



**BENTHEIMER
EISENBAHN AG**

Nachhaltigkeitsbericht 2024



in Kooperation mit



**Grafschafter
Volksbank eG**

Vorwort



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

in der Verkehrsbranche spielt das Thema Nachhaltigkeit schon länger eine zentrale Rolle. Nachhaltige und klimafreundliche Mobilität ist wichtiger denn je und ein bedeutender Faktor in der Verkehrswende. Zudem ist Nachhaltigkeit ein zentraler Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung und bildet die Basis für langfristigen und wirtschaftlichen unternehmerischen Erfolg. Als Geschäftsführung eines öffentlichen Verkehrsdienstleisters sind wir uns unserer ökologischen, ökonomischen und sozialen Verantwortung gegenüber der Gesellschaft und unseren Mitarbeitenden bewusst und sind zudem überzeugt, dass sich durch nachhaltiges Handeln strategische Chancen für uns, unsere Mitarbeitenden und die Gesellschaft eröffnen.

Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind uns wichtig. Aus diesem Grund setzen wir uns freiwillig mit dem Thema auseinander. Eine umfassende Nachhaltigkeits- und Klimastrategie zu etablieren und immer weiterzuentwickeln ist für uns selbstverständlich und unser aktiver Beitrag zu einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Wirtschaft. Wir möchten unsere Ziele, Maßnahmen und auch Fortschritte für das Thema Nachhaltigkeit und Klimaschutz mit diesem Bericht transparent gestalten und uns der Verantwortung der stetigen Weiterentwicklung stellen.

Nachhaltiges Handeln leistet bereits heute einen wichtigen Beitrag in unserem Unternehmen. Als Verkehrsunternehmen ist das Reduzieren von Emissionen und ein effizienter Einsatz unserer Ressourcen ein wichtiger Grundstein unseres Erfolgs. Wir möchten einen Mehrwert für unsere Stakeholder schaffen und die Zukunft durch nachhaltiges Handeln aktiv gestalten.

Von daher sehen wir unsere Philosophie „Verbindungen schaffen“ unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit und auf dem Weg zur Klimaneutralität.

Joachim Berends
Vorstand

Inhaltsverzeichnis

Vorwort der Geschäftsführung	2
Inhaltsverzeichnis	3
Einführung: Grundlagen für die Erstellung und Erläuterung der Vorgehensweise	4
SDG 3: Gesundheit und Wohlergehen	7
SDG 6: Sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen	9
SDG 7: Bezahlbare und saubere Energie	11
SDG 8: Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum	14
SDG 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur	17
SDG 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden	17
SDG 12: Nachhaltige/r Konsum und Produktion	19
SDG 13: Maßnahmen zum Klimaschutz	21
Energie- und Treibhausgasbilanz	24
Nachhaltigkeits-Governance	25
Compliance-Erklärung	27

Einführung

Grundlagen für die Erstellung und Erläuterung der Vorgehensweise

Die nachhaltigen Entwicklungsziele („Sustainable Development Goals“ = „SDGs“) der Vereinten Nationen bilden eine transformative Agenda, die von der internationalen Staatengemeinschaft verabschiedet wurde, um bis zum Jahr 2030 eine gerechtere, nachhaltigere und resiliente Welt zu schaffen.

Diese globalen Ziele liefern uns eine umfangreiche Grundlage zur Gestaltung und Bewertung unserer Nachhaltigkeitsbemühungen. Es ist uns jedoch bewusst, dass nicht jedes dieser Ziele für unsere geschäftliche Tätigkeit und deren Auswirkungen auf die Umwelt und Gesellschaft gleichermaßen wichtig ist. Daher werden die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen und Entwicklungsziele für unser Geschäftsmodell anhand der für uns relevanten SDGs dargestellt, einschließlich einer Aufstellung unserer Klimabilanz mit Reduktionsstrategie. Zusätzlich geben wir Ihnen Einblicke in die konkreten Umsetzungsmaßnahmen.

Unser ganzheitlicher Ansatz berücksichtigt genauso ökologische und soziale Aspekte wie eine ethische Unternehmensführung. Dies beinhaltet unsere Verantwortung gegenüber der Umwelt, unseren Mitarbeitenden, unseren Kunden, Lieferanten und der Gesellschaft als Ganzes.

Zusätzlich zu unseren Erfolgen machen wir auch die für uns anstehenden Herausforderungen sichtbar, auf die wir im Prozess gestoßen sind. Durch diese Transparenz möchten wir das Vertrauen in unser Unternehmen stärken und ein aussagekräftiges Bild unseres Engagements für Nachhaltigkeit vermitteln.

- Bentheimer Eisenbahn AG, Otto-Hahn-Straße 1, 48529 Nordhorn
- BE Netz GmbH, Otto-Hahn-Straße 1, 48529 Nordhorn
- GPM Grafschafter Parkraummanagement GmbH, Otto-Hahn-Straße 1, 48529 Nordhorn
- Kraftverkehr Emsland GmbH, Otto-Hahn-Straße 1, 48529 Nordhorn
- Nutzfahrzeuge Nordhorn GmbH, Otto-Hahn-Straße 1, 48529 Nordhorn
- Reisebüro Berndt GmbH, Otto-Hahn-Straße 1, 48529 Nordhorn.

Sämtliche Firmen sind Tochterunternehmen der zuerst genannten Bentheimer Eisenbahn AG und wurden hauptsächlich bei der Energie- und Treibhausgasbilanz in Verbindung mit den SDGs 7 und 13 berücksichtigt.

In 2024 betrug der Umsatz der Bentheimer Eisenbahn AG und ihrer Tochterunternehmen 41.845.832 Euro, die Bilanzsumme 75.460.262 Euro und die Zahl der Mitarbeitenden 429.

In unserem aktuellen Nachhaltigkeitsbericht präsentieren wir Ihnen eine kompakte Übersicht unserer Nachhaltigkeits- und Klimastrategie. Als formal nicht reportingpflichtiges Unternehmen orientieren wir uns gezielt an den Interessen unserer Stakeholder.

Das Herzstück unserer Nachhaltigkeitsstrategie bilden unsere Nachhaltigkeitsziele („SDGs“), die wir als wesentlich für unser Geschäftsmodell auf dem Gebiet der Personenbeförderung (Bus & Bahn), dem Schienengüterverkehr, der Eisenbahninfrastruktur, der Spedition und Logistik, dem Parkraummanagement, dem Werkstattbetrieb sowie als Anbieter im Reisemarkt identifiziert und ausgewählt haben.

Zur Identifikation der relevanten Nachhaltigkeitsthemen im Sinne einer Wesentlichkeitsanalyse wurden in der durchgeführten Nachhaltigkeitsberatung Fachpublikationen, wissenschaftliche Studien, anerkannte Nachhaltigkeitsstandards und Rahmenwerke berücksichtigt, wie z.B. das Greenhouse Gas Protocol für die Erstellung der CO₂-Bilanz, der „SDG Compass – Leitfaden für Unternehmensaktivitäten zu den SDGs“ des UN Global Compact und der Global Reporting Initiative sowie Nachhaltigkeitsindikatoren der europäischen VSME- und CSRD/ESRS-Berichtstandards.

Die beteiligten Interessensträger waren:

- der Vorstand der Bentheimer Eisenbahn AG,
- die Managementbeauftragte für Qualität, Umwelt und Energie (Leitung Energieteam),
- der Leiter Vertragsmanagement, Qualität/Vertrieb SPNV (Mitglied Energieteam),
- der Fuhrparkleiter der Bentheimer Eisenbahn AG (Mitglied Energieteam),
- der Facility Manager (Mitglied Energieteam),
- die Marketingleiterin der Bentheimer Eisenbahn AG,
- der Nachhaltigkeitsberater der Grafschafter Volksbank.

Aus diesem Prozess im Sinne einer Wesentlichkeitsanalyse resultieren für unser Unternehmen folgende Entwicklungsziele (farblich markiert):





Entwicklungsziel

SDG 3

Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern

VSME-Bezug mit Indikatoren:

- VSME Basismodul – Soziales: B9 (Belegschaft: Gesundheit und Sicherheit)
- Zusätzlich: VSME Basismodul –Soziales: B10 (Schulungen)

Strategische Bedeutung und Status Quo:

Unser Unternehmen setzt sich aktiv für das SDG 3 ein: Gesundheit und Wohlergehen. Als öffentlicher Verkehrsdienstleister ist uns eine gesunde Umwelt genauso wichtig wie die Gesundheit unserer Mitarbeitenden, die die Voraussetzung für die Erbringung unserer täglichen Leistungen im regionalen Personen- und Güterverkehr ist.

