelegt, welche für sämtliche Konzerngesellschaften der VTG gelten und im Berichtsjahr nicht wesentlich geändert wurden. Die operative Umsetzung erfolgt durch klar definierte Rollen und Zuständigkeiten. Ein konzernweit bestellter Datenschutzbeauftragter überwacht die Einhaltung der datenschutzrechtlichen Anforderungen, berät die Organisation in fachlichen Fragestellungen und steuert die Kommunikation mit Aufsichtsbehörden sowie betroffenen Personen. Die operative Verantwortung für die Umsetzung geeigneter Datenschutzmaßnahmen liegt bei den jeweiligen Fachbereichen. Ergänzend unterstützen benannte Datenschutzkoordinatorinnen und -koordinatoren in den Gesellschaften die Umsetzung der Vorgaben auf lokaler Ebene und tragen zur Sensibilisierung der Mitarbeitenden bei. Datenschutz- und informationssicherheitsrelevante Sachverhalte werden im Rahmen der bestehenden Reporting- und Governance-Strukturen regelmäßig an den CEO berichtet. Dies umfasst insbesondere wesentliche Risiken, relevante Vorfälle, Ergebnisse aus Risikoanalysen sowie Erkenntnisse aus internen Audits und Management-Reviews. Wesentliche Vorfälle werden darüber hinaus dem Prüfungsausschuss zur Kenntnis gebracht. Bei Bedarf werden Sachverhalte anlassbezogen eskaliert. Dadurch ist sichergestellt, dass Datenschutz und Informationssicherheit sowohl auf operativer als auch auf überwachender Ebene angemessen gesteuert und kontrolliert werden. Die Informationssicherheit wird unabhängig hiervon durch ein strukturiertes und risikoorientiertes Informationssicherheitsmanagementsystem (ISMS) gesteuert. Die Verantwortung für Aufbau, Betrieb und Weiterentwicklung des ISMS liegt bei der Geschäftsführung in Zusammenarbeit mit dem Chief Information Security Officer (CISO). Das ISMS ist für einen definierten Anwendungsbereich nach der internationalen Norm ISO/IEC 27001 zertifiziert. Es umfasst unter anderem Regelungen zu Zugriffs- und Berechtigungskonzepten, zur Absicherung von IT-Systemen und Informationen, zur Behandlung von Informationssicherheitsrisiken sowie zum Umgang mit sicherheitsrelevanten Vorfällen. Die Wirksamkeit des ISMS wird regelmäßig im Rahmen interner Audits und Management-Reviews überprüft. Erkenntnisse aus diesen Überprüfungen fließen systematisch in die Weiterentwicklung der bestehenden Maßnahmen ein.

Datenschutz- und Informationssicherheitsrisiken sind integraler Bestandteil des konzernweiten Risiko- und Compliance-Managements. Wesentliche Risiken werden nach einheitlichen konzernweiten Kriterien identifiziert, bewertet und überwacht. Die Ergebnisse der Risikoanalysen bilden die Grundlage für die Definition präventiver und korrektiver Maßnahmen. Relevante Sachverhalte, wesentliche Abweichungen sowie Vorfälle unterliegen festgelegten Eskalationsmechanismen und werden im Rahmen der bestehenden Governance-Strukturen behandelt. Dadurch ist sichergestellt,

dass Datenschutz und Informationssicherheit nicht isoliert betrachtet werden, sondern Bestandteil der unternehmerischen Gesamtsteuerung sind. Vorfälle werden unverzüglich gemeldet, strukturiert bewertet und gemäß den gesetzlichen sowie konzerninternen Vorgaben behandelt. Die Einhaltung regulatorischer Fristen, insbesondere der Meldefristen gegenüber Aufsichtsbehörden, ist organisatorisch sichergestellt. Erkenntnisse aus Vorfällen werden systematisch ausgewertet und zur Verbesserung von Prozessen, Kontrollen und technischen Maßnahmen genutzt. Auch bei der Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern und Lieferanten stellt der Konzern sicher, dass angemessene Datenschutz- und Informationssicherheitsanforderungen eingehalten werden. Dienstleister mit Zugriff auf personenbezogene Daten oder sensible Informationen werden risikoorientiert ausgewählt, vertraglich verpflichtet und regelmäßig überprüft.

