



Ziele der Bahn – Starke Schiene

41. Deutscher Stahlbautag

26. + 27.09.2024 | Lindau

A black and white photograph of a long railway bridge. The bridge's structure is composed of a series of repeating steel trusses, with tracks running through the center. The perspective is from the middle of the bridge, looking down the tracks towards a bright light at the far end, creating a strong sense of depth and perspective. The sky is overcast, and a body of water is visible on the right side of the bridge.

Struktur und Organisation der Zentralen Beschaffung DB AG

Die Zentrale Beschaffung ist organisatorisch dem Ressort des Finanzvorstands zugeordnet



Konzernvorstand Deutsche Bahn



Vorsitzender

Dr. Richard Lutz



Finanzen & Logistik

Dr. Levin Holle



Digitalisierung & Technik

Dr. Daniela Gerd tom Markotten



Personal & Recht

Martin Seiler



Infrastruktur

Berthold Huber



Regionalverkehr

Evelyn Palla



Personenfernverkehr

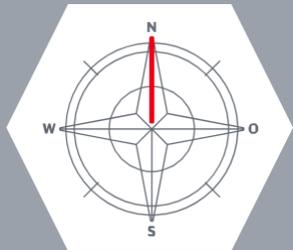
Dr. Michael Peterson



Güterverkehr

Dr. Sigrid Nikutta

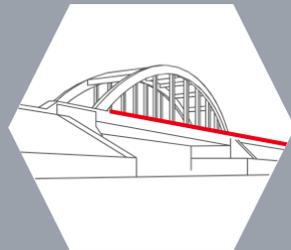
Zentrale Beschaffung



Grundsätze/Services Beschaffung



Schienenfahrzeuge und -teile



Infrastruktur



Allgemeine Bedarfe und Leistungen

DB Procurement Network



Der Geschäftsauftrag der Zentralen Beschaffung ist definiert

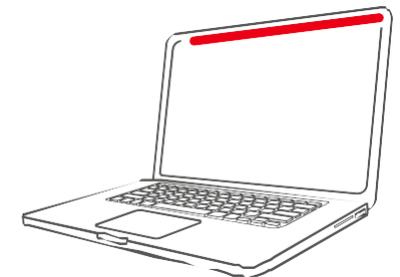
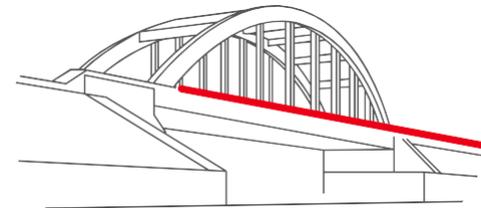
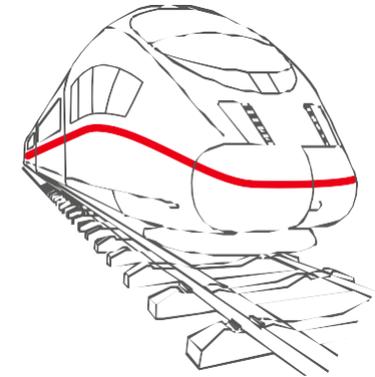
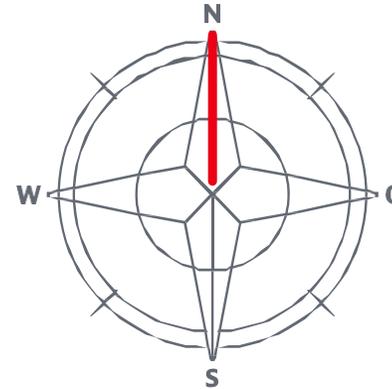


Schwerpunkt ist eine stabile Versorgung zu wirtschaftlichen Preisen

Mission Statement – Zentrale Beschaffung

Wir gewährleisten weltweit die wirtschaftliche, termin- und qualitätsgerechte Versorgung der Geschäftsfelder mit Material, Investitionsgütern und Dienstleistungen und sichern damit die Innovationsfähigkeit sowie den nachhaltigen Erfolg der DB am Markt.

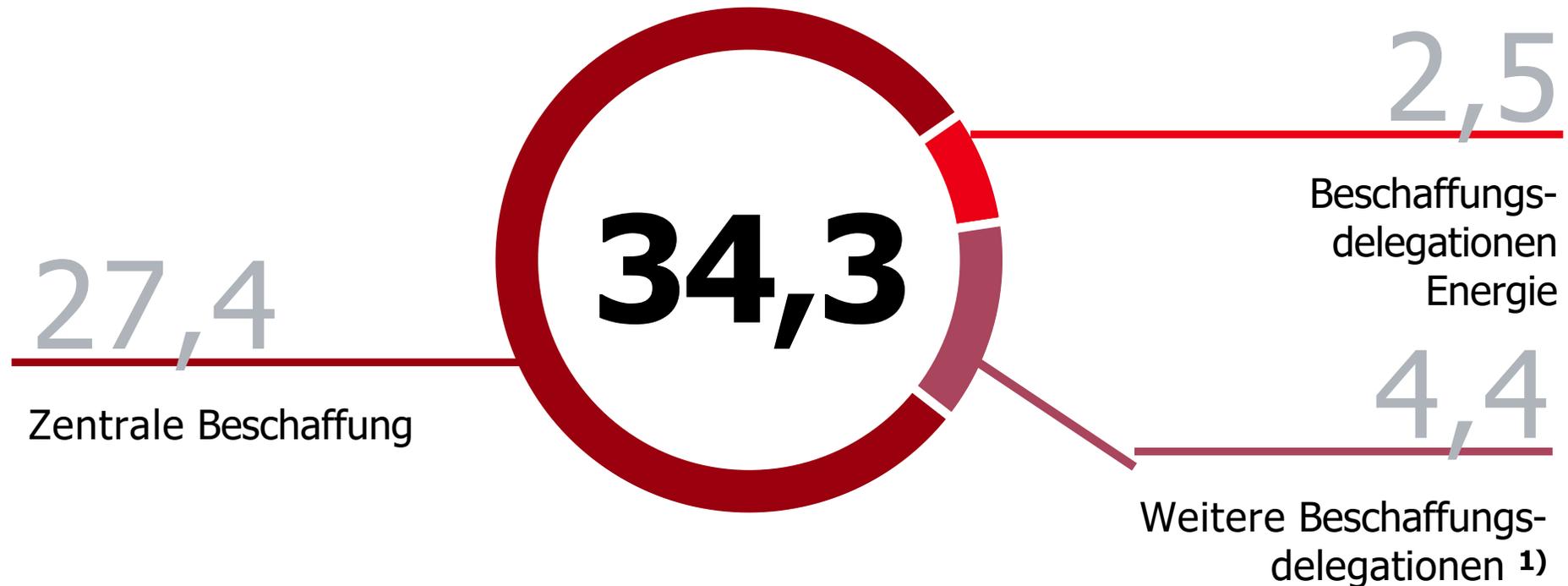
Ganzheitlich, intuitiv und fokussiert möchten wir Wunschpartner unserer Geschäftsfelder sein.



