



Kennzahlen
und Fakten zur
Nachhaltigkeit 2011

DB. Zukunft bewegen.

Inhalt

3	Vorwort
4	DB2020 – Für Menschen. Für Märkte. Für morgen.
6	Profitabler Marktführer
8	Leistungskennzahlen der DB
9	Umsatz und EBIT DB-Konzern
10	Top-Arbeitgeber
12	Mitarbeiter der DB
20	Gesellschaftliches Engagement
22	Sicherheit
23	Compliance und Datenschutz
26	Umwelt-Vorreiter
28	Energieeinsparung
31	Klimaschutz
34	Luftreinhaltung
36	Lärminderung im Schienenverkehr
38	Umweltvergleich der Verkehrsmittel
42	Impressum und weitere Informationen



Dr. Karl-Friedrich Rausch,
Vorstand Transport & Logistik
DB Mobility Logistics AG
und Chief Sustainability Officer

Sehr geehrte Damen und Herren,

die DB hat eine hervorragende Wettbewerbsposition und stellt sich mit ihrer nachhaltigen Strategie DB2020 aktiv den Herausforderungen und Chancen einer globalisierten Welt.

Sie hat das Ziel, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden. Die Voraussetzung dafür sind zufriedene Kunden und Mitarbeiter sowie eine breite gesellschaftliche Akzeptanz. Wirtschaftlicher Erfolg im Einklang mit ökologischer und sozialer Verantwortung – das ist unser Anspruch und nur so sichern wir unsere Zukunftsfähigkeit.

Mit festen Zielvorgaben und einer transparenten Berichterstattung arbeiten wir deshalb weiter verantwortungsbewusst an einem nachhaltigen Unternehmen DB. Dabei setzen wir auf die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit allen Stakeholdern. In der vorliegenden Broschüre Kennzahlen und Fakten zur Nachhaltigkeit 2011 geben die Daten einen Überblick darüber, was wir in den einzelnen Dimensionen bisher erreicht haben.

Herzlichst
Ihr



DB2020 – Für Menschen. Für Märkte. Für morgen.

Die Deutsche Bahn hat im Rahmen der neuen Strategie DB2020 ihren Unternehmenserfolg auf ein noch breiteres Fundament gestellt. Damit stellt sich das Unternehmen für die Zukunft auf. Denn insgesamt haben die relevanten Megatrends – Globalisierung, Liberalisierung, Klimawandel und Ressourcenverknappung sowie demografischer Wandel – nach wie vor uneingeschränkte Gültigkeit und nehmen an Dynamik teilweise noch zu. Auf diese Herausforderungen hat die Deutsche Bahn sich eingestellt und sieht in der Zukunft mehr Chancen als Risiken.

Mit der Strategie DB2020 hat die Deutsche Bahn einen Ansatz gewählt, der zugleich wirtschaftliches Handeln mit Fokus auf Kunde und Qualität (ökonomisch), eine hohe Akzeptanz als Arbeitgeber (sozial) sowie einen umweltschonenden Umgang mit Ressourcen (ökologisch) in Einklang bringt. Im Zentrum steht die systematische Integration bereits begonnener und künftiger Aktivitäten, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicher zu stellen.

Ausgehend von der Vision „Wir werden das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen“ hat sich die DB daher in den drei Nachhaltigkeitsdimensionen folgende Ziele gesetzt: Profitabler Marktführer, Top-Arbeitgeber und Umwelt-Vorreiter.

Als profitabler Marktführer bietet die DB ihren Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen an. Hierfür sind zwei Stoßrichtungen von entscheidender Bedeutung: Ein weiterhin starker Fokus auf Kunde und Qualität sowie die Fortsetzung des profitablen Wachstumspfad.

Als Top-Arbeitgeber gewinnt und bindet die DB qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit Begeisterung für die DB und ihre Kunden arbeiten. Hierzu wird die DB den angestoßenen Kulturwandel weiter vorantreiben und ihre Mitarbeiterzufriedenheit wesentlich steigern.



Als Umwelt-Vorreiter setzt die DB mit ihren Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen. Durch Ressourceneffizienz sowie Reduktion von CO₂ und Lärm will die DB ihre führende Umweltposition weiter ausbauen.

Diese Führungsansprüche werden ab 2013 durch ein ambitioniertes und in allen Geschäftsfeldern gültiges Zielsystem gestützt, so dass Entscheidungen im Einklang der drei Nachhaltigkeitsdimensionen getroffen werden. Die DB wird für alle Ziele wirkungsvolle Maßnahmen hinterlegen. Auch organisatorisch wurde durch die Benennung eines Chief Sustainability Officers auf Konzernebene für eine stärkere Verankerung der Nachhaltigkeit im Sinne aller drei Dimensionen gesorgt.



Profitabler Marktführer

Wirtschaftlicher Erfolg, finanzielle Stabilität und hohe Verlässlichkeit haben das Geschäft der DB auch im Jahr 2011 ausgezeichnet. Die DB hat in diesem Geschäftsjahr sowohl beim Umsatz als auch beim Gewinn vor Zinsen und Steuern (EBIT) kräftig zugelegt. Insbesondere die weltweite Logistik und der Schienengüterverkehr konnten deutliche Steigerungsraten verzeichnen. Auch die Zahl der Fahrgäste in den Zügen erhöhte sich weiter. Zugleich steigerte die DB ihre Netto-Investitionen.

Der Umsatz der Deutschen Bahn Group erhöhte sich im Geschäftsjahr 2011 gegenüber dem Vorjahr um 10,1 Prozent oder 3,5 Milliarden Euro auf den Rekordwert von 37,9 Milli-

arden Euro. Der vergleichbare Umsatz, also ohne Effekte aus Konsolidierungs- und Währungskursänderungen, erhöhte sich trotz einer konjunkturbedingten Abschwächung im zweiten Halbjahr um 1,5 Milliarden Euro oder 4,3 Prozent auf 35,9 Milliarden Euro. Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) liegt mit 2,3 Milliarden Euro um 443 Mio. Euro (+23,7 Prozent) über dem Vorjahresergebnis. Die Netto-Investitionen steigerte die DB im Jahr 2011 sogar um 24 Prozent oder eine halbe Milliarde Euro auf 2,57 Milliarden Euro. Netto-Investitionen sind die Brutto-Investitionen abzüglich der Investitionszuschüsse von Dritten. Zugleich konnte die Nettoverschuldung um 347 Millionen Euro (-2 Prozent) auf knapp 16,6 Milliarden Euro weiter abgebaut werden.

Der Geschäftsbericht im Internet:

www.deutschebahn.com/geschaeftsbericht

Leistungskennzahlen der DB

	2011	2010	Vgl. 2010
Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz (in Mio. €)			
Umsatz	37.979	34.410	10,4%
EBIT bereinigt	2.309	1.866	23,7%
Brutto-Investitionen	7.501	6.891	8,9%
Netto-Investitionen	2.569	2.072	24,0%
Langfristige Vermögenswerte per 31.12.	44.059	44.530	-1,1%
Eigenkapital per 31.12.	15.126	14.316	5,7%
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16.592	16.939	-2,0%
Leistungsdaten im Schienenverkehr			
Reisende (Schiene und Bus) (Mio.)	2.738	2.734	0,1%
Beförderte Güter (Mio. t)	411,6	415,4	-0,9%
Zugfahrten NV und FV (pro Tag)	25.532	25.980	-0,7%
Güterzüge (pro Tag)	5.261	5.122	2,7%
Spedition und Logistik			
Sendungen im europäischen Landverkehr (Tausend)	95.836	80.816	18,6%
Luftfrachtvolumen (Export) (Tausend t)	1.149	1.225	-6,2%
Seefrachtvolumen (Export) (Tausend TEU)	1.763	1.647	7,0%
Schieneninfrastruktur			
Betriebslänge Schienennetz (km)	33.576	33.723	-0,4%
Betriebsleistung auf dem Netz (Mio. Trkm)	1.051	1.034	1,6%
Anzahl der Personenbahnhöfe	5.685	5.700	-0,3%
Stationshalte (Mio.)	145,2	143,9	0,9%

ohne DB Arriva; Trkm: Trassenkilometer; TEU = Twenty-foot Equivalent

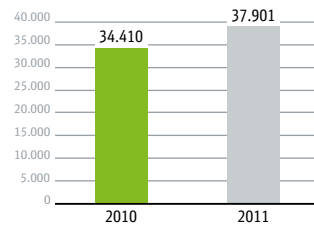
Umsatz und EBIT DB-Konzern

Der Umsatz für den Gesamtkonzern beträgt insgesamt 37,9 Milliarden Euro. Innerhalb von zwei Jahren – seit der Weltwirtschaftskrise 2009 – hat die DB 9 Milliarden Euro zugelegt.

Den Gewinn vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) konnte die DB von 1,9 Milliarden Euro im Jahr 2010 um fast 24 Prozent auf 2,3 Milliarden Euro steigern.

