



Kennzahlen
und Fakten zur
Nachhaltigkeit 2009

DB. Zukunft bewegen.
Seit 175 Jahren.

Inhalt

Dr. Rüdiger Grube,
Vorstandsvorsitzender
Deutsche Bahn AG
und DB Mobility Logistics AG



03	Vorwort
04	Arbeitgeber DB
06	Personal in Zahlen
08	Mitarbeiter binden und fördern
10	Nachwuchs sichern
11	Verantwortung wahrnehmen
12	Compliance, Datenschutz, Konzernsicherheit und Recht
14	DB Eco Program – Projekte und Maßnahmen
16	Energie – Schiene und Stadtverkehr
17	Energie – Bus- und Pkw-Verkehr
18	Energie – Non-Rail
19	EcoTransIT World
20	Klimaschutz im Konzern
24	Klimaschutz auf der Schiene
25	Luftreinhaltung im Schienenverkehr
26	Umweltvergleich der Verkehrsmittel
28	Lärminderung
30	Sicherheit im Verkehr
32	Fahrtziel Natur
34	Impressum und weiterführende Informationen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Deutsche Bahn steht zu ihrer unternehmerischen Verantwortung, den Klimaschutz weiter voranzutreiben. Besonders im Verkehrsbereich gilt es, den CO₂-Ausstoß zu senken und gleichzeitig Mobilität zu erhalten und auszubauen.

Daher entwickeln wir unsere klimafreundlichen Produkte und Leistungen kontinuierlich weiter. Ein wichtiges Ziel dabei ist es, den Anteil erneuerbarer Energien im Bahnstrommix bis 2020 auf 30 Prozent zu steigern. Hier sind wir auf einem guten Weg. Im Frühjahr hat die DB ihren ersten eigenen Windpark (Märkisch Linden) unter Vertrag genommen. Zusätzlich lässt die S-Bahn Hamburg seit Beginn des Jahres ihre Flotte ausschließlich mit Ökostrom fahren. Und unsere CO₂-freien Angebote im Schienenverkehr werden gut nachgefragt. Nachhaltigkeit heißt für die DB aber nicht nur Klimaschutz. Es bedeutet vor allem, engagiert Verantwortung zu übernehmen – gegenüber unseren Kunden und Mitarbeitern und für die Welt, in der wir leben. Dabei spielt für uns auch das Thema Datenschutz eine wichtige Rolle.

Informationen zu diesen und anderen Themen sowie die aktuellen Daten und Fakten finden Sie in dieser Broschüre.

Herzlichst
Ihr Dr. Rüdiger Grube

Arbeitgeber DB



Der DB-Konzern ist einer der größten Arbeitgeber sowie Ausbilder in Deutschland und nimmt seine unternehmerische Sozialverantwortung nach innen und außen als Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung weitreichend wahr. Dies umfasst eine verantwortungsbewusste und mitarbeiterorientierte Personalpolitik sowie das gesellschaftliche Engagement mit Partnern außerhalb des Konzerns. Im Arbeitgeberranking „Top-Arbeitgeber 2009“ in Deutschland belegte die DB mit Verbesserungen in drei Einzelkategorien Platz 19 unter insgesamt mehr als 100 Firmen.

Mitarbeiter im Mittelpunkt

Die wichtigste Ressource des DB-Konzerns sind seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die hohe Bedeutung der Mitarbeiter für den Erfolg der DB zeigt sich neben dem täglichen Engagement im Beruf auch durch die über 10.000 eingereichten Vorschläge beim Ideenmanagement im Jahr 2009. Daher ist es nach wie vor ein zentrales Anliegen der DB, attraktive Arbeitsplätze zu bieten, die Beschäftigungsfähigkeit zu sichern, die Entwicklung der Mitarbeiter zu fördern sowie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu ermöglichen. Grundlage dafür ist eine wert- und werteorientierte Unternehmenskultur, die gemeinsam von den Führungskräften und Mitarbeitern gestaltet wird. Hierbei war ein wesentlicher Beitrag die Dialogoffensive 2009 mit bundesweit 16 Veranstaltungen und rund 5.400 Führungskräften sowie betrieblichen Interessenvertretern.



Beschäftigungsbündnis und Konzernarbeitsmarkt

Die DB übernimmt eine besondere Verantwortung als Arbeitgeber im Rahmen des Beschäftigungsbündnisses. Das Bündnis sichert den Erhalt von Arbeitsplätzen in Deutschland und die Wettbewerbsfähigkeit der DB. Zwischen 2005 und 2009 haben rund 12.000 Mitarbeiter, deren Beschäftigung weggefallen ist, über den internen Konzernarbeitsmarkt eine neue Tätigkeit im DB-Konzern und somit eine berufliche Perspektive gefunden.

Internationalisierung

Als weltweit agierendes Mobilitäts- und Logistikunternehmen ist die DB in über 130 Ländern aktiv, rund ein Viertel der Mitarbeiter arbeiten außerhalb Deutschlands – Tendenz steigend. Um diesem Trend zu begegnen, werden auch künftig geeignete Mitarbeiter für einen Einsatz im internationalen Geschäft systematisch identifiziert und individuell mittels bedarfsgerechter Programme und Trainings vorbereitet sowie Studenten von Spitzen-Universitäten im Ausland für ein Praktikum in Deutschland rekrutiert. Des Weiteren gestaltet die DB im Rahmen des europäischen sozialen Dialogs für den Eisenbahnsektor die Arbeits- und Sozialbedingungen bei den europäischen Eisenbahnen seit Jahren aktiv mit. Sie bringt dabei insbesondere auch ihr Know-how über sozialverträgliches Management von Restrukturierungen, die Sicherung der Beschäftigungsfähigkeit von alternden Belegschaften sowie die Chancengleichheit von Frauen in Eisenbahnberufen ein.

Personal in Zahlen



Anzahl Mitarbeiter in VZP ¹	2009	2008	Vergl. 2008
DB Bahn Fernverkehr	15.043	14.603	3,0%
DB Bahn Regio	25.004	25.084	-0,3%
DB Bahn Stadtverkehr	12.636	12.259	3,1%
Schenker Rail	34.145	29.242	16,8%
Schenker Logistics	57.134	62.074	-8,0%
DB Dienstleistungen	24.460	24.911	-1,8%
Sonstige	9.934	9.425	5,4%
DB ML-Konzern	178.356	177.598	0,4%
DB Netze Fahrweg	40.354	40.974	-1,5%
DB Netze Personenbahnhöfe	4.601	4.509	2,0%
DB Netze Energie	1.574	1.556	1,2%
Sonstige	14.497	15.605	-7,1%
DB-Konzern	239.382	240.242	-0,4%

¹ Angaben in Vollzeitpersonen

Aus der per 31.12.2009 erstmalig mit einbezogenen DB Schenker Rail Polska resultiert ein Zuwachs in Höhe von 5.979 Mitarbeitern bei DB Schenker Rail.

