

ÜGG und PBAKA

ESG-Rating leicht gemacht

Das ESG-Rating mit dem MITO-Methoden-Tool hilft Eisenbahnunternehmen, CSR- und ESG-Vorgaben systematisch zu erfüllen und nachhaltige Lieferketten gemäß LkSG und EU-CSR-Richtlinie nachzuweisen.

Mit der Einführung des Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) und der neuen EU-CSR-Richtlinie (CSRD) stehen Unternehmen zunehmend vor der Herausforderung, ihre Verantwortung in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (ESG) nachzuweisen. Besonders für Zulieferer der Deutschen Bahn (DB) und andere Unternehmen im Verkehrssektor wird es notwendig, sich systematisch und transparent zu zertifizieren und präqualifizieren. Hier setzt das MITO-Methoden-Tool an, das Unternehmen in der Eisenbahnbranche bei der Umsetzung von CSR- und ESG-Vorgaben unterstützt. Das ESG-Rating mit dem MITO-Methoden-Tool wurde von der Professor Binner Akademie GmbH (PBAKA) entwickelt und dient als zertifizierungs- und präqualifizierungsbasiertes Auditinstrument für Unternehmen, die ihre Nachhaltigkeit nach den neuesten gesetzlichen Standards dokumentieren möchten (das PriMa berichtete bereits kurz). Bei der Entwicklung der zugehörigen MITO-ESG-Rating-Checkliste war auch die Überwachungsgemeinschaft Gleisbau e.V. beteiligt.

Der Prozess ist in vier Phasen gegliedert: Analyse, Diagnose, Therapie und Evaluierung. In der ersten Phase wird eine digitale CSR/ESG-Rating-Checkliste auf Basis normierter Audit- und Präqualifikationsfragen erarbeitet, die die Einhaltung relevanter Standards wie der ISO 26000 oder der CSRD/ESRS-Vorgaben überprüft. Unternehmen müssen entsprechende Nachweise für die Erfüllung dieser Anforderungen bereitstellen.

In der Diagnosephase erfolgt eine grafische Auswertung der Ergebnisse, häufig in Form eines Portfolio- oder Radardiagramms, das Handlungsbedarfe sichtbar macht. Diese werden in die

Therapiephase überführt, in der konkrete Maßnahmen zur Erfüllung der ESG-Kriterien definiert werden. Die abschließende Evaluierung sorgt dafür, dass alle notwendigen Anpassungen umgesetzt werden, bevor das Unternehmen die Zertifizierung oder Präqualifikation erhält.

Passend für jedes Unternehmen

Das MITO-Tool ist flexibel und kann auf verschiedene Unternehmensgrößen und -typen angepasst werden. Es ermöglicht eine gezielte und transparente Nachhaltigkeitsprüfung in den Bereichen Umwelt, Arbeitsrechte, Ethik und nachhaltige Beschaffung. DB-Zulieferer können durch die Anwendung des MITO-Tools sicherstellen, dass sie die Anforderungen des LkSG sowie der CSR-Richtlinien erfüllen und ihre ESG-Leistungen in einem internationalen Kontext vergleichbar machen.

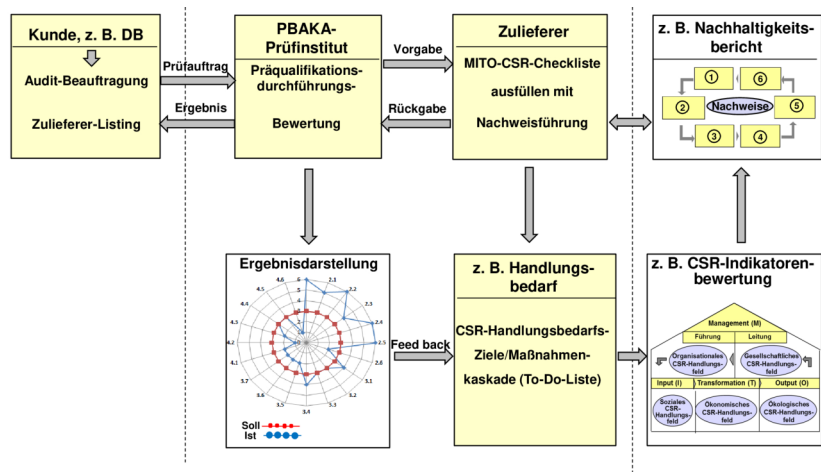
Durch die Zusammenarbeit entstand ein praktisches Instrument für Unternehmen, das eine effiziente und rechtssichere Umsetzung von Nachhaltigkeits- und

MITO

Das MITO-Modell von Prof.-Dr.-Ing. Hartmut F. Binner zusammen mit dem MITO-Methoden-Tool ist ein ganzheitliches Analyse-, Diagnose-, Bewertungs- und Entscheidungsinstrumentarium. Der Name stammt von den vier Modellsegmenten:

- Managementsegment (Act)
- Inputsegment (Plan)
- Transformationssegment (Do)
- Outputsegment (Check).