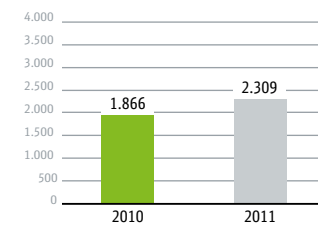
Umsatz DB-Konzern

in Mio. €



EBIT DB-Konzern

in Mio. €



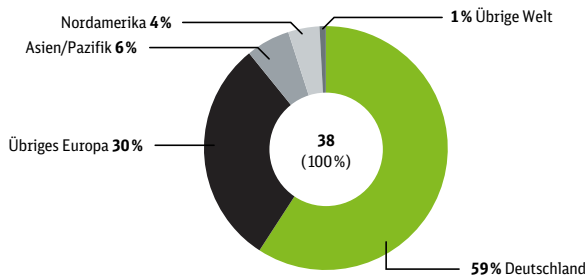
ROCE * 6,0% 7,3%

* Return on Capital Employed (ROCE): Kennziffer zur wertorientierten Steuerung. Entspricht der Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Capital Employed). Verhältniszahl in Prozent, definiert als (bereinigtes) EBIT im Verhältnis zum Capital Employed.

Die DB agiert zunehmend auf internationalen Märkten. Der Heimatmarkt mit dem Kerngeschäft Schienenverkehr in Deutschland behält seine hohe Bedeutung.

Außenumsatz nach Regionen

2011, in Mrd. EUR, gerundet





Top-Arbeitgeber

Als verantwortungsvoller und attraktiver Arbeitgeber wandelt sich der DB-Konzern von einer Sanierungs- zu einer Rekrutierungsorganisation mit perspektivisch steigendem Personalbedarf. Zugleich werden in den kommenden Jahren altersbedingte Abgänge weiter zunehmen und sich der Wettbewerb um Fachkräfte auf dem Arbeitsmarkt intensivieren. Das Durchschnittsalter der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland liegt bei 46 Jahren. 42 Prozent sind über 50 Jahre alt.

Um ihren Nachführungsbedarf zu decken, wird die DB jährlich 5.000 bis 7.000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einstellen. Die DB begegnet den Herausforderungen des demografischen Wandels und stellt sich für die Zukunft auf: Qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen und zu binden steht im Mittelpunkt der Personalarbeit und der Konzernstrategie DB2020. Ein strategisches Ziel ist es, zu den zehn Top-Arbeitgebern Deutschlands zu zählen.

Mitarbeiter der DB

Rund 300.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten weltweit im DB-Konzern, davon mehr als jeder dritte Beschäftigte außerhalb Deutschlands.

Die im Folgenden angegebenen Kennzahlen beziehen sich auf die DB in Deutschland, sofern nicht anders ausgewiesen.

Beschäftigtenstruktur	2011	2010	Vgl. 2010
Natürliche Personen (nP) weltweit			
Beschäftigte	295.172	290.095	1,8%
Arbeitnehmer	260.494	253.476	2,8%
Beamte	34.678	36.619	-5,3%
Führungskräfte (gehobenes bis Top-Management) ¹⁾	2.949	2.809	5,0%
Anteil Akademiker ¹⁾	11,1%	10,8%	0,3 PP
Mitarbeiter im Inland	193.109	189.377	2,0%
Mitarbeiter im Ausland	102.063	100.718	1,3%
Vollzeitpersonen (VZP) weltweit (Teilzeitkräfte werden anteilig umgerechnet)			
	284.319	276.310	2,9%
weltweit			
Deutschland	185.404	179.039	3,6%
Übriges Europa	75.894	75.763	0,2%
Asien	12.952	11.972	8,2%
Nordamerika	7.864	7.428	5,9%
Übrige Welt	2.205	2.109	4,6%
Mitarbeiter (VZP) nach Geschäftsfeldern weltweit			
DB Bahn			
DB Bahn Fernverkehr	15.976	15.270	4,6%
DB Bahn Regio	37.131	36.334 ²⁾	2,2%
DB Arriva	38.196	38.137 ²⁾	0,2%
DB Schenker			
DB Schenker Rail	32.466	32.618	-0,5%
DB Schenker Logistics	62.197	58.671	6,0%

¹⁾ Inland ohne DB Schenker Logistics

²⁾ Abweichung zur Ausgabe 2010 aufgrund veränderter organisatorischer Zuordnung von Gesellschaften

PP = Prozentpunkte

Beschäftigtenstruktur	2011	2010	Vgl. 2010
DB Netze			
DB Netze Fahrweg	41.136	39.849	3,2%
DB Netze Personenbahnhöfe	4.817	4.636	3,9%
DB Netze Energie	1.584	1.536	3,1%
DB Dienstleistungen			
	26.556	25.131	5,7%
Sonstige Aktivitäten			
	24.260	24.128	0,5%

Per 31.12.2011 ist die Zahl der Mitarbeiter auf 295.172 natürliche Personen angestiegen. Um eine bessere Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wird die Zahl der Mitarbeiter auf Basis von Vollzeitpersonen berechnet (VZP). Ende 2011 waren im DB-Konzern dementsprechend 284.319 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (VZP) beschäftigt. Gegenüber 2010 bedeutet dies einen Anstieg um 8.009. Dieser Anstieg resultiert zum einen aus einem Ausbau beispielsweise in den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen; zum anderen aus einem statistischen Effekt durch die im Rahmen der Tarifabschlüsse getroffene Festlegung zur Arbeitszeit. Auf vergleichbarer Basis ergibt sich ein Personalanstieg von 4.807 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (+1,7%).

Demografische Entwicklung

Demografische Entwicklung ³⁾	2011	2010	Vgl. 2010
Altersdurchschnitt in Jahren	46,0	45,9	0,2%
Beschäftigte unter 35 Jahren	27.743	24.062	15,3%
Beschäftigte über 50 Jahren	73.384	67.729	8,3%
Anteil Führungskräfte unter 35 Jahren ⁴⁾	4,0%	4,3%	-0,3 PP
Neueingestellte Mitarbeiter unter 30 Jahren	40%	44%	-4 PP
Neueingestellte Mitarbeiter über 50 Jahren	6,3%	9,1%	-2,8 PP

³⁾ Inland ohne DB Schenker Logistics

⁴⁾ inklusive bewertete Funktion im Ausland, ohne Arriva

PP = Prozentpunkte

Im internationalen Geschäft ergeben sich zum Teil andere demografische Rahmenbedingungen; so hat beispielsweise die Belegschaft von DB Schenker Logistics außerhalb Deutschlands ein Durchschnittsalter von 38,4 Jahren; 44 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind jünger als 35 Jahre, 17 Prozent über 50 Jahre alt.

Beschäftigungsbedingungen

Die DB will ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in jeder Lebens- und Berufsphase attraktive Beschäftigungsbedingungen bieten, die den Erfordernissen des demografischen Wandels gerecht werden. Dazu zählen familiengerechte Formen der Arbeitszeitflexibilisierung sowie zahlreiche freiwillige Sozialleistungen wie Angebote zur Altersvorsorge.

Um attraktive und stärker individuell angepasste Beschäftigungsbedingungen zu ermöglichen, wurden seit 2009 3.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Schicht- und Wechseldienst im Rahmen der betrieblichen Arbeitszeitprojekte an der Gestaltung ihrer Dienstpläne beteiligt.

	2011	2010	Vgl. 2010
Anteil der Mitarbeiter in Schichtarbeit (rund)	80%	80%	0
Teilnehmer Arbeitszeitprojekte zur Gestaltung der Dienstpläne seit 2009	3.600	1.219	195,3%
Anzahl Mitarbeiter in Leih- und Zeitarbeit in D	4.305	4.023	7,0%
Höhe der Personalkosten weltweit (Mio. €)	13.076	11.602	12,7%
Rückstellungen für Altersvorsorge (Mio. €)	1.981	1.938	2,2%

Arbeitsplatzsicherheit

Im Rahmen des Beschäftigungsbündnisses zwischen der DB und den Sozialpartnern besteht für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Inland, die unter den Beschäftigungssicherungstarifvertrag fallen, ein umfassender Kündigungsschutz, der betriebsbedingte Kündigungen ausschließt. Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die ihre Tätigkeit beispielsweise aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr ausüben können, eröffnet der konzerninterne Arbeitsmarkt neue berufliche Perspektiven innerhalb der DB. Vor dem Hintergrund eines deutlich gestiegenen Personalbedarfs finden derzeit nahezu alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ohne Beschäftigungseinschränkungen, die von einem Arbeitsplatzwegfall betroffen sind, unmittelbar eine neue Beschäftigung im DB-Konzern.

Konzernarbeitsmarkt	2011	2010	Vgl. 2010
Weitervermittlung innerhalb der DB seit 2005 (nP)	16.599	14.477	14,7%

Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement

Mit Hilfe zahlreicher Maßnahmen im Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement konnte 2011 die DB die Unfallquote senken und den Krankenstand – trotz steigenden Durchschnittsalters – halten.

So können Gesundheitscoachings und Gesundheitskurse eine Unterstützung für den Erhalt der Leistungsfähigkeit unserer Mitarbeiter sein. Darüber hinaus wird in mehreren Pilotprojekten, z. B. in unserer Fahrzeuginstandhaltung, geprüft, wie die DB Arbeitsplätze altersgerechter gestalten kann.

Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement	2011	2010	Vgl. 2010
Arbeitsschutz			
Unfallquote ⁵⁾	35,6	38,3	-7,0%
Tödliche Arbeitsunfälle	2	3	-1
Fehlzeiten			
Krankenstand (Ausfallquote) ⁶⁾	4,9%	4,9%	0 PP
DB Gesundheitswelt			
Zugriffe auf DB-Intranet-Seiten Gesundheit und Soziales	7.605.715	4.719.110	61,2%
Anzahl der Mitarbeiter, die am Arbeitsplatz gegen Grippe geimpft wurden	5.600	6.750	-17,0%
Quote der Betriebsärzte zur Anzahl der Mitarbeiter	1:2000	1:2000	0%
Anzahl der betriebsärztlichen Untersuchungen	120.000	110.000	9,1%
Anzahl der ausgegebenen Gutscheine Gesundheitscoaching	1.110	1530	-27,5%
Aufwand für betriebsärztliche Betreuung pro Mitarbeiter (€)	130	120	8,3%

⁵⁾ Anzahl der Arbeitsunfälle mit einem Leistungsausfall von mehr als drei Tagen pro 1.000 Mitarbeitern

⁶⁾ Inland ohne DB Schenker Logistics

PP = Prozentpunkte

Ausbildung und Nachwuchsgewinnung

Die DB hat ihre Einstellungszahlen bei Nachwuchskräften im Vergleich zu 2010 deutlich erhöht: Mit rund 10.000 Nachwuchskräften (Auszubildende, Dual-Studierende, Trainees) ist sie nicht nur einer der größten Arbeitgeber, sondern auch

Kennzahlen und Fakten zur Nachhaltigkeit 2011

einer der größten Ausbilder in Deutschland. Auch 2011 konnten junge Menschen zwischen mehr als 25 Ausbildungsberufen und 19 Dualen Studiengängen wählen. Bei einer weiter gestiegenen Übernahmequote von rund 96 Prozent haben sie anschließend gute Perspektiven im Konzern. Durch das Programm „Chance plus“ erhielten auch im Jahr 2011 400 Jugendliche ohne die nötige Ausbildungsreife bei der DB die Möglichkeit, sich auf den Einstieg in das Berufsleben vorzubereiten.

Nachwuchskräfte im DB-Konzern (nP)	2011	2010	Vgl. 2010
Auszubildende	9.579	8.950	7,0%
Neueinstellung Auszubildende	3.592	2.887	24,4%
Anteil weibliche Auszubildende ⁷⁾	20,8%	22,8%	-2 PP
Trainees ⁷⁾	143	88	62,5%
Praktikanten ⁷⁾	418	348	20,1%
Studenten im Dualen Studium ⁷⁾	835	717	16,5%
Chance Plus Praktikanten (Kontingent)	400	400	0%
Anteil der übernommenen Nachwuchskräfte ⁷⁾ (Auszubildende und Studenten im Dualen Studium)	95,7%	94,2%	1,5 PP
Anzahl der Schulkooperationen	348	342	1,7%

⁷⁾ Inland ohne DB Schenker Logistics

PP = Prozentpunkte

nP = natürliche Personen

Neueinstellungen	2011	2010	Vgl. 2010
Externe Einstellungen (VZP) ⁸⁾	6.691	2.929	128,4%
davon Hochschulabsolventen und Experten	1.434	518	176,8%

⁸⁾ 2011 Inland ohne DB Schenker Logistics; 2010 Inland ohne DB Schenker Logistics und Busse

VZP = Vollzeitpersonen

Lebenslanges Lernen

Die DB bietet viele Initiativen zum Lebenslangen Lernen mit Bildungsangeboten für alle Altersgruppen sowie facettenreiche Weiterentwicklungs- und Aufstiegsmöglichkeiten in über 500 Berufsbildern. Die Zahl der Teilnehmer an Seminarangeboten sowie die Zahl der Weiterbildungstage konnte 2011 deutlich gesteigert werden.

Top-Arbeitgeber

Training und Weiterbildung für Mitarbeiter	2011	2010	Vgl. 2010
Anzahl der Bildungsprodukte (gerundet) ⁹⁾	2.500	2.400	4,2%
Anzahl der durchgeführten Seminare (gerundet) ⁹⁾	16.000	15.000	6,7%
Anzahl der Teilnehmer an Seminarangeboten (gerundet) ⁹⁾	148.000	137.000	8,0%
Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter pro Jahr ¹⁰⁾	28,8	24,8	16,0%
Anzahl der Weiterbildungstage insgesamt ¹⁰⁾	614.315	509.855	20,5%
Anzahl der Weiterbildungstage pro Mitarbeiter ¹⁰⁾	3,6	3,2	13,2%
Jährliche Aus- und Weiterbildungskosten per Vollzeitkraft (€) ¹⁰⁾	770	644	19,6%

⁹⁾ ohne gewerblich-technische Berufsausbildung und Triebfahrzeugführer-Simulation

¹⁰⁾ Inland ohne DB Schenker Logistics

Qualifizierung für Führungskräfte	2011	2010	Vgl. 2010
Teilnehmer in Programmen und Dialogformaten ¹¹⁾	3.256	1.562	108,5%
Teilnehmertage Programme und Dialogformate	11.255	3.365	234,5%

¹¹⁾ bis 2010 für Führungskräfte im oberen Management, ab 2011 für alle Führungsebenen

Seit 2011 verantwortet die DB Akademie die Qualifizierung nicht nur für das Top-Management, sondern auch für alle leitenden und betrieblichen Führungskräfte des DB-Konzerns.

Mitarbeiterbindung

Neben der Gewinnung ist die Bindung ihrer Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen ein zentrales Anliegen der DB. Sie möchte ihren Mitarbeitern ein Berufsleben lang eine Beschäftigung im Konzern ermöglichen.

Verbundenheit der Mitarbeiter	2011	2010	Vgl. 2010
Fluktuation ¹²⁾ ¹³⁾	2,1%	1,8%	0,3 PP
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit Konzern in Jahren ¹²⁾	22,9	23,3	-1,7%

¹²⁾ Quoten Inland ohne DB Schenker Logistics

¹³⁾ ohne Altersfluktuation; für 2010 auf vergleichbarer Basis

PP = Prozentpunkte

Partnerschaftliche Unternehmenskultur

Die DB hat einen Kulturwandel angestoßen. Die Mitarbeiterzufriedenheit gehört zu den Wertevorstellungen und dem Selbstverständnis der DB. Dahinter steht die Überzeugung, dass zufriedene Mitarbeiter Voraussetzung für zufriedene Kunden und damit für den nachhaltigen Erfolg des Konzerns sind. In bundesweiten Zukunftskonferenzen und Zukunftsdialogen sowie einer internationalen Veranstaltung wurden von 2010 bis heute mehr als 8.500 Führungskräfte, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die Weiterentwicklung der Unternehmenskultur eingebunden. Mitarbeiter und Führungskräfte formulierten gemeinsam ihre Anliegen und Ideen für das Miteinander und eine bessere Zusammenarbeit im DB-Konzern. An konkreten Veränderungen in den identifizierten Handlungsfeldern wird intensiv auf zentraler und dezentraler Ebene gearbeitet. Einige Ideen konnten bereits umgesetzt werden, zum Beispiel eine direkte Kommunikation mit Bahnchef Dr. Grube, mehr Entscheidungs- und Handlungsspielräume für die Geschäftsfelder, die Einführung des 360-Grad-Feedbacks.

Ergänzend stärken die Konzernvorstände den direkten Dialog mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in sogenannten Kompetenztreffs, die seit mehreren Jahren regelmäßig stattfinden.

Dialog mit Mitarbeitern und Führungskräften	2011	2010	Vgl. 2010
Zukunftskonferenzen - Teilnehmer	1.800	1.700	5,9%
Regionale Zukunftsdialoge - Teilnehmer ¹⁴⁾	2.400	-	-
Anzahl der Teilnehmer an Kompetenztreffs	220	258	- 14,7%
Anzahl der Kompetenztreffs seit Start im Jahr 2001	105	98	7,1%
Ideenmanagement			
Anzahl eingereicherter Vorschläge	12.198	11.146	9,4%
Anzahl eingereicherter Vorschläge je 100 Mitarbeiter	8,1	7,6	6,6%
Angenommene Verbesserungsvorschläge	5.156	4.566	12,9%
Nutzen (Mio. €) (rund)	17,7	16	10,6%
Kosten (Mio. €) (Hochrechnung)	3,6	3,6	0%

¹⁴⁾ neu ab 2011

Chancengleichheit und Vielfalt

Mit dem Bekenntnis zu Vielfalt und zielgruppenspezifischen Programmen begegnet die DB dem demografischen Wandel. Ein Handlungsfeld ist die Steigerung des Frauenanteils. So will die DB z. B. bis 2015 den Anteil von Frauen im Unternehmen auf 25 Prozent sowie den Anteil von Frauen in Führungspositionen auf 20 Prozent steigern. Um diese und weitere anspruchsvollen Ziele zu erreichen, wird das Diversity-Management künftig noch konsequenter in der Organisation verankert. Darüber hinaus engagiert sich die DB im europäischen Projekt „Women in Rail“ und hat beispielsweise ein Mentoringprogramm „Karriere mit Kindern“ ins Leben gerufen.

