



Kennzahlen und Fakten

zur Nachhaltigkeit 2013

Für Menschen. Für Märkte. Für morgen.

Inhaltsverzeichnis

Grußwort	4	05 Gesellschaft fördern	37
01 Meilensteine setzen	5	Deutsche Bahn AG: Gesellschaftlich engagiert aus Tradition und Überzeugung	38
DB Meilensteine der Nachhaltigkeit	8	Deutsche Bahn Stiftung: Zukunft gestalten und Perspektiven bieten	39
02 Profitable Marktführerschaft erreichen	9	06 Integrität wahren	41
Kundenzufriedenheit erhöhen	10	Sensibilität bei Mitarbeitern und Geschäftspartnern schaffen	42
Servicequalität steigern	11	Glossar	43
Innovationen vorantreiben	12	Abbildungsverzeichnis	44
Profitables Wachstum sichern	12	Kontakt	46
Personenverkehr weiterentwickeln	14	Impressum	46
Transport und Logistik international vernetzen	16		
Infrastruktur stärken	17		
Mit Dienstleistungen unterstützen	18		
03 Top-Arbeitgeber werden	19		
Neueinstellungen und Mitarbeiterzahl steigern	20		
Kulturwandel vertiefen	21		
Beschäftigungsbedingungen gestalten	22		
Mitarbeiter fördern	25		
Mitarbeiter gewinnen	26		
04 Vorreiterrolle im Umweltschutz ausfüllen	27		
Umweltschutz im Konzern fest verankern	28		
Klimaschutz ausbauen	28		
Lärmschutz verbessern	32		
Material- und Ressourceneffizienz steigern	33		
Schadstoffemissionen reduzieren	33		
Natur und Artenvielfalt schützen	35		
Ergänzende Umweltdaten	36		



Liebe Leserinnen und Leser,

mit der Strategie DB2020 haben wir im Frühjahr 2012 unseren Anspruch für die Zukunft formuliert: Wir wollen das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen werden und dabei die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie in Einklang bringen. Dieser Handlungsauftrag gilt seitdem gleichermaßen sowohl für den Konzern wie auch für unsere Geschäftsfelder.

Wir haben uns dafür klar formulierte Ziele gesetzt. Bis 2020 wollen wir profitabler Marktführer sein, zu den Top-Arbeitgebern zählen und als Umwelt-Vorreiter Maßstäbe setzen. Wie herausfordernd dieser Anspruch insgesamt ist, haben wir im Jahr 2013 in der ökonomischen Dimension erfahren: Die DB musste angesichts erschwelter Bedingungen einen deutlichen Gewinnrückgang hinnehmen. So haben sich die Auswirkungen des Hochwassers im Juni noch bis weit über das Ende der erzwungenen Streckensperrungen hingezogen. Gestiegene Aufwendungen für Personal und die Instandhaltung von Bahnanlagen sowie die erhöhten Energiekosten beeinflussten das Ergebnis negativ.

2013 war aber auch das Jahr, in dem die DB in Deutschland erstmals über zwei Milliarden Menschen an Bord ihrer Züge begrüßt hat – mit 42 Millionen Reisenden mehr ein neuer Fahrgastrekkord. Eindrucksvoll hat die DB ihr Profil als attraktiver Arbeitgeber gezeigt: 2013 wurden allein in Deutschland über 11.000 neue Mitarbeiter eingestellt. Zusätzlich konnten wir rund 3.800 Nachwuchskräfte, darunter Auszubildende sowie Dual-Studierende für die DB gewinnen.

Alle knapp fünf Millionen BahnCard- und Zeitkarteninhaber sowie alle bahn.corporate-Firmenkunden reisen in den Zügen des Fernverkehrs in Deutschland seit April 2013 CO₂-frei. Das unterstreicht unsere ernsthaften Anstrengungen für den Klimaschutz. Gleichzeitig erreichen die erneuerbaren Energien mit 35 Prozent im Bahnstrommix einen Anteil, der erst für 2020 angestrebt war. Freuen durften wir uns auch über das sehr gute Abschneiden im Nachhaltigkeitsrating der oekom research AG. In der Kategorie „Transport & Logistics/Rail“ erreichte die DB Platz 1 von 16 Unternehmen der Branche.

Diese und weitere Informationen können Sie der vorliegenden Broschüre entnehmen, mit der wir eine Aktualisierung der wichtigsten Themen, Daten und Fakten aus unserem Nachhaltigkeitsbericht 2012 vorlegen. Über das Jahr 2014 werden wir noch umfassender berichten: Im März 2015 legt die DB erstmals einen Integrierten Bericht vor, der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht zusammenführt.

Ich wünsche Ihnen eine anregende und interessante Lektüre!

Dr. Karl-Friedrich Rausch,
Chief Sustainability Officer der Deutschen Bahn AG

Knapp fünf Millionen BahnCard- und Zeitkarten-Inhaber reisen seit April 2013 im Fernverkehr in Deutschland ohne Aufpreis mit 100 Prozent Ökostrom.



01 Meilensteine setzen

Um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz zu erreichen, verfolgt die DB mit der Strategie DB2020 drei anspruchsvolle Ziele: Sie will im Jahr 2020 profitabler Marktführer, Top-Arbeitgeber und Umwelt-Vorreiter sein. Auf dem Weg dahin stellt sich der Konzern 2013 einigen Herausforderungen. Aufgrund der schwachen Konjunkturlage, gestiegenen Faktorkosten und massiven Auswirkungen von Unwettern auf den Bahnverkehr in Deutschland war das operative Ergebnis leicht rückläufig. Dennoch gelang es

dem Unternehmen mit mehr als zwei Milliarden Fahrgästen in seinen Zügen in Deutschland einen Fahrgastrekkord aufzustellen. Um Top-Arbeitgeber zu werden, gewinnt und bindet der DB-Konzern qualifizierte Mitarbeiter. Allein 2013 hat die DB in Deutschland über 11.000 Mitarbeiter sowie rund 3.800 Auszubildende und Dual-Studierende neu eingestellt. Das für 2020 angestrebte Ziel, den Ökostromanteil im Bahnstrommix auf 35 Prozent zu steigern, wurde bereits 2013 erreicht und untermauert den Anspruch der DB als Umwelt-Vorreiter.

Nachhaltig in die Zukunft – Meilensteine 2013 der Strategie DB2020



ÜBERGREIFEND

- Beitritt zum WBCSD
- Einführung DB Verhaltenskodex für Geschäftspartner
- 2. Stakeholder-übergreifender DB Nachhaltigkeitstag
- Gründung Deutsche Bahn Stiftung



AUSZEICHNUNGEN

- Platz 1 im oekom Rating
- Top-5-Nominierung beim CSR-Preis der Bundesregierung
- GRI-Bewertung A+ für DB Nachhaltigkeitsbericht 2012
- European Rail Award für MovingIDEAS



WLAN an
130
Bahnhöfen



Internationale
Zukunftsdialoge
(PL und NL)



Umrüstung Güterwagen
auf Flüsterbremsen

Fahrgastrekord:
2 Mrd.
Zugreisende



Start European
Operation Center von
DB Schenker Rail

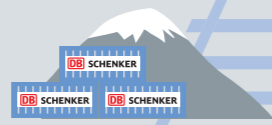


Vorauswahl
Schulabgänger
ohne Noten



580 Züge
mit energiesparendem
Fahrassistenzsystem (GB)

Eröffnung des größten
DB Schenker-Logistik-
zentrums in Japan



DB Navigator
+ DB Ticket App
= 1 App



Neueinstellungen (D):
11.000 Mitarbeiter
3.800 Azubis und Dual-Studierende



35%
erneuerbare Energien
im Bahnstrommix

1x pro Woche
Chinazug zwischen
Zhengzhou und
Hamburg



Start Beta-Version
der Mobilitäts-
plattform Qixxit



10.500
Folgeworkshops
und -aktivitäten zur
Mitarbeiterbefragung

9.000
Busse mit Eco-Driving-
Technologie

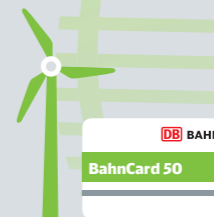


Zugradar:
Verbindungen
online in Echtzeit



Inkrafttreten
Demografie-
tarifvertrag

100%
Ökostrom für
BahnCard- und
Zeitkarten-Inhaber

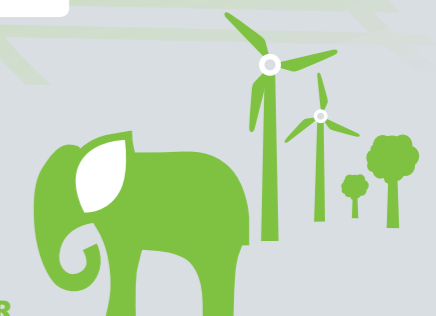


PROFITABLER MARKTFÜHRER



TOP-ARBEITGEBER

UMWELT-VORREITER



DB Meilensteine der Nachhaltigkeit

- **Fahrgastrekord: Mehr als zwei Milliarden Fahrgäste in den Zügen in Deutschland**
- **Über 11.000 Mitarbeiter in Deutschland neu eingestellt**
- **Anteil erneuerbarer Energien im Bahnstrommix vorzeitig bei 35 Prozent**

Profitabler Marktführer setzt auf Innovation und globales Wachstum

Im Personenverkehr wurde das Produktportfolio noch attraktiver gestaltet. Mit der Zusammenfassung der DB Navigator App und der DB Ticket App stehen den DB-Kunden Reiseinformationen und Buchungsmöglichkeiten in einer Anwendung zur Verfügung. Zudem können Kunden mit dem Zugradar online alle Verbindungen in Echtzeit verfolgen.

Bei der Planung des optimalen verkehrsmittelübergreifenden Reisewegs unterstützt seit 2013 die Mobilitätsplattform Qixxit in ihrer Beta-Version. An rund 130 Bahnhöfen in Deutschland haben Besucher die Möglichkeit, WLAN für jeweils 30 Minuten kostenlos zu nutzen. Im Jahr 2013 erhöhte sich die Zahl der Reisenden im Schienenpersonenverkehr in Deutschland gegenüber dem Vorjahr um 42 Millionen. Damit haben erstmals mehr als zwei Milliarden Zugreisende die Angebote der DB genutzt.

DB Schenker Rail eröffnete 2013 sein European Operation Center und steuert damit als erste Güterbahn seine täglich 5.000 Güterzüge europaweit zentral aus Frankfurt am Main. In Japan hat DB Schenker Logistics sein mit knapp 33.000 Quadratmetern dort bislang größtes Logistikzentrum in Betrieb genommen. Sonnenkollektoren auf dem Dach, eine Regenwasseraufbereitungsanlage sowie LED-Beleuchtung sorgen für Energieeinsparungen und Ressourcenschonung.

Im Auftrag der Stadtverwaltung von Zhengzhou ist DB Schenker als Logistikpartner für Güterzugfahrten aus der zentralchinesischen Metropole nach Hamburg für alle Abläufe und Logistikdienstleistungen außerhalb Chinas verantwortlich. Seit August 2013 wird diese Strecke einmal wöchentlich bedient.

Top-Arbeitgeber mit umfangreichen Neueinstellungen

2013 ist die DB ihrem Ziel, Top-Arbeitgeber zu werden, einen Schritt näher gekommen. In 2013 wurden allein in Deutschland über 11.000 Mitarbeiter sowie rund 3.800 Auszubildende und Dual-Studierende neu eingestellt. Neu ist, dass Schulabgänger ihre individuellen Kompetenzen in einem Online-Test unter Beweis stellen können, anstelle der bisherigen Vorauswahl durch Schulnoten.

Attraktive Perspektiven für ein gesamtes Berufsleben bei der DB bietet der Demografietarifvertrag. Diese Vereinbarung legt den Schwerpunkt auf individuelle und wettbewerbsfähige Beschäftigungsbedingungen, z. B. mit einem unbefristeten Kündigungsschutz und besonderer Teilzeit für ältere Mitarbeiter im Schichtdienst.

Bei der Weiterentwicklung der Unternehmenskultur setzte die DB auch 2013 auf Dialog. Bei 10.500 Folge-workshops und -aktivitäten diskutierten Mitarbeiter über die Ergebnisse der 2012 durchgeführten ersten DB-weiten Mitarbeiterbefragung und legten Verbesserungsmaßnahmen fest. In Wrocław und Amsterdam fanden geschäftsfeldübergreifende, internationale Zukunftsdialoge statt.

Umwelt-Vorreiter verbessert weiter seine Energie- und Klimabilanz

Auf dem Weg zum Umwelt-Vorreiter konnte die DB mit dem Ausbau des Ökostromanteils auf 75 Prozent im Fernverkehr einen besonderen Erfolg verzeichnen. Knapp fünf Millionen BahnCard- und Zeitkarten-Inhaber reisen seit April 2013 im Fernverkehr in Deutschland ohne Aufpreis mit 100 Prozent Ökostrom. Damit wurde das eigentlich für 2020 angestrebte Ziel, den Anteil erneuerbarer Energien im Bahnstrommix auf 35 Prozent zu steigern, bereits Ende 2013 erreicht.

Bei DB Arriva kommt in Großbritannien das energiesparende Fahrassistenzsystem Energymiser in 580 Zügen zum Einsatz. Rund 9.000 Arriva-Busse sind mit treibstoffsparender Eco-Driving-Technologie ausgerüstet worden.

Eine wichtige Voraussetzung für das Ziel, den Schienenverkehrslärm bis 2020 zu halbieren, wurde 2013 mit der Zulassung der LL-Sohle geschaffen. Seitdem werden die Güterwagen von DB Schenker Rail schrittweise auf lärmindernde „Flüsterbremsen“ umgerüstet.

Dialog gestärkt und Engagement ausgebaut

Die DB erweiterte mit dem Beitritt zum World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) ihr Engagement in Organisationen mit Nachhaltigkeitsbezug.

2013 wurde der DB Verhaltenskodex für Geschäftspartner eingeführt, der diese für das Thema Compliance sensibilisieren und sie bei der Umsetzung unterstützen soll. Als begleitende Maßnahmen bietet die DB u. a. Compliance-Dialoge mit mittelständischen Geschäftspartnern sowie ein neu entwickeltes E-Learning an.

Auf dem 2. DB Nachhaltigkeitstag im Oktober 2013 wurde mit 120 Vertretern aller Stakeholdergruppen der Stand der Verankerung der Strategie DB2020 in den Geschäftsfeldern diskutiert.

Die Deutsche Bahn AG engagiert sich seit ihrer Gründung vielfältig für das Wohl der Gesellschaft. Seit Januar 2013 wird das gemeinnützige Engagement in der Deutsche Bahn Stiftung gebündelt und weiter ausgebaut.

Auszeichnungen honorieren den Einsatz für die Nachhaltigkeit

Die oekom research AG stufte die DB in der Kategorie „Transport & Logistics/Rail“ auf Platz 1 ihres Rankings ein. Der 2013 veröffentlichte Nachhaltigkeitsbericht ist von der Global Reporting Initiative (GRI) mit dem höchsten Anwendungslevel (A+) bewertet worden.

Zudem wurde der DB-Konzern beim CSR-Preis der Bundesregierung unter die Top 5 der großen Unternehmen nominiert. Die interaktive Innovationsplattform „MovingIDEAS“ erhielt in der Kategorie „Best Partnership of the Year“ den European Rail Award des Europäischen Eisenbahnkongresses.

Die Experten für Schwertransporte von DB Schenker Logistics transportieren einen 141 Tonnen schweren Abhitzeessel von Berlin nach Kanada.



02 Profitable Marktführerschaft erreichen

Die DB hat sich im Rahmen der Strategie DB2020 zum Ziel gesetzt, profitabler Marktführer zu werden. Wesentlich für die Erfüllung dieses Führungsanspruchs sind zwei strategische Stoßrichtungen: ein weiterhin starker Fokus auf Kunde und Qualität sowie die Sicherung des profitablen Wachstums. Wichtige Faktoren für die Kundenzufriedenheit bei der DB sind Zuverlässigkeit, Kundeninformation,

Servicequalität sowie das Angebot innovativer Produkte. Profitables Wachstum ist die Voraussetzung für Wettbewerbskraft und Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Um ökonomisch erfolgreich zu sein und ihre Kunden mit höchster Qualität zu überzeugen, will die DB vor allem in ihr Kerngeschäft – d. h. ihre Netzwerke, ihre Infrastruktur und ihre Flotten – investieren.

Kundenzufriedenheit erhöhen

Leichter Rückgang bei Kundenzufriedenheit im Fernverkehr

Kundenzufriedenheitsmessungen bei DB Schenker Logistics und DB Regio Bus

Kundenzufriedenheitsmessungen werden systematisch ausgeweitet

Der DB ist die Meinung ihrer Kunden wichtig. Daher finden in den Geschäftsfeldern regelmäßig Befragungen zur Kundenzufriedenheit statt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fließen in geeignete Maßnahmen zur Verbesserung. Die Erhebung und Auswertung der Kundenzufriedenheit wird durch unabhängige Marktforschungsinstitute im Auftrag der DB vorgenommen. In bis zu sechs Befragungswellen pro Jahr kontaktieren sie die Fahrgäste und Geschäftspartner telefonisch, persönlich oder online. Rund 93.000 Reisende sowie 2.800 Geschäftspartner kommen so zu Wort. Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail werden jährlich (ab 2014 zweijährlich) über 800 Geschäftspartner in Europa um ihre Meinung gebeten. DB Arriva (UK Trains, Bus) beauftragt selbst eine Befragung und stützt seine Untersuchung zusätzlich auf die jährlich durchgeführte Erhebung des unabhängigen britischen Fahrgastverbands „Passenger Focus“. Übergreifend betrachtet lässt sich für die einzelnen Geschäftsfelder der DB eine stabile Gesamtzufriedenheit der Kunden ablesen. Dabei spiegeln die Werte jeweils die Zufriedenheit der Befragten mit den jeweiligen Leistungen beziehungsweise der aktuellen Fahrt wider. Die Befragungen zur Kundenzufriedenheit werden schrittweise erweitert: So wird seit 2013 bei DB Schenker Logistics die Kundenzufriedenheit im globalen Netzwerk ermittelt. In diesem Rahmen werden alle zwei Jahre ca. 13.000 Interviews mit Kunden aus über 40 Ländern geführt. Auch bei DB Bahn Regio Bus fand 2013 erstmals eine Ermittlung der Kundenzufriedenheit statt.

Beeinträchtigungen in Betriebsabläufen belasten Kundenzufriedenheitswerte

In einigen Bereichen musste die DB im Jahr 2013 einen Rückgang der Kundenzufriedenheit verzeichnen. So ist die Kundenzufriedenheit im Fernverkehr 2013 wegen erheblicher Beeinträchtigungen im Bahnbetriebsablauf aufgrund des intensiven Winters und des Hochwassers leicht gesunken. Mit einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 72 ist auch die Kundenzufriedenheit bei DB Netze Fahrweg im Vergleich zum Vorjahr leicht rückläufig (ZI = 73). Dies ist vor allem auf die gestiegene Anzahl von Baumaßnahmen sowie die angespannte Personalsituation rund um Mainz zurückzuführen. Die Gesamtzufriedenheitswerte der Kunden mit der DB Arriva liegen mit einem ZI von 83 zwar leicht unter dem Wert vom Vorjahr (ZI = 84), befinden sich aber insgesamt auf einem sehr hohen Niveau.

Die größte Erhöhung der Zufriedenheitswerte im Vergleich zum Vorjahr erzielte die DB Netze Personenbahnhöfe bei der Befragung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Aufgabenträger. Diese deutliche Verbesserung lässt sich vor allem auf die optimierte Betreuung vor Ort durch das Bahnhofsmanagement und eine Verbesserung der technischen Ausstattung, u. a. die Anlagenverfügbarkeit von Treppen und Aufzügen sowie optische und akustische Informationssysteme, zurückführen.

Kundenzufriedenheitswerte der DB im Überblick

in Zufriedenheitsindex (ZI) ¹	2013	2012	2011
Personenverkehr			
DB Bahn Fernverkehr (aktuelle Fahrt)	74	75	76
DB Bahn Fernverkehr	61	63	62
DB Bahn Regio Schiene (aktuelle Fahrt)	76	76	77
DB Bahn Regio (Schiene)	68	67	66
DB Bahn Regio Bus	74	-	-
DB Bahn Vertrieb ²	84	82	80
DB Arriva	83	84	83
Güterverkehr			
DB Schenker Rail	63	63	62
DB Schenker Logistics	74	-	-
Infrastruktur			
DB Netze Fahrweg	72	73	74
DB Netze Personenbahnhöfe			
- Reisende und Besucher	67	69	68
- EVU und Aufgabenträger	65	59	56
- Mieter	74	73	74
DB Netze Energie	78	77	77

Berichtsjahr

¹ Bewertung findet auf Basis von Schulnoten statt (Ausnahme DB Schenker Rail - hier Skala von 1 bis 7). Die Werte daraus werden in einen Zufriedenheitsindex (ZI) übertragen. Dieser rechnet die Werte auf einen neuen Maßstab von 0 (sehr unzufrieden) bis 100 (sehr zufrieden) um.

Bei DB Arriva ergeben sich die Werte aus gewichteten Einzelwerten jeweils einer Studie für UK Bus (ohne London, da dort keine Erhebung) und UK Trains. Die ermittelten Werte werden in den ZI übersetzt.

² Zufriedenheit mit dem aktuellen Kauf (Vertriebskanäle)

Servicequalität steigern

Rückgang bei Pünktlichkeit im Schienenverkehr wegen Betriebsstörungen

Leichte Steigerung der Produktqualität DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie

Schwierige Rahmenbedingungen lassen Pünktlichkeitswerte sinken

Pünktlichkeit ist der wichtigste Indikator für die Produktqualität der Schienenverkehrsleistungen. 2013 kam es in Deutschland mit Ausnahme der S-Bahnen auf Gleichstrom-Basis (Berlin, Hamburg) zu sinkenden Pünktlichkeitswerten gegenüber dem Vorjahr. Zu den Ursachen gehören der intensive Winter, die langanhaltenden Folgen des Hochwassers sowie die wochenlangen durch Bergbauschäden bedingten Geschwindigkeitsreduzierungen im Bereich des Essener Hauptbahnhofs. Den stärksten Pünktlichkeitsverlust verzeichnete im Jahresdurchschnitt der Fernverkehr - von 79,1 auf 73,9 Prozent. Die Auswirkungen im Regionalverkehr waren dagegen geringer.