Im Berichtsjahr wurden im Rahmen der bestehenden Governance- und Managementsysteme insbesondere folgende Maßnahmen umgesetzt beziehungsweise fortgeführt:

- Durchführung einer konzernweiten Phishing-Kampagne zur Sensibilisierung der Mitarbeitenden,
- Aufbau und Betrieb eines Managed Security Operations Centers (SOC) zur Sicherstellung einer durchgängigen 24/7-Überwachung und Reaktionsfähigkeit bei sicherheitsrelevanten Ereignissen,
- Weiterentwicklung der Microsoft-Security-Architektur im Rahmen der konzernweiten Security-Transformation,
- risikobasierte Prüfung und Bewertung kritischer Dienstleister,
- verbindliche Vorgabe, Softwarelösungen vor Einsatz einer umfassenden sicherheitsbezogenen Prüfung zu unterziehen, sowie
- Durchführung von Thementagen zur Informationssicherheit einschließlich Datenschutz zur Stärkung der unternehmensweiten Awareness.

Die Maßnahmen sind Bestandteil der laufenden Steuerung im Rahmen des Informationssicherheitsmanagementsystems und werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt.

Ein verantwortungsvoller Umgang mit Daten und Informationen ist fester Bestandteil der Unternehmenskultur des Konzerns. Mitarbeitende mit Zugriff auf IT-Systeme sind verpflichtet, regelmäßig an Schulungen zu Datenschutz und Informationssicherheit teilzunehmen. Ziel dieser Maßnahmen ist es, das Bewusstsein für Risiken zu stärken, regelkonformes Verhalten im Arbeitsalltag zu fördern und potenzielle Vorfälle frühzeitig zu erkennen und zu melden. Verstöße gegen Datenschutz- oder Informationssicherheitsvorgaben können arbeits-, zivil- oder strafrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.

Zur Überwachung der Wirksamkeit der Datenschutzprozesse erhebt der Konzern ausgewählte Kennzahlen, die die Einhaltung gesetzlicher Anforderungen sowie die Funktionsfähigkeit der etablierten Kontrollmechanismen abbilden. Die Kennzahlen zeigten im Berichtsjahr 2025 insgesamt eine stabile Entwicklung. Abweichungen gegenüber dem Vorjahr lassen keine Hinweise auf strukturelle Schwächen der bestehenden Governance- oder Kontrollsysteme erkennen und werden im Einklang mit den im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse angewandten Kriterien als nicht wesentlich beurteilt.

Kennzahl	Definition	2025	2024	Zielwert	Zieljahr	Status
Gemeldete Datenschutzereignisse	Anzahl intern erfasster Datenschutzvorfälle im Berichtsjahr	2	1	Kein quant. Ziel, Monitoring	N/A	N/A
Davon meldepflichtige Datenschutzvorfälle gemäß Art. 33 DSGVO	Anzahl meldepflichtiger Datenschutzverletzungen	0	0	0	Fortlaufend	Erfüllt
Fristgerecht bearbeitete Betroffenenanfragen (in %)	Anteil innerhalb gesetzlicher Frist bearbeiteter Anfragen	100%	100%	100%	Fortlaufend	Erfüllt
Schulungsquote Datenschutz (Mitarbeitende mit IT-Zugang, in %)	Anteil Mitarbeitende mit IT-Zugang, die Pflichtschulung abgeschlossen haben	95,5%	98,4%	95%	Fortlaufend	Erfüllt