Infolge der konjunkturellen Entwicklung war 2009 die Einführung von Kurzarbeit für 13.107 Mitarbeiter in unterschiedlichem Umfang erforderlich.

	2009	2008
Mitarbeiter Ausland (nP)	61.826	60.182
Auszubildende* (nP)	9.259	8.963
Anteil Frauen**	16,5%	16,5%
Anteil Schwerbehinderte*	5,8%	5,2%
Anteil Akademiker*	8,9%	8,7%
Anteil Mitarbeiter in D mit ausländ. Herkunft*	5,4%	5,2%
Anteil Teilzeitkräfte*	6,2%	6,1%
Altersdurchschnitt*	45,6 J.	45 J.
Betriebszugehörigkeit Konzern*	23,6 J.	23,1 J.
Krankenstand (Ausfallquote)*	4,7%	4,5%

Insbesondere der demografische Wandel stellt auch künftig spezifische Anforderungen an die DB – Schwerpunkte sind hierbei die Nachwuchsgewinnung, der Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit sowie das systematische Gesundheits- und Qualifizierungsmanagement.

Arbeitsschutz

Mit einer durchschnittlichen monatlichen Unfallquote (Anzahl der Arbeitsunfälle mit einem Leistungsausfall von mehr als drei Tagen pro 1.000 Mitarbeiter) von 2,82 im Jahr 2009 konnte das niedrige Niveau der Vorjahre leicht unterboten werden. Mit drei tödlichen Arbeitsunfällen wurde 2009 die niedrigste Anzahl in einem Jahr seit Bestehen der DB in Deutschland gehalten.

* Angabe nur für Gesellschaften DB-Konzern Inland (ohne DB Schenker Logistics und Busse)

** Frauenanteil DB Konzern Inland 20,8% (2009) zu 20,6% (2008)

nP = natürliche Personen

Mitarbeiter binden und fördern



Beschäftigungsfähigkeit im demografischen Wandel

Mit einer langfristig wirkenden Gesundheitspolitik und dem Engagement zum lebenslangen Lernen für alle Altersgruppen begegnet die DB dem demografischen Wandel und bietet den Mitarbeitern Perspektiven für die Zukunft. Mit etablierten Instrumenten, wie den Qualifizierungsprogrammen für ältere Ingenieure und dem lebensphasenorientierten Mitarbeitergespräch, fördert die DB langfristig den Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit und erhöht die Einsatzmöglichkeiten älterer Mitarbeiter. 2009 waren 8 Prozent der neueingestellten Mitarbeiter über 50 Jahre alt.

Bildung und Qualifizierung

Die Mitarbeiter aller Altersgruppen werden zu einer kontinuierlichen Bildungsbiografie motiviert. Hierbei unterstützt ein umfangreiches Angebot an Qualifizierungsmaßnahmen die Mitarbeiter der DB bei der Erhaltung ihrer Beschäftigungsfähigkeit. Allein DB Training bietet über 1.500 Seminare und Trainings an, von denen mehr als 200.000 Teilnehmer jährlich profitieren.

Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ist nicht nur in den Führungsgrundsätzen der DB verankert, sondern auch Inhalt einer freiwilligen Konzernbetriebsvereinbarung. So fördert die DB den beruflichen Wiedereinstieg nach familienbedingten Auszeiten durch kostenlose Serviceangebote und etablierte zahlreiche Workshops zur Arbeitszeitflexibilisierung vor allem im Schichtdienst.

Die bewährte Zusammenarbeit mit der Arbeiterwohlfahrt zur Unterstützung bei der Kinderbetreuung und der Pflege von Familienangehörigen wurde auch 2009 fortgesetzt.

Gesundheitswelt DB

Die Gesundheitswelt bündelt die Aktivitäten der DB zur Förderung der Gesundheit ihrer Mitarbeiter. Sie ist so konzipiert, dass möglichst viele Mitarbeiter – ob im Verwaltungsbereich, in den Werken, im Betrieb oder im Service – davon profitieren und sich entsprechend ihren Bedürfnissen Angebote auswählen können. Ziel ist es, den häufigsten Krankheitsursachen wie mangelnde Bewegung, ungesunde Ernährung sowie Stress präventiv und nachhaltig zu begegnen. Die Mitarbeiter können Fitnesskurse, Gesundheitsseminare oder ausgewogene Ernährungsangebote der DB Gastronomie nutzen, an Sportevents oder Seminaren zum geeigneten Umgang mit Stress sowie an einem innovativen Gesundheits-Coaching teilnehmen. Insbesondere die Zugriffe auf die Informationsseiten im DB-Net zeigen analog zu den vergangenen Jahren ein stark wachsendes Interesse an den Möglichkeiten zur Gesundheitsförderung.

	2009	2008
Zugriffe auf DB-Net-Seiten		
Gesundheitsförderung	983.592	664.480

Nachwuchs sichern



Die Berufsausbildung und das duale Studium sind das Fundament der Nachwuchssicherung der DB, über die mehr als 90 Prozent der Fachkräfte rekrutiert werden. Die Nachwuchssicherung erreichte mit 2.700 Auszubildenden, 170 Dual-Studierenden und 450 „Chance plus“-Praktikanten 2009 trotz Wirtschaftskrise fast Vorjahresniveau.

Schulkooperation

Auf die sinkenden Schülerzahlen in Deutschland hat die DB mit dem Aufbau von 269 Schulkooperationen bis 2009 reagiert.

Die Berufsorientierung von Schülern wird gefördert, indem die Schüler der Kooperationsschulen einen Überblick über Einstiegsmöglichkeiten bei der DB erhalten, im Rahmen von Praktika praktische Erfahrungen sammeln und an Betriebserkundungen teilnehmen können.

Chance plus

Mit Chance plus bietet die DB Jugendlichen, die noch nicht die nötige Ausbildungsreife haben, die Chance, in einem bis zu elfmonatigen Praktikantenprogramm notwendige Berufserfahrungen zu sammeln. Ziel ist es, die Jugendlichen auf eine Ausbildung oder einen beruflichen Direkteinstieg bei den Unternehmen des DB-Konzerns oder ihren Partnern vorzubereiten und die Teilnehmenden nicht nur in einem Berufsfeld, sondern auch in Grundlagenwissen, Sozial- und Methodenkompetenzen zu schulen. 2009 stellte die DB erneut 450 Plätze im Chance Plus-Programm zur Verfügung.