Mit Kommunikation und Information erfolgreich gegengesteuert

In Folge des Hochwassers wurden umfangreiche kurzfristige Fahrplananpassungen vorgenommen und die Kundeninformation intensiviert, um die negativen Auswirkungen auf die Kunden so gering wie möglich zu halten.

Die Pünktlichkeit der S-Bahnen mit Gleichstrom in Berlin und Hamburg, die von den Betriebserschwerissen nicht betroffen waren, konnte dagegen im Vergleich zum Vorjahr von 96,9 auf 97,6 Prozent gesteigert werden.

DB Arriva war vor allem mit den Verkehren in Großbritannien ebenfalls von Hochwasserfolgen betroffen. Insgesamt konnte eine Pünktlichkeit von 91,7 Prozent im Vergleich zu 91,8 Prozent im Vorjahr erzielt werden.

Die über Monate anhaltenden Hochwasserfolgen in Deutschland haben sich auch auf den Schienengüterverkehr ausgewirkt: So sank die Pünktlichkeit bei DB Schenker Rail um 1,6 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr (von 69,9 auf 68,3 Prozent). Auch hier wurden durch intensive Information und Kommunikation die Auswirkungen auf die Kunden nach Möglichkeit gemindert.

Vereinbarung mit Bund wird zuverlässig erfüllt

Bei DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie werden als Produktqualitäten die Parameter gemessen, die in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mit dem Bund festgelegt sind. Die Anlagenqualität der Personenbahnhöfe ist eine Bewertung des Zustands der aktiven Anlagen des Geschäftsfelds. Die Kennzahl Versorgungssicherheit

Bahnenergie gemäß LuFV stellt ein Maß für die Zuverlässigkeit der Energieversorgung des Eisenbahnbetriebs in Deutschland dar. Beide Werte konnten gegenüber dem Vorjahr leicht gesteigert werden. Für DB Netze Fahrweg wird die Anfahrtpünktlichkeit aller Eisenbahnverkehrsunternehmen auf ihrem Netz in Deutschland gemessen. Die oben erwähnten Beeinträchtigungen führten dabei zu einem Rückgang um 0,5 Prozentpunkte auf 93,8 Prozent.

Pünktlichkeitswerte Schienenverkehr¹ im Überblick

in Prozent (%)	2013	2012	2011
Schiene			
Schienepersonenverkehr			
DB Bahn Fernverkehr (vertaktet)	73,9	79,1	80,0
DB Bahn Regio			
- Regionalzüge	92,5	93,3	93,2
- S-Bahn (Wechselstrom)	95,1	95,6	95,5
- S-Bahn (Gleichstrom)	97,6	96,9	98,0
DB Arriva ²	91,7	91,8	92,5
Schiene Güterverkehr			
Anfahrtpünktlichkeit	68,3	69,9	68,0
DB Netze Fahrweg			
Pünktlichkeit alle EVU ³	93,8	94,3	94,4

Berichtsjahr

¹ Pünktlichkeitsgrenze Personenverkehr < 6 Min. (außer DB Arriva) und Güterverkehr < 16 Min.

² Dänemark, Großbritannien, Niederlande, Polen, Schweden; Pünktlichkeitsgrenze je nach Verkehrsvertrag; Gewichtung der einzelnen Länder nach Umsatz (Änderung gegenüber Nachhaltigkeitsbericht 2012)

³ EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen

Produktqualitäten DB Netze Personenbahnhöfe, DB Netze Energie und DB Netze Fahrweg

		2013	2012	2011
Anlagenqualität Personenbahnhöfe ¹	Index ²	3,03	3,05	3,06
Versorgungssicherheit Energie ¹	%	99,99% ³	99,93% ⁴	99,99%
Pünktlichkeit alle EVU ⁵	%	93,8%	94,3%	94,4%

Berichtsjahr, Deutschland

¹ gerundete Werte, definiert über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund

² Skala 1-6, 1 bester Wert

³ vorläufiger Wert vorbehaltlich Prüfung durch Eisenbahnbundesamt

⁴ finaler Wert nach Prüfung Eisenbahnbundesamt

⁵ EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen; Pünktlichkeitsgrenze Personenverkehr < 6 Min. und Güterverkehr < 16 Min.

Innovationen vorantreiben

- Leichte Steigerung der Anzahl der BahnCards
- Weiteres Wachstum der Fahrzeugflotte von Flinkster und Call a Bike

Kunden schätzen umweltfreundliche Mobilität und flexibles Reisen

Die DB baut ihr Portfolio insbesondere im Bereich der innovativen Mobilitätsprodukte weiter kontinuierlich aus. Die Anzahl der BahnCard-Besitzer zeigt die Beliebtheit des umweltfreundlichen Schienenpersonenverkehrs. Im Jahr 2013 konnte die DB die Anzahl der verkauften BahnCards auf knapp fünf Millionen steigern. Dieser hohe Bestand wirkt sich auch positiv auf die Umwelt aus, da seit April 2013 alle BahnCard- und Zeitkarteninhaber in Fernverkehrszügen in Deutschland mit 100 Prozent Öko-Strom fahren.

Angebote wie Flinkster (Carsharing) und Call a Bike (Fahrradmietsystem) ermöglichen den Kunden zudem flexibles Reisen und umweltfreundliche Mobilität. Durch den weiteren Ausbau von Partnerschaften bei Flinkster oder die Aufstockung auf insgesamt 350 Elektrofahrzeuge bei Citroën Multicity Carsharing in Berlin ist die Fahrzeugflotte 2013 weiter gewachsen. Insgesamt stehen den Kunden so 3.100 Fahrzeuge zur Verfügung. Der Ausbau des Angebotes in Berlin, Hamburg oder Lüneburg führte auch zu mehr Fahrten mit den über 9.000 Call a Bikes. Dies spiegelt sich in den gestiegenen Kundenzahlen wider.

Anzahl BahnCards

Anzahl in Tsd.



Stichtag 31.12., Deutschland

Mobilitätsangebote

Anzahl	2013	2012	2011
Fahrzeuge			
- davon Flinkster ¹	3.100	3.047	2.710
- davon e-Flinkster und Multicity ²	580	165	50
- davon Call a Bike	9.071	8.919	8.568
- davon Pedelecs	132	131	77
Kunden			
- davon Flinkster	253.000	211.643	171.683
- davon Call a Bike	615.000	536.535	435.316

Stichtag 31.12., Deutschland

¹⁾ für Endkunden buchbare Fahrzeuge in Deutschland, Österreich und der Schweiz

²⁾ ohne Elektroautos weiterer Kooperationspartner

Profitables Wachstum sichern

- Bestätigung der Rating-Einstufungen
- Stabile Umsatzentwicklung, rückläufiges operatives Ergebnis
- Eintrübung bei Wertmanagementkennziffern

Rating-Einstufungen verdeutlichen hohe Bonität der DB

Die Rating-Einstufungen der DB AG durch Standard & Poor's, Moody's und Fitch sind seit ihrer Erteilung im Jahr 2000 unverändert gut. Die langfristigen Einstufungen lauten bei Standard & Poor's AA, bei Moody's Aa1 und bei Fitch AA. Sie spiegeln die hohe Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wider.

Leichter Umsatzrückgang und schwächeres Ergebnis verzeichnet

Das Markt- und Wettbewerbsumfeld war 2013 sehr herausfordernd. Die schwierigen Rahmenbedingungen beeinträchtigten die Leistungsentwicklung in allen Geschäftsfeldern und damit auch die Umsatzentwicklung im Berichtsjahr. Hinzu kamen spürbare Kostensteigerungen bei Personal, Instandhaltung und Energie. Das wirkte sich insbesondere auf das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg aus. 2013 verzeichnete die DB einen leichten Umsatzrückgang und eine deutlich schwächere Ergebnis-

entwicklung. Insgesamt reduzierte sich der Umsatz der DB im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 0,5 Prozent.

Finanzergebnis zeigt Rückgang

Der ROCE als Wert für die Kapitalverzinsung sank 2013 um 1,5 Prozentpunkte. Der Rückgang geht auf eine deutliche Verschlechterung des bereinigten EBIT (operatives Ergebnis) zurück. Die Zunahme des Capital Employed, das aus der Bilanz abgeleitete betriebsnotwendige kapitalkostenpflichtige Vermögen, hat ebenfalls zum Rückgang des ROCE beigetragen. Der Anstieg des Capital Employed geht überwiegend auf einen Rückgang der sonstigen Rückstellungen und einen Zuwachs der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte zurück.

ROCE

in Mio. €	2013	2012	Δ absolut	Δ in %
EBIT bereinigt	2.236	2.708	-472	-17,4%
/Capital Employed 31.12. ¹	33.086	32.642	+444	+1,4%
= ROCE in %	6,8%	8,3%	-	-

Berichtsjahr, Konzern weltweit

¹⁾ Vorjahreszahl aufgrund rückwirkender Anwendung von IAS 19 angepasst

Umsatz nach Geschäftsfeldern

in Mio. €	2013		2012		Gesamtumsatz		Außenumsatz	
	Gesamtumsatz	Außenumsatz	Gesamtumsatz	Außenumsatz	Δ absolut	Δ in %	Δ absolut	Δ in %
DB Bahn Fernverkehr	4.083	3.933	4.074	3.941	9	0,2%	-8	-0,2%
DB Bahn Regio	8.839	8.734	8.908	8.820	-69	-0,8%	-86	-1,0%
DB Arriva	4.180	4.175	3.757	3.751	423	11,3%	424	11,3%
DB Schenker Rail	4.843	4.495	4.926	4.597	-83	-1,7%	-102	-2,2%
DB Schenker Logistics	14.857	14.814	15.389	15.335	-532	-3,5%	-521	-3,4%
DB Dienstleistungen	3.184	283	3.264	286	-80	-2,5%	-3	-1,0%
DB Netze Fahrweg	4.769	1.024	4.716	981	53	1,1%	43	4,4%
DB Netze Personenbahnhöfe	1.119	428	1.102	416	17	1,5%	12	2,9%
DB Netze Energie	2.775	928	2.870	1.080	-95	-3,3%	-152	-14,1%
Sonstige	1.696	305	1.647	314	49	3,0%	-9	-2,9%
Konsolidierung	-11.226		-11.132		-94	0,8%		
Überleitung			-225	-225	225		225	
DB-Konzern	39.119	39.119	39.296	39.296	-177	-0,5%	-177	-0,5%

Berichtsjahr, Konzern weltweit

Netto-Investitionen liegen leicht unter Vorjahresniveau

Die Brutto-Investitionen lagen 2013 bei 8,2 Milliarden Euro und damit 2,1 Prozent über dem Vorjahreswert. Die Netto-Investitionen lagen mit 3,4 Milliarden Euro etwas unterhalb des Vorjahresniveaus. Sie wurden aus dem laufenden Cashflow finanziert, sodass die Netto-Finanzschulden auf Vorjahresniveau blieben.

Geringerer Cashflow beeinflusst Tilgungsdeckung

Die Tilgungsdeckung lag per 31. Dezember 2013 unter dem Vorjahreswert. Dies geht auf eine deutliche Verschlechterung des operativen Cashflows zurück. Der Rückgang der bereinigten Netto-Finanzschulden konnte dies nicht kompensieren. Der geringere operative Cashflow resultiert aus den verschlechterten operativen Ergebnisgrößen.

Investitionen nach Geschäftsfeldern

in Mio. €	2013			2012			Brutto-Investitionen		Netto-Investitionen	
	Brutto-Investitionen	abzgl. erhaltene Investitionszuschüsse	= Netto-Investitionen	Brutto-Investitionen	abzgl. erhaltene Investitionszuschüsse	= Netto-Investitionen	Δ absolut	Δ in %	Δ absolut	Δ in %
DB Bahn Fernverkehr	168	0	168	173	0	173	-5	-2,9%	-5	-2,9%
DB Bahn Regio	908	-23	885	709	-43	666	199	28,1%	219	32,9%
DB Arriva	275	-2	273	468	-1	467	-193	-41,2%	-194	-41,5%
DB Schenker Rail	182	0	182	371	0	371	-189	-50,9%	-189	-50,9%
DB Schenker Logistics	335	0	335	321	0	321	14	4,4%	14	4,4%
DB Dienstleistungen	248	0	248	268	0	268	-20	-7,5%	-20	-7,5%
DB Netze Fahrweg	5.333	-4.253	1.080	5.033	-4.071	962	300	6,0%	118	12,3%
DB Netze Personenbahnhöfe	617	-460	157	552	-374	178	65	11,8%	-21	-11,8%
DB Netze Energie	156	-73	83	149	-77	72	7	4,7%	11	15,3%
Sonstige/Konsolidierung	2	-1	1	9	0	9	-7	-77,8%	-8	-88,9%
DB-Konzern	8.224	-4.812	3.412	8.053	-4.566	3.487	171	2%	-75	-2%

Berichtsjahr, Konzern weltweit

Tilgungsdeckung

in Mio. €	2013	2012	Δ absolut	Δ in %
EBITDA bereinigt	5.139	5.601	-462	-8,2%
+ Operativer Zinssaldo ^{1,2}	-842	-865	+23	-2,7%
Operativer Cashflow	4.297	4.736	-439	-9,3%
Netto-Finanzschulden	16.362	16.366	-4	-
+ Barwert Operate Leases	4.646	5.075	-429	-8,5%
/Adjustierte Netto-Finanzschulden	21.008	21.441	-433	-2,0%
Tilgungsdeckung in %	20,5 %	22,1 %	-	-

Stichtag 31.12., Konzern weltweit

¹⁾ Zur sachgerechten Ermittlung verwenden wir einen operativen Zinssaldo unter Bereinigung derjenigen Bestandteile des Zinsergebnisses, die mit der Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen zusammenhängen.

²⁾ bereinigt um Sondereffekte

Stabile Entwicklung beim Gearing

Das Gearing, mit dem das Verhältnis von Netto-Finanzschulden und Eigenkapital charakterisiert wird, war per 31. Dezember 2013 nahezu unverändert und lag weiterhin nur geringfügig über dem Zielwert von 100 Prozent. Der Rückgang des Eigenkapitals fiel dabei etwas stärker aus als der Rückgang der Netto-Finanzschulden.

Ableitung Gearing

in Mio. €	2013	2012	Δ absolut	Δ in %
Finanzschulden	19.313	18.613	+700	+3,8%
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	-2.951	-2.247	-704	+31,3%
Netto-Finanzschulden	16.362	16.366	-4	-
/Eigenkapital ¹	14.912	14.978	-66	-0,4%
= Gearing in %¹	110%	109%	-	-

Stichtag 31.12., Konzern weltweit

¹⁾ Vorjahreszahl aufgrund rückwirkender Anwendung von IAS 19 angepasst

Betriebliche Wertschöpfung ist gestiegen

Die betriebliche Wertschöpfung entwickelte sich leicht positiv. In der Entstehung der Wertschöpfung hat der geringere Materialaufwand die rückläufige Gesamtleistung überkompensiert. Die Verteilung der Wertschöpfung war 2013 von einem deutlichen Anstieg der Personalkosten geprägt, sodass der Anteil der Mitarbeiter an der Wertschöpfung deutlich zugenommen hat.

Betriebliche Wertschöpfung im DB-Konzern (bereinigt)

in Mio. €	2013	2012	Δ absolut	Δ in %
Entstehung				
Erträge (Gesamtleistung)	44.596	44.918	-322	-0,7%
Materialaufwand	-20.366	-20.931	+565	-2,7%
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.709	-4.593	-116	+2,5%
Abschreibungen	-2.903	-2.893	-10	+0,3%
Wertschöpfung	16.618	16.501	+117	+0,7%
Verteilung				
Personalaufwand	14.382	13.793	+589	+4,3%
EBIT bereinigt	2.236	2.708	-472	-17,4%
- davon Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	842	865	-23	-2,7%
- davon Ertragsteuern (tatsächliche)	146	156	-10	-6,4%
- davon Jahresergebnis	649	1.459	-810	-55,5%

Berichtsjahr, Konzern weltweit

Einkaufsvolumen entwickelt sich rückläufig

2013 ist das Einkaufsvolumen gegenüber dem Vorjahr insgesamt gesunken. Hintergrund für diesen Rückgang sind hochvolumige Fahrzeugbestellungen, die im Vergleichsjahr 2012 vorgenommen wurden. Dabei handelte es sich überwiegend um Züge des Typs ICx.

Einkaufsvolumen (EKV)

in Mio. €, Anteile in Prozent (%)	2013	2012
Gesamt EKV DB AG¹	12.565	17.929
- davon lokales Einkaufsvolumen	84%	90%

Berichtsjahr, Konzern weltweit

¹⁾ EKV deutscher SAP-Systemgesellschaften, ohne Kontierung

Personenverkehr weiterentwickeln

- **Gedämpfte Entwicklung im Personenverkehr**
- **42 Millionen mehr Zugreisende in Deutschland**
- **Positive Entwicklung von DB Arriva**

DB behauptet starke Marktpositionen

Im Personenverkehr ist das vorrangige Ziel der DB, langfristig eine starke Marktposition in Deutschland zu halten und in Europa zu wachsen. Dazu dienen einfache, durchgängige sowie zunehmend internationale Mobilitätslösungen. Im Jahr 2013 konnte die DB als Nummer zwei im Schienenpersonenfern- und nahverkehr sowie als Nummer drei im öffentlichen Straßenpersonenverkehr ihre führenden Marktpositionen in Europa behaupten. 2013 nutzten in Deutschland rund 42 Millionen mehr Menschen die Züge der DB im Vergleich zum Vorjahr – mit zwei Milliarden Fahrgästen wurde ein neuer Fahrgastrekord aufgestellt.

Betriebsergebnis von DB Bahn Fernverkehr gesunken

Insgesamt gingen bei DB Bahn Fernverkehr die Zahl der Reisenden, die Verkehrsleistung sowie die Betriebsleistung zurück. Demgegenüber konnte die Auslastung leicht gesteigert werden. Preismaßnahmen, eine positive Entwicklung der grenzüberschreitenden Verkehre nach Italien sowie höhere Innenumsatzerlöse aus Mitarbeiterfahrten führten zu einem leichten Anstieg des Gesamtumsatzes. Der Außenumsatz lag infolge des Hochwassers und der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit leicht unter dem Vorjahresniveau. Die höheren Aufwendungen konnten wegen eines nur leichten Anstiegs der Erträge nicht vollständig kompensiert werden. Dies führte zu einem Rückgang des bereinigten EBIT um 41 Millionen Euro auf 323 Millionen Euro. Die Netto-Investitionen in Höhe von 168 Millionen Euro flossen vor allem in die Fahrzeugflotte.

DB Bahn Fernverkehr - ausgewählte Kennzahlen

		2013	2012	Δ absolut	Δ in %
Reisende Schiene	Mio.	130,9	131,3	-0,4	-0,3%
Reisende Bus	Mio.	0,3	-	+0,3	-
Verkehrsleistung Schiene	Mio. Pkm	36.777	37.357	-580	-1,6%
Verkehrsleistung Bus	Mio. Pkm	110	-	+110	-
Betriebsleistung	Mio. Trkm	142,6	145,1	-2,5	-1,7%
Auslastung	%	50,7%	50,3%	-	-
Gesamtumsatz	Mio. €	4.083	4.074	+9	+0,2%
Außenumsatz	Mio. €	3.933	3.941	-8	-0,2%
EBIT bereinigt	Mio. €	323	364	-41	-11,3%
Netto-Investitionen	Mio. €	168	173	-5	-2,9%

Berichtsjahr

DB Bahn Regio mit Rückgängen bei Schiene und Bus

Die wirtschaftliche Entwicklung des Geschäftsfelds DB Bahn Regio war im Berichtsjahr von Leistungsrückgängen in beiden Sparten – Schiene und Bus – gekennzeichnet. Die Verkehrsleistung zeigte sich im Berichtsjahr dagegen stabil. Der Rückgang in der Sparte Bus (-2,0 Prozent) infolge von niedrigeren Schülerzahlen und Ausschreibungsverlusten konnte mit einem Anstieg im Bereich Schiene (+0,5 Prozent) kompensiert werden. Durch Auftragsgewinne konnte DB Regio im Jahr 2013 6,3 Milliarden Euro zusätzlichen Umsatz sichern. Insgesamt entwickelte sich die Ergebnissituation jedoch negativ. Das resultierte aus niedrigeren Umsätzen, dem Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge (-14,7 Prozent) sowie einem gestiegenen Personalaufwand (+3,2 Prozent). Das bereinigte EBIT sank um 105 Millionen Euro auf 777 Millionen Euro. Dagegen stiegen die Netto-Investitionen um 219 Millionen Euro auf 885 Millionen Euro deutlich an. Investiert wurde vor allem in die Schienen-Fahrzeugflotte.

DB Bahn Regio - ausgewählte Kennzahlen

		2013	2012	Δ absolut	Δ in %
Reisende	Mio.	2.588	2.565	+23	+0,9%
- davon Sparte Schiene	Mio.	1.935	1.892	+43	+2,3%
- davon Sparte Bus	Mio.	653,4	672,4	-19,0	-2,8%
Verkehrsleistung	Mio. Pkm	51.833	51.778	+55	+0,1%
- davon Sparte Schiene	Mio. Pkm	44.409	44.201	+208	+0,5%
- davon Sparte Bus	Mio. Pkm	7.424	7.577	-153	-2,0%
Gesamtumsatz	Mio. €	8.839	8.908	-69	-0,8%
Außenumsatz	Mio. €	8.734	8.820	-86	-1,0%
Bestellerentgelte (Schiene)	Mio. €	4.168	4.265	-97	-2,3%
EBIT bereinigt	Mio. €	777	882	-105	-11,9%
Netto-Investitionen	Mio. €	885	666	+219	+32,9%

Berichtsjahr

DB Arriva berichtet deutliches Umsatzplus

Das Geschäftsfeld DB Arriva wies mit einem Umsatzanstieg von 11,3 Prozent und einem bereinigten EBIT von 245 Millionen (+2,9 Prozent) eine leicht positive Entwicklung auf. Der Umsatzanstieg resultiert im Wesentlichen aus der Übernahme von Veolia Osteuropa und neuen Verkehren in Schweden und den Niederlanden. Gegenläufig wirkten negative Währungskurseffekte. Die Verbesserung des bereinigten EBIT um sieben Millionen Euro auf 245 Millionen Euro wurde insbesondere durch die positive Entwicklung der Sparte Mainland Europe erzielt. Dämpfend wirkten hingegen negative Währungseffekte. Zudem waren die Netto-Investitionen im Berichtsjahr rückläufig. Der Schwerpunkt der Investitionen im Berichtsjahr lag auf der Beschaffung von Schienenfahrzeugen und Bussen, hauptsächlich in Großbritannien, Schweden, den Niederlanden und Italien.