Durch die DB AG wurde im Geschäftsjahr 2023 ein Gesamteinkaufsvolumen von rd. 34,3 Mrd. EUR beauftragt

DB Einkaufsvolumen (EKV) einschließlich interner Lieferanten + Beschaffungen für Dritte²

in Mrd. EUR

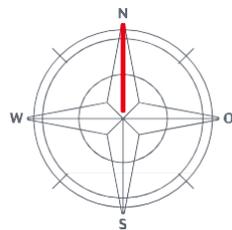


(1) ohne Arriva und Schenker (2) Dritte = Beschaffungen für Land, Stadt, Kommunen ect. ohne Bilanzwirkung für die DB AG

Im Geschäftsjahr 2023 realisierte die Zentrale Beschaffung ein Einkaufsvolumen von rd. 27,4 Mrd. Euro



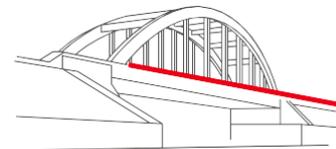
Zentrale Beschaffung 2023



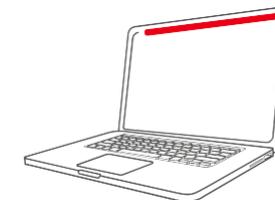
Grundsätze/
Services Beschaffung



Schienenfahrzeuge und
Schienenfahrzeugteile



Infrastruktur



Allgemeine Bedarfe
und Leistungen

					Summe
Anzahl Mitarbeitende	94 ²⁾	461	543	232	1.330
Einkaufsvolumen (Mio. EUR)		6.706	15.310	5.396	27.412
Anzahl Lieferanten		1.140	4.823	17.942	22.024¹⁾

Angaben teils gerundet

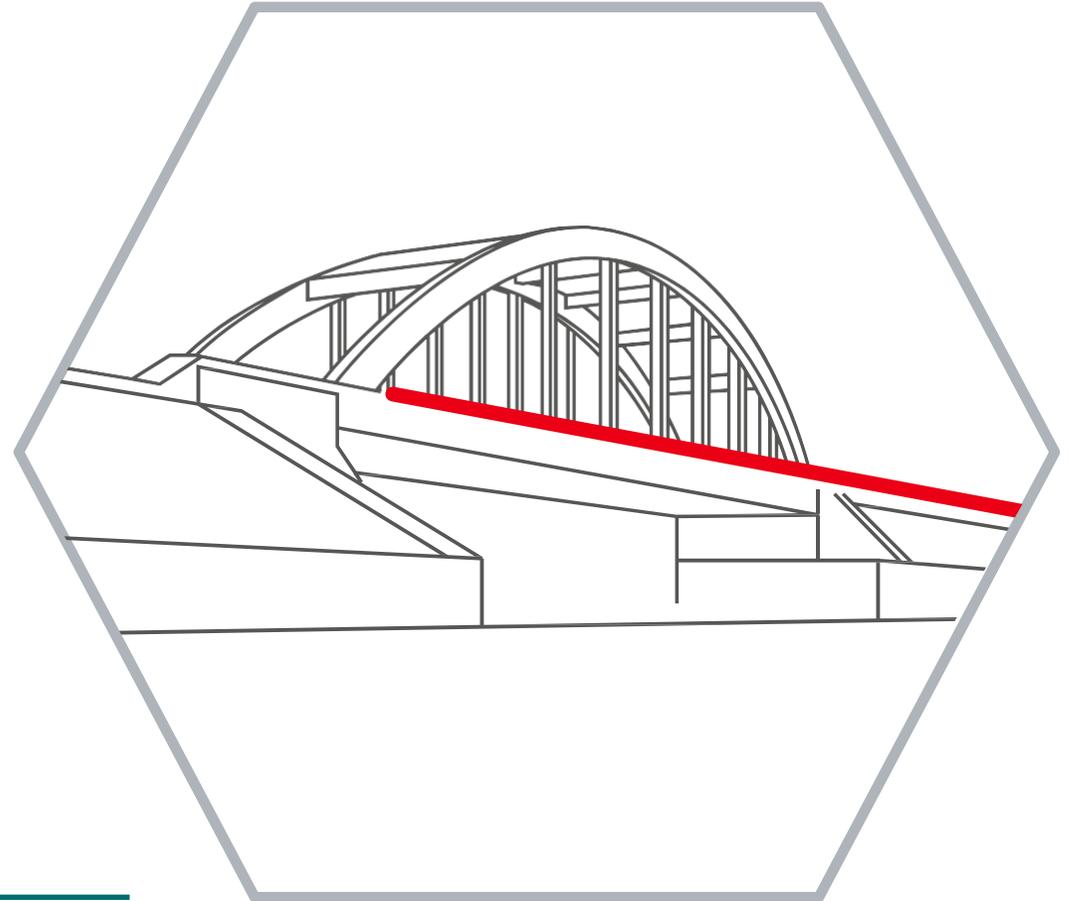
- 1) Überschneidungen möglich
(Gesamtanzahl Lieferanten der Zentralen Beschaffung)
- 2) Ohne Betriebsrat



Der Produktbereich Infrastruktur beschafft Güter und Dienstleistungen in neun verschiedenen Technologiefeldern



- Oberbau
- Infrastrukturmaterial, Logistik- und Entsorgungsleistungen
- Konstruktiver Ingenieur- und Tiefbau
- Hochbau, Gebäude und Personenverkehrsanlagen
- Elektrotechnik
- Digitale Infrastruktur
- Bestandstechnik, Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation
- Architekten- und Ingenieurleistungen
- Sicherungs- und bauaffine Dienstleistungen





Starke Schiene Deutschland

Konzept SB² – Bauen im Takt (steht für: System beruhigen und Stabilisierung Betrieb)

Auf dem Weg zum starken Schienennetz stellen wir uns gemeinsam den Herausforderungen



Seit der Bahnreform ist die Betriebsleistung um fast 30 Prozent gestiegen, das Netz ist aber nicht mitgewachsen – die Folge ist ein hochbelastetes und teilweise überlastetes Netz.



