



Nachhaltigkeitsbericht 2007

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Welt ist in Bewegung und sucht nach Antworten für die zentralen Herausforderungen. Globalisierung, Klimawandel und Ressourcenverknappung, Deregulierung und demografische Entwicklung sind die Stichworte der politischen Agenda. Der Schienenverkehr gewinnt in diesem Zusammenhang global an Bedeutung, denn er verbindet ökonomische und ökologische Effizienz.

Verkehrsträgerübergreifende Mobilitätslösungen von Tür zu Tür, weltweite Logistikangebote und das Steuern und Betreiben integrierter Verkehrsnetzwerke sind die Kernkompetenzen der Deutschen Bahn AG. Damit binden wir die Schiene optimal in die Reise- und Logistikketten unserer Kunden ein. Wir bieten heute schon Lösungen für die Verkehrsmärkte der Zukunft, wie sie so kein zweites Unternehmen im Portfolio hat. Damit schaffen wir nachhaltige Werte für unsere Kapitalgeber. Für die Deutsche Bahn AG war 2006 ein Rekordjahr: Noch nie haben wir so viele Menschen und Güter auf der Schiene befördert, noch nie stand das Unternehmen wirtschaftlich besser da als heute. Und wir wachsen weiter dynamisch, in Deutschland, Europa und weltweit.

Wir sind stolz darauf, dass von diesem Erfolg auch unsere Mitarbeiter, die Umwelt, aber auch der Wirtschaftsstandort Deutschland nachhaltig profitieren. Seit jeher legen wir besonderen Wert auf unsere gesellschaftliche Verantwortung. Den größten unternehmerischen Veränderungsprozess in der Geschichte der Bundesrepublik, die Integration von Bundesbahn und Reichsbahn und ihre Weiterentwicklung zu einem der weltweit führenden Verkehrsunternehmen, haben wir im Konsens mit unseren Beschäftigten bewältigt, ohne betriebsbedingte Kündigungen. Heute ist der DB-Konzern ein attraktiver Arbeitgeber für 240.000 Menschen, davon 190.000 in Deutschland.

Andere reden über Klimaschutz, wir handeln: Seit 1990 haben wir unseren CO₂-Ausstoß um mehr als 25 Prozent gesenkt. Um den Umweltvorsprung der Bahn weiter auszubauen, werden wir ihn bis 2020 noch einmal um 20 Prozent reduzieren.

Diese und andere wichtige Erfolge, aber auch weitere Vorhaben für die Zukunft dokumentiert der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht, mit dem wir erstmals Personal- und Umweltbericht integrieren. Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Herzlichst Ihr



Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender
Deutsche Bahn AG



Inhalt

Konzern

- 7 Zukunft bewegen – erfolgreich, ökologisch und sozial**
- 10** Umweltmanagement im DB-Konzern
- 12** Verantwortung für Bildung tragen
- 14** Diversity, Engagement und demografische Entwicklung
- 15** Konsequenz und erfolgreich gegen Korruption

Mobility

- 17 Personenverkehr – klimafreundlich und profitabel zugleich**
- 20** Umweltbewusst mobil sein – das Angebot gilt für alle
- 21** Mehr technisches Know-how für weniger Energieverbrauch
- 22** Grenzüberschreitende Kooperation mit Umweltverbänden
- 23** ICE-1-Flotte nach Boxenstopp weiter im Rennen
- 24** Wissensmanagement und lebenslanges Lernen
- 25** Nachwuchskräfte sind das Fundament des Erfolgs

Networks

- 27 Netzwerke für ein professionelles Schienensystem der Zukunft**
- 29** „ProNetz“ – umfassende Modernisierung für Gleise
- 29** In der Fläche weiter präsent
- 30** Nachhaltig und erfolgreich auf neuen Schienen
- 31** Halbierung des Schienenlärms bis 2020
- 32** Freie Fahrt für den Wettbewerb auf der Schiene
- 33** Bahnhöfe als Visitenkarte einer Stadt
- 34** Betriebliche Gesundheitsförderung ist Programm
- 35** Für eine gesicherte Existenz auch nach dem Job

Logistics

- 37 Logistik aus einer Hand – Service rund um den Globus**
- 40** EcoTransIT: Die Fracht-Ökobilanz im Internet
- 40** Hubs: Dreh- und Angelpunkte gebündelter Verkehre
- 41** Stromzähler: Fahrstil wird effizienter
- 41** Auftakt: Züge nach Asien
- 42** Weniger ist mehr – die „K-Sohle“ halbiert den Lärm
- 43** Der DB-Konzern entwickelt sich zum globalen Arbeitgeber
- 43** Offizieller Partner von Olympia in Peking 2008

- 1** Editorial
- 44** Impressum

Zu dieser Broschüre erscheint zeitgleich im Internet eine detaillierte Darstellung der nachhaltigen Unternehmensentwicklung der Deutschen Bahn AG. Sie orientiert sich an den Indikatoren der Global Reporting Initiative (GRI) und somit den international anerkannten Standards der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen.

www.db.de/nachhaltigkeitsbericht



4 Im Dialog Margret Suckale, Vorstand Personal, und Roland Heinisch, Vorstand Systemverbund Bahn



Im Dialog: Margret Suckale, Vorstand Personal, und Roland Heinisch, Vorstand Systemverbund Bahn

Wir bieten **nachhaltige Lösungen** für Mobilität und Logistik

2006 war das erfolgreichste Jahr der DB-Geschichte. Welchen Stellenwert nimmt für Sie dabei der Aspekt der Nachhaltigkeit ein?

Suckale: Der Erfolg der DB basiert gerade auf der nachhaltigen Unternehmensstrategie. Denn langfristig können wir nur mit Produkten erfolgreich sein, die sich auch dauerhaft am Markt bewähren. Die Bahn ist unumstritten das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Aber allein eine sehr positive Umweltbilanz ist für die Nachhaltigkeit eines Unternehmens nicht ausreichend. Um unsere Zukunftsfähigkeit zu sichern, wappnen wir uns und unsere Mitarbeiter nicht nur für die Globalisierung und Liberalisierung der Märkte. Wir stellen uns beispielsweise auch auf die demografischen Veränderungen ein, die Auswirkungen sowohl aufseiten der Kunden als auch aufseiten unserer Mitarbeiter haben. Glücklicherweise steigt unsere Attraktivität als Arbeitgeber kontinuierlich, sodass es uns auch in Zukunft gelingen sollte, Fach- und Führungskräfte für unser Unternehmen zu gewinnen und an uns zu binden.

Heinisch: Der Aspekt der Nachhaltigkeit zeigt sich auch am Beispiel des integrierten Betriebs unserer Netze. Wir

betreiben Schienennetze sowie die zugehörigen Energie- und Kommunikationsnetze. Denn nur so können wir das System Schiene ganzheitlich weiterentwickeln und die Leistungsfähigkeit konsequent erhöhen. Damit sichern wir den nachhaltigen Erfolg im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln – für uns, aber auch für andere Schienenverkehrsunternehmen. Letztendlich dient das dem gesamten System Schiene und wirkt sich positiv auf die Umweltbilanz des Verkehrssektors insgesamt aus.

Welche Strategien verfolgt die DB, um Nachhaltigkeit auch zukünftig zentral zu verankern?

Heinisch: Als eines der weltweit führenden Verkehrsunternehmen kommt uns in puncto Nachhaltigkeit eine besondere Verantwortung zu. Der Verkehrsmarkt zählt zu den energieintensivsten Wirtschaftssektoren. Energie effizient zu nutzen, ist ein echter Wettbewerbsvorteil. Diesen Vorteil des Systems Schiene müssen wir absichern, besonders da dessen Bedeutung noch weiter wachsen wird. Wir haben das früh erkannt und bereits vor mehr als 15 Jahren angefangen, unsere Energieeffizienz zu verbessern

und die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Heute emittiert die Deutsche Bahn jährlich etwa 2,2 Millionen Tonnen weniger als 1992 – bei stetig wachsender Verkehrsleistung wohlgeerntet. Und so machen wir auch weiter: Mit dem Ziel, unseren CO₂-Ausstoß bis 2020 um weitere 20 Prozent zu reduzieren, haben wir uns ein anspruchsvolles Ziel gesetzt. Jetzt implementieren wir die Maßnahmen, um dieses Ziel konsequent zu erreichen.

Suckale: Diese Nachhaltigkeit ist auch das Ziel unserer Personalarbeit: Unser Geschäft ist sehr komplex und unsere Belegschaft sehr heterogen. Deshalb ist die hervorragende Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter so entscheidend für uns. Außerdem wollen wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch eine attraktive Personalpolitik langfristig an uns binden. Dazu gehören Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie genauso wie die Gesundheits- und Motivationsprogramme für unsere Mitarbeiter. Als einer der größten Ausbilder mit über 8.000 Auszubildenden sorgen wir bereits heute für geeigneten Fach- und Führungskräftenachwuchs.

Wie wird die Privatisierung der Deutschen Bahn das Thema Nachhaltigkeit beeinflussen?

Suckale: Die Privatisierung stützt unsere Nachhaltigkeit: Denn wenn wir unsere erfolgreiche Entwicklung der vergangenen Jahre fortsetzen wollen, müssen wir weiter in den Ausbau unseres Geschäfts investieren. Dazu benötigen wir privates Kapital, denn trotz unserer Erfolge reichen unsere finanziellen Mittel nicht für die erforderlichen Investitionen. Darüber hinaus wollen wir die Chancen der Globalisierung und Internationalisierung nutzen, denn die grenzüberschreitenden Verkehrsmärkte entwickeln sich sehr vielversprechend. Nur wenn wir die Nase weiter vorn behalten, können wir auf Dauer erfolgreich sein und vor allem auch unsere Arbeitsplätze im zunehmenden Wettbewerb sichern.

Heinisch: Die aktuelle Performance ist eine wichtige Voraussetzung, die Kapitalmärkte bewerten aber immer stärker auch die längerfristigen Zukunftsaussichten von Unternehmen. Man schaut sich an, ob Unternehmen etwa vor dem Hintergrund globaler Trends, des wirtschaft-

lichen Umfelds oder des Wettbewerbs erfolgreich sein können. Kennzahlen für Nachhaltigkeit spielen da eine wachsende Rolle. Im internationalen Güterverkehr expandieren wir mit einem Mix aus Zukauf von Unternehmen und Kooperationen sehr solide. Wir folgen damit den Warenströmen und bringen unsere Größe und unsere Kompetenz ein. Letztlich geht es darum, unser Unternehmen so aufzustellen, dass es langfristig erfolgreich sein kann.

Was sind die Herausforderungen für die nächsten Jahre?

Heinisch: Bei allem Stolz auf das bisher Erreichte: Wir sind noch lange nicht am Ziel. Wer die künftigen Mobilitätsbedürfnisse und globalen Logistikketten weiterdenkt und die wachsenden Anforderungen an Umweltverträglichkeit danebenhält, sieht die großen Herausforderungen nachhaltigen Wirtschaftens. Wie decken wir den steigenden Bedarf an Mobilität bei gleichzeitigem Schutz von Umwelt und Natur? Wir müssen unsere Umweltperformance über alle Transportketten hinaus im Mix optimieren – immer ausgerichtet auf Markt und Nachhaltigkeit. Wir müssen uns auch der Frage stellen, welchen Einfluss die zunehmende globale Mobilität auf unser Geschäft und unser Unternehmen haben wird.

Suckale: Die steigende Internationalisierung des Geschäfts ist sicher ein zentrales Thema. Die Diskussion über globales Wirtschaften wird in allen Branchen geführt. Globales Engagement funktioniert aber nur, wenn wir als Personalmanagement auch in der Lage sind, unser global aufgestelltes Unternehmen mit den entsprechenden Personalstrategien zu unterstützen. Internationales Recruiting und internationale Personalentwicklung gehören zu den Human-Resources-Initiativen, die wir zur Zukunftssicherung gestartet haben. Wir gewährleisten globale Mobilität für Menschen und Güter und bedienen damit ein Grundbedürfnis unserer modernen Gesellschaft. Außerdem sichern wir als einer der größten Arbeitgeber in Deutschland die wirtschaftliche Existenz von rund 240.000 Mitarbeitern und ihren Familien. Wir tragen also eine sehr große Verantwortung. Dessen sind wir uns stets bewusst.



Roland Heinisch: „Energie effizient zu nutzen, ist ein echter Wettbewerbsvorteil“



Margret Suckale: „Nachhaltigkeit ist auch das Ziel unserer Personalarbeit“



Die Deutsche Bahn bekennt sich zu den Prinzipien des nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens. Im Jahr 2005 hat sie ein integriertes Nachhaltigkeitsmanagement eingeführt. Sie sieht sich in der Verantwortung, ihren Unternehmenswert zu steigern, ihre weltweit 240.000 Mitarbeiter zu fördern, deren Arbeitsplätze zu sichern sowie die Verkehrsnetzwerke der Zukunft umweltfreundlich und klimaschonend zu betreiben und auszubauen.

Zukunft bewegen – erfolgreich, ökologisch und sozial

Die Weltfabrik als Produktionsstätte – mit zunehmend international ausgerichteter Arbeitsteilung wachsen die Verkehrs- und Warenströme weiter an. In regionalen, nationalen wie globalen Netzwerken sind immer mehr Menschen unterwegs und werden mehr Güter bewegt. Die Notwendigkeit, mobil zu sein, wird wichtiger denn je. In diesem Wachstumsmarkt agiert die Deutsche Bahn AG als eines der weltweit führenden Verkehrsunternehmen.

Mehr noch: Die DB sieht ihre Aufgabe im Betrieb hochkomplexer Verkehrsnetzwerke. Sie vereint unter ihrem Konzerndach alle Verkehrsträger und ist damit wie kein anderes Unternehmen in der Lage, diese nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch intelligent miteinander zu vernetzen.

Die Deutsche Bahn, die als letztes großes „Staatsunternehmen“ zu hundert Prozent im Besitz des Bundes ist, schreibt nach umfassender Sanierung und Modernisierung in allen Ressorts schwarze Zahlen. Sämtliche Finanzkennzahlen entwickeln sich seit Jahren positiv. 2006 war das bislang erfolgreichste Jahr in der Geschichte des DB-Konzerns mit einem Gewinn vor Steuern und Zinsen von rund 2,5 Milliarden Euro. Um diesen Wachstumskurs langfristig zu sichern und die Eigenkapitalbasis zu stärken, strebt der Konzern eine Teilprivatisierung über den internationalen Kapitalmarkt an.

Die fast 15 Jahre alte Vision vom Beginn der Bahnreform – aus den zwei wirtschaftlich maroden Unternehmen Bundesbahn und Reichsbahn einen gesunden Konzern zu schmieden – ist Realität geworden. Nach umfassender Sanierung und Modernisierung steht der DB-Konzern heute auf einem stabilen, zukunftsfähigen Fundament, seine Schienenaktivitäten wachsen stärker als der Verkehrsmarkt. 2006 gewann der DB-Konzern insgesamt täglich rund 190.000 Fahrgäste hinzu und steigerte seine Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr gegenüber dem Vorjahr um 9,5 Prozent.

Die auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Unternehmensstrategie zielt auf die langfristige Steigerung des Unternehmenswerts. Dabei hat sich der DB-Konzern frühzeitig an den Anforderungen orientiert, die sowohl vom Markt als auch von Stakeholdern und Shareholdern an ein international agierendes Verkehrsunternehmen gestellt werden.

Der unternehmerische Erfolg der DB AG stärkt unmittelbar die Position des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene. Das Unternehmen hat sich in Deutschland als treibende Kraft einer Renaissance der Eisenbahn und damit auch für eine ökologisch nachhaltige Mobilität positioniert. Um die Nachfrage der produzierenden Wirtschaft nach integrierten Logistikketten bedienen zu können, wurde um die erfolgreiche DB-Güterbahn Railion ein Global Player der Transportbranche aufgebaut. Mit dem Logistiker Schenker und BAX Global ist der DB-Konzern weltweit in 150 Ländern präsent und partizipiert an einem anhaltend starken Marktwachstum.

Integrierter Konzern: Rad und Schiene im Verbund

Das in über 170 Jahren entstandene Rad-Schiene-System lässt sich sowohl ökonomisch als auch ökologisch nur in enger Vernetzung optimal weiterentwickeln und effizient betreiben. Fahrweg, Fahrzeuge sowie Leit- und Sicherungstechnik bilden einen Systemverbund und damit die Voraussetzung für einen effizienten und sicheren Eisenbahnbetrieb. Eine Trennung von Netz und Betrieb würde das Innovationspotenzial des Systems Bahn sowie die Qualität des Betriebs stark beeinträchtigen. Die Stärke des Verbunds kommt allen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf



Der Hauptbahnhof in Berlin: Publikumsmagnet und modernster Verkehrsknotenpunkt Europas.

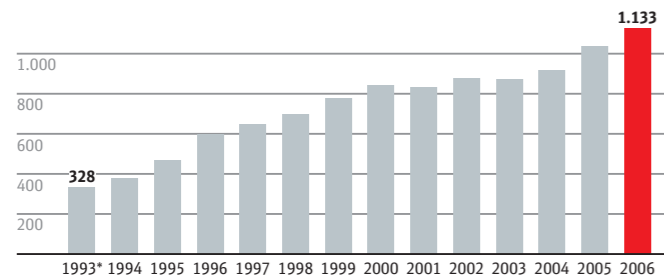


Sebastian Fuhrmann, Abteilungsleiter Cockpit bei der DB Systems GmbH (Ressort Networks):

„Der DB-Konzern unterhält und betreibt über sein Schienennetz hinaus weitere leistungsfähige Netze, zum Beispiel für den Bahnstrom, den Mobilfunk GSM-R und die IT. DB Systems, das Systemhaus des DB-Konzerns, entwickelt und betreibt beispielsweise für den Personen- und Güterverkehr spezielle IT-Lösungen. Ein permanentes Monitoring sorgt für hohe Zuverlässigkeit der Systeme, an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr. Unser Know-how liefert die Basis für sicheren und wirtschaftlichen Bahnverkehr.“
Sebastian Fuhrmann ist bei DB Systems in Berlin und Frankfurt verantwortlich für das aktive und proaktive Monitoring aller zentralen IT-Systeme der Deutschen Bahn.