DB Arriva - ausgewählte Kennzahlen

		2013	2012	Δ absolut	Δ in %
Reisende	Mio.	1.632	1.421	+211	+14,8%
Verkehrsleistung Schiene	Mio. Pkm	8.309	7.628	+681	+8,9%
Betriebsleistung	Mio. Trkm	133,9	116,7	+17,2	+14,7%
Betriebsleistung	Mio. Buskm	975,2	814,3	+160,9	+19,8%
Gesamtumsatz	Mio. €	4.180	3.757	+423	+11,3%
Außenumsatz	Mio. €	4.175	3.751	+424	+11,3%
EBIT bereinigt	Mio. €	245	238	+7	+2,9%
Netto-Investitionen	Mio. €	273	467	-194	-41,5%

Berichtsjahr

Transport und Logistik international vernetzen

- **Transport- und Logistikaktivitäten in schwierigem Umfeld**
- **Internationale und vernetzte Lösungen für die Logistik**

DB nutzt weltweite Marktchancen

Im Bereich Transport und Logistik hat sich die DB als Top-Logistikanbieter weltweit auf aktuelle und zukünftige Marktanforderungen frühzeitig eingestellt. Mit einem dichten Netzwerk im europäischen Schienengüter- und Landverkehr sollen die Chancen auf den Märkten genutzt werden. 2013 konnte die DB ihre führenden Marktpositionen als Nummer eins im europäischen Schienengüter- und Landverkehr sowie als Nummer drei in der weltweiten Seefracht und Nummer fünf in der weltweiten Kontraktlogistik behaupten. In der Luftfracht wurde DB Schenker im Jahr 2013 auf den dritten Platz verdrängt.

DB Schenker Rail zeigt Leistungsrückgang

DB Schenker Rail verzeichnete Rückgänge in der Menge der beförderten Güter, der Verkehrsleistung und der Betriebsleistung. Die Auslastung konnte insbesondere durch Maßnahmen zur Effizienzsteigerung erhöht werden. Aufgrund des Leistungsrückgangs sank der Gesamtumsatz um 83 Millionen Euro auf 4,8 Milliarden Euro. Stabilisierend wirkten sich die erstmalige ganzjährige Einbeziehung der TFG Transfracht sowie die Entwicklung der Euro Cargo Rail aus, die weitere Marktanteile im französischen Schienengüterverkehrsmarkt gewinnen konnte.

Der Außenumsatz entwickelte sich ebenfalls rückläufig. Insgesamt kam es insbesondere infolge des Hochwassers in Deutschland zu einem Rückgang des bereinigten EBIT um 30 Millionen Euro auf 57 Millionen Euro. Die Netto-Investitionen waren deutlich rückläufig. Dies geht vor allem auf ein sehr hohes Investitionsniveau im Vorjahr zurück. Die Modernisierung der bestehenden Fahrzeugflotte stand auch bei DB Schenker Rail im Vordergrund der Investitionstätigkeit.

DB Schenker Rail – ausgewählte Kennzahlen

		2013	2012	Δ absolut	Δ in %
Beförderte Güter	Mio. t	390,1	398,7	-8,6	-2,2%
Verkehrsleistung	Mio. tkm	104.259	105.894	-1.635	-1,5%
Betriebsleistung	Mio. Trkm	196,0	203,1	-7,1	-3,5%
Auslastung	t pro Zug	531,9	521,4	+10,5	+2,0%
Gesamtumsatz	Mio. €	4.843	4.926	-83	-1,7%
Außenumsatz	Mio. €	4.495	4.597	-102	-2,2%
EBIT bereinigt	Mio. €	57	87	-30	-34,5%
Netto-Investitionen	Mio. €	182	371	-189	-50,9%

Berichtsjahr

DB Schenker Logistics mit gemischter Bilanz

Die Volumenentwicklung in den einzelnen Sparten war im Berichtsjahr unterschiedlich, aber übergreifend schwach ausgeprägt:

- Das Sendungsvolumen im europäischen Landverkehr nahm leicht um 0,2 Prozent zu. Treiber hierfür waren die Zuwächse im internationalen Landverkehr sowie im Paketgeschäft, die durch die leichte Abschwächung im nationalen Landverkehr fast vollständig ausgeglichen wurden.

- In der Luftfracht gingen die Volumina leicht um 0,3 Prozent zurück. Maßgeblich hierfür war vor allem die Entwicklung auf den transatlantischen und transpazifischen Routen. Allerdings legten die Verkehrsleistungen von Asien nach Europa sowie von und nach Lateinamerika und in die Region Mittlerer Osten zu.

- Das Seefrachtvolumen ging um 0,7 Prozent zurück. Eine positive Entwicklung zeigten insbesondere die transpazifischen Handelswege. Kompensiert wurden diese Volumenentwicklungen durch die Verkehrsachsen Asien-Europa sowie die innereuropäischen und innerasiatischen Verbindungen.

Die schwache Leistungsentwicklung führte zu einer negativen Umsatzentwicklung. Infolge dieser Umsatzentwicklung waren der Rohertrag und die operativen Ergebnisgrößen rückläufig. Das bereinigte EBIT sank um 83 Millionen Euro auf 335 Millionen Euro. Die Netto-Investitionen lagen oberhalb des Vorjahreswerts, mit Schwerpunkt in der Region Europa.

DB Schenker Logistics – ausgewählte Kennzahlen

		2013	2012	Δ absolut	Δ in %
Sendungen im europäischen Landverkehr	Tsd.	95.543	95.325	+218	+0,2%
Luftfrachtvolumen (Export)	Tsd. t	1.092	1.095	-3	-0,3%
Seefrachtvolumen (Export)	Tsd. TEU	1.891	1.905	-14	-0,7%
Gesamtumsatz	Mio. €	14.857	15.389	-532	-3,5%
Außenumsatz	Mio. €	14.814	15.335	-521	-3,4%
Rohertragsmarge	%	32,2%	31,5%	-	-
EBIT bereinigt	Mio. €	335	418	-83	-19,9%
EBIT-Marge (bereinigt)	%	2,3%	2,7%	-	-
Netto-Investitionen	Mio. €	335	321	+14	+4,4%

Berichtsjahr

Infrastruktur stärken

- **Abschwächung der operativen Geschäftsentwicklung**
- **Steigerung des Anteils DB-konzernexterner Bahnen**
- **Steigende Kosten der Energiebeschaffung**

DB zeigt breite Verantwortung für Verkehrsinfrastruktur

In Deutschland übernimmt die DB mit ihrer integrierten Konzernstruktur eine zweifache Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Sie ist Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur zugleich. Dabei ist der DB-Konzern ebenso für Schienennetz und Personenbahnhöfe wie auch für die Energieversorgung der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland verantwortlich.

DB Netze Fahrweg verzeichnet sinkende Nachfrage

Im Berichtsjahr ist die Trassennachfrage leicht gesunken. Zurückzuführen ist dies auf Rückgänge im DB-konzerninternen Regional- und Schienengüterverkehr sowie auf eine verminderte Nachfrage infolge des Hochwassers im Fernverkehr. Nachfragesteigerungen DB-konzernexterner Bahnen konnten den Rückgang nur teilweise kompensieren. Der Gesamtumsatz stieg im Berichtsjahr um 1,1 Prozent, im Wesentlichen bedingt durch positiv wirkende Preiseffekte. In Summe verringerte sich das bereinigte EBIT durch die deutlichen Aufwandsbelastungen um 229 Millionen Euro auf 665 Millionen Euro. Dies führt bei nahezu stabilem Capital Employed zu einer Verschlechterung des ROCE von fünf auf 3,7 Prozent. Die Brutto-Investitionen lagen vor allem infolge gestiegener Investitionen in das Bestandsnetz sechs Prozent über dem Vorjahresniveau. Der Anstieg der Netto-Investitionen war dabei überdurchschnittlich. Schwerpunkt der Maßnahmen lag weiterhin mit einem Anteil von rund 70 Prozent im Bestandsnetz.

DB Netze Fahrweg – ausgewählte Kennzahlen

		2013	2012	Δ absolut	Δ in %
Betriebslänge 31.12.	km	33.295	33.319	-24	-0,1%
Gesamtumsatz ¹⁾	Mio. €	4.769	4.716	+53	+1,1%
Außenumsatz ²⁾	Mio. €	1.024	981	+43	+4,4%
EBIT bereinigt	Mio. €	665	894	-229	-25,6%
ROCE	%	3,7%	5,0%	-	-
Capital Employed 31.12.	Mio. €	17.929	17.895	+34	+0,2%
Brutto-Investitionen	Mio. €	5.333	5.033	+300	+6,0%
Netto-Investitionen	Mio. €	1.080	962	+118	+12,3%

Berichtsjahr

¹⁾ Vorjahreszahl um Effekt (+7 Mio. €) aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen angepasst

²⁾ Vorjahreszahl um Effekt (+1 Mio. €) aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen angepasst

DB Netze Personenbahnhöfe liegt mit Ergebnissen auf Vorjahresniveau

Die Zahl der Stationshalte ist im Berichtsjahr annähernd stabil geblieben. DB-konzerninterne Nachfragerückgänge, insbesondere im Regionalverkehr, wurden durch Zuwächse von DB-konzernexternen Bahnen kompensiert. Der Anstieg im Gesamtumsatz ist auf preisbedingt höhere Stationserlöse sowie gestiegene Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung zurückzuführen. Das bereinigte EBIT blieb nahezu auf Vorjahresniveau. Das im Wesentlichen infolge eines höheren Anlagevermögens leicht gestiegene Capital Employed führte bei stabiler EBIT-Entwicklung zu einer geringfügigen Verschlechterung des ROCE auf 7,8 Prozent. Während die Brutto-Investitionen durch eine höhere Bautätigkeit um 11,8 Prozent angestiegen sind, sanken die Netto-Investitionen um 11,8 Prozent aufgrund geringerer erforderlicher Eigenmittel.

DB Netze Personenbahnhöfe – ausgewählte Kennzahlen

		2013	2012	Δ absolut	Δ in %
Personenbahnhöfe 31.12.		5.373	5.350	+23	+0,4%
Stationshalte	Mio.	143,2	143,4	-0,2	-0,1%
- davon konzernexterne Bahnen	Mio.	27,1	26,5	+0,6	+2,3%
Gesamtumsatz	Mio. €	1.119	1.102	+17	+1,5%
- davon Stationserlöse	Mio. €	756	738	+18	+2,4%
Außenumsatz	Mio. €	428	416	+12	+2,9%
EBIT bereinigt	Mio. €	229	230	-1	-0,4%
ROCE	%	7,8%	7,9%	-	-
Capital Employed 31.12.	Mio. €	2.936	2.906	+30	+1,0%
Brutto-Investitionen	Mio. €	617	552	+65	+11,8%
Netto-Investitionen	Mio. €	157	178	-21	-11,8%

Berichtsjahr

DB Netze Energie verzeichnet Nachfragerückgang

Die verringerte Inanspruchnahme von Traktionsstrom (-2 Prozent) und Diesel (-2,3 Prozent) wurde im Berichtsjahr insbesondere durch einen DB-konzern-internen Nachfragerückgang verursacht, der nur teilweise durch Steigerungen bei DB-konzernexternen Bahnen kompensiert wurde. Neben einem verschärften Wettbewerb unter den Verkehrsträgern und den Folgen des Hochwassers führten auch Effizienzsteigerungen zu dem rückläufigen Traktionsenergieverbrauch.

Schwerwiegender wirkten sich der massive Preiswettbewerb und der daraus folgende Nachfragerückgang um knapp 34 Prozent im Bereich stationäre Energien aus. Im Gesamtumsatz machten sich gegenläufige Effekte aus den wachsenden grünen Mobilitätsangeboten im Fernverkehr sowie der Weitergabe von Erhöhungen gesetzlicher Energieumlagen bemerkbar.

Der Umsatzrückgang, verbunden mit unterproportional gesunkenen Kosten, führte zu einer Verschlechterung des bereinigten EBIT. Bei einem ebenfalls unterproportional gesunkenen Capital Employed sank auch der ROCE von 9,4 Prozent auf 7,8 Prozent. Die Investitionen lagen infolge der Übernahme der Bahnstromversorgungsanlagen der S-Bahn Berlin oberhalb des Vorjahres.

DB Netze Energie - ausgewählte Kennzahlen

		2013	2012	Δ absolut	Δ in %
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom)	GWh	10.194	10.403	-209	-2,0%
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz)	GWh	3.533	5.319	-1.786	-33,6%
Dieselmotorkraftstoff	Mio. l	459,0	469,8	-10,8	-2,3%
Gesamtumsatz ¹	Mio. €	2.775	2.870	-95	-3,3%
Außenumsatz ²	Mio. €	928	1.080	-152	-14,1%
EBIT bereinigt	Mio. €	71	91	-20	-22,0%
ROCE	%	7,8%	9,4%	-	-
Capital Employed 31.12.	Mio. €	909	969	-60	-6,2%
Brutto-Investitionen	Mio. €	156	149	+7	+4,7%
Netto-Investitionen	Mio. €	83	72	+11	+15,3%

Berichtsjahr

¹⁾ Vorjahreszahl um Effekt (+38 Mio. €) aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen angepasst

²⁾ Vorjahreszahl um Effekt (+1 Mio. €) aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen angepasst

Mit Dienstleistungen unterstützen

- **Wettbewerbsvorteile als zuverlässiger Wertschöpfungspartner**
- **Wirtschaftlicher Schwerpunkt bei konzerninternen Kunden**
- **Leichter Rückgang bei Umsatzentwicklung**

Bereitstellung wichtiger Dienstleistung für Geschäftsfelder

Im Bereich Dienstleistungen sind wesentliche übergreifende Servicefunktionen gebündelt, die vorrangig im Dienst der anderen Geschäftsfelder ausgeführt werden. Zunehmend werden einige dieser Dienstleistungen aber auch außerhalb des Konzerns angeboten. Das Geschäftsfeld senkt die konzerninternen Kosten für Dienstleistungen und sichert gleichzeitig ein marktfähiges Qualitäts- und Leistungsniveau.

Die Innenumsätze in Höhe von 2,9 Milliarden Euro stellen unverändert den größten Teil des Gesamtumsatzes dar. Im Berichtsjahr sind diese aufgrund von Nachfragerückgängen bei der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen um 2,6 Prozent gesunken. Die Folge war ein Rückgang des bereinigten EBIT um 55 Millionen Euro auf 29 Millionen Euro. Die Netto-Investitionen sanken durch geringere Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen in Hard- und Software bei DB Systel sowie aufgrund des Nachfragerückgangs bei der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen. DB Fuhrpark tätigte hingegen höhere Investitionen in Straßenfahrzeuge.

DB Dienstleistungen - ausgewählte Kennzahlen

in Mio. €	2013	2012	Δ absolut	Δ in %
Gesamtumsatz ¹	3.184	3.264	-80	-2,5%
Außenumsatz ²	283	286	-3	-1,0%
EBIT bereinigt	29	84	-55	-65,5%
Netto-Investitionen	248	268	-20	-7,5%

Berichtsjahr

¹⁾ Vorjahreszahl um Effekt (+1.766 Millionen Euro) aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen angepasst

²⁾ Vorjahreszahl um Effekt (+161 Millionen Euro) aus der Umgliederung von sonstigen betrieblichen Erträgen zu Umsatzerlösen angepasst

Rund 3.000 Service-Mitarbeiter stehen den DB-Kunden am Bahnhof beratend zur Seite.

03 Top-Arbeitgeber werden

Mit der Strategie DB2020 hat sich die DB das Ziel gesetzt, einer der zehn Top-Arbeitgeber in Deutschland zu werden und auch international Spitzenpositionen einzunehmen. Die Basis für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg sind zufriedene und kompetente Mitarbeiter, die mit Engagement für die DB und ihre Kunden tätig sind. Daher will der Konzern Nachwuchs an das Unternehmen binden und weiteren gewinnen. Die Steigerung der Attraktivität als Arbeitgeber, die Erhöhung der Mitarbeiter-

zufriedenheit und eine stärkere Robustheit gegen demografische Herausforderungen sind somit wesentliche Inhalte der Personalstrategie. Sie leistet mit sechs HR2020-Programmen einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der Strategie DB2020. Zu den Schwerpunkten gehören: Strategische Personalplanung, Personalgewinnung, Personalentwicklung, Unternehmenskultur, Beschäftigungsbedingungen sowie Optimierung und Internationalisierung der HR-Arbeit.

Neueinstellungen und Mitarbeiterzahl steigern

- **Neueinstellung von mehr als 11.000 Mitarbeitern sowie rund 3.800 Azubis und Dual-Studierenden in Deutschland**
- **Mitarbeiterzahl weltweit bei über 300.000**
- **Übernahme von 2.400 Auszubildenden und Dual-Studierenden**

Demografische Entwicklung drängt zum Handeln

In den nächsten Jahren werden bei der DB durch fluktuations- und altersbedingte Abgänge zahlreiche Positionen frei. Die Statistik zeigt den Handlungsbedarf: 2013 waren die DB-Mitarbeiter in Deutschland durchschnittlich 46 Jahre, über 40 Prozent von ihnen über 50 Jahre alt. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit beträgt rund 21 Jahre. Um den künftigen Arbeitskräftebedarf in Deutschland zu decken, wird die DB in den kommenden Jahren im Durchschnitt rund 7.000 bis 8.000 Mitarbeiter pro Jahr einstellen. Darüber hinaus trägt das Wachstum der DB weltweit dazu bei, dass neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Anzahl der Mitarbeiter ist weiter gewachsen

Die Anzahl der Mitarbeiter im gesamten Konzern ist 2013 im Vergleich zu 2012 von 299.347 auf 306.919 Mitarbeiter gestiegen. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Geschäftsausweitung von DB Arriva sowie aus Neueinstellungen bei DB Netze Fahrweg und DB Bahn Fernverkehr. In Deutschland wurden 2013 über 11.000 Mitarbeiter neu eingestellt und rund 2.400 Auszubildende und Dual-Studierende übernommen. Demgegenüber standen fluktuationsbedingte Abgänge und altersbedingtes Ausscheiden.

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

in Vollzeitpersonen (VZP)	2013	2012	2011
DB Bahn Fernverkehr	16.564	15.947	15.976
DB Bahn Regio	36.878	36.959	37.131
DB Arriva	46.718	39.545	38.196
DB Schenker Rail	30.925	31.770	32.466
DB Schenker Logistics	64.051	64.199	62.197
DB Dienstleistungen	26.319	26.375	26.556
DB Netze Fahrweg	42.206	41.400	41.136
DB Netze Personenbahnhöfe	4.835	4.797	4.817
DB Netze Energie	1.753	1.626	1.584
Sonstige	25.404	24.890	24.260
DB-Konzern	295.653	287.508	284.319

Stichtag 31.12., Konzern weltweit

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

in natürlichen Personen (nP)	2013	2012	2011
DB Bahn Fernverkehr	17.621	16.963	16.938
DB Bahn Regio	38.496	38.551	38.681
DB Arriva	48.715	42.274	40.051
DB Schenker Rail	31.290	32.127	32.775
DB Schenker Logistics	66.795	67.005	65.044
DB Dienstleistungen	27.344	27.466	27.687
DB Netze Fahrweg	42.930	42.066	41.786
DB Netze Personenbahnhöfe	5.095	5.046	5.052
DB Netze Energie	1.783	1.649	1.603
Sonstige	26.850	26.200	25.555
DB-Konzern	306.919	299.347	295.172

Stichtag 31.12., Konzern weltweit

Stetig steigende Mitarbeiterzahlen in Deutschland und Europa

Knapp 64 Prozent der DB-Mitarbeiter arbeiten in Deutschland. Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands liegt bei 36 Prozent. Spürbar gestiegen ist 2013 die Zahl der Mitarbeiter in den Regionen Deutschland und Europa (ohne Deutschland).

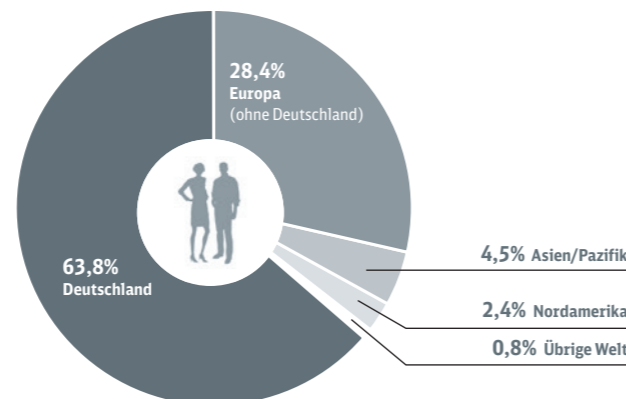
Mitarbeiter nach Regionen

in natürlichen Personen (nP)	2013	2012	2011
Deutschland	195.912	194.020	193.109
Europa (ohne Deutschland)	87.270	81.055	78.686
Asien/Pazifik	13.755	14.030	12.999
Nordamerika	7.421	7.704	8.133
Übrige Welt	2.561	2.538	2.245
DB-Konzern	306.919	299.347	295.172

Stichtag 31.12., Konzern weltweit

Mitarbeiter nach Regionen

in Prozent (%) bezogen auf natürliche Personen (nP)



Stichtag 31.12., Konzern weltweit

Kulturwandel vertiefen

- **Leichte Erhöhung des Frauenanteils**
- **10.500 Folgeworkshops und -aktivitäten nach Mitarbeiterbefragung**
- **Dialogreihe zu neuem Führungsverständnis**

Folgeprozess zur Mitarbeiterbefragung zielt auf Veränderungsmaßnahmen

Eine starke Unternehmenskultur, die von einem wertschätzenden Miteinander, hoher Motivation, Verbundenheit und Zufriedenheit der Mitarbeiter geprägt ist, bildet die Basis für nachhaltigen Unternehmenserfolg. Im Rahmen des Kulturentwicklungsprozesses lagen die Schwerpunkte im Berichtsjahr auf dem Folgeprozess zur ersten konzernweiten Mitarbeiterbefragung 2012 sowie darauf, konzernweite Maßnahmen anzustoßen. Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung waren die Grundlage für 10.500 Folgeworkshops und -aktivitäten, an denen mehr als 126.000 Mitarbeiter teilnahmen. In den Folgeworkshops wurden konkrete Schritte verbindlich vereinbart. Auf Basis dieser werden konzernweit fast 30.000 Maßnahmen gemeinsam umgesetzt.