Verantwortung wahrnehmen



Ergänzend zur verantwortungsbewussten Personalpolitik nimmt die DB ihre gesellschaftliche Verantwortung auch außerhalb des Alltagsgeschäfts wahr.

Führungskräfte als Vorbilder

Im Bahnhof, in Schulen oder sozialen Projekten: Servicetage bringen Führungskräfte in direkten Kontakt mit dem Arbeitsalltag von Mitarbeitern, mit Kunden, Schülern etc. Dies schafft Verständnis für deren Anliegen und stärkt das partnerschaftliche Miteinander.

Soziales Engagement

Als Förderer und Mitglied der Stiftung Lesen setzt sich die DB seit 1996 für die Leseförderung von Kindern und Jugendlichen ein. Im Rahmen der 2007 ins Leben gerufenen Initiative „Vorlesekoffer für Kinderheime“ wurden z. B. bislang 2.500 Vorlesekoffer an Kinderheime verschenkt. Zudem unterstützt die Bahn seit 16 Jahren die Stiftung „Off Road Kids“ und ermöglicht eine erfolgreiche Betreuung von Straßenkindern und jungen Obdachlosen. Rund 1.800 jungen Menschen konnte die Stiftung seit 1994 neue Lebensperspektiven eröffnen. Mit ihrem Wettbewerb „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“ realisierte die DB auch 2009 erneut rund 50 Projekte mit mehr als 400 Auszubildenden der DB. Das seit 1995 bestehende Engagement der DB als Partner und Förderer von „Jugend trainiert für Olympia“ wurde auch auf die Behindertengeneration ausgeweitet. Als Hauptsponsor unterstützt die DB das Pilotprojekt „Jugend trainiert für Paralympics“ und baut ihr Engagement beim Deutschen Behindertensportverband weiter aus.

Compliance, Datenschutz, Konzernsicherheit und Recht



Als Konsequenz aus der Datenaffäre hat der Aufsichtsrat im Jahr 2009 ein neues Vorstandsressort für Compliance, Datenschutz, Konzernsicherheit und Recht geschaffen. Mit dieser organisatorischen Maßnahme wird der Bedeutung dieser Themen auf höchster Managementebene Nachdruck verliehen. Im Mittelpunkt der Aufgaben des neuen Ressorts steht die präventive Risikoabwehr für den DB-Konzern und eine nachhaltige Sicherung des Unternehmenserfolgs durch Etablierung einer wertebasierten Unternehmenskultur. Compliance dient dabei dem Schutz des DB-Konzerns, seiner Organe, Führungskräfte und Mitarbeiter.

Neuausrichtung Compliance

Zugleich wurde der Compliance-Begriff, der bisher den Fokus auf der Bekämpfung von Korruption und sonstiger Wirtschaftskriminalität hatte, auf die Einhaltung des gesamten für den DB-Konzern geltenden Rechts und aller internen Regeln erweitert. Es stehen nun die geschäftsorientierte Risikoanalyse und zielgenaue Prävention im Mittelpunkt.

Gewaltenteilung sorgt für Transparenz

Die bis ins dritte Quartal 2009 im Bereich Compliance geführte Organisationseinheit für Ermittlungen bei Verdacht von Wirtschaftskriminalität wurde in den Bereich der Konzernsicherheit verlagert. Somit wurde die angestrebte klare Trennung von Prävention und Ermittlungen auch organisatorisch umgesetzt. Ebenso wurde ein Compliance-Board als ressortübergreifendes Gremium auf Vorstandsebene eingerichtet. Als ein weiteres neues Gremium wurde das Compliance-Komitee etabliert. Das Komitee befasst sich mit erheblichen Verstößen gegen Gesetze und Richtlinien und

spricht Handlungsempfehlungen gegenüber den zuständigen Organisationseinheiten für eine angemessene Reaktion aus.

Prävention im Mittelpunkt

Mit der Neuausrichtung von Compliance sind eine verstärkte Beratung und Betreuung sowie eine intensive Sensibilisierung und Schulung – insbesondere der operativen Einheiten des DB-Konzerns – verbunden. Darüber hinaus ist eine Vereinfachung des internen Regelwerks, im Hinblick auf Verständlichkeit und Praktikabilität, angestrebt. Der Compliance-Bereich wurde bedarfsgerecht personell verstärkt und der Aufbau einer (weltweiten) dezentralen Compliance-Organisation mit Ansprechpartnern vor Ort befindet sich in der Umsetzung. Somit sind die Weichen für ein globales Compliance-Risikomanagement gestellt.

Integriertes Compliance Management etabliert

Im dritten Quartal 2009 wurde das „Integrierte Compliance Management“ (ICM) im DB-Konzern eingeführt. Ziel des ICM ist, regelkonformes Verhalten in allen Bereichen des Konzerns zu gewährleisten und die Zusammenarbeit zwischen den Funktionen Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit sowie benachbarte Funktionen wie Revision, Personal und Finanzen transparent, einwandfrei und effizient zu gestalten.

DB Eco Program – Projekte und Maßnahmen



2009 startete die Deutsche Bahn die Umweltoffensive DB Eco Program zusätzlich zu den bisherigen Umweltaktivitäten. Herzstück des DB Eco Program sind das Klimaschutzprogramm (siehe Seite 20) des DB-Konzerns und die CO₂-freien Angebote.

Die Aktivitäten sind im Internet unter www.dbecoprogram.com veröffentlicht. Der animierte Film auf der Seite gibt Tipps und zeigt Tricks zum Energiesparen. Gleichzeitig hat die DB für jeden Zuschauer des Films 10 Cent an Bergwaldprojekt e.V. gespendet. Im Jahr 2009 konnten so 10.000 Bäume im Thüringer Wald und in den Allgäuer Hochalpen gepflanzt werden.

CO₂-frei mit Umwelt-Plus und Eco Plus

Unter dem Namen Umwelt-Plus und Eco Plus bietet die DB ihren Kunden sowohl im Personenverkehr als auch im Schienengüterverkehr eine Vielzahl CO₂-freier Angebote an. Auch die DB-Mitarbeiter reisen seit Oktober 2009 mit der Bahn mit Ökostrom. Damit verbesserten diese Unternehmen im Jahr 2009 ihre Klimabilanz um insgesamt 10.000 Tonnen CO₂.