Produktivität um 245 Prozent gesteigert

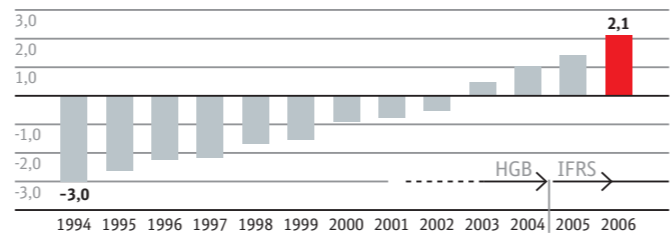
Eine um 245 Prozent höhere Produktivität im Geschäftsjahr 2006 konnte die Schiene gegenüber 1993 verbuchen. Insgesamt hat sich die Produktivität gegenüber dem Stand vor der Bahnreform mehr als verdreifacht. (Angaben in Tausend Personentonnenkilometern pro Mitarbeiter Schiene)



* vor Bahnreform

Track Record 2006 fortgesetzt

2,1 Milliarden Euro Gewinn vor Steuern, Zinsen und Sondereffekten hat die DB 2006 erwirtschaftet. Damit war 2006 das beste Jahr in der Geschichte der DB AG. Das EBIT (Earning before interest and taxes) vor Sondereffekten und Altlastenerstattung wurde seit 1994 um 5,1 Milliarden Euro gesteigert. (Angaben in Milliarden Euro)



dem Netz zugute, denn es stellt sicher, dass technische Weiterentwicklungen im Sinne einer unternehmerischen Bahn erfolgen. Die Einheit von Rad und Schiene stärkt den Verkehrsträger im Ganzen und fördert seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Straßen- und Luftverkehr.

Ohne die enge Verzahnung zwischen Schiene, Zug und Leit- und Sicherungstechnik ließe sich beispielsweise der Hochgeschwindigkeitsverkehr, der in Europa die Renaissance der Eisenbahn maßgeblich mit ausgelöst hat, nicht effizient betreiben. Die Deutsche Bahn AG verfügt über weltweit nachgefragtes Know-how für den Betrieb und die Optimierung des Rad-Schiene-Systems.

Der integrierte DB-Konzern, der nicht nur Züge fährt, sondern auch die Verantwortung für das Netz hat, ist darum ein Garant für die nachhaltige Weiterentwicklung der Eisenbahn. Nicht nur in Deutschland: So baut die DB in China eine Hochgeschwindigkeitstrasse über knapp 500 Kilometer von Zhengzhou nach Xi'an.

Mehr Umweltschutz bei steigender Leistung

Die DB AG gibt mit dem Schienenverkehr in Deutschland und Europa schon heute Antworten auf Fragen, die in Anbetracht von Klimawandel und Klimaschutz auf der politischen Agenda höchste Priorität erhalten haben. Die Verlagerung weiterer Verkehre aus der Luft und von der Straße auf die Schiene bietet erhebliche Sparpotenziale sowohl beim Energieverbrauch als auch bei der Emission von Luftschadstoffen und des Treibhausgases Kohlendioxid CO₂. Die Deutsche Bahn bietet ihren

Kunden bereits heute nachhaltige Produkte, vom City-Ticket für die kostenlose Anschlussfahrt im örtlichen Nahverkehr des Zielorts über die kostenlose Mitnahme von Kindern unter 15 Jahren bis zur Mobility BahnCard 100. Mit deren Nutzung wird die persönliche Klimabilanz um drei Tonnen pro Jahr entlastet.

Bereits seit geraumer Zeit verringert der DB-Konzern kontinuierlich Energieverbrauch und Emissionen bei gleichzeitig steigenden Leistungen. So gelang es der DB, den spezifischen Ausstoß von CO₂ zwischen 1990 und 2002 um über 25 Prozent zu senken – zwei Jahre früher als im Klimaschutzziel nach der Bahnreform formuliert. Dieser Kurs wird konsequent beibehalten: Das daraufhin gestartete Klimaschutzprogramm sieht zwischen 2002 und 2020 eine CO₂-Reduktion um weitere 20 Prozent vor. Bis Jahresende 2006 wurde ein Minus von 11,4 Prozent erreicht.

Unter fairen Rahmenbedingungen, die heute im Wettbewerb der Verkehrsträger noch nicht herrschen, könnte die Bahn ihren Beitrag zum Klimaschutz durch höhere Investitionen in energieeffiziente Technik noch weiter steigern. Gegenwärtig werden der Luft- und der Schiffsverkehr national und international durch die Befreiung von Mineralöl- und Ökosteuer indirekt hoch subventioniert. Zudem wird im Verkehrssektor ausschließlich die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene durch die aufgrund des Emissionshandels gestiegenen Stromkosten beeinträchtigt.

» www.db.de/geschaeftsbericht



Der Personenverkehr ist durch seine modernen Angebote und verkürzten Reisezeiten attraktiver und damit konkurrenzfähiger geworden.

Umweltmanagement im DB-Konzern

In der Öffentlichkeit wird die Bahn als das wahrgenommen, was sie ist: als Betreiber eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel. Das ist jedoch kein Anlass, sich darauf auszuweichen. Denn auch die Bahn muss ihre ökologische Nachhaltigkeit weiter verbessern – besonders in ihren weltweiten Logistikaktivitäten. So werden Schenker und BAX Global, die in den vergangenen beiden Jahren in den DB-Konzern integriert wurden, sukzessive in das Nachhaltigkeitsmanagement des DB-Konzerns einbezogen.

Das Bahn-Umwelt-Zentrum (BUZ) entwickelt zusammen mit den jeweiligen Geschäftsfeldern für den gesamten Konzern Konzepte und Strategien, die die ökologische Nachhaltigkeit des Verkehrsträgers Schiene weiter verbessern und die gleichzeitig wirtschaftlich tragfähig sind.

Das BUZ erarbeitet beispielsweise konkrete Maßnahmen, um das selbst gesteckte DB-Ziel – die Halbierung der Lärm-Emissionen bis zum Jahr 2020 – in die Tat umzusetzen. Wei-

tere, hochaktuelle Themen sind Klimaschutz, Luftreinhaltung und der nachhaltige Umgang mit Ressourcen: Konkrete Fortschritte beim Energiesparen und bei der Senkung des Schadstoffausstoßes nützen nicht nur unserem Lebensraum und nachfolgenden Generationen, sondern stärken sowohl die Wettbewerbsfähigkeit als auch die Glaubwürdigkeit der Deutschen Bahn AG in der Öffentlichkeit.

Ökologie soll sich rechnen

Alle Investitionen, die der Verbesserung der Ökobilanz dienen, müssen sich auch am Markt bewähren. Die DB AG ist sich der besonderen Verantwortung bewusst, die sie als Betreiber eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel hat.

Andererseits vollzieht sie als globales Verkehrsunternehmen einen Spagat, dieser Verantwortung auch umfassend gerecht zu werden. Ein Unternehmen wie die DB AG handelt nicht nachhaltig, wenn es alle denk-

baren Umweltstandards sofort einführen und infolgedessen seine Kunden mit hohen Preisen vertreiben würde.

Die aggressive Expansion der Billigfluggesellschaften belegt, wie steuerliche Rahmenbedingungen – die Befreiung des Luftverkehrs von Mineralöl- und Ökosteuer und im internationalen Verkehr auch von der Umsatzsteuer – eine politisch gebilligte Abwanderung von Kunden zu einem Verkehrsmittel mit wesentlich ungünstigerer Klimabilanz forcieren.

In ihrem Nachhaltigkeitsmanagement setzt die Deutsche Bahn AG auf eine Balance von Ökologie und Ökonomie und erwartet von der Politik – auch vor dem Hintergrund alarmierender UN-Klimaberichte – Rahmenbedingungen, die einen fairen Wettbewerb ermöglichen und damit Freiraum schaffen für weitere Investitionen in klima- und umweltschonende Technik bei der Bahn.

» www.db.de/klimaschutz



Weiterverwendung und Recycling von Schwellen gehören für die Bahn zum nachhaltigen Umgang mit Ressourcen.

Sylke Hußmann, Korridormanagerin bei Intermodal DB Logistics:

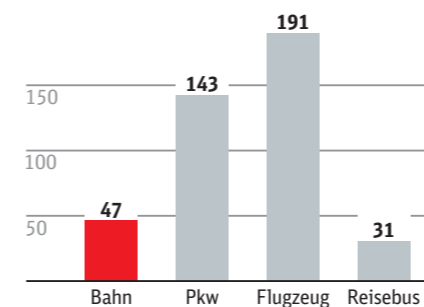
„Die Alpen sind ein sensibles Ökosystem, das wir schützen müssen, nicht zuletzt, indem wir Transporte von der Straße auf die Schiene verlagern. Der Kombinierte Schienen-güterverkehr zwischen Deutschland und Italien wächst jährlich um durchschnittlich 14 Prozent und damit deutlich schneller als der Gesamtmarkt. Diese Zuwächse sind auch möglich durch die Beteiligung der DB AG am EU-Projekt Bravo, das Qualität, Effizienz und Kapazität auf der wichtigen Bahnlinie über den Brenner maßgeblich verbessert hat.“
Sylke Hußmann ist zuständig für den Kombinierten Güterverkehr nach Südeuropa.



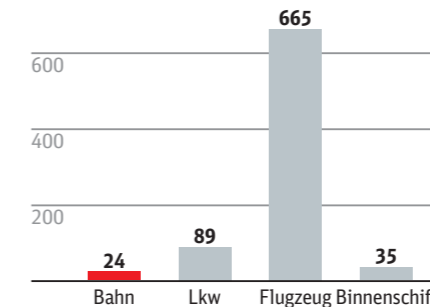
Klimafreundliche Bahn

Vergleich der spezifischen CO₂-Emissionen verschiedener Verkehrsträger bei durchschnittlicher Auslastung.

Personenfernverkehr
(Angaben in Gramm CO₂ pro Personenkilometer)

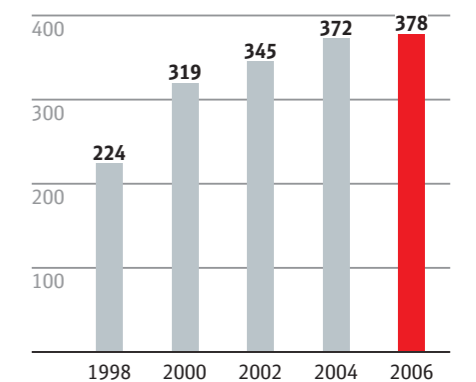


Güterverkehr
(Angaben in Gramm CO₂ pro Tonnenkilometer)



Energiesteuern der Bahn

Innerhalb von sieben Jahren (1999–2006) ist der Anteil von Steuern und Klimaschutzabgaben an den Energiekosten auf ein Drittel gestiegen. (Angaben in Millionen Euro)



Verantwortung für Bildung tragen

Die DB AG ist ein sehr traditionsreicher und zugleich moderner und attraktiver Arbeitgeber. Für die Eisenbahn tätig zu sein, das galt Generationen nicht nur als Beruf, sondern auch als Berufung. In dieser sehr speziellen Identifikation der Bahner mit ihrem Unternehmen steckt das Thema Nachhaltigkeit, lange bevor dieser Begriff geprägt wurde.

Traditionell nachhaltig

Ihren ökonomischen Erfolg verdankt die DB AG hoch motivierten und qualifizierten Mitarbeitern, die den notwendigen Sanierungs-, Modernisierungs- und Rationalisierungsprozess seit dem Beginn der Bahnreform 1994 mitgetragen haben. Dieser straffe, tiefgreifende Wandel hin zu einem global aufgestellten, zukunftsfähigen Unternehmen hat den Mitarbeitern viel abverlangt. Ohne ihr Engagement und ihre Ausdauer wäre der Wandel zu einem modernen Wirtschaftsunternehmen nicht mög-

lich gewesen. Zu den erfolgreichen Instrumenten sozialer Nachhaltigkeit zählt der Konzernarbeitsmarkt, der sich um die Weiterqualifizierung und Vermittlung von Mitarbeitern kümmert, deren Beschäftigung wegfällt. Mit dem Jobstarter Service wird den Auszubildenden, die nicht sofort in das ausbildende Geschäftsfeld übernommen werden können, ein ähnliches Modell angeboten.

Der für die Sanierung und Modernisierung des Konzerns notwendige Arbeitsplatzabbau, bedingt auch durch den Zusammenschluss von Reichs- und Bundesbahn, ist inzwischen weitgehend abgeschlossen. Damit wandeln sich auch die Instrumente und Ziele des Konzernarbeitsmarktes. Um DB-Mitarbeitern neue Perspektiven zu eröffnen, betreibt der Konzern vermehrt „Insourcing“: Tätigkeiten, die an externe Firmen vergeben waren, übernimmt die DB AG in eigener Regie.

Sichere Arbeitsplätze, moderne Arbeitszeitmodelle, umfassende

Sozialleistungen und attraktive Karrierechancen machen die DB AG heute zu einem gefragten Arbeitgeber in Deutschland und weltweit.

Die DB AG honoriert die Loyalität ihrer Mitarbeiter mit einem Beschäftigungsbündnis, das den Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen bis Ende 2010 und konsequente Schulungs- und Förderprogramme vorsieht. Gemeinsam mit ihren Sozialpartnern 1994 eingegangen, wird es laufend fortgeschrieben.

Perspektiven bieten

Die Deutsche Bahn fördert ihre Mitarbeiter auf allen Ebenen: Am unternehmerischen Erfolg sind alle Beschäftigten durch Sonderzahlungen beteiligt. Die DB AG unterstützt ihre Mitarbeiter aktiv bei der Alters- und Gesundheitsvorsorge, engagiert sich für eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie und setzt mit dem Thema „Work-Life-Balance“ Akzente.

Als einer der größten Arbeitgeber und Ausbilder im Land bekennt sich der DB-Konzern zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung in Sachen Bildung und als wichtiger Faktor am Arbeitsmarkt. Mehr als 8.000 Schulabgänger lernen bei der Deutschen Bahn AG vielfältige Berufe mit attraktiven Karrierechancen. Studenten und Hochschulabsolventen werden in anspruchsvollen Praktikanten- und Trainee-Programmen an die DB herangeführt.

Flankiert wird das Engagement für den Nachwuchs durch das Praktikantenprogramm „Chance plus“, das jährlich mehrere hundert Schulabgänger, die keine Lehrstelle gefunden haben, zur Ausbildungsreife führt. Das erhöht ihre Berufschancen deutlich.

Um die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens nachhaltig zu sichern, bereitet sich der Konzern auf den demografischen Wandel vor und entwickelt Personalstrategien, die sowohl einer verlängerten Lebensarbeitszeit als auch der „schrumpfenden Ressource“ Nachwuchs Rechnung tragen. Gleichzeitig bietet die DB AG in Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern eine Beteiligung am Erfolg des Unternehmens, kombiniert mit einer zusätzlichen Altersvorsorge an. Damit übernimmt der Konzern auch Verantwortung für seine Beschäftigten über das Berufsleben hinaus. In Anbetracht der Rentendiskussionen eine Leistung, die zunehmend wichtiger wird.

»www.db.de/schueler
»www.db.de/karriere

Sichere Arbeitsplätze, umfassende Sozialleistungen und attraktive Karrierechancen machen die Deutsche Bahn AG zu einem gefragten Arbeitgeber.



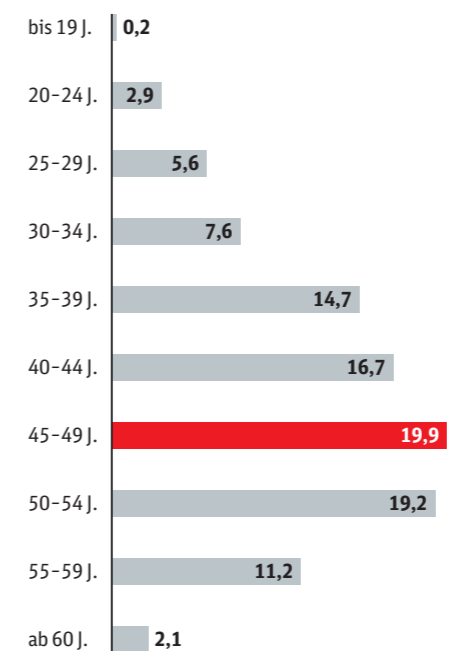
360 Jugendliche haben im Jahr 2006 das Praktikantenprogramm „Chance plus“ abgeschlossen.

Mitarbeiterstruktur zukunftsfähig gestalten

Die Bahn steht hinsichtlich der derzeitigen Mitarbeiterstruktur vor besonderen Herausforderungen. Die Personalstrategie entwickelt Konzepte, um diesen nachhaltig begegnen zu können.