Der Kulturwandel und die Strategie DB2020 stellen ebenso neue Anforderungen an die Führungskräfte der DB. So erfordert die steigende Komplexität der Führungsaufgaben ein stärker transformationales Führungsverständnis, mit dem die Führungskräfte ihre Mitarbeiter einbinden und motivieren. Im Herbst 2013 wurde die mit den Top-250-Führungskräften begonnene Dialogreihe „Strategie und Führung“ im oberen Management weitergeführt. Parallel dazu wurde damit begonnen, auch das mittlere Management und die betrieblichen Führungskräfte in den Dialog einzubinden.

Erfolgsfaktor Vielfalt nutzen

Ein wertschätzender Umgang mit Vielfalt und die Nutzung des damit verbundenen Innovationspotenzials sind zentrale Bestandteile der DB-Unternehmenskultur. Vielfalt zu fördern und zu leben, wird von der Abteilung Diversity-Management strategisch vorangetrieben. Als Kernthemen wurden dabei gleiche Entwicklungsmöglichkeiten für Frauen und Männer sowie die Förderung der Zusammenarbeit von Menschen verschiedener Altersgruppen und unterschiedlicher Kulturen definiert.

Frauenanteil soll weiter steigen

Einen besonderen Fokus legt die DB auf das Thema Geschlechtergerechtigkeit. Hier hat sich das Unternehmen mit seiner Vielzahl von technischen Berufen ein anspruchsvolles Ziel gesetzt: Der Anteil von Frauen an der Gesamtbelegschaft in Deutschland soll auf 25 Prozent bis zum Jahr 2015 erhöht werden. Bei den Führungspositionen soll dieser Anteil auf 20 Prozent steigen. Um diese Ziele zu erreichen, hat die DB zusätzliche Maßnahmen entwickelt. Bei der Besetzung von Führungspositionen muss beispielsweise unter den Kandidaten mindestens eine geeignete Bewerberin sein.

Vereinbarkeit von Familie und Beruf wird gefördert

Es wurden einheitliche Regelungen zum Interimsmanagement entwickelt, um Führungskräften die Überbrückung von Auszeiten zu erleichtern und den problemlosen Wiedereinstieg zu sichern. Der durchschnittliche Frauenanteil hat sich infolge dieser und weiterer Maßnahmen leicht erhöht.

Frauenanteil nach Geschäftsfeldern

in Prozent (%) bezogen auf natürliche Personen (nP)	2013	2012	2011
DB Bahn Fernverkehr	27,1	26,7	25,7
DB Bahn Regio	15,7	15,3	15,1
DB Arriva	12,4	10,9	11,0
DB Schenker Rail	11,4	11,0	10,7
DB Schenker Logistics	34,6	35,4	35,4
DB Dienstleistungen	18,5	18,3	18,1
DB Netze Fahrweg	16,5	16,1	15,9
DB Netze Personenbahnhöfe	46,9	46,4	45,5
DB Netze Energie	12,0	11,5	10,7
Sonstige	41,7	41,3	40,6
DB-Konzern	22,6	22,5	22,2

Stichtag 31.12., Konzern weltweit

DB bekennt sich zu einer Gesellschaft der Vielfalt

Die DB verpflichtet sich nicht nur innerhalb des Unternehmens zu Chancengleichheit, unabhängig von Alter, Geschlecht, Ethnie, religiöser oder sexueller Orientierung. Auch gesellschaftlich engagiert sich die DB auf diesem Gebiet. Dies geschieht beispielsweise im Rahmen des Vereins Charta der Vielfalt oder in verschiedenen Aktionen am 1. Deutschen Diversity Tag 2013. Die zunehmende Bedeutung dieses Handlungsfeldes spiegelt sich auch in den Mitarbeiterzahlen wider: So stieg der Anteil der Mitarbeiter mit Migrationshintergrund auf acht Prozent.

Mitarbeiter nach Alter, Geschlecht und Migrationshintergrund

in natürlichen Personen (nP), Anteile in Prozent (%)	2013	2012	2011
< 30 Jahre	21.989	20.441	19.382
- davon Frauenanteil	28,8%	29,2%	29,8%
30-49 Jahre	87.023	87.608	88.124
- davon Frauenanteil	25,3%	24,8%	24,2%
≥ 50 Jahre	81.224	78.523	76.638
- davon Frauenanteil	17,6%	16,9%	16,5%
Mitarbeiter gesamt	190.236	186.572	184.144
- davon Frauenanteil ¹⁾	22,4%	22,0%	21,6%
- davon mit Migrationshintergrund	8,0%	7,4%	6,8%

Stichtag 31.12., Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 Prozent der inländischen Mitarbeiter)
 Migrationshintergrund = ausländische Staatsbürgerschaft und/oder Geburtsland abweichend vom Arbeitsland

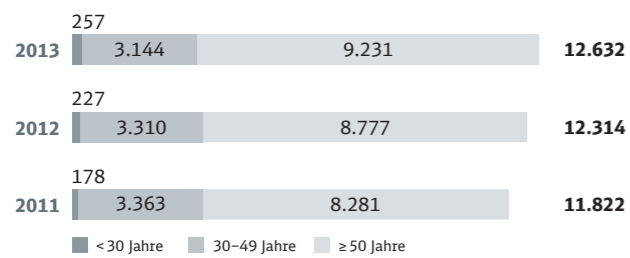
¹⁾ nachrichtlich: Frauenanteil Inland gesamt: 22,5 Prozent (2013)

Integration von Mitarbeitern mit Schwerbehinderung wird weiter verbessert

Für die DB ist die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention am Arbeitsplatz ein besonderes Anliegen. Die DB verfolgt das Ziel, die volle Integration von Mitarbeitern mit Behinderung in der Arbeitswelt bereits ab der Einstellung zu erreichen. Die 2010 abgeschlossene Konzernbetriebsvereinbarung zur „Integration und beruflichen Förderung behinderter Beschäftigter innerhalb des DB-Konzerns“ wurde zum 1. Januar 2013 dementsprechend aktualisiert und ergänzt.

Mitarbeiter mit Schwerbehinderung nach Alter

in natürlichen Personen (nP)



Stichtag 31.12., Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 Prozent der inländischen Mitarbeiter)
Erfasst werden Mitarbeiter mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung.

Führungsebenen nach Alter

in natürlichen Personen (nP)	2013	2012	2011
Aufsichtsrat (DB AG, DB ML AG)¹	32	32	32
< 30 Jahre	0	0	0
30-49 Jahre	2	2	3
≥ 50 Jahre	30	30	29
Top-Management	224	223	213
< 30 Jahre	0	0	0
30-49 Jahre	97	102	104
≥ 50 Jahre	127	121	109
Oberes Management	852	789	773
< 30 Jahre	1	0	0
30-49 Jahre	501	477	484
≥ 50 Jahre	350	312	289
Mittleres Management	2.147	2.094	2.002
< 30 Jahre	5	8	7
30-49 Jahre	1.323	1.290	1.230
≥ 50 Jahre	819	796	765
Führungskräfte (ohne Aufsichtsrat) gesamt	3.223	3.106	2.988

Stichtag 31.12., Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 Prozent der inländischen Mitarbeiter)

¹⁾ Von den Mitgliedern des Aufsichtsrats DB AG/DB ML AG haben sieben Personen Mandate in beiden Gremien.

Vielfalt in Führungsebenen bis zum Vorstand angestrebt

Die Altersgruppe der 30- bis 49-Jährigen umfasst den größten Anteil der Führungskräfte. Der Frauenanteil bei den Führungskräften ist im Berichtsjahr gestiegen. Zudem hat Dr. Heike Hanagarth zum 1. Dezember 2013 als Vorständin im DB-Konzern die Verantwortung für das Vorstandsressort Technik übernommen. Einen positiven Trend zeigt insbesondere die Entwicklung im Oberen Management. Hier erhöhte sich der Frauenanteil.

Führungsebenen nach Geschlecht und Migrationshintergrund

in natürlichen Personen (nP), Anteile in Prozent (%)	2013	2012	2011
Aufsichtsrat (DB AG, DB ML AG)¹	32	32	32
- davon Frauenanteil	9,4%	9,4%	9,4%
Top-Management	224	223	213
- davon Frauenanteil	9,8%	8,5%	8,9%
- davon mit Migrationshintergrund	4,0%	4,9%	5,2%
Oberes Management	852	789	773
- davon Frauenanteil	14,6%	13,9%	12,5%
- davon mit Migrationshintergrund	3,9%	3,7%	3,0%
Mittleres Management	2.147	2.094	2.002
- davon Frauenanteil	18,5%	18,2%	17,2%
- davon mit Migrationshintergrund	2,5%	2,5%	2,2%
Führungskräfte (ohne Aufsichtsrat) gesamt	3.223	3.106	2.988
- davon Frauenanteil ²⁾	16,9%	16,5%	15,4%
- davon mit Migrationshintergrund	3,0%	3,0%	2,6%

Stichtag 31.12., Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 Prozent der inländischen Mitarbeiter); Migrationshintergrund = ausländische Staatsbürgerschaft und/oder Geburtsland abweichend vom Arbeitsland. Bei den Mitgliedern des Aufsichtsrates werden Daten zum Migrationshintergrund nicht erhoben.

¹⁾ Von den Mitgliedern des Aufsichtsrats DB AG/DB ML AG haben sieben Personen Mandate in beiden Gremien.

²⁾ nachrichtlich: Frauenanteil Führungskräfte Inland gesamt: 16,9 Prozent (2013), 16,4 Prozent (2012)

Beschäftigungsbedingungen gestalten

- Inkrafttreten des Demografietarifvertrags
- Fluktuation verringert
- Ausbau der Gesundheitsförderung

Demografietarifvertrag bietet verlässliche Perspektiven

Die DB schafft wettbewerbsfähige und attraktive Beschäftigungsbedingungen, die sich noch stärker an den individuellen Berufs- und Lebensphasen der Mitarbeiter orientieren. Ziel des 2013 in Kraft getretenen Demografietarifvertrags (DemografieTV) ist es, den Arbeitnehmern Perspektiven und Entwicklungschancen für ein gesamtes Berufsleben bei der DB zu ermöglichen. Dazu wurde innerhalb des DemografieTV

u.a. ein Demografiemodell zur Reduzierung des Arbeitsvolumens für ältere Mitarbeiter im Schichtdienst sowie ein unbefristeter Kündigungsschutz in Deutschland vereinbart. Der für Deutschland abgeschlossene DemografieTV sieht darüber hinaus Möglichkeiten für flexible Arbeitszeitmodelle vor, die die Vereinbarkeit von Beruf, Familie und persönlichem Lebensmodell erleichtern sollen.

Für die länderübergreifende Interessenvertretung der Mitarbeiter besteht seit 2005 ein Europäischer Betriebsrat im DB-Konzern. Die Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter der DB richten sich in Ergänzung zu den landesspezifischen gesetzlichen Regelungen überwiegend nach Tarifverträgen, die mit den jeweiligen Gewerkschaften vereinbart worden sind.

Teilzeitmodelle werden beliebter

Zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben bietet die DB verschiedene Teilzeitmodelle an. Diese Flexibilisierung der Arbeitszeit wird nicht nur von weiblichen Mitarbeitern angenommen. Im Jahr 2013 stieg der Anteil der teilzeitbeschäftigten Mitarbeiter in Deutschland im Vergleich zu 2012.

Mitarbeiter nach Arbeitszeit (Vollzeit/Teilzeit) und Geschlecht

in natürlichen Personen (nP), Anteile in Prozent (%)	2013	2012	2011
Vollzeit	175.125	172.550	170.789
- davon Frauenanteil	18,4%	18,0%	17,7%
Teilzeit	15.111	14.022	13.355
- davon Frauenanteil	68,6%	70,1%	71,5%
Summe	190.236	186.572	184.144

Stichtag 31.12., Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 Prozent der inländischen Mitarbeiter)

Fast durchgängig unbefristete Beschäftigungsverhältnisse

Der Anteil der Mitarbeiter mit unbefristeten Arbeitsverträgen bei der DB in Deutschland lag mit über 95 Prozent weiterhin auf sehr hohem Niveau. Der Frauenanteil bei den Beschäftigten mit unbefristeten Verträgen ist im Berichtszeitraum um 0,5 Prozent gestiegen. Der Anteil externer Zeitarbeiter hat sich gegenüber dem Vorjahr verringert.

Mitarbeiter nach Vertragsart (unbefristet/befristet) und Geschlecht

in natürlichen Personen (nP), Anteile in Prozent (%)	2013	2012	2011
Unbefristete	182.630	179.269	177.062
- davon Frauenanteil	22,1%	21,6%	21,3%
Befristete	7.606	7.303	7.082
- davon Frauenanteil	29,6%	29,9%	27,8%
Summe	190.236	186.572	184.144

Stichtag 31.12., Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 Prozent der inländischen Mitarbeiter)

Externe Zeitarbeiter

in natürlichen Personen (nP)



durchschnittlicher Bestand im Berichtsjahr (Gesellschaften mit rund 97 Prozent der inländischen Mitarbeiter)

Anteil von Beamten gesunken

Die Tätigkeit der Beamten bei der DB beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 § 12. Auf dieser Grundlage gelten für die Beamten sinngemäß die gleichen tariflichen Bestimmungen wie für die anderen Mitarbeiter der DB.

Die Anzahl der Beamten ist weiter rückläufig, da seit der Gründung der DB AG 1994 kein weiterer Zugang von Beamten in den Mitarbeiterbestand der DB mehr erfolgt. Ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft sank im Berichtszeitraum von 17,4 Prozent auf 15,9 Prozent im Jahr 2013.

Mitarbeiter nach Beschäftigungsart

in natürlichen Personen (nP)	2013	2012	2011
Tarifkräfte	150.186	145.145	141.113
Beamte	30.177	32.510	34.627
Mitarbeiter mit Individualverträgen¹	9.873	8.917	8.404
Summe	190.236	186.572	184.144

Stichtag 31.12., Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 Prozent der inländischen Mitarbeiter)

¹⁾ In dem Wert für die Mitarbeiter mit Individualverträgen sind im Wesentlichen leitende Angestellte (Führungskräfte), Mitarbeiter, die übertariflich vergütet werden (sogenannte AT-Mitarbeiter), und Mitarbeiter mit einzelvertraglichen Vereinbarungen enthalten.

Anteil der Mitarbeiter mit kollektivrechtlichen Regelungen

in natürlichen Personen (nP) und in Prozent (%)	2013	2012	2011
Mitarbeiter mit Tarifverträgen, absolut	180.274	177.554	175.653
Mitarbeiter mit Tarifverträgen, relativ	94,8%	95,2%	95,4%

Stichtag 31.12., Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 Prozent der inländischen Mitarbeiter)

Nachhaltigkeitsaspekte in Vergütung von Führungskräften integriert

Die Beschäftigungsbedingungen für leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmer wurden im Berichtszeitraum kontinuierlich weiterentwickelt. Für das Geschäftsjahr 2013 wurde beispielsweise das Zielsystem der Strategie DB2020 mit den drei Nachhaltigkeitsdimensionen in die variable Jahresabschlussvergütung integriert. Eine variable Jahresabschlussvergütung erhalten im DB-Konzern die leitenden Angestellten und die außertariflich bezahlten Arbeitnehmer, unabhängig vom vertraglich individuell vereinbarten Arbeitszeitvolumen.

Fluktuation nach Alter, Geschlecht und Austrittsgründen

	2013		2012		2011	
	Austritte	Fluktuationsquote	Austritte	Fluktuationsquote	Austritte	Fluktuationsquote
in natürlichen Personen (nP), Quote in Prozent (%)						
<30 Jahre	1.063	5,4%	1.404	6,9%	1.394	6,3%
- davon Frauen	305	5,6%	377	6,5%	501	7,5%
- davon Männer	758	5,4%	1.027	7,1%	893	5,8%
30-49 Jahre	1.572	1,8%	1.893	2,1%	1.732	1,9%
- davon Frauen	305	1,5%	365	1,7%	229	1,1%
- davon Männer	1.267	2,0%	1.528	2,3%	1.503	2,1%
≥50 Jahre	4.918	6,4%	5.530	7,3%	4.480	6,2%
- davon Frauen	749	5,9%	784	6,3%	472	4,1%
- davon Männer	4.169	6,5%	4.746	7,5%	4.008	6,6%
Fluktuation gesamt	7.553	4,2%	8.827	4,8%	7.606	4,1%
- davon sonstige Fluktuation	4.649	2,6%	5.037	2,7%	4.719	2,5%
- davon rentenbedingte Fluktuation	2.904	1,6%	3.790	2,1%	2.887	1,6%

Berichtsjahr, Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 Prozent der inländischen Mitarbeiter)
Betrachtet wird die Fluktuation der unbefristeten Stammmitarbeiter. In der rentenbedingten Fluktuation sind auch die Altersteilzeitfälle enthalten.

Rückkehr und Austritt nach Mutterschutz/Elternzeit

	2013		2012		2011	
	Mitarbeiter	Quote	Mitarbeiter	Quote	Mitarbeiter	Quote
in natürlichen Personen (nP), Quote in Prozent (%)						
Rückkehrer	944	52,2%	1.069	54,3%	1.286	56,8%
- davon Frauen	856	50,6%	893	50,7%	1.065	53,1%
- davon Männer	88	74,6%	176	84,6%	221	85,0%
Austritte	94	5,2%	104	5,3%	126	5,6%
- davon Frauen	89	5,3%	94	5,3%	111	5,5%
- davon Männer	5	4,2%	10	4,8%	15	5,8%
Verbleib in Elternzeit	771	42,6%	796	40,4%	853	37,7%
- davon Frauen	746	44,1%	774	44,0%	829	41,3%
- davon Männer	25	21,2%	22	10,6%	24	9,2%

Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 Prozent der inländischen Mitarbeiter), jeweils bezogen auf die Mitarbeiter, die zum 31.12. des Vorjahres in Mutterschutz/Elternzeit waren

Rückkehrer = Mitarbeiter, die aus dem Mutterschutz/der Elternzeit zurückkehren

Austritte = Mitarbeiter, die während oder direkt nach dem Mutterschutz/der Elternzeit den Konzern verlassen

Verbleib in Elternzeit = Mitarbeiter, die weder zurückgekehrt noch ausgetreten sind und zum 31.12. des Vorjahres in Mutterschutz/Elternzeit waren

Fluktuation weiter auf niedrigem Niveau

Die Fluktuation sank gegenüber dem Vorjahr aufgrund des Rückgangs der in der Vergangenheit abgeschlossenen Altersteilzeitverträge. 65 Prozent der ausgeschiedenen Mitarbeiter sind über 50 Jahre alt. Nur 15 Prozent von ihnen sind weiblich. Bei der Gesamtfluktuation 2013 lag der Anteil der rentenbedingten Abgänge bei 38,4 Prozent und war damit gegenüber 2012 leicht rückläufig (42,9 Prozent).

Möglichkeit zur Elternzeit wird genutzt

Die Zahl der Mitarbeiter in Elternzeit hat sich gegenüber dem Vorjahr verringert. Während der Anteil der Rückkehrer aus der Elternzeit 2013 leicht gesunken ist, sind mehr Mitarbeiter in Elternzeit verblieben. Die

Zahl der in Elternzeit verbliebenen Männer hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht, der Anteil der Frauen zeigte sich dagegen stabil. Der Anteil der Austritte nach Elternzeit blieb konstant auf niedrigem Niveau.

Gesundheit am Arbeitsplatz gilt hohe Aufmerksamkeit

Um den Mitarbeitern ein ganzes Berufsleben im Unternehmen zu ermöglichen, bietet die DB vielfältige Programme zur Gesundheitsförderung und ein modernes betriebliches Gesundheitsmanagement. 2013 lag die Mitarbeitergesundheit aufgrund einer ungewöhnlich hohen Influenzaverbreitung im ersten Quartal 0,2 Prozent unter den Ist-Werten der Vorjahre, die 95,1 Prozent betrugten.

Gesundheitsquote

in Prozent (%)	2013	2012	2011
Deutschland ohne DB Schenker Logistics ¹	94,9%	95,1%	95,1%
Deutschland nur DB Schenker Logistics ²	96,0%	96,0%	96,0%

Jahresdurchschnitt für Berichtsjahr, Gesellschaften mit rund 97 Prozent der inländischen Mitarbeiter

Gesundheitsquote = Anteil der Arbeitstage ohne alle krankheitsbedingten Ausfalltage (mit Entgeltfortzahlung)

¹⁾ Basis Kalendertage

²⁾ Basis Sollarbeitstage

Unfallzahlen mit deutlich sinkender Tendenz

Um Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter am Arbeitsplatz zu gewährleisten, hat die DB ein umfangreiches Arbeitsschutzmanagement etabliert, das auf der Unternehmensrichtlinie „Health and Safety Management“ und auf der internationalen Arbeitsschutznorm OHSAS 18001 basiert. Bagatelverletzungen werden nur auf lokaler Ebene im Verbandbuch registriert und sind daher nicht in den Zahlen zu Arbeitsunfällen enthalten. Sowohl die Zahl der Arbeits- und Wegeunfälle als auch die Zahl der Arbeitsunfälle mit tödlichem Ausgang sind im Berichtszeitraum deutlich gesunken.