Vielfalt in der Belegschaft	2011	2010	Vgl. 2010
Frauenanteil weltweit	21,8% ¹⁵⁾	16,3%	5,5 PP
Frauenanteil Inland	21,9%	21,6% ¹⁶⁾	0,3 PP
Frauenanteil im Management ¹⁷⁾	15,4%	16,1%	-0,7 PP
Beschäftigte in Elternzeit (nP) ^{18) 19)}	1.522	1.875	- 18,8%
davon Anteil Frauen (gerundet)	85,7%	85,4%	0,3 PP
davon Anteil Männer (gerundet)	14,3%	14,6%	-0,3 PP
Teilzeitquote ¹⁸⁾	7,1%	6,8%	0,3 PP
Beschäftigte in Teilzeit ²⁰⁾	12.029	10.620	13,3%
davon Anteil Frauen	71%	74%	- 3 PP
davon Anteil Männer	29%	26%	3 PP
Anteil Schwerbehinderte	5,9%	5,8%	0,1 PP
Anteil Mitarbeiter in Deutschland mit ausländischer Herkunft	6,8%	6,2%	0,6 PP
An Ombudsfrau gemeldete Konfliktfälle	347	305	13,8%

¹⁵⁾ 2011 inkl. DB Schenker Logistics und Arriva

¹⁶⁾ für 2010 auf vergleichbarer Basis

¹⁷⁾ Top-Management bis Leitende Führungskräfte Inland; 2010 Inland ohne DB Schenker Logistics und Busse; 2011 Inland ohne DB Schenker Logistics

¹⁸⁾ Inland ohne DB Schenker Logistics; Teilzeitquote ohne Altersteilzeit

¹⁹⁾ Durchschnitt per annum

²⁰⁾ 2011 Inland ohne DB Schenker Logistics; 2010 Inland ohne DB Schenker Logistics und Busse

PP = Prozentpunkte

nP = natürliche Personen

Engagement für eine verantwortungsvolle Gesellschaft

Die DB arbeitet seit vielen Jahren eng mit gesellschaftlichen Projekten und sozialen Einrichtungen zusammen. Als langjähriger Förderer der Stiftung Lesen und der Off Road Kids Stiftung trägt die DB auch 2011 aktiv und durch finanzielle Unterstützung dazu bei, dass Kinder und Jugendliche faire Chancen und Bildungsperspektiven erhalten. Beim Wettbewerb „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“ engagierten sich 2011 deutlich mehr Auszubildende der DB in Projekten gegen Fremdenfeindlichkeit und für mehr Toleranz als im Vorjahr. Auch die Beteiligung am bundesweiten Vorlesestag stieg stark.

Die DB engagiert sich bereits seit 1995 als langjähriger offizieller Mobilitätspartner der Schulsportveranstaltung „Jugend trainiert für Olympia“. Zudem leistet die DB einen wertvollen Beitrag für die gesellschaftliche Integration von Schülerinnen und Schülern mit Behinderung im Rahmen ihres langjährigen Engagements beim Deutschen Behindertensportverband und als exklusiver Hauptsponsor bei „Jugend trainiert für Paralympics“ seit 2010.

Neben sozialen Aktivitäten setzt sich die DB auch für ökologische Themen in der Gesellschaft ein, z. B. im Rahmen der Kooperation mit dem Bergwaldprojekt und als Förderer von Hamburg als Umwelthauptstadt Europas. Gemeinsam mit der Stadt Hamburg schickte sie beispielsweise den „Zug der Ideen“ auf seine Reise durch 13 europäische Länder. Außerdem pflanzte Bergwaldprojekt e.V. mit Hilfe der Stadt Hamburg, der DB und der Anwohner 2011 Bäume. Die DB kooperiert mit Bergwaldprojekt seit 2009. Unter anderem können bahn.bonus-Kunden ihre Punkte in Baumpremien einlösen. Im Jahr 2011 konnten alleine mit Hilfe der bahn.bonus-Kunden über 30.000 Bäume gepflanzt werden.

Die Stiftung Bahn-Sozialwerk bietet als größter betrieblicher Sozialpartner der DB und des Bundeseisenbahnvermögens ein vielseitiges Leistungsspektrum in den Bereichen „Soziales & Gesundheit“, „Reise & Erholung“ und „Kultur & Freizeit“ – und das seit über 100 Jahren.

Gesellschaftliche Projekte und Förderung

Förderung	2011	2010	Vgl. 2010
Engagement für die Stiftung Lesen			
Anzahl „DB-Vorlesekofter“ für Kinderheime und -kliniken seit 2007 (gerundet)	3.900	3.000	30,0%
Anzahl „DB-Vorlesekofter Alle Kinder dieser Welt“ seit Start 2010 (gerundet)	10.000	4.000	150,0%
Vorleser (davon DB-Mitarbeiter) am bundesweiten Vorlesestag	12.000 (659)	9.000 (250)	33,3% (163,6%)
„Off Road Kids“ Stiftung (Anzahl der betreuten Kinder seit 1994) (gerundet)	2.300	2.050	12,2%
Anzahl Teilnehmer „DB Kids Camp“ für Kinder aus Jugendhilfeeinrichtungen als Anerkennung für herausragende schulische und soziale Leistungen	65	60	8,3%
Projekt „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“			
Anzahl der Projekte	100	64	56,3%
Anzahl der teilnehmenden Auszubildenden	780	466	67,4%
Anzahl der Teilnehmer seit Start im Jahr 2000	7.841	7.061	11,0%
Anzahl der Projekte seit Start im Jahr 2000	854	754	13,3%
Jugend trainiert für Olympia (Anzahl beförderter Kinder und Jugendlicher, gerundet)	9.000	8.000	12,5%
Jugend trainiert für Paralympics (Anzahl beförderter Kinder und Jugendlicher mit Behinderung) (gerundet)	180	170	5,9%
Höhe der Geldspenden pro Jahr (€)	1.234.455	1.785.000	-30,8%

Kooperationen mit sozialen Einrichtungen	2011	2010	Vgl. 2010
Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)			
Anzahl Förderer	295.446	306.896	-3,7%
Anzahl Ortsstellen	455	420	8,3%
Stiftungskapital (€)	17.077.000	17.077.000	0%
Stiftung Eisenbahner Waisenhort (EWH)			
Anzahl Spender	234.423	245.974	-4,7%
Anzahl betreuter Personen	389	400	-2,8%
Stiftungskapital (€)	7.049.000	7.049.000	0%
Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine (VDES)			
Anzahl Eisenbahner-Sportvereine	317	324	-2,2%
Gesamtzahl Mitglieder	115.584	118.600	-2,5%

Sicherheit

Die Bahn ist sicherer als viele öffentliche Räume

Die Bahn ist ein offenes System. Damit werden auf Bahnsteigen und in Zügen auch all jene Konflikte ausgetragen, die sonst auf den Plätzen und Straßen der Städte vorzufinden sind. Doch Tatsache ist, dass bei der Bahn viel weniger passiert als andernorts. Der DB-Securitybericht weist für das Jahr 2011 1.679 Zwischenfälle mit Körperverletzungsdelikten aus. Pro Tag transportiert die DB rund 7,5 Millionen Menschen in ihren Zügen und Bussen. Zum Vergleich: Berlin zählt rund 45.000 Körperverletzungen im Jahr bei jedoch nur 3,5 Millionen Einwohnern. Während in Berlin also rund 120 Körperverletzungen pro Tag registriert werden, sind es bei der doppelten Menge an Kunden bei der DB nur fünf Zwischenfälle deutschlandweit. Rund zwei Drittel aller Delikte werden übrigens bei Massenveranstaltungen wie Fußballspielen, Konzerten oder auch Volksfesten registriert.

	2011	2010	Vgl. 2010
Körperverletzungsdelikte	1.679	1.886	- 11,0%
Diebstähle	5.469	5.066	8,0%
Vandalismus/Graffiti	28.266	30.232	- 6,5%

Vandalismus und Graffiti: Der Schaden, der der DB durch diese Taten entsteht, wird Jahr für Jahr auf einen Betrag von 50 Millionen Euro und mehr addiert. Geld, das die DB lieber den Kunden zugute kommen lassen würde. Mehr als 28.000 Fälle von Vandalismus und Graffiti zählte die DB 2011, ein Rückgang um rund 6,5 Prozent gegenüber 2010.

Prävention mit Fairplayer

Seit 2011 fördert die Deutsche Bahn gemeinsam mit dem Arbeitsbereich Entwicklungswissenschaft und angewandte Entwicklungspsychologie der Freien Universität Berlin das bundesweite Präventionsprogramm „fairplayer“. Das Programm richtet sich an Jugendliche und geht in Schulen, um aktiv mit den Jugendlichen zu arbeiten. Ziel von „fairplayer“ ist die Förderung sozialer Kompetenzen und Zivilcourage, um Gewalt und Vandalismus zu reduzieren. Das Projekt ist

Top-Arbeitgeber

ein Baustein zur Reduzierung von Gewalt, belästigendem Verhalten und Vandalismus in den Zügen, Bussen, Bahnhöfen und Bahnanlagen der DB.

Compliance und Datenschutz

Compliance und Datenschutz sind fester Bestandteil der Unternehmensstrategie des DB-Konzerns und damit unverzichtbar in der Unternehmenskultur der Deutschen Bahn. Von großer Bedeutung bleibt die Aufklärung und Sensibilisierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Führungskräfte. Denn nur sensibilisierte und risikobewusste Beschäftigte können Risiken erkennen und diese auch erfolgreich vermeiden. Compliance bedeutet die Übereinstimmung der Geschäftsaktivitäten mit maßgeblichen Gesetzen und Regelungen. Das ist bahnweit die Prämisse für eine faire und gesetzeskonforme Zusammenarbeit mit Kunden, Geschäftspartnern, Mitarbeitern und dem Eigentümer. Dafür muss jeder Beschäftigte Sorge tragen. Gleiches gilt auch für den Datenschutz. Dank einer intensiven Präventionsarbeit ist die Zielrichtung klar formuliert: Jeder Einzelne ist dazu aufgerufen, die geltenden Datenschutzprinzipien bei seiner täglichen Arbeit zu berücksichtigen.