Betriebsleistung

+27%

Trassenkilometer



Kapazität

-15%

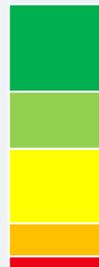
Streckenkilometer

VS.

Der Investitionsstau ist stark angestiegen und resultiert in einem schlechten Fahrwegs- & Bahnhofszustand.

Bsp.

Ø3,0¹



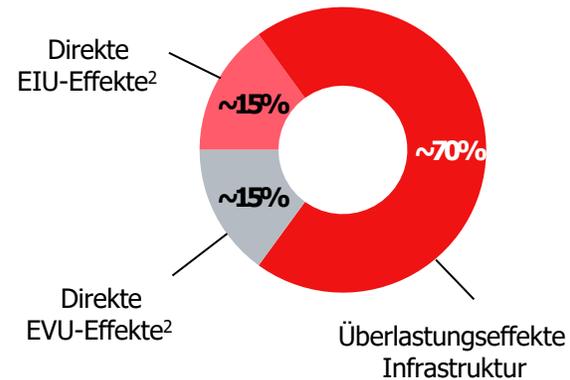
54% unserer Gewerke haben eine Zustandsnote von 3,0 oder schlechter und somit eine hohe Ausfallwahrscheinlichkeit.

Zustandsnote Fahrweg

¹ Stand Netzzustandsbericht 2022

Für die hohe Belastung ist der Zustand des Netzes unzureichend.

Ursachen für die Qualitätsverschlechterungen



² Primäre Lost Units

Für die steigenden Reisendenzahlen sind die Bahnhöfe in einem ungenügenden Zustand.



Verdopplung Reisendenzahl

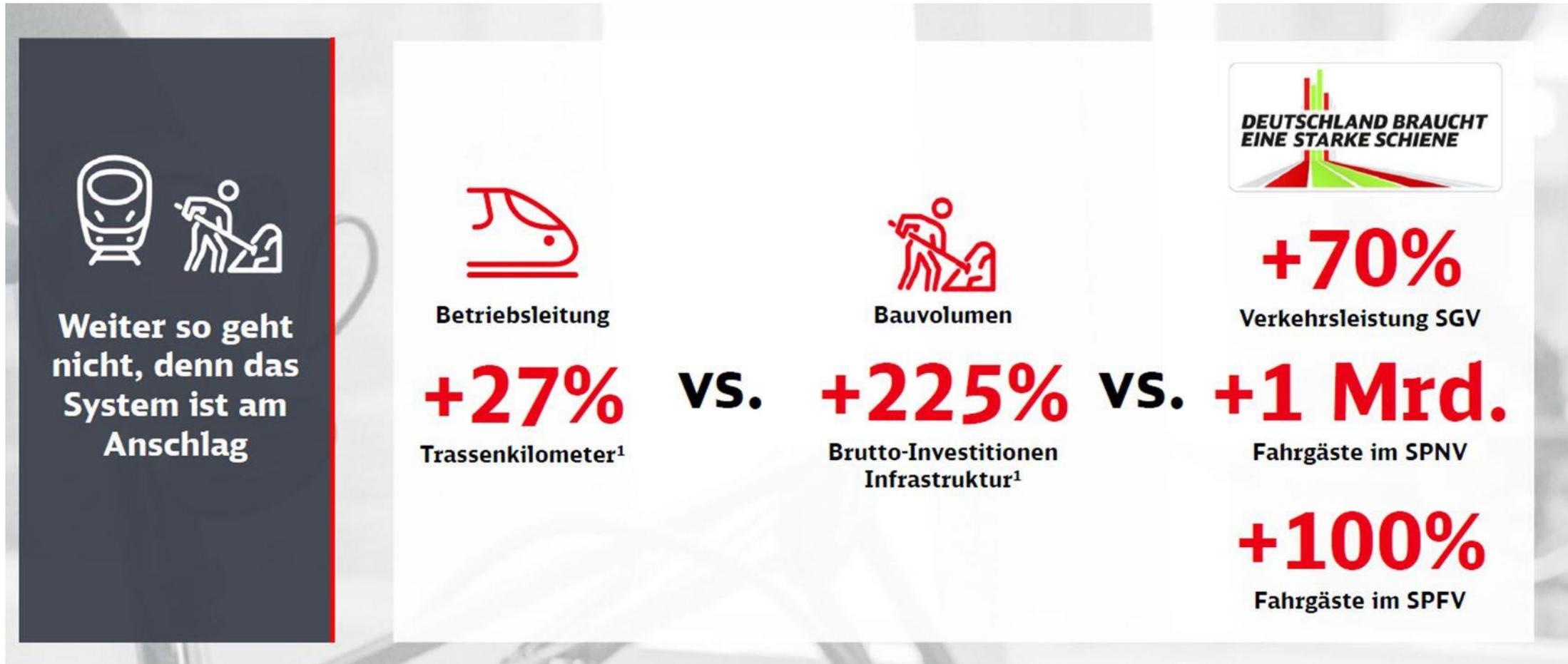


ca. 500 kapazitätskritische Bahnhöfe

Die durch steigenden Baubedarf reduzierte Kapazität steht im Konflikt mit der Nachfragesteigerung durch EVUs und verkehrspolitische Ziele