Arbeits- und Wegeunfälle sowie Arbeitsunfallquote

Anzahl, Quote je Tsd. Mitarbeiter	2013	2012	2011
Arbeits- und Wegeunfälle gesamt	7.458	7.725	7.721
- davon tödliche Arbeitsunfälle	1	7	2
Arbeitsunfallquote ¹	32,1	33,5	33,8

Berichtsjahr, Deutschland (Gesellschaften mit rund 92 Prozent der inländischen Mitarbeiter)

Zählung bei Arbeitsunfähigkeit grundsätzlich bei mehr als drei Kalendertagen

¹⁾ Arbeitsunfallquote ohne Wegeunfälle

Personalaufwand wächst mit der Erhöhung der Beschäftigtenzahl und steigenden Tarifentgelten

Im Berichtsjahr 2013 lag der Personalaufwand der DB bei 14,4 Milliarden Euro. Die Erhöhung der Löhne und Gehälter basiert maßgeblich auf dem hohen Mitarbeiterzuwachs und neuen Tarifabschlüssen. Dämpfend wirkten sich Wechselkursschwankungen aus.

In dem ausgewiesenen Personalaufwand (soziale Abgaben) sind beitragsorientierte Pläne in Höhe von 899 Millionen Euro (2012: 868 Millionen Euro) enthalten. Hier handelt es sich im Wesentlichen um Ausgaben für die Rentenversicherung. Die Aufwendungen zur Altersversorgung betreffen aktive sowie nicht mehr bei der DB beschäftigte Personen beziehungsweise deren Hinterbliebene. Sie resultieren vor allem aus dem Dienstzeitaufwand, den Arbeitgeberanteilen zur betrieblichen Zusatzversorgung sowie den Beiträgen zum Pensions-Sicherungs-Verein aG.

Personalaufwand

in Mio. €	2013	2012	2011
Löhne und Gehälter	11.595	11.134	10.656
- für Arbeitnehmer	10.341	9.822	9.298
- für zugewiesene Beamte	1.254	1.312	1.358
Soziale Abgaben	2.788	2.683	2.420
- für Arbeitnehmer	1.917	1.817	1.667
- für zugewiesene Beamte	268	277	277
- davon Aufwendungen für Personalanpassung	283	315	211
- davon Aufwendung für Altersversorgung	320	274	265
Gesamt	14.383	13.817	13.076

Berichtsjahr, Konzern weltweit

Detaillierte Erläuterungen zur Entwicklung der Pensionsverpflichtungen sind in der Kennzahl Rückstellungen und Aufwendungen zur Altersvorsorge dargestellt.

Rückstellungen und Aufwendungen für Altersvorsorge

in Mio. €	2013	2012	2011
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	3.941	3.685	3.084
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	2.730	2.610	2.000
Gesamtverpflichtung zum 31.12.	6.671	6.295	5.084
Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	-3.109	-2.891	-2.597
Effekt aus Kostenaufteilung	-237	-193	-95
Effekt aus Franchisevereinbarung	-205	-145	-129
In der Bilanz als Pension Asset erfasster Vermögenswert	44	8	7
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	3.164	3.074	2.270

Stichtag 31.12., Konzern weltweit

Mitarbeiter fördern

- **Weitere Ausgabensteigerung bei Aus- und Weiterbildung**
- **Schulung von rund 250.000 Mitarbeitern in Deutschland**
- **Gewandelte internationale Anforderungen in der Personalentwicklung**

DB Training und DB Akademie qualifizieren Mitarbeiter und Führungskräfte

Die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter in Deutschland erfolgt unter der Federführung von DB Training als Partner für Lern-, Entwicklungs- und Veränderungsprozesse innerhalb des DB-Konzerns. Für die Zielgruppen von Auszubildenden bis hin zu Spezialisten stehen dabei 2.000 Qualifizierungsangebote zur Auswahl. Im Berichtsjahr wurden von DB Training Veranstaltungen mit insgesamt rund 250.000 Teilnehmern durchgeführt, davon waren rund 95 Prozent DB-Mitarbeiter und rund fünf Prozent Beschäftigte aus anderen Unternehmen.

Aus- und Weiterbildungskosten

(inklusive Auszubildende und Studenten im dualen Studium)

in €	2013	2012	2011
Gesamt	146.374.313	141.057.187	126.851.566
Pro Vollzeitperson (VZP)	739	719	659

Berichtsjahr, Deutschland

Für die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter im Ausland wurden 2013 regionale Qualifizierungszentren als Pilotprojekte eingerichtet. Außerdem wurde in Singapur das DB Schenker-Ausbildungszentrum weiter ausgebaut sowie ein Programm zum befristeten internationalen Projekt- und Hospitationseinsatz für Spezialisten und den Führungskräftenachwuchs entwickelt.

Die DB Akademie verantwortet die Qualifizierung der rund 7.000 Führungs- und Nachwuchsführungskräfte des Unternehmens. Von den Talent-, Transition- und Excellence-Programmen der DB Akademie, die auf den individuellen Entwicklungsphasen basieren, konnten 2013 rund 43 Prozent der Zielgruppe profitieren.

Mitarbeiter gewinnen

- Anstieg der Bewerberzahlen um durchschnittlich 30 Prozent
- Zuwachs des Frauenanteils bei Neueinstellungen
- Auszeichnung für Arbeitgeberkampagne

Arbeitgeberkampagne zeigt Erfolge

Auf dem Weg zum Top-Arbeitgeber setzt die DB auf die Gewinnung qualifizierter Fach- und Führungskräfte. Die Zielgröße der DB beträgt hier, zwischen 7.000 und 8.000 neue Mitarbeiter pro Jahr einzustellen.

Neueinstellungen nach Geschlecht

in natürlichen Personen (nP), Anteile in Prozent (%)	2013	2012	2011
<30 Jahre	4.990	4.938	4.149
- davon Frauenanteil	33,1%	32,4%	27,3%
30-49 Jahre	5.204	4.981	3.930
- davon Frauenanteil	27,4%	25,0%	21,7%
≥50 Jahre	1.287	1.180	775
- davon Frauenanteil	22,8%	21,1%	18,2%
Summe	11.481	11.099	8.854¹

Berichtsjahr, Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 Prozent der inländischen Mitarbeiter)

Nicht enthalten sind Einstellungen und Übernahmen von Auszubildenden und Studenten im dualen Studium.

¹⁾ für 2011 keine Angaben zu DB Schenker Logistics verfügbar

Die DB präsentiert sich in einer breit angelegten Arbeitgeberkampagne als facettenreiches, attraktives, zukunfts-sicheres und verantwortungsbewusstes Unternehmen. Das Image der DB als Arbeitgeber hat sich auch dadurch 2013 weiter stark verbessert. Gemessen an Rankings des führenden Forschungsinstituts trendence verbesser-

te sich das Unternehmen in jeder DB-Rekrutierungszielgruppe im Vergleich zum Vorjahr. Bezogen auf alle DB-Zielgruppen konnte sich die DB im gleichen Zeitraum von Rang 31 auf Rang 22 nach vorn arbeiten.

In allen Altersgruppen mehr Frauen neu eingestellt
Gegenüber dem Vorjahr ist in der Altersgruppe 30 bis 49 Jahre der größte Zuwachs zu verzeichnen.

Ausbildung junger Fachkräfte hat hohen Stellenwert

Der DB-Konzern ist nicht nur einer der größten Arbeitgeber in Deutschland, sondern gehört mit fast 12.000 Auszubildenden, Dual-Studierenden und den berufsvorbereitenden „Chance Plus“-Teilnehmern auch zu den größten Ausbildern. Zum 1. September 2013 wurden weitere Verbesserungen bei der Berufsausbildung und dem dualen Studium zwischen dem DB-Konzern und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft vereinbart. Um die Auswahl von Bewerbern dauerhaft noch stärker an deren Kompetenzen und Potenzialen auszurichten, wurden Schulnoten als Bewertungsmaßstab für die Bewerbervorauswahl von Schulabgängern abgeschafft. Seit Juli 2013 erfolgt die Auswahl über einen Online-Test, in dem die Fähigkeiten der Bewerber für passende Berufsbilder gezielter erkannt werden können.

Nachwuchskräfte nach Ausbildungsart

in natürlichen Personen (nP)	2013	2012	2011
Auszubildende ¹	10.361	10.019	9.109
Studenten im dualen Studium ¹	1.083	987	835
Trainees ²	181	187	186
Praktikanten	615	507	465
„Chance Plus“-Teilnehmer ³	310	315	400

¹⁾ Stichtag 31.12., Deutschland

Umfasst alle Ausbildungsjahrgänge (in der Regel drei Ausbildungsjahrgänge bei den Auszubildenden und Studenten im dualen Studium)

²⁾ Stichtag 31.12., Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 Prozent der inländischen Mitarbeiter)

³⁾ „Chance Plus“ bietet bedingt ausbildungsfähigen Schulabgängern eine Vorbereitung auf das Berufsleben.

Junge Menschen können in über 50 Lehrberufen ihre Ausbildung bei der DB absolvieren. Für die DB stellen die eigene Ausbildung und duale Studienangebote ein festes Fundament der Fachkräftesicherung dar. Deshalb erhalten seit Inkrafttreten des Demografietarifvertrages alle Auszubildenden mit erfolgreichem Abschluss ein garantiertes Übernahmeangebot.

Übernommene Nachwuchskräfte nach Ausbildungsart

in natürlichen Personen (nP)	2013	2012	2011
Auszubildende	2.208	2.069	2.183
Studenten im dualen Studium	184	190	181

Berichtsjahr, Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 Prozent der inländischen Mitarbeiter)

Übernahmen nach Abschluss der Ausbildung beziehungsweise des dualen Studiums



Im Busverkehr setzt DB Arriva zunehmend auf den Einsatz von Hybridbussen und reduziert somit den Schadstoffausstoß.

04 Vorreiterrolle im Umweltschutz ausfüllen

Millionen Kunden fahren seit 2013 mit 100 Prozent Ökostrom in den Zügen des deutschen Fernverkehrs. Damit ist die Deutsche Bahn mit ihrem Schienenverkehr heute schon Umwelt-Vorreiter. Kein anderes Verkehrsmittel in Deutschland verfügt in seinem Energiemix über einen so hohen Anteil erneuerbarer Energien. Ein effizienter Umgang mit Ressourcen ist notwendig, um die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu sichern. Daher hat sich die DB in ihrer Strategie DB2020 anspruchsvolle Ziele gesetzt: Eine

hohe Energieeffizienz und der Einsatz erneuerbarer Energien reduzieren die CO₂-Emissionen. Maßnahmen an der Infrastruktur und am Fahrzeug sorgen für besseren Lärmschutz. Durch die Reduktion der Partikelemissionen leistet die DB einen Beitrag zur Luftreinhaltung. Ein geringerer Verbrauch und die Wiederverwertung von Materialien steigern die Ressourceneffizienz. Im Naturschutz setzt sich die DB für die Bewahrung und Förderung der biologischen Vielfalt auf Bahnanlagen und -flächen ein.

Umweltschutz im Konzern fest verankern

- **Zielerreichung zur Senkung der weltweiten CO₂-Emissionen auf gutem Weg**
- **Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020**
- **Deutliche Erhöhung der Material- und Ressourceneffizienz**

DB übernimmt Verantwortung für Schutz natürlicher Lebensgrundlagen

Der Klimawandel und die Verknappung der natürlichen Ressourcen gehören zu den größten Herausforderungen unserer globalisierten Welt. Die DB ist sich der besonderen Verantwortung für umweltverträgliches Handeln im Umgang mit Rohstoffen und Materialien bewusst. Zunehmend erwarten Gesellschaft und Politik von Unternehmen wie der DB einen wirksamen Beitrag zum Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen. Nicht zuletzt wünschen sich auch die Kunden des DB-Konzerns umweltfreundliche Angebote, um die eigene Ökobilanz zu verbessern.

Dieser Verantwortung stellt sich die Deutsche Bahn: Durch das Angebot effizienter, innovativer und vernetzter Mobilitäts- und Logistiklösungen mit einer starken Eisenbahn als Herzstück. Um ihren Anspruch als Umwelt-Vorreiter zu erfüllen, hat die DB im Rahmen ihrer Strategie DB2020 drei vorrangige Ziele formuliert:

- Die Senkung der weltweiten spezifischen CO₂-Emissionen um 20 Prozent bis zum Jahr 2020 gegenüber 2006
- Eine Halbierung des Lärms im Schienenverkehr
- Die Erhöhung der Material- und Ressourceneffizienz zum sparsamen Umgang mit endlichen Rohstoffen

Wichtige ökologische Handlungsfelder der DB sind zudem die Verminderung von Luftschadstoffemissionen sowie der Natur- und Artenschutz.

Mitarbeitern kommt Schlüsselrolle beim Umweltschutz zu

Um den Umweltschutz zu einem integralen Bestandteil des unternehmerischen Handelns zu entwickeln, setzt die DB vor allem auf die Begeisterungsfähigkeit, die Motivation und das Wissen ihrer Mitarbeiter. Für das Thema Umweltschutz hat das Unternehmen deshalb spezielle Weiterbildungsmaßnahmen erarbeitet. Ziel ist es, alle DB-Mitarbeiter für ein verstärktes Umweltengagement zu motivieren und ihr Wissen stets auf dem neuesten Stand zu halten. Im Jahr 2013 haben das DB Umweltzentrum und DB Training gemeinsam rund 700 Mitarbeiter in 60 Umweltkursen geschult.

Stakeholderdialoge sichern Transparenz und Vertrauen

Die DB sucht den regelmäßigen Austausch mit Umweltorganisationen, wie dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH), dem Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), Greenpeace, dem Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) und dem WWF Deutschland. Daneben wird auch der regelmäßige Kontakt zu den Fachbehörden gepflegt, z. B. durch jährliche Fachtagungen.

Differenzierte Methodik der Kennzahlen-erhebung genutzt

Für den Schienenverkehr in Deutschland werden die Energiedaten erfasst und daraus die CO₂-Emissionen und CO₂-Äquivalente berechnet. In der Logistik (Land-, Luft- und Seeverkehr) werden die Kraftstoffverbräuche der eigenen Fahrzeuge erhoben (Scope 1, < 5 Prozent der Gesamtemissionen). Die Scope-3-Emissionen werden auf der Basis interner und externer Inputgrößen nach der Methodik von EcoTransIT World berechnet und basieren auf den letztverfügbaren Emissionswerten. Die Verrechnung der Daten erfolgt sendungsspezifisch. Im Vorgriff auf die integrierte Berichterstattung für das Jahr 2014 wird der Wert des Seeverkehrs für 2013 bereits mit geänderter Methode berechnet. Aufgrund zunehmend differenzierter Daten bei DB Arriva verbessern sich die Berechnungsmethoden im Schienenverkehr und im Busverkehr. Alle verwendeten Emissionsfaktoren richten sich seit 2013 nach der Norm EN 16258. Bei den Emissionsfaktoren für die erneuerbaren Energien werden vom Umweltbundesamt (UBA) vorgegebene Bilanzierungsregeln verwendet. Vorjahreswerte werden jedoch nicht rückwirkend geändert und sind daher nur bedingt vergleichbar.

Klimaschutz ausbauen

- **Halbierung der spezifischen CO₂-Emissionen im deutschen Schienenverkehr seit 1990**
- **Weltweites Klimaschutzziel durch grünen Fernverkehr und optimierten Seeverkehr in Reichweite**

Energieeffizienz der meisten Verkehrsträger erhöht

Der absolute Primärenergieverbrauch ist durch den Einsatz moderner Fahrzeuge in fast allen Bereichen kontinuierlich zurückgegangen. Durch geringere Verluste bei der Erzeugung haben erneuerbare Energien auch eine höhere Energieeffizienz. Damit ergibt sich durch den zusätzlichen Einkauf von Ökostrom im Fernverkehr ein besonders großer Effizienzgewinn.

In der Luftfracht wirkt sich der Rückgang der Verkehrsleistung auf den absoluten Verbrauch aus. Beim Seeverkehr spielten der Einsatz größerer, energieeffizienterer Schiffe und langsames Fahren eine Rolle. Im Busverkehr und im Straßengüterverkehr ist der absolute Primärenergieverbrauch durch eine höhere Verkehrsleistung, aber auch aufgrund methodischer Änderungen leicht gestiegen.

Primärenergieverbrauch der Fahrten und Transporte, absolut

in Terajoule (TJ)	2013	2012	2011
Gesamt	286.306 (285.793)	321.582	330.783
- davon Schienenpersonennahverkehr	54.814	58.182	58.167
- davon Schienenpersonenfernverkehr	17.478	25.390	25.943
- davon Busverkehr	24.847	23.620	25.414
- davon Schienengüterverkehr	40.927	44.224	47.617
- davon Straßengüterverkehr ¹	45.063	43.288	45.504
- davon Luftfracht ²	65.912	80.861	80.725
- davon Seefracht ²	35.766 (35.253)	44.496	45.903
- davon sonstige Verkehre ³	1.498	1.521	1.510

Berichtsjahr, Konzern weltweit, Scope 1-3, Methodenanpassung im Jahr 2013: Vergleichswerte zu 2012/2011 in Klammern

- ¹ inklusive Fähren
- ² mit Vor- und Nachlauf
- ³ u. a. DB Fuhrpark, innerbetrieblicher Verkehr

Der absolute Primärenergieverbrauch der stationären Anlagen, also der Verbrauch von Werken, Bahnanlagen und Bahnhöfen, ist im Vergleich zum Vorjahr leicht angestiegen. Grund ist der zunächst witterungsbedingte Minderverbrauch im Jahr 2012, der einen Anstieg 2013 zur Folge hatte.

Primärenergieverbrauch stationärer Anlagen, absolut

in Terajoule (TJ), Anteile in Prozent (%)	2013	2012	2011
Gesamt	26.631	25.404	23.422
- davon Wärme ¹	27%	26% (17%)	20%
- davon Strom	73%	74% (83%)	80%

Berichtsjahr, Konzern weltweit, DB Schenker Rail nur Deutschland, DB Arriva gleicher Wert für 2013 wie 2012, erweiterte Erfassung in 2013 und 2012, Wert in Klammern bisher berichteter Wert

- ¹ Öl, Gas, Fernwärme

Auch im Jahr 2013 hat die DB den spezifischen Energieverbrauch der Fahrten und Transporte weiter gesenkt. Das bedeutet, dass sie erneut mehr Menschen und Güter mit einer höheren Energieeffizienz transportiert hat.

Primärenergieverbrauch der Fahrten und Transporte, spezifisch

in Megajoule/Personenkilometer bzw. Megajoule/Tonnenkilometer (MJ/Pkm bzw. MJ/tkm)	2013	2012	2011
Schienenpersonennahverkehr	0,99	1,09	1,12
Schienenpersonenfernverkehr	0,48	0,68	0,73
Busverkehr	1,19	1,25	1,30
Schienengüterverkehr	0,37	0,39	0,40
Straßengüterverkehr ¹	1,39	1,40	1,44
Luftfracht	8,75	8,77	8,76
Seefracht	0,13 (0,12)	0,15	0,17

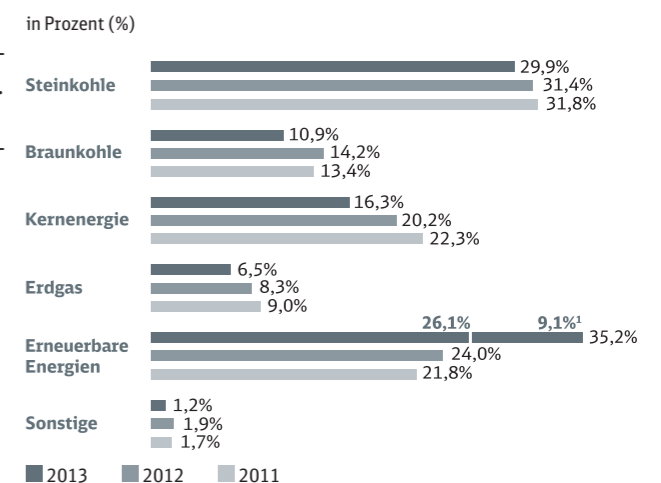
Berichtsjahr, Konzern weltweit, Scope 1-3, ohne Vor- und Nachläufe, Methodenanpassung im Jahr 2013: Vergleichswerte zu 2012/2011 in Klammern
¹ ohne Fähren

Erneuerbare-Energien-Ziel wird vorzeitig erreicht

In der Strombeschaffung für die Traktion durch DB Energie stieg der Anteil erneuerbarer Energien im Jahr 2013 im Vergleich zum Vorjahr um elf Prozentpunkte auf 35,2 Prozent. So hat die DB ihr für 2020 angestrebtes Konzernziel – die Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien auf 35 Prozent – bereits vorzeitig erreicht. Möglich wurde dies vor allem durch die zusätzliche Beschaffung von Ökostrom für die grünen Angebote im DB Bahn Fernverkehr. Beim Schienenverkehr insgesamt, ohne grüne Angebote, lag der Anteil erneuerbarer Energien im Jahr 2013 bei 26,1 Prozent. Mit den grünen Angeboten erhöhte DB Bahn Fernverkehr seinen Anteil an Ökostrom seit April 2013 auf 75 Prozent.

Die S-Bahn Hamburg und die Regioverkehre im Saarland verbesserten im Jahr 2013 die Klimabilanz von DB Bahn Regio zusätzlich, da diese ebenfalls mit 100 Prozent Ökostrom unterwegs waren. Bis zum Jahr 2050 will die DB auf Basis erneuerbarer Energien vollständig CO₂-frei fahren.

Bahnstrommix in Deutschland



Vorläufige Werte im Hinblick auf die abschließende Berichterstattung gemäß Energiewirtschaftsgesetz

Sonstige: weitere Brennstoffe wie Heizöl

¹ zusätzlich beschaffte Strommenge für grüne Angebote (ohne Umwelt-Plus und Eco Plus)

Grüne Angebote erweitert

Zusätzlich zur „Vergrünung“ des Fernverkehrs, bei der Millionen von Kunden automatisch mit Ökostrom unterwegs sind, bietet die DB auch Produktoptionen wie Umwelt-Plus und Eco Plus an. Mit einem Euro Aufpreis können Fernverkehrskunden, die z. B. keine BahnCard haben, mit 100 Prozent Ökostrom fahren. Noch im Jahr 2012 war die Buchung von Umwelt-Plus für bahn.corporate-Kunden nur optional möglich. Mit der Umstellung der grünen Angebote im April 2013 fahren alle Geschäftskunden, die im bahn.corporate-Programm angemeldet sind, ebenfalls automatisch mit 100 Prozent Ökostrom im Fernverkehr. Daher sind die absoluten Strommengen für das Angebot Umwelt-Plus zurückgegangen. Im Schienengüterverkehr ist mit Eco Plus ebenfalls eine „Vergrünung“ der Leistungen mit Aufpreis möglich.