Von großer Bedeutung in der Compliance-Arbeit ist die konsequente Bekämpfung von Korruption und Wirtschaftskriminalität. Verbindliche Richtlinien dienen dem Schutz des Unternehmens und seiner Mitarbeiter sowie der verantwortlichen Gremien. Sie schaffen einen sicheren Handlungsrahmen für richtige Entscheidungen im täglichen Geschäft.

Aufbau der dezentralen Compliance-Organisation

Ein Schwerpunkt der Weiterentwicklung, Steuerung und Umsetzung des Compliance-Programms war der Aufbau der dezentralen Compliance-Organisation. Damit ist Compliance noch stärker dort verankert, wo das Geschäft verantwortet und betrieben wird. Potenzielle Risiken in Regionen, Unternehmen oder Geschäftsfeldern werden so zeitnah identifiziert und zielgerichtete Maßnahmen zur Risikosenkung gemeinsam entwickelt. Zudem wurden Voraussetzungen für ein modernes Compliance-Risikomanagement mit globaler Ausrichtung

geschaffen. So wurden Compliance-Risiko- und Schwachstellenanalysen durchgeführt, das Hinweismanagement auf für den DB-Konzern erhebliche Verstöße fokussiert, Schulungskonzepte weiterentwickelt und neue Richtlinien in Kraft gesetzt.

Compliance-Trainings weiter ausgebaut

2011 hat die Bahn ihr umfassendes Präventions- und Schulungsprogramm für ihre Mitarbeiter im In- und Ausland weiterentwickelt. In Präsenzveranstaltungen, Workshops und mittels moderner E-Learning-Module lernen die Beschäftigten alles über wichtige gesetzliche Bestimmungen und interne Richtlinien. Im Jahr 2011 wurden in über 160 Präsenzveranstaltungen mehr als 3.000 Führungskräfte und Mitarbeiter im In- und Ausland geschult.

Schwerpunkt Kartellrechts-Compliance

Im Jahr 2011 hat die Konzernrechtsabteilung der Deutschen Bahn ihre Aktivitäten in der kartellrechtlichen Compliance weiter ausgebaut. Eine in 23 Sprachen übersetzte Richtlinie legt die Grundregeln für das Verhalten gegenüber Wettbewerbern konzerneinheitlich fest. Darüber hinaus erläutern spezifische Leitfäden die besonderen Anforderungen an kartellrechtskonformes Verhalten für die verschiedenen Märkte und Tätigkeitsbereiche, in denen die DB aktiv ist. In Schulungen werden Führungskräfte und Mitarbeiter für das Thema Kartellrecht sensibilisiert und ausgebildet. Über 90 kartellrechtliche Workshops mit rund 1.900 Teilnehmern fanden statt. Daneben haben im Jahr 2011 über 15.000 Mitarbeiter ein webbasiertes Kartellrechts-Training absolviert, das in 15 Sprachen angeboten wird. Zudem sind die Kartelljuristen der Deutschen Bahn in das Tagesgeschäft eng eingebunden und können kartellrechtlichen Risiken schnell und wirkungsvoll begegnen.

Datenschutz ist etabliert

Auch das Jahr 2011 stand für ein Höchstmaß an Sensibilität im Umgang mit Kunden- und Beschäftigtendaten im DB-Konzern. Um den Datenschutz noch stärker zu etablieren, wurde eine konzernweite Informations- und Kommunikationskampagne umgesetzt. Schwerpunkte waren 35 regionale Workshops, regelmäßige Beratungen mit der dezentralen Datenschutzorganisation und praxis- und lösungsorientierte Informationsmaterialien. Ergänzt wurde die Kampagne durch Trainingsmaßnahmen

für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der dezentralen Datenschutzorganisation. Ihre fachliche Weiterqualifizierung bildet die Basis für eine flächendeckende Vermittlung des praxisorientierten Fachwissens über den Datenschutz innerhalb des Konzerns. Eigens entwickelte Instrumente und Methoden für ein professionelles Datenschutzmanagement sichern langfristig die Nachhaltigkeit dieser Maßnahmen.

Kunden- und Beschäftigtendatenschutz

Ebenfalls im Focus standen die Umsetzung der Konzernbetriebsvereinbarung „Beschäftigtendatenschutz“ und damit die Fortsetzung vertrauensbildender Maßnahmen. Dazu wurde als weitere unabhängige Instanz beim Vorstand Compliance eine Vertrauensperson Datenschutz eingerichtet, an die sich Beschäftigte und Interessenvertretungen in allen Angelegenheiten des Datenschutzes wenden können. Vorschläge zur zukunftsfähigen Weiterentwicklung des Datenschutzes unterbreitet darüber hinaus der Datenschutz-Beirat. Für den Kundendatenschutz hat die DB Initiativen zu neuen Kommunikations- und Vertriebsformen datenschutzrechtlich begleitet. Umgesetzt wurden Projekte zu Social Media, elektronisches Fahrgeldmanagement und „e-Ticketing“.



Umwelt-Vorreiter

Die Deutsche Bahn will ihre Rolle als Umwelt-Vorreiter ausbauen. Dafür hat sie sich anspruchsvolle Umweltziele gesetzt. Sie will den CO₂-Ausstoß, den Energieverbrauch, die Luftschadstoff- und Lärmemissionen weiter reduzieren. Dabei spielen Maßnahmen wie der Einsatz erneuerbarer Energien eine entscheidende Rolle, ebenso wie die Energieeffizienz moderner Fahrzeuge, effiziente Betriebsdurchführung, die intelligente Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und die energiesparende Fahrweise der Lokführer, Lkw- und Busfahrer.

Auch ihre Bahnhöfe will die DB umweltfreundlicher gestalten. In der Lutherstadt Wittenberg und Kerpen-Horrem baut die DB klimafreundliche Bahnhöfe. In diesen Pilotprojekten werden Photovoltaik, Solarkollektoren und Regenwasserversickerung, begrünte Dächer oder energiesparende LED-Beleuchtung genutzt.

Ihren Kunden bietet die DB mit Fahrtziel Natur – die Kooperation der DB mit den Umweltverbänden BUND, NABU und VCD –, dem Carsharing-Angebot „Flinkster“, den Call a bikes und ihren Angeboten mit 100% erneuerbaren Energien die Möglichkeit, Mobilität und Umweltschutz miteinander zu verbinden. Im Forschungsprojekt Eco Rail Innovation hat sich die Deutsche Bahn mit zwölf renommierten Partnern aus Industrie und Wissenschaft verbündet, um die Vision „Null Emission 2050 für die Schiene“ auf den Weg zu bringen.

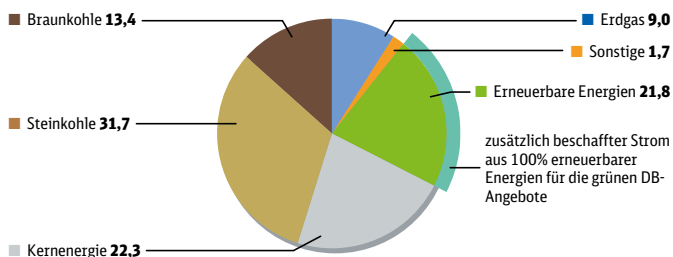
Energieeinsparung

Ausbau erneuerbarer Energien

Die Zukunftsvision der DB ist ein CO₂-freier Schienenverkehr im Jahr 2050. Zwischenziel ist die Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien im Bahnstrommix auf mindestens 35 Prozent im Jahr 2020. Im Jahr 2011 lag der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrom bei 21,8 Prozent und stieg damit um zwei Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr.

Einer der Energieträger der Zukunft ist die Windkraft: Von 33 Windrädern bezieht die DB im jährlichen Mittel 100 Gigawattstunden (GWh) Strom. Im Jahr 2011 hat die DB zudem einen Vertrag mit RWE Innogy geschlossen. Von 2014 an wird die DB Ökostrom aus 14 Wasserkraftwerken beziehen. Die zusätzliche Menge von jährlich rund 900 Millionen Kilowattstunden reicht umgerechnet für jeden dritten Fernzug der DB.

Traktionsstrommix 2011* (Angaben in Prozent)



* vorläufige Werte im Hinblick auf die abschließende Berichterstattung gemäß § 42 EnWG

Für die grünen DB-Angebote wurden im Jahr 2011 rund 275 Gigawattstunden (GWh) Strom aus erneuerbaren Energien zusätzlich eingekauft; das entspricht rund 2,5 % des Bahnstromverbrauchs. Die CO₂-Einsparung wird dem Kunden zugerechnet.

Energieverbrauch Personenverkehr

Der absolute und spezifische Energieverbrauch der Deutschen Bahn ist im Jahr 2011 im Vergleich zu 2010 wieder gesunken. Ausnahme ist der Busverkehr. Die Entwicklung des spezifischen Kraftstoffverbrauchs bleibt im Vergleich zu den Vorjahren zwar nahezu konstant. Eine positive Entwicklung wird jedoch durch den Trend verhindert, dass mit zunehmendem Anteil moderner Busse mit Klimatisierung und Abgasreinigung der Kraftstoffverbrauch steigt. Dieser Trend ist auch bei anderen Branchenteilnehmern zu verzeichnen. Rückläufige Zahlen bei Schülerverkehren und demographische Entwicklungen verstärken diese negative Entwicklung. Nachdem DB Arriva im August 2010 eingegliedert worden ist, können für das letzte Jahr erstmalig Umweltdaten berichtet werden.