Vermeiden statt kompensieren

Die benötigten Mengen an regenerativem Strom kauft die DB Energie vorab ein und speist diese ins Bahnstromnetz ein. Dort ersetzen sie den Strom aus herkömmlichen Quellen. Dass der Strom aus regenerativen Quellen Deutschlands stammt, wird vom TÜV SÜD zertifiziert. Anders als bei Kompensationsangeboten werden durch Umwelt-Plus und Eco Plus klimaschädliche Emissionen von vornherein vermieden.

Neuanlagenbonus

Mit mindestens zehn Prozent der Einnahmen aus den CO₂-freien Angeboten unterstützt die DB die Errichtung neuer Anlagen zur Erzeugung von regenerativer Energie. So haben die Kunden der DB die Gewissheit, dass durch die Nutzung der Angebote tatsächlich auch die Erzeugung erneuerbarer Energien zunimmt.

CO₂-freie Angebote im Überblick

Im Schienengüterverkehr, bei Klassenfahrten und bei der An- und Abreise zu ausgewählten Veranstaltungen sowie auf Geschäftsreisen können Kunden der DB das CO₂-freie Angebot optional buchen. Mit der S-Bahn Hamburg sind die Kunden automatisch CO₂-frei unterwegs. Denn die rote Flotte fährt seit Januar 2010 nur noch mit Ökostrom und vermeidet so jährlich 200.000 Tonnen CO₂ im Vergleich zur Pkw-Nutzung. Darüber hinaus werden alle von Ameropa beworbenen Fahrtziel Natur-Reisen mit der Bahn CO₂-frei durchgeführt.

Green Logistics

DB Schenker baut seine führende Position als grüner Transport- und Logistikdienstleister weiter aus: Das Thema Klimaschutz in der Transportbranche wird immer mehr zu einem ernst zu nehmenden Kriterium bei der Auftragsvergabe. Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz sind kein Widerspruch. Die Stärken der Verkehrsmittel werden miteinander kombiniert, um damit den Kunden ein noch besseres und noch umweltfreundlicheres Gesamtprodukt anzubieten.

Energie – Schiene und Stadtverkehr



Energie – Bus- und Pkw-Verkehr



Primärenergieverbrauch der Fahrten in Deutschland, absolut

(Angaben in Terajoule [TJ])

	2009	2008	Vergl. 2008
DB AG (Schiene, gesamt)	109.762	120.994	-9,3%
DB Schenker Rail	28.865	37.152	-22,3%
DB Bahn Fernverkehr	28.057	29.087	-3,5%
DB Bahn Regio	47.641	49.019	-2,8%
DB Bahn Stadtverkehr (Schiene)	5.199	5.736	-9,4%
DB Bahn Stadtverkehr (Busse)	8.578	8.502	0,9%

Primärenergieverbrauch der Fahrten in Deutschland, spezifisch

(Angaben in Megajoule [MJ] je Personen- bzw. Tonnenkilometer [Pkm/tkm])

	2009	2008	Vergl. 2008
DB Schenker Rail	0,40	0,41	-2,4%
DB Bahn Fernverkehr	0,81	0,82	-1,2%
DB Bahn Regio	1,33	1,36	-2,2%
DB Bahn Stadtverkehr (Schiene)	0,99	1,05	-5,7%
DB Bahn Stadtverkehr (Busse)	1,02	1,02	0,0%

Energieverbrauch stationärer Anlagen im Schienenverkehr in Deutschland, absolut

(Angaben in Terajoule [TJ])

	2009	2008	Vergl. 2008
Stationäre Anlagen	20.053	19.758	1,5%
davon Wärme*	4.414	4.175	5,7%
davon Strom	15.639	15.583	0,4%

* Daten für Wärme vorläufig (Stand Feb. 2010)

Endenergieverbrauch des Pkw-Verkehrs der DB, absolut

Kfz-Art	Benzin (Mio. Liter)	Diesel (Mio. Liter)	Gas* (Mio. kg)	Summe 2009 (TJ)	Vergl. 2008
Pkw	2,33	18	0,1	721	-2%
Nutzfahrzeuge	0,12	15,75	0,01	567	-2%
Summe	2,45	33,75	0,11	1.288	-2%

■ Kraftstoffmengen, die von Fahrzeugen des DB-Konzerns mit Tankkarten des DB FuhrparkService getankt wurden

■ Ohne DB Rent

*Gas kann Erdgas oder Flüssiggas sein (keine Unterscheidung möglich)

Endenergieverbrauch des Bus-Verkehrs der DB in Deutschland, absolut

Bustyp	Diesel (Mio. Liter)	Erdgas (Mio. kg)	Summe 2009 (TJ)	Vergl. 2008
Dieselbusse	207	-	7.406	1%
Erdgasbusse	-	6	273	-1%
Summe	207	6	7.679	1%

■ Kraftstoffmengen für eigene und von externen Auftragnehmern für die DB erbrachte Leistungen (Berechnung anhand von Betriebsleistungen, spezifischem Verbrauch und Kraftstoffpreisen)

Datenquelle: DB FuhrparkService, DB Bahn Stadtverkehr

Energie – Non-Rail



EcoTransIT World



Endenergieverbrauch DB Schenker Logistics

weltweit, absolut (Angaben in Mio. Liter)

Verkehrssektor	2009	2008	Vergl. 2008
Landverkehr Europa, Diesel	574	710	-19,2%
Luftverkehr (o. Vor-/Nachlauf), Kerosin	1.510	2.413	-37,4%
Seeverkehr (o. Vor-/Nachlauf), Schweröl	884	1.010	-12,5%

Endenergieverbrauch DB Schenker Logistics

weltweit, spezifisch (Angaben in Liter pro 100 Tonnenkilometer [tkm])

Verkehrssektor	2009	2008	Vergl. 2008
Landverkehr Europa, Diesel	3,74	3,92	-4,1%
Luftverkehr (o. Vor-/Nachlauf), Kerosin	25,59	24,79	3,2%
Seeverkehr (o. Vor-/Nachlauf), Schweröl	0,45	0,51	-11,8%

■ Lkw-Verkehr ohne Berücksichtigung von Fährbenutzung

Datenquelle: DB Schenker

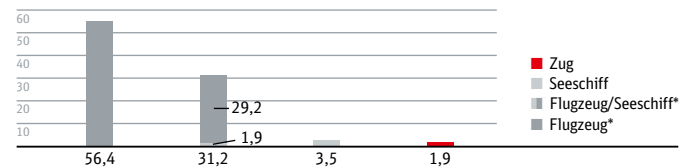
Der absolute Energieverbrauch ist im Non-Rail-Bereich der DB ebenfalls aufgrund der wirtschaftlichen Lage stärker gesunken als in den Jahren zuvor. Dennoch sind die spezifischen Werte im Luftverkehr leicht gestiegen, da die Auslastung zurückgegangen ist. Im Schiffsverkehr konnte die Senkung durch niedrigere Geschwindigkeiten erreicht werden.

