



www.db.de/nachhaltigkeitsbericht

Texte zum Nachhaltigkeitsbericht 2007

Texte der Onlineberichterstattung zum Download

Unser Unternehmen

Unsere Kunden

Unsere Produkte

Unser Mitarbeiter

Unsere Umwelt

Nachhaltigkeitsbericht 2007

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.

[Klicken Sie hier, um den Nachhaltigkeitsbericht 2007 online aufzurufen.](#)

Hinweis:

Das vorliegende Dokument enthält alle Texte der Onlineberichterstattung und ist damit ein Komplettdownload der Inhalte des "Nachhaltigkeitsberichts 2007 online" der Deutschen Bahn AG. Das vorliegende Dokument wird ausschließlich als Service für Archivierungszwecke angeboten, es ist nicht der Onlinebericht und ersetzt die Onlineberichterstattung im Internet nicht!

Die Inhalte des Nachhaltigkeitsberichts wurden für eine Internetdarstellung konzipiert, dadurch ergeben sich für dieses Dokument folgende wesentliche Einschränkungen:

- Weiterführende Links und Ansprechpartner: In der Onlineberichterstattung im Internet sind zu jedem Thema zahlreiche weiterführende Verlinkungen sowie ein spezifischer Ansprechpartner mit allen Kontaktdaten aufgeführt. Diese sind in diesem Dokument nicht zu finden, da es uns ein Anliegen ist, diese Daten über den Zeitraum von zwei Jahren bis zum nächsten Bericht aktuell zu halten. Dies ist jedoch aus technischen Gründen nur online möglich.

Unter jedem Text in diesem Dokument finden Sie daher einen Link, der Sie direkt zur entsprechenden Seite im Onlinebericht führt. Dort finden Sie die jeweiligen Ansprechpartner und weiterführenden Links.

- Konzeption der Texte: Aus Erkenntnissen und Erfahrungen von Studien und Stakeholdern wissen wir, dass die meisten unserer Leser den Bericht nur punktuell gemäß ihres speziellen Interesses lesen. Nur in den seltensten Fällen wird der gesamte Bericht von vorne nach hinten gelesen. Damit die Hauptgruppe der Leser die Möglichkeit hat, das jeweilige Kapitel ohne weiteres Suchen zu verstehen, haben wir die Texte jeweils in sich abgeschlossen entwickelt. Dadurch kann es für den (selteneren) Gesamtleser zur Doppelung von Aussagen kommen.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung – Zukunft bewegen	5
1.1 Überblick und Einführung in den Onlinebericht	6
1.2 Zukunft bewegen – erfolgreich, ökologisch und sozial	7
1.3 Wir bieten nachhaltige Lösungen für Mobilität und Logistik	8
2 Unser Unternehmen – Die Deutsche Bahn AG	10
2.1 Verantwortung und Unternehmenserfolg bedingen einander	11
2.2 Verantwortungsvolles Handeln in Zeiten des Wandels	14
2.3 Nachhaltigkeit systematisch managen	16
2.4 Vorbildliche Korruptionsbekämpfung	18
2.5 Fairer Wettbewerb, weltweit	20
2.6 Teilprivatisierung	21
2.7 Gesprächspartner Deutsche Bahn	22
2.8 Junges Unternehmen mit langer Tradition	28
2.9 Für die DB selbstverständlich – gesellschaftliches und soziales Engagement	29
3 Unsere Kunden – Kunden im Mittelpunkt	34
3.1 Kunden stehen bei uns im Mittelpunkt	35
3.2 Kunden im Personenverkehr	37
3.3 Grenzenloser Warenverkehr	54
4 Unsere Produkte – Nachhaltige Produkte	56
4.1 Nachhaltigkeit steckt in unseren Produkten	57
4.2 Mobilitäts- und Transportbedürfnisse befriedigen	59
4.3 Die Vorteile am eigenen Leib spüren	64
4.4 Nachhaltige Infrastruktur	74
4.5 Wir binden die umweltfreundliche Schiene mit ein	88
4.6 Produktverantwortung und betriebliche Sicherheit	98
4.7 Einkaufen mit Verantwortung	108
4.8 Eisenbahnforschung in Kooperation mit Hochschulen und Industrie	113
5 Unsere Mitarbeiter – Erfolgsfaktor Mitarbeiter	120
5.1 Nachhaltigkeit in der Personalpolitik – Eine Einführung	121
5.2 Strategische Schwerpunkte Personal	124
5.3 Beschäftigungsbedingungen	126
5.4 Chancengleichheit und Vielfalt	142
5.5 Qualifizierung	156
5.6 Gesundheits/Arbeitsschutz	175
5.7 Mitarbeiter in Zahlen	193

Inhaltsverzeichnis

6 Unsere Umwelt – Verkehr und Umwelt	194
6.1 Erfolgreiche Bahn ist erfolgreicher Umweltschutz	195
6.2 Umweltfreundliches Bahnfahren	205
6.3 Luftverschmutzung vermeiden	220
6.4 Lärminderung – Sanieren, Vorsorgen und leiser werden	228
6.5 Ökosysteme schützen	236
6.6 Abfälle vermeiden und wiederverwerten	245
6.7 Wasser sparen	254
6.8 Umweltschutzrückstellungen	258
7 Über diesen Bericht	259
7.2 Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns	267
7.3 Indikatoren der Global Reporting Initiative	269
7.4 Der Bericht zum Ausdrucken	290
7.5 Bestellformular für die Printfassung des Nachhaltigkeitsberichts 2007	291
7.6 Ansprechpartner für Fragen zum Bericht	292
8 Impressum	293

1 Einleitung – Zukunft bewegen

"Wir bieten heute schon Lösungen für die Verkehrsmärkte der Zukunft, wie sie so kein zweites Unternehmen im Portfolio hat."



1.1 Überblick und Einführung in den Onlinebericht

1.2 Zukunft bewegen – erfolgreich, ökologisch und sozial

1.3 Wir bieten nachhaltige Lösungen für Mobilität und Logistik

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

1.1 Überblick und Einführung in den Onlinebericht

Unser erster Nachhaltigkeitsbericht erscheint in doppelter Form: Dieser Onlinebericht vertieft den parallel erscheinenden Printbericht mit Daten und Fakten und orientiert sich an den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI).

Der Nachhaltigkeitsbericht der Deutschen Bahn AG ist aufgeteilt in einen Print- und einen Onlinebericht: Der Printbericht enthält eine zusammenfassende Darstellung der Nachhaltigkeitsstrategie des DB-Konzerns mit den Produkten Mobilität (Mobility), Infrastruktur (Networks) und Logistik (Logistics) im Mittelpunkt.

Der hier vorliegende Onlinebericht vertieft die Aussagen des Printberichts mit Daten, Fakten, weitgreifenden Argumentationen und Verknüpfungen. Er stellt zunächst das Unternehmen Deutsche Bahn AG mit seinem Verständnis von Verantwortung, seinen Werten sowie konzernübergreifenden Programmen und Ansätzen wie dem Nachhaltigkeitsmanagement und der Korruptionsbekämpfung vor. Kunden und Produkte stehen wie im Printbericht im Mittelpunkt, denn der wichtigste Beitrag zur Nachhaltigkeit, den der DB-Konzern leistet, ist die Gestaltung eines zukunftsfähigen, nachhaltigen Verkehrs. Aber auch in den Bereichen Mitarbeiter und Umwelt zeigen die Daten und Fakten, wie ernst der DB-Konzern seine gesellschaftliche Verantwortung nimmt.

Mit dem Onlinebericht sollen auch die internationalen Standards der Nachhaltigkeitsberichterstattung erfüllt werden: Er orientiert sich an den G3-Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI) der Vereinten Nationen. Eine Übersicht über die Indikatoren und ihre Beantwortung finden Sie im GRI-Index im Kapitel "Über diesen Bericht". In diesem Kapitel finden Sie auch den Print- sowie den Onlinebericht zum Herunterladen als PDF-Dokument.

[*Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.*](#)

1.2 Zukunft bewegen – erfolgreich, ökologisch und sozial

Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der DB AG, betont die Bedeutung des Schienenverkehrs und verkehrsträger-übergreifender Lösungen für eine nachhaltige Mobilität und Logistik.

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. 2006 war ein Rekordjahr für die Deutsche Bahn AG: Noch nie haben wir so viele Menschen und Güter auf der Schiene transportiert, 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 die DB AG 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

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

1.3 Wir bieten nachhaltige Lösungen für Mobilität und Logistik

Margret Suckale, Personalvorstand, und Roland Heinisch, Vorstand Systemverbund Bahn, erläutern in ihrem Gespräch, warum die Bahn nachhaltige Lösungen präsentieren kann und was die Herausforderungen der nächsten Jahre sind.

Frage: 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.

Frage: 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 wohlgemerkt. 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.

Frage: 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 wirtschaftlichen 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.

Frage: 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.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

2 Unser Unternehmen – Die Deutsche Bahn AG

Die DB bietet nachhaltige Verkehrslösungen, in Deutschland, Europa und aller Welt. Aus dem Schienenverkehr heraus knüpft sie ökologisch und ökonomisch zukunftsfähige Mobilitätsketten und logistische Netze.



- 2.1 Verantwortung und Unternehmenserfolg bedingen einander**
- 2.2 Verantwortungsvolles Handeln in Zeiten des Wandels**
- 2.3 Nachhaltigkeit systematisch managen**
- 2.4 Vorbildliche Korruptionsbekämpfung**
- 2.5 Fairer Wettbewerb, weltweit**
- 2.6 Teilprivatisierung**
- 2.7 Gesprächspartner Deutsche Bahn**
- 2.8 Junges Unternehmen mit langer Tradition**
- 2.9 Für die DB selbstverständlich – gesellschaftliches und soziales Engagement**

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

2.1 Verantwortung und Unternehmenserfolg bedingen einander

Nachhaltigkeit ist fest in der Konzernstrategie verankert. Mit den Verkehrsnetzwerken der Zukunft trägt die DB entscheidend zu einer nachhaltigen Gesellschaft bei. Und auch im Wandel orientiert sich der Konzern an gemeinsamen Werten und Grundsätzen.

Das Ziel der Deutschen Bahn AG ist es, Menschen und Güter schnell, preisgünstig, sicher und umweltfreundlich von einem Ort zum anderen zu bewegen. Als einziger global tätiger Mobilitäts- und Logistikdienstleister kann der DB-Konzern effiziente Netze knüpfen, die der umweltfreundlichen Schiene Priorität einräumen. Die Kompetenz der DB AG bei der Planung und dem Betrieb von Schienenverkehrssystemen wird weltweit nachgefragt und leistet damit einen bedeutenden Beitrag zur globalen Renaissance des Verkehrsträgers Eisenbahn.

Seit der 1994 eingeleiteten Bahnreform hat der DB-Konzern das Signal gesetzt, dass der Verkehrsträger Schiene ökonomisch nachhaltig sein kann. Erst die privatisierte Bahn hat die Schiene im Personen- und Güterverkehr wieder zu einer wettbewerbsfähigen und für Kunden attraktiven Verkehrsträger gemacht.

Alle Kontinente, alle Verkehrsträger, mit der Kernkompetenz Schiene
Nr.1 im Schienenpersonenverkehr in Europa
Nr.1 im Personennahverkehr in Europa
Nr.1 im Schienengüterverkehr in Europa
Nr.1 im Landtransport in Europa
Nr.1 in der Größe des Schienennetzes in Europa
Nr.1 im Fuhrpark in Europa
Nr.1 im Fahrradverleih in Europa
Nr.1 im Busverkehr in Deutschland
Nr.1 im Carsharing in Deutschland
Nr.2 in der weltweiten Luftfracht
Nr.3 in der weltweiten Seefracht
Nr.6 in der weltweiten Kontraktlogistik

Der DB-Konzern stellt mit seiner wertorientierten Nachhaltigkeitsstrategie unter Beweis, dass es kein Widerspruch ist, gesellschaftliche Verantwortung wahrzunehmen und gleichzeitig wirtschaftlich erfolgreich zu sein.

Die Deutsche Bahn AG hat sich in den vergangenen Jahren zu einem weltweit operierenden Verkehrsunternehmen entwickelt. Dennoch ist Globalisierung für uns nicht nur eine Chance, um uns neue Märkte zu erobern. Globalisierung verstehen wir auch als Verpflichtung, europäische Umwelt- und Sozialstandards bei unternehmerischen Aktivitäten in aller Welt zu berücksichtigen. Auf unserem Weg zum Global Player bestimmen ethische und unternehmerische Werte und Grundsätze unser Handeln, national wie international - zum Nutzen einer effizienten, transparenten Unternehmenssteuerung, ebenso wie zum Nutzen einer nachhaltigen Gesellschaftsentwicklung.

Unsere Überlegungen zur Nachhaltigkeit beschränken sich nicht auf die Gestaltung unserer Produkte nach den Bedürfnissen unserer Kunden. Für uns zeigt sich Nachhaltigkeit genauso in der Form des Umgangs mit unseren Mitarbeitern. Die Deutsche Bahn AG ist einer der größten deutschen Arbeitgeber und Ausbilder. Unsere 240.000 Mitarbeiter weltweit (190.000 davon in Deutschland) sind unsere wichtigste Ressource. Wir sichern Bildung und Qualifikation. Auf die Förderung von Toleranz und Chancengleichheit wird großer Wert gelegt. Indem wir diese Werte in unserem Unternehmen leben, tragen wir sie auch in die Gesellschaft.

Unsere jahrelange Erfahrung im aktiven Umweltschutz verleiht unserem Einsatz für nachhaltiges Wirtschaften Glaubwürdigkeit. Wir geben vor dem Hintergrund des Klimawandels schon heute Antworten auf die drängende Frage, wie der Ausstoß des Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂) wirksam reduziert werden kann. Wir haben in den vergangenen Jahren intelligente Verkehrsnetze

geknüpft, in denen Verkehr wachsen kann, ohne die Umweltbelastung wachsen zu lassen. Indem wir den Verkehr der Zukunft als nachhaltigen Verkehr gestalten, werden wir als Unternehmen auch langfristig Erfolg haben. Unser Geschäftsinteresse ist in diesem zentralen Punkt mit dem Interesse der Gesellschaft identisch.

Weitere Angaben zum Unternehmen finden Sie im aktuellen Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG.

Das Geschäftsportfolio der Deutschen Bahn AG 2006



Die DB AG beschäftigt im Jahr 2006 rund 229.000 Mitarbeiter (VZP), die einen Umsatz von über 30 Mrd. € erwirtschafteten. Das Geschäftsportfolio gliedert sich in zehn (seit 2007: neun) Geschäftsfelder.



Mobility: Das Ressort Personenverkehr ist gemessen am Außenumsatz von 11,5 Mrd. € das führende Mobilitätsunternehmen in Europa auf der Schiene. Rund 52.600 Mitarbeiter arbeiten in den Zügen des Fern- und Regionalverkehrs sowie in den Bussen des Stadtverkehrs.



Geschäftsfeld Fernverkehr: Der Tageslinienverkehr ist das Kerngeschäft des Fernverkehrs mit seinen 14.600 Mitarbeitern. Zu den 3,2 Mrd. € Umsatzerlösen tragen aber auch Nacht- und Autozüge bei.



Geschäftsfeld Regio: Das Geschäftsfeld Regio und seine 25.700 Mitarbeiter bieten Anschluss über ein weit verzweigtes Regionalverkehrsnetz in Ballungsräumen und in der Fläche. Die Umsatzerlöse von fast 6,5 Mrd. € zeugen von Erfolg dabei.



Geschäftsfeld Stadtverkehr: Das Geschäftsfeld Stadtverkehr mit 12.300 Mitarbeitern und einem Umsatzerlös von 1,8 Mrd. € setzt sich aus den S-Bahnen Berlin und Hamburg, sowie den verschiedenen Busgesellschaften der DB zusammen.



Networks: Das Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen umfasst die Geschäftsfelder Netz, Personenbahnhöfe, Energie und Dienstleistungen. Mit 74.200 Mitarbeitern und einem Außenumsatz von 1,3 Mrd. € trägt es zum Konzernergebnis bei.



Geschäftsfeld Netz: 41.400 Mitarbeiter sichern Betrieb und Instandhaltung des größten und komplexesten Schienennetzwerkes der Welt. Das Netz erwirtschaftet einen Außenumsatz von 548 Mio. €.



Geschäftsfeld Personenbahnhöfe: Unsere Bahnhöfe sind Zugangstore zur Bahn, aber auch Verkehrsdrehscheiben, Marktplatz und Visitenkarten für Städte und Regionen. Bei den Personenbahnhöfen erwirtschafteten die 4.600 Mitarbeiter einen Außenumsatz von 310 Mio. €.



Geschäftsfeld Dienstleistungen: Die 28.700 Mitarbeiter bieten vor allem konzernintern genutzte Leistungen wie die Instandhaltung der Züge, aber auch die Angebote von DB Carsharing und Call a Bike an. Damit erwirtschafteten sie einen Außenumsatz von 124 Mio. €.



Geschäftsfeld Energie: Unter dem Dach der DB Energie ist die Verantwortung für die Versorgung der Bahn und weiterer Unternehmen, vor allem mit Strom, bei 1.600 Mitarbeiter gebündelt. Der Außenumsatz betrug 362 Mio. €



Logistics: Das Ressort Transport und Logistik (Logistics) ist mit einem Außenumsatz von 17 Mrd. € und 79.200 Mitarbeiter die Nr.1 im europäischen Schienengüter- und Landverkehr, die Nr. 2 in der weltweiten Luftfracht und die Nr.3 in der weltweiten Seefracht.



Segment Schenker: Mit 54.900 Mitarbeitern in über 100 Ländern bei einem Umsatz von rund 13,3 Mrd. € behauptet sich Schenker als Global Player. Mit dem Kauf von BAX Global hat die DB einen weltweiten Logistikdienstleister mit ins Portfolio aufgenommen.



Geschäftsfeld Railion: Railion ist Europas größter Schienen-Carrier: Mehr als die Hälfte der Transporte sind grenzüberschreitend. Die 22.635 Mitarbeiter erwirtschafteten 3,2 Mrd. € Außenumsatz. Seit 2007 heißt das Geschäftsfeld Schienengüterverkehr.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

2.2 Verantwortungsvolles Handeln in Zeiten des Wandels

Ein neuer Code of Conduct und unsere Grundsätze zu Corporate Governance sind das Bekenntnis unseres Unternehmens zum verantwortlichen Handeln auf der Basis gemeinsamer Werte.

Gesetzliche Anforderungen und konzerninterne Regelungen bilden das Gerüst für die täglichen Prozesse und Entscheidungen. Unternehmerisches Handeln braucht aber Spielräume. Mit einem gemeinsamen Wertesystem, das die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dabei unterstützt, ethischen und rechtlichen Anforderungen bei der Erfüllung der Aufgaben zu genügen, macht der DB-Konzern verantwortliches Handeln möglich.

Dabei schließen sich Verantwortung und Unternehmenserfolg nicht aus, sie bedingen einander. Beispiel Ökologie: Pro-aktiver Umweltschutz zählt seit langem zu den Werten des DB-Konzerns. Die steigende Nachfrage nach klimaschonender Mobilität und Logistik macht Umweltschutz für den DB-Konzern zum Erfolgsfaktor und zum Wettbewerbsvorteil. Beispiel Chancengleichheit: Indem Männer und Frauen im DB-Konzern gleiche berufliche Chancen haben, stärkt das Unternehmen seine Position im Wettbewerb um Nachwuchskräfte.

Die Internationalisierung des Konzerns macht für uns eine Standortbestimmung notwendig, welche Werte zukünftig das gemeinsame Handeln bestimmen sollen. Dazu wurden Werte und Grundsätze neu überarbeitet – mit dem Ziel, sich zu hohen ethischen Standards für den gesamten Konzern zu bekennen. Damit wollen wir unter zunehmend komplexen rechtlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen Integrität und Unternehmenskultur unterstützen und zur Wahrung von Rechtssicherheit beitragen. Dies ist die Grundlage einer transparenten und effizienten Unternehmenssteuerung, aber auch unserer Beitrag zu einer nachhaltigen Gesellschaftsentwicklung. Diese Grundsätze sind elementarer Bestandteil des neuen Führungssystems des DB-Konzerns und werden in diesem Rahmen konzernweit abgestimmt.

Code of Conduct – Bekenntnis zu ethischen Werten und nachhaltigem Handeln

Unsere ethischen Werte und Grundsätze werden wir in unserem neuen Code of Conduct zusammenfassen. Er wird die Grundlage für unser Bekenntnis zum nachhaltigen Handeln als Unternehmen in der Gesellschaft auch nach außen darstellen. Kernthemen werden grundlegende Verpflichtungen wie das Bekenntnis zu Respekt, Vielfalt und Gleichbehandlung, die Einhaltung der Menschenrechte (unter anderem Ächtung von Kinder- und Zwangsarbeit), die Bekämpfung von Korruption und das Bekenntnis zur Nachhaltigkeit sein. Die Deutsche Bahn wird sich damit auch zu den zehn Prinzipien des United Nations Global Compact bekennen.

Corporate Governance – Verantwortliche Unternehmensführung

Nach allgemeinem Verständnis umfasst Corporate Governance die Gesamtheit aller Grundsätze für eine verantwortliche, auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensleitung und -kontrolle. In Deutschland wurden entsprechende Leitlinien, der sogenannte Deutsche Corporate Governance Kodex, 2002 von einer Regierungskommission verabschiedet: Dieser Kodex beinhaltet sowohl wesentliche gesetzliche Anforderungen als auch national und international anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung für deutsche börsennotierte Unternehmen. Der Kodex soll dazu beitragen, die in Deutschland geltenden Regeln für die Unternehmensleitung und -überwachung für nationale und ausländische Investoren nachvollziehbar zu machen und das Vertrauen in börsennotierte deutsche Unternehmen zu stärken.

Die Deutsche Bahn AG hat sich zu einer freiwilligen Beachtung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Form eigener „Corporate Governance Grundsätze“ entschlossen. Diese Grundsätze wurden 2003 in Kraft gesetzt. Der Konzern hat damit, obwohl noch nicht börsennotiert, Verhaltensmaßstäbe für die Leitung und Überwachung des Unternehmens eingeführt, die bereits jetzt zu einer höheren Transparenz beitragen und damit das Vertrauen von Geschäftspartnern, Investoren, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit in die Leitung und

Überwachung des Unternehmens fördern sollen. Im März 2007 wurden die Corporate Governance Grundsätze der Deutschen Bahn AG erneut aktualisiert und damit die Weiterentwicklung des Deutschen Corporate Governance Kodex aus dem Juni 2006 nachvollzogen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

2.3 Nachhaltigkeit systematisch managen

In unserem Nachhaltigkeitsmanagement analysieren wir gesellschaftliche Anforderungen an das Unternehmen und bewerten den Beitrag unserer Maßnahmen.

Anfang 2005 beschloss der Konzernvorstand die Einrichtung eines konzernweiten Nachhaltigkeitsmanagements. Ziel ist es, gesellschaftliche Anforderungen mit den Unternehmenszielen der DB AG in Einklang zu bringen. Dazu analysieren wir ökologische und soziale Erwartungen in der Gesellschaft, identifizieren die damit verbundenen Chancen und Risiken und entwickeln dafür die entsprechenden Strategien und Maßnahmen. Das Ergebnis unserer Überlegungen wird als Nachhaltigkeitsstrategie im Konzern diskutiert und umgesetzt.

Das Nachhaltigkeitsmanagement umfasst entsprechend der Bandbreite von Veränderungen, die aus dem gesellschaftlichen Wandel resultieren und Einfluss auf das Unternehmen haben, eine Vielzahl von Themen. Klimawandel und Ressourcenverknappung betrachten wir als drängende Probleme unserer Zeit. Höchste Priorität genießen die Bereiche Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärmschutz.

Um für unsere Arbeit eine gemeinsame Basis zu schaffen, arbeiten wir mit Hochdruck an einer Neuformulierung der ethischen Werte und Grundsätze der Deutschen Bahn. Die Internationalisierung hat uns dazu veranlasst, den Themen Chancengleichheit und Diversity mehr Gewicht zu geben als bisher. Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement sind unsere wichtigen Themen angesichts einer vorhersehbaren Alterung der Bevölkerung, die sich auch bei unseren Mitarbeitern bemerkbar machen wird.

Für das Nachhaltigkeitsmanagement der Deutschen Bahn ist das Top-Management verantwortlich: Der Lenkungskreis Nachhaltigkeit bildet das Entscheidungsgremium im Konzern, in dem die auszuführenden Schritte verbindlich vereinbart werden. Mitglieder sind die Leiter der Konzernbereiche Umwelt, Personal, Strategie, Organisation, Marketing, Verkehrspolitik, Corporate Governance und Kommunikation. Vorsitzender des Lenkungskreises und Beauftragter für das Nachhaltigkeitsmanagement war bisher der Vorstand Systemverbund Bahn, Roland Heinisch. Der neue Generalbevollmächtigte Lutz Bücken, der den Systemverbund ab September 2007 weiterführen wird, übernimmt dann die Leitung des Lenkungskreises Nachhaltigkeit. Koordiniert wird das Nachhaltigkeitsmanagement vom Bahn-Umwelt-Zentrum.

Jährliches Nachhaltigkeits-Review

Das Nachhaltigkeitsmanagement wird im Rahmen gängiger Managementmethoden unter Berücksichtigung internationaler Standards durchgeführt. Es ersetzt jedoch nicht die vorhandenen bewährten Managementsysteme, sondern ergänzt diese. Chancen und Risiken, die aus dem gesellschaftlichen Wandel resultieren, werden daher weiterhin in den Managementsystemen der einzelnen Bereiche beobachtet, bewertet und in den Strategischen Management-Prozess des Konzerns eingespeist. Auch die Umsetzung von Zielen und Maßnahmen erfolgt weiter innerhalb der bestehenden Linienorganisationen in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich. Einmal jährlich werden allerdings die wichtigsten Erkenntnisse in einem gemeinsamen Review des Nachhaltigkeitsmanagements gebündelt. Unser Ziel ist dabei eine Verständigung auf notwendige gemeinsame Ansätze. In diesem Nachhaltigkeits-Review werden in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Bereichen die Themen, die in der Nachhaltigkeitsdiskussion eine Rolle spielen, systematisch bewertet. So können frühzeitig geeignete Handlungsoptionen für den Umwelt- und Sozialbereich entwickelt werden, um Chancen zu nutzen und Risiken abzuwenden. Auf diese Weise lassen sich auch die immateriellen Erfolgsfaktoren für eine gesellschaftliche Zukunftsfähigkeit des Konzerns erfolgreich steuern.

Nachhaltigkeitsmanagement leistet damit einen relevanten Beitrag zur Risikovorsorge. Das Review ist gleichzeitig ein wichtiges Instrument der internen Kommunikation: Hier werden alle Beteiligten im Konzern aktiv in die Diskussion und Gestaltung der unternehmerischen Nachhaltigkeit eingebunden. Indem das Nachhaltigkeitsmanagement Anforderungen der Stakeholder bewertet, dient es auch der externen Kommunikation.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

2.4 Vorbildliche Korruptionsbekämpfung

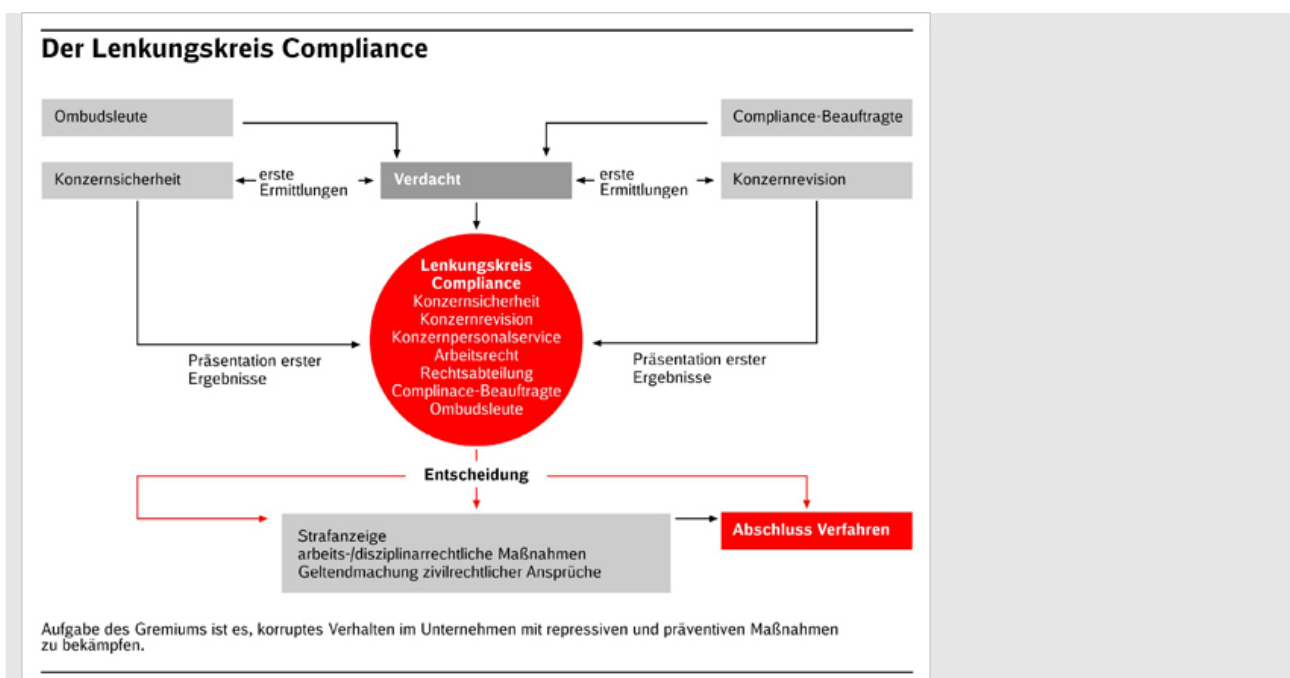
Die DB hat sich international zu einem Vorreiter der Antikorruption entwickelt. Wir bekämpfen Korruption schon an der Quelle – im Interesse der Gesellschaft, die auf unverzerrten Wettbewerb angewiesen ist, aber auch im Interesse unseres eigenen Unternehmens.

Als einer der größten Auftraggeber in Deutschland ist der DB-Konzern strukturell anfällig für Korruption. Im Jahr 2000 hat DB-Konzernchef Hartmut Mehdorn die konsequente und professionelle Verfolgung eingeleitet. Heute gilt die Deutsche Bahn unter Experten als Vorreiter – sowohl bei der Korruptionsbekämpfung als auch bei der Prävention. Dies wurde mehrfach von der internationalen Antikorruptionsorganisation „Transparency International“ bestätigt.

Erfolgreiche Korruptionsbekämpfung wendet erhebliche materielle und immaterielle Schäden vom Unternehmen ab, denn durch Korruption können neben dem Imageverlust erhebliche Mehrkosten entstehen, etwa durch mangelhafte Ausführung, überzogene Rechnungen, nachsorgende Investitionen oder Verzögerung von Inbetriebnahmen.

Zwischen 1997 und 1999 hat die Bundesrepublik erhebliche politische Anstrengungen unternommen, um einen rechtlichen Rahmen zu schaffen, in dem Korruption und alle Formen der Bestechung zur Erlangung von Aufträgen im nationalen und internationalen Geschäftsleben verboten und steuerlich sanktioniert wurden.

Diesen rechtlichen Rahmen halten wir selbstverständlich ein, aber unser unternehmerisches Handeln geht darüber hinaus: Für die Korruptionsbekämpfung hat die Deutsche Bahn einen hochrangigen, unabhängigen Lenkungsreis eingesetzt, der sich als zentrale Stelle im Unternehmen mit korruptem Verhalten repressiv und präventiv auseinandersetzt (siehe Abbildung). Als erstes deutsches Großunternehmen arbeitet der DB-Konzern mit Ombudsmännern. Mitarbeiter der Bahn oder Geschäftspartner, die einen Korruptionsverdacht haben, können sich an diese Ombudsmänner wenden und bleiben dabei anonym. Andere Großunternehmen sind diesem Weg inzwischen gefolgt.



Dabei geht es nicht nur um die eigenen Mitarbeiter, sondern auch um externe Firmen. 2003 führte die DB mit der Vergabesperre für korrupte Unternehmen ein sehr striktes Instrument ein: Dabei können Firmen bei dringendem Tatverdacht zwischen vier Monaten und drei Jahren, in schweren Fällen unter Umständen sieben Jahre von der Auftragsvergabe ausgeschlossen

werden. Dieses System wurde gemeinsam mit der Bauwirtschaft in einem über anderthalb Jahre dauernden Prozess diskutiert und ausgefeilt.

Die Korruptionsbekämpfung wird im zweijährigem Rhythmus ausführlich in einem eigenen Bericht dargestellt. Der nächste Bericht wird Anfang 2008 veröffentlicht.