Primärenergieverbrauch der Fahrten in Deutschland, absolut

(Angaben in Terajoule [TJ])

	2011	2010	Vgl. 2010
DB Bahn Fernverkehr	25.943	26.774	-3,1%
DB Bahn Regio	49.150	51.737	-5,0%
Busverkehr	9.285	8.777	5,8%
Summe	84.378	87.288	-3,3%

Wert für Busverkehr 2010 wurde aufgrund durchgängiger methodischer Umstellungen nachträglich korrigiert.

Primärenergieverbrauch der Fahrten in Europa (ohne D), absolut

(Angaben in Terajoule [TJ])

	2011	2010	Vgl. 2010
DB Arriva Bus	13.157	-	-
DB Arriva Schiene	5.601	-	-
Summe	18.758	-	-

Eingliederung Arriva in DB-Konzern zu August 2010; Werte DB Arriva vorläufig

Primärenergieverbrauch der Fahrten in Deutschland, spezifisch

(Angaben in Megajoule je Personenkilometer [MJ/Pkm])

	2011	2010	Vgl. 2010
DB Bahn Fernverkehr	0,73	0,74	-1,9%
DB Bahn Regio	1,16	1,25	-7,4%
Busverkehr	1,18	1,11	5,6%

Wert für Busverkehr 2010 wurde aufgrund durchgängiger methodischer Umstellungen nachträglich korrigiert.

Energieverbrauch Güterverkehr

Aufgrund der deutlich gestiegenen Verkehrsleistung ist der Primärenergieverbrauch im Güterverkehr insgesamt gestiegen. Allerdings hat DB Schenker im Straßengüterverkehr und im Luftverkehr die spezifischen Werte durch eine verbesserte Auslastung dennoch leicht senken können. Im Schienengüter- und Seeverkehr sind die spezifischen Werte geringfügig gestiegen.

Primärenergieverbrauch DB Schenker weltweit, absolut

(Angaben in Terajoule [TJ])

	2011	2010	Vgl. 2010
Schienengüterverkehr	47.617	45.570	4,5%
Straßengüterverkehr	48.989	43.539	12,5%
Luftverkehr (ohne Vor-/Nachlauf)	72.115	70.220	2,7%
Seeverkehr (ohne Vor-/Nachlauf)	46.681	35.308	32,2%
Summe	215.402	194.637	10,7%

Schienengüterverkehr DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics; nachträgliche Änderung für 2010 infolge Beteiligungsvereinbarung. Straßengüterverkehr nur Europa (Tonnage außerhalb EU < 1%), inkl. Fahren

Primärenergieverbrauch DB Schenker weltweit, spezifisch

(Angaben in Megajoule je Tonnenkilometer [MJ/Tkm])

	2011	2010	Vgl. 2010
Schienengüterverkehr	0,40	0,38	3,9%
Straßengüterverkehr	1,55	1,62	-4,2%
Luftverkehr (ohne Vor-/Nachlauf)	9,01	9,10	-1,0%
Seeverkehr (ohne Vor-/Nachlauf)	0,18	0,18	0,7%

Straßengüterverkehr nur Europa (Tonnage außerhalb EU < 1%), ohne Fahren

Primärenergieverbrauch stationärer Anlagen, weltweit

(Angaben in Terajoule [TJ])

	2011	2010	Vgl. 2010
Stationäre Anlagen	25.356**	25.246	0,4%
davon Wärme*	5.260	5.966	-11,8%
davon Strom	20.092	19.280	4,2%

* Daten vorläufig (Stand: Mai 2012)

** Summe aus Wärme und Strom plus 4 Tj Fernkälte

Klimaschutz

CO₂-Ausstoß DB-Konzern gesamt

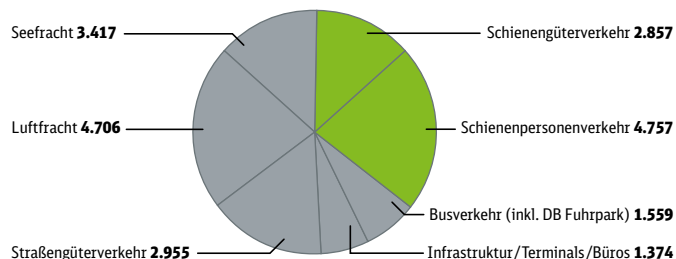
Seit 1990 konnte die DB ihre spezifischen CO₂-Emissionen im Schienenverkehr schon um fast 45 Prozent senken. Die absoluten CO₂-Emissionen sind im Vergleich zum Jahr 2010 aufgrund der höheren Verkehrsleistung und des Zukaufs von DB Arriva auf mehr als 21 Millionen Tonnen CO₂ gestiegen.

Mit seinem Klimaschutzprogramm hat sich der Konzern das Ziel gesetzt, im Vergleich zu 2006 die spezifischen CO₂-Emissionen über alle Geschäftsfelder hinweg bis 2020 um mindestens 20 Prozent zu reduzieren. Zwischen 2006 und 2011 konnten die weltweiten spezifischen CO₂-Emissionen bereits um rund 8,5 Prozent gesenkt werden.

Die Klimagasemissionen weist die DB seit 2011 nach der künftigen Norm DIN EN 16258 aus. Abweichungen, die sich daraus ergeben, sind gekennzeichnet.

CO₂-Emissionen DB-Konzern, absolut

Absolute CO₂-Emissionen im gesamten DB-Konzern 2011 (in 1.000 t CO₂)



Gesamt: 21,63 Mio. t CO₂ (gerundet)

Straßengüterverkehr nur Europa (Tonnage außerhalb EU < 1%), inkl. Fahren
See-, Luftfracht inkl. Vor-/Nachläufe

Schienengüterverkehr mit DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics

Personenverkehr (Schiene und Bus) inkl. DB Arriva; Werte DB Arriva vorläufig

CO₂-Ausstoß Personenverkehr

Wie beim Energieverbrauch, sind auch die absoluten und spezifischen CO₂-Emissionen beim Personenverkehr im Vergleich zu 2010 gesunken. Ausnahme bildet auch hier der Busverkehr aus den oben genannten Gründen.

CO₂-Emissionen der Fahrten in Deutschland, absolut

(Angaben in Tausend Tonnen CO₂ [t])

	2011	2010	Vgl. 2010
DB Bahn Fernverkehr	1.468	1.512	-2,9%
DB Bahn Regio	2.877	3.008	-4,4%
Busverkehr der DB	661	617	7,2%
Summe	5.006	5.137	-2,6%

Wert für Busverkehr 2010 wurde aufgrund durchgängiger methodischer Umstellungen nachträglich korrigiert.

CO₂-Emissionen der Fahrten in Europa (ohne D), absolut

(Angaben in Tausend Tonnen CO₂ [t])

	2011	2010	Vgl. 2010
DB Arriva Bus	800	-	-
DB Arriva Schiene	412	-	-
Summe	1.212	-	-

Eingliederung Arriva in DB-Konzern zu August 2010; Werte DB Arriva vorläufig

CO₂-Emissionen der Fahrten in Deutschland, spezifisch

(Angaben in Gramm CO₂ je Personenkilometer [Pkm])

	2011	2010	Vgl. 2010
DB Bahn Fernverkehr	41,3	42,0	-1,7%
DB Bahn Regio	66,5	72,7	-8,5%
Busverkehr der DB	83,5	75,8	10,2%

Wert für Busverkehr 2010 wurde aufgrund durchgängiger methodischer Umstellungen nachträglich korrigiert.

alle Werte WTW (Well To Wheel, d. h. inkl. der Emissionen aus vorgelagerten Prozessen)

CO₂-Ausstoß Güterverkehr

Die spezifischen CO₂-Emissionen waren auch im Jahr 2011 leicht rückläufig, obwohl die absoluten CO₂-Emissionen aufgrund der erhöhten Verkehrsleistung wieder angestiegen sind. In der Seefracht ist die Verkehrsleistung um 30 Prozent, im Straßengüterverkehr um 33 Prozent gestiegen.

CO₂-Emissionen DB Schenker weltweit, absolut

(Angaben in Tausend Tonnen CO₂ [t])

	2011	2010	Vgl. 2010
Schienengüterverkehr	2.857	2.874	-0,6%
Straßengüterverkehr	2.955	2.488	18,8%
Luftverkehr*	4.706	4.588	2,6%
Seeverkehr	3.609	3.078	17,3%
Summe	14.128	13.028	8,4%

Werte für 2010 wurden aufgrund durchgängiger methodischer Umstellungen (Reporting nach prEN16258) nachträglich korrigiert.