Die Einhaltung von Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit steht bei uns an oberster Stelle. Dazu führen wir regelmäßige Pflichtschulungen und Unterweisungen durch sowie Erste-Hilfe-Kurse und Brandschutzübungen. Wir unterstützen im Berichtsjahr die Gesundheit unserer Mitarbeitenden durch Hebekräne, Gabelstapler und Hubwägen in unseren Werkstätten und in der Logistik bei schweren Hebearbeiten, in den Büros sind ergonomische Arbeitsplätze durch höhenverstellbare Schreibtische flächendeckend eingeführt.

Unser betriebliches Gesundheitsmanagement beinhaltet für unsere Mitarbeitenden Zuschüsse für Bildschirmarbeitsplatzbrillen, eine Beihilfe für Zahnersatz, Impfangebote für Gripeschutz, eine Gruppen-Unfallversicherung, den Wellpass zur Nutzung von angeschlossenen Fitnesscentern und Schwimmbädern, Wasserspender und Obst. Ein eigenes Betriebssportangebot hatten wir nicht.

Im Eisenbahnbereich vermitteln wir durch einen Verkehrspsychologen Unterstützung bei der Bewältigung von erlebten Personenschäden. Im Jahr 2025 werden wir eine eigene Gesundheitsberaterin einstellen, die unsere Mitarbeitenden in den Themen Ernährung, Bewegung, und Management von Arbeitsbelastungen unterstützen wird.

An freiwilligen Zusatzleistungen boten wir außerdem ein E-Bike-Leasing von max. 2 Rädern je Mitarbeitenden an, erweitert um das Angebot Re-Bike für „Junge Gebrauchte“. Darüber hinaus gab es eine betriebliche Altersvorsorge als Direktversicherung, die wir mit dem tarifvertraglichen Arbeitgeber-Zuschuss in Höhe von 5,49% des Entgelts fördern, sowie einen Zuschuss für vermögenswirksame Leistungen.

Wir bieten jedes Jahr ganzzährige Freifahrtberechtigungen im eigenen Streckennetz (Bus und Bahn) für alle Mitarbeitenden sowie im Busverkehr auch für Ehepartner und kindergeldberechtigte Kinder an. Die Ausweitung auf Lebenspartner soll in 2025 erfolgen. Für die Nutzung der Deutschen Bahn ist eine jährliche Freifahrt für alle Mitarbeitenden sowie ihre Ehepartner und kindergeldberechtigte Kinder möglich, die Ausweitung auf Lebenspartner ist ebenfalls für 2025 geplant.

Die Fehltage in der Belegschaft der Muttergesellschaft Bentheimer Eisenbahn AG betrugen in diesem Berichtsjahr insgesamt 3.035 Kalendertage. Bei 118 Mitarbeitenden ergaben sich somit 25,7 Fehltage je Mitarbeitenden, davon 16 Langzeiterkrankungen. Nach Langzeiterkrankungen erfolgte die Rückkehr an den Arbeitsplatz über unser betriebliches Eingliederungsmanagement. Die Anzahl der Arbeitsunfälle belief sich auf 4, woraus insgesamt 118 Fehltage resultierten. Arbeitsbedingte Todesfälle gab es nicht.

Über die Weiterbildung der Mitarbeitenden berichten wir in diesem Kontext, da das SDG 4 („Hochwertige Bildung“) zwar eine Voraussetzung für unser Geschäftsmodell ist, aber kein Fokus-SDG darstellt. Neben den o.g. Pflichtschulungen zu Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit gab es fachliche Schulungen im Bereich EDV, Elektrotechnik, HR, Werkstatt, QM, Modulschulungen und juristische Fortbildungen. Es wurden laut statistischer Auswertung 114 Weiterbildungen mit einem Gesamtvolumen von 121.471 € genehmigt.

Ziele:

- Reduktion der Fehltage in der Belegschaft (gesamt und pro Mitarbeiter)
- Reduktion der Anzahl der Arbeitsunfälle (arbeitsbedingte Verletzungen & Erkrankungen) auf 0
- Reduktion der Fehltage durch Arbeitsunfälle (Verletzungen & Erkrankungen) auf 0
- Ausbau des betrieblichen Gesundheitsmanagements durch Angebote und Schulungen zu den Themen Ernährung, Bewegung, mentale Gesundheit. Diese sollen zur langfristigen Reduktion von Fehltagen beitragen.

Maßnahmen:

geplant:

- Gesundheitsschulungen: Gesundheitsberaterin wird in 2025 eingestellt

abgeschlossen:

- Finanzielle Benefits (Vorsorge & Versicherung)
 - Betriebliche Altersvorsorge mit AG-Zuschuss
 - Vermögenswirksame Leistungen: 6,65 EUR p.m. für Sparpläne
 - Gruppen-Unfallversicherung
 - Zahnzusatzversicherung für Zahnersatz
- Betriebliches Gesundheitsmanagement, Arbeitsschutz und Sicherheit
 - Regelmäßige Sportangebote: Wellpass (statt Betriebssport)
 - Business Bike (neu) und Rebike (refurbished): 2 Fahrräder je MA möglich
 - Zuschüsse für Bildschirmarbeitsplatzbrille
 - Impfangebot für Gripeschutz über AMZ Nordhorn im Betrieb
 - Ergonomische Ausstattung des Arbeitsplatzes
 - Technische Unterstützung bei schweren Hebearbeiten: Werkstatt (Hebkräne, Gabelstapler, Hubwagen)
- Übergesetzliche Pausenzeiten: keine Erfassung, nur Gesamtarbeitszeit

Kennzahlen und Maßnahmen

Fehltage pro Mitarbeiter:in

Referenzjahr 2024

Fehltage pro Mitarbeiter:in
VR-ESG-RS

25.7 Tage

Erläuterung

Die Fehltage betrugen insgesamt 3.035 Kalendertage, umgerechnet 25,7 Fehltage (Kalendertage) je Mitarbeitenden.

Arbeitsunfälle

Referenzjahr 2024

Anzahl Arbeitsunfälle VSME B9	4
Anzahl Todesunfälle VSME B9	0

Erläuterung

Wir hatten 4 Arbeitsunfälle mit 118 Fehltagen und keine arbeitsbedingten Todesfälle.



Entwicklungsziel

SDG 6

Nachhaltige Bewirtschaftung von Wasser und Sanitärversorgung für alle

VSME-Bezug mit Indikatoren:

- VSME Basismodul – Umwelt: B6 (Wasser); VSME Basismodul – Umwelt: B4 (Luft- Wasser- und Bodenverschmutzung)

Strategische Bedeutung und Status Quo:

Die Verfügbarkeit von Wasser stellt ein physisches Risiko für unser Geschäftsmodell dar, wobei der größte Wasserverbrauch aus der Reinigung unserer Busse und Züge in unseren beiden Waschanlagen resultiert. Auch Deutschland wird im Zuge des Klimawandels zunehmend von Wasserknappheit betroffen sein. In Anwendung des SDG 6 bemühen wir uns um einen verantwortungsvollen Ge- und Verbrauch von Wasser.

Der gesamte Wasserverbrauch betrug im Berichtsjahr 1.886 m³ und wird bislang über einen installierten Zähler für unseren Firmensitz gemessen. Für eine genauere Erfassung der Verbräuche wollen wir zukünftig separate Zähler für die Verwaltung und die Waschanlagen installieren. Die Waschanlage für Busse stammt aus dem Jahr 1997 und verwendet ausschließlich Frischwasser. Für den von uns geplanten Neubau mit 2 separaten Hallen zur Außen- und Innenwäsche sowie mit Wasseraufbereitung und -wiederverwendung bei der Außenreinigung haben wir einen Förderantrag bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) gestellt. Die Waschanlage für Triebwagen aus dem Jahr 2019 verfügt über einen 2.000 L Vorlagebehälter und arbeitet im Hauptwaschgang mit Brauchwasser. Sie führt Reinigungs- und Regenerationsprozesse selbständig durch und benötigt Frischwasser nur für einzelne Prozessschritte wie Vorsprühen und Klarspülen. Unter der Buswerkstatt befinden sich Wasserzisternen, aus denen Regenwasser entnommen und zur Bewässerung der Außenanlagen verwendet werden könnte.

Die Wasserentnahme und das Abwasser entsprachen jeweils dem Wasserverbrauch, da wir bislang keine Regenwassernutzung oder Wasserrückführung durchführen und wir kein Wasser versickern oder in Produkten bzw. Produktionsprozessen einsetzen. In Wasserschutzgebieten bzw. Gebieten mit Wasserknappheit waren wir nicht tätig. Eine Schadstoffbelastung von Wasser erfolgte durch unsere Geschäftstätigkeit nicht. Das Abwasser der Waschanlagen wird über die Kläranlagen unseres Wasserversorgers und -entsorgers gereinigt und die Werkstätten sind mit Ölabscheidern ausgestattet.