Im Rahmen der Internationalisierung kommen auf die Deutsche Bahn neue Herausforderungen zu. Mit dem neuen Code of Conduct werden jedoch harmonisierte Grundsätze entwickelt, die künftig für alle Gesellschaften des DB-Konzerns gelten, beispielsweise auch die Akquisitionen Schenker und BAX. Diese Grundsätze werden allen Mitarbeitern des Konzerns bekannt gemacht. Weitergehende konzernweite Konzepte zur Schulung sind in Entwicklung. Im Juli 2007 wurde die bestehende Compliance-Organisation mit Wolfgang Schauensteiner als neuem Chief Compliance Officer verstärkt. Schauensteiner war seit 1993 Korruptionsbeauftragter der Staatsanwaltschaft Frankfurt am Main und gilt als einer der erfahrensten Korruptionsexperten in der Bundesrepublik. Er soll eine noch effektivere Zusammenarbeit im internationalen Konzern gewährleisten und die Gesellschaften der DB AG vor Sanktionen, Haftungsrisiken und Imageschäden bewahren.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

2.5 Fairer Wettbewerb, weltweit

Die Deutsche Bahn AG stellt sich dem Wettbewerb. Ob im Personen- und Güterverkehr, auf der Straße, zu Wasser, in der Luft und auf der Schiene – faire Rahmenbedingungen und verantwortliches Wirtschaften spielen eine wichtige Rolle.

Die Deutsche Bahn AG ist Marktführer im europäischen Schienenverkehr, außerdem eines der weltweit größten Verkehrsunternehmen. Sie steht im Wettbewerb mit vielen anderen Unternehmen. Auf dem deutschen Schienennetz fahren bereits rund 330 Bahnen - mehr als in den anderen europäischen Ländern zusammen. Den diskriminierungsfreien Netzzugang gewährleistet seit 2006 die Bundesnetzagentur. Wettbewerber der DB AG steigerten ihre Verkehrsleistung 2006 im Personenverkehr um 25 Prozent, im Güterverkehr sogar um 28 Prozent. Doch auch die Deutsche Bahn AG konnte in beiden Bereichen ihre Leistung steigern. So hat die umweltfreundliche Schiene im Jahr 2006 gegenüber der Straße Marktanteile gewonnen.

Der europäische Wettbewerb führt zu neuen Ideen und innovativen Konzepten für die Kunden und langfristig auch zu sinkenden Preisen. Das stärkt die Position der Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern. Mit der Inbetriebnahme von internationalen Strecken, wie zwischen Frankfurt und Paris, werden den Konkurrenten auf der Straße und in der Luft Märkte streitig gemacht. Die günstigen Preise der Billigflieger, die weder Kerosinsteuer zahlen müssen, noch in den Emissionshandel einbezogen sind, kann die Bahn aber nur schwer unterbieten. Hier wird der intermodale Wettbewerb auf Kosten der Schienenunternehmen und der Umwelt verzerrt.

Besonders im Güterverkehr entfaltet ein zunehmender europäischer Wettbewerb eine hohe Dynamik. Der deutsche Schienengüterverkehr konnte im Jahr 2006 ein überdurchschnittlich hohes Wachstum der Verkehrsleistung von 12 Prozent gegenüber 2005 vorweisen. Vor allem auf den europäischen Ost-West-Achsen wird sich in Zukunft ein noch größerer Wachstumsmarkt entwickeln.

Die Deutsche Bahn stellt sich dem Weltmarkt mit Logistikangeboten aus einer Hand und verknüpft so ihre Verkehrsträger Straße, Wasser, Luft und Schiene. So ist zum Beispiel ein Güterzug von Peking nach Berlin inklusive Zulieferung durch Schenker in China und Deutschland geplant. Dieser Transport ist wesentlich schneller als das Schiff. So kann nicht nur ein kostengünstiger und schneller, sondern auch ein ökologisch sinnvoller Transport angeboten werden.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

2.6 Teilprivatisierung

Mit der Bahnreform begann 1994 die unternehmerische Ausrichtung der Bahn. Nach Jahren eines harten Sanierungskurses haben wir 2006 die Kapitalmarktfähigkeit erreicht. Über den Börsengang entscheidet der Bund als Eigentümer.

Die von der Bundesregierung beschlossene Beteiligung privater Anteilseigner ist logische Konsequenz und Vollendung der Bahnreform. Sie stärkt die DB im nationalen und internationalen Wettbewerb und setzt den 1994 begonnenen Erfolgskurs fort. Die DB AG hat in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte bei Produktivität und Kundenorientierung verzeichnen können. Diese waren eine Folge der unternehmerischen Dynamik, die mit der Teilprivatisierung eine logische Fortführung erfährt. Außerdem schafft die Beteiligung Privater neue Möglichkeiten der Finanzierung des Geschäftsausbaus im deutschen, europäischen und globalen Verkehrsmarkt.

Nachhaltigkeit und Teilprivatisierung sind für uns keine Gegensätze. Die Teilprivatisierung ist die einzig erfolgversprechende Strategie, um der umweltfreundlichen Schiene angesichts knapper öffentlicher Kassen ein weiteres Marktwachstum zu ermöglichen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

2.7 Gesprächspartner Deutsche Bahn

In zahlreichen Verbänden, Zusammenschlüssen, Foren und Gesprächsrunden steht die Deutsche Bahn in Kontakt mit der Politik, anderen Unternehmen und der Gesellschaft. Dieser Meinungsaustausch ist ein wichtiger Teil der Unternehmenspolitik.

2.7.1 Konstruktiver Dialog mit Stakeholdern

2.7.2 Mitgliedschaften in Verbänden

2.7.3 Im Dialog mit Umweltverbänden

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

2.7.1 Konstruktiver Dialog mit Stakeholdern

Nachhaltiges Wirtschaften setzt einen Dialog über Interessen und Anforderungen voraus. Als großes Unternehmen nimmt die Deutsche Bahn ihre Rolle als Gesprächspartner für Gesellschaft und Politik ernst.

Die Deutsche Bahn berührt viele Bereiche des öffentlichen Lebens, jeden Tag hat sie Millionen von Kunden in Deutschland, Europa und der Welt. Sie ist damit ein wichtiger Teil der Gesellschaft und nimmt als dieser ihre Verantwortung wahr.

Im gesellschaftlichen Umfeld gibt es viele Ansprüche, die an die Bahn gestellt werden, sei es von Kunden, Anwohnern oder Behörden. Die DB sucht daher den Dialog mit den verschiedenen Stakeholdern. Die Deutsche Bahn hat dazu viele Schnittstellen mit der Gesellschaft, dem Staat und anderen Unternehmen. An diesen Schnittstellen werden auch eigene Interessen artikuliert, denn jedes Unternehmen ist von seinem Umfeld abhängig. Die Deutsche Bahn versteht diesen Austausch als Chance, neben der Verdeutlichung der unternehmerischen Positionen, die gewonnenen Erkenntnisse in ihr unternehmerisches Handeln einfließen zu lassen.

Die DB AG vertritt aktiv und systematisch eigene verkehrspolitische Positionen. Damit will sie den Meinungsfindungsprozess im politischen Raum inhaltlich unterstützen und vertiefen sowie mit Sachargumenten zu einem konstruktiven Ergebnis für alle Beteiligten beitragen. Dabei geben die Gesprächspartner der DB immer wieder neue Impulse, seien es Vertreter der Gewerkschaften oder Verbände, Politiker oder einzelne Kunden. Gesellschaftliche Verantwortung wahrnehmen heißt, sich den vielen oft gegensätzlichen Interessen zu stellen und gemeinschaftliche Lösungen zu finden.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

2.7.2 Mitgliedschaften in Verbänden

Die Deutsche Bahn AG ist Mitglied in zahlreichen Wirtschafts-, Branchen- und anderen Verbänden, vom Verband deutscher Verkehrsunternehmen bis zur Gemeinschaft europäischer Bahnen.

Die Arbeit eines Unternehmens von der Größe der Deutschen Bahn AG kann ohne Kooperationen mit anderen Anspruchsgruppen (Stakeholdern) nicht funktionieren. So engagiert sich auch die DB AG in zahlreichen Verbänden, Zusammenschlüssen und Initiativen. Neben der Pflichtmitgliedschaft in den Industrie- und Handelskammern ist sie in den nationalen Branchenverbänden engagiert vertreten, etwa im Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), im Deutschen Verkehrsforum (DVF) und als Fördermitglied in der Allianz pro Schiene (ApS). Sie stellen die Eckpfeiler des Verbandsengagements der Deutschen Bahn dar. Der VDV ist der größte deutsche Branchenverband mit über 500 Mitgliedern. Die DB AG bringt sich hier auf allen Ebenen in den Branchendialog ein, von den Landesgruppen über die Fachausschüsse und Verwaltungsräte bis zum Präsidium.

International ist die Bahn in Zusammenschlüssen wie dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) vertreten. Hier werden vor allem gemeinsame Projekte und Standards entwickelt, zum Beispiel die Flüsterbremse K-Sohle. Als Mitglied der Gemeinschaft europäischer Bahnen (CER) hingegen nutzt die Deutsche Bahn AG auf europäischer Ebene die gemeinsame Interessenvertretung der Schienenunternehmen gegenüber der Europäischen Union. Auch in Verbänden, die sich der technischen Weiterentwicklung für die Schiene widmen, arbeitet die Deutsche Bahn AG intensiv mit. So hat insbesondere die von Verbänden mitbestimmte Normsetzung eine hohe langfristige Bedeutung für das Unternehmen.

Die Deutsche Bahn hat in den letzten Jahren ihr Engagement in Initiativen zum Umweltschutz und zu nachhaltigem Wirtschaften intensiviert. So ist sie z.B. an der Gründung des Forums für nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft „econsense“ und der Klimainitiative „2Grad“ beteiligt. Die Mitgliedschaft beinhaltet dort neben der Kooperation und dem Dialog auch die Verpflichtung zu gemeinsamen Prinzipien nachhaltigen Wirtschaftens.

Wichtige Mitgliedschaften im Personalbereich:

- Arbeitgeberpreis für Bildung des Bundesverbandes der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA)
- Arbeitgeberverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (Agv MoVe)
- Arbeitskreis Personal Marketing
- Baden-Badener Unternehmersgespräche, Gesellschaft zur Förderung des Unternehmensnachwuchses
- European Foundation for Quality Management (Brüssel)
- Förderkreis des Bundesverbandes der Deutschen Arbeitgeberverbände e.V.
- Sozialpolitische Arbeitsgemeinschaft Verkehr (SAV) im BDA
- Stifterverband für die deutsche Wissenschaft
- Verein zur Förderung der Stiftung der Deutschen Wirtschaft für Qualifizierung und Kooperation e.V.

Gemeinschaftliches Engagement für Nachhaltigkeit



Econsense ist ein Forum der deutschen Wirtschaft zur Förderung von nachhaltigem Wirtschaften. Es besteht aus einer Dialogplattform, einem Thinktank, einer Sammlung von Good-Practice-Beispielen und einem Leadership-Forum.



Mit der Initiative 2Grad haben sich deutsche Unternehmen für den Klimaschutz zusammengeschlossen. Das erklärte Ziel ist eine Begrenzung der Erderwärmung auf 2° Celsius.



Die Deutsche Bahn ist Mitglied im Internationalen Eisenbahnverband UIC. Ein wichtiger Teil der internationalen Arbeit findet auf der Umweltplattform der UIC statt. Die Flüsterbremse "K-Sohle" wurde hier gemeinsam entwickelt.



Nachhaltigkeitsberichte, wie auch der vorliegende, werden meist auf Grundlage der Indikatoren der Global Reporting Initiative erstellt. An der Erarbeitung der Zusatzindikatoren für den Bereich Transport und Logistik war die DB-Tochter Schenker beteiligt.



Schenker hat im Rahmen seiner Mitgliedschaft bei Freight Forward International 2004 den „Environmental Code of Practise“ unterschrieben.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

2.7.3 Im Dialog mit Umweltverbänden

Die Bahn will ihren Umweltvorsprung langfristig behaupten. Die Umweltverbände unterstützen das Unternehmen dabei und haben zugleich eigene Vorstellungen. Die Bahn führt seit langem einen offenen Dialog mit diesen wichtigen Anspruchsgruppen.

Auch wenn man sich im Ziel „Mehr Verkehr auf die Schiene – (auch) aus Umweltgründen“ einig ist: Grundsätzliche Positionen sind nicht immer deckungsgleich zwischen der Deutschen Bahn und Umweltverbänden. Etwa beim Ausbau der Hochgeschwindigkeits-Schieneinfrastruktur oder der Fahrradmitnahme im ICE konnte trotz vieler Debatten bisher keine Einigkeit erzielt werden. Umgekehrt lehnen Bahn und Umweltverbände unisono den Gigaliner auf deutschen Straßen entschieden ab. Für die Deutsche Bahn ist es auch im Umweltbereich unerlässlich, in einem stetigen Dialog mit Anspruchsgruppen (Stakeholdern) zu stehen. Das schafft zum einen gesellschaftliche Akzeptanz des unternehmerischen Handelns und wirkt zum anderen immer wieder reflektierend für das eigene Handeln.

Für den gemeinsamen Dialog mit den Umweltverbänden hat das Unternehmen mehrere Foren eingerichtet, die sich in einigen Fällen bis zur institutionalisierten Zusammenarbeit weiter entwickelten.

Der Chef macht mit

Eines dieser Beispiele ist die 2001 gestartete Kooperation „Fahrtziel Natur“, in der die Bahn zusammen mit den vier großen Umweltverbänden BUND, NABU, VCD und WWF 15 deutsche und mittlerweile auch ein Schweizer Großschutzgebiet in den Mittelpunkt einer Kampagne für umweltfreundlichen Tourismus stellen.

Ausgegangen war die Kooperation vom ersten Spitzentreffen der Umweltverbandsvorsitzenden mit dem DB-Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn im Jahr 2000. Die Treffen zu aktuellen umweltpolitischen Themen finden seither einmal jährlich statt. Schwerpunkte waren unter anderem die Förderung des Schienengüterverkehrs, die Minderung der Lärm- und Feinstaubemissionen sowie die Energiebesteuerung – und jeweils die Vereinbarung zur Fortführung von „Fahrtziel Natur“. Neben dem Vorstandsvorsitzenden vertritt vor allem Roland Heinisch, Vorstand Systemverbund Bahn, von der erstmaligen Berufung 2001 bis 2007 auch Mitglied des „Rates für nachhaltige Entwicklung“ der Bundesregierung, die Nachhaltigkeits- und Umweltaktivitäten der Bahn im Dialog mit Verbänden.

Mit dem bereits 1997 gestarteten und jährlich durchgeführten zweitägigen „Workshop Umwelt und Verkehr“ bietet die DB AG einer Vielzahl von Teilnehmern vorrangig aus Umwelt- und Verkehrsverbänden, die Möglichkeit sich in sachlichen und offener Diskussionsatmosphäre Themen aus dem Bereich Bahn und Umwelt zu nähern und sich mit den neuesten Entwicklungen im Umweltbereich zu befassen. Bis zu 70 Teilnehmer aus Umweltverbänden, Wissenschaft, Gewerkschaften, Umweltbundesamt, Bundesumweltministerium und ausländischen Bahnen nehmen an den Workshops (2005 in Troisdorf/ Rhein, 2006 in Potsdam, 2007 in Frankfurt/ Main) teil und begingen 2006 in der DB Akademie im ehemaligen Kaiserbahnhof am Rand des Schlossparks Sanssouci in Potsdam das zehnjährige Jubiläum der Veranstaltung. Die Impulse aus der Veranstaltung haben zahlreiche Projekte innerhalb der Deutschen Bahn angestoßen oder beschleunigt und zugleich das gegenseitige Verständnis zwischen DB und Verbänden erheblich verbessert.

Projektbezogene Kooperationen und Dialoge im Umweltbereich sind bei der Deutschen Bahn an der Tagesordnung. Hier arbeitet sie nicht nur mit Umweltverbänden, sondern auch mit Behörden, Ministerien und der lokalen Politik eng zusammen, sei es bei der Abstimmung von gemeinsamen Positionen, Projektunterstützungen oder gemeinsamen Projekten. Nicht alle Projekte sind von Erfolg gekrönt: So musste die im Frühjahr 2005 gestartete BahnCard Umwelt für Mitglieder von drei großen Umweltverbänden nach einem guten halben Jahr wieder eingestellt werden, weil die Absatzzahlen deutlich hinter den Erwartungen zurück blieben.

Dennoch: die Zusammenarbeit bringt für alle Partner Vorteile, denn es wird miteinander und nicht gegeneinander gearbeitet – im Sinne einer noch umweltfreundlicheren und damit attraktiveren Bahn.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

2.8 Junges Unternehmen mit langer Tradition

Während die Deutsche Bahn AG erst im Jahr 1994 gegründet wurde, beginnt die Geschichte der Eisenbahnen in Deutschland bereits im 19. Jahrhundert. Die Rolle der Bahnen in der Gesellschaft hat sich seitdem vielfach geändert.

Heute ist die Deutsche Bahn AG ein internationales Verkehrsunternehmen, das seinen Kunden sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr integrierte Verkehrsleistungen anbietet. Mit den Staatsbahnen alter Prägung, die immer auch hoheitliche Aufgaben zu erfüllen hatten, hat dies nur noch wenig zu tun. Dennoch wären die Leistungen der heutigen Deutschen Bahn AG nicht ohne die Geschichte ihrer Vorgänger denkbar.

Da die Deutsche Bahn AG ein junges Unternehmen mit einer langen Tradition ist, hat sie sich besonders der Darstellung der Eisenbahngeschichte in Deutschland verpflichtet. Im 19. Jahrhundert entstand allmählich ein Eisenbahnnetz, das für die jeweiligen Länder mit wachsendem wirtschaftlichen Wohlstand verbunden war und der Bevölkerung eine bis dahin nicht gekannte Mobilität ermöglichte. „Kathedralen des Fortschritts“ nannte man die großen Hauptbahnhöfe.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die deutschen Eisenbahnen in der Reichsbahn zusammengeführt. Die nationalstaatlich organisierte Eisenbahn stand nach 1933 dann ganz im Dienst der nationalsozialistischen Politik. Die Reichsbahn wurde zu einem Instrument von Krieg und Vernichtung. Heute fördert die Deutsche Bahn AG aktiv die Erinnerung und die Auseinandersetzung mit der Rolle der Reichsbahn im Nationalsozialismus.

Das Unternehmen Deutsche Bahn bietet eine Reihe von Möglichkeiten, sich mit der Geschichte der Eisenbahnen in Deutschland auseinanderzusetzen. Ein Ort der Ruhe zum Gedenken der Opfer der Deportationen in die Ghettos, Konzentrations- und Vernichtungslager während des Nationalsozialismus ist das Mahnmal „Gleis 17“ in Berlin Grunewald. Das firmeneigene DB Museum in Nürnberg zeigt in seiner Dauerausstellung die Geschichte der Eisenbahnen in Deutschland von ihren Anfängen im 19. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Einzelne Wechselausstellungen widmen sich vertiefend speziellen wirtschafts-, politik- und kulturhistorischen Aspekten rund um das Thema Eisenbahn.

Weitere Informationen zu Themen der Bahngeschichte, den Sammlungen des DB Museums und des Unternehmensarchivs sowie den Öffnungszeiten finden Sie über die Internetseite www.db.de/geschichte.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

2.9 Für die DB selbstverständlich – gesellschaftliches und soziales Engagement

Als einer der größten Ausbilder und Arbeitgeber in Deutschland sieht sich die Deutsche Bahn in der Pflicht, sich gesellschaftlich zu engagieren. Der Schwerpunkt der Aktivitäten liegt dabei vor allem im Kinder- und Jugendbereich.

2.9.1 Verantwortung im Umfeld wahrnehmen

2.9.2 Lesefähigkeit von Kindern und Jugendlichen stärken

2.9.3 Perspektiven statt Endstation Straße

2.9.4 Unterstützung in allen Lebenslagen

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

2.9.1 Verantwortung im Umfeld wahrnehmen

Gesellschaftliches Engagement von Unternehmen wird oft mit dem Begriff „Corporate Citizenship“ überschrieben. Auch die Deutsche Bahn versteht sich als ein Teil der Gesellschaft. Sie fühlt sich für ihr Umfeld mitverantwortlich und will es positiv gestalten.

Bei der Deutschen Bahn hat gesellschaftliches und soziales Engagement eine lange Tradition, angefangen von den Eisenbahnersportvereinen bis hin zur Ausbildung über den eigenen Bedarf an Nachwuchskräften hinaus. Auch die Deutsche Bahn AG hat erkannt, dass sie einiges bewegen kann. So laufen die Programme „Chance plus“ und „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“ schon seit einigen Jahren erfolgreich.

Wichtig ist für die Deutsche Bahn vor allem das Engagement ihrer Mitarbeiter, die Werte wie Respekt, Toleranz, Offenheit für Neues, Lernfähigkeit, Flexibilität und Zivilcourage nach außen transportieren. Die Schwerpunkte der Arbeit sind daher die Bereiche Bildung und Soziales bei Jugendlichen.

Auch außerhalb des Konzerns unterstützt die DB zahlreiche kulturelle, wissenschaftliche und sportliche Einrichtungen, Initiativen und Aktivitäten. Der Schwerpunkt liegt dabei ebenfalls im Jugendbereich: Sei es die Unterstützung von Streetworkern der Initiative Off-Road-Kids, die Zusammenarbeit mit der Stiftung Lesen oder die Kooperation mit Schulen und Hochschulen. Die Förderung von Toleranz, Teamfähigkeit, Kulturtechniken und Bildungsperspektiven und damit einen Beitrag zur Gestaltung unserer Gesellschaft zu leisten, ist für die DB ein wichtiges Anliegen. Nachhaltiges Engagement bedeutet für uns eine Investition in die Jugend.

Auch im Umfeld des Sports in Deutschland engagiert sich die DB seit vielen Jahren. Dies drückt sich in unterschiedlichen Engagements aus, die soweit sie mit dem CSR-Gedanken verbunden und gleichzeitig sportorientiert sind, unter einem kommunikativen Dach zusammengefasst werden sollen. Die damit verbundene Strategie ist primär auf Kinder, junge und heranwachsende Menschen ausgerichtet. Der Sport soll hierbei Leitbilder aufzeigen und die damit verbundene Vorbildfunktion dokumentieren.

Die strategische Ausrichtung der DB mit ihren Kompetenzen: Mobilität, Logistik und Dienstleistungen werden mit der Wahrnehmung ihrer Verantwortung im Sinne von Leistung, Fairplay und Miteinander vernetzt. Die DB nutzt die Plattformen des Sports als Teil ihrer Marketing- und Kommunikationsstrategie.

Als Beispiele seien hier die Partnerschaften mit der Deutschen Sporthilfe und dem Deutschen Behindertensportverband genannt. Kernstrategie ist die Verbindung der Ideale der Deutschen Sporthilfe: Leistung – Fairplay – Miteinander sowie die Unterstreichung des gesellschaftlichen Engagements der DB durch die Förderung der Werte des Sports und des deutschen Sportnachwuchses. Mit der Förderung des Deutschen Behindertensportverbandes seit 2002 dokumentiert die DB ihre gesellschaftliche Verantwortung. Außerdem dient die Partnerschaft einem intensiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch, um das DB-Angebot für Rollstuhlfahrer und Reisende mit anderen Handicaps zu optimieren.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

2.9.2 Lesefähigkeit von Kindern und Jugendlichen stärken

Bereits seit über zehn Jahren ist die Deutsche Bahn AG Partner und Mitglied der Stiftung Lesen und somit einer der wichtigsten Förderer der Lese- und Sprachkultur von Kindern und Jugendlichen in Deutschland.

Millionen Fahrgäste nutzen ihre Bahnfahrt täglich zum Lesen. So liegt es nahe, dass sich die Bahn für die Lese- und Sprachförderung insbesondere von Kindern und Jugendlichen engagiert.

Deutsche Bahn und Stiftung Lesen – Partner seit 1996

Seit 1996 ist die DB AG Partner und Mitglied der Stiftung Lesen und unterstützt aktiv die Leseförderung in Deutschland. Lesekompetenz ist eine Voraussetzung für Bildungsfähigkeit. Unter der Schirmherrschaft des Bundespräsidenten entwickelt und realisiert die Stiftung Lesen seit 1988 zahlreiche Projekte zur Stärkung des Lesens in der Medienkultur mit Unterstützung vieler Medienpartner und Kultursponsoren. Zu den wichtigsten gemeinsamen Projekten gehören die Entwicklung von Unterrichtsmaterialien zum Beispiel zum Thema Sicherheit an Bahnanlagen sowie Aktionen und Kampagnen zum jährlich stattfindenden UNESCO-Welttag des Buches.

So stellen die Deutsche Bahn und ihr Kooperationspartner beispielsweise drei gemeinsam erarbeitete Unterrichtsmaterialien den Schulen kostenlos zur Verfügung. „Clever unterwegs“ gibt allen 17.000 Grundschulen Infos zur Bahn und Tipps für einen Klassenausflug an die Hand. Das Medienpaket „In letzter Sekunde“ richtet sich an die Klassen vier bis acht und klärt über mögliche Gefahren beim Spielen an Bahnanlagen auf. An die Klassen sieben bis dreizehn aller weiterführenden Schulen wendet sich das Unterrichtsmaterial „Netzwerk: Unternehmen Eisenbahn“. Es behandelt die Eisenbahn vor dem Hintergrund von Geschichte und Politik sowie als Motiv in der Kunst. Die Materialien stoßen auf große Nachfrage.

Bereits zum zehnten Mal beteiligte sich die Deutsche Bahn 2007 an den von der Stiftung Lesen durchgeführten bundesweiten Kampagnen zum Welttag des Buches. Im Rahmen einer bundesweiten Buch-Gutschein-Aktion, in Kooperation mit Kultus- bzw. Bildungsministerien der Länder und ermöglicht durch die Welttags-Partner Börsenverein des Deutschen Buchhandels, Deutsche Bahn AG, Omnibus und ZDF, haben rund 335.000 Fünftklässler kostenlose Buch-Gutscheine bestellt, die sie gegen jeweils ein Exemplar des Welttagsbuches „Ich schenk dir eine Geschichte“ in örtlichen Buchhandlungen eintauschen konnten.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

2.9.3 Perspektiven statt Endstation Straße

Von der Deutschen Bahn AG maßgeblich mitfinanziert, hilft die Stiftung „Off Road Kids“ Straßenkindern in Deutschland ihr Leben in den Griff zu bekommen. Seit 1994 ist dies mehr als tausendmal geglückt.

In Deutschland gibt es jährlich bis zu 2.500 Ausreißer. Rund 300 davon werden zu Straßenkindern. Die Stiftung „Off Road Kids“ betreibt ein überregionales Netzwerk von Streetworkern mit Niederlassungen in Hamburg, Berlin, Dortmund und Köln. Dank der Unterstützung durch die Deutsche Bahn AG sind die Mitarbeiter hochgradig mobil und können jeden Jugendlichen zu jeder Zeit und mit jedem Zug zur Gesprächen mit Eltern und Jugendamt begleiten – deutschlandweit.

Das Hauptaugenmerk der Streetworker liegt auf Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die in Großstädten ihr Glück versuchen. Off Road Kids ist keine Versorgungseinrichtung, die den Jugendlichen Essen oder einen Schlafplatz bietet. Das erklärte Ziel ist es, junge Ausreißer von der Straße zu holen, bevor sie zu Straßenkindern werden. Individuelle Perspektiven sollen schnellstmöglich gefunden werden, um in ein normales Leben zurückzukehren.

Es ist wichtig, dass die Streetworker dort präventiv eingreifen, wo die meisten Straßenkinder landen – an den Bahnhöfen in Großstädten. Gerade deshalb besteht hier auch für die Deutsche Bahn Handlungsbedarf, den jungen Menschen wieder einen zukunftsweisenden Weg heraus aus dem Straßenmilieu zu ebnen und ihnen eine Perspektive zu geben. DB-Konzernchef Hartmut Mehdorn hat die Schirmherrschaft der Stiftung übernommen, von deren Vermögen rund eine halbe Million Euro von der Deutschen Bahn stammt. Sie fördert Off Road Kids seit 1994.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

2.9.4 Unterstützung in allen Lebenslagen

Seit über 100 Jahren bieten die Bahnhofsmissionen Hilfe bei den kleinen und großen Problemen des Lebens. Vier Dachorganisationen kümmern sich um die knapp 100 eigenständigen Bahnhofsmissionen.

Seit der Eröffnung der ersten Bahnhofsmission 1894 haben sich Bahnhofsmissionen zu einer wichtigen Einrichtung in jedem größeren Bahnhof entwickelt. Sie werden vor allem von ehrenamtlichen Mitarbeitern getragen und durch Kirchen und regionale Förderer finanziell unterstützt.

Bahnhofsmissionen sind eine Schnittstelle der Deutschen Bahn mit der Gesellschaft, auch wenn sie nicht deren Betreiber ist. Die Mitarbeiter der Missionen kümmern sich um ältere Reisende, helfen in kleinen und in existenziellen Notlagen soweit es ihnen möglich ist. Bewährt hat sich auch das Kooperationsprogramm mit der Deutschen Bahn, „Kids on Tour“, eine Reisebegleitung für allein reisende Kinder. Im Oktober 2006 hatten bereits 5.000 Kinder das Angebot genutzt.

Für die Deutsche Bahn AG sind die Bahnhofsmissionen aus ihren Bahnhöfen nicht mehr wegzudenken und für viele Reisende und Menschen in Notlagen ebenfalls nicht. Die Deutsche Bahn unterstützt daher die Bahnhofsmissionen, indem beispielsweise kostenlos Räume zur Verfügung gestellt werden. Die jüngste Mission wurde im Mai 2006 von Bahnchef Hartmut Mehdorn und dem Sänger Senait Mehari im Berliner Hauptbahnhof eröffnet.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

3 Unsere Kunden – Kunden im Mittelpunkt

Steigende Fahrgastzahlen in Deutschland und ein überdurchschnittliches Wachstum im Güterverkehr zeigen die erfolgreiche Ausrichtung der Deutschen Bahn an den Bedürfnissen der Kunden.



3.1 Kunden stehen bei uns im Mittelpunkt

3.2 Kunden im Personenverkehr

3.3 Grenzenloser Warenverkehr

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

3.1 Kunden stehen bei uns im Mittelpunkt

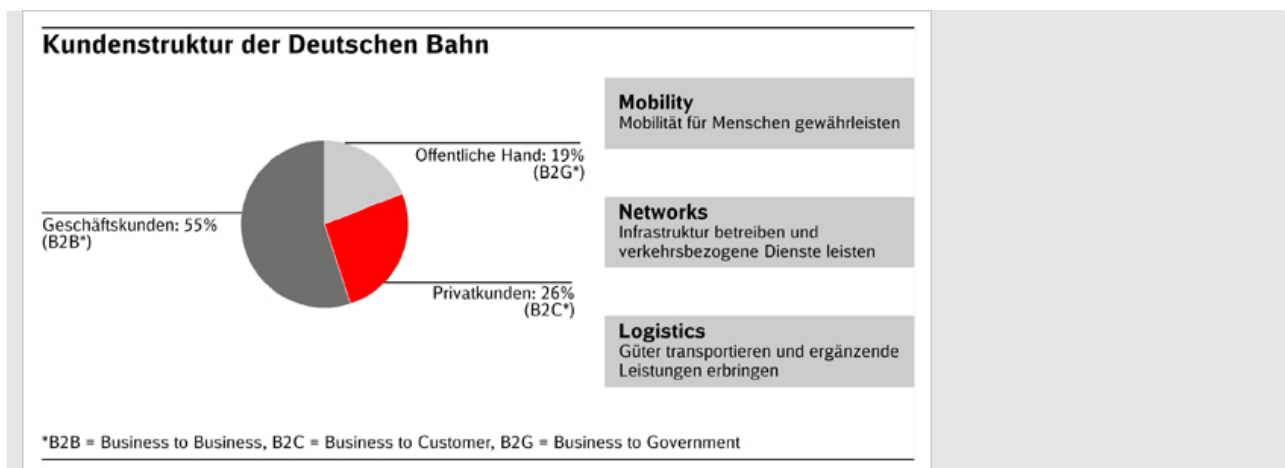
Die Schiene ist umweltfreundlicher als Auto, Lkw und Flugzeug. Aber nachhaltige Dienstleistungen müssen sich auch am Markt bewähren, indem sie die Bedürfnisse der Kunden erfüllen.

Der Kunde steht bei unseren Überlegungen zur Nachhaltigkeit im Mittelpunkt. Nur wenn es uns gelingt, die Bedürfnisse unserer Kunden nach sicherer, preisgünstiger und komfortabler Mobilität zu befriedigen, werden wir es schaffen, Geschäftsreisende, Pendler und Urlaubsreisende langfristig für die Bahn zu gewinnen. Nur wenn es uns gelingt, Waren weltweit zuverlässig und preisgünstig um den Erdball zu transportieren, werden wir auf dem hart umkämpften Güterverkehrsmarkt Erfolg haben und dem Verkehrsträger Schiene Marktanteile zurückerobern können.