Straßengüterverkehr nur Europa (Tonnage außerhalb EU < 1%), inkl. Fahren Schienengüterverkehr DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics; nachträgliche Änderung für 2010 infolge Bereinigung

* ohne RFI (Radiative Forcing Index als Maß für den erhöhten Treibhauseffekt von Flugzeugemissionen)

CO₂-Emissionen DB Schenker weltweit, spezifisch

(Angaben in Gramm CO₂ je Tonnenkilometer [tkm])

	2011	2010	Vgl. 2010
Schienengüterverkehr	22,4	23,1	-3,0%
Straßengüterverkehr	91,6	92,4	-0,9%
Luftverkehr (ohne Vor-/Nachlauf)*	586,8	592,6	-1,0%
Seefracht (ohne Vor-/Nachlauf)	13,3	13,9	-4,6%

Werte für 2010 wurden aufgrund durchgängiger methodischer Umstellungen (Reporting nach prEN16258) nachträglich korrigiert

Straßengüterverkehr nur Europa (Tonnage außerhalb EU < 1%), inkl. Fahren Schienengüterverkehr DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics; nachträgliche Änderung für 2010 infolge Bereinigung

* ohne RFI (Radiative Forcing Index als Maß für den erhöhten Treibhauseffekt von Flugzeugemissionen)

alle Werte WTW (Well To Wheel, d. h. inkl. der Emissionen aus vorgelagerten Prozessen)

Luftreinhaltung

Luftschadstoffemissionen DB-Konzern

Im DB-Schienenverkehr in Deutschland konnten die absoluten Partikelemissionen im Zeitraum zwischen 1990 und 2011 um 89 Prozent reduziert werden. Die Stickoxidemengen verminderten sich im gleichen Zeitraum um 71 Prozent. Über 90 Prozent des DB-Schienenverkehrs fährt in Deutschland elektrisch. Bei elektrisch betriebenen Zügen fallen keine Luftschadstoffemissionen am Fahrzeug an.

Durch die zügige Auslieferung der insgesamt 130 neuen Rangierlokomotiven der Baureihe 261 sinken die Schadstoffemissionen im Rangierbetrieb spürbar. Der im Schienengüterverkehr 2011 registrierte leichte Anstieg der absoluten Rußpartikelemissionen ist auf den kurzzeitigen Einsatz älterer Lokomotiven aufgrund von Instandhaltungsmaßnahmen bei neueren Fahrzeugen bei gleichzeitig steigender Transportnachfrage zurück zu führen. Auch die weltweiten Emissionen im Güterverkehr sind leistungsbedingt angestiegen.

Personenverkehr

Luftschadstoffemissionen Schienenpersonenverkehr in Deutschland, absolut (Angaben in Tonnen [t])

	2011	2010	Vgl. 2010
Stickoxide (NO _x)	11.264	11.530	-2,3%
Kohlenwasserstoffe (HC)	12.268	12.919	-5,0%
Partikel (ohne Abrieb) gesamt	314	325	-3,2%
davon direkte Dieselpartikel	114	118	-3,2%
Schwefeldioxid (SO ₂)	4.216	4.360	-3,3%

alle Werte WTW (Well To Wheel, d. h. inkl. der Emissionen aus vorgelagerten Prozessen)

Umwelt-Vorreiter

Güterverkehr

Luftschadstoffemissionen Schienengüterverkehr weltweit, absolut (Angaben in Tonnen [t])

	2011	2010	Vgl. 2010
Stickoxide (NO _x)	15.769	18.053	-12,7%
Kohlenwasserstoffe (HC) gesamt	8.385	8.296	1,1%
Partikel (ohne Abrieb) gesamt	517	551	-6,3%
davon direkte Dieselpartikel in D*	87	85	3,0%
Schwefeldioxid (SO ₂)	2.982	3.040	-1,9%

* inklusive MEG und RBH

Luftschadstoffemissionen Straßengüterverkehr weltweit, absolut (Angaben in Tonnen [t])

	2011	2010	Vgl. 2010
Stickoxide (NO _x)	21.263	19.773	7,5%
Kohlenwasserstoffe (HC)	2.107	1.948	8,2%
Partikel (ohne Abrieb) gesamt	594	570	4,3%
Schwefeldioxid (SO ₂)	4.772	4.284	11,4%

Luftschadstoffemissionen Luftfracht weltweit, absolut (Angaben in Tonnen [t])

	2011	2010	Vgl. 2010
Stickoxide (NO _x)	21.268	21.440	-0,8%
Kohlenwasserstoffe (HC)	2.411	2.571	-6,2%
Partikel (ohne Abrieb) gesamt	561	550	1,2%
Schwefeldioxid (SO ₂)	7.072	6.906	2,4%

Luftschadstoffemissionen Seefracht weltweit, absolut (Angaben in Tonnen [t])

	2011	2010	Vgl. 2010
Stickoxide (NO _x)	91.007	70.765	28,6%
Kohlenwasserstoffe (HC)	5.146	3.883	32,5%
Partikel (ohne Abrieb) gesamt	8.174	6.323	29,3%
Schwefeldioxid (SO ₂)	54.991	43.085	27,6%

alle Werte WTW (Well To Wheel, d. h. inkl. der Emissionen aus vorgelagerten Prozessen)

Lärminderung im Schienenverkehr

Die Deutsche Bahn will den Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020, gemessen am Niveau des Jahres 2000, halbieren. Die Lärminderung erfolgt durch die Umsetzung des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms der Bundesregierung sowie durch die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung am Fahrweg und Fahrzeug.

Durch das freiwillige Lärmsanierungsprogramm wurden seit 1999 bereits 1.116 Kilometer Strecke saniert, das sind rund 30 Prozent der belasteten Streckenlänge. Insgesamt wurden seitdem 387 Kilometer Schallschutzwände errichtet, davon 55 Kilometer im Jahr 2011. Insgesamt 46.400 Wohnungen wurden mit Schallschutzmaßnahmen ausgestattet, davon 2.550 allein im Jahr 2011.

	2011	2010	seit 1999
Schallschutzwände (in Kilometer)	55	53	387
Wohnungen mit Schallschutzmaßnahmen	2.550	3.500	46.400

Das Mittelrheintal mit seinen häufig besonders engen Ortsdurchfahrten wurde von Anfang an ganz oben auf die Dringlichkeitsliste des Lärmsanierungsprogramms gesetzt. 40 Millionen Euro aus Mitteln des Bundes hat die DB in den vergangenen Jahren für Lärmsanierungsmaßnahmen im Mittelrheintal zwischen Koblenz und Bingen investiert. 11,5 Kilometer Schallschutzwände und passiver Schallschutz in rund 8.000 Wohnungen haben die Anwohner entlastet.

Im Rahmen des Konjunkturprogramms erprobte die DB innovative Technologien im Lärm- und Erschütterungsschutz. Knapp 80 Millionen Euro flossen in den Jahren 2009 bis 2011 in die Erprobung innovativer Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen. Mit diesen Mitteln konnte die DB neue Verfahren und Technologien an Gleisanlagen auf ihre Praxistauglichkeit testen und in Pilotprojekten umsetzen. Dazu zählen Schienenstegdämpfer und niedrige Schallschutzwände aus Gabionen (mit Steinen befüllte Gitterkörbe). In rund 82 Einzelprojekten wurden 13 verschiedene Technologien auf ihre Praxistauglichkeit geprüft. Die jetzt vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass ein Großteil der getesteten Technologien

zur Vermeidung von Immissionen am Gleis geeignet ist. So können etwa Schienenstegabschirmungen einen Lärminderungsbeitrag von drei Dezibel leisten, niedrige Lärmschutzwände bringen eine Reduktion von bis zu sechs Dezibel. Nach Zulassung durch die Behörden können diese innovativen Maßnahmen den klassischen Lärmschutz ergänzen.

Für die Lärminderung an Fahrzeugen beschafft die DB schon seit 2001 alle neu erworbenen Güterwagen ausschließlich mit der K-Verbundstoffbremssohle, der sogenannten K-Sohle. Bis Ende 2011 waren rund 7.000 solcher Waggons in der Bestandsflotte von DB Schenker Rail, die in Deutschland rund 95.000 Güterwagen zählt.

Da die Umrüstung des Güterwagenbestandes auf die K-Sohle wegen der Anpassung der Bremslage sehr aufwändig ist, beteiligt sich die DB am Projekt „Europe Train“. Hier wird eine weitere Verbundstoffbremssohle (LL-Sohle) getestet, für deren Umrüstung keine technischen Umbauten am Wagen notwendig sind. Der Testzug besteht aus rund 30 Güterwagen unterschiedlicher Bauart, die, bis auf wenige Wagen mit herkömmlicher Bremsausrüstung, alle mit der LL-Sohle ausgestattet sind. Die herkömmlichen Bremsen liefern die Vergleichswerte. Mehrere europäische Güterverkehrsunternehmen und Infrastrukturgesellschaften beteiligen sich an dem Projekt. Insgesamt 200.000 Kilometer fährt der Europe Train bis September 2012 und testet im Winter und Sommer möglichst alle klimatischen Bedingungen.

Sowohl die jetzt getestete LL-, als auch die K-Sohle unterscheiden sich von herkömmlichen Bremsklötzen aus Grauguss dadurch, dass sie die Laufflächen der Räder nicht aufrauen und damit die Rollgeräusche um bis zu 10 dB(A) reduzieren – was als Halbierung des Lärms wahrgenommen wird.

Mit einer Eckpunktevereinbarung haben die DB und das Bundesverkehrsministerium am 5. Juli 2011 die Einführung eines Trassenpreisbonus für leise Güterwagen beschlossen. Das lärmabhängige Trassenpreissystem wird zum Fahrplanwechsel 2012/13 eingeführt und hat die Umrüstung der in Deutschland verkehrenden Güterwagen bis zum Jahr 2020 zum Ziel.