Die neueste Version von EcoTransIT World ermittelt den Energieverbrauch, den CO₂- und den Schadstoffausstoß für beliebige Gütertransporte erstmalig weltweit und für alle Verkehrsmittel. So können Kunden ihre globalen Logistikketten optimieren und die Umweltwirkungen der Transporte fundiert berechnen. Der Kunde kann nun selbst entscheiden, welche Transportkette für ihn die wirtschaftlich und ökologisch sinnvollste ist. Bisher konnte der Internetrechner lediglich Transportrouten innerhalb Europas berechnen. Der Emissionsrechner wurde von einem Konsortium, bestehend aus dem internationalen Eisenbahnverband UIC, der DB und weiteren sechs europäischen Schienenverkehrsunternehmen, entwickelt. EcoTransIT World ist im Internet frei verfügbar und kann unter www.ecotransit.org aufgerufen werden.

Beispielstrecke: Peking–Hamburg

Kohlendioxid, Treibhausgas, Klimaveränderung

Angaben in Tonnen



© EcoTransIT.org

* inklusive Vor- und Nachlauf mit Lkw

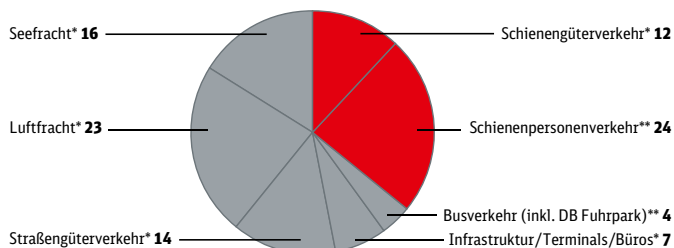
Klimaschutz im Konzern



CO₂-Effizienz auch in Krise verbessert

Die spezifischen, d.h. auf die Verkehrsleistung bezogenen, CO₂-Emissionen sind im Jahr 2009 zurückgegangen. Im Jahr 2009 sind daneben die absoluten Emissionen aufgrund der weltweiten Wirtschaftskrise stark gesunken: von 23 Millionen Tonnen auf rund 19 Millionen Tonnen CO₂. Einbezogen sind sämtliche Fahrzeuge und Anlagen des DB-Konzerns sowie eigene und durch Subunternehmer durchgeführte Transporte. Auch im Schienenverkehr in Deutschland hat die wirtschaftliche Lage zu einer stärkeren absoluten CO₂-Reduktion als im Vorjahr geführt: Im Vergleich zu 2008 sind die CO₂-Emissionen um 10,2% gesunken. Der Kohlendioxid-Ausstoß lag in diesem Bereich bei rund 6,2 Millionen Tonnen.

Absolute CO₂-Emissionen im gesamten DB-Konzern
(einschließlich der Zulieferer der DB Schenker Logistics) (in Prozent)



* Weltweit ** Nur in Deutschland

■ 100% = 19,13 Mio. t CO₂

■ Rund 70 Prozent der Transportleistung im Güterverkehr werden durch Vertragspartner erbracht.

CO₂-Emissionen der Verkehrsmittel weltweit im Überblick, absolut

(Angaben in Tausend Tonnen CO₂)

DB Schenker (Güterverkehr)	2009	2008	Vergl. 2008
Schienengüterverkehr	2.351	2.943	-20,1%
Landtransporte	2.663	3.155	-15,6%
Luftverkehr*	4.343	6.937	-37,4%
Seeverkehr	3.062	3.497	-12,4%
Summe	12.419	16.532	-24,9%
DB Bahn (Personenverkehr)	2009	2008	Vergl. 2008
DB Bahn Fernverkehr	1.551	1.634	-5,1%
DB Bahn Regio	2.755	2.853	-3,4%
DB Bahn Stadtverkehr (Schiene)	285	320	-10,9%
DB Bahn Stadtverkehr (Busse)**	631	625	1,0%
Summe	5.222	5.432	-3,9%
DB-Konzern	2009	2008	Vergl. 2008
Schieneverkehr	6.942	7.750	-10,4%
Straßenverkehr***	3.400	3.885	-12,5%
Luftverkehr*	4.343	6.937	-37,4%
Seeverkehr	3.062	3.497	-12,4%
Infrastruktur	1.379	1.369	0,7%
Summe	19.126	23.438	-18,4%

■ Straßengüterverkehr inkl. aller Vor- und Nachläufe für Luft- und Seefracht, ohne Berücksichtigung von Fährenbenutzung; Luft- und Seeverkehr ohne Vor- und Nachläufe

■ Schienengüterverkehr inkl. Raillog, Fertrans, Hangartner, TRANSA, DB Schenker Rail Nederland N.V., DB Schenker Rail Scandinavia A/S, DB Schenker Rail Italia S.r.L., East West Railways Sp.z.o.o., Logistic Services Danubius S.R.L., Railway Ltd., Euro Cargo Rail

■ Schienenpersonenverkehr inkl. Nah- und Fernverkehr und Busverkehr inkl. externer Auftragnehmer

■ Infrastruktur (DB Netze, DB Dienstleist. und stationäre Bereiche von DB Schenker und DB Bahn)

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

** Ohne Pkw/Nutzfahrzeuge aus DB Fuhrpark; *** Mit Pkw/Nutzfahrzeugen aus DB Fuhrpark

Datenquelle: DB AG, DB Schenker AG, Öko-Institut, ifeu-Institut

Klimaschutz im Konzern



Klimaschutzprogramm 2020

Bis zum Jahr 2020 sollen die konzernweiten spezifischen, also auf die Verkehrsleistung bezogenen CO₂-Emissionen um 20% im Vergleich zum Jahr 2006 sinken. Nach derzeitigem Datenstand sind die weltweiten spezifischen CO₂-Emissionen des DB-Konzerns zwischen 2006 und 2009 insgesamt um 3,6% gesunken. Stellhebel zur Emissionsminderung sind der Einsatz moderner Fahrzeuge mit erhöhter Energieeffizienz, die Optimierung der Auslastung und Verbesserungen im Betriebsablauf. Unsere Mitarbeiter leisten ihren Beitrag, indem sie Energie sparend fahren. Wir unterstützen unsere Lokführer, Bus- und Lkw-Fahrer dabei durch entsprechende Schulungsmaßnahmen.