Als Unternehmen befriedigen wir zunächst die Bedürfnisse unserer Kunden. Aber indem wir damit erfolgreich sind, genügen wir zugleich der Forderung der Gesellschaft nach einem umwelt- und sozialverträglichen Verkehr.

Wer sind unsere Kunden?

64 Prozent unseres Umsatzes erzielen wir mit Geschäftskunden aus Industrie, Handel und anderen Verkehrsunternehmen. Die Tendenz ist steigend. Privatkunden stellen einen Anteil von 21 Prozent, darunter zählen unsere Fahrgäste im Fern-, Regional- und Stadtverkehr. Auch hier ist die Tendenz steigend. 15 Prozent des Umsatzes machen öffentliche Partner, wie zum Beispiel Bund, Ländern und Kommunen, aus. Hier ist die Tendenz fallend.



Die Bedürfnisse unserer Kunden werden sich künftig ändern

Im Personenverkehr wird sich der demografische Wandel bemerkbar machen, im Güterverkehr die fortschreitende Globalisierung. Bei der Zukunftsplanung ist es für uns wichtig, den demografischen Wandel frühzeitig einzubeziehen. Die Grenzen zwischen Ländern und Kontinenten verlieren in Zukunft an Bedeutung. Mobilität wird von den Menschen als selbstverständlicher Bestandteil ihres Alltags angesehen. Gleichzeitig werden Arbeitnehmer noch flexibler sein müssen: Die Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz wachsen, neue Pendlerströme könnten als Kunden für die Deutsche Bahn gewonnen werden.

Auch die Bevölkerungsstruktur verändert sich: Bis 2050 wird die deutsche Bevölkerung insgesamt schrumpfen, dafür wird der Anteil der Älteren ansteigen. Viele ältere Menschen verfügen über Zeit und Einkommen, ihre Mobilitäts-Bedürfnisse werden zunehmen. Diese Reisenden im Personenverkehr lassen sich Bequemlichkeit und Service etwas kosten und erwarten von uns dafür die gesamte Reisekette: Mit Angeboten von Tür zu Tür und der ganzen Breite der Verkehrsträger (Leihwagen, Fahrrad oder öffentlicher Nahverkehr, Gepäckservice) bereiten wir uns darauf vor, diese anspruchsvollen Kunden zufrieden zu stellen. Mit regelmäßigen Überprüfungen der Kundenzufriedenheit stellen wir fest, wo wir uns verbessern müssen und wo wir schon erfolgreich sind.

Anforderung Umweltvorteil

Alle Prognosen bestätigen, dass der Güterverkehr weiterhin ein bedeutender Wachstumsmarkt sein wird. Der Güterverkehrskunde von morgen agiert global und erwartet von einem Logistikdienstleister deshalb Internationalität. Ganz wichtig im weltweiten Konkurrenzkampf sind Transporte, die Kunden als komplette Logistiklösungen buchen wollen: Sie verlangen günstige Preise, „Just in Time“, Zuverlässigkeit und Flexibilität. Welcher Verkehrsträger bei einem Auftrag zum Einsatz kommt, ob die Güter mit der Bahn, dem LKW, dem Flugzeug oder per Schiff transportiert werden, spielt dabei eine noch untergeordnete Rolle. Während im Personenverkehr, wo für immerhin 27 Prozent unserer Kunden der Umweltvorteil ein wichtiges Kriterium bei ihrer Entscheidung für die Bahn ist, wächst das Interesse unserer Kunden am Umweltvorteil der Schiene im Güterverkehr erst langsam, aber mittlerweile sehr deutlich. Weil wir damit rechnen, dass sich das in Zukunft ändern wird, bieten wir schon jetzt ökologisch optimierte Transporte an.

[*Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.*](#)

3.2 Kunden im Personenverkehr

3.2.1 Kundenbedürfnisse im Wandel

3.2.2 Die Bahn als Büro

3.2.3 Fast jeder pendelt

3.2.4 Familie, Freunde und Verwandte

3.2.5 Lust auf Kurzurlaub

3.2.6 Silver Generation

3.2.7 Barrierefrei dabei

3.2.8 Die Länder als Kunden der Deutschen Bahn

3.2.9 Wie zufrieden sind die Kunden?

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

3.2.1 Kundenbedürfnisse im Wandel

Kaum ein Bereich des sozialen Lebens hat sich in den vergangenen Jahrzehnten so dramatisch gewandelt wie das Reisen. Heute ist Mobilität zu einem alltäglichen Bedürfnis geworden.

Immer mehr Menschen haben immer mehr Freizeit, die sie gerne mit Ausflügen oder Städtetrips füllen wollen. Reisen ist eine Massenerscheinung geworden. Proportional zum Bedürfnis nach Mobilität hat sich aber auch der Zwang zur Mobilität vergrößert. Die Anforderungen an Arbeitnehmer, immer schneller an verschiedenen Orten präsent zu sein, steigen seit Jahren. Auch die durchschnittlichen Entfernungen zwischen Arbeitsplatz und Wohnung nehmen zu. Damit vergrößern sich die Belastungen für Menschen und Umwelt. Reisen in der modernen Welt ist also vieles zugleich: Ein Vergnügen, eine Erholung, ein Erfordernis, aber auch Belastung und Stress.

Für uns als Unternehmen bedeutet dieser Wandel zunächst einmal, dass die Gruppe unserer Kunden im Personenverkehr gewachsen ist. Fast jeder Mensch verreist und jeder Reisende ist ein potenzieller Kunde der Deutschen Bahn. Ob knapp bei Kasse oder wohlhabend, jung oder alt, allein oder mit Familie, ob Geschäftsreisender oder Urlauber, mit Nah- oder Fernziel: Wir haben in den letzten Jahren für alle Kundengruppen gezielt Angebote entwickelt.

Reisezeit nutzen

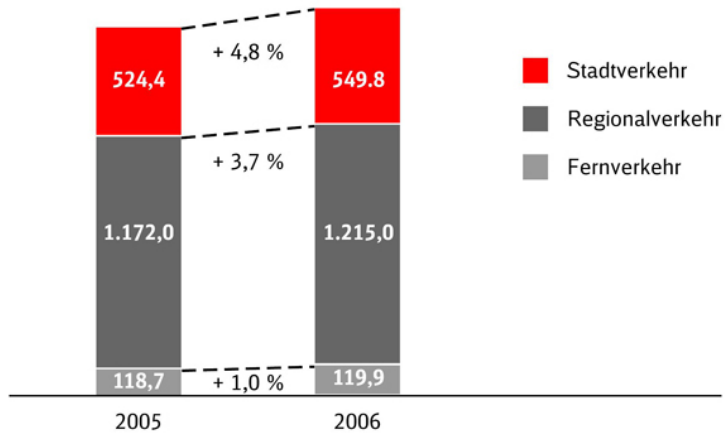
Berufspendler nutzen unsere Nahverkehrs- und Regionalzüge, um morgens ins Geschäft oder Büro, zur Uni, Schule oder Ausbildungsstelle zu kommen. Während Autofahrer am Steuer sitzen müssen, können Bahnfahrer die Reisezeit für andere Dinge nutzen: Sie bereiten sich auf ihre Tagesaufgaben vor, arbeiten, lesen, plaudern mit ihren Mitreisenden. Geschäftsreisende sind mit dem Zug unterwegs zu Kunden oder Kongressen. Firmen buchen für Führungskräfte ganze Jahreskontingente, die ihren Mitarbeitern solche Geschäftsreisen ermöglichen.

Kurzurlauber und Wochenendausflügler erkunden mit Ländertickets die umliegenden Regionen. Fernreisende, die auf ihr Auto am Urlaubsort nicht verzichten wollen, buchen den Autozug, Touristen mit Fernziel lassen sich mit Rail&Fly zum Flughafen bringen und checken ihr Gepäck bequem schon am Bahnhof ein. Und wer es sich bequem machen will, bucht mit der Bahnreise gleich das Hotel. Hinter diesen vielfältigen Angeboten, verbirgt sich jedoch ein einziger Systemvorteil, den die Bahn allen ihren Kunden bieten kann: Bahnfahren schont die knappe Ressource Zeit. Bahn-Reisezeit ist Nutzzeit.

Umweltvorteil von Bedeutung

Auch der Umweltvorteil der Bahn ist für alle Kundengruppen allgemein von Bedeutung. Gerade unsere Kunden im Personenverkehr zeichnen sich durch erhöhte Umweltsensibilität aus. 90 Prozent gaben bei Umfragen an, dass sie bei der Wahl des Verkehrsmittels Wert auf Umweltfreundlichkeit legen, 27% der Kunden würden bei Wegfall des Umweltvorteils weniger oder gar nicht mehr mit der Bahn fahren. Damit sich Interessierte jederzeit eine private Ökobilanz für ihre Reise erstellen können, bieten wir unseren Kunden im Internet unter www.bahn.de/umweltmobilcheck einen Service an, der die verschiedenen Verkehrsträger unter Umweltgesichtspunkten vergleicht. Dass wir mit unseren Anstrengungen um die Zufriedenheit unserer Kunden auf einem guten Weg sind, können wir an unseren Geschäftszahlen ablesen. Seit Jahren wachsen unsere Fahrgastzahlen absolut.

Reisende im Personenverkehr in Mio.



Im Jahr 2006 hat die Deutsche Bahn mit mehr als 1,8 Mrd. Reisenden im Personenverkehr alle Rekorde gebrochen. Dabei wachsen wir in allen drei Geschäftsfeldern: Im Stadt- und Regionalverkehr sprechen die Zahlen eine deutliche Sprache, aber auch im Fernverkehr, wo wir weiterhin mit dem steuerlich begünstigten Inlandsflugverkehr konkurrieren müssen, haben wir die Wende inzwischen geschafft.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

3.2.2 Die Bahn als Büro

Im Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft gehören Reisen immer häufiger zum Arbeitsalltag. Die Anforderungen an die Flexibilität der Arbeitnehmer haben zugenommen. Geschäftsreisende nutzen die Bahn als rollendes Büro.

Geschäftsreisende legen vor allem Wert darauf, schnell und zuverlässig vor Ort zu sein. Die Anlässe sind vielfältig: Firmenpräsentation, Kundenbesuch, Konferenz, Seminar oder Messe. Persönliche Kontakte und persönlicher Austausch sind auch im E-Mail-Zeitalter nicht überflüssig geworden. Trotz der technischen Möglichkeiten von Video- und Telefonkonferenzen, trotz der Zunahme von Heim- oder Telearbeit reisen Arbeitnehmer heute mehr denn je für ihre Arbeitgeber durch die Welt. Für die Mitarbeiter, die viel unterwegs sind, bedeuten die Reisen auch zusätzliche Belastungen. Die Wahl des Verkehrsmittels kann dabei helfen, diesen Stress zu verringern.

Der größte Vorteil der Bahn für Geschäftsreisende liegt im Zeitgewinn. Wer viel unterwegs ist, hat weniger Zeit im Büro, um Meetings und Besprechungen vorzubereiten. Bei Geschäftsreisen mit der Bahn kann die Reisezeit nahezu durchgängig auch zum Arbeiten genutzt werden, während bei Reisen mit dem Auto oder dem Flugzeug die Zeit ungenutzt verstreicht.

Vergünstigungen mit Großkontingenten und Bahncard

Die Entlastung, die das Bahnfahren bei Geschäftsreisen für ihre Mitarbeiter bedeuten kann, haben schon viele Unternehmen entdeckt. Für solche Kunden bieten wir Großkontingente an Fahrkarten mit Rabatten. Auch beim Preis kann die Deutsche Bahn mithalten. Innerhalb Deutschlands sind Zugfahrten mit Bahncard günstiger als Flüge zum Normaltarif - gerade wenn kurzfristig gebucht werden muss, wie es bei Geschäftsreisen oft der Fall ist. Durch Hochgeschwindigkeitsstrecken kann die Bahn auf immer mehr Strecken dem Flieger erfolgreich Konkurrenz machen.

Nicht immer lässt sich ein Geschäftstermin minutengenau planen. Wenn eine Besprechung länger dauert, sind Geschäftsreisende mit der Bahn flexibler als mit dem Flugzeug. Tickets und Platzreservierungen können sogar noch zehn Minuten vor Abfahrt des Zuges gebucht werden – seit neuestem auch per Handy. Und für den Aufenthalt auf den Bahnhöfen sind immer mehr Bahnhöfe mit DB-Lounges ausgestattet, in denen 1.-Klasse-Fahrgäste und Vielfahrer kostenlos Kaffee trinken, Zeitung lesen und per W-LAN im Internet surfen können.

Umweltbilanz von Dienstreisen verbessern

Neben Wirtschaftlichkeitskriterien gewinnt das Thema Umweltschutz für Unternehmen an Bedeutung. So verursachen Dienstreisen - in Deutschland immerhin 150 Millionen jährlich – nicht unerhebliche indirekte CO₂-Emissionen, die jedes Unternehmen in seiner Umweltbilanz ausweisen muss. Insofern bietet die Deutsche Bahn ihren Großkunden gleich mehrere Vorteile: Für die Umweltbilanz und für die Mitarbeiter, die entspannt verreisen können.

Ein maßgebliches Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels ist der Preis. Mit einem spezifischen Vertrieb sowie maßgeschneiderten Buchungssystemen gehen wir auf die Bedürfnisse unserer Großkunden zur Buchung von Geschäftsreisen besonders ein. 20.000 Firmen und Behörden nehmen am Bahn-Corporate-Programm teil, das Geschäftskunden ab 3.000 Euro Umsatz im Jahr Rabatt und darüber hinaus Unterstützung bei der Ticketlogistik, der Rechnungsabwicklung und der Kontrolle der Reisekosten bietet.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

3.2.3 Fast jeder pendelt

In einer Stadt zu leben und auch zu arbeiten, ist heute nicht mehr der Normalfall. Die Zahl der Erwerbstätigen, die täglich große Entfernungen zurücklegen, hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Diese Pendler für die Bahn zu gewinnen, ist unser Ziel.

Über 30 Millionen der 35 Millionen deutschen Arbeitnehmer stufen sich selbst als Berufspendler ein. Fast die Hälfte davon pendelt mittlerweile vom Wohnort zum Arbeitsplatz in die nächst größere Stadt. Sieben Prozent der Berufstätigen verbringen sogar mehr als zwei Stunden täglich im Berufsverkehr. Auch die Zahl der Wochenendpendler hat zugenommen: Etwa 10 Prozent aller Berufstätigen gehen ihrer Erwerbstätigkeit von einer Zweitwohnung aus nach und pendeln am Wochenende nach Hause. Die absolute Zahl der Fernpendler und die durchschnittliche Entfernung, die sie pro Tag zurücklegen müssen, wird in Zukunft weiter wachsen. Dies bedeutet ein verkürztes Zeitbudget und eine zunehmende Belastung für Arbeitnehmer. Die Vorteile der Bahn für Pendler liegen auf der Hand.

Soziologische Studien zeigen, dass Pendeln ein Risikofaktor für die Betroffenen ist. Ihre Leistungsfähigkeit am Arbeitsplatz nimmt ab und auch die Verfügbarkeit in der Freizeit sinkt. Die Wahl des Verkehrsmittels kann dazu beitragen, die Belastung zu mildern. Während Autofahrer sich auf den Straßenverkehr konzentrieren müssen, können Bahnpendler die Fahrt für andere Dinge nutzen.

Um den Berufspendlern, Schülern und Studenten, die unsere Regionalzüge täglich nutzen, das Leben angenehmer zu machen, haben wir in den vergangenen Jahren enorme Investitionen in den Komfort unserer Züge getätigt und die Pünktlichkeit verbessert. Besonders bei den RegioNetzen haben sich die Anstrengungen ausgezahlt. Die Fahrgäste geben der Deutschen Bahn in diesem Bereich durchgängig gute bis sehr gute Noten.

Ein wichtiges Argument für Pendler sind die Kosten. Im Preisvergleich schneidet die Bahn sehr gut ab. Durch das Pendeln mit der Bahn auf Nahverkehrsstrecken lassen sich erhebliche Kosten sparen, selbst wenn man diese nur mit den reinen Betriebskosten eines Autos vergleicht. Eine gemeinsame Studie von Deutscher Bahn und ADAC hat ergeben, dass Pendler beim Umstieg vom Auto auf die Bahn durchschnittlich 45 Prozent sparen. Die für nachhaltiges Handeln typische Win-Win-Situation entsteht hier ganz zwanglos: Ein Bahnpendler spart Kosten und Nerven und schont damit zugleich die Umwelt, indem die Straßen vom Berufsverkehr entlastet werden.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

3.2.4 Familie, Freunde und Verwandte

Auch das Privatleben steht unter erhöhtem Mobilitätsdruck: Wochenendbeziehungen, Patchworkfamilien oder Freundeskreise, die im ganzen Land verstreut sind, erschließen der Deutschen Bahn Kunden.

Der schnelle Wandel der Arbeitswelt macht auch vor dem Privatleben nicht halt. Zwei bis drei Millionen Menschen leben in Distanzbeziehungen - je nach Berechnung sind das bis zu zwölf Prozent aller Paare im Land. Solche Paare haben zwei Haushalte und pendeln meist am Wochenende zueinander. Vor 20 Jahren waren es sechs Prozent. Bis zum neuen Jahrzehnt könnte sich ihre Zahl laut Experten auf 20 Prozent fast verdoppeln.

Um für diese wachsende Kundengruppe interessant zu sein, ist die Deutsche Bahn gut aufgestellt. Gerade nach einer anstrengenden Arbeitswoche kann es für Wochenendpendler ein Vorteil sein, sich entspannt in den Zug zu setzen. Voraussetzung dafür sind günstige Verbindungen. Wochenendpendler fahren meist am Freitag hin und am Sonntag möglichst spät zurück. So ist für sie etwa der Nachtzug eine gute Möglichkeit, das Wochenende zu verlängern.

Diese Kundengruppe hat oft auch einen größeren, weit verstreuten Freundeskreis, der zusätzliche Reisen am Wochenende zur Kontaktpflege erforderlich macht. Gegenseitige Kurzbesuche am Wochenende werden zur Regel. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes werden „alternative Familienformen“ immer häufiger. Darunter verstehen die Statistiker Lebensgemeinschaften mit Kindern, sowie allein erziehende Mütter und Väter. Die Zahl solcher Familienformen stieg von 1996 bis 2006 im alten Bundesgebiet um 37 Prozent auf rund 1,6 Millionen. Diese Familienformen erzeugen zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse: Kinder besuchen den geschiedenen Elternteil. Hier ist die Deutsche Bahn mit kinder- und familienfreundlichen Angeboten gefragt: Kinder bis 14 Jahren reisen kostenlos in Begleitung ihrer Eltern oder Großeltern und mit "Kids on Tour" kann man Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren, auch alleine mit dem Zug reisen lassen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

3.2.5 Lust auf Kurzurlaub

Ausflüge in die Natur oder Städtetouren mit Shopping: Immer mehr Leute wollen in ihrer Freizeit immer mehr erleben. Von der wachsenden Reiselust profitiert auch die Deutsche Bahn.

Die Bedürfnisse unserer Kunden sind so verschieden, wie die Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung unterschiedlich sind: Manchen zieht es am Wochenende in andere Metropolen, zum Einkaufen oder zu einem späten Theaterbesuch.

Andere möchten lieber ins Grüne und finden mit dem von Deutscher Bahn und Umweltverbänden konzipierten „Fahrtziel Natur“ gute Wege in 16 Nationalparks und Großschutzgebiete. Kurzurlauber und Wochenendausflügler erkunden mit unseren Ländertickets die Region. Sie verbringen ein Wochenende an der Ostsee oder in Bayern und nehmen ihr Fahrrad gleich mit. Ob also aus der Stadt ins Naherholungsgebiet oder umgekehrt: Mit der Bahn kommen Ausflügler und Kurzurlauber komfortabel und preisgünstig an ihr Ziel.

Für Flugreisen ins Ausland bietet sich die Bahn als Zubringer zum Flughafen an und erspart damit der Umwelt den CO₂-intensivsten Teil der Anreise: Das Angebot „Rail&Fly“ kann bei vielen Reiseveranstaltern und ausländischen Fluggesellschaften kostenlos oder gegen einen geringen Aufpreis genutzt werden. Urlauber, die auf ihr Auto am Ferienort nicht verzichten wollen, buchen den Autozug, Studenten und InterRailer erkunden günstig die Metropolen des Landes, und wer es sich ganz bequem machen will, bucht mit der Bahnreise gleich das Hotel.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

3.2.6 Silver Generation

Bereits 2010 wird mehr als die Hälfte der Bundesbürger über 50 Jahre alt sein. Dies wird sich auch auf die Reisebedürfnisse beeinflussen.

Der demografische Wandel wird die Kundenstruktur im Personenverkehr verändern. Unsere Kunden im Personenverkehr werden in Zukunft hochmobile Junggebliebene sein. Sie verfügen über Zeit und Einkommen, ihre Mobilitäts-Bedürfnisse steigen. Diese "Silver Generation" ist 50 bis 65 Jahre alt und lässt sich Bequemlichkeit und Service etwas kosten. Sie erwarten von uns dafür die ganze Mobilitätskette: Mit unseren Angeboten von Tür zu Tür, der bequemen Verbindung aller Verkehrsmittel und einem maßgeschneiderten Service (z.B. Gepäckservice) werden wir diese anspruchsvollen Kunden zufrieden stellen können.

Anders als in der Vergangenheit bedeutet das Rentenalter heute nicht mehr, dass die Mobilitätsbedürfnisse sinken. Im Gegenteil. Moderne Rentner verreisen mit ihren Enkeln, besuchen Familie und weit verstreute Freunde und erfüllen sich die Reisewünsche, die vorher ein Leben lang zurückstehen mussten: Ob das Kulturreisen in ganz Europa oder Wellness-Aufenthalte sind, diese Generation legt vor allem Wert auf Komfort und Service. Auch für diese Kundengruppe ist die Deutsche Bahn sehr gut aufgestellt.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

3.2.7 Barrierefrei dabei

Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für die aktive Teilnahme an der Gesellschaft, auch für die über sechs Millionen Menschen mit Behinderungen in Deutschland. Die Deutsche Bahn ist ein wichtiger Partner dabei.

Um aktiv am Leben teilzunehmen, ist Mobilität eine wesentliche Voraussetzung. Das gilt besonders für die über sechs Millionen Deutschen mit Behinderungen. Die Deutsche Bahn ist dabei ein wichtiger Partner. Wir wollen der Kundengruppe der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste einen barrierefreien Zugang zur Mobilität bieten und unsere Angebote möglichst individuell auf die verschiedenen Bedürfnisse zugeschnitten entwickeln.

Damit uns das besser gelingt, stehen wir seit einigen Jahren im Dialog mit unterschiedlichen Behindertenverbänden. Das gemeinsam entwickelte Programm, mit dem die Zukunftsvision "Barrierefreies Reisen" umgesetzt werden soll, wurde im Sommer 2005 der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Programm wird kontinuierlich fortgeschrieben und soll 2009 grundsätzlich neu überarbeitet werden.

Die verschiedenen Anforderungen und notwendigen Maßnahmen für Fahrgäste mit Handicap, die sowohl den Betrieb als auch die Infrastruktur betreffen, werden dabei seit 2002 zentral durch die „Kontaktstelle für kundenbezogene Behindertenangelegenheiten“ koordiniert.

Sensibler Umgang miteinander

Eine Marktforschungsstudie ergab, dass die größten Barrieren für behinderte Menschen bezüglich der Bahnnutzung entstehen, weil es Informationsdefizite und Berührungängste gibt, die wiederum zu mangelndem Vertrauen und Unsicherheit führen. Neben Umbau-Maßnahmen an unseren Zügen und Bahnhöfen war es daher für uns besonders wichtig, unser Servicepersonal für einen respektvollen und hilfreichen Umgang mit behinderten Menschen zu qualifizieren.

In einem ersten Schritt wurde dazu in Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden ein Sensibilisierungspapier zum Umgang mit Behinderungen erarbeitet, welches als Grundlage für unsere Schulungen dient. Solche Maßnahmen haben einen doppelten Nutzen, eine größere und eigenständigere Mobilität von behinderten Menschen und eine Erweiterung des Kundenkreises der Deutschen Bahn.

Service bei Planung und Durchführung der Reise

Um mobilitätseingeschränkten Reisenden die Reiseplanung zu erleichtern, haben wir bereits 1999 die Mobilitätsservicezentrale eingerichtet, die alle gewünschten Aufgaben übernimmt: Wir helfen bei der Suche nach geeigneten Zugverbindungen, buchen den Fahrschein, reservieren Plätze und bestellen Ein-, Um- oder Aussteighilfen. Die Zentrale ist erreichbar per Telefon: (01805) 512 512 (0,14 Euro/Minute) oder per E-Mail: msz@bahn.de.

Einstiegshilfen im Zug und Leitsysteme am Bahnhof

Seit Juli 2004 werden alle neuen Fahrzeuge mit Einstiegshilfen ausgerüstet. Fast alle ICE- und IC-Züge sind mit Stellplätzen für Rollstuhlfahrer und einem behindertengerechten WC ausgestattet. Bei DB NachtZug und DB AutoZug sind rollstuhlgerechte Liegewagen im Einsatz. Viele unserer Bahnhöfe sind bereits heute mit Fahrstühlen oder Rampen ausgerüstet, die Rollstuhlfahrern einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen ermöglichen. In vielen weiteren Stationen stehen mobile Hubgeräte, Rampen, Treppenlifte oder Elektromobile zur Verfügung. Außerdem gibt es bereits in einigen Bahnhöfen Handlaufbeschriftungen mit Prismen- oder Braille-Schrift, die Blinden und sehbehinderten Fahrgästen die Orientierung erleichtern.

Barrierefreier Zugang zu Reiseauskünften und Fahrkarten

Um Menschen mit Handicap bestmöglich zur Mobilität zu verhelfen, ist es auch wichtig, Informationsmaterialien so zu gestalten, dass sich Menschen mit Behinderungen umfassend über

unsere Angebote und ihre Reisedaten informieren können. Bei der barrierefreien Gestaltung unserer Internetseiten www.bahn.de finden die Richtlinien des „Word Wide Web Consortium“ Anwendung. Das zeigt sich am klaren Aufbau, der verständlichen Sprache und einer kontrastreichen Farbgestaltung. Im Projekt „Barrierefrei Informieren und Kommunizieren“ arbeiten wir mit dem Deutschen Verein der Blinden und Sehbehinderten in Studium und Beruf e.V. (DVBS) zusammen. Die behindertengerechte Gestaltung unseres Reiseportals wurde 2004 von der Barmer mit dem Barmer Paralympic Media Award prämiert.

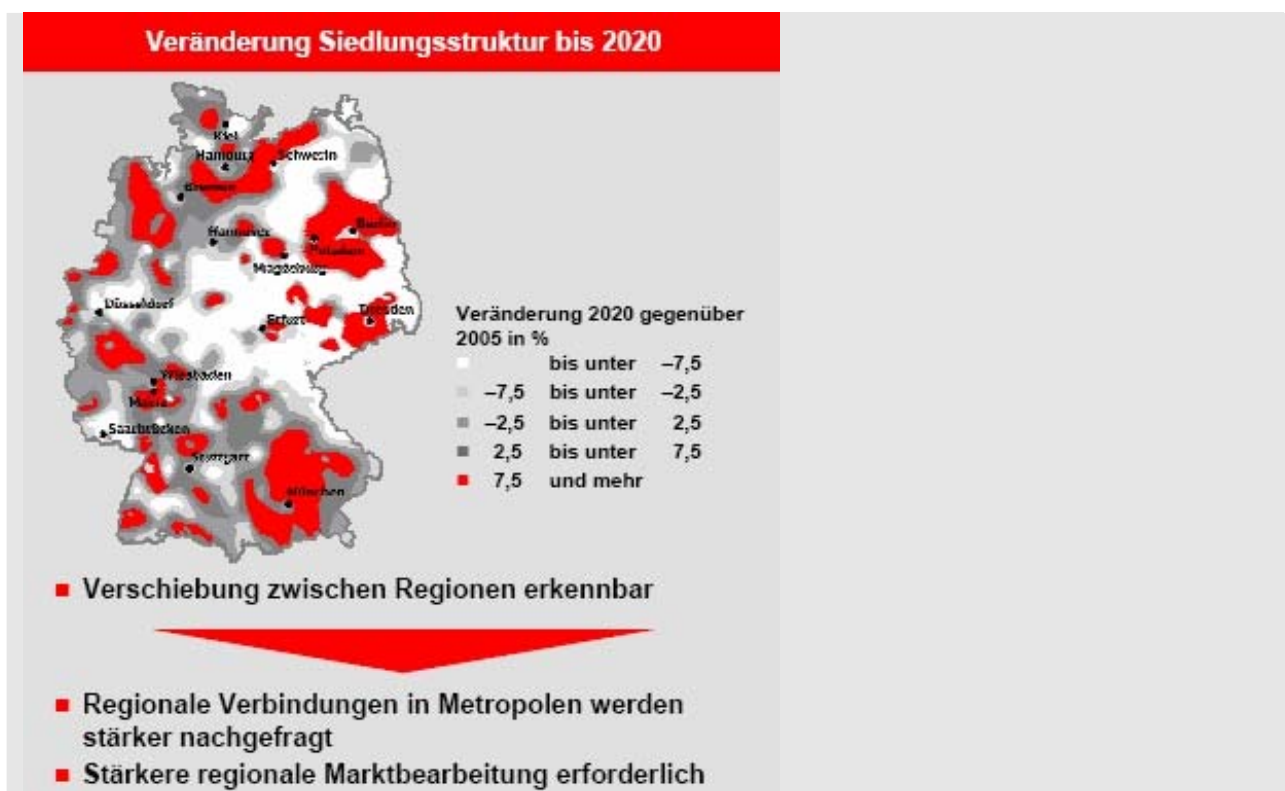
[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

3.2.8 Die Länder als Kunden der Deutschen Bahn

Im Regionalverkehr hat die Bahn zwei Kundengruppen: Die öffentlichen Aufgabenträger, die den Verkehr bestellen, und natürlich die Fahrgäste. Auf beiden Märkten hat die Deutsche Bahn Erfolg.

Viele Diskussionen über Verkehrsangebote im Regionalverkehr sind geprägt von der Annahme, dass die Bahn entscheidet, welche Strecken in welchem Takt befahren werden. Die Wirklichkeit ist komplizierter. Im Regionalverkehr müssen wir auf zwei Märkten zugleich erfolgreich sein. Zuerst einmal sind unsere Kunden die Länder und zum Teil Gemeinden, Kreise etc. Diese sind es nämlich, die Personennahverkehrsleistungen bei der DB oder einem anderen Anbieter bestellen. Für diese Bestellung erhalten die Länder vom Bund Finanzmittel, die so genannten Regionalisierungsmittel. Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs aus dem Jahr 1993 schreibt fest, dass die Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (Straße und Schiene) ausreichend bedient werden muss. Dies sicherzustellen, zählt danach zu den Aufgaben der Daseinsvorsorge. Auf dieser Grundlage legen Bundesländer oder die von ihnen beauftragten Gesellschaften und Verkehrsverbünde fest, in welchem Umfang ein Verkehr bestellt wird.

Während die Regionalisierungsmittel sinken, herrscht zugleich ein erhöhter Wettbewerbsdruck um die knappen Mittel. Trotz des Preisdrucks durch konkurrierende Bewerber hat die Deutsche Bahn ihre Marktposition als größter Nahverkehrsdienstleister Deutschlands verteidigt. Ein Blick auf die künftige Siedlungsentwicklung in Deutschland zeigt, dass der Regionalverkehr rund um die Metropolen bis 2020 weiter wachsen wird, während in ländlichen und abgelegenen Gebieten die Zahl der Fahrgäste abnehmen wird.



Diese Siedlungsentwicklung wird selbstverständlich auch Konsequenzen auf den Umfang von kommunalen Aufträgen haben. Die Deutsche Bahn hat auf diese Trends schon frühzeitig reagiert. Um auch in der Fläche weiterhin gute Angebote machen zu können, haben wir zum Beispiel mit den RegioNetzen ganz neue Geschäftsmodelle gefunden. Die Erfolge zeigen, dass es möglich ist, einen wirtschaftlichen Schienenverkehr auch in ländlichen Regionen zu betreiben.

Rund 27 Millionen Menschen nutzen täglich Bus und Bahn. Steigende Benzinpreise führen dazu, dass die Zahl weiter steigt, insbesondere dort, wo die Angebote gut sind. Wir betrachten es als einen wichtigen Erfolg unserer Nachhaltigkeitsstrategie, dass wir trotz der sinkenden öffentlichen Mittel gerade im Regionalverkehr bei Fahrgastbefragungen Bestnoten erzielen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

3.2.9 Wie zufrieden sind die Kunden?

Ohne zufriedene Kunden gibt es kein zukunftsfähiges Verkehrsangebot. Um festzustellen, was unsere Kunden loben und was sie bemängeln, machen wir regelmäßig Umfragen. Das Ergebnis: Die Zufriedenheit unserer Kunden wächst.