Ziele:

- Anschaffung separater Wasserzähler für Waschanlagen
- Reduktion von Wasserverbrauch pro Waschgang durch Neubau der Waschanlage für Busse
- Nutzung der Regenwasserzisternen für Bewässerung der Außenanlagen

Maßnahmen:

geplant:

- Wasserrecycling: Filtrierung und Aufbereitung von Abwasser für Waschanlagen (neue Anlage für Busse beantragt)
- Machbarkeitsprüfung zum Auffangen und Nutzen von Regenwasser in unterirdischen Großwassertanks
- separate Zähler installieren für Verwaltung und Waschanlagen

Kennzahlen und Maßnahmen

Wasserverbrauch		Referenzjahr 2024
Gesamt		1886000 m³
VR-ESG-RS, VSME B6		
Erläuterung		
Erfassung des gesamten Wasserverbrauchs über einen Zähler am Firmensitz.		

Wasserentnahme		Referenzjahr 2024
Gesamt		1886000 m³
VR-ESG-RS, VSME B6		
Erläuterung		
Die Wasserentnahme entsprach dem Wasserverbrauch.		



Entwicklungsziel

SDG 7

Nachhaltige und moderne Energie für alle sichern

VSME-Bezug mit Indikatoren:

- VSME Basismodul – Umwelt: B3 (Energie und Treibhausgasemissionen)

Strategische Bedeutung und Status Quo:

Die Energiewende ist ein Haupttreiber der wirtschaftlichen Transformation. Das betrifft alle Geschäftsfelder in unserer Branche Verkehr und Logistik, sowohl die Beförderung von Personen und Gütern im Eisenbahnverkehr (Bentheimer Eisenbahn AG) als auch die Beförderung von Personen im Omnibus-Linienverkehr (Nutzfahrzeuge Nordhorn GmbH) und Gütern im Straßenverkehr (Kraftverkehr Emsland GmbH). Aufgrund der wesentlichen Auswirkungen unseres Geschäftsmodells auf Umwelt, Klima und Gesellschaft sowie der umgekehrten Auswirkungen der Energiethemen auf unser Geschäftsmodell legen wir besonderen Wert auf das SDG 7: Bezahlbare und saubere Energie.

Der Gesamtenergieverbrauch der Bentheimer Eisenbahn und ihrer in die Berichterstattung 2024 einbezogenen Tochterunternehmen betrug 18.813.279 kWh mit einem relativ niedrigen EE-Anteil von 10,0% (1.886.646 kWh), der damit deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 22,4% gemäß Umweltbundesamt lag. Dieser geringe EE-Anteil wurde vor allem durch den hohen Kraftstoffverbrauch von 16.834.741 kWh verursacht, der 87,2% unseres Gesamtenergieverbrauchs ausmachte. Dabei war Diesel der Hauptenergieträger mit über 99% des Kraftstoffverbrauchs für unseren aus 214 Fahrzeugen bestehenden Fuhrpark mit 72 PKWs (38 Diesel, 13 Benzin, 19 E-Autos, 2 Hybrid), 3 leichten Nutzfahrzeugen (Flurförderfahrzeuge) und 42 schweren Nutzfahrzeugen (davon 41 LKWs für den Güterverkehr), 86 Linien- und Reisebussen (82 Diesel, 4 E-Busse) sowie 4 Dieselloks (Güterverkehr) und 7 Triebfahrzeugen (Personenverkehr). Neben dem Diesel benötigten wir noch 62.122 kWh an Benzin für die 13 PKWs und 186.358 kWh an Propan für die 3 Flurförderfahrzeuge. Dem Diesel für die Triebfahrzeuge werden wir ab Dezember 2026 4% HVO-Diesel beimischen, einen klimaverträglichen synthetisch hergestellten Dieselmotorkraftstoff aus pflanzlichen Ölen und tierischen Fetten.

Bei den PKWs haben wir bereits mit der Elektrifizierung begonnen, einen Elektroanteil von fast 30% erreicht und wollen die weitere Elektrifizierung bis 2032 abschließen. Unter den 86 Linien- und Reisebussen hatten wir im Berichtsjahr 4 E-Fahrzeuge. Bis 2032 sollen sie zu einem Drittel elektrifiziert sein und bis 2040 vollständig. Die Umstellung der LKWs auf klimaneutrale Energieträger wollen wir spätestens ab 2030 beginnen und bis 2040 abschließen. Die Triebfahrzeuge und Dieselloks sollen im Zuge der bis 2032 geplanten Elektrifizierung der Bahnstrecken möglichst bis 2036 vollständig elektrifiziert werden.

In den Bereichen Strom und Wärme waren die Energieverbräuche mit 964.552 kWh bzw. 1.013.986 kWh ungefähr ähnlich hoch. Den Strom bezogen wir bereits klimaneutral als Ökostrom. Alleiniger Energieträger für die Heizwärme war Erdgas, das wir bis 2035 klimaneutral substituieren wollen. Mit dem Erdgas betrieben wir auch unser BHKW mit 50 kW elektrischer und 100 kW thermischer Leistung, das im Berichtsjahr bei 4.841 Betriebsstunden 484.100 kWh Wärme und 242.050 kWh Strom erzeugte. Den vom BHKW erzeugten Strom haben wir vollständig selbst verbraucht. Unser zentraler Betriebshof an der Otto-Hahn-Straße 1 wird voraussichtlich 2026/27 energetisch saniert und mit einer neuen Waschhalle für Busse ausgestattet.

Für den April 2025 planen wir die Inbetriebnahme einer PV-Aufdachanlage mit einer Gesamtleistung von 523 kWp auf unserem Betriebsgelände sowie 3 weitere Anlagen mit insgesamt ca. 160 kWp im Jahr 2026. Damit wollen wir den aufgrund der Elektrifizierung kontinuierlich wachsenden Strombedarf in einem mitwachsenden Maß selbst erzeugen und verbrauchen.

In 2024 hatten wir auf dem Betriebsgelände 20 Ladesäulen mit 20 Anschlüssen installiert, davon 16 mit 11 kW und 4 Schnellladesäulen mit 100 kW. Hinzu kam eine weitere Schnellladesäule auf unseren Liegenschaften mit ebenfalls 100 kW. Unsere Ladekapazitäten wollen wir im Zuge der Elektrifizierung unseres Fuhrparks kontinuierlich ausbauen.

Bis Juli 2025 werden wir gemäß der Verpflichtung aus dem Energieeffizienzgesetz das Energiemanagement nach der ISO 50001 einführen. Die Unternehmensgruppe unterhält seit 2009 ein durch die GüteZert zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001, das im Jahr 2012 durch ein Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 ergänzt wurde. Seit 2015 führen wir Energieaudits durch.

Ziele:

(s. auch SDG 13)

- Elektrifizierung des PKW-Fuhrparks bis 2032, der Busse und LKWs bis 2040
- Substitution des Erdgases für die Wärmeversorgung bis 2035
- Erhöhung des Anteils erneuerbarer oder klimaneutraler Energien am Gesamtenergieverbrauch auf ca. 50% bis 2035 und auf 100% bis 2040
- Vollständige Elektrifizierung des Fuhrparks bzw. Umstellung auf klimaneutrale Energieträger bis 2040
- Reduktion des Gesamtenergieverbrauchs um über 10 Mio. kWh bis 2040 im Zuge der Elektrifizierung unseres Fuhrparks

Maßnahmen:

geplant:

- Energieeinsparung und -effizienz
 - Fußwegbeleuchtung von den Parkplätzen zum Verwaltungsgebäude bis Ende 2025
 - Umrüstung der verbleibenden beiden Logistik-Hallen auf LEDs in Planung
- Schulung und Bildung
 - Sensibilisierung und Schulungen der Mitarbeitenden zu Energieeffizienz durch Vorstellung des Energiemanagements: in betroffenen Bereichen, auf der Mitarbeiterversammlung, in Mitarbeiterzeitung, Intranet (BE-Wiki); in 2025
 - Weiterbildungen der Mitarbeitenden zum Betrieb und Management von PV-Anlagen

in Umsetzung:

- Energieerzeugung und -verbrauch
 - Inbetriebnahme der neuen 523-kWp-PV-Aufdachanlage auf dem Betriebsgelände im April 2025
 - Einführung Energiemanagement nach ISO 50001 bis Mai 2025
 - Monitoring und Messung des Energieverbrauchs: Im Zuge des Energiemanagements

abgeschlossen:

- Energieeinsparung und -effizienz
 - Halle für Kraftverkehr Emsland in 2022/23 mit LED und Bewegungssensoren ausgestattet
 - LED-Lampen in Werkstatt Eisenbahn und Bus/LKW in 2024
 - 1 von 3 Logistik-Hallen auf LEDs umgerüstet in 2022/23
 - Parkplatzbeleuchtung mit LEDs in 2024
 - Austausch von mit Propan betriebenen Flurförderfahrzeugen in elektrische (2022/23)
 - Installation einer neuen zentralen Gasbrennwert-Therme als Heizungsanlage (Ersatz dezentraler Heizanlagen und Heizgebläse, diese durch Heizdeckenplatten ersetzt)

Kennzahlen und Maßnahmen

Energieverbrauch		Referenzjahr 2024
Gesamt		18813279 kWh
VR-ESG-RS, VSME B3		
davon aus fossilen		16926633 kWh
VSME B3		

Erläuterung

Aufgrund des hohen Kraftstoffverbrauchs betrug der Anteil an fossilen Energieträgern 90,0%.