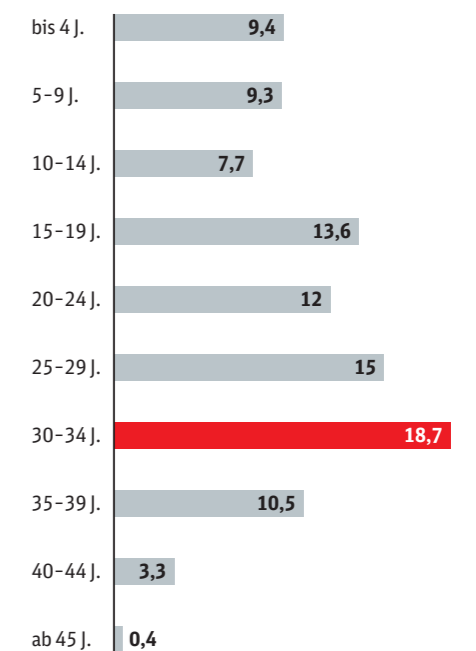
Mitarbeiter nach Alter

Angaben in Prozent; Durchschnitt: 44,0 Jahre



Mitarbeiter nach Betriebszugehörigkeit

Angaben in Prozent; Durchschnitt: 22,2 Jahre



Diversity, Engagement und demografische Entwicklung

Der DB-Konzern pflegt eine Unternehmenskultur, die von Offenheit, Fairness und Toleranz geprägt ist. Die Verschiedenheit (Diversity) und Einzigartigkeit der Mitarbeiter wird nicht nur respektiert, sondern auch gefördert. Es sollen niemandem Nachteile durch sein Alter, Geschlecht, seine Weltanschauung oder ethnische Herkunft entstehen. Die DB versteht Vielfalt als Chance, gerade im Hinblick auf eine stärkere internationale Positionierung.

Im jährlichen Wettbewerb „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“ werden alle DB-Auszubildenden im ersten Lehrjahr für die Themen Fremdenfeindlichkeit und Rechtsextremismus sensibilisiert und zu Zivilcourage ermuntert. Der DB-Konzern kooperiert außerdem mit Schulen und beteiligt sich regelmäßig am „Girls’ Day“, an dem Mädchen in technische Berufe hineinschnuppern können. Das Durchschnittsalter aller

DB-Beschäftigten liegt gegenwärtig bei 44 Jahren und wird im Zuge der demografischen Entwicklung weiter ansteigen. Auf diese Herausforderung stellt sich der DB-Konzern seit Jahren mit hoher Priorität ein. Im Vordergrund stehen dabei der Erhalt

der Beschäftigungsfähigkeit älterer Mitarbeiter und die Nachwuchssicherung sowie die Rekrutierung vor allem in Bereichen, in denen bereits Engpässe ermittelt wurden.

» www.db.de/engagement



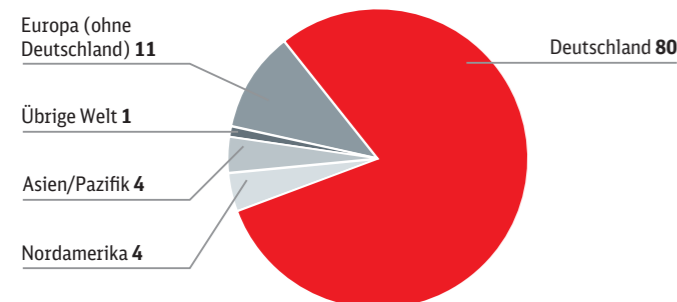
Die Bahn beteiligt sich am Girls’ Day, denn auch Mädchen sind technikinteressiert.

Mitarbeiter sind die Basis des Erfolgs

229.000 Mitarbeiter (umgerechnet auf Vollzeitpersonen) arbeiten weltweit für den DB-Konzern. Nach dem Kauf von BAX Global ist der DB-Konzern noch stärker als bisher auf allen fünf Kontinenten vertreten. (Konzern gesamt ohne Auszubildende)

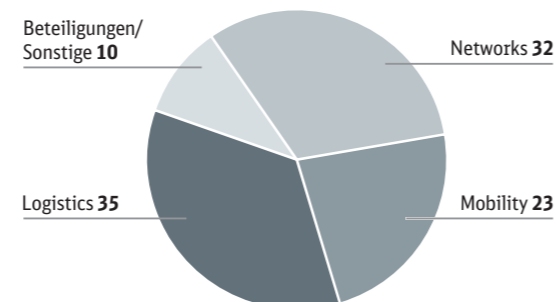
Mitarbeiter nach Regionen

(Angaben in Prozent)



Mitarbeiter nach Marktbereichen

(Angaben in Prozent)



Arasu Tufan, Auszubildende im Fernverkehr der DB in Hamburg:

„Nach meinem Schulabschluss habe ich zwei Jahre lang vergeblich eine Lehrstelle gesucht – 200 Bewerbungen, 200 Absagen. Schließlich bekam ich die Möglichkeit, am DB-Praktikantenprogramm „Chance plus“ teilzunehmen. Dieses Jahr hat mich wachgerüttelt und fit gemacht für den Arbeitsmarkt. Jetzt lerne ich im Reisezentrum in Hamburg-Altona die Kundenberatung und den Verkauf von Fahrkarten. Es macht unheimlich viel Spaß, ich trage schon Verantwortung und bin erstaunt, wie viel die DB in uns Auszubildende investiert.“
Arasu Tufan nahm 2005/06 am DB-Praktikantenprogramm „Chance plus“ teil und bewarb sich anschließend mit Erfolg um eine Lehrstelle zur Kauffrau im Verkehrsservice.



Konsequent und erfolgreich gegen Korruption

Der DB-Konzern geht vehement gegen Bestechung und Betrug vor und ist Vorbild für andere Unternehmen und Institutionen. Bereits 2000 wurde ein Antikorruptionsprogramm gestartet und systematisch aufgebaut.

Zentrale Anlaufstelle bei der DB AG sind die beiden Ombudsleute als Vertrauensanwälte. Der Lenkungs-kreis Compliance, der sich mit allen Hinweisen intensiv auseinandersetzt und die internen Ermittlungen einleitet, bildet das Kernstück. Sinn und Ziel der Compliance-Arbeit im Konzern ist es, ehrliche Mitarbeiter zu

schützen, die ethischen Werte des Unternehmens zu stützen, mit integren Partnern „saubere“ Geschäfte zu machen und Firmengelder nicht zu veruntreuen. Seit Beginn des Antikorruptionsprogramms wurde in mehr als 130 Fällen Strafanzeige erstattet. Von hoher Bedeutung ist vor allem die präventive Wirkung: So wurden Verhaltensrichtlinien verfasst, die konkrete Handlungsvorgaben für alle DB-Mitarbeiter beinhalten. Das interne Kontrollsystem wie das Vier-Augen-Prinzip und das Rotationssystem wurde verbessert.

Zudem wurden mit Vertragspartnern sogenannte Leitlinien abgestimmt, die das Wertemanagement auf beiden Seiten anerkennen.

Um dem Thema noch mehr Gewicht zu verleihen, hat die DB aktuell den international anerkannten Staatsanwalt Wolfgang Schauensteiner als Chief Compliance Officer an Bord geholt. Für den zunehmend international agierenden Konzern ein wichtiger Schritt, um für alle Beschäftigten der DB einheitliche Maßstäbe zu setzen.

» www.db.de/korruptionsbericht



Mobilität der Zukunft deckt unterschiedliche Reisebedürfnisse einer zusehends älter werdenden Gesellschaft ab. Ob Reisende oder Berufspendler, die Ansprüche an mobile Lebensqualität steigen und gehen einher mit der Notwendigkeit, umweltverträglich zu sein. Die DB als Europas größtes Verkehrsunternehmen zeigt, dass Personenverkehr auf der Schiene ökonomisch und ökologisch zugleich sein kann. Ohne Fahrgäste ginge das nicht. Ohne engagierte Mitarbeiter auch nicht, die überzeugt sind von dem, was sie bei der Bahn tun.

Personenverkehr – klimafreundlich und profitabel zugleich

Mobilität und Flexibilität bedingen sich gegenseitig.

Diese beiden Komponenten sind aus einer modernen, global vernetzten Gesellschaft nicht mehr wegzudenken – im Gegenteil: Das Bedürfnis und die Notwendigkeit mobil zu sein nimmt stetig zu. Davon profitieren die Verkehrsträger in unterschiedlichem Maße. So steigerte die Deutsche Bahn als größtes europäisches Eisenbahnunternehmen ihre Schienenverkehrsleistung im Jahr 2006 auf rund 75 Milliarden Personenkilometer. Das bedeutet: Es sind täglich fast sieben Millionen Menschen mit Bahnen und Bussen der Deutschen Bahn unterwegs. Ein neuer Rekord. Der DB ist es gelungen, im Verkehrsmarkt seit mehreren Jahren Marktanteile zurückzugewinnen.

Dicht geknüpftes Netz entlang der Reisekette

Darüber hinaus hat der DB-Konzern den für den Verkehrsträger Schiene wichtigen Beweis erbracht, dass ein moderner, effizienter Personenverkehr wirtschaftlich erfolgreich sein kann. Alle drei Geschäftsfelder des Ressorts Personenverkehr (Mobility) – Fernverkehr, Regio und Stadtverkehr – schreiben schwarze Zahlen. Seit Beginn der Bahnreform 1994 wurden Milliarden in neue Fahrzeuge investiert, sodass der Personenverkehr heute im europäischen Vergleich eine der jüngsten und effizientesten Flotten betreibt.

Ein in seiner Größe beispielhaftes Netz aus ICE- und Intercity-Linien verbindet alle größeren Städte schnell und komfortabel im Stundentakt. Es gibt nirgendwo auf der Welt einen vergleichbaren Schienenverkehr, der auf rund 34.000 Kilometern Gleisnetz so flächendeckend und vertaktet ist wie in Deutschland. Der ICE hat sich als europäische Qualitätsmarke im Hochgeschwindigkeitsverkehr etabliert und fährt nach Zürich, Wien, Brüssel, Amsterdam und ab 2007 auch nach Paris und Kopenhagen.

Im Regional- und Stadtverkehr bewahren leistungsfähige S-Bahn-Systeme Ballungsräume tagtäglich vor dem Verkehrsinfarkt. Der DB-Konzern ist außerdem das größte Busunternehmen in der Bundesrepublik. Insgesamt sind beim Personenverkehr der Deutschen Bahn knapp 54.000 Mitarbeiter beschäftigt.

Dass Deutschland zu den Ländern gehört, in denen komfortable Mobilität auch ohne Auto möglich ist, ver-

dankt es nicht zuletzt der Deutschen Bahn. Der DB-Konzern übernimmt damit eine wichtige soziale Funktion für alle, die nicht Auto fahren können oder wollen. Dieser Aspekt wird, abgesehen von der uneingeschränkten Lebensqualität, auch bedeutender hinsichtlich weiter steigender Rohölpreise, die das Autofahren spürbar verteuern. Schon heute zahlen Berufspendler im Pkw für den täglichen Weg zur Arbeit wesentlich mehr als Inhaber von DB-Monatsfahrkarten, wie auch der ADAC festgestellt hat. Zudem fährt man mit Bahn und Bus um ein Vielfaches sicherer und entspannter als mit dem Pkw.

Angesichts der alarmierenden Weltklimaberichte der Vereinten Nationen gerät schlagartig ins Blickfeld, in welchem Ausmaß die heute gelebte Mobilität zur Emission des klimaschädlichen Treibhausgases CO₂ beiträgt. Bei der Deutschen Bahn ist Umweltschutz schon seit jeher ein Unternehmensziel. Das zeigt sich nicht zuletzt in kontinuierlichen Einsparungen beim Energieverbrauch und freiwilligen Reduzierungen bei der Emission von Schadstoffen und Treibhausgasen. Das Vertrauen der Kunden will die DB auf ein wachsendes Fundament an ökologisch gut verträglichen, bezahlbaren Leistungen stellen. Lebensqualität schaffen, nicht nur im Sinne der Mobilität, sondern mit Rücksicht darauf, welche Umweltbelastungen daraus entstehen können. Deshalb forciert sie ihre Anstrengungen,



Leistungsfähige Stadtbahn- und Regionalbahn-Systeme bewahren Ballungsräume tagtäglich vor dem Verkehrsinfarkt.



Josette Demonchaux, Leiterin Qualität und Service bei ALLEO:

„Von der neuen Verbindung profitiert nicht nur der Reisende, Gewinner ist auch die Umwelt. Auf der 600 km langen Strecke Frankfurt/Main–Paris ist der ICE bei den CO₂-Emissionen viermal besser als der Pkw und sogar fünfmal besser als das Flugzeug. Pro Person und Fahrt verursacht der ICE bei durchschnittlicher Auslastung nur 16 Kilogramm CO₂, der Pkw hingegen rund 61 kg und das Flugzeug gar 85 kg. Die Attraktivität des neuen Angebots wird Reisenden den Umstieg von Auto und Flugzeug auf ICE und TGV erleichtern.“

Josette Demonchaux ist bei ALLEO, der gemeinsamen Marketinggesellschaft von DB und SNCF in Saarbrücken für Qualität und Service der neuen Hochgeschwindigkeitslinien von Frankfurt am Main und Stuttgart nach Paris verantwortlich.

den Umweltvorteil noch deutlich stärker auszubauen. Wer vom Flugzeug oder Auto auf die Bahn umsteigt, verbessert seine persönliche Ökobilanz bei jeder Fahrt in der Regel um ein Vielfaches. Wer heute in einem durchschnittlich besetzten ICE reist, kommt pro Person mit umgerechnet 2,9 Litern Benzin auf 100 Kilometern aus. Dieser spezifische Wert ist abhängig von der Auslastung und sinkt bei einem voll besetzten Zug auf 1,2 Liter.

Nachhaltig erst durch die Fahrgäste

Als Massenverkehrsmittel, das bundesweit nach vertakten Fahrplänen verkehrt, hält die Bahn täglich gleichmäßig hohe Transportkapazitäten vor. Von der Auslastung hängt jedoch ab, wie ökologisch und wirtschaftlich nachhaltig der Verkehrsträger Schiene letztlich ist. Hier hat die Bahn 2006 erhebliche Fortschritte gemacht: Gegenüber 2005 stiegen pro Tag durchschnittlich rund 190.000 Kunden mehr in die Fern- und Regionalzüge der Deutschen Bahn AG. Während die Verkehrsleistung im Personenverkehr um über drei Prozent anstieg, ging die Leistung des Gesamtmarktes erneut zurück.

Die Bahn profitiert dabei einerseits von den stark gestiegenen Kraftstoffpreisen, andererseits von verbesserten

Leistungen, verkürzten Reisezeiten und einem erfolgreichen Marketing. Ticket-Aktionen mit Einzelhandelsketten wie Lidl und Tchibo erzielten großes öffentliches Interesse, wirkten sich positiv auf die Preiswahrnehmung aus und lockten zahlreiche Neukunden auf die umweltschonende Schiene. Für seine Stammkunden schafft das Geschäftsfeld Fernverkehr mit dem erheblich ausgeweiteten Prämienprogramm bahn.bonus neue Anreize für regelmäßiges Reisen mit dem Zug.

Wie jedem anderen Wirtschaftsunternehmen ist es der DB wichtig, möglichst viele Kunden dauerhaft zu gewinnen. Mit attraktiven Angeboten – teils unbefristet, teils saisonal – erhöht sie die Nachfrage insbesondere in verkehrsschwachen Zeiten. So gelang es, mit dem Klassiker Schönes-Wochenende-Ticket Ausflügler weg vom Auto auf die Schiene zu locken. Das Prinzip – eine äußerst günstige Tageskarte für bis zu fünf Reisende im Regionalverkehr – wurde verfeinert und mit den Ländertickets auf die gesamte Woche ausgeweitet. Im Jahr 2006 verkaufte die DB erstmals mehr als zehn Millionen Ländertickets. Im Fernverkehr schaffen Sonderangebote vielfältige Anreize, außerhalb der Hauptverkehrszeiten durch Deutschland und Europa zu reisen. Eine ausgefeilte Nachfragesteuerung sorgt für gleichmäßigere Auslastung der Züge und sichert

damit zugleich den Fortbestand des ICE- oder Intercity-Taktverkehrs in allen Bundesländern. Bei den drängenden Fragen nach einer umweltverträglichen Mobilität gibt die Deutsche Bahn schon heute Antworten, die andere Industrien schuldig bleiben. Die „Renaissance der Eisenbahn“ ist keine Worthülse, sondern Realität. Europa braucht die Deutsche Bahn, damit es auch auf der Schiene zusammenwächst.

Europa rollt internationalen Schienenverkehr auf

Mit einem Hochgeschwindigkeitsnetz, das immer engmaschiger Ballungsräume in der EU verbindet, erhalten deutlich mehr Europäer die Freiheit, auch bei Reisen in Nachbarländer eine hochwertige und umweltfreundliche Alternative zum Auto oder Flugzeug zu wählen.

So fährt der ICE von Frankfurt/Main nach Paris, und im Gegenzug kommt der französische Hochgeschwindigkeitszug TGV aus Paris nach Stuttgart. Auf beiden Linien verkürzt sich die Reisezeit um rund zwei Stunden. Ab Dezember 2007 werden auch Frankfurt/Main und Wien mit dem ICE im Zwei-Stunden-Takt verbunden sein.

Mit der Eröffnung des ersten Alpenbasis-Tunnels am schweizerischen Lötschberg ergeben sich auch für den Hochgeschwindigkeitsverkehr von Deutschland ins Wallis und nach Norditalien neue Perspektiven. Die Öffnung der EU-Verkehrsmärkte bietet der DB künftig im internationalen Personenverkehr weitere Marktchancen. Allerdings bremsen langwierige Zulassungsprozesse und nationale Egoismen bislang noch die politisch gewünschte Stärkung der Schiene und die Erschließung neuer Märkte. Die Liberalisierung in Deutschland ist hier im Vergleich mit den meisten anderen Ländern schon sehr viel weiter fortgeschritten.