3.2.9.1 Wir fragen nach

3.2.9.2 Kundennähe im Test

3.2.9.3 Kundenrechte gestärkt

3.2.9.4 Datenschutz und Datensicherheit

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

3.2.9.1 Wir fragen nach

Nur wenn wir ein realistisches Bild davon haben, was unsere Kunden wünschen, können wir unsere Angebote danach ausrichten. Deshalb messen wir regelmäßig die Kundenzufriedenheit, sprechen mit Stakeholdern und sammeln Verbesserungsvorschläge der Reisenden.

Im Auftrag der Deutschen Bahn befragt Infas die Kunden im Nah- und Fernverkehr, in den Reisezentren und an den Bahnhöfen zweimal jährlich zum Thema Kundenzufriedenheit. Im Nahverkehr wurde für die letzte Befragung im Frühjahr 2007 rund 11.000 Interviews geführt. Befragt wurden Fahrgäste, die die Bahn täglich nutzen, aber auch Reisende, die nur gelegentlich Bahn fahren. Die Infas-Studie von 2007 belegt, dass 55 Prozent der Befragten der Bahn die Note Eins oder Zwei gaben. Damit hat sich der positive Trend im Nahverkehr fortgesetzt, denn DB Regio konnte das gute Ergebnis der Frühjahrsbefragung aus dem Jahr 2006 übertreffen. Das positive Echo der Fahrgäste ist eine Reaktion auf verbesserte Basisleistungen wie Information, Service, Pünktlichkeit und auf eine gestiegene Fahrzeugqualität.

Zufriedenheit im Nahverkehr				
	1.Halbjahr 2007	2.Hj 2006	1.Hj 2006	2.Hj 2005
Zufriedenheit*	55	49	53	48
Weiterempfehlung*	67	60	63	59
Wiedernutzung	82	78	77	76

* in TopBox-Werten. TopBox-Werte sind die Summe der Notenanteile von 1 und 2 auf einer Skala von 1 bis 6.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

3.2.9.2 Kundennähe im Test

Um kundenorientierte Verbesserungen vornehmen zu können, setzen wir uns mit unseren Kunden direkt auseinander: In Kundenbeiräten sammeln wir Vorschläge der Reisenden. Um zu bewerten, wie freundlich unsere Mitarbeiter wirklich sind, setzen wir Testkunden ein.

Fahrgäste reden mit

2004 haben wir den Kundenbeirat gegründet: Hier treffen sich 32 unabhängige Fahrgastvertreter, die einen repräsentativen Querschnitt unserer Kunden im Personenverkehr darstellen. Der Kundenbeirat hilft uns dabei, direkt zu erfahren, was die Deutsche Bahn verbessern kann. Gleichzeitig haben wir im Personenverkehr so genannte Verbesserungswerkstätten etabliert, die uns ermöglichen, systematisch aus unseren Fehlern zu lernen.

Kunden, die Schwachstellen innerhalb der Geschäftsprozesse der Deutschen Bahn wahrnehmen, können uns ihre Unzufriedenheit mitteilen: entweder direkt vor Ort, per E-Mail, Fax, Brief oder über unsere bundesweite Beschwerde-Hotline 01805-194195 (0,14 Euro/Minute). Der Kundendialog Personenverkehr wertet sämtliche Beschwerden aus und analysiert Problembereiche und deren Ursachen. Mit den jeweils zuständigen Fachbereichen werden auf dieser Basis konkrete Verbesserungen erarbeitet.

Mystery Customer

Ob die vom DB-Personenverkehr festgelegten Qualitätsstandards eingehalten werden und ob die Arbeit so durchgeführt wird, wie sie soll, kann der Kunde oft nicht wissen. Deshalb haben wir interne Messverfahren eingeführt. „Mystery Customers“ sind Testkunden, die sich nicht als solche zu erkennen geben. Sie ermitteln, wie weit die Standards tatsächlich eingehalten werden. Dabei geht es vor allem um Information, Verkauf und Beratung. Als Mystery Customer setzen wir erfahrene Bahnmitarbeiter ein, die wissen, worauf es ankommt, und nutzen dafür unseren konzerninternen Arbeitsmarkt. Auf diese Weise können wir Qualitätsverbesserung mit Beschäftigungssicherung verbinden.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

3.2.9.3 Kundenrechte gestärkt

Mit der Kundencharta stärken wir die Rechte unserer Kunden etwa bei der Reklamation von Verspätungen. Die Schlichtungsstelle Mobilität vermittelt bei Streitfällen und vermeidet unnötige gerichtliche Auseinandersetzungen.

Die Kundencharta ist eine Erklärung der Deutschen Bahn gegenüber der Bundesregierung zu den Rechten der Fahrgäste im Fernverkehr. Sie regelt zum Beispiel die Entschädigungszahlungen bei Verspätungen. Mit der Einführung der Kundencharta im Jahr 2004 haben wir die Rechte unserer Kunden etwa bei der Reklamation von Verspätungen gestärkt. Wir wurden darin durch das Verbraucherschutzministerium bestätigt, das die Kundencharta als vorbildlich lobte.

Hat ein Fernverkehrszug am Zielbahnhof des Reisenden mehr als 60 Minuten Verspätung, erhält der Fahrgast eine Entschädigung in Höhe von 20 Prozent des Fahrkartenwertes. Diese Zusage gilt nicht mehr nur für einen einzelnen Zug, sondern umfasst die gesamte Reisekette im Fernverkehr. Verpasst ein Kunde aufgrund einer nur geringen Verspätung seinen Anschlusszug und trifft er deshalb an seinem Zielbahnhof mit mehr als 60 Minuten Verspätung ein, verpflichtet sich die Deutsche Bahn zu dieser Entschädigungsleistung. Diese Regelung gilt auch, wenn ein Zug ausfällt. Kann der Kunde seine Reise bis 24 Uhr nicht wie geplant fortsetzen, übernimmt die Deutsche Bahn die Kosten für Übernachtung oder Taxifahrt in Höhe von maximal 80 Euro.

Die Kundencharta beschreibt sämtliche Fahrgastrechte und den Verbraucherschutz bei der Deutschen Bahn. Sie enthält folgende Kapitel:

- Beratung und Information vor und während der Reise
- Sicherheit; Sauberkeit und Pünktlichkeit
- Bearbeitung von Reklamationen und Kundeneingaben
- Verspätungen oder Zugausfall im Fernverkehr
- Sonstige Servicemängel
- Service für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität
- Dialog mit Verbraucherverbänden
- Grenzüberschreitender Fernverkehr
- Fahrgastrechte im Schienenpersonennahverkehr der DB

Zusätzlich unterstützt die Deutsche Bahn die Schlichtungsstelle Mobilität, die übergreifend über alle Verkehrsträger bei Beschwerden vermittelt.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

3.2.9.4 Datenschutz und Datensicherheit

Wir verstehen Datenschutz als kundenorientiertes Qualitätsmerkmal. Deshalb gehen wir mit Kundendaten sorgfältig um. Aufgenommene Kundendaten werden nach den Vorschriften des deutschen Datenschutzgesetzes behandelt.

Wir verwenden die Daten unserer Kunden ausschließlich zur Abwicklung des Auftrags. Kundendaten werden nur weitergegeben, wenn das für Betreuungszwecke erforderlich ist, etwa bei Buchungen aus dem Bereich Touristik. Und auch dies geschieht nur, wenn der Kunde vorher sein Einverständnis gegeben hat. Externe Dienstleister, die wir beauftragt haben, sind unseren Datenschutzgrundsätzen verpflichtet. Eine Weitergabe von Kundendaten an Dritte findet bei uns grundsätzlich nicht statt.

Die Datenverschlüsselung bei der Übertragung erfolgt durch SSL (Secure Socket Layer) mit bis zu 128 bit. Gespeichert werden die Daten in unserem Rechenzentrum auf Servern, die gegen Zugriffe von Unbefugten gesichert sind.

Kunden haben jederzeit die Möglichkeit, ihre persönlichen Daten ändern oder löschen zu lassen (Widerrufsrecht). Zur Überwachung dieser Vorgaben hat die Deutsche Bahn einen Datenschutzbeauftragten bestellt.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

3.3 Grenzenloser Warenverkehr

Unsere Kunden im Güterverkehr sind Großunternehmen, die weltweit tätig sind. Sie verlangen logistische Komplettlösungen aus einer Hand, rund um den Globus. Vom Wandel der Deutschen Bahn zum internationalen Logistiker profitiert vor allem die Schiene.

In Folge der wirtschaftlichen Globalisierung sind unsere Kunden heute weltweit aufgestellt. Sie erwarten, dass ihre Rohstoffe und Produkte immer preisgünstiger, schneller und zuverlässiger von Tür zu Tür transportiert werden - regional, europaweit oder gegebenenfalls rund um den Erdball. Im Güterverkehr reicht es daher schon lange nicht mehr, Waren von Bahnhof zu Bahnhof zu transportieren.

Die Situation im Transportbereich wird sich mit dem prognostizierten Anstieg der internationalen Warenströme weiter verschärfen: Unsere Kunden im Güterverkehr werden immer schneller und zuverlässiger agieren müssen, um im Wettbewerb zu bestehen. Wir wollen sie als kompetenter Partner bei der Erreichung ihrer Ziele unterstützen. Unsere Kunden bevorzugen Dienstleister, die ihnen das ganze Leistungsspektrum des Transports aus einer Hand anbieten können: Die Ware muss abgeholt, verpackt, verladen, verzollt, zwischengelagert, montiert und geliefert werden.

Welcher Verkehrsträger bei einem Auftrag zum Einsatz kommt, ob die Güter mit der Bahn, dem LKW, dem Flugzeug oder per Schiff transportiert werden, spielt dabei eine untergeordnete Rolle. Porsche, VW oder Bosch wären mit einem begrenzten Transportservice auf der Schiene nicht als Kunden zu halten. Mit der Integration von Schenker und Bax bieten wir unseren Kunden jetzt die gesamte Prozesskette mit maßgeschneiderten logistischen Komplettlösungen in hoher Qualität unter Einbindung von Land-, Luft- und Seefrachtverkehr, in die auch der Schienenverkehr eingebettet wird.

Eisblöcke und Pflanzen für die BUGA

Die Spezialisten von Schenker haben vielfach unter Beweis gestellt, dass sie die verschiedensten Kundenwünsche über Grenzen hinweg bestens erfüllen können. Ob es darum geht, eine komplette Rohr-Fabrik nach Kasachstan zu befördern oder tonnenschwere Eisblöcke aus dem Polarkreis nach Australien zu transportieren, ob unsere Auftraggeber Pflanzen für die BUGA nach München ordern, oder ob die Pilger beim Papstbesuch in Köln ein Zelt brauchen, die Bedürfnisse des Kunden stehen im Mittelpunkt. Schenker organisierte die gesamte Logistik der Fußballweltmeisterschaft in Deutschland, Schenker versorgt die Bundeswehr mit Panzerketten und Ersatzteilen oder transportiert antike Kunstwerke aus Italien nach Deutschland. In der Weinlogistik ist Schenker Weltspitze.

Auch im Güterverkehr auf der Schiene boomt vor allem das Auslandsgeschäft. Die Kunden von Railion buchen Schienen-Transporte mittlerweile schon zu rund 50 Prozent innerhalb Europas. Mit dem Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft haben sich auch die Güter gewandelt, die transportiert werden. Im Güterverkehr war die Schiene traditionell besonders gut auf den Transport von Massengütern ausgerichtet. Solche Güter – Kohle, Schrott, Erze – nehmen aber ab. Heute dominiert Stückgut das Transportgeschäft. Solche Halb- und Fertigwaren sind in Containern und auf sehr vernetzten Transportwegen mit den unterschiedlichsten Verkehrsmitteln unterwegs.

Erste Güterbahn Europas

Pünktlich zur Öffnung der europäischen Grenzen haben wir Railion zur ersten Güterbahn Europas umgebaut. Damit ist es uns gelungen, auch Massengütertransporte für unsere Kunden attraktiv zu halten, unsere Kompetenz bei Gefahrgütern einzubringen und die Klimavorteile der Schiene im Sinne einer nachhaltigen Logistik auszuspielen. Auch im so genannten Kombinierten Verkehr (KV) hat sich die Schiene im Zusammenspiel mit dem Straßenverkehr neue Kundenkreise beim Stückguttransport erschlossen.

Dabei suchen wir ständig nach Möglichkeiten, um unser Kerngeschäft Schiene weiter zu entwickeln. So arbeiten wir zum Beispiel zurzeit daran, die boomenden Seehäfen mit einem leistungsstarken Hinterlandverkehr auf der Schiene zu versorgen. Mit unseren 25 Umschlagbahnhöfen haben wir bundesweit ein Netzwerk geschaffen, um auch beim Stückgut die Schiene einzubauen und mit dem Lkw-Verkehr zu kombinieren.

Wir stellen uns darauf ein, dass in Zukunft die Nachhaltigkeitskompetenz eines Unternehmens an Bedeutung gewinnen wird. Mit dem Anwachsen des Güterverkehrs ist zu erwarten, dass die Sensibilität für die Umweltfolgen der Transporte bei Endverbrauchern und damit auch bei unseren Kunden in Zukunft steigen wird – insbesondere einhergehend mit den zunehmenden Diskussionen über den Einfluss der Verkehrsemissionen auf den Klimawandel.

Einige Vorreiterunternehmen weisen die indirekten Umweltbelastungen, die ihre Transporte verursachen, bereits heute in ihren Bilanzen aus. Von dieser Entwicklung erwarten wir neue Impulse für eine nachhaltige Logistik, für die wir gut aufgestellt sind. Aber Umweltsensibilität allein wird die Entscheidung noch nicht zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsträger verschieben. Durch die Einbettung des Schienengüterverkehrs in logistische Netze machen wir die Wahl des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene für unsere Kunden auch wirtschaftlich attraktiv.

Umweltbilanz für Kunden

Die Deutsche Bahn bietet Güterverkehrs-Kunden schon seit 2003 die Möglichkeit, sich ihre Umweltbilanz selbst zu erstellen, um Umweltaspekte bei der Transportwahl berücksichtigen zu können. „Eco-Transit“ (www.ecotransit.org) vergleicht den Energieverbrauch und Schadstoffausstoß von Bahn, Lkw, Schiff, Flugzeug und kombinierten Transporten innerhalb Europas. So können Güterverkehrs-Kunden bestimmen, mit welcher Route und welchem Verkehrsmittel sie die Umwelt am wenigsten belasten. Besonders Unternehmen mit einem betrieblichen Umweltmanagement können davon profitieren: EcoTransit hilft ihnen, die Umweltauswirkungen ihrer Transporte abzuschätzen und den Maßgaben des internationalen Umweltstandards ISO 14001 gerecht zu werden.

Eine Transportoptimierung nach ökologischen Kriterien bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Preis, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit bietet Schenker mit dem Emission Report: Dieser Service ist branchenweit einzigartig. Wir sehen diesen Service innerhalb einer Sparte, die für ihre Preissensibilität berüchtigt ist, als zeitgemäßen Beitrag für eine Erhöhung der Umweltsensibilität an.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4 Unsere Produkte – Nachhaltige Produkte

Kein anderes Unternehmen in Deutschland beeinflusst mit seinen Produkten die Gestaltung einer nachhaltigen Gesellschaft so sehr wie die Deutsche Bahn.



4.1 Nachhaltigkeit steckt in unseren Produkten

4.2 Mobilitäts- und Transportbedürfnisse befriedigen

4.3 Die Vorteile am eigenen Leib spüren

4.4 Nachhaltige Infrastruktur

4.5 Wir binden die umweltfreundliche Schiene mit ein

4.6 Produktverantwortung und betriebliche Sicherheit

4.7 Einkaufen mit Verantwortung

4.8 Eisenbahnforschung in Kooperation mit Hochschulen und Industrie

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

4.1 Nachhaltigkeit steckt in unseren Produkten

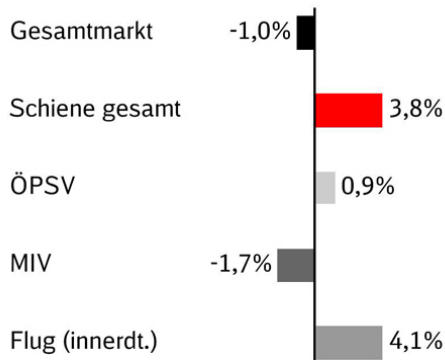
Eine große Herausforderung der Zukunft ist es, den wachsenden Verkehr nachhaltig zu gestalten. Unser wichtigster Beitrag dazu ist die nachhaltige Gestaltung unserer Produkte.

Kaum ein Bereich hat sich in den vergangenen Jahren so rasant verändert wie der Verkehr. Unser Unternehmen hat sich mit den Bedürfnissen unserer Kunden gewandelt. Mobilität, Logistik und Infrastruktur sind unsere nachhaltigen Produkte, die den Herausforderungen der Zukunft gewachsen sind – wirtschaftlich erfolgreich und gesellschaftlich verantwortungsvoll.

Unsere Kunden im Personenverkehr wollen schnell, bequem und preisgünstig reisen. Mit intelligenten Reiseketten von Haustür zu Haustür und neuen Hochgeschwindigkeitsverbindungen haben wir die Bahn gegenüber Auto und Flugzeug wettbewerbsfähig und attraktiv gestaltet. Der Erfolg gibt uns Recht. 2005 ist der Marktanteil der Schiene am Personenverkehr erstmals seit Jahren wieder angewachsen.

Marktentwicklung im Personenverkehr 2006

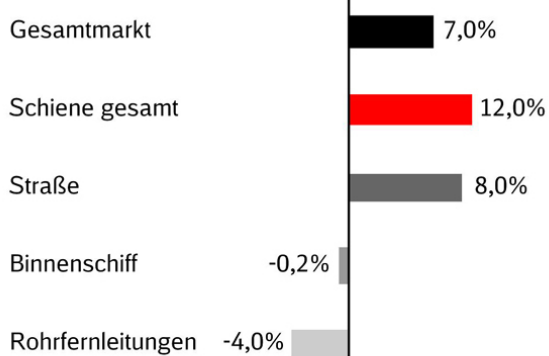
(Pkm, Veränderung zum Vorjahr)



In wenigen Jahren sind wir zu einem weltweit führenden Verkehrsunternehmen geworden – auf der Schiene, zu Lande, auf dem Wasser und in der Luft. Dabei ist auch der Marktanteil der umweltfreundlichen Schiene gegen den Trend mitgewachsen. Wir glauben, dass dieser Erfolg nur erreichbar war, weil es uns gelungen ist, die Schiene in unsere internationalen Transportketten einzubinden.

Marktentwicklung im Güterverkehr 2006

(tkm, Veränderung zum Vorjahr)



Angesichts der Herausforderungen, vor die der wachsende Verkehr die modernen Gesellschaften stellen wird, betrachten wir diese Trendwende im Schienenverkehr als unseren größten Beitrag zur Nachhaltigkeit.

Das Netz ist unser Rückgrat. Wichtige Erfolge, die wir in den vergangenen Jahren für den Schienenverkehr erzielt haben, verdanken wir dem Zusammenspiel von Netz und Betrieb. Mit der Strategie Netz 21 machen wir unsere Infrastruktur fit für die Zukunft. Hier wird es in den nächsten Jahren vor allem darum gehen, schnelle von langsameren Verkehren zu trennen, um im Interesse unserer Kunden Engpässe und Verspätungen an der Quelle zu bekämpfen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.2 Mobilitäts- und Transportbedürfnisse befriedigen

Nicht erst seit der aktuellen Debatte um den Klimawandel sind wir als Unternehmen vor die Herausforderung gestellt, wachsende Mobilitäts- und Transportbedürfnisse zu befriedigen und zugleich Mensch und Umwelt weniger zu belasten.

4.2.1 Die Schiene profitiert schon heute

4.2.2 Die Bahn als Alternative

4.2.3 Herausforderungen der Zukunft

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

4.2.1 Herausforderungen der Zukunft

Verkehr ermöglicht einerseits Wachstum und Wohlstand. Andererseits verursacht Verkehr hohe Belastungen für Menschen und Umwelt. Ein Umdenken und Umsteuern ist notwendig.

Mehr als ein Fünftel der gesamten klimaschädigenden CO₂-Emissionen stammen aus dem Verkehr, wovon 90 Prozent auf den Straßen- und Luftverkehr entfallen. Auch andere Luftschadstoffe werden zu erheblichen Teilen vom Verkehr produziert: 20 Prozent der Partikel-Emissionen (Feinstaub) und sogar über 60 Prozent der Stickoxid-Emissionen (NO_x). Außerdem beansprucht die Verkehrsinfrastruktur immerhin rund 40 Prozent der gesamten Verkehrs- und Siedlungsfläche – das sind in Deutschland 17.118 Quadratkilometer. Rund 16 Prozent der Deutschen sind tagsüber Dauerschallpegeln von über 65 db(A) ausgesetzt. Das Thema Lärm hat sich damit zu einem der größten Umweltprobleme entwickelt.

Der Straßenverkehr macht Menschen individuell mobil, aber er bringt sie auch in 80.000 Verkehrsstaus pro Jahr in Deutschland zum Stillstand. Wachsen die Anteile von Auto- und Flugverkehr ungebremst weiter, wie es sich weltweit abzeichnet, wird die Lebensqualität in den Ballungsräumen weiter sinken. Dass der Rückzug lärmgeplagter Stadtbewohner in das ruhigere Umland wieder mehr Verkehr und neue Pendlerströme erzeugt, zeigt, wie schwierig das System zu beherrschen ist.

Zunahme des Personenverkehrs

Die Globalisierung und der damit verbundene erhöhte Gütertransport sowie das wachsende individuelle Mobilitätsbedürfnis führen in Zukunft zu einem weiteren Anstieg der Verkehrsleistung. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBS) geht im letzten Bundesverkehrswegeplan davon aus, dass die Verkehrsleistung im Personenverkehr von 1997 bis 2015 um 21 Prozent zunimmt. Im gleichen Zeitraum erhöht sich in Deutschland die prognostizierte Transportleistung im Güterverkehr sogar um 63 Prozent. Dieses Wachstum in den Griff zu bekommen, seine klimaschädlichen Auswirkungen zu begrenzen und die Lebensqualität insbesondere in Ballungsräumen zu sichern und zu verbessern, zählt zu den größten verkehrspolitischen Herausforderungen der Zukunft.

Es besteht die Gefahr, dass die gesellschaftliche Akzeptanz für den Verkehr abnimmt. Das wiederum könnte die Gewährleistung von Mobilität insgesamt erschweren. Zwar steckt die verursachergerechte Zuordnung gesellschaftlicher Belastungen noch in den Kinderschuhen, doch auch beim Verkehr nimmt der Umfang ordnungspolitischer Instrumente zu: LKW-Maut, Feinstaub-Begrenzung in den Innenstädten, um nur zwei Beispiele zu nennen, betrachten wir als Anzeichen eines möglichen Akzeptanzverlustes, der die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Deutschland mindern könnte.

Mit einer starken Eisenbahn als Herzstück und unserer Kompetenz zur ökonomisch und ökologisch intelligenten Verknüpfung von Verkehrsträgern sehen wir uns für die Herausforderungen der Zukunft gut gerüstet. Wir werden nachhaltigen Verkehr anbieten: Mehr Leistung zu einem günstigeren Preis – für unsere Kunden und die Gesellschaft.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.2.2 Die Bahn als Alternative

In allen Zukunftsstudien spielt die Schiene eine Schlüsselrolle. In Deutschland haben wir eine Trendwende zum nachhaltigen Verkehr bereits geschafft. Je erfolgreicher wir uns mit unseren Produkten behaupten, desto besser für Umwelt und Lebensqualität.

In ihrem Projekt „Environmental Sustainable Transport“ (EST) hat die OECD verschiedene Szenarien nebeneinander gestellt, wie nachhaltiger Verkehr in Europa gestaltet sein müsste. Als Ergebnis aller Abwägungen konnte nachgewiesen werden, dass nur eine Bündelung verschiedener Maßnahmen zum Ziel führt.

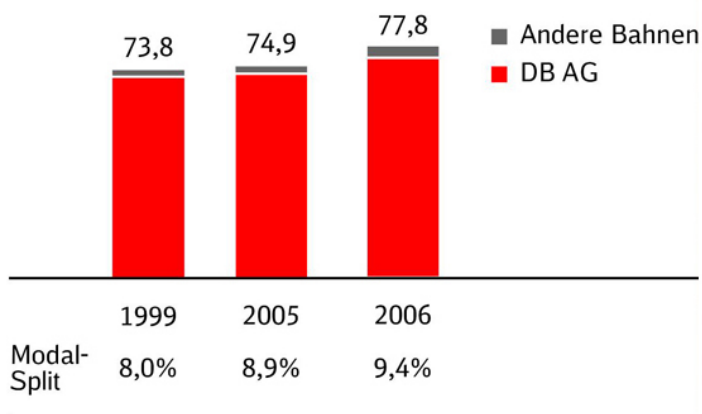
Technische Innovationen – leisere und kraftstoffsparendere Antriebe – führen zu spürbaren Minderungen der Belastung erst dann, wenn sie mit systematischen Verkehrsvermeidungs- und Verlagerungsstrategien auf die Schiene kombiniert werden. Ob eine Gesellschaft in Zukunft ihrem Verkehr positiv gegenübersteht, sieht auch die OECD mit der Frage verknüpft, ob es den Verkehrsplanern gelingt, die negativen Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bürger zu senken. In allen Zukunftsstudien wächst dem Massentransportmittel Schiene eine Schlüsselrolle zu. Nur wenn Individualverkehr abnimmt und der Massentransport zunimmt, lässt sich die Belastung durch den einzelnen Verkehrsteilnehmer bei gleichzeitigem Verkehrswachstum senken.

Verkehrsleistung und Energieverbrauch entkoppeln

Um das zu erreichen, muss das Verkehrs- und Wirtschaftswachstum künftig vom Ressourcen- und Energieverbrauch abgekoppelt werden. Ein Wachstum ohne proportional steigende negative Umwelt- und Sozialauswirkungen ist nur möglich, wenn sich Güter und Personen auf Massentransportmittel verlagern ließen. Eine solche Verkehrsverlagerung auf die Schiene erreichen wir nicht per Dekret, sondern nur mit einem wettbewerbsfähigen Preis-Leistungsverhältnis, das an erster Stelle die Kundeninteressen berücksichtigt. Hier liegt der Beitrag der Deutschen Bahn: Wir bieten unseren Kunden ein sicheres, kostengünstiges, barrierefreies, verlässliches und komfortables Verkehrsnetz, in dem alle Verkehrsträger im Sinne unserer Kunden miteinander vernetzt sind. Der Gesellschaft bieten wir gleichzeitig ein Verkehrsnetz, das ökologische und soziale Anforderungen an einen zukunftsfähigen Verkehr mit unseren ökonomischen Interessen in Einklang bringt. Ein zukunftsfestes Schienenverkehrssystem muss auch für Kunden und Steuerzahler bezahlbar und preislich attraktiv sein. Seit der Bahnreform befindet sich die Deutsche Bahn auf einem Kurs, der Bund und Steuerzahler massiv entlastet. Wir haben dabei unsere Verkehrsleistung gesteigert und die Schiene gestärkt.

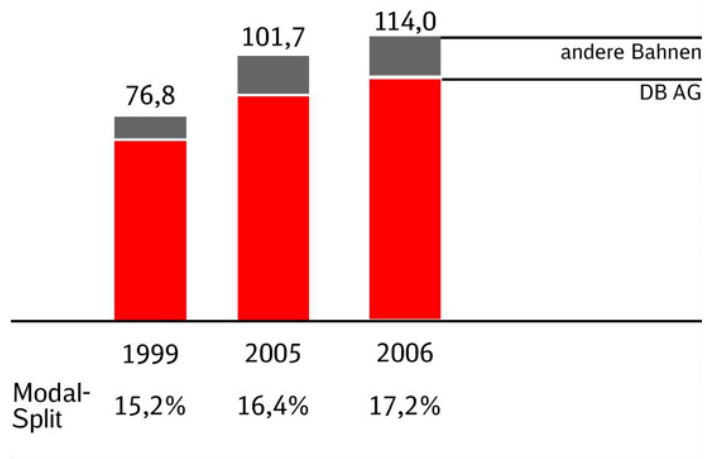
Verkehrsleistung des Schienenpersonenverkehrs

(in Mrd. Personenkilometern)



Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs

(in Mrd. Tonnenkilometern, brutto)



[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.2.3 Die Schiene profitiert schon heute

Unsere Beiträge zum nachhaltigen Verkehr sind schon heute beträchtlich: Die Bahn verursacht geringe externe Kosten, bietet Zeitgewinn, hohe Sicherheit und schont die Umwelt. Unsere Kunden erfahren diese Vorzüge am eigenen Leib. Bei jeder Fahrt.

Die Bahn schont die Umwelt. Laut Umwelt-Bundesamt machen die spezifischen CO₂-Emissionen der Schiene im Personenverkehr nur ein Drittel der Pkw-Werte und ein Viertel der Luftverkehrsbelastungen aus. Noch deutlicher fällt der Vergleich im Güterverkehr aus: Hier sind die spezifischen CO₂-Emissionen der Bahn viermal geringer als im Straßenverkehr und 28-mal niedriger als beim Flugzeug. Diesen Umweltvorsprung baut die DB AG kontinuierlich aus: Durch den Einsatz moderner Fahrzeuge sowie weitere Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und Auslastung der Züge sollen bis zum Jahr 2020 die spezifischen CO₂-Emissionen um weitere 20 Prozent gesenkt werden.

Weil heute 90 Prozent der Verkehrsleistung auf elektrifizierten Strecken erbracht wird, entstehen im Vergleich zum Straßenverkehr weitaus weniger lokale Luftschadstoffemissionen (etwa Partikel- und Stickoxid-Emissionen). Seit 1990 haben wir die Partikelemissionen unserer Dieselloks um 85 Prozent gesenkt. Die Lärmbelastung durch die Eisenbahn stellt im Empfinden der Bürger ein deutlich geringeres Problem dar als der Straßen- und Luftverkehr. Handlungsbedarf sehen wir trotzdem insbesondere beim Güterverkehr. Hier schaffen wir Abhilfe durch neue Fahrzeuge und lärmarme Technologien.

Externe Kosten durch Verkehr

Verkehr verursacht Kosten, die teilweise nicht von den Verursachern und stattdessen von der Allgemeinheit oder Dritten getragen werden. Darunter fallen die Folgekosten von Unfällen, Umweltbelastungen oder die Zeitverluste durch Staus. Hier hat die Bahn für die Gesellschaft klare Vorteile, denn sie trägt erheblich weniger zu diesen so genannten externen Kosten bei. Die Konsequenz liegt auf der Hand: Das gesellschaftliche Bedürfnis nach Mobilität wird durch die Schiene mit den geringsten externen Kosten im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern befriedigt. Beispielsweise verursacht der Straßenverkehr Staukosten in Höhe von insgesamt 120 Milliarden Euro pro Jahr. Davon entstehen Arbeits- und Freizeitverluste in Höhe von 105 Milliarden Euro und weitere 15 Milliarden Euro kostet der erhöhte Kraftstoffverbrauch und Verschleiß. Das sind knapp 6 Prozent des deutschen Bruttoinlandsprodukts (BIP). Die Kunden, die mit der Bahn reisen oder ihre Güter auf der Schiene transportieren, entlasten Deutschlands Straßen täglich um 3,7 Millionen Pkw-Fahrten und rund 100.000 Lkw-Fahrten. Zusätzlich werden dem Klima 36.000 Tonnen CO₂ pro Tag erspart. In 2006 haben unsere Kunden im Personen- und Schienengüterverkehr durch ihre Entscheidung für die Bahn unser Klima um 10 Millionen Tonnen CO₂ entlastet. Und mit jedem Kunden, den die Bahn von einem Wechsel überzeugen kann, wird die Umwelt weiter entlastet.

Auf der Straße werden bezogen auf die Verkehrsleistung fast 75-mal mehr Menschen getötet oder verletzt als auf der Schiene. Die Zahl der Unfälle auf der Schiene geht kontinuierlich zurück. Die Schiene ist damit das sicherste Transportmittel.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.3 Die Vorteile am eigenen Leib spüren

Wer auf die Bahn setzt, spart Lebenszeit, schont die Umwelt und könnte auf ein eigenes Auto bequem verzichten. Fahrgastrekorde beweisen, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

4.3.1 Mobilität ist Vernetzung

4.3.2 Nachhaltige Fernverkehrsprodukte

4.3.3 Nachhaltige Nahverkehrsangebote – Wohnen, Arbeiten, Leben

4.3.4 Nachhaltige Stadtverkehrsangebote

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

4.3.1 Mobilität ist Vernetzung

Früher haben wir Fahrkarten verkauft, heute verkaufen wir Mobilität. Unser dichtes Verkehrsnetz umfasst Fernverkehr, Regionalverkehr und Stadtverkehr.