Tabelle 24: Kennzahlen zum Datenschutz im Jahresvergleich

Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich die Anzahl der gemeldeten Datenschutzereignisse von 1 auf 2 Fälle und damit um einen Fall beziehungsweise 100 %. Meldepflichtige Vorfälle gemäß Art. 33 DSGVO traten – wie im Vorjahr – nicht auf. Die Quote fristgerecht bearbeiteter Betroffenenanfragen lag weiterhin bei 100 % und blieb damit unverändert auf einem konstant hohen Niveau. Die Schulungsquote im Bereich Datenschutz betrug im Berichtsjahr 95,5 % und lag damit um 2,9 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert von 98,4 %. Die Abweichung ist im Wesentlichen auf zeitliche Verschiebungen einzelner Schulungsteilnahmen zurückzuführen und stellt keine strukturelle Veränderung der zugrunde liegenden Schulungs- oder Governance-Prozesse dar. Aus den Veränderungen ergaben sich keine Anpassungen der bestehenden Datenschutz-Governance oder der zugrunde liegenden Prozesse.

Parallel hierzu erhebt der Konzern Kennzahlen zur Steuerung und Überwachung der Informationssicherheit. Diese Kennzahlen dienen insbesondere der Beurteilung der Stabilität der IT-gestützten Geschäftsprozesse, der Wirksamkeit des ISMS sowie der Einbindung externer Dienstleister. Die Kennzahlen zur Informationssicherheit zeigten im Berichtsjahr 2025 eine insgesamt stabile Entwicklung. Festgestellte Vorfälle hatten keine signifikanten Auswirkungen auf Geschäftsprozesse oder Vermögenswerte.

Kennzahl	Definition	2025	2024	Zielwert	Zieljahr	Status
Wesentliche Informationssicherheitsvorfälle <sup>3</sup> mit signifikanten Auswirkungen	Anzahl der im Berichtsjahr festgestellten Informationssicherheitsvorfälle, die die Schutzziele Verfügbarkeit, Vertraulichkeit oder Integrität von Informationen oder IT-Systemen in erheblichem Umfang beeinträchtigen	0	0	Kein quant. Ziel, Monitoring	fortlaufend	Erfüllt
Überfällige Maßnahmen im ISMS-Risikomanagement	Anzahl identifizierter ISMS-Risikomaßnahmen, deren Umsetzungsfrist zum Stichtag überschritten ist	0	0	0	Fortlaufend	Erfüllt

<sup>3</sup> Ein wesentlicher Informationssicherheitsvorfall liegt vor, wenn die Schutzziele Verfügbarkeit, Vertraulichkeit oder Integrität von Informationen in erheblichem Umfang beeinträchtigt werden. Unregelmäßigkeiten werden dabei kontinuierlich überwacht und bei identifizierten Abweichungen werden geeignete Maßnahmen eingeleitet.

Kennzahl	Definition	2025	2024	Zielwert	Zieljahr	Status
Employee Security Index (ESI)	Indexwert zur Messung der Informationssicherheits-Awareness der Mitarbeitenden auf Basis definierter Bewertungsparameter (z. B. Schulungsteilnahme, Phishing-Resilienz, Compliance-Verhalten)	70,3 <sup>4</sup>	77,5	>70	fortlaufend	Erfüllt
Teilnahmequote AI Services E-Learning	Anteil der relevanten Mitarbeitenden, die das verpflichtende E-Learning zu KI-Services und sicherem Umgang mit KI-Anwendungen erfolgreich abgeschlossen haben	67,5	-	95%	2026	-