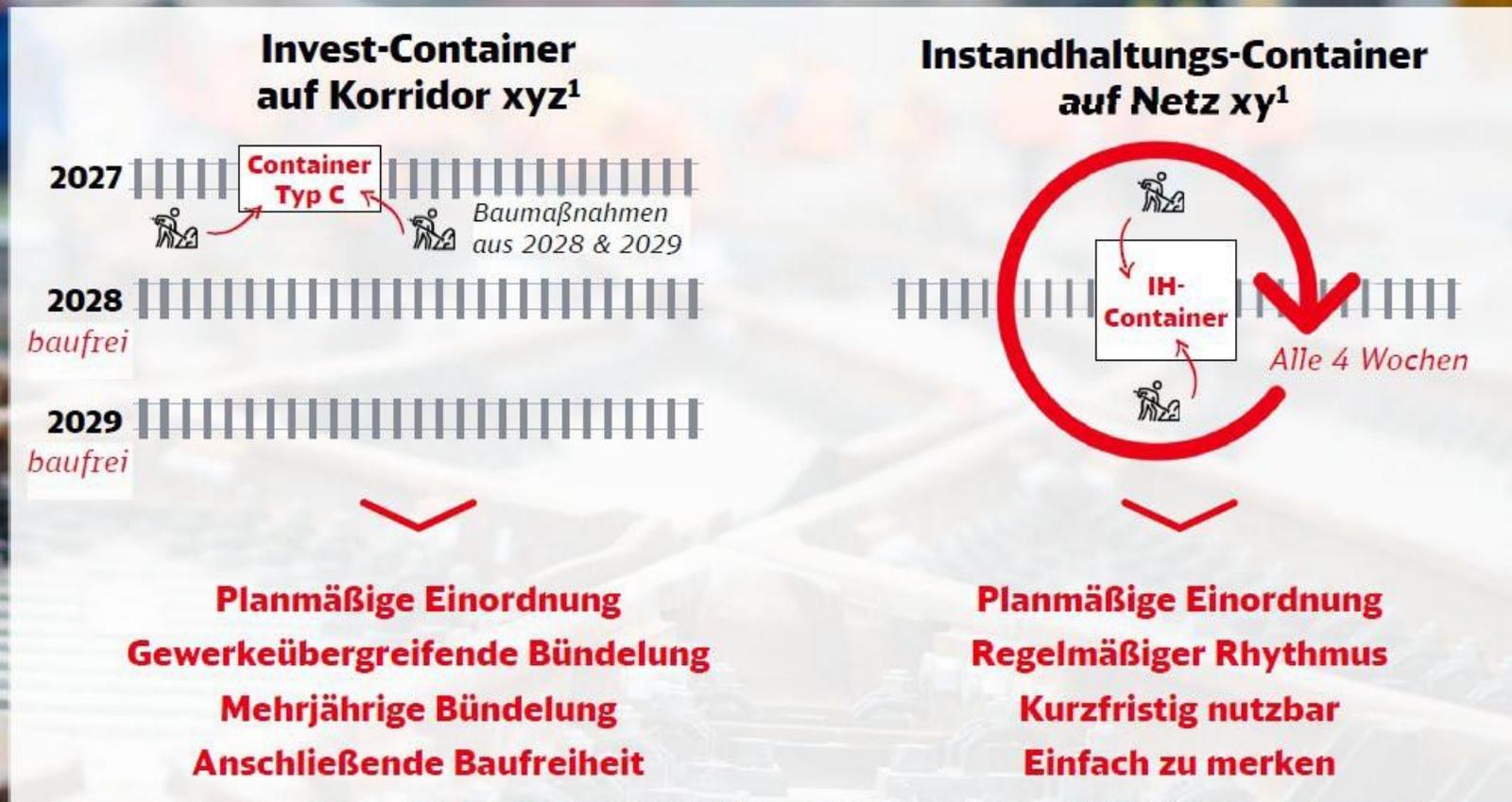
EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen



Große wie kleine Bauvorhaben werde mit Hilfe von standardisierten, vorab terminierten Containern umgesetzt




Bündelung von Baumaßnahmen erfolgt in Containern auch für Maßnahmen der Personenbahnhöfe



(1) inkl. Personenbahnhöfe
DB InfraGO | I.I | 21.02.2024

Jährlich wiederholen sich die fast identischen Bauphasen dank festgelegten Zeiträumen für Invest-Maßnahmen



Mehr Planbarkeit dank frühzeitiger Festlegung wann und wo Strecken bebaut werden



Nur noch vier Fahrplanzeitscheiben

A large steel arch bridge spans across a river. In the background, a cathedral with two prominent spires is visible under a blue sky with scattered clouds. The bridge's structure is made of dark steel beams. In the foreground, there are concrete structures that look like modern benches or planters. A few people are standing on the bridge, looking towards the cathedral.

Investitionsbedarf Brücken

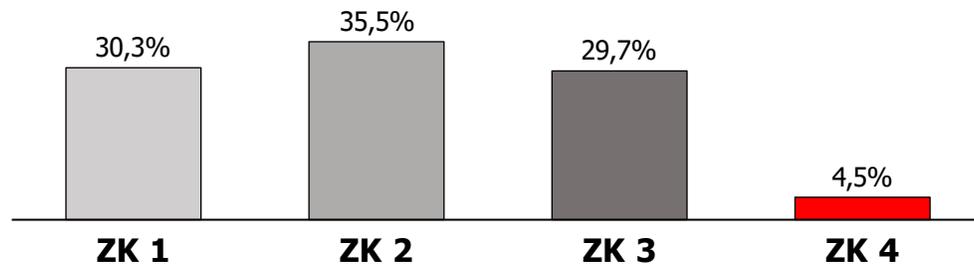
Attraktivität der DB AG als
Auftraggeber

2023 | Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) sowie Zustandsbericht Netz – Kerninhalte



IZB 2023

- 25.740 Brücken
- 302,4 Mrd. EUR Wiederbeschaffungswert
- 54,7 Mrd. EUR altersbasierter Nachholbedarf (18%)
- Ermittlung II | IST-Preisermittlung 2022
- 75,9 Jahre Durchschnittsalter