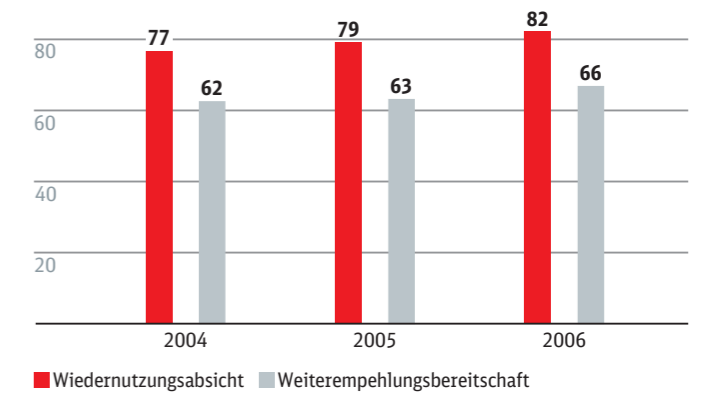
Dort, wo es sie schon gibt, verkürzen die neuen internationalen Fernverbindungen die Reisezeiten und überwinden Grenzen fast unbemerkt. Der Wechsel von Lok und Personal entfällt, ebenso lange Aufenthalte beim Grenzübergang. Die Deutsche Bahn entwickelt mit ihren ausländischen Partnerbahnen gemeinsame Servicekonzepte, setzt mehrsprachiges Zugpersonal ein und bietet attraktive Ticketangebote. Das stärkt die Wirtschaftlichkeit des internationalen Personenfernverkehrs und die Konkurrenzfähigkeit der Schiene auch über Grenzen hinweg.

Die Internationalisierung und Liberalisierung des Bahnverkehrs in Europa eröffnet auch den Beschäftigten neue Perspektiven. Mit der Einführung des EU-Lokführerscheins 2007, der international ein einheitliches Anforderungsprofil schafft, können Triebfahrzeugführer künftig leichter über Grenzen hinweg fahren.

»www.db.de/hochgeschwindigkeit
 »www.db.de/ice-europaweit

Kundenzufriedenheit steigt

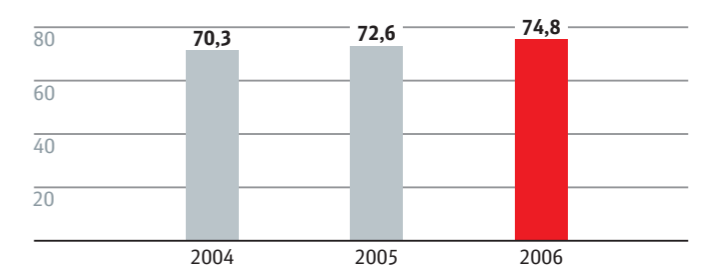
Zufriedene Kunden (in Prozent, Top-Box-Werte*)



*Top-Box-Wert ist die Summe der Notenanteile 1 und 2 auf einer Skala von 1 bis 6

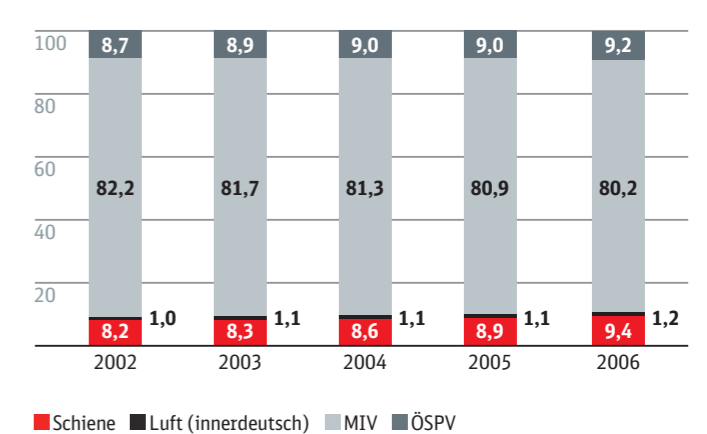
Verkehrsleistung ist 2006 deutlich gestiegen

(Angaben in Milliarden Personenkilometern)



Die Schiene gewinnt 2006 weitere Marktanteile

Entwicklung Modal Split in Deutschland (Basis: Verkehrsleistung im Personenverkehr, Angaben in Prozent)



MIV = Motorisierter Individualverkehr, ÖSPV = Öffentlicher Straßenpersonennverkehr
 Quellen: Statistisches Bundesamt; DB AG

Umweltbewusst mobil sein – das Angebot gilt für alle

Reisen bedeutet heutzutage mehr als die bloße Fahrt von A nach B. Deshalb entwickelt die Deutsche Bahn AG ihre Produkte laufend weiter und denkt in ganzen Reiseketten. Nicht nur der Service rund um die Bahnfahrt wurde deutlich ausgeweitet. Angebote aus einem Guss erleichtern denjenigen, die bislang nie oder selten den Zug genutzt haben, den Zugang zum System Bahn.

Service auf www.bahn.de

Das beginnt schon vor der Abreise: Die DB Reiseauskunft verfügt nicht nur über Zugverbindungen in Deutschland und Europa, sondern auch bundesweit über die Fahrpläne von U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen. Außerdem weist das System auch „adressenscharf“ den Weg von der Haltestelle zum endgültigen Reiseziel, auf Wunsch auch mit Wegekarte. Das Online-Ticket – am PC zu Hause oder im Büro gebucht und ausgedruckt – wird täglich von über 30.000 Fahrgästen gekauft und erspart ihnen zusätzliche Wege oder Wartezeiten.

Mit dem sogenannten Umwelt-MobilCheck können Internetsurfer auf der DB-Website www.bahn.de ihre persönliche Umweltbilanz erstellen und den Energieverbrauch sowie den Ausstoß von Treibhausgasen für Reisen mit Bahn, Auto oder Flugzeug vergleichen. Für die mittlerweile weniger als drei Stunden dauernde Bahnfahrt von Leipzig nach Hamburg



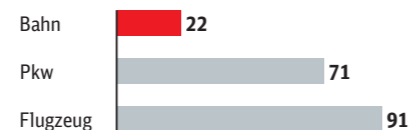
Flexibel und besonders umweltfreundlich: Die Deutsche Bahn entwickelt ihre Produkte laufend weiter und denkt in ganzen Reiseketten.

fallen demnach 22 Kilogramm CO₂ an. Mit dem Auto wären es dagegen 71, mit dem Flugzeug sogar 91 Kilogramm – beeindruckende Zahlen.

Innovative Modelle für nachhaltige Mobilität entwickelt die Deutsche Bahn auch abseits der Schiene: Mit

Klimavergleich Leipzig-Hamburg

CO₂-Ausstoß pro Person und Fahrt (durchschnittliche Besetzung, Angaben in Kilogramm)



DB Carsharing kommt man dem Bedürfnis vieler Kunden entgegen, im Anschluss am Zielort die Reise individuell mit einem Auto fortzusetzen. In Berlin, München, Frankfurt/Main, Köln, Stuttgart und Karlsruhe können die Kunden auch Rad fahren. „Call a Bike“ ist Deutschlands innovativstes Mietfahrrad-Konzept, das spontanes Anmieten und Abgeben des Leihfahrrads per Handy überall im Stadtgebiet ermöglicht. An über 200 Bahnhöfen in Deutschland gibt es überdies Fahrradleihmöglichkeiten.

- » www.bahn.de/umweltmobilcheck
- » www.bahn.de/callabike
- » www.bahn.de/carsharing

Winfried Hetzer, technischer Leiter der Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) in Nürnberg, ein Unternehmen des Geschäftsfelds Stadtverkehr:

„160 Busse, mehr als die Hälfte unserer gesamten Flotte, fahren mit Erdgas. Sie lösten bei ihrer Anschaffung Fahrzeuge ab, deren Schadstoffemissionen fünf Mal so hoch waren. Der Ausstoß an Ruß geht heute gegen null. Wir haben mithilfe von Partnern für diese Fahrzeuge auch ein dezentrales Tankstellennetz aufbauen lassen. Die Akzeptanz der Erdgasbusse bei der Bevölkerung ist hoch, auch weil sie deutlich leiser sind als Dieselfahrzeuge. Allerdings sind Kaufpreis und Betrieb teurer.“
Winfried Hetzer ist zuständig für Einkauf, Betrieb und Instandhaltung der OVF-eigenen Busflotte.



Mehr technisches Know-how für weniger Energieverbrauch

Energieverbrauch reduzieren lautet das Gebot der Stunde. Der Personenverkehr arbeitet seit Jahren daran, seine Fahrzeuge – vom ICE über die S-Bahn bis zum Linienbus – noch ressourcenschonender zu betreiben. Der spezifische Energieverbrauch – die Menge Strom oder Diesel, die für den Transport eines Reisenden je Kilometer anfallen – sank zwischen 1990 und 2006 um 18 Prozent.

Gefordert sind auch die Lokführer. Sie können mit vorausschauender Fahrweise den Ressourcenverbrauch senken. Alle 14.000 Lokführer des Personenverkehrs wurden darin geschult. Die Fortbildungen sind Teil der Initiative „Lebenslanges Lernen“. Die Führerstände der ICE und Lokomotiven wurden mit Verbrauchsanzeigen nachgerüstet, darüber hinaus liefert das elektronische Bordsystem

den Lokführern konkrete Spartipps. Der Effekt: Allein bei einer ICE-Fahrt von Hamburg nach München lassen sich so 4.000 Kilowattstunden Strom einsparen; so viel wie ein Vierpersonenhaushalt pro Jahr verbraucht.

Innovative Antriebskonzepte sorgen außerdem dafür, dass beim Bremsen nicht nur Reibungswärme, sondern Strom produziert wird. Rund 660 Gigawattstunden speisten bremsende Personenverkehrszüge 2006 in die Oberleitung zurück. Das entspricht dem Jahresverbrauch der halben ICE-Flotte. Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge spielt die Energieeffizienz eine wichtige Rolle. Neue Elektrotriebwagen ersetzen ältere Fahrzeuge ohne Energierückspeisung und können den unvermeidlichen Energieverbrauch während der Abstellung stark vermindern.

Auch die Busflotte der DB AG wird immer umweltfreundlicher. Bei der Bestellung von 285 neuen Linienbussen für den Stadt- und Überlandverkehr entschied sich das Geschäftsfeld Stadtverkehr GmbH für Fahrzeuge, die mit der Abgasreinigungstechnologie „BlueTec“ nur noch geringe Mengen Schadstoffe ausstoßen und auch weniger Energie verbrauchen. Erdgasbetriebene Busse, die im Vergleich zum konventionellen Dieselantrieb leiser und wesentlich schadstoffärmer sind, wurden vor allem durch die Omnibusverkehr Franken GmbH beschafft. Ende 2006 wurden somit über 270 erdgasbetriebene Busse von den DB-eigenen Busgesellschaften betrieben. In Schleswig-Holstein wurden 80 Busse der Autokraft GmbH auf den schadstoffärmeren Betrieb mit einer Diesel-Pflanzenöl-Mischung umgestellt.

Grenzüberschreitende Kooperation mit Umweltverbänden

„Fahrtziel Natur“ ist eine Kooperation der Deutschen Bahn AG mit vier führenden Umweltverbänden. Sie wirbt dafür, die Natur zu genießen und zugleich zu schützen. Dazu ermuntert die Initiative Ausflügler und auch Urlauber, Großschutzgebiete in 16 Regionen Deutschlands sowie den Schweizer Nationalpark ohne Auto zu besuchen, informiert über nachhaltige Mobilität in diesen besonders sensiblen Naturräumen und gibt Praxistipps für die An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Zu „Fahrtziel Natur“ hat sich im Jahr

2001 die Deutsche Bahn mit dem BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland), dem NABU (Naturschutzbund Deutschland), dem VCD (Verkehrsclub Deutschland) und dem WWF Deutschland verbündet. Auch bei Schutzgebietsverwaltungen und regionalen Tourismusorganisationen wächst seitdem das Interesse an der Kooperation „Fahrtziel Natur“. Nicht zuletzt, weil in populären und daher viel besuchten Nationalparks das umweltbelastende Pkw-Aufkommen der Besucher schwer in Einklang mit den Naturschutzziele zu bringen

ist. „Fahrtziel Natur“ weist neue Wege – für die Anreise mit Bus, Bahn oder Fahrrad, gibt Tipps für den Aufenthalt, führt zu den Attraktionen und bietet im Internet auch attraktive Reiseangebote für umweltschonenden Urlaub in den Großschutzgebieten. Die Deutsche Bahn sichert der Initiative durch ihre bundesweite Präsenz mit Plakaten und Broschüren eine hohe Aufmerksamkeit – mit dem einzigen Nationalpark der Schweiz erstmals auch grenzüberschreitend.

» www.fahrtziel-natur.de

Umweltschonender Urlaub mit „Fahrtziel Natur“

Ausflügler können Großschutzgebiete in 16 Regionen Deutschlands sowie den Schweizer Nationalpark ohne Auto besuchen.



Gert Fregien, Bauart-Verantwortlicher für die Fahrzeuge des Geschäftsfelds Fernverkehr, Frankfurt am Main:

„Unsere erste ICE-Generation hat sich als außerordentlich solides und zuverlässiges Fahrzeug bewährt, das nach 15 Jahren längst noch nicht zum alten Eisen gehört. Die Entscheidung, diese 59 Züge nicht auszumustern und durch neue zu ersetzen, sondern sie komplett zu modernisieren, schont Ressourcen und trägt zur Wirtschaftlichkeit unseres Fernverkehrs bei. Deshalb bereiten wir bei der Anschaffung von Neufahrzeugen vertraglich vor, dass sie am Ende ihres Lebenszyklus in einigen Jahrzehnten nicht entsorgt, sondern umweltschonend recycelt werden.“
Gert Fregien trägt die Verantwortung für die ICE-Baureihen und weitere Fahrzeuge des Geschäftsfelds Fernverkehr.



ICE-1-Flotte nach Boxenstopp weiter im Rennen

Im Jahr 2005 hat die Deutsche Bahn begonnen, alle 59 ICE-Triebzüge der ersten Generation, die seit 1991 jeweils bis zu sieben Millionen Kilometer gefahren sind, rundherum zu erneuern. Das bislang umfangreichste Flotten-Modernisierungsprogramm in der Geschichte der Deutschen Bahn AG kostet 180 Millionen Euro und damit nur einen Bruchteil dessen, was man in neue Züge hätte investieren müssen.

Das Redesign des ICE 1 schafft eine Win-win-Situation für Unternehmen und Umwelt: Durch eine neue Aufteilung finden jetzt in jedem Zug 60 Fahrgäste zusätzlich einen Sitzplatz, was bei voller Auslastung den spezifischen Energieverbrauch einer Bahnreise spürbar senkt. Die DB AG

nutzt die Langlebigkeit dieser bewährten und robusten Fahrzeuge und erneuert lediglich Komponenten, die sichtlich in die Jahre gekommen sind: Sitze, Teppiche, Wandverkleidungen, Sanitärräume und einen Teil der Bordtechnik. Modernisierung statt Neubestellung: Auf diese Weise schont die Deutsche Bahn nicht nur Ressourcen, etwa 16.000 Tonnen Stahl und 1.200 Tonnen Kupfer, sondern sichert langfristig die Wirtschaftlichkeit ihrer Erfolgsmarke ICE.

Der Umbau der ICE-1-Flotte hat innerhalb des DB-Konzerns beträchtliche Innovationspotenziale freigesetzt. Auf der Suche nach der wirtschaftlich vernünftigsten Lösung für die Modernisierung ihrer Flotte hat sich die DB unter Berücksichtigung



Durch die Modernisierung der ICE-1-Flotte werden 16.000 Tonnen Stahl gespart.

ihrer hauseigenen Kompetenzen für das DB-Werk Nürnberg entschieden. Dort sichert die unternehmerische Entscheidung 300 Arbeitsplätze bis zum Jahr 2009.



Peter Buchner, Regionalbereichsleiter im Geschäftsfeld Regio für die Regionen Berlin/Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern:

„Attraktiver Schienennahverkehr animiert Pendler und Ausflügler, vom Auto in den umweltfreundlichen Zug umzusteigen. Seit 1994 sind die Fahrgastzahlen bundesweit um 30 Prozent gewachsen. Die nachhaltige Sanierung und Modernisierung im Geschäftsfeld Regio trägt Früchte: Wir bieten hohe Qualität bei optimalen Kostenstrukturen – mit der Folge, dass wir im Nordosten die Ausschreibung der wichtigen Strecke von Hamburg über Rostock nach Rügen gewinnen konnten. Damit sichern wir ab dem Jahr 2007 langfristig 150 Arbeitsplätze.“
Buchner erstellt im Geschäftsfeld Regio alle Angebote auf Ausschreibungen in diesen Bundesländern.

Wissensmanagement und lebenslanges Lernen

Entwicklung, Dialog und Vernetzung: Mitarbeiter erwerben mit den Jahren wertvolles Wissen und berufliches Know-how. Mit gezielten Maßnahmen organisiert und initiiert der DB-Konzern den Wissenstransfer zwischen erfahrenen und neuen Mitarbeitern. Führungskräften steht ein Leitfadensmodell für ein systematisches Wissensmanagement und den Erfahrungsaustausch zur Verfügung. Unterstützt wird dieser Prozess durch das DB-net, das Intranet des Konzerns, und die monatlich auf Deutsch und Englisch erscheinende Mitarbeiterzeitung „DB Welt“.