*Tabelle 25: Kennzahlen zur Informationssicherheit im Jahresvergleich*

Im Vergleich zum Vorjahr blieb die Anzahl wesentlicher Informationssicherheitsvorfälle mit signifikanten Auswirkungen unverändert bei 0. Die Anzahl überfälliger Maßnahmen im ISMS-Risikomanagement blieb ebenfalls konstant bei 0 und damit auf Zielwertniveau. Der Employee Security Index (ESI) sank von 77,5 auf 70,3 und liegt damit um 7,2 Punkte unter dem Vorjahreswert, überschreitet jedoch weiterhin den Zielwert von >70. Der Rückgang ist auf einen Anbieterwechsel zurückzuführen, der zu einer erneuerten und verschärften Berechnungsgrundlage geführt hat; die Werte der beiden Jahre sind daher nur eingeschränkt vergleichbar. Die Teilnahmequote beim AI-Services-E-Learning betrug im Berichtsjahr 67,5 % und liegt damit noch 27,5 Prozentpunkte unterhalb des Zielwertes von 95 %, der bis 2026 erreicht werden soll. Da das E-Learning im Berichtsjahr neu eingeführt wurde, liegt kein Vorjahreswert vor. Die beobachteten Veränderungen führten zu keinen grundlegenden Anpassungen des bestehenden ISMS oder der Governance-Strukturen.

Datenschutz und Informationssicherheit werden als fortlaufende Steuerungsthemen verstanden. Die bestehenden Regelungen, Prozesse und Kontrollen werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf an neue regulatorische, technologische und organisatorische Anforderungen angepasst. Auf Basis der im Berichtsjahr erhobenen Kennzahlen und Bewertungen ergaben sich keine Hinweise auf wesentliche Defizite in der Wirksamkeit der bestehenden Systeme.

<sup>4</sup> Aufgrund eines Anbieterwechsels wurde die Berechnungsgrundlage erneuert und verschärft. Daher sind die Werte 2024 und 2025 schwer zu vergleichen.

## 7 Nicht materielle Themen

Im Rahmen der in Kapitel 2.3 und 2.4 dargestellten doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden sämtliche in den ESRS vorgesehenen Themenbereiche systematisch geprüft. Die Bewertung erfolgte gemäß der dort beschriebenen Methodik und Schwellenwertlogik auf Grundlage der definierten Kriterien zur Impact-Materialität (Ausmaß, Umfang, Irreversibilität und Eintrittswahrscheinlichkeit) sowie zur Financial-Materialität (finanzielle Tragweite, Eintrittswahrscheinlichkeit und Zeitdimension) unter Berücksichtigung der gesamten Wertschöpfungskette des Konzerns.

Die nachfolgend aufgeführten Themen haben weder aus Wirkungs- noch aus Finanzperspektive die festgelegte Wesentlichkeitsschwelle überschritten und gelten daher im Berichtsjahr als nicht wesentlich im Sinne der ESRS:

- Abfall (Waste) (ESRS E5) als eigenständiges Thema, soweit nicht bereits im Kontext von Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft adressiert
- Zahlungspraktiken (Payment Practices) (ESRS G1)
- Vergütung in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)
- Arbeitnehmervertretung in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)
- Gleichbehandlung und Chancengleichheit in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)
- Zwangs- und Kinderarbeit in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)

Die Einstufung als nicht wesentlich beruht auf der aggregierten Bewertung sämtlicher identifizierter Impacts, Risiken und Chancen in Bezug auf diese Themen gemäß der in Kapitel 1.3 beschriebenen Entscheidungslogik. Dabei wurden sowohl die eigene Geschäftstätigkeit als auch vor- und nachgelagerte Wertschöpfungsstufen analysiert. Für die genannten Themen konnten im Berichtsjahr keine tatsächlichen oder potenziellen Auswirkungen festgestellt werden, deren Schweregrad oder Eintrittswahrscheinlichkeit die definierte Wesentlichkeitsschwelle überschreiten würden. Ebenso wurden keine finanziellen Risiken oder Chancen identifiziert, die nach ihrer potenziellen Tragweite und Eintrittswahrscheinlichkeit als strategisch relevant einzustufen wären.

Im Hinblick auf Abfall wird klargestellt, dass relevante Aspekte des Materialeinsatzes, der Wiederverwertung und der Entsorgung im Rahmen des als wesentlich identifizierten Themenfelds Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5) berücksichtigt werden. Eine separate Wesentlichkeit des Unterthemas Abfall wurde nicht festgestellt.