Leichte Differenzen

Unterschiedliche Stichtage und vereinzelt keine ZK-Erhebung



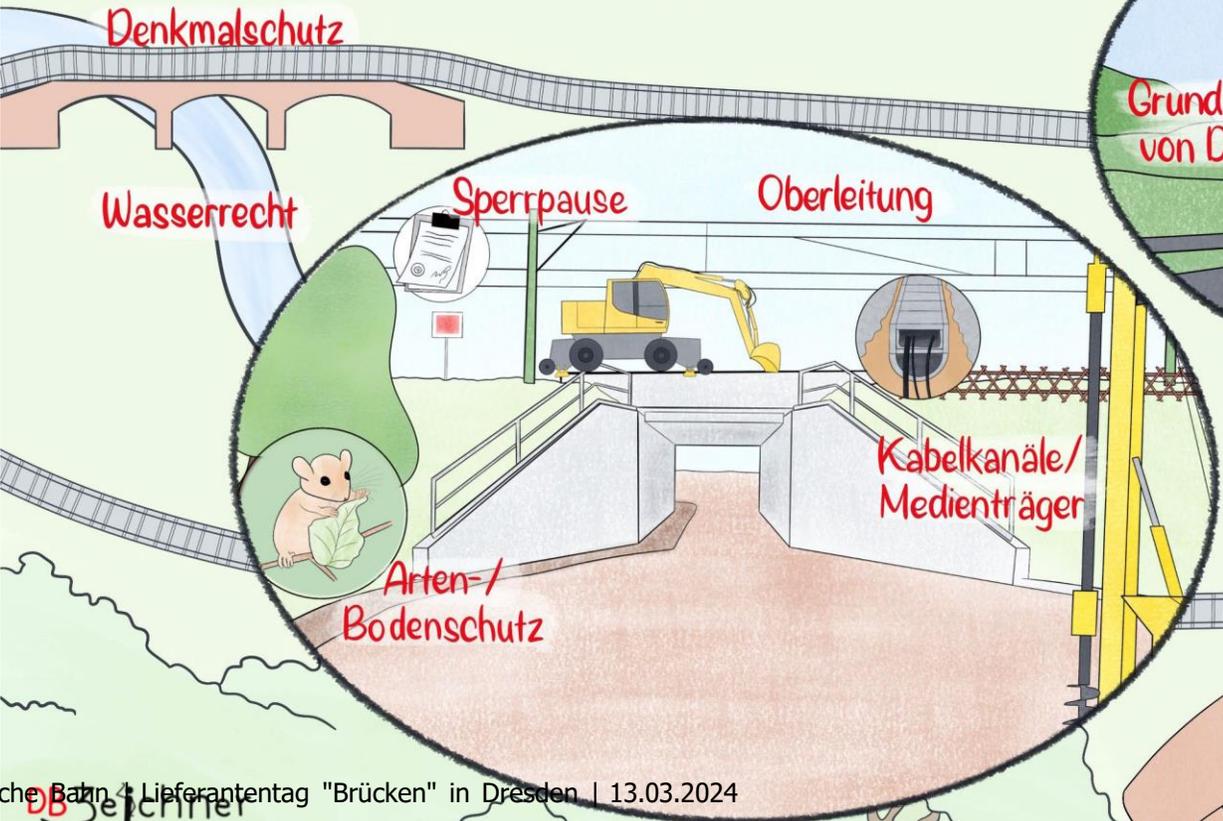
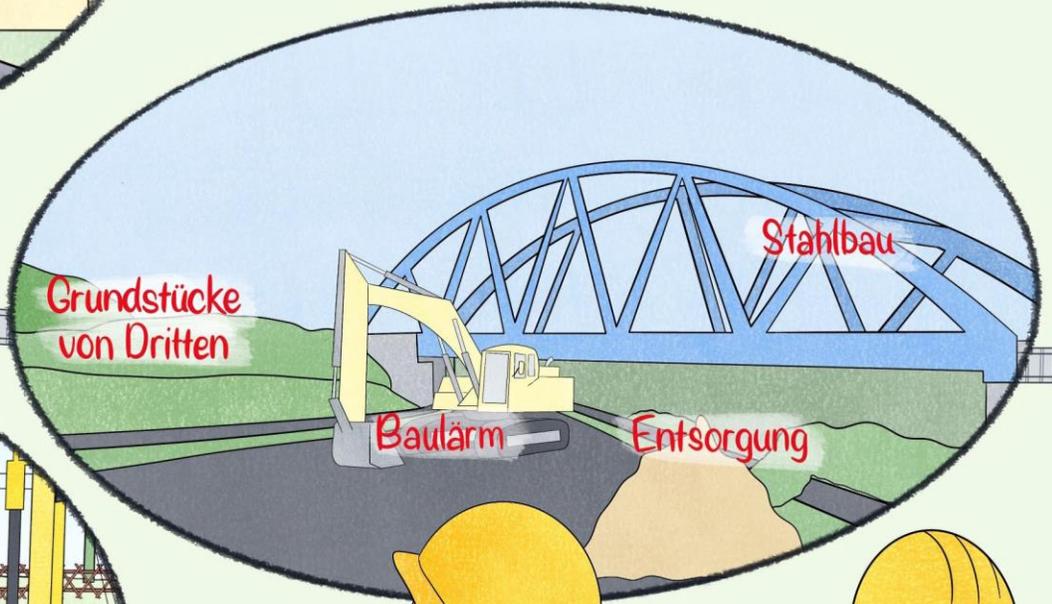
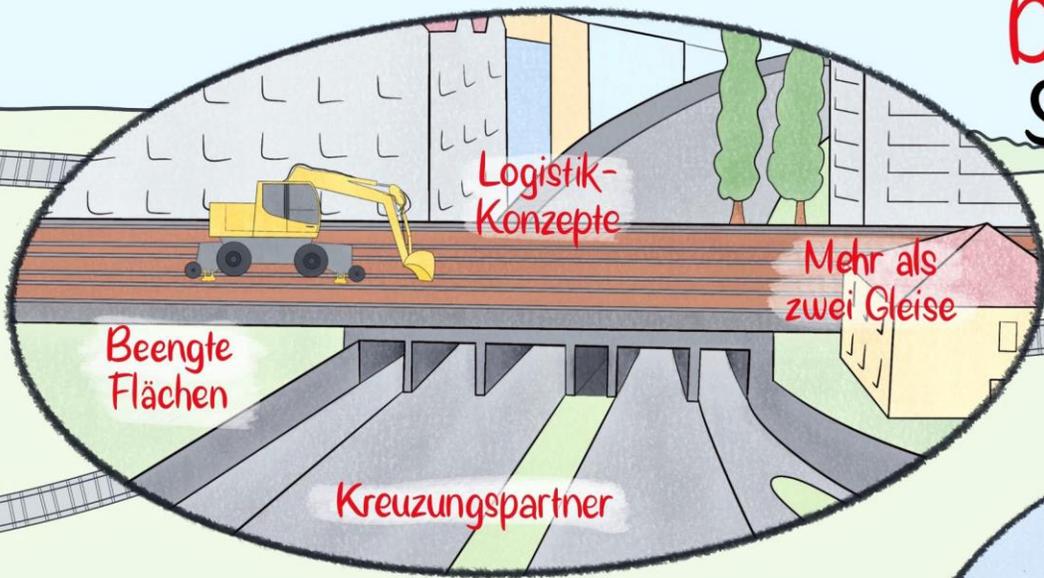
Zustandsbericht 2023

- 25.588 Brücken
- 297,3 Mrd. EUR Wiederbeschaffungswert
- 28,4 Mrd. EUR zustandsbasierter Nachholbedarf (10%)
- Neben Zustandskategorie besondere Sachverhalte, Inspektion, Verfügbarkeit & Lebenszyklus berücksichtigt

Vorgehen für Brückenerneuerungen...

- Fortsetzung des LuFV III Brückenprogramms mit insgesamt 2.000 zu modernisierenden Eisenbahnüberführungen
- Verstärkte und umfangreiche Instandhaltung sowie frühzeitige Anplanung von komplexen Bauwerken
- Fokus auf Brücken mit Nachholbedarf und der Zustandskategorie 4

DB Brücken-Schnittstellen



Die größten Risiken aus Sicht der Lieferanten sind uns als DB bekannt (Lieferantenumfrage -/ tage) und müssen jetzt gemeinsam in fairem Verhältnis gesetzt werden



Was benötigen Sie vom AG, um die Bepreisung von Risiken in der Kalkulation zu vermeiden?