Kein Bereich der Deutschen Bahn steht derart im Fokus der öffentlichen Aufmerksamkeit wie der Personenverkehr. Der persönliche Bezug unserer Kunden ist zu diesem Ressort am stärksten und am unmittelbarsten. Wenn Menschen über "die Bahn" sprechen, dann meinen sie damit oft nichts anderes als den Personenverkehr. Als Gesamtunternehmen sind wir uns darüber im Klaren, dass sich die Außenwahrnehmung der Bahn vor allem an diesem Ressort festmacht.

Die Konsequenzen des Verkehrs spürt jeder Mensch jeden Tag. Ob es der Stress in der Arbeitswelt ist oder die Vorfreude auf den Urlaub, jeder von uns hat eine ganz genaue Vorstellung, was Mobilität heute ist und sein soll. Eine nachhaltige Gestaltung des Personenverkehrs prägt deshalb unsere alltägliche Lebenswelt viel direkter, als dies etwa beim Güterverkehr der Fall ist. Für uns als Unternehmen ist es entscheidend, diese persönliche Empfindungsebene unserer Kunden bei der Gestaltung unserer Angebote zu berücksichtigen.

Dass die Bahn gesamtgesellschaftlich das umweltfreundlichste Transportmittel ist, bekommt erst dann das nötige Gewicht, wenn der Kunde die Vorteile der Schiene auch buchstäblich am eigenen Leib erfahren kann. Insofern ist es gar kein Zufall, dass die Bahn einen der Megatrends der Klimadebatte am glaubwürdigsten aufnehmen kann: die Ressourcenverknappung. Das ist nicht nur ein Thema für die Umwelt. Auch mit der knappsten Ressource unserer Kunden gehen wir schonend um: Der Lebenszeit. Wer mit der Bahn fährt, kann die Zeit unterwegs für vielerlei Dinge nutzen.

Komfort, Schnelligkeit, Preis

Diese drei Stellhebel für die nachhaltige Gestaltung unserer Produkte ergeben sich wie von selbst, wenn wir unserem eigenen Anspruch konsequent gerecht werden, mit knappen Ressourcen schonend umzugehen. Entsprechend haben wir auch gehandelt. Wir haben massiv in den Komfort unserer Züge investiert, wir haben mit Hochdruck unser Hochgeschwindigkeitsnetz ausgebaut und wir haben ein Preissystem entwickelt, das transparent ist und Fern-, Regional- und Stadtverkehr miteinander verzahnt.

Der Kunde im Personenverkehr hat heute die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsträgern. Im Nahverkehr müssen wir uns eher mit dem Auto messen, beim Fernverkehr konkurrieren wir vor allem mit dem Flugzeug. Insgesamt sind wir inzwischen so weit, dass die Bahn bei Preis, Schnelligkeit und Komfort Auto und Flugzeug häufig übertreffen kann. Dabei beschränken wir uns gerade nicht darauf, die Verkehrsträger eins zu eins gegeneinander auszuspielen. Uns geht es vor allem darum, den "Systemvorteil der Bahn" zu betonen. Ob es sich um unsere Hochgeschwindigkeitsstrecken, um den Regionalverkehr oder um den Stadtverkehr handelt – unsere Strategie ist in allen Segmenten immer gleich: Wir planen, flechten, bauen und betreiben ein Verkehrsnetz, das es unseren Kunden jederzeit ermöglicht, schnell, bequem und preisgünstig von einem Ort zum anderen zu kommen.

Menschen, die verreisen, wollen nicht von Bahnhof zu Bahnhof, sondern von Haustür zu Haustür. Unsere Bahnhöfe sind deshalb nicht mehr Start- und Endpunkte einer Reise, sondern Schnittstellen, an denen unsere Kunden auf andere Verkehrsträger umsteigen können: Ob Busse oder Bahnen, Mietfahrrad oder Leihauto, wir bieten unseren Kunden die ganze Palette der Verkehrsträger aus einer Hand. Das Produkt Mobilität, das wir heute verkaufen, ähnelt der Bahnfahrkarte aus alten Zeiten nur noch ganz entfernt. Mobilität ist die Teilhabe an einem intelligent gewebten Verkehrsnetz, das wir unserem Kunden für die Dauer seiner Reise zur Verfügung stellen. Mit einem Bahnticket erwirbt der Kunde zugleich den Zugriff auf die ganze Palette der Verkehrsträger und jeden denkbaren Service rund ums Reisen: Von der Planung seiner Reise, der Verpflegung im Bordbistro, über den Gepäckdienst, bis zur Hotelbuchung – unser Kunde kann jederzeit auf jahrelange Erfahrung bei der Erfüllung seiner Bedürfnisse vertrauen.

Die ganze Reisekette

Unsere Kunden wollen mehr als nur von Bahnhof zu Bahnhof reisen. Wir bieten ihnen auch alles rund ums Reisen. Bahnhöfe sind damit nicht mehr Reiseziele sondern Schnittstellen für andere Verkehrsträger.

Alle Anstrengungen der letzten Jahre im Geschäftsfeld Personenverkehr dienen diesem Ziel: Reiseketten zu bauen und ein Verkehrsnetz zu knüpfen, das im Fernverkehr durch die hohen Geschwindigkeiten, im Regionalverkehr durch unsere Präsenz in der Fläche und im Stadtverkehr durch Engmaschigkeit und günstige Vertaktung so dicht gewebt ist, dass jeder Kunde jederzeit schnell und günstig an jeden Ort gelangen kann.

Dabei legen wir Wert darauf, dass wir allen Menschen einen barrierefreien Zugang zur Mobilität gewähren. Denn Mobilität ist zwar eine Anforderung der modernen Arbeitswelt, sie ist aber auch ein Bedürfnis und mehr noch ein Freiheitsrecht, das auch Menschen ohne Führerschein und älteren mobilitätseingeschränkten Personen zusteht. Neben der Ressourcenverknappung sehen wir hier zwei weitere Megatrends der Nachhaltigkeitsdebatte: Universalisierung der Zugangschancen bei gleichzeitiger Individualisierung von Bedürfnissen. Darauf haben wir als Unternehmen eine gute Antwort gefunden. Nachhaltige Mobilität heißt bei der Bahn beides: Wir bieten allen Menschen die Möglichkeit der Teilhabe (Universalisierung) und wir bieten jedem einzelnen Menschen eine maßgeschneiderte Lösung für seine persönliche Reise (Individualisierung).

Ob uns das gelingt, entscheiden unsere Kunden. Und natürlich entscheiden sie bei jeder Reise aufs Neue. Je besser unsere Produkte die Bedürfnisse unserer Fahrgäste erfüllen, desto näher kommen wir unserem Ziel: den Personenverkehr verstärkt auf die Schiene zu verlagern.

Bedeutung des Personenverkehrs heute und in Zukunft

Wie attraktiv die deutsche Bahn für ihre Kunden bereits ist, ist an steigenden Fahrgastzahlen abzulesen. 1,8 Milliarden Menschen fuhren 2005 mit unseren Zügen, 70 Millionen mehr als im Vorjahr. Diese Erfolgsgeschichte haben wir 2006 fortgeschrieben und konnten die Anzahl unserer Reisenden noch einmal um 3,9 Prozent steigern. Das Bundesverkehrsministerium ist inzwischen zu der Überzeugung gelangt, dass wir im Jahr 2005 eine langfristige Trendwende zugunsten des Schienenverkehrs in Deutschland geschafft haben und rechnet in den nächsten Jahren mit weiteren kräftigen Zuwächsen für den Personenverkehr. Damit wäre es der Bahn gelungen, einen Jahrzehnte andauernden gefährlichen Schwundprozess aufzuhalten, umzudrehen und erstmals im Markt stärker zu wachsen als der Autoverkehr.

Die Trendwende im Fernverkehr haben wir gegen einen leicht schrumpfenden Markt eingefahren. Die Demografen rechnen damit, dass die Bevölkerung in Deutschland bis zum Jahr 2050 um 10 Prozent abnimmt, während sich der Anteil der über 65-Jährigen verdoppelt. Diese ungünstige Demografie müssen wir als Unternehmen natürlich in unsere Planung einbeziehen. Da sich der europäische Markt im Personenverkehr erst 2010 öffnet, können wir zur Zeit auch nur begrenzt im Ausland neue Märkte erschließen. Dennoch bereiten wir uns auch im Personenverkehr auf die anstehende Internationalisierung vor. Schon heute sind wir im Fern- und im Nahverkehr die Nummer eins in Europa.

Die Vorteile dieser Trendwende für die Umwelt lassen sich in harten Zahlen darstellen. Schon jetzt entlasten die Reisenden, die mit der Deutschen Bahn fahren, Deutschlands Straßen um 3,4 Millionen Pkw-Fahrten täglich. Damit werden täglich 12.600 t CO₂ weniger ausgestoßen. Im Jahr 2006 haben unsere Kunden durch ihre Entscheidung für die Bahn unser Klima um rund 4,6 Mio. t CO₂ entlastet. Mit jedem Kunden, den die Bahn für sich gewinnen kann, wird die Umwelt weiter entlastet. Dass uns im Personenverkehr eine Trendwende gelungen ist, betrachten wir als Bestätigung unserer Produktstrategie, die das Ergebnis einer sorgfältigen Analyse der Megatrends ist. Auf alle Fragen, die sich rund um die Problemfelder Ressourcenknappheit, Individualisierung, Universalisierung, Demografie und Internationalisierung ergeben, haben wir in den letzten Jahren überzeugende Antworten gefunden. Auf dem Spiel stand dabei mehr als nur der wirtschaftliche Erfolg eines einzelnen Unternehmens. Wir sehen darin ein wichtiges Etappenziel, das wir auf dem Weg zu einem nachhaltig gestalteten Personenverkehr erreicht haben.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.3.2 Nachhaltige Fernverkehrsprodukte

Im Fernverkehr zählt vor allem Schnelligkeit. Die Bahn hat ihr Hochgeschwindigkeitsnetz so ausgebaut, dass wir auf immer mehr Strecken mit dem Flugzeug konkurrieren können.

Für den europäischen Fernverkehr schließen wir Bündnisse mit den Partnerbahnen. Die Zahl unserer Stammkunden wächst kontinuierlich. Ein Blick auf den Personenfernverkehr etwa in den USA oder Großbritannien zeigt, was dem Verkehrsträger Schiene droht, wenn es nationalen Eisenbahnunternehmen nicht gelingt, den großen Konkurrenten Flugzeug zu schlagen. Ein wettbewerbsfähiger innerdeutscher und europäischer Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene ist keine Selbstverständlichkeit. Die Reisezeiten zwischen den Großstädten haben sich im Laufe der letzten Jahre spürbar verringert. Bahnkunden durchqueren heute ganz Deutschland in fünfeinhalb Stunden.



Für die Zukunft bauen wir an einer Schieneninfrastruktur, die es erlaubt, schnelle und langsame Verkehre, die heute noch auf denselben Gleisen fahren, zu trennen. Die Bahnverkehrsknoten in Deutschland und auch im benachbarten Ausland müssen so verbunden sein, dass es bei Strecken bis zu 500 Kilometern keine vernünftige Alternative zur Bahn mehr gibt, weder in der Luft, noch auf der Straße. Einen Qualitätssprung beim Thema Pünktlichkeit erwarten wir uns davon außerdem.

Während sich der europäische Güterverkehr schon 2007 liberalisiert, steht die Öffnung für den Personenfernverkehr erst 2010 an. Trotzdem bereiten wir uns jetzt darauf vor, den Verkehrsträger Schiene auch europaweit zu stärken. Einige wichtige strategische Bündnisse mit den europäischen Partnerbahnen haben wir bereits geschlossen.

Dass wir einem schrumpfenden Heimatmarkt auch durch Expansion ins benachbarte Ausland begegnen können, entspricht natürlich unseren ökonomischen Interessen. Vor allem aber entspricht es den Wünschen unserer Kunden. Fahrgastbefragungen haben ergeben, dass grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeitsverkehre von Berlin, München, Stuttgart, Frankfurt am Main, Köln und Hamburg zu den benachbarten ausländischen Metropolen gute Chancen am Markt haben.

Auch hier werden wir in den nächsten Jahren wettbewerbsfähige Angebote für einen nachhaltigen europäischen Schienenfernverkehr entwickeln. Wir gehen davon aus, dass der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene auch dem europäischen Flugverkehr in Zukunft verstärkt Konkurrenz machen kann.

Mit dem Sprinter zum Geschäftstermin

Neben der Schnelligkeit zählen Komfort und Preis. Gerade Geschäftsreisende – eine bedeutende Kundengruppe im Fernverkehr – verlangen Komfort, der es ihnen ermöglicht, die Reisezeit als Arbeitszeit zu nutzen. Für diese Kundengruppe haben wir eine ganze Palette von Angeboten entwickelt. So wird zum Beispiel der Sprinter, der ohne Aufenthalt zwischen Berlin und Frankfurt verkehrt, vor allem von Geschäftsreisenden gebucht. Die Fahrpläne haben wir so gestaltet, dass Businesskunden, die am Morgen hinfahren und abends wieder zurück, auch lange Strecken am selben Tag mit dem ICE zurücklegen können.

In 14 großen Bahnhöfen gibt es DB Lounges, wo die Fahrgäste der 1. Klasse ihre Wartezeit angenehm verbringen können. Wir werden demnächst alle ICEs mit Steckdosen am Platz ausgestattet haben. Die Züge verfügen über Konferenz-Abteile. Bahn.comfort-Kunden bekommen kurzfristig ohne Reservierung einen Sitzplatz. Auch bei der Preisgestaltung kommen wir Firmen und Großkunden mit speziellen Angeboten entgegen.

Intelligente Vernetzung mit dem City-Ticket

Millionen BahnCard-Inhaber können an ihrem Zielort das City-Ticket nutzen. Um zum Hotel zu kommen, müssen sie sich nicht erst mit dem U-Bahntarif befassen. Eine Anschlussfahrt mit dem jeweiligen Nahverkehr ist in ihrer Fahrkarte inklusive.

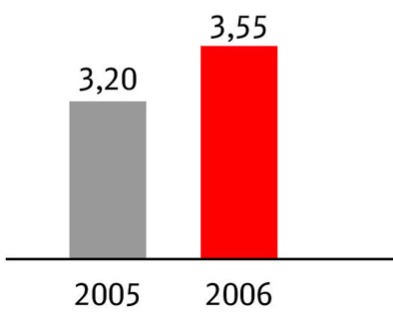
Der Ankunftsbahnhof ist auch eine Schnittstelle für Mietwagen (z.B. Carsharing) oder Leihfahrräder (Call a Bike). Kunden, die das Flugzeug für ihre Urlaubsreise wählen, bieten wir in Zusammenarbeit mit unseren Kooperationspartnern die Möglichkeit Rail & Fly. So erspart die Bahn-Anreise zu weiter entfernten Flughäfen die besonders umweltschädlichen kurzen Zubringerflüge. Diese ausgewählten Beispiele dokumentieren, wie wir als Mobilitäts-Dienstleister durch die intelligente Vernetzung von Verkehrsträgern unseren Kunden attraktive Angebote machen können und gleichzeitig die Umwelt schonen.

Stammkunden belohnen, neue Kunden gewinnen

Um auch Käuferschichten zu erreichen, die sonst seltener mit der Bahn fahren, wurden 2006 drei zeitlich begrenzte Aktionspreiskampagnen durchgeführt, mit äußerst positiven Ergebnissen: Von 1,7 Millionen Tickets wurden 20 Prozent an Neukunden verkauft. Mit diesen Partner-Aktionen haben wir in Zusammenarbeit mit Tchibo, Lidl und McDonald's ungewohnte Wege beschritten, um neue Käuferschichten zu erreichen.

Bahncardbestand

(in Mio. Stück)



Nachträgliche Befragungen ergaben eine Kundenzufriedenheit von 80 Prozent. Wir gehen daher davon aus, dass es gelungen ist, das System Bahn mit seinen Vorteilen Millionen neuen Fahrgästen bekannt zu machen. Wird nur ein Teil dieser Neukunden dazu bewegt, die Bahn häufiger zu nutzen als zuvor, ist dies ein weiterer Schritt auf dem Weg zu einem nachhaltigen Fernverkehr. Um das Angebot für unsere vorhandenen Stammkunden noch attraktiver zu gestalten, haben wir das Prämienprogramm „bahn.bonus“ ausgeweitet. Die große Resonanz gibt uns Recht. Innerhalb eines Jahres haben 800.000 BahnCard-Kunden 100.000 Prämien eingelöst. Und um die Anzahl unserer Stammkunden zu steigern, haben wir 2006 zwei erfolgreiche BahnCard-Kampagnen aufgelegt. Mit „Einsteiger-Angeboten“ konnten wir den BahnCard-Bestand um 11 Prozent erhöhen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.3.3 Nachhaltige Nahverkehrsangebote – Wohnen, Arbeiten, Leben

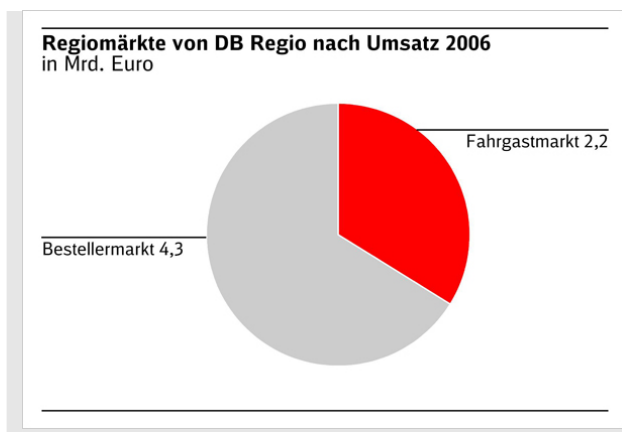
Im Nahverkehr zählen vor allem Verlässlichkeit und gute Vertaktung. Je mehr Berufspendler und Wochenendausflügler wir überzeugen, das Auto stehen zu lassen, desto besser gelingt es uns, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Unsere Kunden im Nahverkehr sind vor allem Pendler: Millionenfach nutzen Berufstätige, Auszubildende oder Schüler werktags unsere Regionalzüge, um ihren Arbeitsplatz, die Ausbildungsstätte oder ihre Schule zu erreichen. Am Wochenende nutzen vor allem Ausflügler unseren Regionalverkehr. Unser Hauptkonkurrent ist in beiden Segmenten das Auto. Dessen Hauptvorteil besteht darin, dass es den Reisenden ohne Umsteigen vom Start zum Ziel bringt. Diesem Wettbewerbsvorteil begegnen wir mit gut verzahnten und vertakteten Fahrplänen an den Schnittstellen zwischen Regional- und Stadtverkehr, einem einheitlichen Preissystem und komfortablen Zügen. Bahn-Pendler und Kurz-Urlauber reisen nicht nur preisgünstig und umweltfreundlich, sie können auch die beträchtlichen Zeitverluste durch Staus vermeiden.

Attraktive Angebote

Bei der Gestaltung unserer Angebote haben wir diese beiden Hauptkundengruppen im Auge: Mit JobTickets, Wochen- oder Monatskarten gewinnen wir Berufspendler und Schüler für die Bahn, Ländertickets und Schöne-Wochenend-Tickets zielen auf Ausflügler und Kurz-Urlauber. Eine genaue Analyse der veränderten Lebensgewohnheiten unserer Kunden hilft uns dabei, unsere Angebote auf die individuellen Bedürfnisse zuzuschneiden.

Da wir den Nahverkehr schon Jahre im Voraus planen, müssen wir demografische Veränderungen frühzeitig einbeziehen. Hier zeichnet sich ab, dass der Anteil an Senioren insgesamt wachsen wird. Ebenfalls wachsen wird der Regionalverkehr rund um die Metropolen, während in ländlichen und abgelegenen Gebieten die Zahl unserer potenziellen Kunden schrumpfen wird. Anders als im Fernverkehr wenden wir uns im Nahverkehr nicht nur direkt an unsere Fahrgäste, denn die Anforderungen werden auch durch das Land, den sogenannten Besteller, vorgegeben. Mit jedem Nahverkehrsangebot agiert DB Regio daher auf zwei Märkten: Dem Bestellermarkt und dem Fahrgastmarkt.



Während die Regionalisierungsmittel seit Jahren sinken, herrscht zugleich ein erhöhter Wettbewerbsdruck um die knappen Mittel. Trotz des Preisdrucks durch konkurrierende Bewerber hat die Bahn ihre Marktposition als größter Nahverkehrsdienstleister Deutschlands verteidigt.

Um einem demografisch bedingten drohenden Rückzug aus der Fläche entgegenzuarbeiten und auch in wirtschaftlich dünn besiedelten Regionen künftig einen wettbewerbsfähigen Nahverkehr anbieten zu können, entwickeln wir neue Geschäftsmodelle. Auf Nebenstrecken haben wir mit RegioNetzen und Regionalnetzen, die unter dem Dach der DB Netz AG angesiedelt sind, profitable mittelständische Organisationsformen aufgebaut, die bei der Kundenzufriedenheit regelmäßig Bestnoten erzielen.

Neue Aufträge im Nahverkehr

Bei der Gewinnung von Neukunden setzen wir vor allem auf die junge Generation. Wer als Schüler die Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs kennen gelernt hat, so unser Kalkül, der bleibt uns auch später treu. Für jede Zielgruppe haben wir besondere Formen der Kundenansprache entwickelt.

Mit attraktiven neuen Mobilitätskonzepten gewinnen wir nicht nur die Ausschreibungen der regionalen Besteller, sondern stellen auch Millionen von Fahrgästen täglich zufrieden. Dass uns das gelingt, ist umso wichtiger, wenn man die Dominanz des Autos im Nahverkehr betrachtet. Von einem nachhaltigen Nahverkehr, der bei Berufs- und Freizeitverkehr die umweltpolitisch notwendige Verlagerung auf die Schiene vollzogen hat, ist Deutschland noch weit entfernt. Der Anteil des Autos (MIV) am Personenverkehrsmarkt beträgt gegenwärtig rund 80 Prozent. Die politischen Rahmenbedingungen machen es der Schiene zusätzlich schwer. Umso ernster nehmen wir den Beitrag, den die Bahn zu der überfälligen Reduzierung des Individualverkehrs leistet und auch in Zukunft leisten wird.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.3.4 Nachhaltige Stadtverkehrsangebote

Der Stadtverkehr ist das jüngste unserer Geschäftsfelder im Personenverkehr. Im Verbund mit Fernverkehr und Regionalverkehr haben wir hier die Kette geschlossen und bieten unseren Kunden jetzt deutschlandweit umfassende Mobilität.

Obwohl der Stadtverkehr das jüngste unserer drei Geschäftsfelder im Personenverkehr ist, sind wir mit 1,2 Milliarden Fahrgästen und 1,7 Milliarden Euro Umsatz jetzt schon die Nummer eins im deutschen Regional- und Stadtbusverkehr. Mit dem Stadtverkehr haben wir ein bundesweites Netzwerk von 24 Busgesellschaften aufgebaut. Wir arbeiten im Stadtverkehr mit über 500 Auftragnehmern zusammen, meist sind das mittelständische Busunternehmen. Insgesamt sind in der Stadtverkehrsgruppe rund 12.200 Mitarbeiter beschäftigt, davon etwa 7.600 im Busgeschäft. Mit über 4.200 eigenen und rund 7.800 angemieteten Bussen wird eine Verkehrsleistung von jährlich 13,3 Milliarden Personenkilometern erbracht.

Beim strategischen Umbau des Personenverkehrs ist der Stadtverkehr ein wichtiges Bindeglied für diejenigen Fahrgäste, die sich nicht nur im Fern- und Regionalverkehr für uns entscheiden, sondern möglicherweise auch erwägen, insgesamt auf das Auto zu verzichten. Nur wenn wir Mobilität rundum – im Fernverkehr, in der Fläche und in der Stadt – anbieten können, ist eine solche Entscheidung für unsere Kunden – ob mit oder ohne Auto – attraktiv.

Verzahnung von Fern-, Regional- und Stadtverkehr

Sieht man den gesamten Personenverkehr als Verbund an, so zeigt sich, dass eine Verzahnung der Bereiche Fernverkehr, Regionalverkehr und Stadtverkehr vielen unserer Kunden Vorteile bringt. Unser Konzept für einen nachhaltigen Personenverkehr auf der Schiene zielt nicht auf ein beliebiges Wachstum, sondern dient systematisch dem Zweck der Vernetzung. Ein nachhaltiger Stadtverkehr wird deshalb daran gemessen, ob er ein System Zug-Bus aus einem Guss anbieten kann. Hand in Hand mit der zeitlichen Vertaktung geht ein einheitliches Preissystem.

Eine Verlagerung des Pkw-Stadtverkehrs auf Massentransportmittel wie Busse und Bahnen werden wir in großem Stil und langfristig nur schaffen, wenn wir unseren Kunden einheitliche Tarife bei gut vertakteten Fahrplänen bieten können. Unser Stadtverkehr ist dafür gut aufgestellt, weil wir unsere Busse optimal auf andere Verkehre aus der DB-Gruppe wie Regionalzüge oder die S-Bahn abstimmen können.

Ein weiterer wichtiger Vorteil hin zu einem nachhaltigen Stadtverkehr sind die Synergien, die sich in einer großen Verkehrsgruppe ergeben. Dadurch hat das Unternehmen im Stadtverkehrsmarkt die bundesweit beste Erfahrung in den Bereichen Effizienzsteigerung (Kostensenkung, Steigerung Produktivität, Personaleinsatz) und Angebotsoptimierung (Umsatzsteigerung). Durch einen Wissenstransfer in sogenannten Competence Centern profitieren alle Gesellschaften von den gewonnenen Kenntnissen. So konnte die Produktivität bei der Dienst- und Umlaufplanung um fünf Prozent gesteigert werden, beim Ersatzteileinkauf ließen sich für Einzelpositionen bis zu 20 Prozent einsparen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.4 Nachhaltige Infrastruktur

4.4.1 Ohne Netz keine Bahn

4.4.2 Zukunftsfähiger Ausbau und Erhalt der Infrastruktur

4.4.3 Die Schiene profitiert vom Umbau

4.4.4 Die Fahrplanmacher

4.4.5 Wie unsere Bahnhöfe zu Schnittstellen werden

4.4.6 Wirtschaftliche Präsenz in der Fläche

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

4.4.1 Ohne Netz keine Bahn

Wichtige Erfolge, die wir für den Schienenverkehr erzielt haben, verdanken wir dem Zusammenspiel von Netz und Betrieb. Das Netz ist das Rückgrat der Bahn. Mit der Strategie ProNetz machen wir unsere Infrastruktur für die Zukunft fit.

Die Bahn braucht Schienen. Sie braucht Bahnhöfe. Sie braucht Energie, Signale und Informationen. Sie muss ihre Infrastruktur planen, bauen und erhalten. Ein leistungsfähiges Netz ist Voraussetzung für die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene und damit ein Beitrag zur Nachhaltigkeit. Denn das Netz ist das Rückgrat der Bahn, aber zugleich auch ihr neuralgischer Punkt.

Größtes Schienennetz Europas

Zur Infrastruktur zählt nicht nur das mit über 34.000 Kilometern größte Schienennetz Europas. Der DB-Konzern betreibt im Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen auch das bundesweite Bahnstromnetz in der Regie von DB Energie. Aber vor allem sind auch die Bahnhöfe Bestandteil der Infrastruktur. Personen- und Güterbahnhöfe sind die Schnittstellen, die den Zugang zur Schiene gewährleisten und die der Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger im Sinne eines nachhaltigen Verkehrs dienen.

Das anhaltend hohe Wachstum im Schienengüterverkehr lässt die gegenwärtige Netz-Infrastruktur in absehbarer Zeit an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. In diesem Jahr werden wir wieder über eine Milliarde Trassenkilometer auf dem Netz erbringen. Wir müssen angesichts des Nachfragebooms das Netz strategisch weiter entwickeln. Dafür steht das Projekt ProNetz: Drei Milliarden Euro investieren Bund und Bahn allein 2007, um die Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes insbesondere auf den Hauptstrecken und in den Netzknoten zu erhalten und zu erweitern und die Qualität zu verbessern.

Nicht nur beim Hochgeschwindigkeitsverkehr, auch beim Nahverkehr spielt das Netz eine entscheidende Rolle. Mit den RegioNetzen sowie den Regionalnetzen haben wir eine Organisationsform entwickelt, die auch in ländlichen Gebieten einen funktionierenden Nahverkehr auf der Schiene sicherstellt.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.4.2 Zukunftsfähiger Ausbau und Erhalt der Infrastruktur

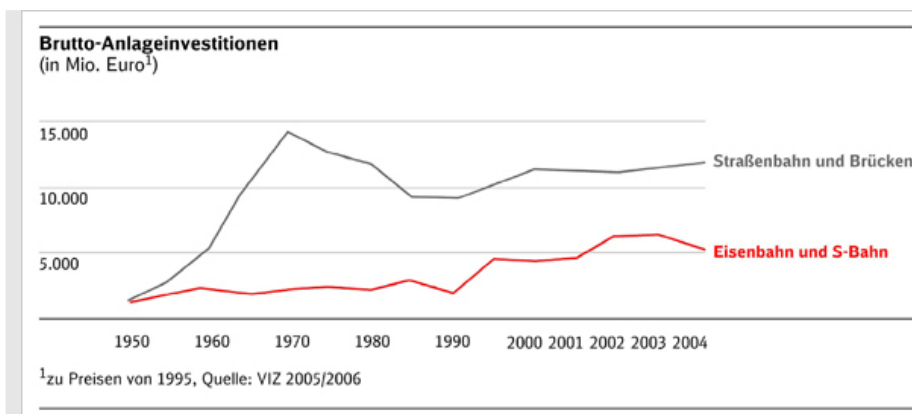
Investitionen in die Infrastruktur werden größtenteils aus Bundesmitteln finanziert. Gemeinsam mit dem Bund wird die DB auch weiterhin einen zukunftsfähigen Ausbau und Erhalt der Infrastruktur sicherstellen.

Das System Bahn erfordert Weitsicht. Von der Planung bis zur Fertigstellung einer neuen Strecke vergeht oft mehr als ein Jahrzehnt. Neben dem Ausbau der bestehenden Infrastruktur benötigt die Eisenbahn in Deutschland neue Strecken und den Umbau von Verkehrsknoten, um den erwarteten zusätzlichen Verkehr aufnehmen zu können und Engpässe zu beseitigen.

Zwei Beispiele: Mit dem im Juli 2007 beschlossenen Projekt „Stuttgart 21“ wird der Hauptbahnhof von einem Kopfbahnhof zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof umgebaut, außerdem beschleunigt eine neue ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke von Stuttgart nach Ulm den Fernverkehr auf dieser bedeutenden deutschen und europäischen Verkehrsachse voraussichtlich ab 2019 um eine halbe Stunde. Für den boomenden Seehafen hinterlandverkehr wird die so genannte „Y-Trasse“ im Städte-Dreieck Hamburg-Bremen-Hannover mittelfristig dringend benötigt, um mit dem starken Wachstum im Güterverkehr auf diesen Relationen mithalten zu können.

Investition ins Netz

Seit 1994 hat sich der Anteil der Eigenmittel, die die DB AG in ihre Infrastruktur investiert, erheblich erhöht. Der Anteil des Bundes ist im selben Zeitraum kaum gewachsen.