Anteil erneuerbare Energien gesamt		Referenzjahr 2024
Gesamt		10 %
optional (B3-23)		
davon selbsterzeugter erneuerbarer Energie		0 %
VR-ESG-RS		
davon eingekaufter erneuerbarer Energie		10 %
VR-ESG-RS		

Erläuterung

Strom bezogen wir bereits als klimaneutralen Ökostrom, eigene Stromerzeugungskapazitäten werden wir ab 2025 durch die Installation von PV-Aufdachanlagen an mehreren Standorten aufbauen.

Energieverbrauch Strom

Referenzjahr 2024

Gesamt
VSME B3

964552 kWh

davon erneuerbare Quellen
VSME B3

74.9 %

Erläuterung

Bei unserem Stromverbrauch stammte lediglich die Stromerzeugung unseres mit Erdgas betriebenen BHKWs aus nicht erneuerbaren Quellen.



Entwicklungsziel

SDG 8

Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wachstum

VSME-Bezug mit Indikatoren:

- VSME Basismodul – Soziales: B8 (Belegschaft – Generelle Merkmale; Anzahl Frauen); VSME Basismodul – Soziales: B10 (Vergütung)
- VSME Zusatzmodul: C5 (Belegschaft – zusätzliche generelle Merkmale (Leiharbeiter, Selbständige); VSME Zusatzmodul C5 & C9 (Frauen / Geschlechterverhältnis in Führung und Leitung)

Strategische Bedeutung und Status Quo:

Unser Unternehmen setzt sich im Zuge seiner Wesentlichkeitsanalyse für das SDG 8 ein, und zwar mit Fokus auf „menschenwürdige Arbeit“. Arbeitsbedingungen sind für uns als kommunales Dienstleistungsunternehmen in öffentlicher Trägerschaft ein wesentliches Nachhaltigkeitsthema. Dazu möchten wir einen positiven Beitrag leisten. Wir fördern faire Arbeitsbedingungen, die den Mitarbeitenden eine sichere wirtschaftliche Existenz und gesellschaftliche Partizipation ermöglichen.

Im Jahr 2024 zählten wir im Mutterkonzern 118 Mitarbeitende; davon 93 männliche in Vollzeit, 18 weibliche in Vollzeit und 5 weibliche in Teilzeit. Außerdem lernten bei uns 2 Auszubildende (männlich/weiblich). Die resultierende Teilzeitquote betrug bei den Männern 0 % und bei den Frauen 21,7 %. In den Bereichen Bus, Bahn und Werkstatt sind überwiegend Männer beschäftigt, wohingegen der Verwaltungsbereich gemischt besetzt ist. Im Vergleich weist der Reisebürosektor einen fast 100-prozentigen Frauenanteil auf.

Das Durchschnittsalter der männlichen Mitarbeitenden betrug 48 Jahre, bei den weiblichen Mitarbeitenden 42 Jahre, so dass das Durchschnittsalter aller Mitarbeitenden bei 47 Jahren lag.

Mit 2 weiblichen Führungskräften (Handlungsbevollmächtigte) von 7 Führungskräften inklusive des Vorstandes betrug der Frauenanteil 28,6 % bei den höheren Führungskräften.

113 Mitarbeitende waren fest angestellt und wurden allesamt tariflich gemäß des Eisenbahntarifvertrages vergütet, lediglich 5 Mitarbeitende waren als geringfügig Beschäftigte tätig, die jedoch entweder noch eine Hauptbeschäftigung hatten oder für die aufgrund ihres Status als Selbständiger bzw. Student nicht weitergehende Sozialversicherungsbeiträge geleistet werden konnten. Das entsprach somit einer Quote von 0,0 % nicht-sozialversicherten Mitarbeitenden. Die geringfügig Beschäftigten erhielten eine an den Tarifvertrag angenäherte und auf Stundenlöhne umgerechnete Vergütung, so dass die Mindestlohnquote 0% betrug. Darüber hinaus bekamen sie die ihnen rechtlich zustehenden Lohnfortzahlungen für Urlaub und Krankheit.

Der Gender-Pay-Gap zwischen männlichen und weiblichen Mitarbeitenden soll zukünftig berechnet werden. Tariflich gebunden bieten wir grundsätzlich für gleiche Tätigkeiten die gleiche Vergütung. Im Berichtsjahr gab es bei uns keine befristeten Arbeitsverträge, jedoch jeweils einen Leiharbeiter in der Bahnwerkstatt und kurzweilig im Bereich Güterverkehr sowie 2 Inklusions-Mitarbeitende.

Mitarbeitende mit Flüchtlingshintergrund wurden von uns nicht beschäftigt, unsere Mitarbeitenden kamen fast vollständig aus Deutschland, aber auch aus den Niederlanden und aus Russland.

9 Mitarbeitende haben im Jahr 2024 unser Unternehmen verlassen, davon 3 im Bereich Eisenbahn, 2 in dem Bereich Bus, 1 im Bereich Werkstatt und 3 im Bereich Verwaltung. Die Fluktuationsrate unseres Unternehmens lag somit bei 7,6 %.

Wir unterhalten einen Betriebsrat und unsere Arbeitnehmer sind im Aufsichtsrat mit 4 von 12 Mitgliedern vertreten. Im Berichtsjahr hatten wir 2 arbeitsrechtliche Prozesse. Beschwerden und Prozesse in Bezug auf Arbeitnehmerrechte bei unseren Lieferanten waren uns nicht bekannt. Gemäß der Whistleblower-Richtlinie haben wir ein Hinweisgeber-Portal eingerichtet.

Im Einkauf arbeiten wir seit 2021 auf Grundlage einer Richtlinie, die in 2024 überarbeitet wurde und in der ökologische und soziale Kriterien berücksichtigt werden, wie die ILO-Kernarbeitsnormen und Inklusionsquoten. Diese Richtlinie gilt zum Beispiel bei der Anschaffung von Dienstkleidung nach dem niedersächsischen Treu- und Vergabegesetz in Verbindung mit der niedersächsischen Kernarbeitsnormverordnung. Darüber hinaus haben wir für die Bentheimer Eisenbahn AG und 5 Tochterunternehmen eine Compliance-/Korruptionsrichtlinie und einen ambitionierten Verhaltenskodex mit explizitem Ausschluss von Diskriminierung, Kinder- und Zwangsarbeit sowie aktivem Bekenntnis zu Menschenrechten, Arbeitsschutz und -sicherheit, Nachhaltigkeit, erneuerbaren Energien sowie Umwelt- und Ressourcenschutz.

Unser internes Vorschlagswesen wird informell über die regelmäßigen Team- und Abteilungsleiterbesprechungen umgesetzt.

Ziele:

- Nachfolgeregelungen für scheidende Leit- und Führungskräfte
- Erhöhung des Anteils weiblicher Führungskräfte
- Verlässliche, regelmäßige Mitarbeitergespräche
- Langfristige Reduktion der Anzahl von Rechtsstreitigkeiten des Unternehmens in Bezug auf Arbeitnehmerrechte auf 0
- Zukünftige Erfassung des Gender-Pay-Gaps

Maßnahmen:

abgeschlossen:

- Vergütung und freiwillige Arbeitgeberzusatzleistungen
 - Tarifvertragsbindungen in allen Bereichen
 - jährliche Freifahrt mit der DB inkl. Ehegatten und kindergeldberechtigte Kinder; Erweiterung auf Lebenspartner in 2025
 - ganzjährige Freifahrtberechtigung im eigenen Streckennetz (Bus und Bahn) für alle MA und Bus für Ehegatten und kindergeldberechtigte Kinder; Erweiterung auf Lebenspartner in 2025
- Mitbestimmung
 - Internes Vorschlagswesen: informell über Team- und Abteilungsleiterbesprechungen
 - Implementierung Betriebsrat
 - 4 Arbeitnehmer im Aufsichtsrat von 12 Mitgliedern
- sozial-ökologische Richtlinien/Compliance
 - Ethikrichtlinie/Verhaltenskodex mit konkreten Ausschlüssen und Bekenntnissen
 - Selbstverpflichtung/Compliance-Erklärung: Compliance-/Korruptionsrichtlinie
 - Einkaufsrichtlinie mit sozial-ökologischen Kriterien für die Zertifizierung von Dienstkleidung für Zugführer, Zugbegleiter und Busfahrer ("ILO-Kernarbeitsnormen") und Getränken ("Fairtrade-Kaffee")
 - Hinweisgeber-Portal eingerichtet gemäß Vorgaben Whistleblower-Richtlinie

Kennzahlen und Maßnahmen

Nicht-sozialversicherte-Mitarbeiter

Referenzjahr 2024

Quote nicht-sozialversicherte-Mitarbeiter
VR-ESG-RS

0 %

Erläuterung

Alle 113 fest angestellten Mitarbeitenden waren vollumfänglich sozialversichert, die 5 geringfügig Beschäftigten hatten entweder noch eine sozialversicherte Haupttätigkeit oder waren Selbständige bzw. Studenten.