- eindeutige, klare und vollständige Leistungsbeschreibung mit detailliertem LV, möglichst wenig Pauschalen, passende Mengen
- transparente, hinreichend genaue Kalkulationsgrundlagen
- risikobehaftete Themen seitens AG als solche zu erkennen/ akzeptieren und gemeinsam mit dem AN Lösungen zu erarbeiten
- verlässliche Angaben und kalkulierbaren, überschaubaren Ausführungszeitraum
- ausreichend Vorlauf, angemessene Kalkulationsfristen
- keine Verlagerung von Risiken, insbesondere für Koordination der Schnittstellen/ Gewerke

Die größten Risiken aus Sicht der Lieferanten sind uns als DB bekannt (Lieferantenumfrage -/ tage) und müssen jetzt gemeinsam in faires Verhältnis gesetzt werden



Was benötigen Sie vom AG, um die Bepreisung von Risiken in der Kalkulation zu vermeiden?

- Preisanpassungsmechanismen, geeignete Preisgleitungen
- fairen Umgang, Vermeidung von Positionen mit „1 Psch“
- partnerschaftlichen Umgang, möglichst schon in der Planungsphase
- Vorbemessung der Baubehelfe, Verbau
- genaue Angaben zu Ausführungen wie zum Bsp. Verkehrssicherung
- weniger Komplexität in den Gewerken

Wo wollen wir besser werden? In diesen Bereichen haben Auftragnehmer und die DB während der Bauausführung häufig Klärungsbedarf.



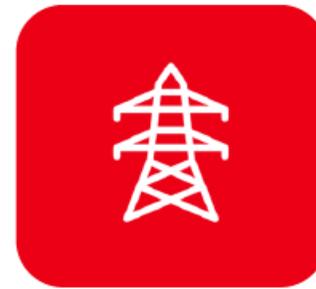
**Baustellen-
logistik**



**Immissionen
(Lärm, CO₂)**



**DB Gewerke-
Schnittstellen**



**Ext. Leitungs-
rechte**



Umwelt



Sperrpausen



**Bau- u.
Planrecht**



**Termine
(Vorlaufzeiten)**



**Wir machen die Deutsche Bahn
noch nachhaltiger.**

Das ist grün.

„Railsponsible“: starkes Netzwerk zur Gestaltung von Nachhaltigkeit in der Schienenverkehrsbranche



RAILSPONSIBLE

www.railsponsible.group

Mission und Ziele

- **Konsequente Verbesserung** der Nachhaltigkeit von Unternehmen
- Teilen von **Best Practices und Prozessen**
- Gemeinsame Nutzung von **Bewertungstools**

Mehrwert für Unternehmen

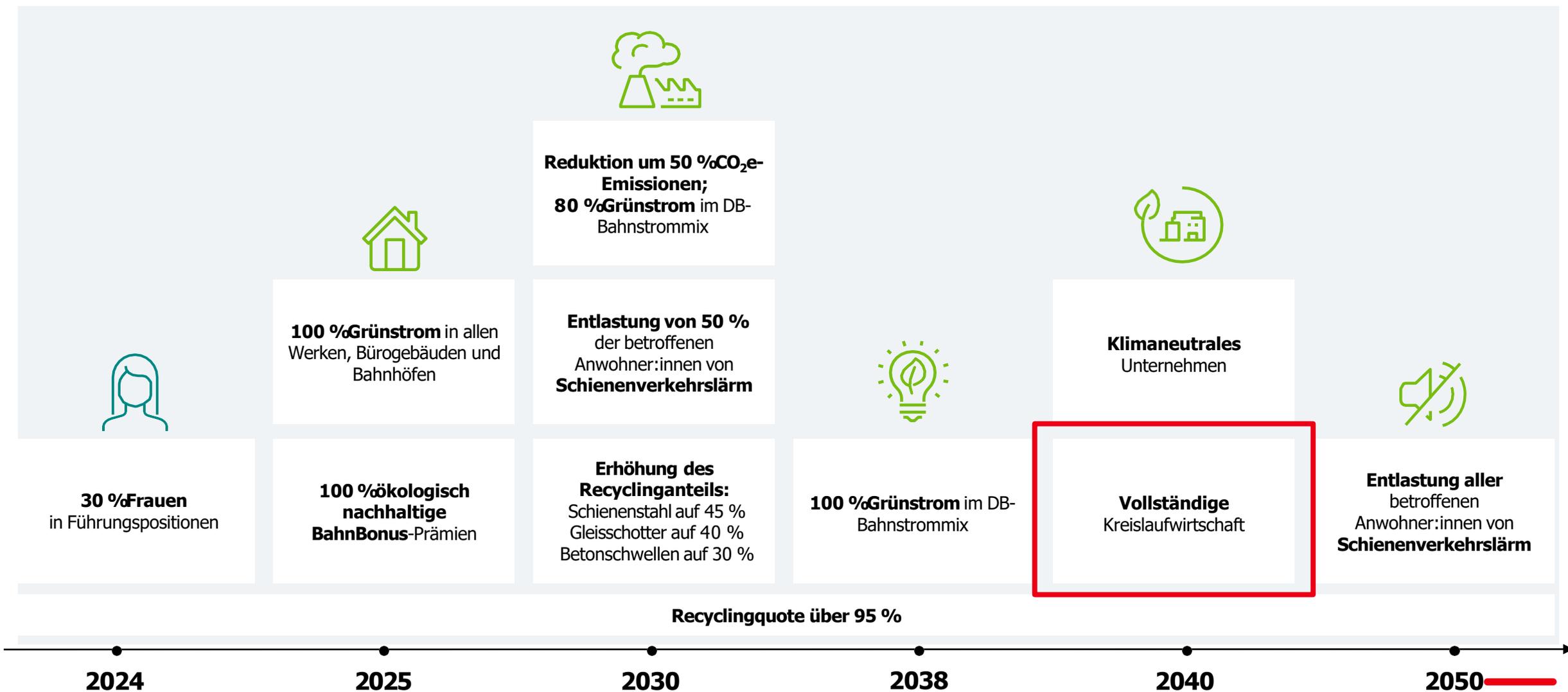
- **Reduzierung von Mehrfachbewertungen**
- Systematische **Darstellung** der **Verpflichtung für Nachhaltigkeit**
- Möglichkeit des **Branchenvergleichs** mit anderen Unternehmen