Im Schienenverkehr hat die DB ihre spezifischen CO₂-Emissionen seit dem Jahr 1990 um mehr als 40% reduziert und damit den Umweltvorsprung zu Straßen- und Luftverkehr ausgebaut.

CO₂-Emissionen der Fahrten in Deutschland, spezifisch

(Angaben in Gramm CO₂ je Personen- bzw. Tonnenkilometer [Pkm/tkm])

CO ₂ -Emissionen spezifisch	2009	2008	Vergl. 2008
DB Schenker Rail	22,6	23,3	-3,0%
DB Bahn Fernverkehr	44,7	46,1	-3,0%
DB Bahn Regio	77,0	79,0	-2,5%
DB Bahn Stadtverkehr (Schiene)	54,2	58,6	-7,5%
DB Bahn Stadtverkehr (Busse)	74,7	74,7	0,0%

CO₂-Emissionen DB Schenker Logistics weltweit, spezifisch

(Angaben in Gramm CO₂ je Tonnenkilometer [tkm])

Verkehrssektor	2009	2008	Vergl. 2008
Landverkehr (ohne Fähren), Diesel	111,5	116,9	-4,6%
Luftverkehr (o. Vor-/Nachlauf)*, Kerosin	735,5	712,5	3,2%
Seeverkehr (o. Vor-/Nachlauf), Schweröl	15,4	17,6	-12,5%

■ Lkw-Verkehr ohne Berücksichtigung von Fährenbenutzung

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

Datenquelle: DB Schenker, Öko-Institut

Klimaschutz auf der Schiene



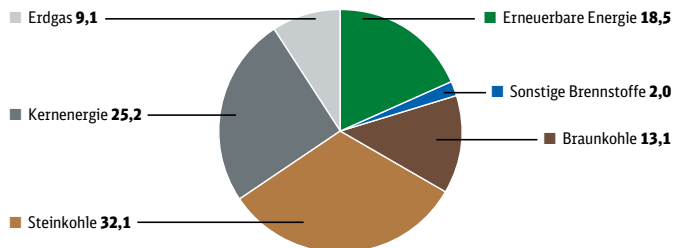
Luftreinhaltung im Schienenverkehr



Anteil regenerativer Energien steigt weiter an

Der Anteil regenerativer Energien im Bahnstrommix lag 2009 bei 18,5 Prozent – damit hat er sich im Vergleich zum Vorjahr um 2,5 Prozentpunkte erhöht. Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln hat der Schienenverkehr damit den höchsten Anteil. Die DB will diesen Anteil bis 2020 auf 30 Prozent steigern.

Traktionsstrommix* (Angaben in Prozent)



* Ohne die Strommenge (7,5 GWh bzw. 0,08 Prozent des Traktionsstroms) aus erneuerbaren Energien, für die Umwelt-Plus-Angebote

Bremsen erzeugen Strom

Alle modernen elektrischen Triebfahrzeuge der DB können die Bewegungsenergie des Zuges beim Bremsen in Strom umwandeln. Der gewonnene Strom wird somit recycelt: Er fließt in die Oberleitung zurück und kann von anderen Zügen genutzt werden. 2009 wurden so rund 850 Gigawattstunden (GWh) Strom zurückgewonnen. Das sind fast neun Prozent des gesamten Bahnstromverbrauchs.

Weniger Schadstoffe

Die DB hat die Luftschadstoffemissionen auch im Jahr 2009 spezifisch weiter gesenkt. Wie bei den CO₂-Emissionen ist die absolute Menge aufgrund der wirtschaftlichen Lage stärker zurückgegangen als in den Jahren zuvor. Im Vergleich zu 1990 wurden die Partikelemissionen im Schienenverkehr um 89 Prozent und der Stickoxid-Ausstoß um 70 Prozent reduziert. Während neue Busse und Lkw grundsätzlich entsprechend den Schadstoffnormen Euro V (oder gemäß EEV-Standard) beschafft werden, wird die DB bei 130, ab 2010 ausgelieferten, neuen Rangierlokomotiven bereits die ab 2012 geltenden Grenzwerte für Partikel einhalten.

Luftschadstoffemissionen der Traktion in Deutschland

(Diesel- und Elektro-Traktion), absolut (Angaben in Tonnen [t])

	2009	2008	Vergl. 2008
Stickoxide (NO _x)	16.574	18.837	-12,0%
Kohlenwasserstoffe (HC) gesamt	17.771	20.384	-12,8%
davon NMHC	1.083	1.247	-13,2%
Partikel (ohne Abrieb) gesamt	489	574	-14,8%
davon Dieselruß*	199	246	-19,1%
Schwefeldioxid (SO ₂)	6.032	6.759	-10,8%
Kohlenmonoxid (CO)	2.620	3.073	-14,7%

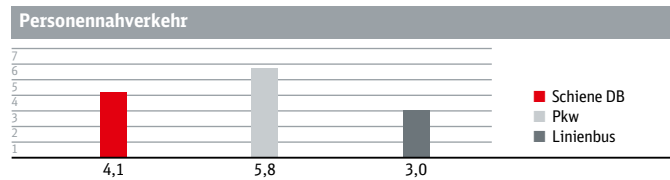
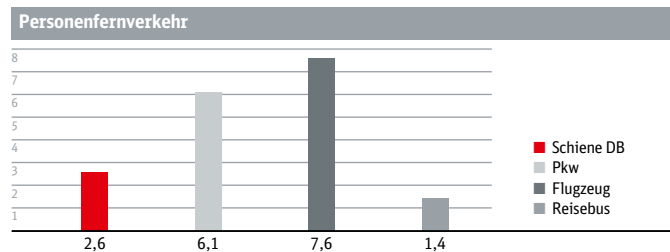
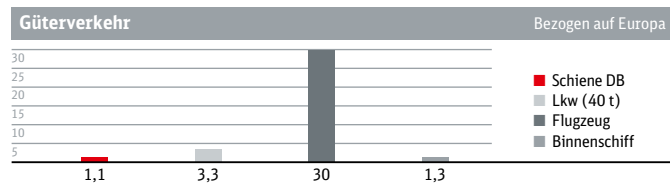
* Ohne Vorkette, direkte Emissionen am Fahrzeug