Mindestlohnquote

Referenzjahr 2024

Mindestlohnquote
VR-ESG-RS

0 %

Erläuterung

Alle festen und geringfügig beschäftigten Mitarbeitenden wurden über dem Mindestlohn vergütet.



Entwicklungsziel

SDG 9

Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen

Die SDGs 9 & 11 sind in unserem Geschäftsmodell eng miteinander verbunden und werden von uns im beidseitigen Kontext behandelt.

Die gemeinsame Beschreibung dieser Ziele finden Sie nachfolgend beim SDG 11.



Entwicklungsziel

SDG 11

Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten

VSME-Bezug mit Indikatoren:

- VSME Basismodul – Umwelt: B4 (Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung)
- Verkehrsaufkommen Mitarbeiter: klimafreundliches Pendeln (ÖPNV, Rad und Carsharing)

Strategische Bedeutung und Status Quo:

Im Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur (SDG 9) und damit gleichzeitig auch zu nachhaltigen Städten und Gemeinden (SDG 11) liegt der wesentliche Geschäftszweck der 1896 gegründeten Bentheimer Eisenbahn und ihrer Töchter, der BE Netz GmbH und der Nutzfahrzeuge Nordhorn GmbH. Die Umsetzung erfolgt sowohl durch Dienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit dem Bus, im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit der Bahn als auch im schienengebundenen Güterverkehr und beinhaltet gleichzeitig den Ausbau und die Reaktivierung von Bahnstrecken und Haltestellen. Das Tochterunternehmen Kraftverkehr Emsland GmbH bietet zudem Transport- und Logistiklösungen, die unsere Region als Wirtschaftsstandort stärken.

Die Entwicklung und Modernisierung einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur trägt darüber hinaus positiv zu den SDGs 7, 10 und 13 bei, indem verkehrsbedingte Energieverbräuche und CO₂-Ausstöße des Individualverkehrs gesenkt werden, ebenso Lärm, Schadstoffemissionen und Flächenverbrauch in Städten, und im Gegenzug der sozialverträgliche und barrierefreie Zugang zu Mobilität sowie die ländliche Erreichbarkeit erhöht werden. Während der Fahrradsaison von Ostern bis Oktober sind die Linienbusse in der Ober- und Niedergrafschaft sowie der Linienbus von Nordhorn nach Lingen als „Fietzenbus“ mit Fahrradanhängern für bis zu 15 Fahrrädern ausgestattet.

Gleichzeitig emittieren unser hoher Dieserverbrauch und unser Benzinverbrauch als adverser, d.h. negativer, Impact auf das SDG 11 die Gesundheit belastende Luftschadstoffe in Form von Stickoxiden (NO_x), Feinstaub (Dieselruß PM₁₀, PM_{2.5}), Kohlenmonoxid (CO), un-/teilverbrannte Kohlenwasserstoffe (NMVOC), Schwefeldioxid (SO₂) und Ozon, die je nach Konzentration zu Kopfschmerzen, Reizungen und Entzündungen der Atemwege, Atemwegserkrankungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Krebs führen können. Im Zuge unserer Energie- und Klimastrategie mit der klimaneutralen Substitution aller fossilen Energieträger unseres Fuhrparks bis 2040 werden wir auch den Ausstoß dieser Schadstoffe vollständig reduzieren.

Die Bentheimer Eisenbahn AG ist als Gesellschafter der Verkehrsgemeinschaft Grafschaft Bentheim (VGB) und Konzessionär für den Linienverkehr mit einem Liniennetz von rund 1.280 km Länge der größte und nahezu flächendeckender Anbieter im öffentlichen Personennahverkehr des Landkreises Grafschaft Bentheim. Zur Abdeckung des Linienbetriebs mit 6 Linien im Regionalverkehr und 2 Linien im Stadtverkehr setzen wir täglich ca. 80 Busse ein, davon 4 E-Busse, die wir in unserer eigenen Werkstatt warten und Instand halten.

45 Jahre nach der Einstellung des SPNV in der Grafschaft Bentheim wurde im Sommer 2019 die Bahnstrecke Bad Bentheim – Neuenhaus mit 5 modernen Triebfahrzeugen und 3 neuen Haltepunkten in Quendorf, Nordhorn-Blanke und Neuenhaus Süd reaktiviert. In der Folge wurden die Bahnhöfe in Bad Bentheim und Nordhorn energetisch saniert und 2019 bzw. 2023 von der Allianz pro Schiene als „Bahnhof des Jahres“ ausgezeichnet. Der Bahnhof Neuenhaus wurde 2018/19 neu gebaut und ebenfalls mit Reisezentrum und Bäckerei ausgestattet.

Neben der Beteiligung an einem Fahrradschnellweg zur NINO-Allee mit seinen ansässigen Wirtschaftsunternehmen wurde der rückwärtige Süd-Ausbau des Bahnhofs Nordhorn im Sommer 2024 begonnen, um die Verkehrsanbindung für PKWs, Fahrräder und Fußgänger noch attraktiver zu gestalten, z.B. durch einen neuen Fußgänger-Bahnübergang, der zum geplanten Campus für berufliche Bildung führen soll. Voraussichtlich 100 neue Fahrradstellplätze mit Überdachung und Beleuchtung sowie etwa 20 neue PKW-Stellplätze mit E-Ladesäulen sind beim Süd-Ausbau geplant. Insgesamt soll der Bahnhof Nordhorn zu einer „Mobilitätsdrehscheibe“ ausgebaut werden.

Im Zuge des grenzüberschreitenden Projektes „Regiopa“ soll die Bahnstrecke für den SPNV von Neuenhaus über Emlichheim nach Coevorden (NL) erweitert werden, durch die wir bereits mit dem Schienengüterverkehr an das internationale Güterverkehrszentrum in Coevorden angebunden sind. Im November 2024 gab es eine Förderzusage der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) Niedersachsen über 23,8 Mio. EUR, im Frühjahr 2025 sollen die Bauarbeiten für den Haltepunkt Veldhausen beginnen. Weitere Haltepunkte werden in Hoogstede, Emlichheim, Laar (Laarwald) und Coeverden sein, von denen in Laarwald und Hoogstede umfangreichere Infrastrukturmaßnahmen erforderlich sein werden. Zum Ausgleich für die Nutzung bisher unberührter Flächen und Lebensräume werden Eidechsenhügel aufgeschüttet und amphibiengerechte Durchlässe an der Bahntrasse angelegt.

Sowohl mit der Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof Nordhorn als auch mit dem grenzüberschreitenden Bahnstreckenausbau werden wir wichtige Beiträge zu einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur (SDG 9) leisten. Im Frühjahr 2025 wird auch das positive Ergebnis, d.h. Einstufung als wirtschaftlich sinnvoll und damit förderfähig, der Nutzwertanalyse der LNVG zur Reaktivierung der 5,2 km langen Bahnstrecke zwischen Bad Bentheim und Gildehaus erwartet.

Die Vor- und Nachläufe des Schienengüterverkehrs werden durch die LKWs der Kraftverkehr Emsland GmbH logistisch organisiert und abgedeckt. Zum Ausbau des Umschlags von Gütern zwischen Schiene und Straße wollen wir unseren Standort in Nordhorn um den Bau eines neuen multimodalen Logistikzentrums mit Ladestraße, Wendehammer und Verwaltungsgebäude erweitern. Das dafür vorgesehene Grundstück an der Otto-Hahn-Straße werden wir nach positivem Förderbescheid erwerben.

Für den Erhalt und Ausbau unserer Dienstleistungen im regionalen Personen- und Güterverkehr bilden wir strategische Partnerschaften mit den betroffenen Kommunen, dem Landkreis Graftschaft Bentheim und dem Land Niedersachsen. Zum Beispiel sind bei der Reaktivierung der Bahnstrecke von Nordhorn nach Coevorden mit neuen Haltepunkten hohe Investitionsentscheidungen zu treffen, für die politische Mehrheiten und Förderungen aus Landes- und Bundesmitteln sowie aus den Niederlanden benötigt werden.