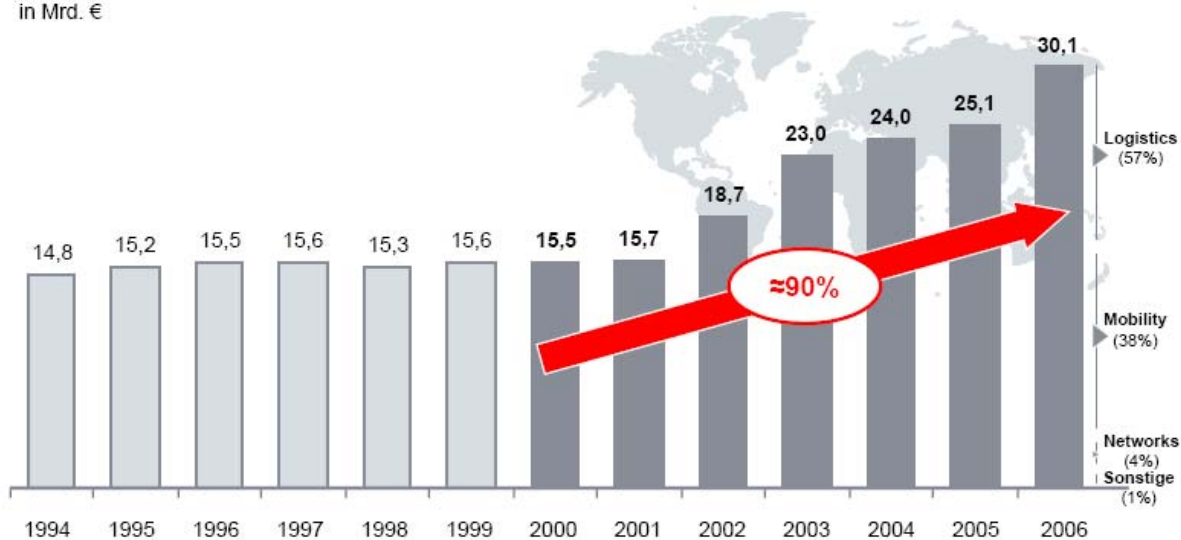


Investitionen ins Netz müssen langfristig geplant werden und zur Umsetzung muss Finanzierungssicherheit bestehen. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ist eine Weiterentwicklung der bestehenden Finanzierungssystematik für das Netz. Die Bahn verpflichtet sich darin, die Infrastruktur in definierter Qualität zu erhalten. Im Gegenzug erhält die Bahn langfristig planbare Mittel für Infrastrukturinvestitionen und es wird ein einfacheres Finanzierungsverfahren eingeführt. Für uns hat diese neue Grundlage mit dem Bund zwei Vorteile: Sie gewährt uns mehr Verlässlichkeit bei der Einplanung von Investitionen und wir können unsere Planungsprozesse effizienter gestalten.

Der Umsatz wird kontinuierlich gesteigert



Entwicklung Umsatz DB-Konzern
in Mrd. €



Deutsche Bahn AG

Mobility Networks Logistics

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.4.3 Die Schiene profitiert vom Umbau

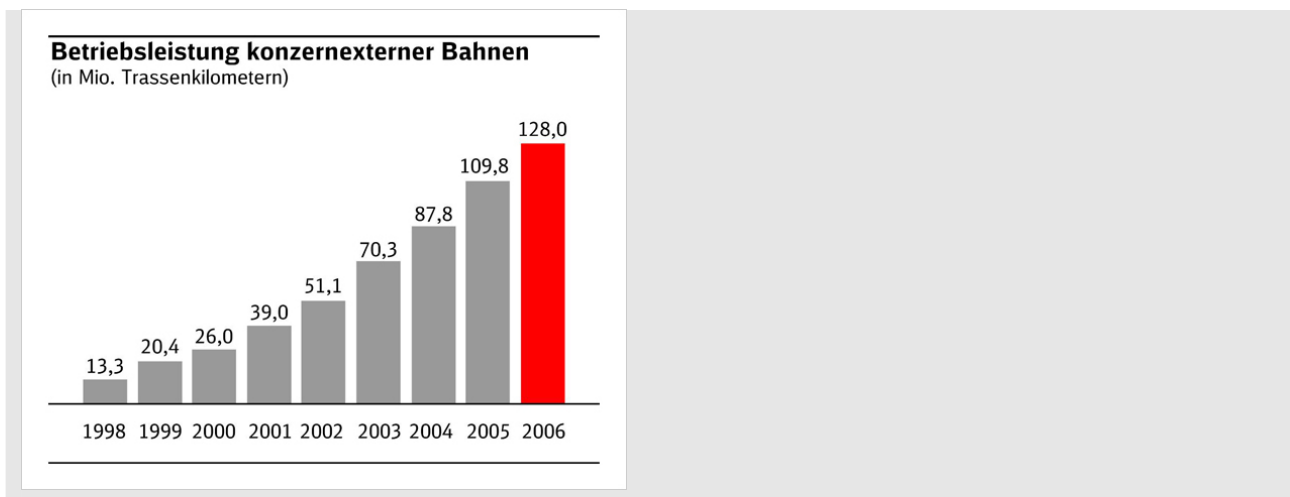
Mehr als bei jedem anderen Verkehrsmittel bilden bei der Eisenbahn Fahrzeug und Fahrweg eine Einheit. Die enge Verzahnung von Rad und Schiene legt die Basis für die hohe Sicherheit des Bahnverkehrs.

Vor allem ein Mehr an Pünktlichkeit ist nur im Verbund möglich. Ähnliches gilt auch für andere Faktoren: eine gleich hohe Servicequalität über die gesamte Reisekette, systematisch erhobene Standards zur Sicherheit, Bekämpfung von Lärm durch Lärminderung an der Quelle. All diese Maßnahmen müssen abgestimmt greifen, damit die knappen Investitionsmittel möglichst optimal genutzt werden können.

Als Unternehmen planen wir nicht nur langfristig und vorausschauend im Sinne unserer Kunden. Auch unsere Mitarbeiter sind Bestandteil unserer Nachhaltigkeitsstrategie. Hier ist es uns gelungen, die notwendige Sanierung des Unternehmens ohne betriebsbedingte Kündigungen zu erreichen.

Wettbewerber profitieren vom Verbund

Der Wettbewerb funktioniert. Die Betriebsleistung konzernexterner Bahnen wächst sowohl im Güter-, als auch im Personennahverkehr seit Jahren überdurchschnittlich.



Eine EU-Expertise bescheinigt dem Schienenverkehr in Deutschland eine vorbildliche Wettbewerbssituation im Vergleich zu anderen europäischen Ländern. In keinem anderen Land der Welt befahren so viele verschiedene Verkehrsunternehmen ein gemeinsames Netz wie in Deutschland.

Dem Wettbewerb um die Gunst der Kunden ist die Deutsche Bahn AG in allen Geschäftsfeldern gewachsen. Die DB Netz AG sorgt dabei jederzeit für einen diskriminierungsfreien Zugang zum System sowohl für konzerninterne, wie auch externe Kunden. Die Trassenpreise sind für alle gleich. Der rege Wettbewerb auf unserem Netz ist ein weiterer wichtiger Mosaikstein, der den Schienenverkehr in Deutschland nachhaltig im Sinne unserer Kunden stärken wird.

Hochgeschwindigkeitszüge benötigen Hochgeschwindigkeitsstrecken. Die Verringerung der Lärmemissionen basiert auf dem Zusammenspiel zwischen Rad und Schiene. Die Weiterentwicklung der Leit- und Sicherungstechnik, hin zum europäischen Standard ist ebenfalls auf das Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und Fahrweg angewiesen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.4.4 Die Fahrplanmacher

Im Geschäftsfeld Netz wird der Fahrplan gemacht – für die Bahn und natürlich auch für die rund 330 anderen Unternehmen, die das DB-Netz befahren.

Auf dem über 34.000 Kilometer langen Streckennetz der Deutschen Bahn sind täglich etwa 36.000 Züge unterwegs. Rund 30.000 Personenzüge, viele davon in enge Taktfahrpläne eingebunden, befördern über 4,5 Millionen Reisende pro Tag. Die reibungslose Betriebsabwicklung ist daher ein komplexes Geschäft, bei dem alle beteiligten Bereiche der Bahn gefordert sind. Im engmaschigen, vertakteten System der Bahn übertragen sich Störungen eines Zuges, einer Linie oder einer Strecke unmittelbar und wie im Dominoeffekt auf das gesamte Netz.

Der Fahrplan, den die DB Netz AG natürlich auch für ihre 330 konzernexternen Kunden erstellt, ist das Herz aller betrieblichen Abläufe. Damit beeinflusst er Qualität und Produktivität unserer Angebote ganz wesentlich.

Auch wenn der Fahrplan die Basis für pünktliche und zuverlässige Verkehre ist, kann es aus vielerlei Gründen doch zu Verspätungen kommen. Das Spektrum reicht von mutwilligen Eingriffen in den Bahnverkehr und Witterungseinflüssen über technische Störungen an Lokomotiven und Wagen bis hin zu Defekten an Leit- und Sicherungstechnik. Erfahrungsgemäß gehen die Störungen etwa zu je einem Drittel auf die Züge, die Infrastruktur und Witterung zurück. In der Netzleitzentrale der Bahn in Frankfurt am Main, den sieben regionalen Betriebszentralen sowie den beiden Betriebszentralen der S-Bahnen in Berlin und Hamburg wird rund um die Uhr der gesamte Zugverkehr koordiniert, gesteuert und überwacht – immer mit dem Ziel, die Verkehre zuverlässig und pünktlich durchzuführen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.4.5 Wie unsere Bahnhöfe zu Schnittstellen werden

Keine Bahn ohne Bahnhöfe: Sie sind die Schnittstellen unseres Systems, in denen Menschen und Güter „umsteigen“. Indem wir die Verkehrsnetze der Zukunft schaffen, ändert sich auch die Funktion der Bahnhöfe.

4.4.5.1 Umsteigen und Umladen

4.4.5.2 Urbane Schaufenster

4.4.5.3 Allzeit bereit: Sieben Wege zur Fahrkarte

4.4.5.4 Schnittstellen zwischen Schiene, Straße, Schiff

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

4.4.5.1 Umsteigen und Umladen

Ein Bahnhof ist nicht automatisch ein Personenbahnhof – auch Güter müssen „umsteigen“. So gibt es Personenbahnhöfe genauso wie große Umschlagbahnhöfe in den Seehäfen und allen deutschen Wirtschaftszentren.

Im Güterverkehr arbeiten wir an einem parallelen Umbau unserer Schnittstellen im Warenverkehr. Weil der globale Güterverkehr boomt, wächst auch der Seehafen-Hinterland-Verkehr rasant. So hat sich das Container-Aufkommen im Hamburger Hafen in diesem Jahr um 20 Prozent erhöht. Gerade für die Schiene sehen wir hier sehr gute Wachstumschancen, wenn wir unsere Prozesse noch besser mit den Seehäfen verzahnen. Auch an anderen europäischen Häfen prüfen wir unsere Chancen für einen Einstieg. Im Binnenland arbeiten wir an der Modernisierung von Umschlagbahnhöfen, bei denen die Verkehrsträger Straße und Schiene noch besser verbunden werden. Durch solche Investitionen in die Infrastruktur sichern wir dem nachhaltigen Güterverkehr auf der Schiene auch in Zukunft Marktchancen, die er ohne Einbettung in unsere Logistikketten niemals haben könnte.

Was für den Güterverkehr der Hamburger Seehafen ist, das leistet für den Personenverkehr der Berliner Hauptbahnhof. Für unsere Kunden haben wir im ganzen Land universal zugängliche Anlaufstellen geschaffen, die als Knotenpunkte unserer Verkehrsnetze angelegt sind. Sie sind die Drehscheiben für Menschen und Güter, effiziente Zugänge zum System Bahn und Schnittstellen verschiedener Verkehrsträger. Der Geschäftsbereich Infrastruktur des DB-Konzerns betreibt bundesweit 5.700 Personenbahnhöfe und Haltepunkte sowie 25 Umschlagbahnhöfe für den Güterverkehr.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.4.5.2 Urbane Schaufenster

Seit der Bahnreform 1994 flossen 7,5 Milliarden Euro in die Sanierung der Bahnhöfe. DB Station & Service hat für große, mittlere und kleinere Stationen zukunftsfähige Konzepte realisiert.

Seit der Bahnreform im Jahr 1994 hat die Deutsche Bahn rund 7,5 Milliarden Euro in die Sanierung und Modernisierung von großen Bahnhöfen und Hunderten kleinen Verkehrsstationen in Deutschland investiert. Die Empfangsgebäude erhielten moderne Serviceeinrichtungen und neue Bahnhofsäcker, die Bahnsteige wurden mit Aufzügen und Rolltreppen behindertengerecht gestaltet, der Zugverkehr profitiert von neuer Leit- und Sicherungstechnik. Die vor über zehn Jahren eingeleitete "Renaissance der Bahnhöfe" ist damit nahezu abgeschlossen. Aus der Sanierung historischer, überwiegend denkmalgeschützter Bahnhöfe ragt als Meilenstein der Neubau des Berliner Hauptbahnhofs heraus.

Ein neues Eisenbahnzeitalter: Berlins neuer Hauptbahnhof

Mit dessen Eröffnung im Mai 2006 begann in Berlin ein neues Eisenbahnzeitalter. Als größter und modernster Kreuzungsbahnhof Europas verbindet das Bauwerk am Spreebogen eindrucksvolle Architektur mit den Mobilitätsansprüchen des 21. Jahrhunderts. Rund 1.100 Züge des Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehrs halten täglich an sieben Bahnsteigen auf zwei Ebenen. Die bestehende West-Ost-Strecke auf den Viaduktbögen der Berliner Stadtbahn wurde durch eine neue Verbindung in Nord-Süd-Richtung ergänzt, die auf 3,4 Kilometer Länge unterirdisch verläuft. Im Fern- und Regionalverkehr gibt es Fahrzeitverkürzungen von bis zu 40 Prozent.

Mit bis zu 300.000 Besuchern pro Tag wurde die ursprüngliche Prognose weit übertroffen. Berlins neue Sehenswürdigkeit bietet auf 15.000 Quadratmetern Fläche über drei Etagen ein umfangreiches Einkaufs- und Gastronomieangebot. 80 Geschäfte sind an sieben Tagen der Woche bis mindestens 22 Uhr geöffnet. Mit zwei DB Reisezentren, der DB Lounge und dem S-Bahn-Kundenzentrum bietet die Deutsche Bahn ihren Kunden einen umfassenden Service. Im Hauptbahnhof entstanden insgesamt 900 neue Arbeitsplätze.

Das über 300 Meter lange Glasdach trägt zugleich Berlins größte Photovoltaikanlage. Auf 1.700 Quadratmetern wurden 78.000 transparente Solarzellen in die Glasflächen integriert. Jährlich liefert die Solaranlage im Durchschnitt 160.000 Kilowattstunden Strom.

Ein „Zelt für Züge“: Dresdens Hauptbahnhof

Von den rund 5.700 Bahnhöfen und Haltepunkten verfügen etwa 2.400 über ein Empfangsgebäude. Viele dieser Immobilien sind in der Gründerzeit für Dampflokbetrieb sehr großzügig gebaut worden. Mit einem Durchschnittsalter von über 90 Jahren und vielen Auflagen des Denkmalschutzes erfordert ihre Sanierung heute einen immensen Aufwand.

Beispiel Dresden: Mit rund 10 Millionen Euro förderte der Freistaat Sachsen das neue Bahnsteighallendach im Dresdner Hauptbahnhof. Der Entwurf des britischen Architekten Lord Norman Foster für die lichtdurchlässige Textilmembran über den Bahnsteigen und das Dach der Kuppelhalle verknüpft historische Architektur mit der Moderne. Mehr als 250 Millionen Euro flossen bislang in die Sanierung des Bahnhofes, der heute wie ein „Zelt für Züge“ im Herzen Dresdens anmutet.

Über 30 Stationen mit Milliardenaufwand saniert

30 weitere große Verkehrsstationen geben nach den Umbauarbeiten der letzten Jahre wieder ein attraktives Bild ab. Zu diesen Großprojekten gehören die Hauptbahnhöfe von Leipzig, Köln, Kiel, Potsdam, Frankfurt am Main, Hannover, Nürnberg, Mannheim, Halle (Saale), Weimar, Rostock, Regensburg, Kaiserslautern, Mainz, Bremen, Freiburg, Oberstdorf und Wiesbaden.

In Berlin wurden rund um den neuen Hauptbahnhof weitere Bahnhöfe für den Regional- und Fernverkehr aus- und umgebaut: der Ostbahnhof, die Bahnhöfe Spandau, Alexanderplatz,

Friedrichstraße, Potsdamer Platz, Südkreuz (vormals Papestraße) und Gesundbrunnen bilden jetzt mit dem neuen Hauptbahnhof als Herzstück eine Ost-West- und Nord-Süd-Achse.

Kurze Wege und ein komfortables Umsteigen zwischen Schiene und Flugzeug ermöglichen die neu entstandenen Flughafenbahnhöfe in Frankfurt am Main, Hannover, Leipzig/ Halle und Köln/ Bonn.

Sanierungsoffensive für viele Stationen

Seit dem Jahr 2002 treiben wir mit Unterstützung der Länder eine Sanierungsoffensive für kleine Stationen voran. Angestrebt werden dazu langfristige Rahmen- und Finanzierungsvereinbarungen mit den Bundesländern. Bahnhofsentwicklungsprogramme legen die Sanierungsschwerpunkte fest. Dafür haben wir systematisch alle Punkte bewertet, die für eine nachhaltige Gestaltung des Personenverkehrs bedeutsam sind: Kundeninformation, Erscheinungsbild, Aufenthaltsqualität und das Angebot an Reisebedarf. Beurteilt wurden außerdem der Zustand der baulichen Anlagen, der barrierefreie Zugang, die Ausstattung und die 3-S-Technik (Service, Sicherheit, Sauberkeit), die Intermodalität, also die Übergangsmöglichkeit zu Auto, Bus, Straßenbahn oder Fahrrad, und schließlich der Gesamtzustand. Rund 2.000 Stationen erhielten bislang eine Sanierungskur.

Umfassender Service und moderner Komfort

Neben ihrer Funktion für den Bahnverkehr und rund um das Reisen sind die Bahnhöfe in den zurückliegenden Jahren zielgerichtet als attraktive Dienstleistungszentren in bester Innenstadtlage entwickelt worden. In den großen Bahnhöfen wie Leipzig, Köln, Frankfurt am Main oder Berlin Hauptbahnhof stehen Reisenden und Besuchern bis in die späten Abendstunden und an Wochenenden teilweise über 100 Geschäfte, Servicebetriebe und Restaurants offen.

DB Lounges in mittlerweile 14 Bahnhöfen machen das Warten auf den nächsten Zug in angenehmer, ungestörter Umgebung möglich. Die neueste Lounge, in der 1. Klasse-Fahrgäste und bahn.comfort-Kunden durch Mitarbeiter der Bahn betreut werden und kostenlos Getränke sowie Tageszeitungen und Zeitschriften erhalten, wurde jüngst im sanierten Dresdner Hauptbahnhof eröffnet. 20 große Bahnhöfe wurden in allen öffentlichen Bereichen mit HotSpot-Technologie von T-Mobile ausgestattet und bieten drahtlosen Internetzugang. Unter www.bahnhof.de sind umfassende Informationen zu den 25 größten Bahnhöfen in Deutschland verfügbar. So werden beispielsweise Fragen zu Verkehrsmitteln, Parkmöglichkeiten, Fahrrad- oder Autovermietungen ebenso beantwortet wie zum Service rund um das Reisen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.4.5.3 Allzeit bereit: Sieben Wege zur Fahrkarte

Jede Bahnfahrt beginnt mit dem Fahrkartenkauf. Ob klassisch am Schalter, modern mit dem Handy oder eilig im Fernzug: Auf sieben Wegen kommen unsere Kunden unkompliziert zu ihren Fahrkarten.

Nie zuvor gab es so viele Möglichkeiten, einen Fahrschein zu kaufen: im Reisezentrum, in 3.700 DB-Agenturen, im Abonnement, übers Telefon, am Automaten, im Internet oder an Bord der Züge. Täglich drucken sich Kunden durchschnittlich über 30.000 Online-Tickets am eigenen Computer aus. Rund 9.000 Automaten verkaufen jetzt schon mehr als die Hälfte der Fahrkarten im Fern- und Nahverkehr. Die Fahrkarten werden seit 2005 auf Papier aus nachhaltiger Forstwirtschaft bedruckt. Sie tragen das FSC-Siegel. Da es sich bei den Tickets um ein Wertpapier mit einer bestimmten Drucktechnik handelt, kann kein Recycling-Papier eingesetzt werden. Daher haben wir uns für eine Papiersorte mit einem Zertifikat entschieden, das eine nachhaltige Waldwirtschaft garantiert.

Fahrkarte aufs Handy: Pilotprojekt Touch&Travel

Die zunehmende Digitalisierung unserer Gesellschaft hat auch Auswirkungen auf den Zugang zu Mobilität: Um den Fahrkartenkauf für unsere Kunden, die moderne Kommunikationsmittel nutzen, bequemer und einfacher zu machen, gibt es neben dem Internet seit August 2006 auch das papierlose Ticket über das Mobiltelefon. Bis zehn Minuten vor der Abfahrt können Fahrten im Nah- und Fernverkehr über 50 Kilometer auch mit Bahncard 25 oder 50 gebucht werden. Handys mit MMS-Funktion (Multimedia Messaging System) empfangen die Fahrkartendaten als grafischen Code auf dem Display, sobald sich der Nutzer einmalig im Internet hat registrieren lassen. Bei der Kontrolle im Zug prüft der Zugbegleiter den Code mit seinem Lesegerät.

Im Pilotprojekt „Touch&Travel“ testen DB und Vodafone ab Herbst 2007 ein elektronisches Handy-Ticket. Das System könnte den Zugang zum öffentlichen Verkehr in einigen Jahren so einfach wie noch nie machen: Touch&Travel-Kunden checken sich beim Einsteigen mit einem Tastendruck auf ihrem Mobiltelefon ein und beim Aussteigen wieder aus. In dieses innovative E-Ticket lassen sich auch Verkehrsverbünde und DB-externe Verkehrsmittel wie U-Bahn oder Straßenbahn integrieren. Die Deutsche Bahn erwartet von Touch&Travel, dass es nach der Entwicklung zur technischen Marktreife ein wesentliches Zugangshemmnis zum öffentlichen Personenverkehr – die Komplexität von Tarifen und Fahrkartenautomaten – beseitigen kann.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.4.5.4 Schnittstellen zwischen Schiene, Straße, Schiff

Der weltweite Warenverkehr wächst schneller als die Wirtschaft. Um die Schiene im Verbund der Verkehrsträger zu stärken, brauchen wir moderne Knotenpunkte für den Warenumsschlag.

Die wachsenden Verkehrsströme in Deutschland und Europa verlangen zunehmend intelligente Logistikkonzepte. Ein geeigneter sowie zukunftssträchtiger Lösungsansatz, um die verschiedenen Verkehrsträger beim Transport von Gütern aufeinander abzustimmen, ist der Kombinierte Verkehr (KV). Bei der Gestaltung eines nachhaltigen Güterverkehrs ist es unser Ziel, die Straße sukzessive von Lkw-Kolonnen zu entlasten und Gütertransporte stärker auf die Schiene zu verlagern. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, arbeiten wir intensiv daran, die Leistungsfähigkeit unserer Umschlagterminals an die Marktbedürfnisse anzupassen.

Die DB Netz AG ist Infrastruktureigentümer von bundesweit 24 Umschlagbahnhöfen. Damit ist die Deutsche Bahn Europas größter Dienstleister im Umschlaggeschäft Schiene-Straße. Insgesamt 24 Umschlagterminals dienen dem Güterumschlag zwischen Schiene und Straße im Kombinierten Verkehr. Im Terminal Freiburg ebenso wie in München Riem konzentrieren wir uns auf die Verladung von Lkw der Rollenden Landstraße (RoLa). Den Betrieb unserer Umschlagterminals verantwortet seit Januar 2003 die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße DUSS mbH. Rund 400 Mitarbeiter sind in den Terminals und der Zentrale bei Mainz im Umschlaggeschäft tätig.

Abläufe im Umschlagbahnhof

Das gesamte Umschlaggeschäft in den Terminals erfolgt zeitlich nach einem zwischen den Betreibern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkaufsgesellschaften erarbeiteten Ablaufplan. Hierin sind unter anderem standortspezielle Öffnungs-, Ladeschluss- und Bereitstellungszeiten der Terminals auf Basis der Marktanforderungen, der Fahrpläne der Ein- und Ausgangszüge und der vorhandenen Umschlagkapazitäten festgelegt.

Im Kombinierten Verkehr werden die wichtigsten nationalen und internationalen Wirtschaftszentren in einem verzweigten Transportnetz des Kombinierten Verkehrs im so genannten „Nachtsprung“ miteinander verbunden, so dass die Sendungen oftmals bereits am nächsten Morgen für die Kunden zu Abholung bereitgestellt werden.

Seehäfen im Blick

Weil vor allem der Warenverkehr von Übersee nach Europa mächtige Zuwächse verzeichnet, brauchen die Seehäfen gut ausgebaute Anbindungen an das Hinterland. So hat zum Beispiel das Container-Aufkommen im Hamburger Hafen 2007 um 20 Prozent zugelegt. Für den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene sehen wir hier sehr gute Wachstumschancen. In einem gemeinsamen Masterplan haben Deutsche Bahn und Hafen entsprechende Maßnahmen entwickelt, um künftige Verkehre zukünftig zuverlässig abwickeln zu können – eine für nachhaltige Logistik vorteilhafte Stärkung der Kombination der Verkehrsträger Schiene und Schiff.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.4.6 Wirtschaftliche Präsenz in der Fläche

Hohe Geschwindigkeiten im Fernverkehr erkaufen wir nicht – wie immer wieder gern behauptet wird – mit einem Rückzug aus der Fläche. Im Gegenteil. Die Regionalnetze und die RegioNetze sind erfolgreiche Geschäftsmodelle.

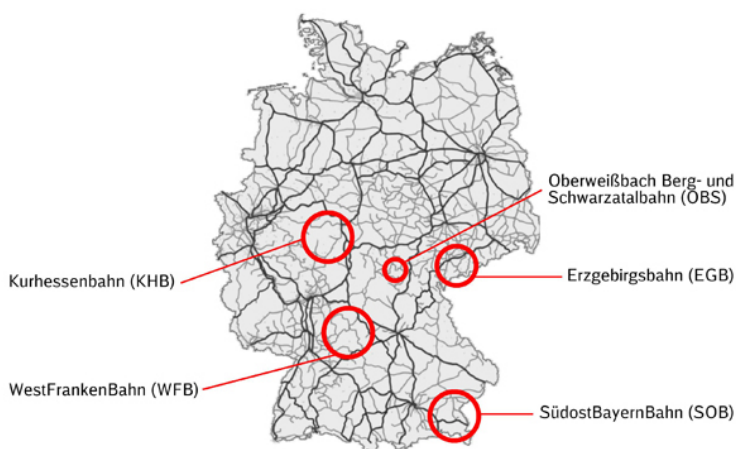
Um einen effizienten Betrieb von Bahnstrecken in der Fläche dauerhaft zu sichern, haben wir einen Weg gefunden, um den Schienenpersonennahverkehr im ländlichen Raum für die Kunden wieder attraktiv zu machen. Dafür hat die Deutsche Bahn im Jahr 2000 die Mittelstandsoffensive ins Leben gerufen. So konnten sogar auf einer Reihe von Strecken der Nahverkehr nach jahre- oder jahrzehntelanger Unterbrechung wieder aufgenommen werden.

Es wurde untersucht, ob und wie Infrastruktur und Verkehrsbetrieb in regional agierenden Unternehmen verzahnt werden können – unter Berücksichtigung der gesetzlich vorgeschriebenen rechnerischen und organisatorischen Trennung von Infrastruktur und Verkehr.

Seit 2001 haben wir bei der DB Netz AG unter dem Namen „Regionalnetze“ eine Organisationseinheit eingerichtet, die mittlerweile als Geschäftsfeld bundesweit über 40 regionale Profitcenter mit insgesamt rund 11.500 Kilometern Streckennetz leitet. Dabei ist das Geschäftsfeld auch dafür verantwortlich, die Kosten gering zu halten, die Nebenstrecken und die Fahrzeuge zu modernisieren.

In Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium und den regionalen Bestellern haben wir seit 2002 unter dem Dach der Deutschen Bahn fünf RegioNetze gegründet, in denen Infrastruktur und Verkehrsbetrieb jeweils lokal miteinander verzahnt sind. Die unternehmerische Führung dieser RegioNetze erfolgt durch die DB RegioNetz, die sich aus einer Infrastruktur-GmbH sowie einer Verkehrs-GmbH zusammensetzt. Die RegioNetze – Kurhessenbahn (KHB) in Nordhessen, Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) im Thüringer Wald, Erzgebirgsbahn (EGB) in Sachsen, SüdostBayernBahn (SOB) sowie die WestFrankenBahn (WFB) in Bayern und Baden-Württemberg – erbringen auf der Grundlage langfristiger Verkehrsverträge jährlich eine Verkehrsleistung von zusammen rund 13,4 Millionen Zugkilometern. Der Umsatz liegt bei rund 150 Millionen Euro. Damit ist die DB RegioNetz GmbH als mittelständisches Unternehmen einer der führenden Anbieter von Verkehrsleistungen auf Nebenbahnen im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland. Das Streckennetz und die Stationen müssen von den einzelnen RegioNetzen gepachtet werden. Über Investitionen, Fahrzeugeinsatz und Fahrplangestaltung wird vor Ort in Abstimmung mit den Bestellern – also Bundesländern, Verkehrsverbänden oder Zweckverbänden – entschieden.

Präsenz in der Fläche - Die fünf Regionetze



Deutlich zulegen konnten die RegioNetze seit ihrer Gründung bei der Pünktlichkeit und bei der Kundenzufriedenheit. In allen Kategorien belegten die einzelnen RegioNetze bei Umfragen Spitzenplätze. Die durchschnittliche Pünktlichkeitsquote liegt bei 97 Prozent.

Etwa 1.250 Mitarbeiter sind heute in den fünf RegioNetzen beschäftigt. Die meisten üben mehrere Funktionen zugleich aus. Weil wir die Arbeitsprozesse auf die regionalen und lokalen Anforderungen ausgerichtet haben, ist es uns gelungen, den Eisenbahnbetrieb kundenorientiert und kostengünstig zu gestalten. Diesen Erfolg betrachten wir als wichtigen Etappensieg auf dem Weg zu einem nachhaltigen Nahverkehr. Weil gerade im ländlichen Bereich der Verkehrsträger Auto noch immer 80 Prozent der Marktanteile hält, ist es umso wichtiger, attraktive Nahverkehrsangebote auf der Schiene bereitzustellen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.5 Wir binden die umweltfreundliche Schiene mit ein

Schienengüterverkehr ist und bleibt eine Kernkompetenz der DB AG. Indem wir die Schiene konsequent in unsere weltweiten Logistikketten einbinden, schaffen wir zugleich ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit.

4.5.1 Logistik nachhaltig gestalten

4.5.2 Europas beste Güterbahn heißt Railion

4.5.3 Europas Nr. 1 im Kombinierten Verkehr

4.5.4 Globale Logistik mit Schenker

4.5.5 Unsere Vision: Güterzüge verbinden Kontinente

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

4.5.1 Logistik nachhaltig gestalten

Der Güterverkehr wird weltweit anwachsen. Als Unternehmen, das Transport und Logistik anbietet, werden wir davon profitieren. Dass auch der Marktanteil der umweltfreundlichen Schiene mit wächst, betrachten wir als unseren größten Beitrag zur Nachhaltigkeit.

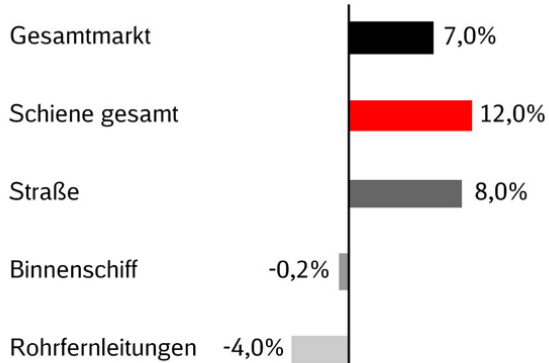
Inwieweit der Schienengüterverkehr vom allgemeinen Wachstum profitiert, hängt von mehreren Faktoren ab. 2007 öffnet Europa seine Grenzen für den Schienengüterverkehr. Das erklärte Ziel der europäischen Verkehrspolitik muss es von nun an sein, die zu erwartenden Verkehrsströme in großem Stil auf die Schiene zu verlagern. Unser Ziel ist das auch. Eine nachhaltige Logistik ist ohne die umweltfreundliche Schiene nicht denkbar.

Als Unternehmen können wir uns allerdings nicht damit begnügen, auf die Vorteile der Schienengüterverkehrs hinzuweisen und den verkehrspolitischen Vorrang der Schiene zu fordern. Die Vorzüge der Schiene bei der Gestaltung einer nachhaltigen Logistik sind nicht strittig. Dennoch müssen wir unsere Kunden überzeugen. Das gelingt uns nur, wenn wir ihnen attraktive Logistik-Konzepte für den jeweiligen Transport-Auftrag anbieten können. Nachhaltige Logistik steckt in den Produkten.

Um den Güterverkehr auf der Schiene für die Zukunft fit zu machen, haben wir ihn als Bestandteil einer umfassenden Logistikkette mit anderen Verkehrsträgern kombiniert und an die Bedürfnisse der Kunden angepasst. Mit unseren Zukäufen (2003 Stinnes/ Schenker und 2005 BAX Global) sind wir zur Nummer eins im europäischen Landverkehr, zur Nummer zwei in der weltweiten Luftfracht und Nummer drei in der weltweiten Seefracht aufgestiegen – und haben darüber hinaus das Fundament gelegt, dass wir auch künftig die Nummer eins im europäischen Schienengüterverkehr bleiben werden.