Eine Hauptrolle sowohl bei der Ausbildung als auch beim lebenslangen Lernen spielt DB Training. Mit 70 Standorten und 22.000 Veranstaltungen

im Jahr ist DB Training einer der größten Qualifizierungsdienstleister Europas, der heute auch externen Kunden offensteht und zugleich sein einzigartiges Eisenbahn-Know-how bewahrt und ausbaut.



Der DB-Konzern fördert die Vernetzung der Führungskräfte.

Auf der Ebene der oberen Führungskräfte fördern die Leadership-Programme der DB Akademie in Potsdam die aktive Auseinandersetzung mit dem gemeinsamen Führungsverständnis im Konzern und bieten die Möglichkeit, Führungsverhalten zu reflektieren und weiterzuentwickeln. Die DB Akademie sieht es u. a. als ihre Aufgabe an, den Dialog und die Vernetzung zwischen den Top-Führungskräften zu fördern. Die verschiedenen Programme bieten nicht nur Raum zur Stärkung der individuellen Führungskompetenz, sondern vor allem zum ressort- und geschäftsfeldübergreifenden Austausch. Ein Unternehmen kann nur verantwortlich handeln, wenn Verantwortung nach innen auf allen Führungsetagen gelebt wird.

Nachwuchskräfte sind das Fundament des Erfolgs

Für den nachhaltigen Erfolg des Unternehmens spielt die Nachwuchsgewinnung eine zentrale Rolle. Daher nimmt die DB AG ihre Verantwortung als einer der größten Ausbilder in Deutschland sehr ernst. Sie bildete 2006 bundesweit über 8.000 junge Frauen und Männer in kaufmännischen, gewerblich-technischen, eisenbahnspezifischen und IT-Berufen aus. Insgesamt bietet sie 16 Lehrberufe an. 600 weitere Lehrstellen werden durch Verbundausbildung gesichert. Damit ermöglicht die Deutsche Bahn AG 100 kleineren Partnerunternehmen die Ausbildung des eigenen Nachwuchses.

80 Prozent nach Lehre im Konzern

Die Berufsausbildung bei der DB AG wird auch von externen Partnern als vorbildlich bewertet. Bei guten Leistungen haben die jungen Menschen nach der Lehre reelle Karriereperspektiven innerhalb des Konzerns ebenso wie auf dem extern sich rasch entwickelnden, expandierenden Transport- und Logistikmarkt. Über 80 Prozent aller Auszubildenden haben 2006 die Übernahmechance im Konzern genutzt. Mit dem JobStarter-Service wird Auszubildenden, die zur Übernahme empfohlen werden und denen keine direkte Beschäftigung im ausbildenden Betrieb angeboten wird, eine Perspektive über DB Zeitarbeit im Konzern geboten.

Durch die gezielte Kooperation mit Schulen unterstützt die Deutsche

Bahn AG frühzeitig den Prozess der Berufsorientierung durch Seminare, Veranstaltungen für Lehrkräfte und Eltern, Schülerpraktika und spezifische Informationen. Mit der Beteiligung am jährlich stattfindenden „Girls' Day“ trägt der DB-Konzern darüber hinaus dazu bei, auch Mädchen für gewerblich-technische Berufe zu interessieren.

Fair Company: Bezahltes Praktikum

Besonderer Fokus bei der Suche nach Führungskräften von morgen liegt auf der Rekrutierung leistungsstarker Hochschulabsolventen. So stellt der DB-Konzern 2007 rund 240 Jungakademiker ein, darunter

90 Ingenieure. Sie lernen zunächst in einem einjährigen Trainee-Programm alle DB-Geschäftsfelder kennen.

Die Mehrzahl dieser potenziellen Führungskräfte hat während ihres Studiums ein Praktikum bei der DB absolviert. Dabei gelten die Richtlinien von „Fair Company“: Praktika werden vergütet, dauern höchstens sechs Monate und werden ausschließlich an Bewerber vergeben, die ihr Studium noch nicht abgeschlossen haben.

Als zunehmend global aufgestellter Konzern hat die DB ihr Hochschulmarketing auch auf ausländische Universitäten ausgedehnt. 2007 erhält die DB das Zertifikat Top Arbeitgeber vom Geva Institut in der Zeitschrift „Karriere“.



Die Deutsche Bahn AG gehört zu den größten Ausbildern in der Bundesrepublik. Bei guten Leistungen haben die jungen Menschen nach der Lehre sehr gute Berufsperspektiven.



Fahrzeug und Fahrweg sind im Systemverbund aufs Engste miteinander verzahnt. Eine Voraussetzung dafür, dass der DB-Konzern ein effizientes Schienen- wie Bahnstromnetz und auch ein Mobilfunknetz (GSM-R) betreiben kann. Der Verbund bildet die Basis für einen wirtschaftlichen, sicheren und umweltfreundlichen Betrieb. Hier sieht sich die Deutsche Bahn AG auch künftig in der Verantwortung. Denn nur eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur stärkt den Wirtschaftsstandort Deutschland und sichert umweltschonende Mobilität.

Netzwerke für ein professionelles Schienensystem **der Zukunft**

Deutschland ist ein Eisenbahnland. Ein dicht geknüpftes Netz von rund 34.000 Schienenkilometern durchzieht die gesamte Fläche, verbindet Ballungsräume und erschließt die Regionen. Es bildet somit das Rückgrat für nachhaltige Mobilität und umweltschonende Gütertransporte. Das Geschäftsfeld Netz wickelt den Verkehr auf dem gesamten Netz ab und hält es instand. Es ist außerdem für die Planung und Realisierung der vom Bund finanzierten Neu- und Ausbaumaßnahmen verantwortlich. Somit kommt diesem Geschäftsfeld eine bedeutende Rolle zu, das Netz kontinuierlich weiterzuentwickeln und zu optimieren. Nur so bleiben Netz und Verkehr auf der Schiene in Deutschland zukunftsfähig.

Systemverbund Rad-Schiene als Innovationstreiber

Das Geschäftsfeld Netz bietet als Infrastrukturbetreiber allen Verkehrsunternehmen, die in Deutschland Fahrgäste oder Fracht auf der Schiene befördern wollen, einen diskriminierungsfreien Zugang zum DB-Streckennetz. Das Nebeneinander und Miteinander von über 350 Eisenbahnunternehmen (davon 328 konzernextern) ist in Deutschland längst Alltag. Es dokumentiert die Vorreiterrolle, die Deutschland bei der Marktöffnung für Schienenverkehrsunternehmen in Europa spielt: Hierzulande fahren mehr Wettbewerber auf der Schiene als in allen Nachbarländern zusammen. Diese Praxis untermauert, dass ein effizientes Netz Voraussetzung für hochwertige und sichere Verkehre und vor allem auch für funktionierenden Wettbewerb auf der Schiene ist.

Kein anderes Verkehrsmittel ist so sehr vom Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und Fahrweg abhängig wie die Eisenbahn. Als integrierter Konzern macht sich die Deutsche Bahn AG für den Systemverbund „Rad-Schiene“ stark und erfreut sich international hoher Reputation als Innovationstreiber. Das umfassende Know-how der DB AG als Netzbetreiber und Transporteur ist weltweit gefragt und stärkt damit langfristig den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene diesseits wie jenseits der Grenzen.

Vom Engagement des DB-Konzerns für das erste europäische Leit- und Sicherungssystem ETCS, für die Lärmreduzierung des Schienengüterverkehrs oder für die

Harmonisierung europäischer Normen für die Zulassung profitieren auch die Wettbewerber. Das Geschäftsfeld Netz versteht sich als Dienstleister aller das Netz nutzenden Eisenbahnunternehmen.

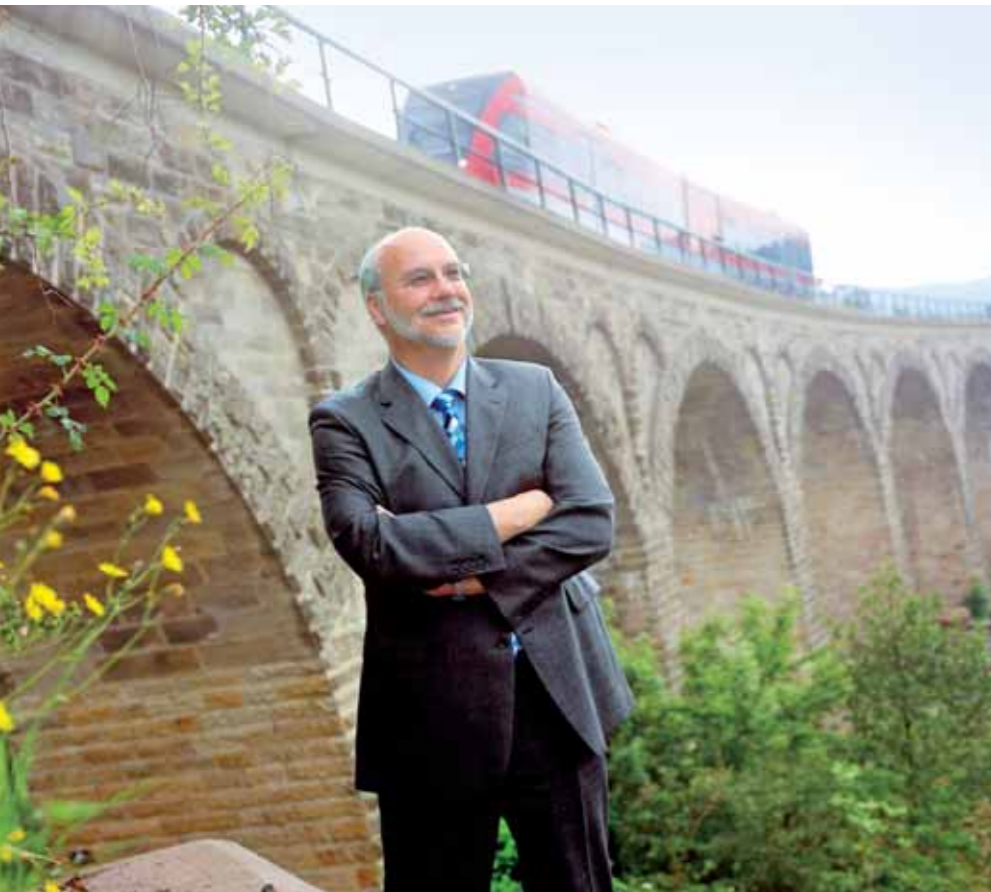
Zum Bereich des Ressorts Infrastruktur gehören neben dem Schienennetz noch weitere Netze: Da über 90 Prozent der Verkehrsleistung „unter dem Fahrdrabt“ erbracht werden, verfügt die DB über ein eigenes bundesweites Bahnstromnetz, das den elektrifizierten Teil des Schienennetzes, rund 19.500 Kilometer, zuverlässig, wirtschaftlich und umweltfreundlich versorgt. In zahlreichen Audits berät und unterstützt das Geschäftsfeld Energie seine Kunden bei der Senkung von Verbrauch und Energiekosten.

Mit dem Mobilfunknetz GSM-R hat das Geschäftsfeld Netz ein modernes Kommunikationssystem geschaffen, das neben Daten der Betriebsführung auch Informationen über die aktuelle Verkehrslage liefert und diese internen und externen Nutzern des Netzes wie auch den Fahrgästen in Echtzeit zugänglich macht. Die schnelle Vermittlung dieser Informationen schafft Transparenz und trägt maßgeblich zur Kundenzufriedenheit bei.

An rund 5.700 Bahnhöfen und Haltepunkten finden flächendeckend täglich über vier Millionen Fahrgäste einen nahe gelegenen Zugang zum System Bahn. In Kooperation mit Ländern und Kommunen werden außerdem



Sanierung und Neubau: Mitarbeiter des Geschäftsfelds Netz verlegen neue Schienenstränge mit einer Gleisbaumaschine.



Joachim Kuhn, Geschäftsführer des DB-RegioNetzes Kurhessenbahn in Kassel:

„Wie man auf Strecken, die von Stilllegung bedroht waren, wirtschaftlich und effizient Bahn fahren kann, haben wir mit dem RegioNetz Kurhessenbahn unter Beweis gestellt. Als DB-Tochter sind wir mittelständisch organisiert, flexibel, innovativ und nah an unseren Kunden. Und wir reagieren schnell: Nach dem Orkan Kyrill haben wir innerhalb weniger Wochen eine Verlademöglichkeit geplant und gebaut, durch die wir jetzt wöchentlich 8.000 Festmeter Holz auf der Schiene nach Süddeutschland abtransportieren können. Das holt mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene.“

Joachim Kuhn managt in Nordhessen 250 Kilometer Nebenstrecken und den Personen- und Güterverkehr auf diesem RegioNetz.

neue Nutzungskonzepte für alte Empfangsgebäude erarbeitet, die für den modernen Bahnbetrieb nicht mehr gebraucht werden. In vielen Städten und Gemeinden kann der DB-Konzern als größter Immobilienbesitzer in Deutschland außerdem nicht mehr benötigte Betriebsflächen für eine neue kommunale Nutzung zur Verfügung stellen.

Insourcing von Serviceleistungen

Das Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen bietet 74.000 Mitarbeitern sichere Arbeitsplätze mit Karriere- und Zukunftschancen. In diesem Bereich spielt der Konzernarbeitsmarkt für das Insourcing eine besondere Rolle. So werden beispielsweise die Sicherheitsdienste, die früher teilweise an externe Firmen vergeben waren, heute wieder verstärkt von eigenen Mitarbeitern verrichtet. Der DB-Konzern bietet damit langjährig Beschäftigten, deren bisherige Tätigkeit aufgrund von Rationalisierungen wegfällt, neue berufliche Perspektiven. Er will damit sicherstellen, dass das Wissen, die Kompetenzen und die Loyalität erfahrener Mitarbeiter langfristig erhalten bleiben.

Um die Arbeitsfähigkeit und Motivation insbesondere von Mitarbeitern im Schichtdienst und mit schwerer körperlicher Arbeit nachhaltig zu sichern, forciert der DB-Konzern sein Engagement für Gesundheitsmanagement.

Während in der Vergangenheit viele Beschäftigte mit Altersteilzeit oder Vorruhestand vor der Pensionsgrenze kürzertraten oder vorzeitig aus dem Konzern ausschieden, schafft die demografische Entwicklung neue Fakten und Berufsbiografien. Die Notwendigkeit des lebenslangen Lernens steigt und mit ihr auch die Chance, im Laufe eines Arbeitslebens in andere Wirkungsfelder und Tätigkeiten zu wechseln.

Die Deutsche Bahn AG entwickelt vor diesem Hintergrund neue Qualifizierungsmodelle. Sie sollen verhindern, dass ältere Beschäftigte vor neuer Technik kapitulieren. Auch Mitarbeiter, die aus gesundheitlichen Gründen keinen Schichtdienst oder schwere körperliche Arbeit mehr leisten können, sind mit ihrer Erfahrung wertvoll und sollen dem Unternehmen weiter erhalten bleiben.

»www.db-energie.de

„ProNetz“ – umfassende Modernisierung für Gleise

Das Geschäftsfeld Netz betreibt das längste Schienennetz in Europa. Die Qualität und Leistungsfähigkeit dieser Infrastruktur bilden die Basis für die weitere Stärkung der Eisenbahn als umweltfreundlichstes Verkehrssystem. Das gilt auch für den wirtschaftlichen Erfolg und Wachstum der über 350 Unternehmen, die auf Deutschlands Schienen fahren.

Das Geschäftsfeld Netz hält dieses riesige Netzwerk, dazu seine 28.000 Brücken, 800 Tunnels und rund 70.000 Weichen instand und entwickelt es kontinuierlich weiter. Durch Modernisierungsprogramme konnte die Produktivität seit 2004 bereits um knapp ein Drittel gesteigert werden, während die Kosten des Betriebs im selben Zeitraum um 14 Prozent sanken.

Kapazitäten erweitern

Die Verkehrsleistung der Schiene ist in den vergangenen Jahren deutlich gewachsen, ein Trend, der sich nach allen Prognosen auch in Zukunft fortsetzen wird. Das Wachstum konzentriert sich auf die Hauptmagistralen in Nord-Süd-Richtung und im Güterverkehr insbesondere auf das Hinterland der Seehäfen Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen.

Im Jahr 2006 investierte die DB im Geschäftsfeld Netz in ihr bestehendes Netz über drei Milliarden Euro. Unter dem Titel „ProNetz“ hat sie nun ein Zukunftsprogramm entwickelt, um die Leistungsfähigkeit des Netzes nachhaltig zu sichern und im Hinblick auf eine weiter steigende Nachfrage zu erhöhen. Dies geschieht auch vor dem Hintergrund, dass der weiterhin notwendige, mit Bundesmitteln finanzierte Neu- und

Ausbau der Infrastruktur mit dem gegenwärtigen Wachstum des Schienenverkehrs nicht Schritt hält. Deshalb muss alles dafür getan werden, die Kapazitäten des bestehenden Netzes optimal zu nutzen.

Allein im Jahr 2007 werden 2.000 Weichen und 5.500 Kilometer Schiene erneuert. Insgesamt plant das Geschäftsfeld Netz 28 Baustellenkorridore, auf denen 130 Großbaumaßnahmen gebündelt werden. Die Optimierung der Baustellenkoordination, der Fahrplanänderungen und der Kundeninformation sind weitere Aufgaben von ProNetz.

»www.db.de/bauarbeiten

Investieren ins bestehende Netz

Im Jahr 2007 werden 5.500 Kilometer Schiene in den wichtigsten Korridoren erneuert.