Ziele:

- Ausbau des SPNV mit Reaktivierung von Bahnstrecken und neuen Haltestellen
- Ausbau des Schienengüterverkehrs durch neues Logistikzentrum
- Reduktion der Luftschadstoffe durch Substitution der fossilen Kraftstoffe (konkrete Erfassung per heute nicht möglich)
- Erfassung des (klimafreundlichen) Pendelaufkommens der Mitarbeitenden (Bahn, Bus, Rad, Carsharing)

Maßnahmen zu SDG 9:

in Umsetzung:

- Erschließung und Reaktivierung von Bahnstrecken und Haltestellen
- Erschließung und Betrieb von Busverbindungen

Maßnahmen zu SDG 11:

geplant:

- Für unsere Kunden: Fahrradverleih an allen Zug-Haltestellen
- "Fahrradfreundlicher Arbeitgeber": Anzahl der Fahrradabstellplätze am Firmensitz erhöhen
- Energetische Sanierung der Bestandsgebäude

abgeschlossen:

- "Fahrradfreundlicher Arbeitgeber": Jobrad inkl. ReBike-Leasing und Jobticket anbieten (s. SDG 3)
- "Fahrradfreundlicher Arbeitgeber": Teilnahmen am Stadtradeln der Stadt Nordhorn und an der AOK-Aktion Niedersachsen "Mit dem Rad zur Arbeit" fortführen



Entwicklungsziel

SDG 12

Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen

VSME-Bezug mit Indikatoren:

- VSME Basismodul – Umwelt: B7 (Ressourcennutzung, Kreislaufwirtschaft und Abfallmanagement)

Strategische Bedeutung und Status Quo:

Die Förderung nachhaltiger Produktions- und Konsummuster betrachten wir nicht als wesentlichen Bestandteil unseres Geschäftsmodells, da wir kein Produzent, sondern ein öffentlicher Dienstleister für den Personen- und Güterverkehr sind. Unser positiver Beitrag wird bereits in den SDGs 9 und 11 gewürdigt, so dass an dieser Stelle das Abfallthema im Vordergrund steht. Bei den von uns eingesetzten Bussen, Dieselloks, Triebfahrzeugen und LKWs ist das Thema der Recyclinganteile noch nicht stark ausgeprägt, im Vordergrund steht die Langlebigkeit mit einer langfristigen Nutzung.

Im Einkauf berücksichtigen wir über unsere Einkaufsrichtlinie von 2021, die wir im Berichtsjahr aktualisiert haben, Nachhaltigkeitskriterien, wie z.B. Umweltschutz, Energieeffizienz und die Einhaltung von Kernarbeitsnormen der ILO (International Labour Organization). Für die konsequente Anwendung wollen wir noch konkrete Zertifizierungsanforderungen für Arbeits- und Dienstkleidung sowie für Kaffee definieren.

5 Triebfahrzeuge für den SPNV und den Güterverkehr auf der zukünftig reaktivierten Bahnstrecke Nordhorn-Coevorden haben wir „Second Hand“ als Gebrauchtfahrzeuge eingekauft. Durch einen „Refit“ der Triebfahrzeuge in unseren Werkstätten verlängern wir die betriebsübliche Lebensdauer von 20 Jahren um bis zu 10 Jahre.

Alle verwendeten Getränkeflaschen sind Pfandflaschen, auch in den Getränkeautomaten. In den Küchen und Aufenthaltsräumen unseres Firmensitzes wollen wir zukünftig Biomüll, Gelben Sack, Papier und Restmüll durch verschiedene Behälter konsequent trennen. Die Gewerbeabfälle (Mischabfälle) verursachten im Berichtsjahr mit 27,5 t den höchsten Anteil unseres Abfallaufkommens. Wir sind überzeugt, dass wir durch eine bessere Abfalltrennung diese Menge reduzieren und gleichzeitig den Erhalt der wichtigen Rohstoffe durch anschließend mögliches Recycling fördern können. Dadurch möchten wir auch unsere Gesamtrecyclingquote von 31,2% langfristig verbessern, die wir auf Basis plausibler Annahmen von statistischen Durchschnittswerten geschätzt haben, da uns keine konkreten Angaben der Entsorgungsunternehmen vorlagen.

An Entsorgung von bereits getrennten Abfällen fielen folgende Stoffe und Mengen an: Altholz 13,9 t, Altakten 2,9 m³, Altpapier 3,4 t, Festplatten 70 l, gebrauchte Dienstkleidung 250 l, Gewerbeabfälle 27,5 t. An fachgerecht zu entsorgendem Sondermüll bzw. gefährlichen Abfällen fielen Batterien in Höhe von 92 kg, Altöl mit 6,5 t sowie ölhaltige Putzlappen, Ölauffangmatten und Mobs mit einem Volumen von 3.600 Litern an, die jedoch nach der Abholung und Reinigung durch einen Dienstleister zu uns zurückgebracht und wiederverwendet werden.

Ziele:

- Reduktion des Abfallaufkommens, insbesondere Gewerbeabfälle
- Verbesserung der Mülltrennung in der Verwaltung (s. Maßnahmen)
- Erhöhung der Gesamtrecyclingquote
- Abfrage der Recyclinganteile der Fahrzeughersteller beim Einkauf neuer Verkehrsmittel

Maßnahmen:

geplant:

- Abfallreduktion priorisieren: Trennung Biomüll, gelber Sack, Papier vom Restmüll in Küchen und Aufenthaltsräumen

abgeschlossen:

- Produktlebensdauer der Triebwagen und Loks durch "Refit" verlängern

Abfallmengen

Referenzjahr 2024

Gesamt VSME B7	54.1 t
Anteil recycelt VR-ESG-RS, VSME B7	31.2 %
Abfallgefährdungsanteil VR-ESG-RS	15.2 %

Erläuterung

Die angegebene Recyclingquote von 31,2% basiert auf Schätzwerten und ist im Wesentlichen durch die hohe Menge an Gewerbeabfällen von 27,5 t bedingt.



Entwicklungsziel

SDG 13

Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen

VSME-Bezug mit Indikatoren:

- VSME Basismodul – Umwelt: B3 (Energie und Treibhausgasemissionen)
- VSME Zusatzmodul: C3 (THG-Emissionsreduktionsziele und Übergangsplan für den Klimaschutz)

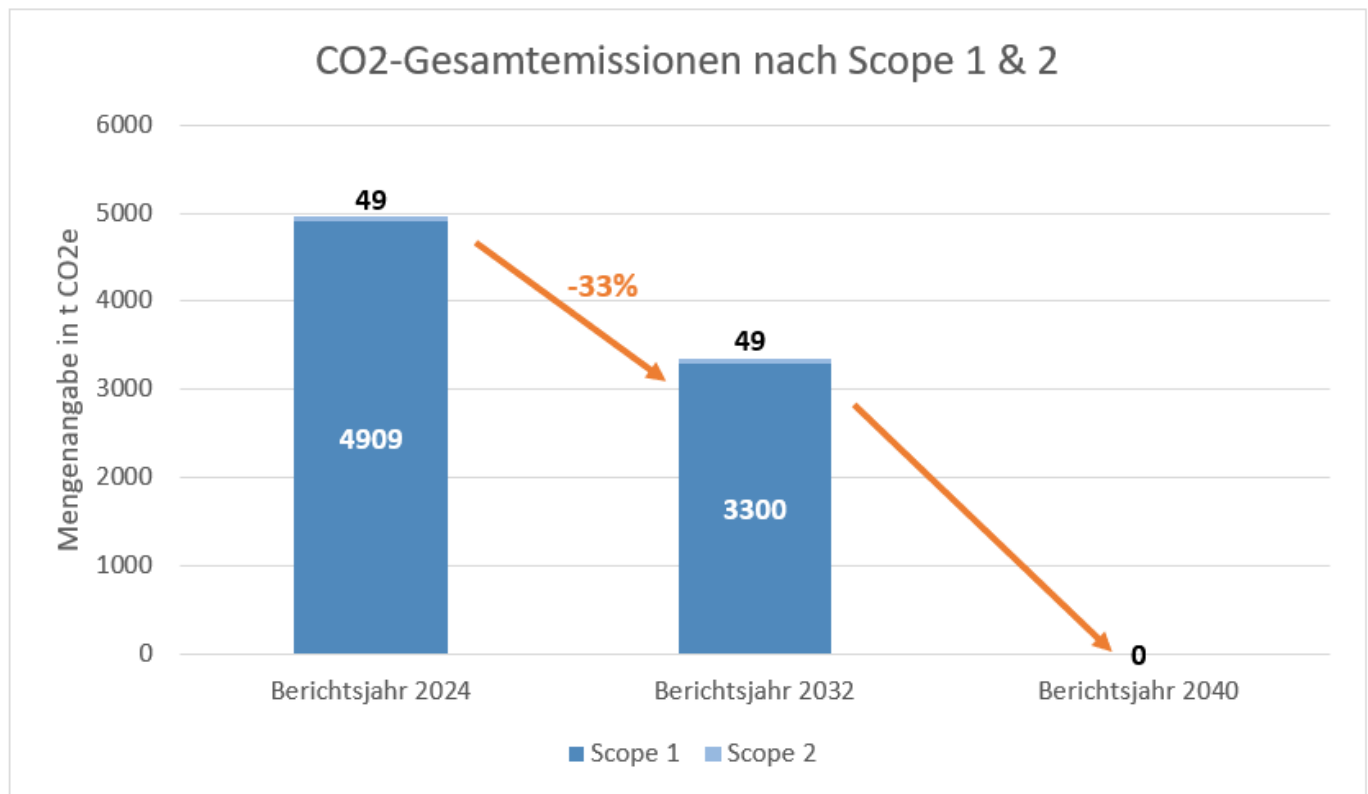
Strategische Bedeutung und Status Quo:

Die Wesentlichkeit des SDG 13 „Maßnahmen zum Klimaschutz“ für unser Geschäftsmodell resultiert vor allem aus dem Kraftstoffverbrauch unseres Fuhrparks mit 90% unserer CO₂-Emissionen, aber auch aus unserem Strom- und Wärmebedarf.

Im Zuge der Nachhaltigkeitsberatung haben wir eine umfassende Klimastrategie entwickelt, mit der wir unsere Verantwortung übernehmen und unseren Beitrag mit dem ambitionierten Ziel der Klimaneutralität bis 2040 leisten wollen, im Einklang mit dem Klimaschutzvorreiterkonzept des Landkreises Grafschaft Bentheim und dem Ziel des Landes Niedersachsen, d.h. 5 Jahre vor dem Bundesziel.

Eine entscheidende Rolle nimmt auf unserem Weg zur Klimaneutralität die im SDG 7 beschriebene zukünftige anspruchsvolle Elektrifizierung unseres Fuhrparks ein, der im Berichtsjahr 214 Fahrzeuge in den Kategorien PKWs, leichte und schwere Nutzfahrzeuge, Lienen- und Reisebusse sowie Dieselloks und Triebfahrzeuge umfasste (s. SDG 7).

Die Gesamt-CO₂-Emissionen betrugen 4.959 t CO₂e, davon 4.470 t CO₂e aus den Fuhrparkemissionen. Anteilig verursachten die Linien- und Reisebusse den höchsten CO₂-Ausstoß mit 1.774 t CO₂e, gefolgt von der LKW-Flotte mit 1.491 t und den Triebfahrzeugen/Dieselloks mit zusammen 1.020 t CO₂e. Die CO₂-Gesamtemissionen wollen wir im Zuge der Elektrifizierung bzw. Umstellung auf klimaverträgliche Energieträger bis 2032 um ein Drittel auf 3.300 t CO₂e senken.



In Relation zum Personen- und Güterverkehr geringe 138,3 t CO₂e wird die bis 2032 geplante vollständige Elektrifizierung der PKW-Flotte einsparen. Durch die ebenfalls bis 2032 beabsichtigte Umstellung der 3 Flurförderfahrzeuge auf klimaverträgliche Energieträger können weitere 43 t CO₂e reduziert werden.

CO₂-Emissionen im Strombezug fielen aufgrund des Ökostromtarifs an allen Standorten sowie der ausschließlichen Nutzung eigener Ladesäulen zur Versorgung der E-Fahrzeuge nicht an. Auf die Stromerzeugung unseres mit Erdgas betriebenen BHKWs entfielen anteilig 49 t CO₂e.

Die durch unseren Wärmeverbrauch inklusive der Wärmeerzeugung unseres Erdgas-BHKWs bedingten CO₂-Emissionen betrugen insgesamt 205 t CO₂e und sollen ab 2035 durch einen klimaneutralen Energieträger entfallen. Etwas höher fielen die CO₂-Emissionen der Kältemittel für die Klimaanlage der Busse mit 234 t CO₂e aus, die wir zukünftig durch klimafreundlichere Alternativen mit deutlich geringeren CO₂-Emissionen ersetzen werden.

Dienstreisen mit Fremdverkehrsmitteln spielten im Berichtsjahr nur eine geringe Rolle und trugen mit 1,4 t CO₂e durch Flugreisen zur Inspektion von Urlaubszielen unseres Reisebüros zu unserer CO₂-Bilanz bei.

Zusammen mit Geschäftspartnern und dem Round Table 102 haben wir ein Kooperationsprojekt, den „Klimawald“ ins Leben gerufen, bei dem wir durch Pflanzung eines Waldes in der Grafschaft Bentheim zur Bindung von über 40 Tonnen CO₂ beitragen.

Ziele (s. auch SDG 7):

- Klimaneutralität in Bezug auf die betrieblichen CO₂-Emissionen nach Scope 1 & 2 bis 2040
- Zwischenziel der Reduktion der CO₂-Gesamtemissionen um ein Drittel bis 2032
- Klimaneutrale Wärmeversorgung bis 2035

- Reduktion und Ersatz der klimaschädlichen Kältemittel

Maßnahmen:

geplant:

- Prüfung zur Beteiligung an regionalen Klimaschutzprojekten (z.B. Moore oder Waldprojekte)
- CO₂-Fußabdruck (CO₂-Bilanz) erstellen und überwachen: Im Zuge von Energiemanagement und Nachhaltigkeitsberichterstattung
- Langfristiger Ersatz des klimaschädlichen Kühlmittels R-134a in Bussen

in Umsetzung:

- Elektrifizierung von Verkehrsmitteln: s. SDG 7
- Ersatz des klimaschädlichen Kühlmittels R-124a in Klimaanlage des Betriebsgebäudes (mind. durch R-32a) ab 2025

Kennzahlen und Maßnahmen

Treibhausgasemissionen

Referenzjahr 2024

Scope 1	4909 tCO ₂ e
VR-ESG-RS, VSME B3	
Scope 2	49 tCO ₂ e
VR-ESG-RS, VSME B3	
Scope 3	1 tCO ₂ e
VR-ESG-RS	

Erläuterung

Von unseren CO₂-Emissionen in Höhe von 4.959 t wurden 4.470 t alleine durch die fossilen Kraftstoffverbräuche verursacht. Das waren über 90% unserer Gesamtemissionen nach Scope 1 & 2.

Energie- und Treibhausgas-Bilanzergebnis

Scope 1 – Brenn-/Treibstoffe, Kältemittel, Prozessemissionen

Scope	Bezeichnung	Energie in kWh	tCO ₂ e
1.1	Stationäre Anlagen	1.013.986	205,47
1.2	Mobile Anlagen	16.834.741	4.469,67
1.3	Direkte Prozessemissionen	-	-
1.4	Kältemittel	-	234
■	Scope 1	17.848.727	4.909,14

Scope 2 – Bezogene Energien

Scope	Bezeichnung	Energie in kWh	tCO ₂ e
2.1	Strom inkl. E-Flotte	964.552	48,65
2.2	Fernwärme/-kälte	-	-
2.3	Dampf	-	-
■	Scope 2	964.552	48,65

Gesamt Scope 1 und 2	18.813.279	4.957,79
-----------------------------	-------------------	-----------------

Scope 3 – Dienstreisen

Scope	Bezeichnung	Energie in kWh	tCO ₂ e
3.6	Dienstreisen	-	1,42
■	Scope 3	-	1,42

Ausgewiesen für die Unternehmensstandorte:

48529 Nordhorn

Quellen und Hinweise zu diesem Bericht:

Unsere Nachhaltigkeits- und Transformationsberatung fußt auf den 17 Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen (SDGs). Die Auswahl der Ziele erfolgt auf Grundlage der unternehmerischen Nachhaltigkeits- und Transformations-Schwerpunkte. Die Darstellung von Aktivitäten und Projekten sowie ihre Zuordnung zu den 17 Nachhaltigkeitszielen passt sich bestmöglich an die Logik der SDGs an.

Die erstellte Treibhausgas-Bilanz („CO₂-Bilanz“) orientiert sich am Bilanzrahmen des sogenannten Green-House-Gas-Protokolls. Sie umfasst vorwiegend die Emissionen des Unternehmens in Scope 1 (= direkte Emissionen) und Scope 2 (= Emissionen bezogener Energien), sowie die Emissionen von Dienstreisen (zugehörig zu Scope 3 = vor- und nachgelagerte Lieferkette). Andere Emissionen des Scope 3 bleiben vorerst unberücksichtigt.