Marktentwicklung im Güterverkehr 2006

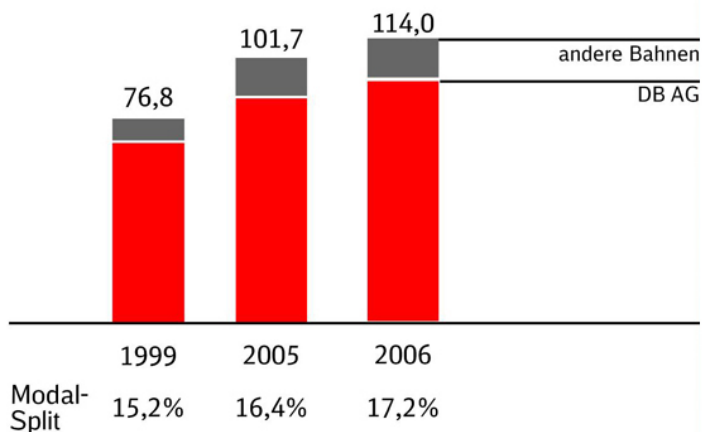
(tkm, Veränderung zum Vorjahr)



Die Zahlen geben uns Recht. Das Bundesverkehrsministerium ist inzwischen zu der Überzeugung gelangt, dass wir bereits 2005 eine langfristige Trendwende zugunsten des Schienenverkehrs in Deutschland geschafft haben und rechnet mit weiteren kräftigen Zuwächsen in den nächsten Jahren. Damit ist es der Deutschen Bahn gelungen, einen Jahrzehnte andauernden Schwundprozess umzukehren und erstmals im Markt sogar stärker zu wachsen als der Lkw-Verkehr.

Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs

(in Mrd. Tonnenkilometern, brutto)



Der Kunde im Mittelpunkt

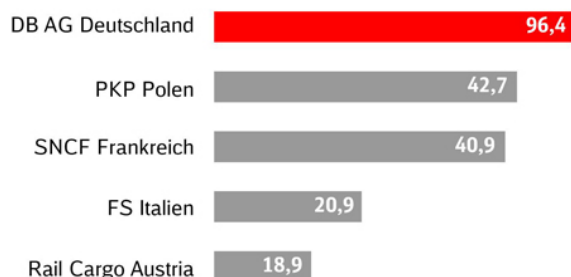
Mit dem gesellschaftlichen Wandel haben sich auch die Güter gewandelt, die transportiert werden müssen. Im Güterverkehr war die Schiene traditionell besonders auf den Transport von Massengütern konzentriert. Doch der Transport von Kohle, Schrott und Erzen schrumpft im Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft. Heute dominiert Stückgut das Transportgeschäft. Solche Halb- und Fertigwaren sind in Containern und auf sehr vernetzten Transportwegen mit den unterschiedlichsten Verkehrsmitteln unterwegs.

Die Schiene in diesem Wettbewerb konkurrenzfähig zu machen, verlangt ihre Einbindung in logistische Netze. Unser Wandel von einem nationalen Eisenbahntransporteur zu einem internationalen Betreiber logistischer Netze folgt dieser Marktlogik. Eine Logistik, die am Markt vorbei weiter nur auf eine Konkurrenz der Verkehrsträger gesetzt hätte, wäre schon deshalb nicht nachhaltig gewesen, weil sie wirtschaftlich nicht überlebt hätte.

Erst unsere neue Aufstellung als global operierender Logistiker verschafft uns die Möglichkeiten, unserer Kernkompetenz Schiene neue Marktchancen zu eröffnen. So arbeiten wir zum Beispiel mit Hochdruck daran, die boomenden Seehäfen mit einem funktionierenden Hinterlandverkehr auf der Schiene zu verzahnen. Mit unseren 25 Railports haben wir europaweit ein Netzwerk geschaffen, um auch beim Stückgut die Schiene einzubauen und mit dem Lkw-Verkehr zu kombinieren.

Die größten Güterbahnen in Europa 2006

(in Mrd. Tonnenkilometern)



Quelle: UIC 2006

Bei Schenker prägt der Kunde an allererster Stelle die Leistungen. Obwohl unsere Kunden im Güterverkehr heute noch mehr an günstigen Preisen als an ökologischer Nachhaltigkeit orientiert sind, bereiten wir uns darauf vor, dass die gesamtgesellschaftliche Akzeptanz für die Belastungen durch den Güterverkehr abnehmen wird. Dafür ist Schenker gut gerüstet: Ob beim Ressourcen schonenden Einsatz des Hub-Systems oder intelligenten Versorgungskonzepten für die Stadt Stockholm – Schenker arbeitet an intelligenten Lösungen für eine nachhaltige Logistik.

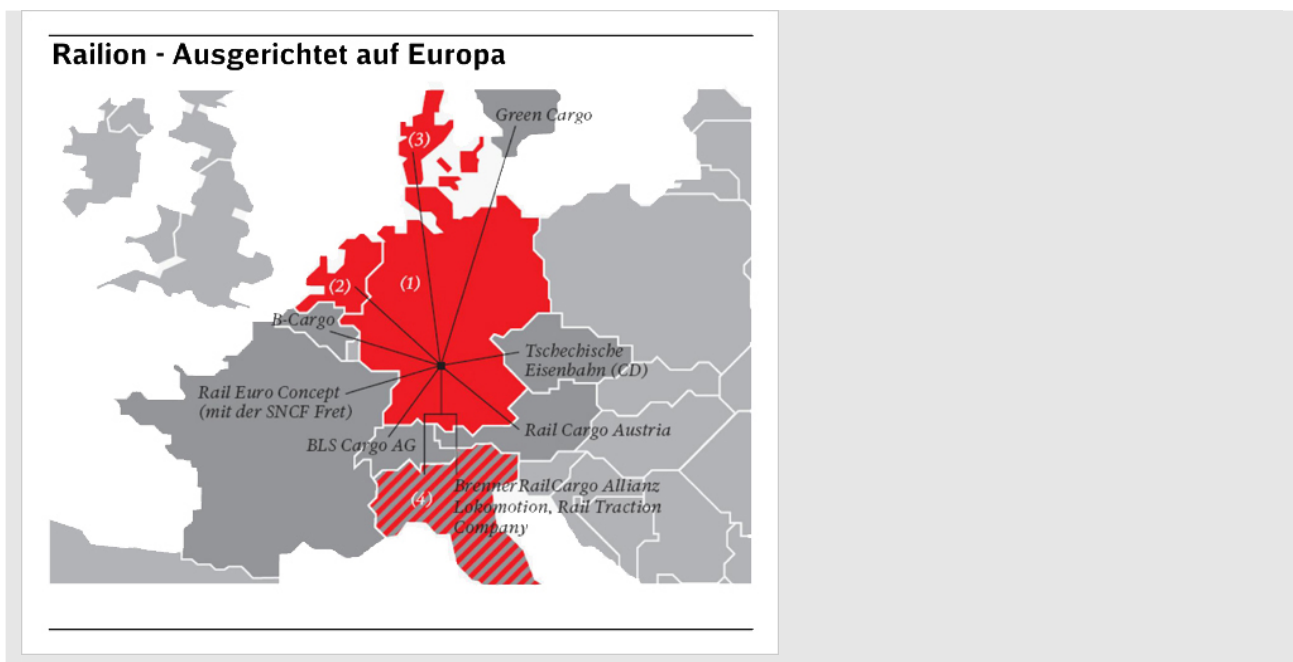
[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.5.2 Europas beste Güterbahn heißt Railion

Unsere Strategie, den Schienengüterverkehr behutsam zu sanieren und die Durststrecke bis zur europäischen Grenzöffnung 2007 durch unsere Gewinne in anderen Geschäftsfeldern zu überbrücken, hat schon 2005 erste Erfolge gezeigt.

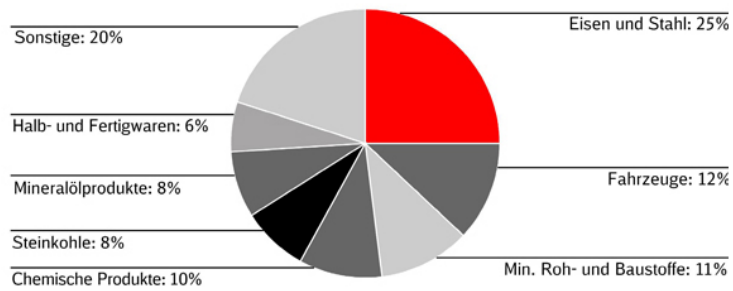
Der Schienengüterverkehr war jahrzehntelang im Abwärtstrend. Diese Entwicklung haben wir nicht nur gestoppt. Wir haben den Trend gedreht. In Deutschland ist es uns gelungen, den Anteil von 14,4 Prozent im Jahr 1999 auf 16 Prozent in 2005 zu steigern. Durch strategische Zukäufe und einen internationalen Verbund haben wir eine europäische Güterbahn aufgebaut, die schon vor der offiziellen Öffnung der Grenzen einen grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr möglich gemacht hat. Railion ist Europas leistungsstärkster Schienen-Carrier. Bereits jetzt sind fast 60 Prozent der Verkehre grenzüberschreitend. Unsere Vorteile gegenüber dem Lkw liegen bei weiten Distanzen und bündelungsfähigen Waren. Als Bestandteil einer Unternehmensstrategie, die auf nachhaltige Logistik setzt, haben wir die Schiene im Verbund gestärkt.

Auf einem europäischen Streckennetz, das 350.000 Kilometer umfasst, fahren täglich 5.000 Railion-Ganzzüge, die bis zu 700 Meter lang sind und insgesamt 167.000 Güterwagen bewegen. Dabei dominieren 200 Großkunden in unserem Geschäft, mit denen wir 80 Prozent des Umsatzes machen. Ein Beispiel: Porsche bucht jede Nacht drei Züge von Stuttgart nach Emden, wo wir dann die Autos auf Frachter nach Übersee verladen.



Der Verbund aus Railion Deutschland, Railion Nederland, Railion Danmark und Railion Italia erlaubt uns, die Grenzen so unbürokratisch wie möglich zu passieren. Im Railion-Verbund bedienen wir 4.300 Gleisanschlüsse unserer Kunden in den Niederlanden, Dänemark, Italien, der Schweiz und Deutschland. Die Hälfte des Transportvolumens von Railion – rund 142 Millionen Tonnen – überquert mindestens eine innereuropäische Grenze.

Die Bahn ist ein Massenguttransporteur



Angaben bezogen auf den Umsatz im Schienengüterverkehr 2005 ohne KV

Ökobilanz kann sich sehen lassen

Täglich erspart Railion den verstopften Straßen Europas 100.000 zusätzliche Lkw, die aneinandergereiht eine Schlange von Hamburg bis Rom ergeben würden. Die Ökobilanz im Vergleich der Verkehrsträger kann sich sehen lassen: Der Energieverbrauch beim Schienenverkehr liegt zwei Drittel niedriger als beim Lkw, der Kohlendioxidausstoß ist sogar drei Viertel niedriger.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.5.3 Europas Nr. 1 im Kombinierten Verkehr

Nur ein komplettes Angebot aus einer Hand wird den heutigen Anforderungen auf dem Transportmarkt gerecht. Eine optimale Verknüpfung aller Verkehrsträger ist hierfür eine Grundvoraussetzung.

Multimodale Transportketten sind einer der effizientesten Wege, ein steigendes Güteraufkommen zuverlässig, schnell und umweltfreundlich zu bewältigen. Intermodal, der Spezialist von DB Logistics für Kombinierten Verkehr (KV), entspricht dieser Erwartung mit seiner Kernkompetenz im Transport von Ladeeinheiten im KV auf der Schiene.

Mit seinen Schienentransportleistungen befreit Intermodal Europas Straßen täglich von ca. 13.300 Lkw-Fahrten. Das macht im Jahr rund drei Millionen transportierte Ladeeinheiten mit einer Verkehrsleistung von fast 24 Milliarden Tonnenkilometern. Damit ist Intermodal heute an über 50 Prozent aller europäischen KV-Transporte beteiligt und Marktführer in Europa.

Die kontinentalen und maritimen Netzwerke durchziehen ganz Europa und reichen von den europäischen Überseehäfen bis ins Hinterland. Dabei ist Intermodal in erster Linie Partner für Wiederverkäufer im KV und bietet seinen Kunden ausschließlich komplette Züge an. Neben dem großen Angebot an Ganzzügen stehen auch individuelle Systemlösungen für kombinierte Sendungen zur Verfügung.

Mit attraktiven Zusatzleistungen rund um Equipment, Ladeeinheiten und IT an allen wichtigen Hinterlandstandorten Europas ergänzt Intermodal die Kernkompetenz im Schienentransport und geht so individuell auf jeden Kundenwunsch ein. Das Angebot reicht von Terminalleistungen und Depothaltung über Zustellung bis hin zu Reparatur und Wartung.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.5.4 Globale Logistik mit Schenker

Unsere Kunden sind global tätig. Porsche, VW oder Bosch könnten mit einem Transportservice nur in Deutschland nichts anfangen. Die Integration von Schenker und der Zukauf von BAX haben uns den internationalen Markt geöffnet.

Mehr als 130 Jahre Erfahrung haben Schenker zu einem der weltweit führenden Anbieter von integrierten Logistikdienstleistungen gemacht. Unsere internationalen Spezialistenteams in den Geschäftsfeldern Landverkehr, Luft-/ Seefracht und Kontraktlogistik/ SCM fühlen sich in allen Branchen und auf allen Verkehrswegen zu Hause. In nur 20 Tagen transportierte Schenker eine komplette Rohr-Fabrik nach Kasachstan. Wir schafften zwölf Tonnen schwere Eisblöcke aus dem Polarkreis nach Australien, lieferten sämtliche Pflanzen zur BUGA nach München, bauten das Zelt für die Pilger beim Papstbesuch in Köln und organisierten die gesamte Logistik der Fußballweltmeisterschaft 2006 in Deutschland.

Schenker arbeitet für Metro in Russland, versorgt die Bundeswehr mit Panzerketten und Ersatzteilen oder transportiert antike Kunstwerke aus Italien nach Deutschland. Auch in der Weinlogistik ist Schenker Weltspitze: Von seinem Zentrallager in Schweinfurt aus versorgt unser Logistiker ganz Deutschland mit Champagner. Mit einem Umsatz von dreizehn Milliarden Euro, 54.900 Mitarbeitern und rund 1.100 Standorten weltweit in 2006 ist Schenker einer der international führenden integrierten Logistikdienstleister.

Schenker treibt Innovationen voran, mit denen Leerfahrten vermieden werden und die Effizienz der Transporte gesteigert wird. Für die optimale Fahrzeugauslastung im Fernverkehr setzt Schenker Jumbo-Cargo-Boxen ein, die eine bis zu 50 Prozent höhere Auslastung ermöglichen. Intelligente Tourenplanungs- und -steuerungssysteme sorgen für flexible Routenführung, diese softwareunterstützte Disposition hat zu einer Verringerung der Leerfahrten von über 10 Prozent geführt.

Weltweite Standorte von Schenker/BAX



(rot gekennzeichnet)

Pilotprojekt in Stockholm

Ein Pilotprojekt für nachhaltige Logistik, das weltweit Schule machen könnte, startete im November 2005 in Schweden. Im Auftrag der Hauptstadt Stockholm bündelt Schenker sämtliche Lieferungen für öffentliche Betriebe, um dauerhaft die Zahl der Lkw in der Stadt zu reduzieren. Ob es sich um Druckereien, Kantinen, Kindergärten oder Schulen handelt, die alle mit Material versorgt werden müssen, jetzt koordiniert Schenker die ganze Versorgung. Während vorher viele halbleere Lkw von unterschiedlichen Lieferanten durch die Stadt fahren, kreuzen sich heute die Wege in einem Schenker-Logistikzentrum außerhalb der Stadt. Von dort fahren volle Schenker-Lkw nach Fahrplan die Empfangsstationen ab. Damit ist Schenker direkt in die Aktivitäten Stockholms zur Reduzierung von Umweltbelastungen durch den Verkehr eingebunden.

Bündelung: Hub-System

Ähnlich funktioniert das in Deutschland von Schenker entwickelte Hub-System. Zum Vorteil des Unternehmens und seiner Kunden bündelt Schenker die Verkehre, wo immer das möglich ist. Neben den kundenorientierten Beschaffungs- und Distributionskonzepten trägt dazu vor allem das dreistufige Hub-System von Schenker bei: Es besteht aus einem Zentral-Hub im hessischen Friedewald bei Bad Hersfeld und zwei Regional-Hubs in Hannover und Nürnberg. Nach dem Nabe-Speiche-Prinzip werden diejenigen Sendungen gebündelt, die unter wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten nicht im Direktverkehr befördert werden können. Das verhindert überflüssige Emissionen und unnötige Fahrten – und die Regellaufzeiten von 24 Stunden halten wir dennoch ein. Wollte Schenker die gleiche Sendungsmenge bei gleicher Beförderungszeit ohne Hub-System abwickeln, müssten unsere Lkw eine um etwa 25 Prozent längere Fahrtstrecke zurücklegen. Daraus resultiert eine jährliche Treibstoffeinsparung von über 2 Millionen Liter Diesel.

[*Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.*](#)

4.5.5 Unsere Vision: Güterzüge verbinden Kontinente

Durch Einbettung in logistische Netze steigen die Chancen für die Schiene. Das gilt nicht nur für Europa. Unsere Vision ist eine Güterbahn, die Kontinente verbindet. Sie könnte bald Wirklichkeit werden. Ein Pilotzug startete von Peking und fuhr ins Ruhrgebiet.

Im November 2006 hat die Bahn ihren Einstieg in den chinesischen Schienengüterverkehr vor Ort besiegelt. Unser Know-how als Marktführer mit den besten Terminals für den Kombinierten Verkehr (KV) in Europa werden wir in China bald nutzen können. Als Partner haben wir uns jetzt mit 8 Prozent an einem Konsortium zum Bau und Betrieb für ein chinesisches Terminalnetzwerk (mit 18 Terminals) beteiligt. Das Geschäftsfeld Intermodal von DB Logistics ist in diesem Projekt als Know-how-Träger für den Kombinierten Verkehr involviert. Ziel ist erfolgreich eingeführte Konzepte wie das Modell für Hinterlandverkehre nach Asien zu übertragen.



Uns geht es auch darum, unser Wissen um die Gestaltung einer nachhaltigen Logistik in den globalisierten Markt hinauszutragen. Auf dem Gebiet umweltfreundlicher Logistikdienstleistungen ist die Bahn damit auf dem Weg, zum Exportweltmeister zu werden.

Der Aufbau einer euro-asiatischen Landbrücke ist ein visionäres Projekt für die Zukunft. Wir schreiben damit Eisenbahngeschichte und denken zugleich zehn, zwanzig Jahre voraus. Der erste Güterzug aus China kam nach einem Probelauf von nur 16 Tagen am Ziel seiner 9.814 Kilometer langen Reise durch die Mongolei, Russland, Weißrussland und Polen in Deutschland an und war damit deutlich schneller als jede Seeschiffsverbindung. Ziel dieses Probelaufs war es, Erfahrungswerte und Daten über den Ablauf auf der direkten Bahnstrecke von China nach Russland über den sogenannten Mongolischen Vektor (Ulan Bator – Brest, mit Verlängerung nach Deutschland) zu sammeln. Railion übernimmt den an der weißrussisch-polnischen Grenze in zwei Teile zerlegten Zug mit insgesamt 101 Containern und einer Länge von 1.000 Metern in Frankfurt/Oder und fährt ihn im Nachtsprung nach Duisburg Ruhrort Hafen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.6 Produktverantwortung und betriebliche Sicherheit

Hohe Sicherheitsstandards, zuverlässige Technik, gut geschultes Personal und ein effektives Sicherheitsmanagement – für ein Unternehmen, das Verkehrsdienstleistungen anbietet, nimmt das Thema Sicherheit eine zentrale Rolle ein.

4.6.1 Minimales Unfallrisiko auf der Schiene

4.6.2 Safety – Managementansatz Sicherer Bahnbetrieb

4.6.3 Technisches Versagen weitgehend ausgeschlossen

4.6.4 Gefährliche Güter werden auf der Schiene sicher transportiert

4.6.5 Sicherheit auf Bahnhöfen

4.6.6 Sicherheit an Bahnübergängen

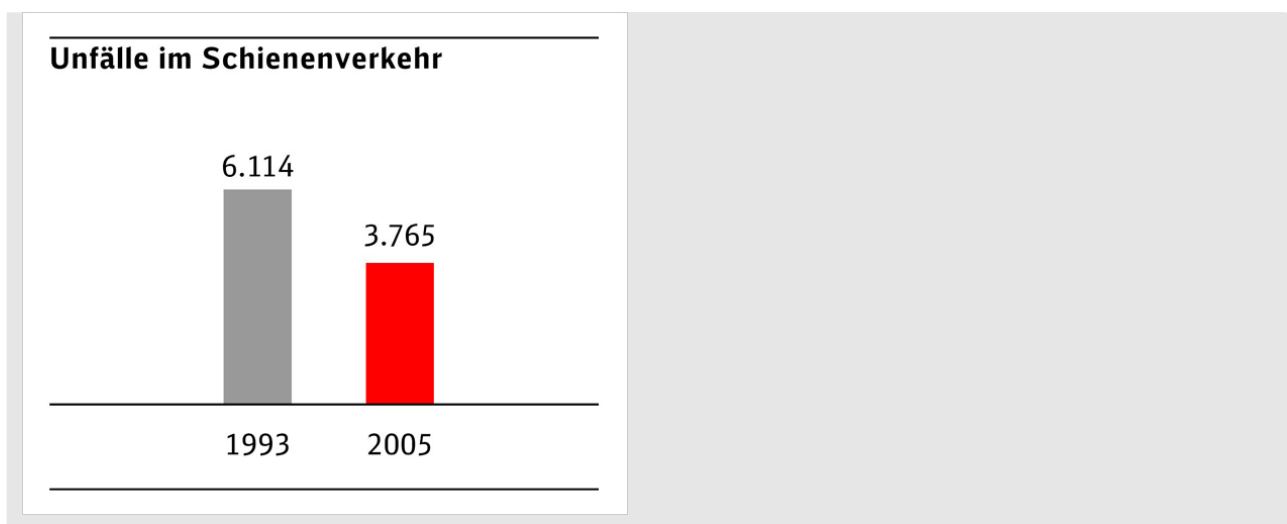
4.6.7 Gefahren für Kinder und Jugendliche

[*Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.*](#)

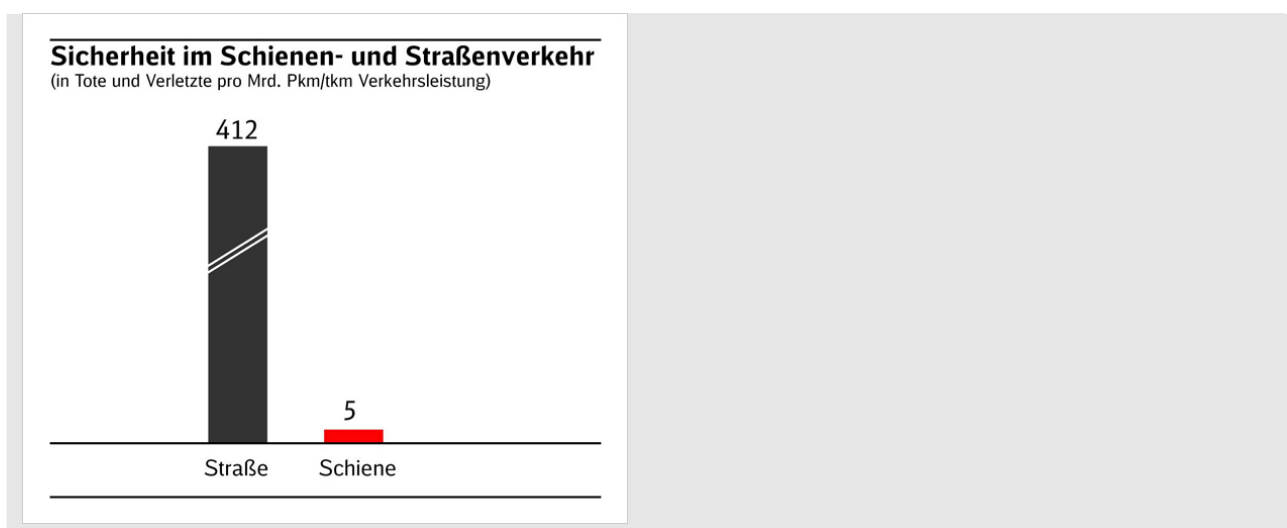
4.6.1 Minimales Unfallrisiko auf der Schiene

Die Bahn ist das sicherste aller Verkehrsmittel. Im Vergleich zum Straßenverkehr ist das Unfallrisiko auf der Schiene äußerst gering. Die Unfallzahlen gehen seit Jahren weiter zurück.

Die Zukunftsfähigkeit eines Verkehrsmittels hängt maßgeblich davon ab, wie sicher es ist – denn nur ein sicherer Verkehr senkt die Aufwendungen für die Gesellschaft und garantiert seine Akzeptanz. Hier hat die Schiene klare Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln: Das Unfallrisiko auf der Schiene ist äußerst gering. Im Vergleich zum Auto schneidet die Bahn besonders gut ab – das hat eine Studie der Allianz pro Schiene nochmals bestätigt.



Durch ihr Plus an Sicherheit, verursacht die Schiene auch die geringsten Folgekosten: Pro 1.000 Kilometer belastet der Pkw die deutschen Bürger mit externen Unfallkosten von mehr als 30 Euro, die Schiene liegt dagegen bei lediglich 1,14 Euro. Dieser Vorteil spiegelt sich auch in der Gesetzeslage wider: Besonders gefährliche Güter dürfen in Deutschland grundsätzlich nur per Bahn oder Binnenschiff transportiert werden.



Der Sicherheitsvorteil der Bahn resultiert vor allem aus ihrer Spurgebundenheit. Jeder Zug bleibt auf seiner Fahrstraße, während der Fahrweg selbst durch Signaltechnik gesichert ist. Darüber hinaus eignet sich das technische System der Bahn wie kein anderes Verkehrssystem zur weitgehenden Automatisierung der Betriebssteuerung und -überwachung. So werden die Sicherheitsvorschriften im Schienenverkehr praktisch lückenlos kontrolliert – beispielsweise gibt es keinerlei Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten von Triebfahrzeugführern. Zudem lösen moderne Technologien Schritt für Schritt herkömmliche fehlerintensive Verfahren ab.

Weitere Sicherheitsmaßnahmen wie etwa Einschlagfenster oder schwer entflammbare Materialien in den Zügen, verbessern die passive Sicherheit. Und mit dem 3-S-Programm (Service, Sicherheit und Sauberkeit) hat die DB auch das Sicherheitsniveau an Bahnhöfen erhöht. Dabei reduziert qualifiziertes Sicherheitspersonal die Gefahr für Reisende und Mitarbeiter, Opfer von Straftaten zu werden. Die meisten Verkehrsunfälle mit Schienenfahrzeugen geschehen an Bahnübergängen. Mit Aufklärungskampagnen für die besonders gefährdeten Unfallgruppen – Autofahrer und Kinder – ist es der Bahn gelungen, diesen Unfallschwerpunkt im System Schiene weiter zu entschärfen. Zusätzlich ersetzt die DB vorhandene Bahnübergänge durch Brücken und Unterführungen und modernisiert die Sicherungstechnik an weiter bestehenden Bahnübergängen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.6.2 Safety – Managementansatz Sicherer Bahnbetrieb

Das Sicherheitsmanagement der DB funktioniert ganzheitlich. Betriebssicherheit bedeutet bei der Deutschen Bahn vor allem, Vorsorge gegen Unfälle im Schienenverkehr zu betreiben. So wahrt sie einen wichtigen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Das Sicherheitsmanagement der Deutschen Bahn setzt konzernweit einheitliche Standards und sieht umfassende Maßnahmen vor, die einen sicheren Regelbetrieb gewährleisten, aber auch Maßnahmen, die Auswirkungen von unvorhersehbaren Ereignissen verringern. Dabei wird in einem geschäftsfeldübergreifenden Konzernausschuss der Eisenbahnbetriebsleiter die Zusammenarbeit der Konzernunternehmen koordiniert. Durch Beteiligung an nationalen und internationalen Gremien, Verbänden und Projekten erarbeiten und koordinieren die Sicherheitsexperten konzernweit geltende Grundsätze für die Betriebssicherheit auf der gesamten Reisekette.

Die Deutsche Bahn analysiert die Instandhaltung von Fahrzeugen und Fahrweg sowie die Sicherheit in ihren Zügen und sorgt ebenso dafür, dass sich die Fahrgäste sicher auf den Bahnsteigen aufhalten können. Darüber hinaus garantieren Sicherheits-Audits einen stetigen Verbesserungsprozess. Damit geht die DB weit über ihre Verpflichtung aus dem deutschen Allgemeinen Eisenbahngesetz hinaus, ihren Betrieb sicher zu führen sowie die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör betriebssicher zu bauen und zu erhalten.

Alle wichtigen Funktionen, die einen sicheren Bahnbetrieb gewährleisten, sind im Bereich Systemverbund angesiedelt. Dieses sorgt für einheitliche Standards und eine koordinierte Zusammenarbeit aller Konzernunternehmen. Besondere Bedeutung kommt dabei dem Bereich Safety zu: Er ist ein Element des integrierten Managementsystems des Konzerns und verantwortlich dafür, die Sicherheitsmanagementsysteme für Betriebssicherheit aufzubauen und weiterzuentwickeln.

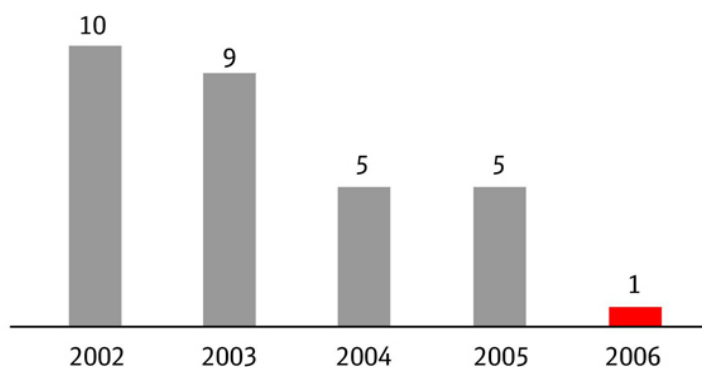
Um die Bahn noch sicherer zu machen, sind im Bereich Systemverbund zwei weitere wichtige Funktionen gebündelt:

- Das Gefahrgutmanagement erstellt bei Gefahrguttransporten die Anforderungsprofile für alle Bereiche des Sicherheitsmanagements.
- Das Notfallmanagement regelt die Unterstützung der verantwortlichen Feuerwehren.

Sicherheitsprogramm

In unserem Sicherheitsprogramm hat die Deutsche Bahn die wichtigsten Maßnahmen aufgeführt, die innerhalb von fünf Jahren umgesetzt werden. Dabei handelt es sich um Maßnahmen, die Investitionen erfordern oder in besonderer Weise gefördert werden sollen, weil sie einen hohen Nutzen versprechen.

Schwere Unfälle im Schienenverkehr¹



¹Zugkollisionen (auch Aufpralle und Zusammenstöße von Zug- mit Rangierfahrten) oder Zugentgleisungen mit mindestens einem Todesopfer, mindestens fünf schwer Verletzten oder mind. 2 Mio. Euro Sachschaden sowie sonstige vergleichbare Unfälle

nach Ereignisdatenbank Safety

Beispielsweise klärt die Deutsche Bahn mit der Kampagne „Sicher drüber“, Straßenverkehrsteilnehmer über die Gefahren bei Fehlverhalten an Bahnübergängen auf und kennzeichnet Gefahrenbereiche auf Bahnsteigen, um den Aufenthalt der Fahrgäste dort noch sicherer zu gestalten. Gleichzeitig führt sie konsequent Sicherheitsschulungen und Fehleranalysen fort. Die Anstrengungen zeigen Erfolg: 2006 verzeichnete die Deutsche Bahn nur einen einzigen schweren Unfall.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.6.3 Technisches Versagen weitgehend ausgeschlossen

Neben effizienter Organisation und fortschrittlicher Technik legt die Deutsche Bahn großen Wert auf ein einheitliches, am Systemverbund ausgerichtetes Sicherheitsbewusstsein. Dies ist ein wichtiger Bestandteil der Unternehmenskultur.

Im spurgeführten System Bahn mit seinem umfassenden Sicherheitsnetz ist technisches Versagen heute weitgehend ausgeschlossen. Optimierungspotenzial bietet hier in erster Linie der Mensch: Obwohl auch die Zahl der durch menschliches Versagen verursachten Unfälle bei der Deutschen Bahn in den letzten Jahren rückläufig ist, sind wir mit der Entwicklung hier nicht zufrieden. Wir sind uns bewusst, dass ein Optimum an Sicherheit nur durch den Einsatz aller Mitarbeiter und Führungskräfte zu erreichen ist.