■ Bauschwerpunkte

In der Fläche weiter präsent

Die Deutsche Bahn AG zieht sich nicht aus den dünner besiedelten Regionen zurück. Sie hat vielmehr eine Strategie entwickelt, die auf Nebenstrecken einen wirtschaftlichen Betrieb dauerhaft ermöglicht. Mit der Gründung der Usedomer Bäderbahn 1995 führte die DB mittelständisch geführte Nebennetze ein und stellte unter Beweis, dass sie wirtschaftlich betrieben werden können – ein Konzept, mit dem heute auch viele Wettbewerber antreten. Rund 11.500 Kilometer – ein Drittel des Gesamtnetzes – sind seit 2000 in 42 „Regionalnetzen“ organisiert. Kleine, flexibel agierende mittelständische Profit-Center innerhalb des Geschäftsfeldes Netz managen, optimieren und vermarkten eigenständig die Schieneninfrastruktur vor Ort aus einer Hand.

Jedes Regionalnetz wird nach örtlichen Erfordernissen konzipiert und betrieben. Jeweils ein Ansprechpartner in der Region sorgt für einen kurzen Draht zu Kunden, Bestellern und politischen Entscheidungsträgern. Der bislang verhältnismäßig hohe Aufwand für Leit- und Sicherheitstechnik soll durch umfassende Modernisierung minimiert werden. Eingesetzt wird moderne standardisierte Technik, die dem Bedarf für Nebenstrecken angepasst ist und einen wirtschaftlicheren Betrieb erlaubt. Die Regionalnetze und fünf weitere mittelständisch organisierte Netze, in denen die DB neben der Infrastruktur auch selbst den Verkehr betreibt, haben dank ihrer effizienten Strukturen dazu beigetragen, dass auf einer Reihe von Strecken der Nahverkehr nach jahre- oder jahrzehntelanger Unterbrechung wieder aufgenommen werden konnte.

Nachhaltig und erfolgreich auf neuen Schienen

Schnellere Schienenverbindungen erschließen der Bahn neue Marktpotenziale und stärken nachhaltig ihre Wettbewerbsfähigkeit. Mit der Eröffnung der Neubaustrecke Nürnberg-München hat sich die Reisezeit auf der wichtigsten bayerischen Nord-Süd-Achse um mehr als eine halbe Stunde verkürzt.

Damit schafft die Deutsche Bahn sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr zusätzliche Anreize, vom Auto auf die Bahn umzusteigen oder die Bahn in die Reise- und Transportkette mit verschiedenen Verkehrsträgern zu integrieren. Zwischen Nürnberg und München wurde der ICE-Verkehr 2006 auf bis zu 300 Kilometer pro Stunde beschleunigt. Mit der gleichzeitigen Beschleunigung zwischen Leipzig und Berlin auf Tempo 200 und der Inbetriebnahme des Nord-Süd-Tunnels in Berlin verringerte sich die Fahrzeit zwischen der sächsischen Messemetropole und Hamburg auf weniger als drei Stunden.

Die Deutsche Bahn wird aber nicht nur im Punkt-zu-Punkt-Verkehr

schneller, sondern schafft damit auch im Gesamtnetz kürzere Reisezeiten. Von den schnellen Gleisen zwischen München und Nürnberg profitiert jeder, der aus Norddeutschland, Hessen, Thüringen oder Sachsen in die bayerische Hauptstadt oder weiter nach Tirol oder Italien reist. Diese netzweiten Effekte gehen auch von den seit 2002 entstandenen Schnellfahrstrecken Köln-Rhein/Main, Berlin-Hamburg und Berlin-Leipzig aus.

Vorsprung durch Schnelligkeit

Sowohl dem Güter- als auch dem Personenverkehr dient die Erweiterung der Strecke Karlsruhe-Basel auf vier Gleise und die Anhebung der Geschwindigkeit auf 250 Kilometer pro Stunde. Auf diesem zentralen europäischen Bahnkorridor von Deutschland Richtung Schweiz und Mailand entstehen damit zusätzliche Kapazitäten für den Alpentransit auf der Schiene. Mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Jahr 2007 und des Gotthard-Basistunnels voraussichtlich

2018 schafft die Schweiz zwei leistungsstarke Verkehrswege. Daraus ergeben sich ganz neue Perspektiven für den internationalen Bahnverkehr zwischen Mitteleuropa und Italien.

Auch die mit 300 Zügen pro Tag belastete Strecke Augsburg-München wird gegenwärtig auf einer Länge von 43 Kilometern auf vier Gleise erweitert. Ab 2010 können die ICE-Züge mit Tempo 230 fahren und der langsamere Verkehr kann auf getrennten Gleisen abgewickelt werden, ohne dass sich beide gegenseitig behindern.

Im Rahmen der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ gehen die Arbeiten an der Neubaustrecke Erfurt-Nürnberg weiter. Diese Investition ist für eine nachhaltige Stärkung der Schiene als umweltfreundlicher Verkehrsträger notwendig. Erst ein ICE, der in weniger als vier Stunden von Berlin nach München fährt, verschafft der Deutschen Bahn einen unangefochtenen Vorsprung gegenüber der Straße und macht sie außerdem konkurrenzfähig zum Luftverkehr.



Mikrofone messen die Fahrgeräusche von Güterwagen. Im gesamten Netz soll der Lärmpegel auf höchstens 60 Dezibel in der Nacht reduziert werden.



Mit dem Hochgeschwindigkeitsverkehr schafft die Deutsche Bahn Anreize, vom Auto auf den Zug umzusteigen.

Halbierung des Schienenlärms bis 2020

Die Deutsche Bahn will Zug um Zug leiser werden, nicht zuletzt, um ihre gesellschaftliche Akzeptanz zu verbessern. Der DB-Konzern hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, mit einem integrierten Gesamtkonzept den Schienenlärm – auf der Basis des Jahres 2000 – bis 2020 zu halbieren.

Im Rahmen der gesetzlich verankerten Lärmvorsorge werden Neubaustrecken und Strecken im Bestandsnetz, die für höhere Geschwindigkeiten oder Kapazitäten ausgebaut werden, von vornherein mit Schallschutzwänden und passiven Maßnahmen wie Schallschutzfenstern geplant.

Außerdem setzt die DB AG das 1999 von Bundesregierung und Bundestag beschlossene bundesweite Lärmsanierungsprogramm in die Tat um. Dafür wurden nach einem DB-Lärmbelastungskataster bundesweit 3.400 Kilometer Strecke identifiziert. Das Ziel: Der Lärmpegel entlang der Bahn soll auch im bestehenden Netz auf höchstens 60 Dezibel in der Nacht reduziert werden. Bis Ende 2006 hat das Geschäftsfeld Netz im Rahmen der Lärmsanierung 136 Kilo-

meter Schallschutzwände errichtet und in 28.400 Wohnungen Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter eingebaut. Für 2007 ist der Bau von weiteren 30 Kilometern Schallschutzwänden geplant.

Das Programm wird von der Deutschen Bahn umgesetzt und zum größten Teil von der öffentlichen Hand finanziert. Die jährlichen Bundesmittel verdoppeln sich ab 2007 auf 100 Millionen Euro. Das „Gesamtkonzept Lärmsanierung“ der Bundesregierung erstreckt sich über viele Jahre und umfasst Investitionen von insgesamt 2,5 Milliarden Euro.

Ein weiterer Eckpfeiler des Engagements für eine leisere Bahn ist die Bekämpfung des Lärms an seinen Quellen. Durch die Kooperation der Deutschen Bahn mit ausländischen Bahnen, Forschungsinstituten und der Industrie sind hier in den vergangenen Jahren deutliche Fortschritte erzielt worden.

So reduziert beispielsweise die seit 2003 zugelassene K-Sohle das Rollgeräusch der besonders lauten Güterwagen um acht bis zehn Dezibel. Das entspricht einer Halbierung

des empfundenen Lärms. Dabei werden herkömmliche Klotzbremsen aus Grauguss durch Verbundstoff-Sohlen ersetzt, die das Laufgeräusch aufrauen und damit die Rollgeräusche erheblich vermindern. Alle neuen DB-Güterwagen werden bereits ab Werk mit der K-Sohle ausgerüstet. Es laufen Bestrebungen, die Umrüstung des Bestandes auf die K-Sohle in das Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung aufzunehmen.

EU-Projekt SILENCE

Eine weitere Maßnahme ist das „Besonders überwachte Gleis“, das regelmäßig auf Lärmquellen wie Riffel überprüft und bei Bedarf geschliffen wird. Der DB-Konzern beteiligt sich außerdem aktiv an Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zur Lärminderung sowie am EU-Projekt SILENCE, das bis zum Jahr 2008 weitere Innovationen für eine generelle Minderung von Schallemissionen in Ballungsgebieten erarbeitet.

»www.db.de/laerm



Iris Hannappel, im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe Managerin für 90 Bahnhöfe in Südhessen:

„Viele Bahnhöfe sind Visitenkarten ihrer Städte, oft auch signifikante Baudenkmäler. Mit der Sanierung historischer Hauptbahnhöfe wie in Darmstadt und Wiesbaden bewirkt das Geschäftsfeld Personenbahnhöfe dreierlei: Wir bewahren bedeutende Bauwerke, werten das städtebauliche Umfeld auf und entwickeln wirtschaftlich nachhaltige Nutzungskonzepte. In kleineren Stationen sorgt unser Franchise-Modell DB ServiceStore für Kundennähe und Service, außerdem bieten wir damit Existenzgründern interessante Perspektiven.“
Iris Hannappel koordiniert mit ihrem Team „Kundenservice am Bahnhof“ für täglich über 150.000 Reisende.

Freie Fahrt für den Wettbewerb auf der Schiene

Der Wettbewerb auf Deutschlands Schienen entwickelt sich kontinuierlich weiter. Fast 330 externe Verkehrsunternehmen nutzen mittlerweile den diskriminierungsfreien Netzzugang und erzielten in den Jahren 2005 und 2006 bei der Betriebsleistung überdurchschnittliche Zuwachsraten. Im Güterverkehr erhöhte sich der Marktanteil privater Verkehrsanbieter seit 2005 von 14,4 auf 16,4 Prozent, im Regionalverkehr stieg er auf 15,2 Prozent an.

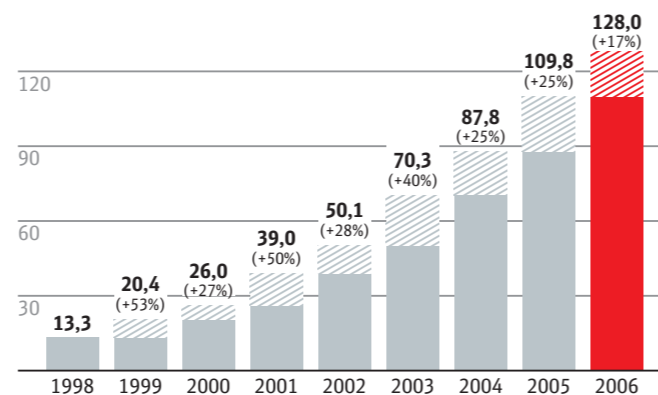
Im Jahr 2006 registrierte das Geschäftsfeld Netz 18,4 Prozent mehr Trassenanmeldungen externer Unternehmen als im Jahr zuvor. Dieser Trend setzt sich 2007 fort und dokumentiert damit einerseits die Attraktivität des deutschen Marktes, andererseits auch die Fairness und Diskriminierungsfreiheit im Netzvertrieb.

Sowohl in punkto Marktöffnung als auch bei der Regulierungsintensität liegt Deutschland in Europa an der Spitze. Mit der Bundesnetzagentur ist seit 2006 ein starker und unabhängiger Regulierer auch für den Schienenverkehr in der Bundesrepublik verantwortlich.

»www.db.de/wettbewerbsbericht

Betriebsleistungen konzernexterner Bahnen

Seitdem das Schienennetz der DB AG im Zuge der Bahnreform für Wettbewerber geöffnet wurde, ist deren Leistung kontinuierlich gestiegen. Dieser Trend setzte sich auch 2006 fort. Der Anstieg der Trassenkilometer um 17 Prozent geht dabei mit einer weiteren Ausweitung der Marktanteile externer Bahnen von 11 Prozent auf 12 Prozent einher. (Angaben in Millionen Trassenkilometern)



Veränderungen gegenüber Vorjahr

Bahnhöfe als Visitenkarte einer Stadt

Den größten Bahnhofsneubau seit dem Ersten Weltkrieg hat die Deutsche Bahn 2006 in Betrieb genommen. Der Berliner Hauptbahnhof in unmittelbarer Nähe des Regierungsviertels verleiht nicht nur der Bahn, sondern auch der Hauptstadt neue Impulse – verkehrstechnisch, stadtplanerisch und architektonisch.

Europas größter und modernster Kreuzungsbahnhof und die neue Schieneninfrastruktur in seiner Umgebung geben Berlin seine durch Krieg und Teilung verlorene Bedeutung als Bahnmetropole von internationalem Rang zurück. Zugleich symbolisiert er die nachhaltige Renaissance der Bahn wie auch der Bahnhöfe in Deutschland.

Die Bahnhöfe sind nicht nur Visitenkarten der Bahn, sondern auch der Kommunen. Der Bahnhof ist der

öffentlichste Ort jeder Stadt. In die Modernisierung ihrer 5.700 Bahnhöfe und Haltepunkte hat die Deutsche Bahn seit 1994 über 7,5 Milliarden Euro investiert. Diese Mittel flossen nicht nur in die großen Hauptbahnhöfe, sondern auch in rund 2.000 kleinere Stationen.

DB ServiceStore belebt Stationen

Nach wie vor ist der Sanierungsbedarf hoch. So sind beispielsweise 2.400 Empfangsgebäude im Durchschnitt 85 Jahre alt, stehen zumeist unter Denkmalschutz und sind häufig für den modernen Bahnbetrieb überdimensioniert. Im engen Dialog mit Ländern und Gemeinden entwickelt das Geschäftsfeld Personenbahnhöfe zukunftsfähige und maßgeschneiderte Nutzungs- und Betreiberkonzepte.

Beispielhaft dafür steht das Programm „Niedersachsen ist am Zug“, das auch die Modernisierung und Sanierung von 32 kleinen und mittleren Bahnhöfen wie Hameln und Verden umfasst. Mit den „3-S-Zentralen“ sorgt die Deutsche Bahn in großen und kleinen Bahnhöfen für Sauberkeit, Sicherheit und Service. Das erfolgreiche Franchise-Konzept DB ServiceStore belebt kleinere Stationen durch die Symbiose aus Fahrkartenschalter und Kiosk. In über 130 Bahnhöfen bundesweit haben Existenzgründer, unter ihnen viele ehemalige DB-Mitarbeiter, Shops eröffnet. Hier können sich Reisende, Pendler und Anwohner mit Tickets, Zeitungen, Tabakwaren, belegten Brötchen und Kaffee versorgen.

»www.bahn.de/bahnhof



Bahnhöfe sind in der Zwischenzeit mehr als Verkehrsknotenpunkte. Cafés und Shops, wie hier in Leipzig, ziehen auch andere Besucher an.

Betriebliche Gesundheitsförderung ist Programm

Gesunde Mitarbeiter, die sich am Arbeitsplatz wohlfühlen, sind motivierte Mitarbeiter, entsprechend niedrig ist der Krankenstand im Unternehmen. Angesichts einer zunehmend älter werdenden Gesellschaft gewinnt zusätzlich das Thema „Employability“ – die Arbeits- und Beschäftigungsfähigkeit alternder Belegschaften – an Bedeutung.

Das Engagement der DB AG im Bereich Gesundheitsförderung ist historisch gewachsen. So gibt es beispielsweise 350 in ihrem Dachverband VDES zusammengeschlossene Eisenbahner-Sportvereine. Darüber hinaus entwickelt der DB-Konzern weitere Konzepte und Programme, um die Gesundheit und das Gesundheitsbewusstsein seiner Mitarbeiter zu stärken. Im Jahr 2004 wurde zunächst in einem Pilotversuch die Initiative „Gesund & aktiv“ gestartet, in der die Deutsche Bahn zusammen mit dem VDES und der Bahn-BKK

in Standorten und Werken mit überdurchschnittlich hohem Krankenstand ein systematisches Gesundheitsmanagement einführte.

Gesundheitsbewusstsein schärfen

In alle Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung werden grundsätzlich Mitarbeiter unabhängig von ihrem Alter einbezogen. Der DB-Konzern legt Wert darauf, dass das Bewusstsein für die eigene Gesundheit bei den Mitarbeitern früh geschärft und damit präventiv ein Beitrag zur Employability geleistet wird.