ESG-Strategien ermöglicht. Ab 2025 wird die Zusammenarbeit mit der DB und der PBAKA weiter ausgebaut, um Mindestanforderungen für die Nachhaltigkeit von Lieferanten zu definieren und eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Systems zu gewährleisten. Das MITO-Tool bietet damit nicht nur eine wertvolle Unterstützung für Unternehmen, die ihre CSR- und ESG-Aktivitäten auf ein höheres Niveau heben möchten, sondern trägt auch zur langfristigen Verbesserung der Nachhaltigkeit und gesellschaftlichen Verantwortung in der Eisenbahnbranche bei. dt



Die obige Grafik bildet das komplexe MITO-modellbezogenen CSR/ESG-Präqualifikations-Vorgehensmodell ab.

ÜGG-Arbeitskreis Gefährdungsbeurteilungen tagt in Wiesbaden

Arbeitssicherheit im Gleisbau

Beim jüngsten Treffen des ÜGG-Arbeitskreises berichtete Nadine Bronkalla von DB Engineering & Consulting über Emissionsmessungen auf Baustellen. Ergebnisse zeigten: Dieselabgase in offenen Bereichen sind meist unbedenklich, aber handgeführte Maschinen liegen häufig über den Grenzwerten. Feinstaub und PAK-Emissionen von Holzschwellen bleiben wichtige Themen zur Sicherheit auf Gleisbaustellen.

Am 11. September 2024 fand in der ÜGG-Geschäftsstelle in Wiesbaden das vierte Treffen des ÜGG-Arbeitskreises für Gefährdungsbeurteilungen statt. Bernd Kaiser, Hauptgeschäftsführer des ÜGG, begrüßte als Gastrednerin Nadine Bronkalla, Leiterin der Messstelle von DB Engineering & Consulting. Bronkalla berichtete über Messverfahren und -grenzen im Bereich der Baustellenmesstechnik und betonte die Herausforderungen bei der Vergleichbarkeit der Ergebnisse trotz zahlreicher Einflussfaktoren.

In ihrer Präsentation stellte Bronkalla Methoden vor, um Dieselabgase und Feinstaub auf Baustellen zu messen. Besonders spannend: Bei Messungen in Tunneln wiesen die Emissionen von Großmaschinen darauf hin, dass Gefahrstoffe in offenen Bereichen meist unbedenklich sind. Diese Einschätzung deckt sich mit der Technischen Regel für Gefahrstoffe (TRGS) zu Dieselabgasen im Freien. Abweichende Ergebnisse ergaben jedoch erste Tests mit handgeführten Maschinen. Hier lagen die Emissionen höher, was auf ein erhöhtes Gefährdungspotenzial hindeutet.

Problematischer Feinstaub

Der Bereich Feinstaub ist für die Fachleute besonders relevant: Während Grobstaub meist weniger problematisch ist, verursachen Feinstaubpartikel häufiger Grenzwertüberschreitungen. Die Materialbewässerung hat sich als effektive Maßnahme erwiesen, um die Staubbelastung zu senken und gesetzliche Grenzwerte einzuhalten. Angesichts dieser Erkenntnisse werden derzeit Tests mit quarzfreiem Schotter durchgeführt,



Nadine Bronkalla, Leiterin der Messstelle bei DB Engineering & Consulting, erläutert die neuesten Messverfahren und deren Herausforderungen.

um weitere potenzielle Risiken für Gleisbauarbeiter zu minimieren.

Ein weiterer Aspekt betraf Emissionen von Holzschwellen, insbesondere die Freisetzung polyzyklischer aromatischer Kohlenwasserstoffe (PAK). Bronkalla plant, entsprechende Messungen unter Laborbedingungen durchzuführen, um die Einhaltung von Sicherheitsabständen zur Schwelle festzustellen. Das Thema berührte auch die grundsätzliche Arbeitssicherheit, insbesondere beim Umgang mit behandelten Holzmaterialien. Ein Verbot des direkten Hautkontakts wurde bekräftigt, und der Arbeitskreis regte eine umfassendere Analyse durch DB InfaGO an.

Im zweiten Teil des Treffens wurde die bestehende Gefährdungstabelle aktualisiert. Diese Tabelle enthält wichtige Hinweise und Schutzmaßnahmen und wird kontinuierlich ergänzt, um eine Grundlage für sichere Gefährdungsbeurteilungen auf Gleisbaustellen zu bie-

ten. Dank der Mitarbeit der Firma Hartung konnte die Tabelle in einer Excel-Übersicht von Ines Gast von der DB InfaGO weiter verfeinert werden.

Das nächste Treffen des Arbeitskreises ist für den 5. März 2025 um 10:00 Uhr in der ÜGG-Geschäftsstelle in Wiesbaden geplant. Bis dahin sollen erste Ergebnisse zu den genannten Fragestellungen vorliegen, um den Schutz der Arbeiter auf Gleisbaustellen weiter zu optimieren. ■

Termine ÜGG

5.3.2025

Sitzung des ÜGG-Arbeitskreises Gefährdungsbeurteilungen, Wiesbaden

Weitere Infos unter www.uegg.de

Termine DMB

(Deutsche Gesellschaft für Management in der Baupraxis mbH)

17.2.2025 – 18.2.2025

Bauen unter Eisenbahnbetrieb, München

19.2.2025 – 20.2.2025

Bauen unter Eisenbahnbetrieb, Wiesbaden

26.2.2025 – 27.2.2025

Bauen unter Eisenbahnbetrieb, Berlin

17.3.2025–21.3.2025

Qualitätsbeauftragter Bau, Wiesbaden

Weitere Infos und Anmeldung unter www.dmb-bau.de