Strommenge der Angebote im DB-Schieneverkehr mit 100% Ökostrom, absolut

in Gigawattstunden (GWh), Anteile in Prozent (%)	2013	2012	2011
Gesamt	69	283	275
- davon Schienenpersonenverkehr ¹	57%	93%	95%
- davon Schienengüterverkehr ²	43%	7%	5%

Berichtsjahr, Deutschland, Tank to Wheel (TTW)

¹ Umwelt-Plus

² Eco Plus

Quote für Bremsrückspeisung erhöht

Alle modernen elektrischen Schienenfahrzeuge verfügen über eine Technik, die beim Bremsen Bewegungsenergie in elektrische Energie umwandelt und diese wieder in das Bahnstromnetz einspeist. Auf diese Weise konnten im Nahverkehr rund 14 Prozent und im Fernverkehr rund elf Prozent des Strombezugs eingespart werden.

Bremsenergieerückspeisung

in Gigawattstunden (GWh), Anteile in Prozent (%)	2013	2012	2011
Gesamt	1040	997	929
- davon Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	279	288	280
- Anteil am Gesamtstrombezug SPFV	11%	11%	10%
- davon Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	620	566	505
- Anteil am Gesamtstrombezug SPNV	14%	13%	12%
- davon Schienengüterverkehr (SGV)	140	143	144
- Anteil am Gesamtstrombezug SGV	6%	5%	5%

Berichtsjahr, Deutschland, Tank to Wheel (TTW)

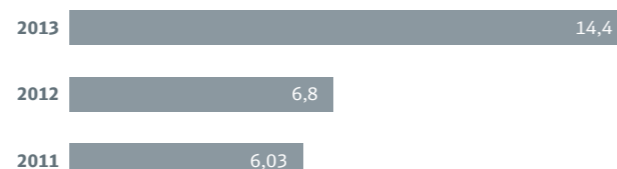
Zunehmend Photovoltaikanlagen auf DB-Flächen installiert

Die DB stellt Investoren geeignete Flächen zur Verfügung, auf denen diese Photovoltaikanlagen errichten und den Strom vermarkten. Die Inbetriebnahme der bislang leistungsstärksten Photovoltaikanlage erfolgte im Jahr 2013 auf einer Fläche der DB in Güsten (Sachsen-

Anhalt). Sie wurde im Berichtsjahr durch die DB und den Projektentwickler Greenvest Solar eingeweiht. Das auf einem ehemaligen Rangierbahnhof errichtete Solar-kraftwerk hat eine Größe von 10,4 Hektar und erbringt eine Spitzenleistung von 6,4 Megawatt peak (MWp). Der produzierte Strom wird in das öffentliche Netz eingespeist und deckt den jährlichen Bedarf von rund 1.500 Vierpersonenhaushalten. Insgesamt sind damit auf DB-Flächen insgesamt 14,4 MWp installiert.

Installierte Leistung von Photovoltaikanlagen

in Megawatt peak (MWp)



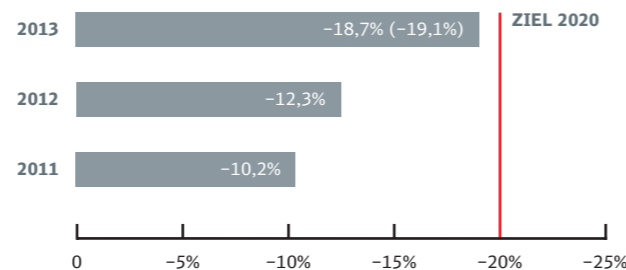
Berichtsjahr, auf DB-Flächen in Deutschland, kumuliert

Ausstoß von CO₂-Emissionen wurde deutlich reduziert

Die DB verfolgt schon seit 20 Jahren ehrgeizige Energie-spar- und Klimaschutzziele. Zwischen 1990 und 2013 hat sie ihre spezifischen Emissionen im Schienenverkehr in Deutschland um über 54 Prozent reduziert. Allein im letzten Jahr sind die absoluten CO₂-Emissionen um 900.000 Tonnen zurückgegangen. Auch bei ihrem weltweiten Klimaschutzziel hat die DB durch die grünen Angebote im Fernverkehr und durch Verbesserungen bei den spezifischen Werten beim Seeverkehr einen Sprung nach vorn gemacht. Die Zielmarke von 20 Prozent im Jahr 2020 rückt mit dem Wert von 18,7 Prozent im Jahr 2013 deutlich näher.

DB-Klimaschutzziel

Anteile in Prozent (%)



Reduzierung im Vgl. zu 2006, Konzern weltweit, ab 2013 Methodenanpassung und mit DB Arriva: Vergleichswerte zu 2012/2011 in Klammern

Die DB weist sowohl die CO₂-Emissionen als auch die CO₂-Äquivalente ihrer Fahrten, Transporte und stationären Anlagen aus. Die CO₂-Äquivalente sind Treibhausgase wie Methan oder Lachgas, die ebenfalls eine Klimawirkung haben. Sie werden in CO₂ umgerechnet, um den Effekt für die Erderwärmung vergleichbar zu machen. So hat beispielsweise Methan eine 25mal größere Klimawirkung als CO₂, bleibt aber weniger lange in der Atmosphäre.

CO₂-Äquivalente nach Fahrten, Transporten und stationären Anlagen, absolut

in Mio. Tonnen (t)	2013	2012	2011
Gesamt	21,16	23,17	23,88
- davon Schienenpersonennahverkehr	3,51	3,48	3,42
- davon Schienenpersonenfernverkehr	0,79	1,60	1,60
- davon Busverkehr	1,76	1,34	1,48
- davon Schienengüterverkehr	2,60	2,84	3,05
- davon Straßengüterverkehr ¹	3,20	3,08	3,34
- davon Luftfracht ²	4,87	5,98	5,97
- davon Seefracht ²	2,75	(2,71)	3,57
- davon sonstige Verkehre ³	0,11	0,11	0,11
- davon stationäre Anlagen ⁴	1,57	1,34	(1,31)

Berichtsjahr, Konzern weltweit, Well to Wheel (WTW), Scope 1-3, DB Arriva stationär gleicher Wert für 2013 wie 2012, ohne DB Schenker Rail international stationär, verbrennungsbedingte Äquivalentemissionen, Methodenanpassung im Jahr 2013: Vergleichswerte zu 2012/2011 in Klammern

¹ inklusive Fähren

² mit Vor- und Nachlauf

³ u. a. DB Fuhrpark, innerbetrieblicher Verkehr

⁴ erweiterte Erfassung in 2013 und 2012, Wert in Klammern bisher berichteter Wert

Logistikdienstleister arbeiten an hoher Datenqualität

Die Aufteilung der CO₂-Äquivalente auf die verschiedenen Emissionsbereiche (Scopes) zeigt, dass mit etwa 60 Prozent ein hoher Anteil der Treibhausgasemissionen bei beauftragten Dienstleistern im Speditions- und Logistikgeschäft anfällt. Dies trifft vor allem auf die internationalen Logistikdienstleistungen zu und verdeutlicht die besonderen Herausforderungen bei der Steuerung von Reduktionsmaßnahmen. Die Datenqualität der Scope-3-Werte hängt maßgeblich von der zur Verfügung gestellten Informationsbasis der Dienstleister ab. Die DB arbeitet gemeinsam mit ihren Dienstleistern kontinuierlich an der Verbesserung dieser Datengrundlagen.

CO₂-Äquivalente nach Scopes

in Mio. Tonnen (t), Anteile in Prozent (%)	2013	2012	2011
Gesamt (Scope 1-3)	19,59	21,85	22,54
- davon Scope 1	16%	14%	14%
- davon Scope 2	26%	28%	29%
- davon Scope 3	57%	58%	56%

Berichtsjahr, Konzern weltweit, ohne stationäre Anlagen, verbrennungsbedingte Treibhausgase, Methodenanpassung im Jahr 2013: Vergleichswerte zu 2012/2011 in Klammern, Methodenanpassung führt bei der Darstellung der einzelnen Scopes zu keiner Veränderung

Bei den absoluten und spezifischen CO₂-Emissionen wirken sich die gleichen Maßnahmen wie beim Primärenergieverbrauch auf die Entwicklung aus. Durch den Einsatz regenerativer Energien fällt die Veränderung beim Fernverkehr deutlich höher aus als bei anderen Verkehrsmitteln.

CO₂-Emissionen nach Fahrten, Transporten und stationären Anlagen, absolut

in Mio. Tonnen (t)	2013	2012	2011
Gesamt	20,39	22,32	23,01
- davon Schienenpersonennahverkehr	3,29	3,25	3,19
- davon Schienenpersonenfernverkehr	0,72	1,48	1,47
- davon Busverkehr	1,70	1,33	1,47
- davon Schienengüterverkehr	2,46	2,67	2,86
- davon Straßengüterverkehr ¹	3,07	2,97	3,22
- davon Luftfracht ²	4,83	5,93	5,92
- davon Seefracht ²	2,72	(2,68)	3,54
- davon sonstige Verkehre ³	0,10	0,11	0,11
- davon stationäre Anlagen ⁴	1,50	1,44	(1,21)

Berichtsjahr, Konzern weltweit, Well to Wheel (WTW), Scope 1-3, DB Arriva stationär gleicher Wert für 2013 wie 2012, ohne DB Schenker Rail international stationär, Methodenanpassung im Jahr 2013: Vergleichswerte zu 2012/2011 in Klammern

¹ inklusive Fähren

² mit Vor- und Nachlauf

³ u. a. DB Fuhrpark, innerbetrieblicher Verkehr

⁴ erweiterte Erfassung in 2013 und 2012, Wert in Klammern bisher berichteter Wert

CO₂-Emissionen der Fahrten und Transporte, spezifisch

in Gramm/Personenkilometer bzw. Gramm/Tonnenkilometer (g/Pkm bzw. g/tkm)	2013	2012	2011
Schiene personennahverkehr	59,6	60,7	61,4
Schiene personenfernverkehr	19,8	39,7	41,4
Busverkehr	78,0	70,5	75,0
Schiene güterverkehr	22,1	23,7	23,8
Straßengüterverkehr ¹	99,0	(103,1)	103,9
Luftfracht	641,9	643,0	643,0
Seefracht ²	9,9	(9,7)	11,5

Berichtsjahr, Konzern weltweit, Well to Wheel (WTW), Scope 1-3, ohne Vor- und Nachläufe, Vergleichswerte zu 2012/2011 in Klammern

¹ ab 2013 ohne Fähren

² ab 2013 Methodenanpassung

Lärmschutz verbessern

- **Bau von rund 62 Kilometer Schallschutzwänden**
- **Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter für rund 2.500 Wohnungen**
- **Lärmreduktion an Güterwagen im Fokus**

Lärmsanierungsprogramm ermöglicht kontinuierlichen Lärmschutz

Die DB setzt seit 1999 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung um. Jährlich werden rund 100 Millionen Euro für aktive und passive Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung gestellt. Im Jahr 2013 sind rund 62 Kilometer Schallschutzwände gebaut und rund 2.500 Wohnungen mit Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern ausgestattet worden. Insgesamt umfasst das Lärmsanierungsprogramm 3.700 Kilometer Bahnstrecke, von denen bis heute über 1.300 Kilometer saniert wurden.

Umsetzung Lärmsanierung an Bahntrassen

		2013	2012	2011
Errichtete Schallschutzwände	km	62	55	55
Wohnungen mit passiven Maßnahmen	Anzahl	2.500	2.000	2.550
		1.300	1.200	
Gesamte lärmsanierte Strecke ¹	km		(1.355)	1.095

¹⁾ abgeschlossene Streckenabschnitte nach Anhang 1 des Gesamtkonzepts Lärmsanierungsprogramm, kumuliert, 2013 und 2012 ohne Erweiterungslängen, Zahlen in Klammern nach alter Berechnung

Anders als im Vorjahr werden in der Statistik für das Jahr 2013 die abgeschlossenen Streckenabschnitte ohne Erweiterungslängen dargestellt. Erweiterungslängen ergeben sich z. B. durch Lückenschlüsse, tragen aber nicht zur Lärmentlastung der 3.700 Kilometer hoch belasteter Strecken bei und werden daher zukünftig nicht mehr dazu gerechnet.

Lärmvorsorge an neuen Streckenabschnitten gewährleistet

Unabhängig davon greifen bei Neu- und Ausbaustrecken alle rechtlichen Vorschriften zur Lärmvorsorge: Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz gibt es einen Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm mit abgestuften Grenzwerten für unterschiedliche Gebiete, z. B. Ortsteile mit Krankenhäusern und Schulen oder Wohn- und Gewerbegebiete. Alle Neubaumaßnahmen und wesentliche bauliche Streckenveränderungen sind davon erfasst. Im Jahr 2013 wurden im Rahmen der Lärmvorsorge 36 Kilometer Schallschutzwände gebaut und bei rund 2.800 Wohnungen mit lärmindernden Maßnahmen umgesetzt.

Umsetzung Lärmvorsorge an Bahntrassen

		2013	2012	2011
Errichtete Schallschutzwände	km	36	28	21
Wohnungen mit passiven Maßnahmen	Anzahl	2.800	8.229	278

Berichtsjahr, Deutschland

Damit hat die DB einschließlich der Lärmsanierung insgesamt 98 Kilometer Schallschutzwände gebaut und in rund 5.300 Wohnungen Schallschutzmaßnahmen realisiert.

Umbau für leisere Güterwagen gestartet

Während Lärmvorsorge und -sanierung nur lokal wirken, reduzieren Maßnahmen am Fahrzeug den Lärm flächendeckend an der Quelle. Das wichtigste Instrument ist der Einsatz der sogenannten Flüsterbremse bei Güterwagen. Diese neuartigen Verbundstoffbremssohlen (V-Sohlen) mindern gemeinsam mit einem glatt geschliffenen Gleis die Schallemissionen von Güterzügen um rund 10 dB (A) – das entspricht einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms. Die DB beschafft bereits seit 2001 Neufahrzeuge mit V-Sohlen. Bis Ende 2013 sind bereits rund 7.750 neue Güterwagen mit leiserer Bremsstechnik im Einsatz.

Einsatz Verbundstoffbremssohle (V-Sohle) bei DB-Güterwagen

Anzahl	2013	2012	2011
Gesamte DB-Güterwagen mit V-Sohle	8.400	7.622	6.885
- davon neue DB-Güterwagen mit V-Sohle	7.750	7.472	6.885
- davon umgerüstete DB-Güterwagen mit V-Sohle	650	150	-

Stichtag 31.12., Deutschland, kumuliert

Wichtig für eine flächendeckende Lärmentlastung ist die Umrüstung der bereits eingesetzten Güterwagen. Mit der Zulassung eines V-Sohlentyps, der LL-Sohle, wurde ein wichtiger Etappenerfolg für die Umrüstung erreicht. Denn die LL-Sohle lässt sich leichter in die vorhandenen Bremssysteme einbauen als der bei Neuwagen eingesetzte Typ K-Sohle. Die DB hat im Jahr 2013 die ersten 650 von rund 1.250 Güterwagen auf V-Sohlen umgerüstet. Diese waren im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderten Programms „Leiser Rhein“ für eine Modernisierung ausgewählt worden. Bis zum Jahr 2020 sollen alle 60.000 Güterwagen von DB Schenker Rail umgerüstet sein.

Das im Juni 2013 eingeführte lärmabhängige Trassenpreissystem unterstützt zusätzlich die Umrüstung, indem die Betreiber lauter Güterzüge einen Zuschlag zahlen müssen. Leise Güterwagen werden dagegen mit einem Bonus begünstigt. Zusätzlich können Wagenhalter eine Förderung des BMVI für die Umrüstung erhalten.

Material- und Ressourceneffizienz steigern

- **Effizientere Nutzung von Material und Ressourcen**
- **Konstant hohes Niveau der recycelten Abfallmengen**

Infrastrukturmaterialien bieten größtes Potenzial bei der Wiederverwertung

Der Großteil der Materialien wird bei der DB in der Infrastruktur eingesetzt. Einer Untersuchung aus dem Jahr 2011 zufolge liegen diese bei mehr als 80 Prozent. In der kontinuierlichen Berichterstattung konzentriert sich die DB deshalb auf diesen Hauptanteil. Die Material- und Abfallmengen sind abhängig von der Bautätigkeit und können deshalb schwanken.

Die Stärkung des Recyclings ist der Kernbeitrag in der Strategie DB2020 zur Verbesserung der Ressourceneffizienz. Darüber hinaus will die DB den Einsatz von Recyclingmaterialien erhöhen und die Lebensdauer von Materialien in Fahrzeugen verlängern.

Im Jahr 2013 wurden 3,8 Millionen Tonnen Schotter eingesetzt, davon rund 760.000 Tonnen Recycling-schotter. Von den zwei Millionen bei der DB verbauten Betonschwellen waren rund 230.000 Recyclingbetonschwellen.

Materialeinsatz in der Bahn-Infrastruktur

in Tsd. Tonnen (t), Anteile in Prozent (%)	2013	2012	2011
Gesamt	4.567	4.794	4.646
- davon Schotter	3.776	3.866	3.663
- davon Recyclingschotter	20%	17%	14%
- davon Betonschwellen	591	730	982
- davon Recyclingschwellen	13%	9%	6%
	8,8	8,4	0,8
- davon Holzschwellen ¹		(1,4)	
	191	190	-
- davon Schienenstahl ²		(566)	
- davon Recyclingschienenstahl	2%	9%	-

Berichtsjahr, Deutschland

¹⁾ Recycling-Holzschwellen sind aufgrund der rechtlichen Anforderungen an ihre Entsorgung (thermische Verwertung) am Markt nicht verfügbar; neuer Wert 2012 durch Nacherhebung, alter Wert in Klammern

²⁾ geändertes Erhebungsscope, alte Werte in Klammern, in 2011 keine Erhebung

Hohe Recyclingquote schont Ressourcen

Mit einer hohen Recyclingquote trägt die DB gesamtwirtschaftlich zur verstärkten Nutzung von Sekundärrohstoffen und zur Schonung natürlicher Ressourcen bei. Darüber hinaus ist die Gewinnung von Sekundärrohstoffen häufig wesentlich energieeffizienter als der Abbau von primären Rohstoffen. Die Recyclingquote hält die DB seit Jahren auf konstant hohem Niveau. Diese Bilanz wird maßgeblich beeinflusst von Bauabfällen aus der Infrastruktur, bei denen die DB bereits hohe Recyclingquoten erreicht. Diese gilt es zu stabilisieren und auszubauen.

Abfallmenge nach Entsorgungsarten

in Tsd. Tonnen (t), Anteile in Prozent (%)	2013	2012 ¹	2011
Abfallmengen gesamt	5.693	5.320	5.611
- davon Recycling	94%	94%	94%
- davon thermische Verwertung	1%	3%	4%
- davon Beseitigung	5%	3%	2%
Anteil gefährlicher Abfälle an Gesamtmenge ²	16,4%	14,5%	17%

Berichtsjahr, Konzern weltweit, ohne DB Arriva, DB Schenker Rail nur Deutschland, 2011 ohne DB Schenker Logistics und Sanierungsmanagement

¹⁾ bereinigte Werte für 2012; Stand September 2013

²⁾ gemäß Abfallverzeichnisverordnung, z. B. Altöl

Abfallmengen nach Abfallarten

in Tsd. Tonnen (t)	2013	2012 ¹	2011
Abfall gesamt	5.693	5.320	5.611
- davon Bauabfälle	5.067	4.633	4.983
- davon Schrott	498	476	517
- davon Elektronikschrott	1,3	3,2	4,5
- davon Siedlungsabfälle	97	119	61
- davon Papier	8	9,5	12
- davon Altöl	5,3	7,1	10
- davon Sonstige ²	16,7	72,1	24

Berichtsjahr, Konzern weltweit, ohne DB Arriva, DB Schenker Rail nur Deutschland; 2011 ohne DB Schenker Logistics und Sanierungsmanagement

¹⁾ bereinigte Werte für 2012; Stand September 2013

²⁾ z. B. Farben, Lacke, Schlämme und weitere Abfälle der Instandhaltung

Schadstoffemissionen reduzieren

- **Moderne Fahrzeuge mit verminderten Schadstoffemissionen**
- **DB-eigene Busflotte bei 39 Prozent Anteil der Euro-Normen V und VI**

DB leistet wichtigen Beitrag für bessere Luftqualität

Der Verkehrssektor gilt heute als einer der Hauptverursacher der Luftverschmutzung. Stickoxide und Rußpartikel gefährden die Gesundheit der Menschen. Dieses Risiko nimmt die DB sehr ernst und senkt kontinuierlich die Emissionen ihrer gesamten Flotte. Zwischen 1990 und 2013 hat sie im Schienenverkehr in Deutschland den Stickoxid-Ausstoß um insgesamt 75 Prozent verringern können. Während dieses Zeitraums reduzierte die DB dort auch die Partikelemissionen um 87 Prozent.