Die Bewertung berücksichtigt die Struktur des Geschäftsmodells von VTG als Vermiet- und Flottenmanagementanbieter mit eigener Instandhaltung und Produktionskompetenz sowie die Tätigkeiten als Schienenlogistiker. Insbesondere in Bezug auf menschenrechtliche Risiken in der vorgelagerten Wertschöpfungskette wurde geprüft, ob aufgrund der geografischen Exposition, der Warengruppenstruktur oder der Lieferantenbeziehungen wesentliche negative Auswirkungen vorliegen könnten. Auf Grundlage der durchgeführten Analyse und unter Berücksichtigung der bestehenden Lieferantenstruktur wurde im Berichtsjahr keine Wesentlichkeit festgestellt. Ungeachtet der Einstufung als nicht wesentlich werden einzelne Themen aufgrund ihrer inhärenten Schwere sowie regulatorischer Entwicklungen weiterhin systematisch beobachtet und in angemessenem Umfang transparent dargestellt. Dies betrifft insbesondere das Lieferkettenmanagement einschließlich menschenrechtlicher Risiken sowie Zahlungspraktiken.

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden potenzielle menschenrechtliche Risiken in der vorgelagerten Wertschöpfungskette umfassend geprüft. Dies umfasste insbesondere Risiken im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen, Zwangs- und Kinderarbeit sowie Diskriminierung oder

unangemessenen Beschäftigungspraktiken bei unmittelbaren und mittelbaren Lieferanten. Auf Grundlage der aktuellen Lieferantenstruktur, der geografischen Schwerpunktregionen sowie der Art der bezogenen Leistungen ergaben sich im Berichtsjahr keine Hinweise auf tatsächliche oder potenzielle negative Auswirkungen, deren Ausmaß, Umfang oder Eintrittswahrscheinlichkeit die definierte Wesentlichkeitsschwelle überschreiten würden. Unabhängig von dieser Einstufung hat der Konzern menschenrechtliche Sorgfaltspflichten strukturell verankert. Die Grundsatzerklärung zur Achtung der Menschenrechte definiert die menschenrechtlichen Leitlinien des Konzerns und orientiert sich an international anerkannten Standards. Sie gilt konzernweit und bildet den Rahmen für die Identifikation, Bewertung und Behandlung potenzieller menschenrechtlicher Risiken. Ergänzend hierzu verpflichtet der Verhaltenskodex für Lieferanten Geschäftspartner zur Einhaltung geltender gesetzlicher Anforderungen sowie grundlegender sozialer und ethischer Standards, einschließlich des Verbots von Zwangs- und Kinderarbeit sowie der Achtung von Arbeits- und Sozialstandards entlang der Lieferkette. Die Einhaltung dieser Anforderungen ist Bestandteil der vertraglichen Ausgestaltung von Geschäftsbeziehungen und wird im Rahmen bestehender Beschaffungs- und Complianceprozesse berücksichtigt.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden darüber hinaus mögliche Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit Zahlungspraktiken gegenüber Geschäftspartnern untersucht. Dabei wurden weder wesentliche negative Auswirkungen auf Lieferanten noch finanzielle Risiken oder Chancen identifiziert, die die definierte Wesentlichkeitsschwelle überschreiten. Der Konzern verfolgt standardisierte und transparent geregelte Prozesse im Forderungs- und Verbindlichkeitsmanagement. Zahlungsbedingungen werden vertraglich festgelegt und orientieren sich an marktüblichen Standards. Die Einhaltung der vereinbarten Zahlungsbedingungen unterliegt internen Kontrollmechanismen und ist in die Finanz- und Compliance-Strukturen eingebettet.