In Bayern und Baden-Württemberg hat das Geschäftsfeld Personenbahnhöfe mit dem Programm „Fit im Süden“ ein Gesundheitscoaching für seine Service-Mitarbeiter entwickelt. Aus der Analyse der speziellen Belastungen und der Altersstruktur der Mitarbeiter entwickelte das Unternehmen ein modular aufgebautes Ge-

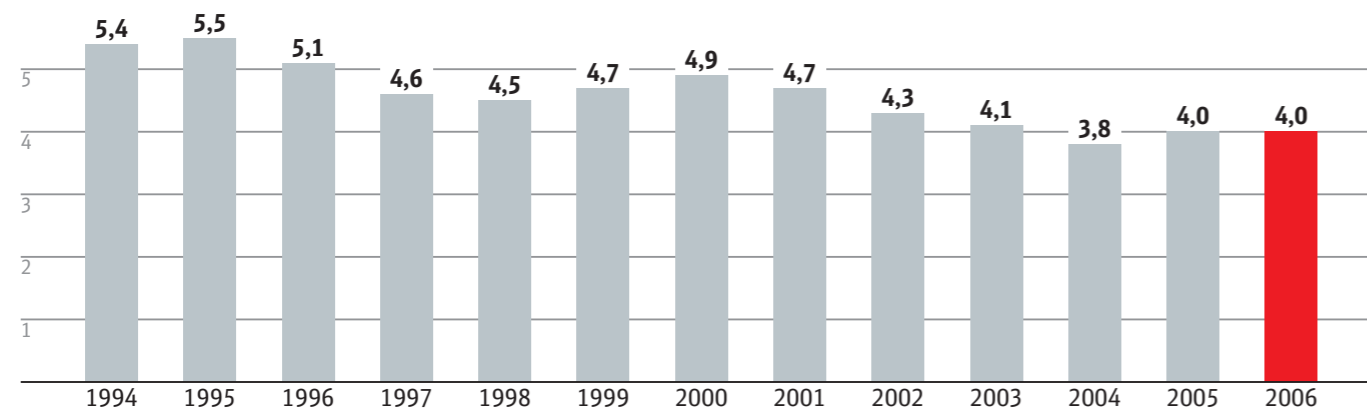
gesundheitsprogramm. Ziel ist, Mitarbeiter dazu zu bewegen, die eigene Gesundheit als ihre wichtigste Ressource wahrzunehmen. Mit einer „Toolbox“ sollen Führungskräfte für das Thema Gesundheitsförderung sensibilisiert werden.

„Fit im Süden“ wurde auf der Fachmesse „Zukunft Personal 2006“ mit dem Employability-Award ausgezeichnet. Im Jahr 2007 wird das Projekt bei DB Station & Service auf das gesamte Bundesgebiet erweitert, 2008 soll ein ähnliches Konzept im gesamten Konzern starten.

Unter dem Titel „Die Bahn bewegt mit Spaß“ will der DB-Konzern 2007 alle Mitarbeiter für einen Lebensstil mit regelmäßigen körperlichen Aktivitäten sensibilisieren und motivieren. Die Kampagne ist der Beitrag der DB AG zu den Projekten „Move Europe“ der Europäischen Union und „Bewegung und Gesundheit“ des Bundesgesundheitsministeriums.

Gesundheitszustand im DB-Konzern

Der Prozentsatz krankheitsbedingter Ausfälle ist seit 1994 deutlich zurückgegangen und bewegt sich in den letzten Jahren auf konstantem Niveau um vier Prozent.



Peter Müller, Leiter Arbeitsgebiet Entsorgung im Geschäftsfeld Netz in Mainz:

„Schienen, Schwellen und Schotter halten lange, aber nicht ewig. Das Geschäftsfeld Netz hat über Jahre einen Materialkreislauf entwickelt, der Geld einspart, Deponien entlastet und Ressourcen schont. So haben wir zum Beispiel die Zahl zertifizierter Recycling-Betriebe verdreifacht, die gebrauchten Schotter für ein zweites Leben im Gleisbett wiederaufarbeiten. Das bedeutet jährlich rund 560.000 Tonnen weniger Altschotter auf den Deponien und entsprechend weniger Material, das in Steinbrüchen gewonnen werden muss.“
Peter Müller organisiert die Entsorgung von fünf Millionen Tonnen Abfällen des Geschäftsfelds Netz pro Jahr.



Für eine gesicherte Existenz auch nach dem Job

Der DB-Konzern unterstützt seine Mitarbeiter beim Aufbau einer zusätzlichen betrieblichen Altersvorsorge. Beschäftigte können Teile ihres Einkommens in einen Pensionsfonds der DEVK (Deutsche Eisenbahn Versicherung) einzahlen und damit eine zweite Säule zur gesetzlichen Rente aufbauen.

Seit 2006 stockt der DB-Konzern diese steuer- und sozialabgabenfreie Entgeltumwandlung durch eine jährliche Erfolgsbeteiligung und einen freiwilligen Bonus gleich doppelt auf, sodass die neue freiwillige Alters-

vorsorge Eisenbahnern eine sehr günstige Möglichkeit zur Schließung von Versorgungslücken im Alter bietet. Mitarbeiter des DB-Konzerns profitieren neben zahlreichen Sozialleistungen wie vermögenswirksamen Leistungen, Fahrvergünstigungen und Job-Tickets auch vom umfangreichen Angebot der 4Stars-Partner.

Flexible Arbeitszeitkonten

Der DB-Konzern bietet seinen Mitarbeitern flexible individuelle Arbeitszeitkonten an. Mit der Einrichtung

von Langzeitkonten steht den Beschäftigten ein Instrument zur Gestaltung der Lebensarbeitszeit zur Verfügung.

Die aus Mehrarbeit oder aus Entgelten angesparten Wertguthaben können zur Freistellung für Qualifizierung oder zur Verkürzung der Lebensarbeitszeit genutzt werden. Damit schaffen die Unternehmen des DB-Konzerns Raum für die individuelle Lebensplanung ihrer Arbeitnehmer.

»www.4stars.org



Die zunehmende Internationalisierung von Produktion und Handel lässt die weltweiten Warenströme weiter anschwellen. Damit steigt auch die Nachfrage nach intelligenten, effizienten Logistiklösungen weit über den Transport hinaus. Die DB ist mit ihrem Ressort Logistics heute bereits eine international bedeutende Größe als Carrier. Diese Position baut sie mit Bedacht weiter aus, weil der weltweite Erfolg Arbeitsplätze im Kerngeschäft Eisenbahn sichert und Deutschland nachhaltig als Wirtschaftsstandort stärkt.

Logistik aus einer Hand – Service rund um den Globus

Das Ressort Logistics erwirtschaftete im Jahr 2006 rund 17 Milliarden Euro und stieg durch starkes Marktwachstum und strategische Akquisitionen in den vergangenen Jahren zum umsatzstärksten Marktbereich innerhalb des DB-Konzerns auf. Durch die Integration des US-Unternehmens BAX Global entsteht gegenwärtig ein weltweites Netzwerk mit über 1.500 Standorten und 55.000 Mitarbeitern in 150 Ländern. In einer boomenden Logistikbranche hat sich die DB AG damit als Global Player mit langfristigem Wachstumspotenzial positioniert.

Der DB-Konzern sorgt als einer der weltweit größten Logistiker auch dafür, dass der Standort Deutschland im Bereich Logistik eine bedeutende Rolle spielt. Durch die intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger unter einem Dach leistet das Unternehmen einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität auch für Güter. Der Kunde wählt die für ihn geeignete Kombination der Transportmittel. Ob Güterverkehr auf der Schiene hin zur Schiffsverladung, ob Lkw-Transport kombiniert mit dem Luftweg – im Fokus steht immer eines: Die Transportkette für den Kunden mitdenken und entsprechenden Service rund um den Transport bieten. Das Ressort Logistics agiert am Markt mit den Marken Schenker (Land-, Luft- und Seetransport), Railion (Schiengüterverkehr) und Intermodal (kombinierter Containerverkehr) vor allem in der Relation Seehafen–Hinterland.

Dabei wird Railion, bereits heute Europas größter und leistungsstärkster Schienencarrier, enger denn je in nationale und internationale Transportketten integriert. Damit erlebt der Schienengüterverkehr einen enormen Aufschwung – und kommt dem politischen Ziel „von der Straße auf die Schiene“ ein gutes Stück näher. Im Jahr 2006 transportierte die DB AG so viele Güter wie noch nie auf der Schiene. Knapp 100 Milliarden Tonnenkilometer markieren einen Rekord in der über 170-jährigen Geschichte der Bahn in Deutschland. Vor allem auf längeren Strecken und über Grenzen hinweg sorgt Railion dafür, dass die Schiene als umweltfreundlicher und sicherer Verkehrsträger stärker wächst als der Gesamtmarkt.

Der Railion-Verbund mit den eigenen Töchtern in Dänemark, Italien, der Schweiz und den Niederlanden beschäftigt 24.000 Mitarbeiter und trägt rund 3,7 Milliarden Euro zum Konzernumsatz bei. Die Liberalisierung der EU-Ver-

kehrsmärkte eröffnet Europas größtem Schienencarrier künftig weitere Perspektiven. Rund 60 Prozent der Railion-Transporte führen inzwischen über mindestens eine Grenze hinweg, Tendenz steigend. Die Schiene holt Tag für Tag rund 100.000 Lkw-Ladungen von der Straße – das wäre eine Lastwagenkolonne von Hamburg bis Rom.

Energie effizienter nutzen

Der eigene unternehmerische Anspruch und die Wettbewerbssituation verpflichten die DB AG zur größtmöglichen Effizienz in der Verkehrsorganisation. Denn wie überall gelten auch auf dem Logistikmarkt die Grundregeln der Ökonomie. Daneben steht das Unternehmensziel, den unangefochtenen Umweltvorteil auf der Schiene weiter auszubauen. Es gilt daher, die Ressource Energie sparsam einzusetzen und umweltbelastende Einflüsse zu minimieren – und das umso konsequenter, je mehr sich die Wirtschaft auf Wachstum einstellt.

In den zunehmend internationalen Transportketten spielt die Schiene im Ressort Logistics eine buchstäblich tragende Rolle – aber eben nicht allein die Hauptrolle. Im Kombinierten Verkehr sind Railion und Schenker in Europa führend. Hier lässt sich das Prinzip der Arbeitsteilung unter den Verkehrsträgern besonders anschaulich



Der Schienengüterverkehr nach Osteuropa wächst: Beladung einer russischen Fähre im Hafen Sassnitz-Mukran auf Rügen.

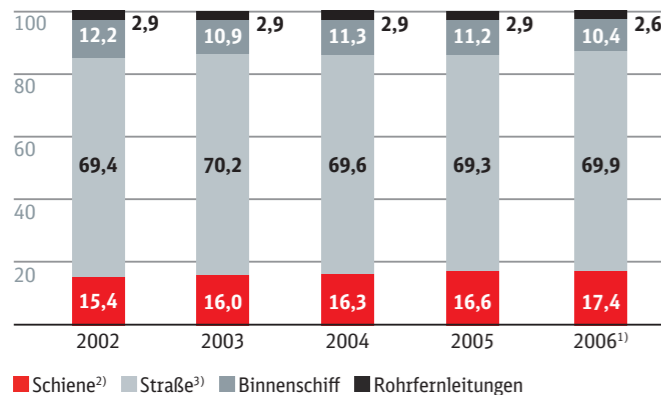


Eberhard Koch, Hafenbeauftragter für die norddeutschen Seehäfen im Ressort Logistics:

„Das Frachtaufkommen in Deutschlands Seehäfen hat sich in den vergangenen fünf Jahren verdoppelt. Der künftige Masterplan ‚Deutsche Küste‘ zeigt die Perspektiven für weiteres Wachstum und notwendige Maßnahmen auf. Nur wenn wir uns als Ressort Logistics weiterentwickeln, können auch die Häfen weiter wachsen. Denn im Seehafen-Hinterlandverkehr liegt der Marktanteil der umweltfreundlichen Schiene bei Entfernungen ab 300 Kilometern bei rund 60 Prozent, diesen wollen wir mittelfristig weiter steigern.“
Eberhard Koch entwickelt für die Nordhäfen Hamburg und Bremerhaven mit Hafenaakteuren und sämtlichen Umschlagunternehmen Lösungen für Zukunftsprobleme.

Die DB AG gewinnt 2006 weitere Marktanteile

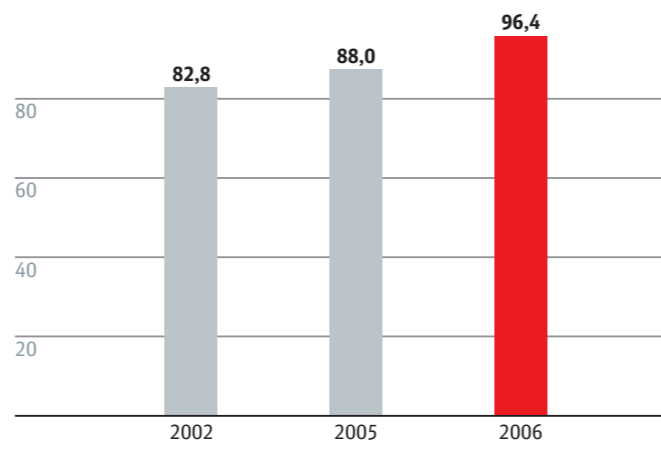
Modal Split: Straße und Schiene legen in wachsendem Markt zu. (Angaben in Prozent, Basis: Verkehrsleistung, Werte gerundet)



1) Vorläufiges Ist; 2) Brutto-Verkehrsleistung, d.h. bei Sendungen in beladenen Containern einschließlich der Behältergewichte; 3) Deutsche Lkw und ausländische Lkw (inklusive Kabotageverkehre in Deutschland); Quellen: Statistisches Bundesamt u. DB AG

Verkehrsleistung ist 2006 deutlich gestiegen

Der Schienengüterverkehr im Railion-Verbund (D, DK, IT, CH und NL) nähert sich der 100-Milliarden-Tonnenkilometer-Marke. (Angaben in Milliarden Tonnenkilometer)



machen: Einen Container auf dem Weg von Schanghai ins fränkische Schweinfurt befördert Schenker zunächst per Hochseefrachter nach Hamburg oder Bremerhaven. Dort übernimmt ein Railion-Güterzug die Stahlkiste und befördert sie zum DB-Container-Terminal in Nürnberg, wo Schenker Landtransport den Container übernimmt und ihn per Lkw die letzten Kilometer des Wegs bis nach Schweinfurt transportiert.

Dieses Prinzip hat insbesondere im sogenannten Seehafen-Hinterlandverkehr 2006 stark zum Wachstum von Railion beigetragen. Das steigende Transportvolumen eines global führenden Logistikdienstleisters führt gemäß der „Economy of Scale“ gleichzeitig zu einer besseren Auslastung der Railion-Züge und damit wiederum zur Senkung des spezifischen Energieverbrauchs.

Dass die Güterbahn Railion zu den größten Energieverbrauchern im Lande zählt, liegt in der Natur ihres Geschäfts. Täglich bewegen rund 5.000 DB-Güterzüge knapp 750.000 Tonnen Fracht über durchschnittlich 313 Kilometer Entfernung. Kontinuierliche Bemühungen zur Senkung des spezifischen Energieverbrauchs haben nachhaltig positive Wirkung: Vor dem Hintergrund tendenziell weiter steigender Energiepreise steuert Railion mit verschiedenen Sparmaßnahmen wie der Rückspeisung elektrischer Energie beim Bremsen dagegen. Durch die Energieeinsparung erreicht der DB-Konzern gleichzeitig die Senkung von Schadstoff- und CO₂-Emissionen und leistet somit einen effektiven Beitrag zum Klimaschutz.

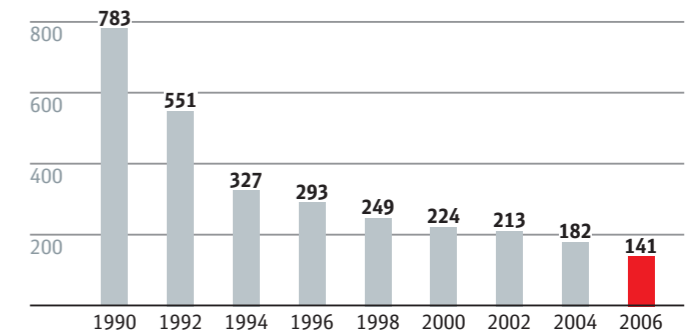
Bereits im Zeitraum von 1990 bis 2006 hat Railion den spezifischen Primärenergieverbrauch um 33 Prozent reduziert und damit das selbst gesteckte Ziel um acht Prozentpunkte übertroffen. Ursache für diesen Fortschritt waren eine bessere Auslastung, eine effizientere Betriebsführung sowie die Neubeschaffung und Modernisierung von Fahrzeugen.

Nachhaltigkeitsmanagement globalisieren

Mit 700 Standorten hat Schenker sich als europäischer Marktführer im Landverkehr etabliert, der wöchentlich 10.000 zeit- und kostenoptimierte Linienverkehre fährt. Zu Schenkers Portfolio zählen außerdem hoch spezialisierte Geschäfte wie die Messe-, Museums- und Sportlogistik. Der DB-Konzern profilierte sich unter anderem als Logistikpartner der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 in Deutschland und macht auch die Olympischen Spiele 2008 in Peking mobil. Das Unternehmen trug wesentlich dazu bei, dass die WM 2006 ihr Umweltziel „Green Goal“ erreichen konnte.

Rückgang der Diesel-Partikelemission

Im Schienengüterverkehr ist die Schadstoffemission seit 1990 um rund 80 Prozent gesunken. (Angaben in Tonnen)



Erfolgreich in der weltweiten Logistik

Schenker belegt mit BAX Global Spitzenpositionen in allen wichtigen Logistiksparten

Nr. 1 europäischer Landtransport ¹⁾	Nr. 2 weltweite Luftfracht ²⁾	Nr. 3 weltweite Seefracht ³⁾	Nr. 6 weltweite Kontraktlogistik ¹⁾
1. Schenker 2. DHL 3. DSV 4. Dachser 5. Geodis	1. DHL 2. Schenker 3. UPS 4. Panalpina 5. Kühne + Nagel	1. Kühne + Nagel 2. DHL 3. Schenker 4. Panalpina 5. UPS	1. DHL 2. CEVA 3. Kühne + Nagel 4. Ryder 5. Wincanton 6. Schenker

1) Marktanteil; 2) Marktanteil in Tonnen; 3) Marktanteil in TEU

Als global aufgestelltes Unternehmen und angesichts seiner zunehmenden internationalen Positionierung wird gezielt eine Unternehmenskultur entwickelt, die die Verschiedenheit (Diversity) und Einzigartigkeit der Mitarbeiter nicht nur respektiert, sondern gezielt fördert.