Umweltvergleich der Verkehrsmittel



Spezifischer Primärenergieverbrauch der Verkehrsmittel bei durchschnittlicher Auslastung

(Angaben in Liter Benzinäquivalent pro 100 Personenkilometer bzw. in Liter Dieseläquivalent pro 100 Tonnenkilometer)

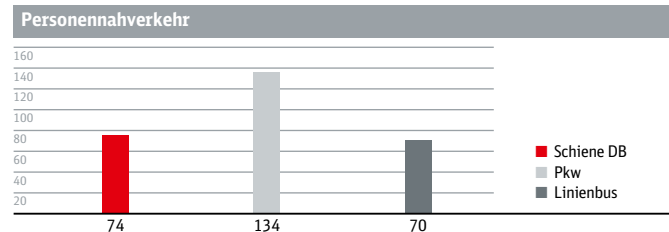
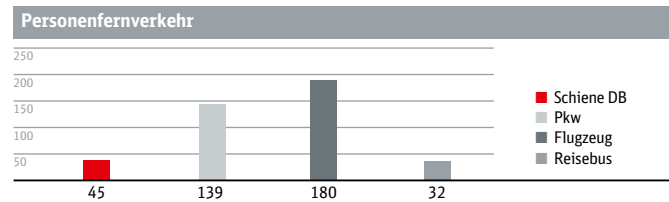
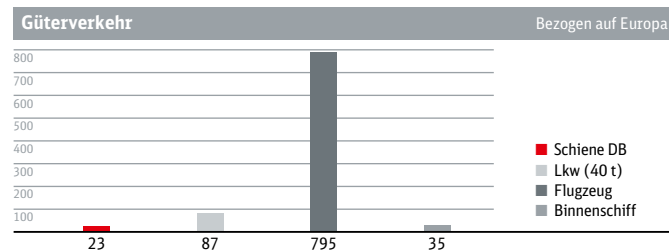


Quellen: DB AG, ifeu Heidelberg
Durchschnittsauslastung, Flottendurchschnitt

Datenbasis 2009

Spezifische CO₂-Emissionen der Verkehrsmittel bei durchschnittlicher Auslastung

(Angaben in Gramm CO₂ pro Personen-/Tonnenkilometer)



Quellen: DB AG, ifeu Heidelberg, Öko-Institut
Durchschnittsauslastung, Flottendurchschnitt

Datenbasis 2009

Lärminderung



Im Jahr 2009 ist die DB ihrem Lärminderungsziel wieder ein Stück nähergekommen. Zwischen 2000 und 2020 will sie den Schienenverkehrslärm durch die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms der Bundesregierung sowie die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung an der Quelle halbieren.

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms hat die DB im Jahr 2009 über 60 Kilometer Strecke mit Lärmschutzmaßnahmen versehen. Insgesamt sind 53 Kilometer Schallschutzwände gebaut und in 3.000 Wohnungen Lärmschutzfenster eingesetzt worden. Seit 1999 wurden insgesamt 795 Kilometer lärm-saniert. Somit ist der Anteil der sanierten Strecken von 21 Prozent auf 23 Prozent gestiegen.

	2009	2008	seit 1999
Schallschutzwände (in Kilometer)	53	55	279
Wohnungen	3.000	5.100	40.500

Die DB setzt sich weiter für den Einsatz der Verbundstoff-bremssohle ein, die das Rollgeräusch von Güterzügen halbiert. DB Schenker Rail hat über 5.200 Güterwagen mit der Verbundstoffbremssohle im Einsatz. Gegenüber der Bundesregierung setzt sich die DB für die Umrüstung der Bestandsflotte ein.

Im Projekt „Leiser Zug auf realem Gleis (LZarG)“ und im Konjunkturprogramm der Bundesregierung werden weitere Lärminderungsmaßnahmen erforscht. Die ersten Maßnahmen im Rahmen der Konjunkturpakete wurden bereits umgesetzt. Im Mittelrheintal hat die DB im Jahr 2009 unter anderem in den Bereichen Bingen, Oberwesel, St. Goar, Kaub und St. Goars-hausen rund 22 Streckenkilometer mit Schienenstegdämpfern ausgestattet. Schienenstegdämpfer können den Lärm um bis zu drei dB(A) senken. Zusätzlich wird die DB hier niedrige Schallschutzwände erproben. Der Einbau und die Erprobung einer bis zu fünf Meter hohen und 500 Meter langen Gabionen-Schallschutzwand erfolgten bereits in Duisburg Ruhrort/Hafen. Der Bund stellt derzeit 100 Millionen Euro pro Jahr im Rahmen des regulären Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen zur Verfügung. Zusammen mit den Mitteln aus dem Konjunkturprogramm kann die DB damit in den Jahren 2009 bis 2011 insgesamt 400 Millionen Euro für die Reduzierung der Lärm-belastung einsetzen.

Sicherheit im Verkehr



Sicher mobil zu sein ist Teil eines umfassend nachhaltigen Verkehrsangebots. Für die DB stehen dabei der Schutz von Kunden und Mitarbeitern gegen kriminelle Delikte sowie Initiativen und Prozesse zur technischen Sicherheit von Verkehrsmitteln und Anlagen im Vordergrund.

160 Millionen Euro investiert die DB pro Jahr in die Sicherheit von Kunden und Mitarbeitern und arbeitet dabei vor allem eng mit der Bundespolizei zusammen. Die Bahn ist schon heute sicherer als die meisten anderen Bereiche des öffentlichen Raums. Die derzeit aktuelle Polizeikriminalitätsstatistik weist in den Großräumen Deutschlands pro 100.000 Einwohner rund 7.500 Straftaten mit 1.500 sogenannten Rohheitsdelikten aus. Nach Angaben der Bundespolizei wird pro 100.000 Kunden bei der DB nur ein Rohheitsdelikt verzeichnet.

Der Schienenverkehr ist sowohl in absoluten als auch spezifischen Vergleichen das Verkehrsmittel mit den geringsten Unfallrisiken für Reisende und arbeitet daran, diesen Vorteil auch in Zukunft weiter auszubauen. Auf der Basis der jüngsten verfügbaren Statistiken der „Allianz Pro Schiene“ ist die Gefahr, bei einer Reise im Zug getötet zu werden, 63-mal geringer als im Auto. Das Verletzungsrisiko ist sogar 96-mal geringer.