Die Einstufung als nicht wesentlich bedeutet nicht, dass diese Themen für den Konzern ohne Bedeutung sind. Vielmehr stellt sie das Ergebnis einer strukturierten, dokumentierten und validierten Bewertung im Sinne der ESRS dar. Die Wesentlichkeitseinstufung wird regelmäßig überprüft und bei signifikanten Änderungen des Geschäftsmodells, regulatorischen Umfelds oder der Risikolage aktualisiert.

## Anlagen

Anlage 1 – Übersicht der wesentlichen Rohstoffe und Bewertung ihrer Kritikalität nach EU-Rohstoffliste

Rohstoff / Material	Anteil am Gesamtmaterialgewicht	Funktion im Produkt / Prozess	Einsatz bei VTG	Einstufung nach EU-Rohstoffliste /2024)	Sekundäranteil / Recyclingfähigkeit	Bewertung der Kritikalität bei VTG
Stahl	> 90%	Grundstruktur von Güterwagen, Fahrwerk, Rahmen und Tanks	Hauptwerkstoff aller Waggons	Eisen – nicht kritisch Mangan – kritisch	30 – 40% Sekundärstahanteil ~ 100% recyclingfähig	Geringe Kritikalität, da hoch verfügbar und etabliertes Recycling
Aluminium	< 2%	Bauteile und Leichtbauelemente	Punktuell in Komponenten	Strategisch	~ 30% Sekundäranteil	Geringe Kritikalität, da geringe Mengen und substituierbar
Kunststoff	< 2%	Armaturen, Gehäuse und Halterungen	Instandhaltungsbedarf	Nicht kritisch	0% Sekundäranteil Stofflich oder energetisch verwertbar	Nicht kritisch
Kupfer	< 1%	Elektrische Leitungen und Verbindungen	Geringe Mengen in Spezialausstattungen	Strategisch	> 50% Sekundäranteil	Geringe Kritikalität, da geringe Mengen
Gummi / Elastomere	< 1%	Dichtungen, Schläuche und Pufferelemente	Standardkomponenten	Nicht kritisch	Teilrecyclingfähig	Nicht kritisch

Rohstoff / Material	Anteil am Gesamtmaterialgewicht	Funktion im Produkt / Prozess	Einsatz bei VTG	Einstufung nach EU-Rohstoffliste /2024)	Sekundäranteil / Recyclingfähigkeit	Bewertung der Kritikalität bei VTG
Lacke, Farben, Beschichtungen	< 1%	Oberflächenschutz und Kennzeichnungen	Prozessmaterial	Nicht kritisch	Thermisch verwertbar	Nicht kritisch
Zink	< 0,5%	Korrosionsschutz	Oberflächenbeschichtung	Nicht kritisch	100% recyclingfähig	Nicht kritisch
Nickel	< 0,5%	Legierungselement in Edelstahlkomponenten	Nur in bestimmten Tankwagen	Strategisch	Hoch recyclingfähig	Geringe Kritikalität, da geringe Mengen
Schweißzusatzstoffe (Mangan, Nickel, Titan)	< 0,1%	Zusatzstoffe beim Schweißen von Stahl- und Edelstahlkomponenten	Eingesetzt in standardisierten Schweißdrähten	Mangan – kritisch Nickel – strategisch Titan – kritisch	Hoch recyclingfähig	Unwesentlich, da nur geringe Mengen Keine eigene Rohstoffbeschaffung
Seltene Erden	0%	-	Nicht verwendet		-	Keine Relevanz

## Impressum

### Herausgeber

Geschäftsführung der VTG GmbH

### Verantwortlich

Luca Giebeler, Manager Public Affairs & Governmental Relations

Eike Christian Esposito, Corporate Sustainability Manager

### Fotos

VTG

### Kontakt

VTG GmbH

Nagelsweg 34

20097 Hamburg

Tel.: +4940 23540

info@vtg.com

[www.vtg.com](http://www.vtg.com)

© Mai 2026 VTG

Nachdruck und sonstige Verbreitung, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung von VTG