Mitglieder der Initiative

- **17 beteiligte Unternehmen:** Deutsche Bahn, Siemens Mobilty, Alstom, CAF, Colas Rail, DSB, FS Group, Knorr-Bremse, Kontron, La Farga, NS, ÖBB, Saarstahl, SBB, SKF, SNCB, Wabtec.
Die Initiative begrüßt **weitere Mitglieder**

Unsere Nachhaltigkeitsziele

Wir haben uns auf einen ambitionierten Weg begeben



Unsere grüne Transformation

Wir wollen zukünftigen Generationen einen lebenswerten Planeten hinterlassen



Mit der **grünen Transformation der Deutschen Bahn** vergrünen wir all unsere Produkte und Dienstleistungen und machen die Art, wie wir arbeiten, noch nachhaltiger. Dabei treiben wir die grüne Transformation in den Handlungsfeldern Klimaschutz, Naturschutz, Ressourcenschutz und Lärmschutz voran

Klimaschutz



Wir werden klimaneutral

Klimaneutral bis 2040: Um dieses Ziel zu erreichen, setzen wir auf vier starke Hebel – Erhöhung des Ökostromanteils, Ausbau der Elektrifizierung, Ausstieg aus dem Diesel und Einstieg in die Wärmewende.

Naturschutz



Wir schützen Arten

Wir übernehmen Verantwortung für ein gesundes Ökosystem. Darum schaffen wir neuen Raum für bedrohte Tier- und Pflanzenarten. Denn biologische Vielfalt ist ein schützenswertes Gut.

Ressourcenschutz



Wir schonen Rohstoffe

Wir haben nur diesen einen Planeten mit seinem einzigartigen Ökosystem. Deshalb wollen wir als Deutsche Bahn bis 2040 eine vollständige Kreislaufwirtschaft umgesetzt haben.

Lärmschutz



Wir machen die Bahn leiser

Nur eine leise Schiene ist eine starke Schiene. Das wissen wir. Und darum entlasten wir als Deutsche Bahn bis 2050 alle und bis 2030 mehr als die Hälfte der betroffenen Anwohner:innen.

Unsere soziale Verantwortung

Wir übernehmen Verantwortung – für unsere Kund:innen, für unsere Mitarbeitenden und für die Gesellschaft



Mit weltweit rund 300.000 Mitarbeiter:innen, Milliarden Reisenden und einer Vielzahl an Partner:innen nehmen wir als Deutsche Bahn eine wichtige Rolle in unserer Gesellschaft ein. Deshalb übernehmen wir mit unseren **vier Haltungen soziale Verantwortung**

Förderung eines guten Miteinanders



Wir fördern ein gutes Miteinander

Als Deutsche Bahn prägen wir das Leben und die Arbeit vieler Menschen. Darum ist es uns wichtig, ein gutes Miteinander zu fördern und mit gutem Beispiel voranzugehen.

Wahrnehmung gesellschaftlichen Engagements



Wir engagieren uns für die Gesellschaft

Als großes Unternehmen in der Mitte der Gesellschaft kommen wir mit vielen gesellschaftlichen Anliegen in Berührung. Darum ist es uns wichtig, vielfältige Beiträge für alle zu leisten. Von zentraler Bedeutung ist dabei die unabhängige gemeinnützige Deutsche Bahn Stiftung.

Stärkung von Vielfalt



Wir stärken die Vielfalt

Unsere Gesellschaft ist vielfältig. Darum fördern und stärken wir Vielfalt als festen Bestandteil unserer Unternehmenskultur nach innen und außen.

Verantwortung für unsere Geschichte



Wir übernehmen Verantwortung für unsere Geschichte

Wir sind uns auch der historischen Dimension unserer Unternehmensgeschichte bewusst. Daher ist es uns ein wichtiges Anliegen, die Erinnerung an die Vergangenheit zu bewahren, auch für nachfolgende Generationen.

Wir steuern nachhaltig ganzheitlich



Als Deutsche Bahn stellen wir uns unserer Verantwortung. Darum verfolgen wir beim Thema Nachhaltigkeit einen **gesamthaften Ansatz**, der neben der **Grünen Transformation** auch unsere **soziale Verantwortung** umfasst



Unser Ziel

Vollständige Kreislaufwirtschaft bis 2040



Unser Ziel:

Vollständige
Kreislaufwirtschaft
2040

Zwei Hebel auf dem Weg
zur Kreislaufwirtschaft:

Erhöhung Recycling-
anteile im Input

Halten der Recycling-
quote im Output

- Wir gehen **Ressourcen-
schutz ganzheitlich** an
- Wir setzen **mehr
Recyclingmaterialien** ein
- Wir **recyceln noch mehr**
Materialien



Dadurch sparen wir bis 2030 rund
300.000 Tonnen CO₂e sowie rund
zehn Mio. Tonnen Neumaterial ein

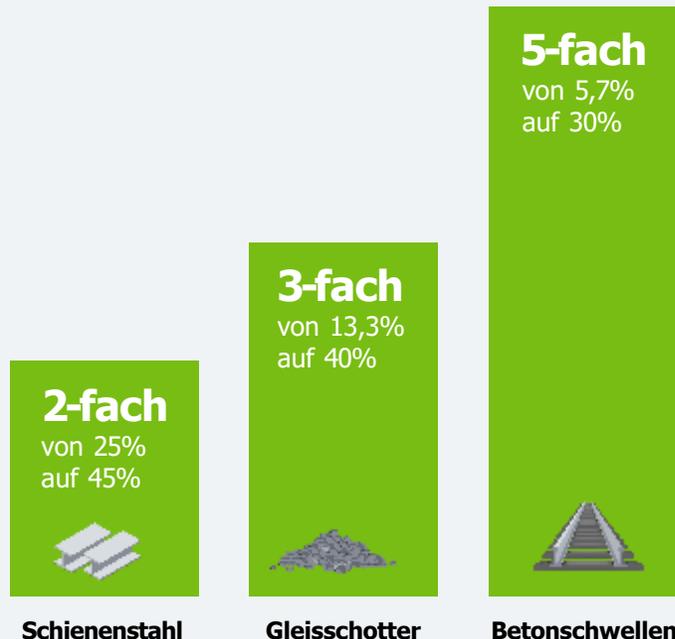
Unser Bestreben auf der Input-Seite

Mehr Recycling-Materialien einsetzen



Input

Wir erhöhen den Recyclinganteil bei unseren **Hauptressourcen**, die rund 80 Prozent unseres Verbrauchs ausmachen, **bis 2030** signifikant



Herangehensweise

- **Aufbau transparenter Datenwelt:** Aufbau eines Ressourceninventars sowie Etablierung einer Stoffstrombilanz, um einen Überblick über den Ressourcenverbrauch zu erhalten.
- **Nachhaltige und ressourcenschonende Beschaffung:** Konsequente Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffung sowie Überprüfung und Anpassung von Prozessen.
- **(Wieder-)Aufbereitung von Ressourcen:** Pilotierung neuer Verfahren zur Wiederaufbereitung von Gleisschotter. Aufbereitung und Einsatz neuer Produkte beim Schienenstahl aus 100 Prozent Recyclingmaterial.
- **Forschung und Entwicklung:** Auf- und Ausbau strategischer Partnerschaften mit Lieferanten, um die Entwicklungen von recycelten und recyclingfähigen Produkten voranzutreiben.