Um die Sicherheit an Bahnübergängen zu erhöhen, führt die DB u. a. mit dem Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC) in der Gemeinschaftsaktion „Geblickt? Sicher drüber“ vielfältige Kampagnen zum richtigen Verhalten an Bahnübergängen durch. Denn 90% der Unfälle sind auf menschliches



Fehlverhalten zurückzuführen. In den letzten zehn Jahren sind die Unfälle an Bahnübergängen erfreulicherweise stark zurückgegangen, so dass die Zahl der beteiligten Personen von rund 600 auf 207 im Jahr 2008 sank.

Vegetationsmanagement

Bestimmte Anlagenbereiche müssen von Bewuchs frei gehalten werden, um die Sicherheit des Bahnverkehrs zu gewährleisten. Dafür setzt die DB in ihrem Vegetationsmanagement chemische, mechanische und manuelle Verfahren ein. Dabei werden ökologische, wirtschaftliche und technische Belange berücksichtigt. Maßnahmen an der Vegetation unterstützen die biologische Vielfalt: Durch die Rückschnittmaßnahmen am Gleis werden Strukturen erhalten, die Rückzugsmöglichkeiten für die heimische Tierwelt bieten. Außerdem werden heimische Baumarten, insbesondere Eiche und Edellaubbäume, gefördert.

Die chemische Vegetationskontrolle wird weiterhin nur im unmittelbaren Gleisbereich angewandt. Nach wie vor gibt es dort keine wirksamen und betrieblich einsetzbaren Alternativverfahren. 2009 wurden 74 Prozent der 64.000 Gleiskilometer mit – speziell für den Gleisbereich – zugelassenen Herbiziden behandelt. Die DB Netz AG hat im Rahmen der Instandhaltung ein Programm aufgelegt, das die Vegetationskontrolle einschließt. Bei gleichzeitig stabilen Wirkstoffmengen pro Fläche werden die Gleise somit langfristig und regelmäßiger behandelt.

Fahrtziel Natur



Fahrtziel Natur, die Kooperation der DB mit den Umweltverbänden BUND, NABU und VCD, präsentiert mittlerweile 18 Naturziele in Deutschland und in der Schweiz. Die Partner engagieren sich dafür, das Naturerbe und die Biodiversität durch aktive Förderung des nachhaltigen Tourismus langfristig zu sichern.

Neben Ausflugstipps für Individualreisende bietet Fahrtziel Natur mit dem Reiseveranstalter der DB „Ameropa“ auch Komplettreisen in die Fahrtziel-Natur-Regionen an. Diese sind jetzt CO₂-frei erreichbar. Für die besonders klimafreundliche An- und Abreise mit der Bahn übernimmt Ameropa den Mehraufwand für den Einkauf von Bahnstrom aus erneuerbaren Energiequellen.

Naturreisen, Wanderungen ab Haltestelle, Tipps für umweltfreundliche Mobilität und Ausflüge vor Ort sind im Internet unter www.fahrtziel-natur.de zu finden.

Das Wanderportal von Fahrtziel Natur bringt Wanderer mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ihrem Wunschziel. Über 40 Wanderungen wurden aufbereitet, deren Ausgangs- und Endpunkt immer ein Bahnhof oder eine Bushaltestelle ist. Die interaktiven Karten sind direkt mit der Reiseauskunft verknüpft und damit ideale Planungsgrundlage für Touren auf ÖPNV-Basis.

Im Jahr 2009 wurden erstmalig drei Schutzgebiete für ihre sanften Mobilitätskonzepte mit dem Fahrtziel Natur-Award ausgezeichnet.

Gewinner ist die Nationalpark- und Naturparkregion Bayerischer Wald mit ihrem Projekt Bayerwald-Ticket/Igelbusse. Nominiert wurden das Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin für das Projekt „Bahnhof Chorin“ und der Nationalpark Jasmund für das Königsstuhlticket. Insgesamt hatten sich zehn Regionen mit ihren Projekten und Initiativen beworben.

Auch im Jahr 2010 wird der Award wieder verliehen. Nominiert sind der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer, das Naturschutzgebiet Allgäuer Hochalpen und der Naturpark Lüneburger Heide. Ausgezeichnet werden Projekte, die einen nachweisbaren Beitrag zur Vernetzung und Optimierung nachhaltiger Mobilitätslösungen und touristischer Angebote leisten und damit den Grundgedanken von Fahrtziel Natur, das Naturerbe langfristig zu sichern, fördern.

Fahrtziel *natur*
Erholen. Erleben. Erhalten.



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
E-Mail: presse@deutschebahn.com

Deutsche Bahn AG
DB Umweltzentrum
Caroline-Michaelis-Straße 5-11
10115 Berlin
Telefon: 030 29756501
Telefax: 030 29756505
E-Mail: db-umweltzentrum@deutschebahn.com

Oder besuchen Sie uns im Internet unter:

www.deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/umwelt
www.dbecoprogram.com

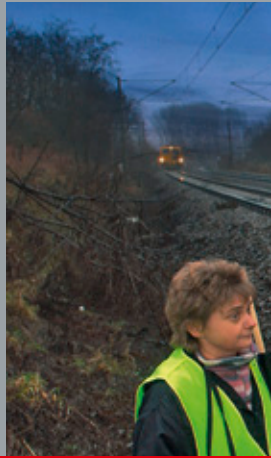
Der Nachhaltigkeitsbericht 2009 ist online unter
www.deutschebahn.com/nachhaltigkeitsbericht eingestellt.
Der nächste ausführliche Bericht erscheint 2011.

Umweltvergleiche im Internet:

www.bahn.de/umweltmobilcheck
www.dbschenker.com/ecotransit

Fotonachweis

DB AG/Christian Bedeschinski: Titel, S. 1, S. 30, S. 31
DB AG/M. Lüdecke: S. 3
DB AG/Dominik Mentzos: S. 7
DB AG/Max Lautenschläger: S. 9, S. 21, S. 23, S. 25
DB AG/Pablo Castagnola: S. 10, S. 11
DB AG/Günter Jazbec: S. 16
DB AG/Ralf Braum: S. 17, S. 18
DB AB/Tobias Heyer: S. 19
DB AG/Bartłomiej Banaszak: S. 20, S. 24
DB AG/Petra Schwaiger: S. 27
Gaby Sommer: S. 29
Karl Klostermann: S. 32
H.-D. Budde: S. 33
DB AG/Joachim Donath: S. 35



Deutsche Bahn AG
Kommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: August 2010
VP 65310

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