Kohlenwasserstoff-Emissionen (NMHC) der Fahrten und Transporte, absolut

in Tonnen (t)	2013	2012	2011
Gesamt	10.186	12.590	12.715
- davon Schienenpersonennahverkehr	498	539	559
- davon Schienenpersonenfernverkehr	77	118	126
- davon Busverkehr	246	228	262
- davon Schienengüterverkehr	1.356	1.648	1.889
- davon Straßengüterverkehr ¹	1.781	1.717	1.922
- davon Luftfracht ²	2.265	2.777	2.770
- davon Seefracht ²	3.924	5.522	5.146
- davon sonstige Verkehre ³	39	41	41

Berichtsjahr, Konzern weltweit, ohne DB Arriva, verbrennungsbedingt, Well to Wheel (WTW), Scope 1-3; Summe der Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe, Methanemissionen (CH₄) werden unter Treibhausgasen erfasst (siehe CO₂-Äquivalente), 2013 nach Bilanzierungsregel des UBA für erneuerbare Energien

¹ inklusive Fahren
² mit Vor- und Nachlauf
³ u. a. DB Fuhrpark, innerbetrieblicher Verkehr

Stickoxid-Emissionen (NO_x) der Fahrten und Transporte, absolut

in Tonnen (t)	2013	2012	2011
Gesamt	129.432	168.425	165.418
- davon Schienenpersonennahverkehr	8.329	8.962	9.271
- davon Schienenpersonenfernverkehr	1.317	1.922	1.993
- davon Busverkehr	3.601	3.470	4.123
- davon Schienengüterverkehr	13.741	15.393	15.769
- davon Straßengüterverkehr ¹	16.314	16.025	18.395
- davon Luftfracht ²	19.861	24.368	24.448
- davon Seefracht ²	65.865	97.873	91.007
- davon sonstige Verkehre ³	404	412	412

Berichtsjahr, Konzern weltweit, ohne DB Arriva, verbrennungsbedingt Well to Wheel (WTW), Scope 1-3, 2013 nach Bilanzierungsregel des UBA für erneuerbare Energien

¹ inklusive Fahren
² mit Vor- und Nachlauf
³ u. a. DB Fuhrpark, innerbetrieblicher Verkehr

Schwefeldioxid-Emissionen (SO₂) der Fahrten und Transporte, absolut

in Tonnen (t)	2013	2012	2011
Gesamt	57.249	78.767	75.098
- davon Schienenpersonennahverkehr	2.550	2.752	2.712
- davon Schienenpersonenfernverkehr	728	1.519	1.504
- davon Busverkehr	371	333	363
- davon Schienengüterverkehr	2.723	2.939	2.981
- davon Straßengüterverkehr ¹	4.195	4.024	4.361
- davon Luftfracht ²	6.635	8.140	8.125
- davon Seefracht ²	39.986	59.000	54.992
- davon sonstige Verkehre ³	61	61	60

Berichtsjahr, Konzern weltweit, ohne DB Arriva, verbrennungsbedingt, Well to Wheel (WTW), Scope 1-3, 2013 nach Bilanzierungsregel des UBA für erneuerbare Energien

¹ inklusive Fahren
² mit Vor- und Nachlauf
³ u. a. DB Fuhrpark, innerbetrieblicher Verkehr

Partikel-Emissionen der Fahrten und Transporte, absolut

in Tonnen (t)	2013	2012	2011
Gesamt	7.781	10.772	10.276
- davon Schienenpersonennahverkehr	261	229	232
- davon Schienenpersonenfernverkehr	108	80	82
- davon Busverkehr	61	58	70
- davon Schienengüterverkehr	490	523	516
- davon Straßengüterverkehr ¹	490	473	547
- davon Luftfracht ²	524	643	645
- davon Seefracht ²	5.843	8.761	8.174
- davon sonstige Verkehre ³	4	6	10

Berichtsjahr, Konzern weltweit, ohne DB Arriva, verbrennungsbedingt, Well to Wheel (WTW), Scope 1-3, 2013 nach Bilanzierungsregel des UBA für erneuerbare Energien

¹ inklusive Fahren
² mit Vor- und Nachlauf
³ u. a. DB Fuhrpark, innerbetrieblicher Verkehr

Moderne Rangierloks senken die Schadstoffemissionen

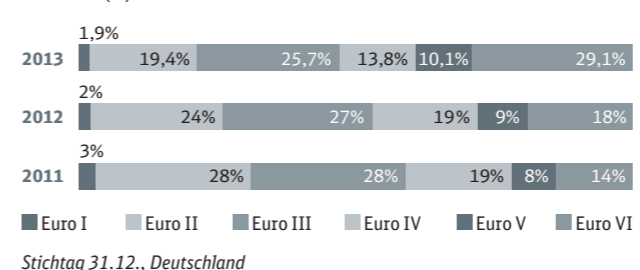
DB Schenker Rail setzte im Jahr 2013 bereits 125 von 130 schadstoffarmen Rangierlokomotiven ein. Die Loks sind mit Rußpartikelfiltern ausgestattet, die bis zu 97 Prozent dieser Schadstoffe zurückhalten. In die neue Diesellokflotte investiert DB Schenker Rail rund 240 Millionen Euro.

Neue Busgeneration umweltfreundlicher als gesetzlich gefordert

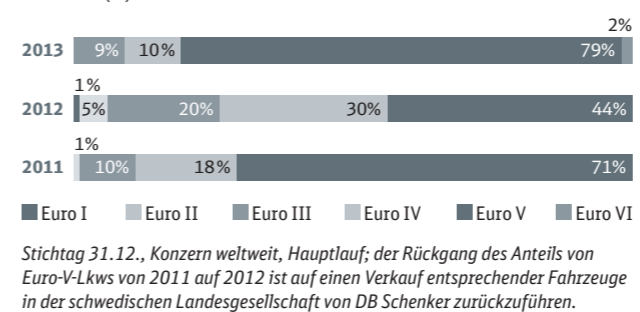
Die Anstrengungen der DB zur Luftreinhaltung beschränken sich nicht nur auf den Schienenverkehr. Alle neuen Busse der DB Regio Bus wurden im Jahr 2013 gemäß dem zu diesem Zeitpunkt anspruchsvollsten Emissionsstandard „Enhanced Environmentally Friendly Vehicle“ (EEV) beschafft. Damit wird die aktuell gesetzlich geforderte Norm Euro V übererfüllt. Der Ausstoß von Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid und Rußpartikeln wird damit fast vollständig vermieden. Im Ausland setzt DB Arriva umweltfreundliche Hybridbusse ein.

Der Gütertransport per Lkw ist bei der DB auch in puncto Luftreinhaltung auf der Höhe des technischen Fortschritts. Die eigene Lkw-Flotte von DB Schenker Logistics hat schon einen hohen Standard erreicht: Im Jahr 2013 fuhren weltweit bereits 80 Prozent der eigenen Lkw nach den Normen Euro V und VI. Rund 6.000 Vertragspartner sind verpflichtet, ihre Fahrzeugflotten kontinuierlich umweltgerecht zu erneuern und darüber Bericht zu erstatten. Darüber hinaus werden rund 50.000 weitere potenzielle Vertragspartner in eine Datenbank aufgenommen, um die Qualitätssicherung weiter auszubauen.

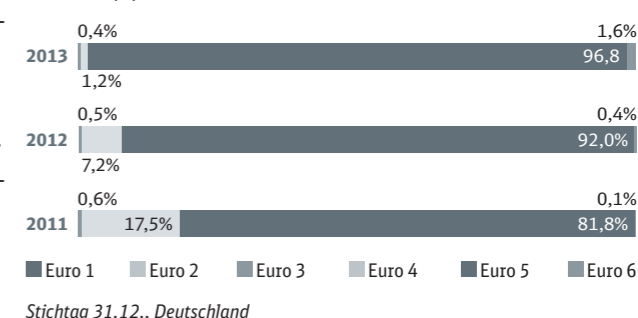
Aufteilung der DB-eigenen Busflotte nach Euro-Normen in Prozent (%)



Aufteilung der DB-eigenen Lkw-Flotte nach Euro-Normen in Prozent (%)



Aufteilung der DB-eigenen Pkw-Flotte nach Euro-Normen in Prozent (%)



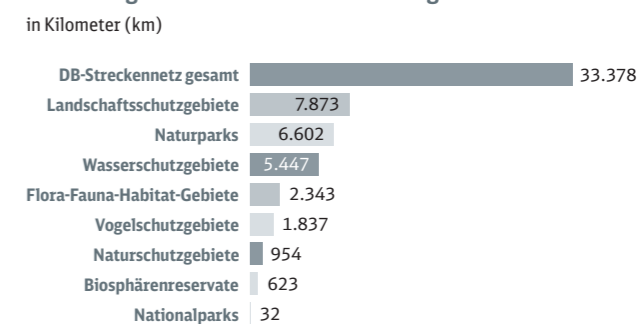
Natur und Artenvielfalt schützen

- Natur und Artenvielfalt im Fokus des täglichen Betriebes
- Naturschutz bei Streckenneu- und ausbauen

Schon in der Bauplanung berücksichtigt die DB Naturschutzbelange

Die elektronische Schutzgebietsdokumentation des DB Umweltzentrums umfasst verschiedene Schutzkategorien – von Landschaftsschutzgebieten über Naturparks bis hin zu Flora-Fauna-Habitat-Gebieten. Dieses Geo-Informationssystem hilft den Mitarbeitern der DB entscheidend bei ihrer Arbeit. Es zeigt Berührungspunkte zwischen Natur und Eisenbahntrassen auf und informiert darüber hinaus zu möglichen Auflagen, die bei Bau-, Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen zu beachten sind. Über eine Million Datensätze sind bereits heute in der Schutzgebietsdokumentation hinterlegt.

Berührung von DB-Strecken mit Schutzgebieten



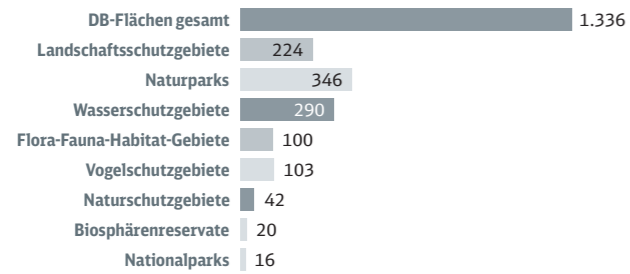
Stichtag 31.12.2013, Deutschland, Berührung bis zu 25 Meter (m) von der Gleisachse, Schutzgebiete können sich überschneiden

Ähnliche Informationen werden auch für die DB-Flächen bereitgestellt, um mögliche Eingriffe und Aktivitäten mit den gesetzlichen Anforderungen im Naturschutz abzugleichen und Kompensationsmaßnahmen ergreifen zu können.

Bei Bauvorhaben sind nicht alle Eingriffe in Natur und Landschaft vermeidbar. Unausweichliche Beeinträchtigungen der Natur werden frühzeitig erfasst und bewertet. Auf dieser Basis werden für die betroffenen Tiere und Pflanzen geeignete neue Lebensräume geschaffen oder bestehende Biotope verbessert.

Berührung von DB-Flächen mit Schutzgebieten

in Quadratkilometer (km²)



Stichtag 31.12.2013, Deutschland, Schutzgebiete können sich überschneiden

Vegetationskontrolle zur Sicherheit des Bahnverkehrs

Um die Sicherheit des Bahnverkehrs zu gewährleisten, müssen die Anlagen von Bewuchs frei gehalten werden. Bei der Vegetationskontrolle werden chemische Pflanzenschutzmittel grundsätzlich nur im unmittelbaren Gleisbereich eingesetzt, da dort keine Alternativen zur Aufwuchsvermeidung zur Verfügung stehen. Auf mehr als 57.500 Kilometern Gleis wurde im Jahr 2013 eine Wirkstoffmenge von 85 Tonnen eingesetzt – dies entspricht 1,47 Kilogramm pro Kilometer. Damit wurden rund 94 Prozent der Gleise mit chemischen Mitteln behandelt – auf gleichbleibendem Niveau wie im Vorjahr. Im Gleisumfeld sowie auf Bahnhöfen, Wegen und Plätzen wendet die DB hingegen mechanische Verfahren an.

Ergänzende Umweltdaten

- Ausbau der Umweltmanagementsysteme
- Wasserverbrauch geht zurück

Orientierung an der anerkannten Umweltmanagementnorm ISO 14001

Operativ unterstützt werden die Umweltziele der DB durch ein konzernweites Umweltmanagementsystem. Die DB orientiert sich dabei an der Norm ISO 14001. Im Jahr 2013 verfügten insgesamt 53 Prozent der aktiven Unternehmen des DB-Konzerns über dieses Umweltmanagementsystem. 30 Prozent der Unternehmen sind bereits nach ISO 14001 zertifiziert.

Unternehmen des DB-Konzerns mit zertifiziertem Umweltmanagementsystem nach ISO 14001

in Prozent (%)	2013	2012	2011
Anteil gesamt	30%	27%	14%
Anteil in Deutschland	43%	31%	20%
Anteil in Europa (ohne D)	22%	21%	11%
Anteil in der Welt (ohne Europa und D)	49%	50%	14%

Stichtag 31.12., Konzern weltweit

Wasserverbrauch weiter gesenkt

Auch 2013 hat die DB den Wasserverbrauch weiter gesenkt. Ermittelt wird der Wert durch den öffentlichen Bezug.

Verbrauchtes Wasser

in Mio. Kubikmeter (m³)



Berichtsjahr, Konzern weltweit, DB Schenker Rail nur Deutschland, öffentlicher Bezug

Im DB Kids-Camp werden Heimkinder für herausragendes soziales Engagement und besondere schulische Leistungen belohnt.



05 Gesellschaft fördern

Als eines der führenden Mobilitäts- und Logistikunternehmen weltweit und einer der größten Arbeitgeber und Ausbilder in Deutschland trägt die DB eine besondere Verantwortung – für ihre Kunden, Geschäftspartner, Mitarbeiter und die Gesellschaft insgesamt. Weil sich Erfolg nicht nur wirtschaftlich messen lässt, engagiert sich die Deutsche Bahn AG seit ihrer Gründung

1994 in vielfältiger Weise für das Gemeinwohl. Aus dieser Tradition und Überzeugung heraus hat die Deutsche Bahn AG Anfang 2013 die Deutsche Bahn Stiftung gGmbH gegründet. Das gemeinnützige Engagement in Deutschland wird dort gebündelt und ausgebaut. Zur Finanzierung der Stiftung stellt die DB jedes Jahr einen Teil ihres operativen Gewinns bereit.

Deutsche Bahn AG: Gesellschaftlich engagiert aus Tradition und Überzeugung

- **Gründung Deutsche Bahn Stiftung**
- **Unterstützung von 108 gesellschaftlichen Projekten mit insgesamt 1,9 Millionen Euro**

Aus der Mitte der Gesellschaft Verantwortung übernehmen

Als einer der größten Arbeitgeber beschäftigt die Deutsche Bahn allein in Deutschland rund 200.000 Menschen aus 121 Nationen. Die DB steht somit in der Mitte der Gesellschaft und deswegen in einer besonderen Verantwortung für die gesellschaftliche Entwicklung. Aus der Überzeugung, dass sich Erfolg nicht nur wirtschaftlich messen lässt, nutzt die Deutsche Bahn ihre Kompetenzen, um dieser Verantwortung gerecht zu werden.

Schon seit ihrer Gründung 1994 engagiert sich die Deutsche Bahn in zahlreichen gesellschaftlichen und sozialen Projekten. Sie knüpft damit an eine Tradition von Solidarität und Verantwortung an, die die Eisenbahner über eine lange Zeit pflegten und immer noch pflegen, etwa über Sozialeinrichtungen wie das Bahnsozialwerk (BSW) oder den Eisenbahn-Waisenhort (EWH).

Kinder und Jugendliche erfahren besondere Unterstützung

Neben den eigenen Projekten unterstützt die DB soziale Einrichtungen, Initiativen und Aktivitäten durch Spenden. Das Unternehmen fördert dabei vorrangig Projekte, deren gesellschaftliche Ziele mit den eigenen übereinstimmen. Dabei hat die Deutsche Bahn besonders die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Fokus.

Hierbei beschränken sich die Aktivitäten nicht nur auf Deutschland: Auch international setzt sich die DB in vielen Initiativen ein – von der Unterstützung einer umfangreichen Fahrradspende für die Bewohner von Townships in Südafrika über die Förderung von Schülern in Schweden, Südafrika und den USA bis hin zu Pflanzaktionen in Singapur.

Das gesellschaftliche Engagement der DB umfasst auch das Thema „Sicherheit an Bahnanlagen“. Hier setzt die DB auf Maßnahmen zur Unfallprävention, informiert über die Gefahren an den bundesweit 5.600 Bahnhöfen und Haltepunkten und stellt Unterrichtsmaterial sowie Aufklärungsvideos zur Verfügung.

Deutsche Bahn Stiftung mit wichtiger Bündelungsfunktion

Im Februar 2013 hat die DB ihr gemeinnütziges Engagement in einer konzerneigenen Körperschaft, der Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, gebündelt. Diese koordiniert nun wichtige gemeinnützige Initiativen und Projekte des Konzerns. Auch das DB Museum wurde in die Stiftung eingebracht. Die Stiftung wird jährlich mit bis zu 0,5 Prozent des operativen Gewinns der Deutschen Bahn AG finanziert.

Gesellschaftliche Projekte werden fortgeführt

Grundsätzlich bleibt auch nach der Gründung der Deutsche Bahn Stiftung eine größere Anzahl von gesellschaftlichen Projekten im DB-Konzern bestehen. Dazu gehören z. B. Projekte, die junge Mitarbeiter in den Mittelpunkt stellen, wie „Bahn Azubis gegen Hass und Gewalt“. Hier positionieren sich DB Azubis im Rahmen von Projekten und einem Wettbewerb gegen Fremdenfeindlichkeit, Rechtsextremismus und Diskriminierung. Auch die Unterstützung von Bahnhofsmissionen sowie das gesellschaftliche Engagement der DB außerhalb Deutschlands werden weiterhin vom Konzern übernommen – mit Ausnahme von Ad-hoc-Maßnahmen der Katastrophenhilfe, die im Rahmen des Themenschwerpunkts „Humanitäre Hilfe“ durch die Deutsche Bahn Stiftung geleistet werden.

Internationales Engagement rückt in den Blickpunkt

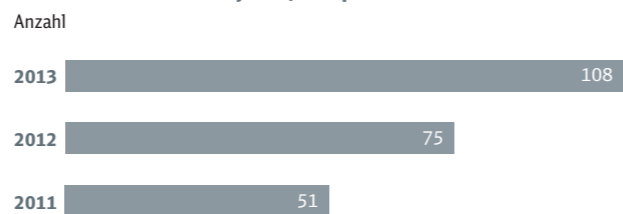
Die Datenerhebung zum gesellschaftlichen Engagement im DB-Konzern auf internationaler Ebene befindet sich im Aufbau. Im Jahr 2013 wurden erstmals internationale Projekte der beiden Logistikbereiche DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail mit in die Analyse aufgenommen. Bei DB Arriva wird eine Abfrage zum gesellschaftlichen Engagement erstmals im Jahr 2014 gestartet. Im Berichtsjahr wurden so insgesamt 108 gesellschaftliche Projekte und Kooperationen im DB-Konzern gemeldet. Diese Projekte wurden zusammen mit knapp zwei Millionen Euro unterstützt.

Aufwendungen für gesellschaftliche Projekte/ Kooperationen DB-Konzern

in Tsd. €	2013	2012	2011
Aufwendungen	1.919	1.228	884

Berichtsjahr, Konzern weltweit, 2013 enthält erste Top-Länder von DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail, 2012 und 2011 nur Deutschland

Gesellschaftliche Projekte/Kooperationen DB-Konzern



Berichtsjahr, Konzern weltweit, 2013 enthält erste Top-Länder von DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail, 2012 und 2011 nur Deutschland

Spenden für soziale Projekte und als Soforthilfe

Neben den eigenen Projekten unterstützt die DB zahlreiche soziale Einrichtungen, Initiativen und Aktivitäten durch Spenden. Im Jahr 2013 hat der Konzern die Aufwendungen dafür auf 1,3 Millionen Euro gesteigert. Zusätzlich spendete der Konzern eine Million Euro als Soforthilfe für besonders vom Hochwasser 2013 geschädigte Mitarbeiter.

Spenden DB-Konzern

in Mio. €	2013	2012
gesamt	1,3	1,1

Berichtsjahr, Konzern weltweit

Stipendien fördern akademischen Nachwuch

Neben den gesellschaftlichen Projekten und Spenden unterstützt der DB-Konzern junge Menschen durch die Vergabe von Stipendien, z. B. im Rahmen von Hochschulkooperationen. 2013 wurden in diesem Rahmen 71 Stipendien durch den DB-Konzern finanziert, davon 29 außerhalb Deutschlands: vier auf den Philippinen und 25 in den USA. 49 der vorher vom DB-Konzern getragenen Deutschlandstipendien wurden im Berichtsjahr in die Deutsche Bahn Stiftung überführt.

Stipendien DB-Konzern

Anzahl	2013	2012
gesamt	71	63

Berichtsjahr, Konzern weltweit, 2013 enthält erste Top-Länder von DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail, 2012 nur Deutschland

Deutsche Bahn Stiftung: Zukunft gestalten und Perspektiven bieten

- **Bündelung des gesellschaftlichen Engagements der Deutschen Bahn**
- **Definition von fünf Themenschwerpunkten**

Aktivitäten in der Deutsche Bahn Stiftung bündeln

Um ihr gesellschaftliches Engagement zu bündeln und langfristig auszubauen, hat die Deutsche Bahn Anfang 2013 die Deutsche Bahn Stiftung gGmbH gegründet. Das Fundament der Stiftung sind neben der Tradition gesellschaftlicher Verantwortung der DB auch die Überzeugung, dass nur nachhaltig wirtschaftende Unternehmen langfristig erfolgreich sein können. Die Stiftung finanziert sich durch einen festen Anteil des operativen Gewinns der Deutschen Bahn. Sie ist in erster Linie in Deutschland tätig. Schirmherrin ist Christina Rau.

Die Stiftung konzentriert sich bei der Projektförderung auf folgende fünf Themenschwerpunkte:

- Bildung & Kultur
- Integration & Fürsorge
- Klima- & Naturschutz
- Humanitäre Hilfe
- DB Museum

Partnerschaft mit anerkannten Initiativen

Dabei kooperiert die Stiftung mit anerkannten Partnern aus Wissenschaft, Kultur und der Zivilgesellschaft. Die Stiftung unterstützt beispielsweise Partner, die sich für eine Gesellschaft der Toleranz, des Respekts und des sozialen Miteinanders einsetzen. Zudem stärkt sie Initiativen, die die Bildungsbeteiligung erhöhen und Bildungsqualität steigern. Auch für das Thema Gesundheitsförderung – insbesondere die seelische Gesundheit von Menschen – setzt sich die Deutsche Bahn Stiftung ein.

Ein weiterer Fokus ihrer Arbeit liegt auf der Gestaltung klimafreundlicher Mobilität. Zusammen mit DB Schenker leistet die Stiftung weltweit Ad-hoc-Hilfe bei Katastrophen. Sie fördert zudem wissenschaftliche Exzellenz in Deutschland und vermittelt mit dem DB Museum die Bedeutung der Eisenbahn für die gesellschaftliche und kulturelle Entwicklung in Deutschland.