Mit der Integration von Schenker und BAX Global wird das Nachhaltigkeitsmanagement des DB-Konzerns sukzessive auch auf die neuen Geschäftsfelder ausgedehnt. Die Schenker Deutschland AG ist bereits im Bereich Qualitätsmanagement, Umweltmanagement und Arbeitsschutz zertifiziert. Bei Railion gibt es seit Jahren ein effektives Umweltmanagement mit den Schwerpunkten Energieeinsparung, Reduktion von Schadstoffen und Treibhausgasen sowie Lärminderung.

- » www.railion.com
- » www.schenker.com
- » www.db-intermodal.com

EcoTransIT: Die Fracht-Ökobilanz im Internet

Online bietet die DB Versendern die Möglichkeit, mit dem Programm EcoTransIT die Ökobilanz ihrer Transporte in Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehrsträger zu ermitteln. Großkunden des DB-Konzerns, die ihrerseits ein Nachhaltigkeits- oder Umweltmanagement implementiert haben, analysieren zunehmend auch die ökologische Nachhaltigkeit ihres Supply Chain Managements.

EcoTransIT vergleicht den Energieverbrauch und Schadstoffausstoß von Bahn, Lkw, Schiff, Flugzeug und kombinierten Transporten innerhalb Europas. Dieser Service gibt Versendern ein Werkzeug an die Hand, mit dem sie beim Einkauf von Logistikdienstleistungen auch Faktoren der Nachhaltigkeit berücksichtigen können.

Industrieunternehmen, die über ein eigenes Nachhaltigkeitsmanagement verfügen, setzen EcoTransIT verstärkt ein und entscheiden sich immer öfter für Transportlösungen, die nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch nachhaltig sind. Die Anwendung macht es möglich, die Umweltauswirkungen von Transporten abzuschätzen und den Maßgaben der Öko-Audit-Verordnung, EMAS II, gerecht zu werden.

Eine umfassende Logistikberatung nach ökologischen Kriterien bietet das Unternehmen mit Schenkers Environmental Services (SENSE): Dieser Service unter dem Titel „Grüne Logistik“ ist branchenweit einzigartig. Das Ressort Logistics setzt damit in einem Markt, der von extrem hartem Preiswettbewerb geprägt ist, bewusst Akzente, um Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit miteinander in Einklang zu bringen.

»www.railion.com/eco

Hubs: Dreh- und Angelpunkte gebündelter Verkehre

Das Ziel einer zeitgemäßen Verkehrsorganisation kann nur darin bestehen, wirtschaftliches und umweltbewusstes Handeln zusammenzuführen. Der Weg dorthin führt über eine optimierte Fahrzeugauslastung bei gleichzeitiger Verringerung der Fahrzeugumläufe. Zum Vorteil des Unternehmens und seiner Kunden bündelt Schenker die Verkehre, wo immer das möglich ist, einerseits durch kundenorientierte Beschaffungs- und Distributionskonzepte und andererseits durch das dreistufige Hub-System.

Leerfahrten reduziert

In seiner zentralen Logistikhubscheibe bei Bad Hersfeld und den beiden regionalen Hubs in Hannover und Nürnberg sammelt Schenker die Sendungen, die „mangels Masse“ nicht im Direktverkehr befördert werden können, und befördert sie – unter Berücksichtigung der Regelzeit von 24 Stunden – gebündelt in damit ausgelasteten Lkw. Damit vermindert sie Leerfahrten und stei-

gert die Effizienz der Transporte. Die Fahrzeugtechnik hat sich in den vergangenen Jahren rasant entwickelt und große Rationalisierungspotenziale erschlossen. So sorgen intelligente Tourenplanungs- und Tourensteuerungssysteme für flexible Routenführungen und für die präzise Fahrzeugortung. Die softwareunterstützte Disposition hat zu einer Verringerung der Leerfahrten von über zehn Prozent geführt.

Für die optimale Fahrzeugauslastung im Fernverkehr setzt Schenker Jumbo-Cargo-Boxen ein, die 30 Zentimeter höher sind als herkömmliche Brücken. Diese Doppelstock-Wechselbrücken ermöglichen ein wesentlich kompakteres Beladen der Fahrzeuge und eine um bis zu 50 Prozent höhere Auslastung. Oftmals schafft jetzt ein einzelner Lkw das, wozu früher ein zweiter nötig gewesen ist. Bei der Anlieferung von Luftfrachtpaletten im Flughafen-Zubringerdienst erhöht der Einsatz des modernen Mega-Trailers die Umschlaggeschwindigkeit und verdoppelt zugleich die Transportkapazität.



Schenker bündelt die Verkehre, wo immer das möglich ist, zum Beispiel durch Drehkreuze. Damit werden Leerfahrten vermieden und die Effizienz der Transporte erhöht.

Christina Wolf, Umweltberaterin bei Schenker International in Göteborg:

„Das Thema Nachhaltigkeit gerät auch in der globalen Logistikbranche mehr und mehr in den Blickpunkt. Dabei geht es kurzfristig um die Erfüllung von Kundenforderungen und mittelfristig um das rechtzeitige Erschließen zukünftiger Marktchancen. Schenker hat sich hier bereits frühzeitig durch innovative Projekte einen Namen gemacht und als Trendsetter agiert. Der DB-Konzern und dessen großes Know-how in Sachen Nachhaltigkeitsmanagement bieten Schenker auch in Zukunft dafür die besten Voraussetzungen.“
Christina Wolf war bislang am Aufbau eines Nachhaltigkeitsmanagements bei der Schenker AG beteiligt und arbeitet jetzt im Bahn-Umwelt-Zentrum in Berlin.



Stromzähler: Fahrstil wird effizienter

Mit einer Lokomotive verhält es sich prinzipiell nicht anders als mit einem Auto oder Lastwagen: Es hängt entscheidend vom Fahrstil ab, ob man während der Fahrt viel oder wenig Energie verbraucht.

Nach dem Personenverkehr hat im Jahr 2005 auch die Güterbahn Railion das Projekt EnergieSparen gestartet und seitdem alle Lokführer theoretisch und praktisch geschult. Der „Bleifuß“ hat ausgedient, statt dessen praktizieren die Männer und Frauen auf den Railion-Kraftpaketen jetzt eine vorausschauende Fahrweise, mit der Zeitreserven im Fahrplan zur Energieeinsparung genutzt werden. Gegenüber dem herkömmlichen Fahrstil können bei Elektroloks fünf und bei Dieselmotoren vier Prozent Energie eingespart und die CO₂-Emission vermindert werden.

Das Programm EnergieSparen stützt sich allerdings nicht allein auf Motivation, Kenntnisse und Fingerspitzengefühl der Lokführer, sondern misst, analysiert und optimiert die erreichten Ziele. So zeigt der neue „Stromzähler“ (die sogenannte TEMA-Box) nicht nur dem Lokführer den aktuellen Energieverbrauch an, sondern übermittelt diese Werte alle fünf Minuten per GSM-Funk an DB Energie.

Damit hat Railion als erste Bahn in Europa die technischen Voraussetzungen geschaffen, mit denen der Strombezug von Lokomotiven genau und fernauslesbar abgerechnet werden kann. Diese Daten dienen unter anderem dazu, weitere Einsparpotenziale zu ermitteln und gemeinsam mit den Triebfahrzeugführern zu heben.

Auftakt: Züge nach Asien

Er war 16 Tage unterwegs und der erste seiner Art: Ende 2006 schickte die DB AG gemeinsam mit China und Russland einen Güterzug aus dem Reich der Mitte nach Mitteleuropa. Mit dem Test zeigten die drei Partner, dass Frachten aus dem Fernen Osten auf der Schiene etwa doppelt so schnell nach Deutschland befördert werden können wie auf dem Seeweg. Knapp 10.000 Kilometer ist die Landbrücke über die Transsibirische Eisenbahn lang. Um am Wachstum des Warenaustauschs zwischen Europa und Ostasien stärker zu partizipieren, wollten die drei Bahnen in den kommenden Jahren marktfähige Angebote entwickeln. Ein Containerzug von Peking nach Berlin wäre dann noch zwölf Tage auf Achse.



Peter Hegewald, Kraftfahrer bei Schenker Deutschland in Frankfurt am Main:

„In meinen 15 Jahren als Berufskraftfahrer bei dieser Firma habe ich Schenker als Arbeitgeber kennengelernt, der anständig mit seinen Beschäftigten umgeht. Sozial-Dumping, eine häufige Praxis im Speditions-gewerbe, gibt es hier nicht. Die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten wird bereits bei der Routenplanung berücksichtigt. Sollte ich dennoch einmal unvorhergesehen aufgehalten werden, schickt mir im Zweifelsfall mein Disponent einen Kollegen entgegen, der das Fahrzeug übernimmt.“
Peter Hegewald lenkt einen 40-Tonnen-Lkw im Rhein-Main-Gebiet, aber auch auf längeren Strecken im In- und Ausland.

Weniger ist mehr – die „K-Sohle“ halbiert den Lärm

Die Bahn kommt nicht immer auf leisen Sohlen. 20 Prozent aller Bundesbürger fühlen sich durch Schienenlärm belästigt. Entlang von Neu- und Ausbaustrecken ist die sogenannte Lärmvorsorge im Bereich von Städten und Siedlungen durch Schallschutzwände und Schallschutzfenster gesetzlich vorgeschrieben und wird durch den Bund bezuschusst. Allerdings ist die flächendeckende Ausrüstung des bestehenden DB-Strecken-netzes mit passivem Lärmschutz weder finanzierbar noch unter ästhetischen Aspekten wünschenswert. Lärminderung ist vor allem in den hoch belasteten Abschnitten – rund 3.400 Kilometer – erforderlich.

Die größten Schallemissionen im Schienenverkehr gehen von herkömmlichen Güterwagen aus. Verantwortlich dafür sind Riffeln und Unebenheiten

auf den Laufflächen der Räder, die von den konventionellen metallischen Klotzbremsen verursacht werden und dadurch die Rollgeräusche verstärken.

Innovation Flüsterbremse

In Zusammenarbeit mit der Industrie hat die DB AG in den vergangenen Jahren mit der Komposit-Bremssohle eine Innovation bis zum europaweiten Einsatz entwickelt. Dieser auch als „Flüsterbremse“ bekannt gewordene Bremsklotz aus einem speziellen Materialgemisch schont die Laufflächen der Räder, verhindert ihr Aufrauen und sorgt damit für eine Reduzierung der Lärmemission um acht bis zehn Dezibel, was vom menschlichen Ohr als Halbierung des Lärms wahrgenommen wird. Railion bestellt neue Güterwagen ab Werk grundsätzlich

mit der K-Sohle, von ihnen sind bereits mehr als 3.000 im Umlauf. Bei einer Fahrzeug-Lebensdauer von bis zu 40 Jahren lässt sich eine wirksame Lärmsanierung der 80.000 DB-Güterwagen (und der rund 55.000 Wagen privater Eigentümer) nur mit einer möglichst schnellen Umrüstung der Flotte realisieren.

Nach Ansicht der DB AG ist diese Lärmsanierung direkt an der Schallquelle für die Anwohner entlang der Bahnstrecken effektiver und auch preiswerter als passiver Schallschutz durch Wände und Fenster. Sie strebt an, dass die Umrüstung aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes finanziert wird. Eine Finanzierung durch die Wageneigner würde die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene drastisch verschlechtern und das Verlagerungsziel gefährden.

Der DB-Konzern entwickelt sich zum globalen Arbeitgeber

Von den knapp 230.000 Mitarbeitern der DB AG sind heute bereits über 20 Prozent im Ausland beschäftigt, so viele wie noch nie. Die Internationalisierung des DB-Konzerns, insbesondere im Ressort Logistics, wird diesen Trend in Zukunft eher noch beschleunigen. Aber auch 8.000 Mitarbeiter im Heimatmarkt Deutschland besitzen einen ausländischen Pass, unter ihnen 3.000 Türken, aber auch zwei Australier.

Austausch über Grenzen hinweg

Das Management von Vielfalt („Diversity“) ist wesentlicher Bestandteil der DB-Personalpolitik und Voraussetzung für den nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg. Der DB-Konzern unterstützt ein tolerantes, diskriminierungsfreies Arbeitsklima, in dem vielfältige Talente gefördert werden.

Um interkulturelle Brücken zu schlagen, hat die DB AG das Austauschprogramm „Schenker impact“

initiiert, das Mitarbeitern weltweit befristete Tätigkeiten bei ausländischen Niederlassungen des Unternehmens ermöglicht. Für Trainees gibt es bei Schenker ein länderübergreifendes Programm, an dem die Benelux-Staaten und die Schweiz beteiligt sind. Auf der Ebene der Führungskräfte setzt die DB Akademie in Potsdam mit anspruchsvollen Seminar- und Tagungsprogrammen Akzente für internationale Begegnungen und Know-how-Transfer.

Als zunehmend global orientierter Konzern verstärkt der DB-Konzern sein „Employer Branding“ – den Aufbau eines guten Namens und eines positiven Arbeitgeber-Images – auch jenseits der Grenzen konsequent: Die Rekrutierung von talentierten Hochschulabsolventen und Quereinsteigern orientiert sich zunehmend international. Der DB-Konzern ist auf Karrieremessen in den USA präsent und hat Kooperationen mit nordamerikanischen Hochschulen eingeleitet.



Schenker hat in der Boomregion Asien ein engmaschiges Netzwerk aufgebaut.

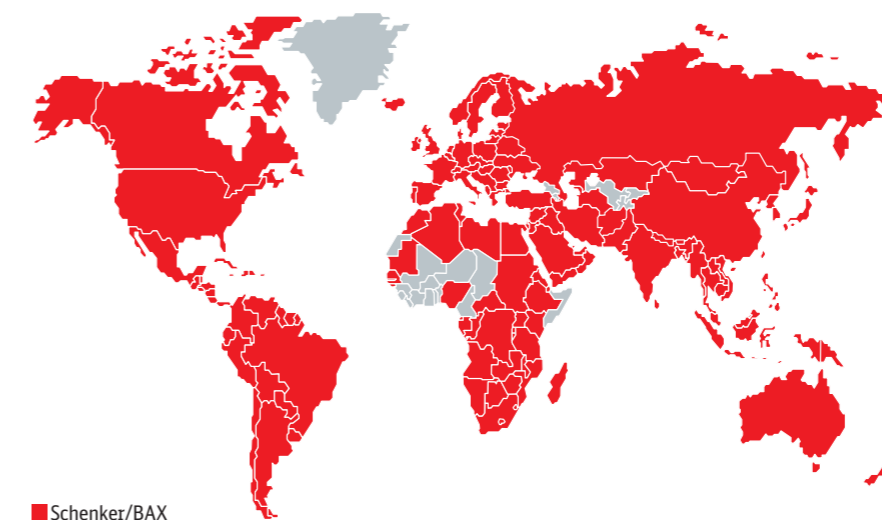
Offizieller Partner von Olympia in Peking 2008

Schenker wird bei den 29. Olympischen Sommerspielen 2008 in Peking als offizieller Dienstleister für Spedition und Zollabfertigung tätig sein. Schenker versorgt während der Spiele Sportstätten, Olympische Dörfer und Medienzentren. Darüber hinaus ist die Schenker AG seit 2003 offizieller Dienstleister für Spedition und Zollabfertigung des Internationalen Olympischen Komitees (IOC).

Mit seiner umfangreichen Erfahrung und rund 3.500 Mitarbeitern allein in China ist die DB AG für diese Herausforderung geradezu prädestiniert. Landesgesellschaften von Schenker waren schon bei den Olympischen Spielen in Sydney 2000, Salt Lake City 2002, Athen 2004 und Turin 2006 in die Organisation eingebunden. 2006 war Schenker auch Logistikpartner der Fußball-Weltmeisterschaft in Deutschland und erhielt zusammen mit dem Personenverkehr der DB internationale Anerkennung für diese Leistung. 2008 öffnet sich für den DB-Konzern ein weiteres Schaufenster, um seine Leistungsfähigkeit und seine hohe Qualität vor den Augen der Weltöffentlichkeit und speziell im Zukunftsmarkt China zu präsentieren.

Weltweit gut positioniert

Schenker und BAX sind mit 1.500 Standorten in 150 Ländern vertreten.



■ Schenker/BAX

Impressum

Herausgeber

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin
Oliver Schumacher, Leiter Unternehmenskommunikation (V.i.S.d.P.)

Konzeption, Redaktion

Alexandra Weiß, Leiterin Konzern-Printmedien;
Peter Westenberger, Leiter Nachhaltigkeits- und Umweltinformation;
Olaf Krohn (Autor)

Layout und Produktion

Kircher Burkhardt
Editorial & Corporate Communication GmbH, Berlin (002404)

Fotos

Max Lautenschläger; DB AG

Grafiken

Quelle: DB AG, sofern nicht anders angegeben

Druck

Koelblin-Fortuna-Druck GmbH & Co. KG, Baden-Baden

Stand Juli 2007

Die Verwendung des neutralen Begriffs „Mitarbeiter“ umfasst grundsätzlich weibliche wie männliche Beschäftigte.

Dieser Bericht wurde auf Recyclingpapier aus 100 Prozent Altpapier gedruckt. Im Vergleich zum Einsatz von Frischfaserpapier konnten hierdurch nach Angaben der „Initiative Pro Recyclingpapier“ über 60 Prozent Primärenergie (rund 65 MWh) und Wasser (rund 320 m³) sowie 1,7 Tonnen CO₂ eingespart werden.