Details zur Datenqualität, Energie- und Treibhausgas-Bilanz:

Alle ausgewiesenen Daten hat das Unternehmen Bentheimer Eisenbahn AG nach bestem Wissen und Gewissen zusammengetragen. Es wird keine Haftung für unvollständige oder fehlerhafte Angaben und daraus resultierende falsche Ergebnisse übernommen.

Bilanzierungsgrundlage: GHG Protocol Scope-1- und -2-Standard

Datenbasis für Konversions-, Äquivalenz- und Emissionsfaktoren: [https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-\[Jahr\]](https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-[Jahr])

Datenbasis für deutschen Strommix: Umweltbundesamt.

Sofern vom Unternehmen keine lieferantenspezifischen Emissionsfaktoren der Energieträger vorliegen (Market-Based), werden die entsprechenden Emissionsfaktoren aus der o. g. Datenbank verwendet bzw. der jeweilige deutsche Strommix (Location-Based).

Direkte Prozessemissionen, Kältemittel und flüchtige Gase werden gemäß ihrer Klimawirkung, dem sogenannten Global-Warming-Potenzial (GWP) berücksichtigt. Die Äquivalenzfaktoren entstammen der o. g. Datenbank. In die Berechnung wurden auch Gase außerhalb des Kyoto-Protokolls einbezogen, sodass der berechnete Wert möglicherweise höher ausfällt als bei einer Berechnung, die sich ausschließlich auf Kyoto-Gase bezieht.

Verbräuche von Fahrzeugen und Geschäftsreisen basieren auf gemessenen oder abgeschätzten Verbräuchen. Die Emissionsfaktoren werden ebenfalls der zentralen o. g. Datenbank entnommen, sofern sie nicht explizit bekannt sind.

Ergänzende Erläuterungen

Nachhaltigkeits-Governance

Unsere Nachhaltigkeits-Governance beschreibt, wie das Thema Nachhaltigkeit in unser Geschäftsmodell, unsere Strategie, Entscheidungen und Prozesse integriert ist.

Das Unternehmen verfolgt eine Nachhaltigkeitsstrategie, die in die übergreifende Unternehmens-philosophie „Verbindungen schaffen“ eingebunden ist.

Die Nachhaltigkeitsstrategie orientiert sich über Branchenstandards hinaus an ambitionierten unternehmensspezifischen Zielen und beinhaltet ein eigenständiges zertifiziertes Energiemanagement sowie ein Nachhaltigkeits- und Klimakonzept. Die Strategie wurde von der Geschäftsführung in Zusammenarbeit mit einer Mitarbeitenden und dem Nachhaltigkeitsberater entwickelt.

Die wesentlichen Auswirkungen des Geschäftsmodells auf Umwelt, Klima und Gesellschaft und umgekehrt die wesentlichen finanziellen Auswirkungen von Umwelt, Klima und Gesellschaft auf unser Geschäftsmodell (Doppelte Wesentlichkeit) beinhalten über die ausgewählten SDGs hinaus das Thema „Fördermittel“. Denn als kommunales Verkehrsunternehmen in öffentlicher Hand mit ambitionierten Vorhaben zum Ausbau der Infrastruktur für SPNV und ÖPNV sind wir stark von der Vergabe von Fördermitteln abhängig. Die wesentlichen Auswirkungen werden zukünftig noch mit Interessensträgern weitergehend vertieft und als Wesentlichkeitsmatrix dargestellt.

In unserer Wertschöpfungskette führen wir einen regelmäßigen Nachhaltigkeitsdialog mit unseren Lieferanten und Kunden.

Als Praktiken, Konzepte und zukünftige Initiativen für den Übergang zu einer nachhaltigeren Wirtschaft haben wir die Aspekte „Umwelt, Soziales und Governance“ in unsere Risikobewertungen aufgenommen. Die entsprechenden Richtlinien und Vorgaben werden über unser Compliance Programm vermittelt. Darin enthalten sind beispielsweise Verhaltensregeln zu den Themen Korruption, Ethik, Alkohol- und Drogen; aber auch Sozial- und Umweltthemen finden Berücksichtigung. Für zukünftige Initiativen in Richtung Umwelt-Klima-Nachhaltigkeit werden Mitarbeiter über interne Kommunikationswege informiert und durch verschiedene Aktionen integriert. Mit der Initiative „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ haben wir bereits begonnen.

Die Verantwortung für die Nachhaltigkeitsstrategie obliegt direkt dem Vorstand und der Geschäftsführung und wurde an die Managementbeauftragte für Qualität, Umwelt, Energie als Zusatzaufgabe delegiert.

Die Umsetzung der Nachhaltigkeitsthemen erfolgt durch ein Nachhaltigkeitsteam in Form von Aufgaben, Zuständigkeiten und regelmäßigen Meetings.

Regeln, Prozesse, Anreizstrukturen

Die Themen betrieblicher Umweltschutz, Energie, Klima und Nachhaltigkeit sind bereits in unseren Prozessen und Regeln des Compliance Programms integriert. Umsetzung, Einhaltung und Steigerung werden über die GüteZert im Rahmen der ISO Prüfungen überwacht. Hinzu kommt die freiwillige Verfolgung von Klima- und Nachhaltigkeitszielen über die Managementbeauftragten und unsere externen Berater für Energie und Nachhaltigkeit sowie der Ausbau des Betrieblichen Gesundheits-managements. Die Schaffung von Anreizstrukturen wird ein nächster Schritt sein. In kontroversen Geschäftsfeldern und Sektoren (z.B. geächtete Waffen, Online-Wetten und Online-Glücksspiel, Pornografie und Prostitution, fossile Energien, langlebige und hochgiftige Schadstoffe und Chemikalien) werden keine Umsätze als Hersteller oder Händler erzielt und bis auf die im Zuge unserer Klimastrategie zu ersetzenden fossilen Brennstoffe keine Produkte im Unternehmen verwendet.

Der Beitrag zum Gemeinwesen erfolgte über Spenden an Vereine und Organisationen in der Region in Höhe von insgesamt 4.160 EUR. 2024 kam bei der regelmäßigen Spendenaktion der Mitarbeitenden auf der Jahresabschlussfeier ein Betrag von 960 EUR hinzu, der jeweils zur Hälfte an ein Tierheim und den Sprachheilkindergarten in Nordhorn ging.

Die politische Einflussnahme geschieht parteiunabhängig in Form von Kommunikation mit Gremien und Politikern auf allen Ebenen. Zudem sind wir Mitglied in verschiedenen Organisationen und Verbänden wie beispielsweise dem Verein Deutscher Verkehrsunternehmen VDV.

In Bezug auf Governance/Compliance sind im Unternehmen im Berichtsjahr keine Fälle von Schwarzarbeit, Korruption, Geldwäsche, Steuerhinterziehung, Bilanzfälschung oder sonstige Verstöße vorgekommen.

Compliance-Erklärung

Die Bentheimer Eisenbahn AG ist ein verantwortungsbewusstes Unternehmen und verpflichtet sich, alle geltenden Gesetze, Vorschriften und internationalen Standards zum Schutz von Umwelt und Gesellschaft einzuhalten. Diese Selbstverpflichtung betrifft insbesondere unser Engagement für die Einhaltung der ILO-Kernarbeitsnormen, der UN-Menschenrechtscharta („Allgemeine Erklärung der Menschenrechte“) und der zehn Prinzipien des UN Global Compact in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung. Als Unternehmen nehmen wir unsere soziale und ökologische Verantwortung ernst und setzen uns im Unternehmen für eine langfristige und kontinuierliche Verbesserung ein:

- Wir sind bestrebt, unsere Geschäftsprozesse und -praktiken ständig zu verbessern, um die Nachhaltigkeit unserer Geschäftstätigkeit zu erhöhen und eine positive Wirkung auf die Umwelt und die Gesellschaft zu erzielen.
- Wir stellen sicher, dass alle unsere Geschäftstätigkeiten und -entscheidungen im Einklang mit unseren Werten und Standards stehen.
- Wir sind bestrebt, dass unsere Mitarbeiter und Geschäftspartner unsere Werte und Standards teilen und umsetzen.
- Wir haben interne Richtlinien und Maßnahmen implementiert, um die Einhaltung unserer Standards in unseren Prozessen zu gewährleisten und Risiken für Korruption und andere Gesetzesverstöße zu minimieren.

Bentheimer Eisenbahn AG
Die Unternehmensleitung

Impressum

Herausgeber

Bentheimer Eisenbahn AG
Otto-Hahn-Straße 1
48529 Nordhorn

Beratung und Gestaltung

Grafschafter Volksbank eG
Bahnhofstraße 23
48529 Nordhorn

Druck

Druck 2000 Offsetdruckerei GmbH
Alfred-Mozer-Straße 14
48527 Nordhorn



Gedruckt auf 100 % Altpapier