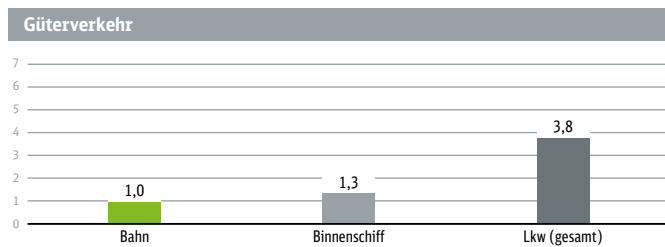
Umweltvergleich der Verkehrsmittel

Primärenergieverbrauch

Der Schienenverkehr kann seinen Umweltvorteil gegenüber den anderen Verkehrsmitteln seit Jahren halten. Der vorliegende Umweltvergleich beruht auf der verkehrsträgerübergreifenden „Datenbank Umwelt & Verkehr“ des Heidelberger Instituts für Energie- und Umweltforschung (ifeu). Die Methodik und die Daten sind vom Umweltbundesamt (UBA) anerkannt. Alle Daten beziehen sich auf das Jahr 2010.

Spezifischer Primärenergieverbrauch der Verkehrsmittel bei durchschnittlicher Auslastung

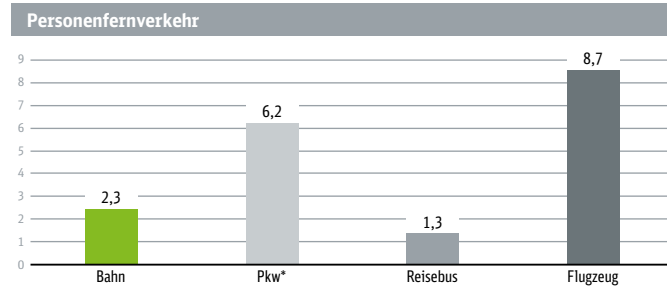
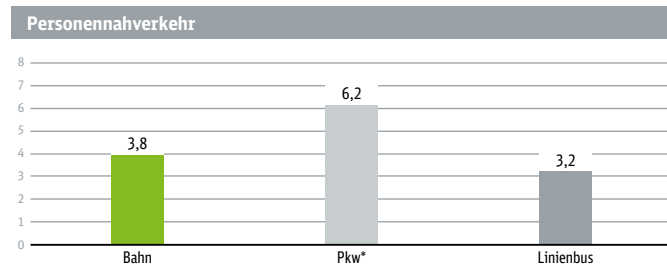
(Angaben in Liter Dieseläquivalent pro 100 Tonnenkilometer, Umrechnungsfaktor: 1 Liter Dieseläquivalent = 9,928 kWh)



Durchschnittsauslastung, Durchschnittsflotte, gesamte Energiekette:
Quelle: ifeu 2011, Datenbank Umwelt & Verkehr, Bezugsjahr 2010

Spezifischer Primärenergieverbrauch der Verkehrsmittel bei durchschnittlicher Auslastung

(Angaben in Liter Benzinäquivalent pro 100 Personenkilometer, Umrechnungsfaktor: 1 Liter Benzinäquivalent = 8,972 kWh)



* Nah- und Fernverkehr
Durchschnittsauslastung, Durchschnittsflotte, gesamte Energiekette:
Quelle: ifeu 2011, Datenbank Umwelt & Verkehr, Bezugsjahr 2010

Die Vergleichswerte sind bezogen auf die Verkehrsleistung, d. h. wie viele Menschen bzw. Güter das jeweilige Verkehrsmittel pro Kilometer transportiert.

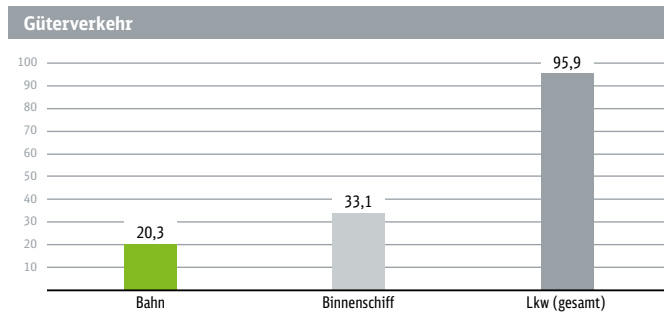


CO₂-Ausstoß

Wer mit dem Zug fährt, bewegt sich um ein vielfaches klimafreundlicher als mit Pkw und Flugzeug. Und auch im Güterverkehr können Kunden ihre Waren mit nur einem Fünftel der CO₂-Emissionen im Vergleich zum Lkw transportieren. DB Kunden können im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene ihre CO₂-Emissionen komplett vermeiden. Für diese Angebote kauft die DB Strom aus 100% erneuerbaren Energien in Deutschland zusätzlich ein. Der TÜV SÜD zertifiziert die Herkunft des Stroms und bescheinigt die CO₂-Einsparung.

Spezifische CO₂-Emissionen der Verkehrsmittel bei durchschnittlicher Auslastung

(Angaben in Gramm CO₂ pro Tonnenkilometer)

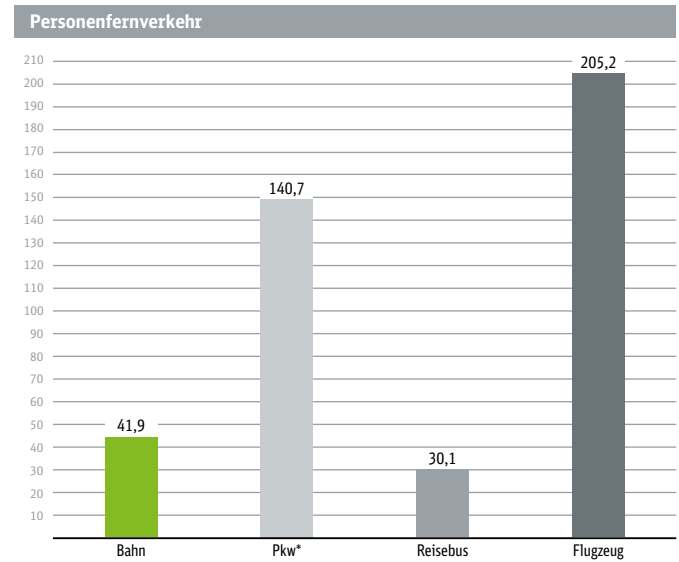
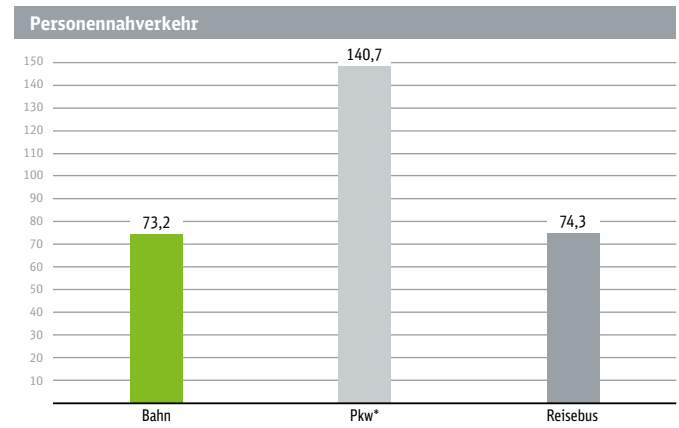


Durchschnittsauslastung, Durchschnittsflotte, gesamte Energiekette:
Quelle: ifeu 2011, Datenbank Umwelt & Verkehr, Bezugsjahr 2010

Umweltvergleich

Spezifische CO₂-Emissionen der Verkehrsmittel bei durchschnittlicher Auslastung

(Angaben in Gramm CO₂ pro Personenkilometer)



* Nah- und Fernverkehr
Durchschnittsauslastung, Durchschnittsflotte, gesamte Energiekette:
Quelle: ifeu 2011, Datenbank Umwelt & Verkehr, Bezugsjahr 2010

Die Vergleichswerte sind bezogen auf die Verkehrsleistung, d. h. wie viele Menschen bzw. Güter das jeweilige Verkehrsmittel pro Kilometer transportiert.

Impressum und weiterführende Informationen

Informationen zu den Themen Nachhaltigkeit, Personal und Umweltschutz sowie zusätzliche Exemplare dieser Broschüre erhalten Sie bei:

Deutsche Bahn AG
Kommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon: 030 29761134
E-Mail: presse@deutschebahn.com

Deutsche Bahn AG
DB Umweltzentrum
Caroline-Michaelis-Straße 5-11
10115 Berlin
Telefon: 030 29756501
E-Mail: db-umweltzentrum@deutschebahn.com

Nachhaltigkeit im Internet:

www.deutschebahn.com/nachhaltigkeit
www.dbschenker.com/umwelt

Umweltvergleiche im Internet:

www.bahn.de/umweltmobilcheck
www.ecotransit.org

Online-Fahrsimulator:

www.deutschebahn.com/fahrsimulator

Innovationsplattform „Eco Rail Innovation“:

www.ecorailinnovation.de

Carsharing-Angebot Flinkster:

www.flinkster.de

Call a bike:

www.callabike-interaktiv.de

Fotonachweis

DB AG/Carsten Stockmann: Titel
DB AG/JET-FOTO Kranert: S. 3, S. 10
DB AG/Philipp von Recklinghausen: S. 5
DB AG: S. 6
DB AG/Bartłomiej Banaszak: S. 26, S. 38
DB AG/Petra Schwaiger: S. 40



Deutsche Bahn AG
Kommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: Juli 2012
VP 65312

Ein guter Zug für die Umwelt:
gedruckt auf
100% Recyclingpapier