Qualität in Bildung und Kultur fördern

Bildung und Kultur sind der Schlüssel für gesellschaftliche Teilhabe. Die Deutsche Bahn Stiftung unterstützt daher Initiativen und Projekte, die den Zugang zu Bildung und Kultur verbessern und die Qualität im Bildungsbereich ausbauen. So entwickelt die Deutsche Bahn Stiftung zusammen mit der Stiftung Lesen bundesweit Projekte für Kindergärten, Schulen, Familien und Kinderinstitutionen wie den bundesweiten Vorlesetag oder fördert Vorlese- und Bücherkofferprojekte.

Flankierend unterstützt sie den wissenschaftlichen Nachwuchs durch Deutschlandstipendien, die junge Menschen zu Leistung und Engagement und zu einem Studium ermutigen sollen. Die Stiftung fördert darüber hinaus exzellente wissenschaftliche Leistungen, so zum Beispiel mit dem DB Schenker Award, der herausragende Forschung auf dem Gebiet Logistik, Transport und Verkehrswesen prämiert.

Integration und Fürsorge ist traditionelles Handlungsfeld

Der Deutsche Bahn Stiftung ist ein tolerantes und respektvolles Miteinander in der Gesellschaft besonders wichtig. Sie fördert aus diesem Grund Projekte, die sich um besonders hilfsbedürftige Menschen kümmern. Ob Obdachlose oder an Depression Erkrankte, ob junge Menschen, die in der Schule gemobbt werden, oder solche, die von zu Hause ausreißen – sie alle brauchen Unterstützung.

Mit dieser Hilfe knüpft die Deutsche Bahn Stiftung an die traditionell enge Zusammenarbeit von Deutscher Bahn und Bahnhofsmissionen an. Die Stiftung fördert u. a. die Arbeit der Off Road Kids-Stiftung sowie die Stiftung Deutsche Depressionshilfe, die diese Krankheit erforscht und Betroffenen hilft. Damit ist die Deutsche Bahn das erste namhafte Großunternehmen in Deutschland, das sich im Rahmen ihres gesellschaftlichen Engagements diesem Thema widmet.

Ergänzt wird das Engagement durch die Unterstützung von Einrichtungen für Obdachlose.

Junge Menschen für Klima- und Naturschutz begeistern

Die Deutsche Bahn Stiftung fördert Projekte und Initiativen, die Antwort auf die Frage geben: Wie sichern wir gemeinsam eine nachhaltig tragfähige Lebensgrundlage? Gerade Kinder und Jugendliche sollen dabei früh für Klima- und Naturschutz begeistert werden, zum Beispiel beim Wettstreit um den Titel des „Energiesparmeisters“ oder durch die Multi-Media-Show „FairFuture II“.

Humanitäre Hilfe mit umfassenden Transportkapazitäten

Zusammen mit dem Partner DB Schenker sorgt die Deutsche Bahn Stiftung für den Transport von Hilfsgütern in die Krisenzentren dieser Erde und trägt so zur akuten humanitären Hilfe und zum Wiederaufbau in Katastrophengebieten bei. Im Berichtsjahr beteiligte sich die Deutsche Bahn Stiftung an zwei großen Hilfsaktionen für die Flüchtlinge in Syrien und die Opfer des Taifuns auf den Philippinen.

DB Museum gibt Einblicke in die Eisenbahngeschichte

Mit dem DB Museum bewahrt, erforscht und vermittelt die Deutsche Bahn Stiftung Eisenbahngeschichte an den drei Standorten Nürnberg, Halle (Saale) und Koblenz.

Gemeinnützige Projekte in der Förderung

Die Deutsche Bahn Stiftung hat im Berichtsjahr fünf gemeinnützige Projekte unterstützt, darunter den alle zwei Jahre stattfindenden Patientenkongress der Stiftung Deutsche Depressionshilfe und die Jubiläumsfeier zum 25-jährigen Bestehen der Stiftung Lesen. Außerdem wurde die Arbeit der Off Road Kids-Stiftung mit zwei weiteren Netzcards unterstützt. Diese ermöglichen den Streetworkern das freie Fahren innerhalb des gesamten Netzes der Deutschen Bahn.

Gemeinnützige Projekte Deutsche Bahn Stiftung

	2013
Aufwendungen in Tsd. €	451
Anzahl	5

Berichtsjahr, Deutschland

Spenden an lokale Initiativen vergeben

Die Deutsche Bahn Stiftung hat im Rahmen ihrer programmatischen Schwerpunkte auch Spenden für verschiedene Vorhaben und Initiativen vergeben, u. a. an die Lichtburg Stiftung für das Projekt „Mikrokosmos Gartenstadt Atlantic“. Die Gartenstadt im Berliner Bezirk Wedding ist ein kultur- und integrationspolitisches Projekt. Einen Schwerpunkt bildet die pädagogische Arbeit in verschiedenen Lernwerkstätten mit Kindern und Jugendlichen.

Spenden Deutsche Bahn Stiftung

in Tsd. €	2013
gesamt	52

Berichtsjahr, Ausgaben aus Reaktionsbudget für Spendenanfragen
Erstmalig zur Kennzahlenbroschüre Trennung Projektausgaben und Spenden vorgenommen

Stipendien fördern zukünftige Spitzenkräfte

Von 120 Stipendien insgesamt wurden 49 aus dem DB-Konzern in die Deutsche Bahn Stiftung überführt. Dabei handelt es sich ausnahmslos um Deutschlandstipendien, mit denen der Bund und private Förderer zukünftige Spitzenkräfte in Wirtschaft und Gesellschaft unterstützen.

Compliance ist ein wesentlicher Bestandteil des Risikomanagements der DB.

06 Integrität wahren

Compliance ist ein integraler Bestandteil der Unternehmens- und Führungskultur des DB-Konzerns. Der Schwerpunkt der Compliance-Arbeit liegt auf der Prävention von Korruption und sonstiger Wirtschaftskriminalität sowie deren konsequenter Bekämpfung. Verbindliche Richtlinien hierzu dienen dem Schutz des DB-Konzerns, der Mitarbeiter, der Führungskräfte und der verantwortlichen Gremien. Sie schaffen

einen sicheren Handlungsrahmen für richtige Entscheidungen bei schwierigen Fragen im Geschäftsalltag. Von großer Bedeutung bleibt die Sensibilisierung der Mitarbeiter und Führungskräfte. Denn nur risikobewusste Beschäftigte können Risiken erkennen und diese auch erfolgreich vermeiden oder zumindest eingrenzen. Die Compliance-Instrumente des DB-Konzerns sind 2013 weiter ausgebaut worden.

Sensibilität bei Mitarbeitern und Geschäftspartnern schaffen

- **Überarbeitetes E-Learning zum DB-Verhaltenskodex**
- **Weiterentwicklung der Sensibilisierungskonzepte für Geschäftspartner der DB**
- **Erfolgreiche Durchführung der „Compliance Initiative Dienstleistungen“**

Anti-Korruptions-Trainings und Schulungen durchgeführt

Das 2013 vollständig überarbeitete Training (E-Learning) zum Thema „Konzerngrundsätze Ethik Verhaltenskodex“ (DB-Verhaltenskodex) beinhaltet als einen Schwerpunkt das Thema Integrität (Anti-Korruption) und daneben einen wichtigen Teil zu den Themen Menschenrechte, Chancengleichheit und Zusammenarbeit. Das E-Learning-Training wird risikobasiert angeboten und von Führungskräften sowie Mitarbeitern wahrgenommen.

Darüber hinaus ist ein E-Learning zum Anfang 2013 eingeführten DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner entwickelt und im Internet veröffentlicht worden. Es richtet sich an alle Geschäftspartner des DB-Konzerns und vermittelt Informationen über die Einhaltung von ethischen Standards, zu rechtlichen Fragen und zur Integrität. Im Kapitel „Gesellschaftliche Verantwortung“ sind u. a. die Erwartungen des DB-Konzerns in Bezug auf die Einhaltung der Menschenrechte dargestellt.

2013 wurden konzernweit für insgesamt 6.507 Mitarbeiter und Führungskräfte Compliance-Präsenztrainings zum Thema Integrität durchgeführt. Diese beinhalten u. a. das Training zu Anti-Korruptions-Richtlinien und -Verfahren. Die Auswahl der Teilnehmer hat gleichfalls risikobasiert stattgefunden.

Anti-Korruptions-Maßnahmen konsequent eingeleitet
Substanzielle Hinweise auf Korruptionsfälle sind zentral über das Hinweismanagement eingegangen und wurden geprüft. Erforderliche Abhilfemaßnahmen sind entsprechend eingeleitet worden. Außerdem wurden in schweren Verdachtsfällen die staatlichen Ermittlungsbehörden eingeschaltet.

Verfahren zu Bußgeldern und nicht-monetären Sanktionen

Die französische Kartellbehörde hat am 31.05.2013 eine Bußgeldentscheidung gegen verschiedene Unternehmen der Chemikalienvertriebsbranche wegen vermeintlicher Preis- und Gebietsabsprachen zwischen 1997 und 2007 erlassen. Darunter befinden sich ehemalige DB-Tochtergesellschaften sowie ein DB-Konzernunternehmen als ehemalige Muttergesellschaft der betroffenen Unternehmen. Gegen das DB-Konzernunternehmen, dem kein eigenes kartellrechtswidriges Verhalten vorgeworfen wird, wurde als Einzelschuldner ein Bußgeld von ca. 5,3 Millionen Euro verhängt, das – gemäß einer Aufforderung der französischen Behörden – mittlerweile bezahlt wurde. Ferner soll das DB-Konzernunternehmen gesamtschuldnerisch

mit den ehemaligen Tochtergesellschaften für das gegen diese verhängte und mittlerweile bezahlte Bußgeld von ca. 47,8 Millionen Euro haften. Gegen die Bußgeldentscheidung der französischen Kartellbehörde hat das DB-Konzernunternehmen Rechtsmittel bei den französischen Gerichten eingelegt. Eine Entscheidung des Gerichts ist nicht vor Ende 2014 zu erwarten. Die von den ehemaligen Tochtergesellschaften geltend gemachten Ausgleichsansprüche in Höhe von ca. 23,9 Millionen Euro wurden vorläufig zurückgewiesen.

DB Netze Energie erfüllt mit Blick auf das zum 01.07.2014 eingeführte Bahnstrompreissystem (BPS) sowohl Kundenwünsche als auch 2013 gestellte Forderungen der EU-Kommission nach einem rabattfreien Preissystem. Die EU-Kommission hatte diesbezüglich kartellrechtliche Bedenken geäußert. Es wird, wie in der Energiebranche üblich, ein integriertes Lieferangebot geschaffen, in dem die Netznutzung und die Energielieferung separat ausgewiesen sind. Dies dient der Transparenz und soll für jeden Kunden nachvollziehbar sein.

Compliance Risikoatlas und „Compliance Initiative Dienstleistungen“ sind zentrale Projekte

Ein wichtiges Projekt der Compliance-Arbeit 2013 war die Erarbeitung des Compliance Risikoatlas, der als Instrument der Risikoanalyse einen Überblick über die Compliance-Risiken bei geschäftlichen Aktivitäten im In- und Ausland bietet. Er dient als Entscheidungshilfe für sämtliche Geschäftsfelder und gibt mit seinen farbigen Landkarten und seinen zusätzlichen Analysen in Textform Auskunft über die Themen Korruption, Wirtschaftskriminalität und Menschenrechte. Im Risikoatlas wird somit der sich am Risiko ausrichtende und präventive Ansatz der Compliance-Arbeit der DB verdeutlicht. Unabhängig vom Risikoatlas wurden 2013 weiterhin vertiefte Risikoanalysen in einzelnen Gesellschaften durchgeführt.

Ein weiterer Fokus der Compliance-Tätigkeit war 2013 die „Compliance Initiative Dienstleistungen“ (CID) unter der Schirmherrschaft des Leiters des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen und des Chief Compliance Officers des DB-Konzerns. Die Initiative umfasste kerngeschäftsspezifische Risiko- und Prozessanalysen, zielgerichtete und maßgeschneiderte Sensibilisierungen sowie die Auseinandersetzung mit Typologien zur präventiven Auswertung.

Glossar

Buskilometer (Buskm)

Ein Buskilometer entspricht der Fahrt eines Busses über eine Entfernung von einem Kilometer.

Capital Employed

Umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) sowie das Nettoumlaufvermögen.

Compliance

Übereinstimmung aller geschäftlichen Aktivitäten mit den hierfür maßgeblichen Gesetzen und unternehmensinternen Regelungen. Dazu zählen neben den jeweiligen nationalen Gesetzen die Vorgaben der EU sowie Anti-Korruptions-Gesetze mit internationaler Ausstrahlungskraft.

Dezibel dB (A)

Angabe zur Lautstärke. Höhe der Lautstärke wird dabei im Verhältnis zur Lautstärke an der Hörgrenze angegeben. A bedeutet Adjusted und bezeichnet einen Filter, der das frequenzabhängige, menschliche Hörempfinden berücksichtigt.

Earnings before Interest and Taxes (EBIT)

Operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern.

EcoTransIT World

Streckengenaueres Berechnungsinstrument für Umweltauswirkungen des weltweiten Güterverkehrs: www.ecotransit.org.

Enhanced Environmentally Friendly Vehicle (EEV)

Europäischer Abgasstandard für Busse und Lkw.

Gearing

Finanzkennzahl, die als Strukturkennziffer das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital in Prozent beschreibt.

Norm ISO 14001

Festlegung weltweit anerkannter Anforderungen an ein Umweltmanagementsystem. Hierzu soll ein Unternehmen eine betriebliche Umweltpolitik, Umweltziele und ein Umweltprogramm festlegen sowie ein entsprechendes Managementsystem aufbauen, das bei der Zielerreichung hilft.

Ökobilanz

Umweltauswirkungen eines Produktes in verschiedenen Lebensstadien (z.B. Herstellung, Transport, Entsorgung).

Personenkilometer (Pkm)

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Ein Personenkilometer entspricht der Fahrt einer Person über eine Entfernung von einem Kilometer.

Primärenergieverbrauch

Gesamtrechnung des Energieverbrauchs inklusive der Vorkette, wie der Herstellung und des Transports.

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.

Scope (Scope 1, Scope 2, Scope 3)

Einteilung der Treibhausgasemissionen in drei sogenannte Scopes:

Scope 1 beinhaltet alle direkt selbst erzeugten Emissionen durch Verbrennung in eigenen Anlagen.

Scope 2 beinhaltet alle Emissionen durch eingekaufte Energie (z. B. Elektrizität oder Fernwärme).

Scope 3 beinhaltet alle Emissionen aus durch Dritte erbrachte Dienstleistungen und aus erworbenen Vorleistungen.

Tonnenkilometer (tkm)

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Güterverkehr: Ein Tonnenkilometer entspricht dem Transport einer Tonne über eine Entfernung von einem Kilometer.

Trassenkilometer (Trkm)

Maßgröße für die von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz zurückgelegte Strecke (Betriebsleistung).

Twenty Foot Equivalent Unit (TEU)

Standardisierte Containereinheit mit 20 Fuß Länge (1 Fuß = 30 cm).

World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)

Der World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) ist eine von Unternehmensvorständen geführte, international bedeutende Organisation, die sich die weltweite Förderung einer nachhaltigen Entwicklung zum Ziel gesetzt hat.

Abbildungsverzeichnis

01 Meilensteine setzen	5	03 Top-Arbeitgeber werden	19	04 Vorreiterrolle im Umweltschutz ausfüllen	27	05 Gesellschaft fördern	37
Nachhaltig in die Zukunft – Meilensteine 2013 der Strategie DB 2020	6/7	Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern in Vollzeitpersonen (VZP)	20	Primärenergieverbrauch der Fahrten und Transporte, absolut	29	Aufwendungen für gesellschaftliche Projekte/ Kooperationen DB-Konzern	38
		Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern in natürlichen Personen (nP)	20	Primärenergieverbrauch stationärer Anlagen, absolut	29	Gesellschaftliche Projekte/Kooperationen DB-Konzern	38
02 Profitable Marktführerschaft erreichen	9	Mitarbeiter nach Regionen in natürlichen Personen (nP)	20	Primärenergieverbrauch der Fahrten und Transporte, spezifisch	29	Spenden DB-Konzern	39
Kundenzufriedenheitswerte der DB im Überblick	10	Mitarbeiter nach Regionen in Prozent (%) bezogen auf natürliche Personen (nP)	20	Bahnstrommix in Deutschland	29	Stipendien DB-Konzern	39
Pünktlichkeitswerte Schienenverkehr im Überblick	11	Frauenanteil nach Geschäftsfeldern	21	Strommenge der Angebote im DB-Schienenverkehr mit 100% Ökostrom, absolut	30	Gemeinnützige Projekte	
Produktqualitäten DB Netze Personenbahnhöfe, DB Netze Energie und DB Netze Fahrweg	11	Mitarbeiter nach Alter, Geschlecht und Migrationshintergrund	21	Bremsenergieerückspeicherung	30	Deutsche Bahn Stiftung	40
Mobilitätsangebote	12	Mitarbeiter mit Schwerbehinderung nach Alter	22	Installierte Leistung von Photovoltaikanlagen	30	Spenden Deutsche Bahn Stiftung	40
Anzahl BahnCards	12	Führungsebenen nach Alter	22	DB-Klimaschutzziel	30		
ROCE	12	Führungsebenen nach Geschlecht und Migrationshintergrund	22	CO ₂ -Äquivalente nach Fahrten, Transporten und stationären Anlagen, absolut	31		
Umsatz nach Geschäftsfeldern	13	Mitarbeiter nach Arbeitszeit (Vollzeit/Teilzeit) und Geschlecht	23	CO ₂ -Äquivalente nach Scopes	31		
Investitionen nach Geschäftsfeldern	13	Mitarbeiter nach Vertragsart (unbefristet/befristet) und Geschlecht	23	CO ₂ -Emissionen nach Fahrten, Transporten und stationären Anlagen, absolut	31		
Tilgungsdeckung	14	Externe Zeitarbeitnehmer	23	CO ₂ -Emissionen der Fahrten und Transporte, spezifisch	31		
Ableitung Gearing	14	Mitarbeiter nach Beschäftigungsart	23	Umsetzung Lärmsanierung an Bahntrassen	32		
Betriebliche Wertschöpfung im DB-Konzern (bereinigt)	14	Anteil der Mitarbeiter mit kollektivrechtlichen Regelungen	23	Umsetzung Lärmvorsorge an Bahntrassen	32		
Einkaufsvolumen (EKV)	14	Fluktuation nach Alter, Geschlecht und Austrittsgründen	24	Einsatz Verbundstoffbremssohle (V-Sohle) bei DB-Güterwagen	32		
DB Bahn Fernverkehr – ausgewählte Kennzahlen	15	Rückkehr und Austritt nach Mutterschutz/Elternzeit	24	Materialeinsatz in der Bahn-Infrastruktur	33		
DB Bahn Regio – ausgewählte Kennzahlen	15	Gesundheitsquote	25	Abfallmenge nach Entsorgungsarten	33		
DB Arriva – ausgewählte Kennzahlen	15	Arbeits- und Wegeunfälle sowie Arbeitsunfallquote	25	Abfallmengen nach Abfallarten	33		
DB Schenker Rail – ausgewählte Kennzahlen	16	Personalaufwand	25	Kohlenwasserstoff-Emissionen (NMHC) der Fahrten und Transporte, absolut	34		
DB Schenker Logistics – ausgewählte Kennzahlen	16	Rückstellungen und Aufwendungen für Altersvorsorge	25	Stickoxid-Emissionen (NO _x) der Fahrten und Transporte, absolut	34		
DB Netze Fahrweg – ausgewählte Kennzahlen	17	Aus- und Weiterbildungskosten	26	Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂) der Fahrten und Transporte, absolut	34		
DB Netze Personenbahnhöfe – ausgewählte Kennzahlen	17	Neueinstellungen nach Geschlecht	26	Partikel-Emissionen der Fahrten und Transporte, absolut	34		
DB Netze Energie – ausgewählte Kennzahlen	18	Nachwuchskräfte nach Ausbildungsart	26	Aufteilung der DB-eigenen Busflotte nach Euro-Normen	35		
DB Dienstleistungen – ausgewählte Kennzahlen	18	Übernommene Nachwuchskräfte nach Ausbildungsart	26	Aufteilung der DB-eigenen Lkw-Flotte nach Euro-Normen	35		
				Aufteilung der DB-eigenen Pkw-Flotte nach Euro-Normen	35		
				Berührung von DB-Strecken mit Schutzgebieten	35		
				Berührung von DB-Flächen mit Schutzgebieten	36		
				Unternehmen des DB-Konzerns mit zertifiziertem Umweltmanagementsystem nach ISO 14001	36		
				Verbrauchtes Wasser	36		
						06 Integrität wahren	41
						Keine Abbildungen vorhanden.	

Kontakt

Kontaktinformationen

Deutsche Bahn AG
Nachhaltigkeitsmanagement und Zukunftsforschung
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
✉ nachhaltigkeitsmanagement@deutschebahn.com

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
✉ presse@deutschebahn.com

Diese Broschüre sowie weitere Informationen zur Nachhaltigkeit im DB-Konzern sind auch im Internet abrufbar unter www.deutschebahn.com/nachhaltigkeit. Die Broschüre zu Kennzahlen und Fakten zur Nachhaltigkeit wurde im September 2014 veröffentlicht und erscheint auch in englischer Sprache.

Hinweis

Um die Lesbarkeit zu erleichtern, wird in dieser Broschüre überwiegend die männliche Form bei Personenbezeichnungen verwendet. Gemeint sind grundsätzlich Frauen und Männer.

Zukunftsbezogene Aussagen

Diese Broschüre enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des DB-Konzerns, seiner Geschäftsfelder und einzelner Gesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die auf Basis aller der DB zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen wurden. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen. Der DB-Konzern übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Impressum

Titelbild

Mitarbeiter von DB Schenker Rail Polen bei Rangierarbeiten.

Bildnachweis

Bartłomiej Banaszak (S. 1/Titel). Jet-Foto Kranert (S. 5). Michael Neuhaus (S. 9). Arne Lesmann (S. 19). Max Lautenschläger (S. 27). Roland Sigwart (S. 37). Thorsten Schier (S. 41)

**Unterstützung bei Redaktion,
Gestaltung und Produktion**
Scholz & Friends Group GmbH

Druck

ColorDruck Leimen



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