Unser Bestreben auf der Output-Seite

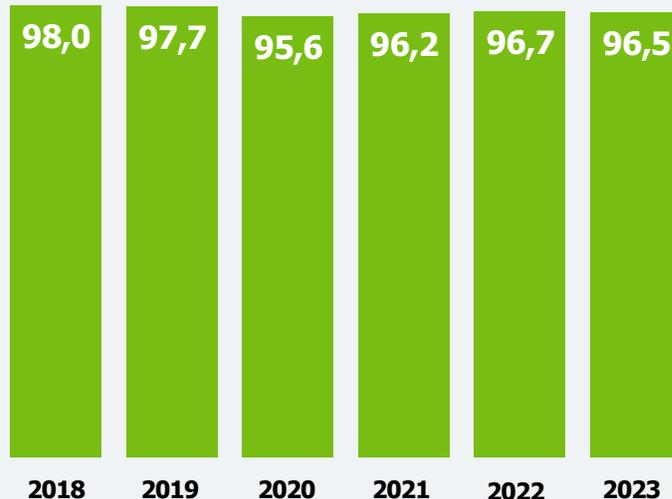
Noch mehr Materialien recyceln



Output

Wir halten die **Recyclingquote auf dem hohen Niveau von mindestens 95 Prozent**

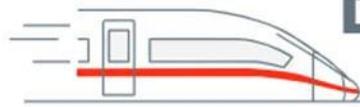
Unsere Recyclingquote umfasst alle Abfälle, darunter Bauabfälle, (Elektronik-)Schrott, Siedlungsabfälle, Papier und Altöl



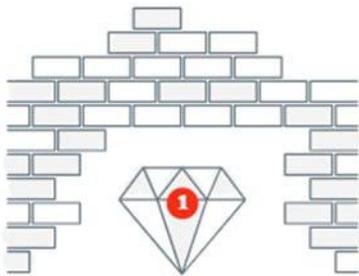
Herangehensweise

- **Erfassung von Abfällen:** Internes Abfallmanagement mit getrennter Erhebung und Entsorgung nahezu jeder Abfallart nach Einzelfraktionen.
- **Trennung und Recycling von Abfällen:** Bundesweite Zusammenarbeit mit zertifizierten Entsorgungsunternehmen. Fachgerechte Trennung der Abfälle in modernen Sortieranlagen, um ein hohes Maß an Wertstoffen für ein Recycling zu gewinnen.
- **Weiterentwicklung des Abfallmanagements:** Steigerung der Recyclingquote in den kommenden Jahren bei unseren weiteren Abfällen, insbesondere Siedlungsabfällen, mit einem weiterentwickelten Abfallmanagement.
- **Etablierung eines Materialkreislaufs:** Stärkung des etablierten Materialkreislaufs für Gleisschotter und Betonschwellen für die Instandhaltung des Gleisnetzes.



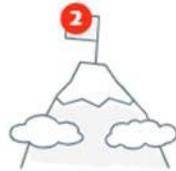
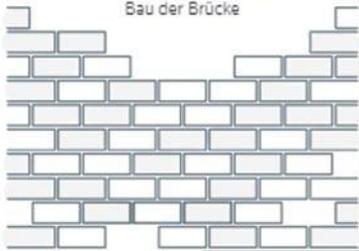


Die zehn spektakulärsten Bahnbrücken Deutschlands



Die Steinreichste

Mehr als 26 Millionen Ziegelsteine verteilt auf 98 Bögen und damit Rekordhalter als größte Ziegelsteinbrücke der Welt: die Göltzschtalbrücke auf der Strecke Leipzig-Hof. Vor 173 Jahren startete der Bau der Brücke



Die Längste

8.614 Meter lang (ziemlich genau die Höhe des K2 – zweithöchster Berg weltweit) und damit Deutschlands längste Eisenbahnbrücke: die Saale-Elster-Talbrücke auf der Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle



Die Älteste

1838 werden nicht nur Ferdinand Graf von Zeppelin und Georges Bizet geboren, auch Deutschlands älteste noch regulär genutzte Eisenbahnbrücke auf der Strecke Leipzig-Dresden bei Wurzen geht in Betrieb



Die mit der großen Klappe

In Oldenburg geht im wahrsten Sinne des Wortes die Klappe auf: Die Eisenbahnbrücke über die Hunte öffnet hier ihre zwei unabhängig voneinander bewegbaren Brückenteile für den Schiffsverkehr



Die Preisgekrönte

„Harmonisch“ und „Wegweisend“ lobte die Jury und zeichnete die Gänsebachtalbrücke mit dem Deutschen Brückenbaupreis 2014 aus. Zu sehen ist die Brücke mit dem „ästhetischen Stützenrhythmus“ auf der Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle



Die Höchste

Mit 107 Metern ist die Müngstener Brücke bei Solingen die höchste Eisenbahnbrücke aus Stahl in Deutschland. Unter der Konstruktion aus 5.000 Tonnen Stahlprofilen hätte sogar die Freiheitsstatue (93 Meter) noch ausreichend Platz nach oben

7. Die Verkehrsreichste

Ist mit 1.220 Zügen am Tag die Hohenzollernbrücke in Köln: Mehr als 413 Meter lang, etwa 40 Meter breit und so schwer wie einhundert Blauwale

8. Die Internationale

Seit über 150 Jahren überspannt die Rheinbrücke die Grenze zwischen Deutschland (Kehl) und Frankreich (Strasbourg)

9. Die Unsichtbare

180 Meter lang und unterirdisch: Die Brücke auf der Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven sorgt dafür, dass die Gleise stabil im Boden liegen

10. Die Neuesten

Gleich 29 nigelagelneue Brücken sind seit Start der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt im Dezember 2017 in Betrieb