Aus diesem Grund unterstützen wir mit unserer Sicherheitskultur alle Werte und Normen des Arbeitsschutzes und der Betriebssicherheit. Wir nehmen uns Zeit, unseren Mitarbeitern ihre persönliche Mitverantwortung für unsere Sicherheitsleistung und die Idee unseres Sicherheitsleitbildes zu vermitteln. Dazu schulen wir unsere Führungskräfte regelmäßig in der DB Akademie und entwickeln die Aus- und Fortbildungslehrgänge für unsere Mitarbeiter kontinuierlich weiter. Beispielsweise trainieren wir unser Betriebspersonal regelmäßig mit einem Simulator darin, sich auch bei selten auftretenden Ereignissen richtig zu verhalten.

Der Bereich Safety stellt allen Konzernunternehmen die Ereignisdatenbank EDS zur Verfügung, um Bahnbetriebsunfälle zu melden und auszuwerten. Hier werden neben sämtlichen Unfällen auch zahlreiche Unregelmäßigkeiten erfasst. Hieraus entstehen Quartalsberichte und ein jährlicher Sicherheitsbericht für die Vorstände und die Eisenbahnbetriebsleiter. So lassen sich Betriebsunfälle in der Zukunft vermeiden – ganz nach dem Motto „aus Fehlern lernen“.

Die Ingenieure der Systemtechnik untersuchen die beim Zusammenspiel von Technik, Organisation und menschlichen Handlungen im Eisenbahnbetrieb auftretenden Risiken und deren Einflüsse auf das Gesamtsystem Eisenbahn. Solche Risikoberichte sind wichtige Entscheidungshilfen: Beispielsweise bewerten Systemtechnik-Mitarbeiter die Sicherheit der Inneneinrichtung von Schienenfahrzeugen, um Verletzungsgefahren im Zug zu vermeiden. Dabei fungieren sie auch als Sachverständige des Eisenbahnbundesamtes.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.6.4 Gefährliche Güter werden auf der Schiene sicher transportiert

Der Transport giftiger, brennbarer oder explosiver Fracht verlangt ein Höchstmaß an Verantwortungsbewusstsein. Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber solche Güter auf das sicherste aller Verkehrsmittel verlagert: die Schiene.

Rund jede siebte Tonne Fracht, die Railion befördert, ist "Gefahrgut". So bezeichnet man Güter, die Stoffe enthalten, von denen aufgrund ihrer physikalischen oder chemischen Eigenschaften Gefahren für Mensch und Natur ausgehen – beispielsweise leicht entflammbare oder explosive Stoffe.

Für die Deutsche Bahn ist der Transport solcher Güter ein wichtiges Marktsegment: Im Jahr 2006 umfasste das Transportvolumen gefährlicher Fracht bei Railion in Deutschland insgesamt 34,3 Millionen Tonnen und damit 13 Prozent des gesamten Transportaufkommens. Hierzu zählen beispielsweise Mineralölprodukte, Chemikalien und giftige Industrieabfälle, die je nach Beschaffenheit in unterschiedliche Gefahrklassen eingeordnet sind. Die Beförderung dieser Güter, auf die keine Industriegesellschaft verzichten kann, unterliegt einer Fülle von Vorschriften und Überwachungsmaßnahmen.

Bei der Vergabe von Gefahrguttransporten spielt die hohe Verkehrssicherheit der Schiene eine bedeutende Rolle. Bereits seit 1970 verweist der Gesetzgeber besonders gefährliche Güter von bestimmten Mengen an wegen des größeren Unfallrisikos beim Straßentransport grundsätzlich auf die Bahn oder das Binnenschiff. Dieses Vertrauen müssen wir allerdings immer wieder aufs Neue rechtfertigen – und hart dafür arbeiten. Zwar sind die systembedingten Sicherheitsvorteile der Schiene wie der spurgeführte Verkehrsweg, die zentrale Betriebssteuerung und -überwachung, der Zugbahnfunk und das Fahren nach Fahrplan eine ausgezeichnete Ausgangsbasis. Es ist jedoch auch unserem umfassenden Gefahrgutmanagement zu verdanken, dass es bei Gefahrguttransporten äußerst selten zu Unfällen kommt: Sieben Gefahrgutbeauftragte und ein zentraler Koordinator überwachen gemeinsam mit Spezialisten in den Regionen den Ablauf und die Einhaltung der Vorschriften und schulen die Mitarbeiter.

Darüber hinaus durchlaufen Spezialfahrzeuge für Gefahrgut die technische Überprüfung häufiger als andere Güterwagen. Natürlich müssen Laufwerke und Bremsen stets einwandfrei funktionieren. Im Abstand von vier Jahren untersuchen Sachverständige beispielsweise alle Tanks. Derzeit rollen knapp 35.000 Kesselwagen für Gefahrgüter mit Railion, rund ein Drittel davon für Mineralöl und Mineralöl-Produkte – sie bilden den Löwenanteil von Gefahrguttransporten per Bahn.

Keine Kompromisse

Railion macht in punkto Sicherheit keine Kompromisse und überprüft jede Gefahrgutsendung sofort bei der Annahme. Dabei garantiert ein spezielles Qualitätssicherungssystem den gleichbleibend hohen Sicherheitsstandard. Bei besonders kritischen Transporten wird der Laufweg zentral überwacht. Auch wenn Gefahrgutsendungen, etwa im Rangierbahnhof, länger als geplant auf den Anschlussgüterzug warten, bleiben sie nie unbeaufsichtigt. Darüber hinaus dürfen gefährliche Güter innerhalb der Transportkette ausschließlich an Beförderer (auch auf der Straße) weitergegeben werden, deren Identität bekannt ist. Auch unser Logistikunternehmen Schenker verfügt über ein umfassendes Gefahrgutmanagement, das in Zusammenarbeit mit den Kunden stetig weiterentwickelt wird. Bei Schenker sind alle Aufgaben zentral in der Risikomanagement-Abteilung gebündelt. An allen Standorten rund um den Globus gibt es einen Gefahrgutverantwortlichen. Zudem achten regionale Koordinatoren und international geschulte Kundenberater darauf, dass auch und gerade bei grenzüberschreitenden Transporten alle geltenden Sicherheitsvorschriften eingehalten werden.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.6.5 Sicherheit auf Bahnhöfen

Im Personenverkehr bieten wir unseren Kunden neben Service und Sauberkeit auch Sicherheit. Dabei legen wir in Schulungen ebenso großen Wert auf hilfsbereite wie auf wachsame Mitarbeiter.

Service, Sicherheit und Sauberkeit auf den Bahnhöfen – dafür steht das dreifache S im Bahnhofskonzept der Deutschen Bahn. Etwa achtzig 3-S-Zentralen im gesamten Bundesgebiet sorgen für ein hohes Serviceniveau auf Bahnhöfen und an Haltepunkten. Für Not- oder Hilferufe an die 3-S-Zentralen stehen Reisenden spezielle Rufsäulen zur Verfügung. Dabei arbeiten die 3-S-Zentralen eng mit dem Security Management zusammen, das für die Sicherheit in Zügen und für die Koordination des Sicherheitspersonals auf den Bahnhöfen zuständig ist.

Unser Sicherheitskonzept hat sich bewährt, wir werden es jedoch kontinuierlich weiterentwickeln und ausbauen. Die Videoüberwachung ist dabei ein wesentlicher Teil dieses Konzeptes. Wichtiger ist allerdings die Wachsamkeit und Professionalität unserer Mitarbeiter in den Zügen, an den Stationen, beim Reinigungspersonal und bei der DB Sicherheit. Kameras sehen viel, aber die geschulten Augen unseres Personals sehen noch mehr.

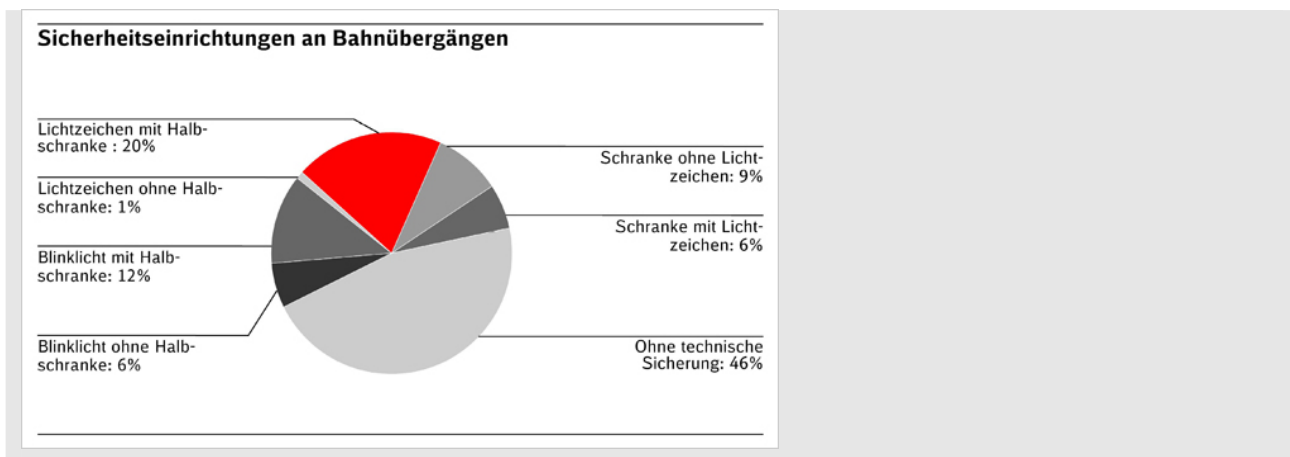
[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.6.6 Sicherheit an Bahnübergängen

97 Prozent aller Unfälle an Bahnübergängen sind auf das Fehlverhalten der Straßenverkehrsteilnehmer zurückzuführen. Die Deutsche Bahn investiert jährlich rund 170 Millionen Euro, um Bahnübergänge noch besser zu sichern – oder zu schließen.

An Bahnübergängen hat die Bahn stets Vorrang vor dem Straßenverkehr – dafür steht das Warnsignal „Andreaskreuz“. Der Grund für diese uneingeschränkte Vorfahrt ist leicht nachvollziehbar: Schienenfahrzeuge können nicht ausweichen und haben selbst bei niedrigen Geschwindigkeiten einen langen Bremsweg.

Im Netz der Deutschen Bahn gibt es derzeit rund 21.000 Bahnübergänge. Ausschließlich an verkehrsarmen Strecken befinden sich noch Übergänge ohne technische Sicherung – die Ausstattung richtet sich nach Verkehrsdichte auf der Straße und Zuggeschwindigkeit. Alle technisch gesicherten Bahnübergänge überprüfen wir routinemäßig zweimal, die nicht technisch gesicherten dreimal pro Jahr.



Obwohl die Deutsche Bahn zahlreiche Bahnübergänge durch Brücken oder Unterführungen beseitigt und automatische Sicherungstechniken installiert, kommt es leider immer wieder zu Unfällen. 97 Prozent dieser Unfälle sind auf das Fehlverhalten der Straßenverkehrsteilnehmer zurückzuführen – dabei sind Leichtsin, Unaufmerksamkeit oder Unkenntnis die häufigsten Unfallursachen. Aus diesem Grund betreibt die Deutsche Bahn bereits seit Jahren gemeinsam mit dem ADAC und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat intensive Aufklärungsarbeit. Dazu gehören Fernsehspots ebenso wie die Kooperation "Sicher drüber".

Die beträchtlichen Investitionen von insgesamt über 500 Millionen Euro pro Jahr und die kontinuierliche Aufklärungsarbeit der Deutschen Bahn zeigen Wirkung. Seit Jahren sind die Zahlen von Unfällen an Bahnübergängen deutlich rückläufig: Gegenüber 1994 (628 Unfälle) konnte die Zahl bis 2006 um 64 Prozent auf insgesamt 225 reduziert werden.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.6.7 Gefahren für Kinder und Jugendliche

Kinder und Jugendliche, die an Bahnanlagen spielen, sind einem sehr hohen Unfallrisiko ausgesetzt. Deshalb engagiert sich die Deutsche Bahn in zahlreichen Projekten für Aufklärung und Vorbeugung.

Klettern auf abgestellten Fahrzeugen, Überqueren von Bahnübergängen bei geschlossenen Schranken oder Bewerfen von vorbeifahrenden Zügen – solche Spiele an Bahnanlagen können tödlich enden. Um auf die Gefahren aufmerksam zu machen, arbeitet die DB mit verschiedenen Partnern wie etwa dem Bundesgrenzschutz zusammen. Mit der „Stiftung Lesen“ klärt die Deutsche Bahn Schüler unter dem Motto "Bahnanlagen sind kein Abenteuerplatz" über das richtige Verhalten an Bahnanlagen auf.

Ein wichtiger Bestandteil des Projekts ist der Animationsfilm „Olis Chance“, der im Mai 2006 beim 13. Internationalen Trickfilm-Festival in Stuttgart als bester Kinderfilm ausgezeichnet wurde. Der Film macht Kindern und Jugendlichen auf eindrucksvolle Weise klar, wie gefährlich es ist, auf Bahnanlagen zu spielen.

„Olis Chance“ hat die Deutsche Bahn gemeinsam mit einem Lehrerteam erstellt. Der Film richtet sich an Schüler der Klassenstufen vier bis acht. Lehrer können das Medienpaket mit Film und Broschüre kostenlos unter oeffentlichkeitsarbeit@bahn.de oder unter der Faxnummer 030 297-61980 bestellen. Für alle anderen Interessierten ist ein Flyer mit sämtlichen Informationen zum Thema kostenlos erhältlich.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.7 Einkaufen mit Verantwortung

In der Beschaffungspolitik reicht es der Deutschen Bahn nicht aus, Leistungen und Güter möglichst billig einzukaufen. Ökologische und soziale Aspekte spielen bei der Lieferantenauswahl eine wichtige Rolle.

4.7.1 Gutes hat seinen Preis

4.7.2 Der beste Lieferant wird ausgezeichnet

4.7.3 Umweltaforderungen an unsere Schienenfahrzeuge

4.7.4 Holz aus nachhaltiger Forstwirtschaft

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

4.7.1 Gutes hat seinen Preis

Wenn es darum geht, Güter und Leistungen einzukaufen, ist uns das Beste gerade gut genug. Denn nur die jeweils beste Lösung ist hochwertig und preisgünstig zugleich.

Die Deutschen Bahn stellt bei der Beschaffung oft wesentlich höhere Anforderungen an Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit als viele andere Unternehmen. Einkäufer suchen im Allgemeinen nach der billigsten Lösung, Techniker nach der besten. Um einen optimalen Kompromiss zu finden, arbeiten Einkäufer und Techniker bei der Deutschen Bahn außerordentlich eng zusammen. Eventuelle Interessenskonflikte tragen sie in allen Produktbereichen konstruktiv aus und erreichen so das, was wir als nachhaltige Beschaffung verstehen.

Weil wir es in der Regel mit extrem langlebigen Gütern zu tun haben, kalkulieren wir neben ihren reinen Anschaffungskosten stets auch ihre Betriebs- und Instandhaltungskosten ein. Vor allem wenn wir in den Segmenten Fahrzeugbeschaffung und Bauprojekte Leistungen oder Material einkaufen, rechnen wir mit langen Lebenszyklen: bei Schienenfahrzeugen mit 25 bis 30 Jahren und bei Infrastrukturanlagen wie Bahnhöfen, Brücken, Tunneln oder Gleisanlagen sogar mit bis zu 100 Jahren.

Zulieferer in der Pflicht

Die DB hat sich im gesamten Konzern besonders hohe Umweltstandards auferlegt und fordert deren Einhaltung auch von ihren Lieferanten. Da die Deutsche Bahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel gegenüber Auto und Flugzeug von einem wichtigen Wettbewerbsvorteil profitiert, berührt der Umweltaspekt in unserer Beschaffungspolitik auch wirtschaftliche Interessen. Deshalb bevorzugen wir bei der Auftragsvergabe grundsätzlich Unternehmen, die sich durch innovative Ideen und Umweltfreundlichkeit auszeichnen.

Soziale Werte

Mit einem Einkaufsvolumen von bis zu zwölf Milliarden Euro pro Jahr ist die Deutsche Bahn einer der größten Auftraggeber in Deutschland und sichert direkt und indirekt bis zu 600.000 Arbeitsplätze in der Bundesrepublik. Mehr als 30 Prozent ihrer Aufträge gehen dabei an mittelständische Firmen.

Die Deutsche Bahn kauft Leistungen und Güter vor allem auf dem deutschen und europäischen Markt ein, wo sich im Laufe der letzten Jahrzehnte ein dichtes soziales Regelwerk etabliert hat, das für uns und unsere Lieferanten verbindlich ist.

Hierzu gehören Antidiskriminierungsgesetze ebenso wie eine strenge Sozialgesetzgebung, das Verbot von Kinder- und Zwangsarbeit sowie die Einhaltung der Menschenrechte.

Keine Macht der Korruption

Korruption verursacht wirtschaftliche Schäden. Weil die Deutsche Bahn Bauleistungen in Milliardenhöhe einkauft, muss sie sich gegen Missbrauch und Untreue mit klaren Regeln schützen.

Mit ihrem Antikorruptionsmanagement verfügt die DB über ein höchst wirkungsvolles Instrument und macht von der Möglichkeit Gebrauch, korrupte Unternehmen mit einer Vergabesperre zu belegen. Im Jahr 2003 hat die Bahn festgelegt, Sperren für betroffene Unternehmen von bis zu drei Jahren zu verhängen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.7.2 Der beste Lieferant wird ausgezeichnet

Bei der Auftragsvergabe fördern wir Ideen und Leistungen im Umweltbereich und zeichnen einmal im Jahr den besten von unseren 40.000 Lieferanten aus.

Im September 2006 hat die Deutsche Bahn im Rahmen der Messe InnoTrans zum zweiten Mal das Lieferantenprädikat verliehen. Diese Auszeichnung für die Besten von mehr als 40.000 Lieferanten hat sie erstmals im Jahre 2003 vergeben. Mit dem Preis "Lieferant des Jahres der Deutschen Bahn AG" bekräftigt das Unternehmen seine Qualitäts- und Umweltziele und würdigt herausragende Leistungen kreativer Partner in der Öffentlichkeit.

Die Deutsche Bahn ist besonders an umweltfreundlichen Produkten und Technologien interessiert. Dabei ist der Umweltbezug ein wesentliches Vergabekriterium. Darunter verstehen wir zum Beispiel den Verzicht oder die Substitution von umweltbelastenden Stoffen oder Verfahren bei der Produktion. Umweltverträgliche Lösungen, etwa Abfallvermeidung, -verwertung oder -entsorgung sind fester Bestandteil unserer Praxis auf diesem Gebiet. Die wesentlichen Umweltaspekte berücksichtigen wir im Lieferantenmanagement bereits in einer sehr frühen Phase. So müssen uns potenzielle Lieferanten vor der Auftragsvergabe eine Selbstauskunft erteilen, in der sie beispielsweise die Umweltrelevanz ihrer Produkte und Leistungen beschreiben sowie darlegen müssen, ob sie über ein geprüftes Umweltmanagement verfügen. So erhalten wir schon im Vorfeld transparente Aussagen zu den ökologischen Kompetenzen jedes Bewerbers.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.7.3 Umwelanforderungen an unsere Schienenfahrzeuge

Bei der Beschaffung von Schienenfahrzeugen haben wir ein einfaches Motto: Wir verlangen von den Herstellern „mehr Umwelt für weniger Geld“. Aus dieser Forderung ist im letzten Jahr ein gesamt-europäischer Katalog gewachsen – unter Federführung der DB.

Das Bild der Deutschen Bahn in der Öffentlichkeit bestimmen maßgeblich Ihre Fahrzeuge. Sie sind auch entscheidend für die Umweltperformance der Bahn – für die nächsten 25 Jahre. Daher haben wir im Bereich Fahrzeugeinkauf unsere Umwelanforderungen an die Hersteller in einem Musterlastenheft fixiert. So verlangen wir einen Beleg über die Energieeffizienz des Fahrzeugs und die Recyclingfähigkeit der verwendeten Materialien samt Auflistung der dabei entstehenden Kosten. Zudem muss der Auftragnehmer erklären, dass er auf die Verwendung von Gefahrstoffen so weit möglich verzichtet hat. Andernfalls verlangen wir eine ausdrückliche Genehmigung sowie die Bestätigung dafür, dass alle vermeidbaren Auswirkungen auf die Umwelt verhindert wurden und unvermeidbare Auswirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt blieben – dies gilt besonders für Luftverunreinigungen sowie Geräusche und Erschütterungen.

Der Hersteller holt unsere Zustimmung ein, bevor er mit der Fertigung beginnt und verpflichtet sich, uns bei Weiterentwicklungen zu beteiligen, so dass wir jederzeit Einfluss nehmen können. Auf diese Weise stellen wir sicher, dass wesentliche Belange von Umwelt und Nachhaltigkeit bereits in einem frühen Stadium berücksichtigt werden.

Wie sich Umweltaspekte am effizientesten in den Beschaffungsprozess integrieren lassen und welche Anforderungen zu berücksichtigen sind, definiert das Merkblatt 345 „Umweltspezifikationen für neue Schienenfahrzeuge“ des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC). Es ist 2006 im Rahmen des Projekts PROSPER erschienen, das die Deutsche Bahn (Projektleitung) gemeinsam mit anderen Bahnen sowie der Fahrzeugindustrie im Auftrag der UIC durchgeführt hatte. Der Katalog vereinheitlicht die Umwelanforderungen, die mittelfristig zu kostengünstigen Standardlösungen seitens der Industrie führen werden. Das bedeutet bei der Beschaffung von Schienenfahrzeugen: „Mehr Umwelt für weniger Geld“.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.7.4 Holz aus nachhaltiger Forstwirtschaft

Auch bei Details engagiert: Die DB setzt zunehmend Holz aus nachhaltiger Forstwirtschaft ein. Schon seit 2005 werden nur noch Schwellen und Büromöbel aus nachhaltiger Holzerzeugung eingekauft. Zwei Siegel spielen bei der Beschaffung eine zentrale Rolle.

Im Jahr 2006 wurden erstmals sämtliche für die Fahrzeuginstandhaltung erforderlichen Nadelschnitthölzer vollständig aus FSC-zertifizierten Holzqualitäten beschafft. FSC (Forest Stewardship Council) wurde von Umwelt- und entwicklungspolitischen Organisationen ins Leben gerufen, um den Holzraubbau vornehmlich in tropischen (aber auch in nördlichen) Regionen zu beenden und zugleich in diesen Regionen eine nachhaltige, das heißt umwelt-, sozial- und generationengerechte Nutzung des Waldes für die Holzerzeugung zu ermöglichen. Von deutschen Waldbesitzern wurde als Reaktion das PEFC-Siegel (Programme for Endorsement of Forest Certification Schemes) ins Leben gerufen und Zug um Zug internationalisiert.

Ausgangspunkt für die Neuausrichtung der Holzbeschaffung bei der Deutschen Bahn war die Modernisierung des Bahnhofes Hamburg-Dammtor, bei der von mehreren Umweltorganisationen die Verwendung von Tropenholz aus ungeklärter Herkunft öffentlich kritisiert wurde. Die Deutsche Bahn konnte in diesem Fall nicht sicher ausschließen, dass das Holz aus illegalem Einschlag stammte, was in Deutschland heute immer noch für zwei Drittel aller eingeführten Tropenhölzer gilt. Nach Gesprächen mit mehreren Umweltorganisationen und umfangreichen rechtlichen und technischen Prüfungen entschied der Konzernausschuss Umwelt 2003, dass die Deutsche Bahn nur noch zertifiziertes Holz einkauft. In einigen Bereichen wurden die FSC-Anforderungen unmittelbar zugrunde gelegt, in anderen wurde wegen Bedenken hinsichtlich der Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit auf der Basis eines Stufenplanes schrittweise vorgegangen.

Während zunächst die Beschaffung von FSC-zertifizierten Hölzern im Vordergrund stand und das PEFC-Siegel nur bei der Beschaffung von Holzschwellen explizit zum Einsatz kam, stellte die Deutsche Bahn die beiden Siegel gleich, nachdem die Bundesregierung dies für ihre eigene Holzbeschaffung per Erlass entsprechend geregelt hatte.

Nicht nur beim Holzeinkauf achtet die Deutsche Bahn auf das Zertifikat: Auch das Papier für Fahrkarten – egal ob aus dem Automaten oder vom Schalter – stammt bereits zu 100 Prozent aus FSC-zertifiziertem Holzanbau. Fahrkarten auf dem noch umweltschonenderen Recyclingpapier zu drucken, verhindern sicherheitstechnische Gründe: Die Applikation von Wasserzeichen oder Hologrammen, mit denen Fälschungen unterbunden werden können, ist nur auf Frischfaserpapieren möglich.

[*Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.*](#)

4.8 Eisenbahnforschung in Kooperation mit Hochschulen und Industrie

Innovation durch technischen Fortschritt – als modernes Unternehmen setzt die Deutsche Bahn auf Forschungskooperation. So wird keine Entwicklung verschlafen.

4.8.1 Innovation durch Forschungskooperation

4.8.2 Konflikte im Fahrplan lösen

4.8.3 Überlange Güterzüge im Test

4.8.4 Abgasarme Dieselmotoren

4.8.5 Die EU will „Silence“

4.8.6 Zugsicherungssystem ETCS

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

4.8.1 Innovation durch Forschungskooperation

Während die Staatsbahnen früher ausschließlich Forschung in Eigenregie betrieben haben, geht die DB seit der Bahnreform von 1994 neue Wege: Um sicherzustellen, dass sich technische Innovationen in der Praxis bewähren, setzt sie auf Kooperation.

Als Verkehrsunternehmen ist die Deutsche Bahn beim Bau neuer Triebfahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen auf die Industrie angewiesen. Daher sind wir in besonderem Maße auf eine zielgerichtete Eisenbahnforschung in Kooperation mit Hochschulen und Industrie angewiesen. Zudem setzen wir uns dafür ein, konsequente Bahnforschung auf EU-Ebene zu realisieren. Ohne entsprechende Investitionen wird der Schienenverkehr die entlastende Rolle, die ihm die europäische Verkehrspolitik zugeteilt hat, nicht erfüllen können.

Früher war die Eisenbahnforschung eine Domäne der Staatsbahnen, die über große Forschungsabteilungen verfügten. Hier entstanden neue Zuggenerationen wie der ICE. Die DB geht seit der Bahnreform von 1994 neue Wege, um ihren Einfluss auf die technische Weiterentwicklung ihrer Produktionsmittel zu behalten. Modernisierungen bei Triebfahrzeugen, Wagen oder der Infrastruktur unterstützt die Bahn, indem sie sich an Forschungsprojekten von Bahnindustrie und Hochschulen beteiligt.

[*Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.*](#)

4.8.2 Konflikte im Fahrplan lösen

Verspätungen sind nicht nur für unsere Fahrgäste ein Ärgernis, kurzfristige Fahrplanänderungen verursachen auch der Deutschen Bahn Kosten und Probleme. Hier soll das Forschungsprojekt DisKon Abhilfe schaffen.

Ein pünktlicher und wirtschaftlicher Eisenbahnbetrieb ist nur möglich, wenn das gesamte System „nach Fahrplan“ läuft. Im betrieblichen Alltag kommt es jedoch immer wieder zu unvorhersehbaren Ereignissen und damit zu Abweichungen vom Fahrplan. Dann muss die Betriebsleitung entscheiden, welche Züge warten müssen und welche störungsfrei weiter fahren dürfen. Für alle Züge, die von einer Störung betroffen sind, gilt es in kürzester Zeit Ersatzfahrpläne zu schaffen. Ziel ist es dabei, den Zugbetrieb so pünktlich und wirtschaftlich wie möglich zu gestalten. Zugleich sind die Entscheidungen diskriminierungsfrei zu treffen, das heißt, es darf kein Eisenbahnverkehrsunternehmen bevorzugt werden.

Wenn es darum geht, kurzfristig Verbindungen zu planen und bereitzustellen, ist die DB noch heute auf einen hohen Anteil manueller Tätigkeiten angewiesen, die von den Mitarbeitern ein breites Grundlagenwissen erfordern. Um den Aufwand hier zu verringern, hat die Deutsche Bahn eine Forschungskooperation mit der Industrie und mehreren Hochschulen ins Leben gerufen, die ein sogenanntes Dispositionssystem erarbeitet. Dieses soll allen Wettbewerbern optimale Lösungen im Sinne eines pünktlichen und wirtschaftlichen Eisenbahnbetriebs liefern. DisKon (Disposition und Konfliktlösungsmanagement) kann die im Fahrplan vorgegebenen Anschlussverbindungen in kürzester Zeit prüfen. So lassen sich Anschlusskonflikte vorhersagen und lösen. Dabei berücksichtigt DisKon die Wichtigkeit der Anschlüsse und Auswirkungen von Verspätungen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.8.3 Überlange Güterzüge im Test

Während Experten streiten, wie die weltweit wachsenden Warenströme zu bewältigen sind, arbeiten wir mit dem Projekt „Überlange Güterzüge“ bereits an einer Lösung: Bis 2012 wollen wir die Länge unserer Güterzüge verdoppeln.

Um die wachsenden Transportmengen im Güterverkehr aufzunehmen und die jetzigen Engpässe auf den Nord-Süd- und Ost-West-Transit-Strecken im deutschen Schienennetz abzubauen, erprobt die Deutsche Bahn mit Betriebsversuchen, ob und wie es möglich ist, die Güterzüge zu verlängern. Von bisher maximal 750 Metern Länge kamen wir im Jahr 2006 schon auf 835 Meter. Eine Güterzuglänge bis zu 1.000 Meter erproben wir in der zweiten Stufe ab 2008. In einer dritten Stufe wollen wir ab 2012 sogar Güterzüge von bis zu 1.500 Metern Länge auf die Schiene bringen. Damit hätten wir die heutige Güterzuglänge mehr als verdoppelt.

Der Einsatz überlanger Güterzüge schafft nicht nur zusätzliche Transportkapazitäten auf internationalen Korridoren, er macht auch geringere Investitionen für Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur zur Bewältigung des erwarteten Verkehrswachstums notwendig und senkt die Betriebs- und Produktionskosten pro Wagen. Das ist ein wichtiger Schritt, um den Schienengüterverkehr effizienter und wettbewerbsfähiger zu machen und Transporte von der Straße auf die Schiene zu holen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.8.4 Abgasarme Dieselmotoren

Weil im Jahr 2009 neue Emissionsgrenzwerte in Kraft treten, arbeiten Deutsche Bahn und Industrie schon jetzt daran, abgasarme Technologien für Diesel-Loks zu entwickeln und zu erproben.

Ein gutes Beispiel für die wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen Industrie und Deutscher Bahn sind Diesellokomotiven. Um ihre Verfügbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, ist das Unternehmen darauf angewiesen, dass die Motorenindustrie ausgereifte emissionsarme Antriebsaggregate liefert. Auf der anderen Seite bestehen wegen des relativ kleinen Marktvolumens für die Industrie unternehmerische Risiken, denn sie muss den notwendigen Entwicklungs- und Erprobungsaufwand für Bahn-Dieselmotoren vorfinanzieren. Vor diesem Hintergrund unterstützt die Deutsche Bahn die Motorenhersteller vor allem bei der betriebsnahen Erprobung neuer Emissionsminderungstechnologien und stellt dazu aus ihrem Betriebspark Fahrzeuge bereit.

Aktuell betrifft dies die Erprobung des Motors einer Rangierlokomotive mit Abgasrückführung, um den technologischen Vorlauf hinsichtlich der ab 2009 geltenden Emissionsgrenzwerte der Stufe IIIA für Schienenfahrzeuge zu sichern. In Vorbereitung ist ein ähnliches Projekt für die Entwicklung eines Antriebsaggregates, das die voraussichtlich ab 2012 geltenden Grenzwerte der Stufe IIIB einhält. Bei beiden Vorhaben kooperiert der DB-Konzern mit dem Motorenhersteller MTU.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.8.5 Die EU will „Silence“

Ehrgeizige Umweltziele lassen sich nur erreichen, wenn Europa nicht nur zusammenhält, sondern auch zusammen forscht: Der Verkehrslärm in Ballungsgebieten soll schon 2008 reduziert werden.

Auch auf internationaler Ebene treibt die Deutsche Bahn die Eisenbahnforschung voran. Partner sind hier die anderen europäischen Bahnen, verschiedene Hochschulen und die Bahnindustrie. Als Betreiber des Schienennetzes hat die Deutsche Bahn als integrierter Konzern Vorteile gegenüber anderen europäischen Bahnen – der Verbund von Netz und Transport ist für die Praxistauglichkeit vieler Entwicklungen im System Schienenverkehr entscheidend: So wäre beispielsweise eine effiziente Lärmreduktion ohne die enge Verbindung von Fahrweg und Fahrzeug undenkbar. Denn nur mit der Kombination aus Maßnahmen an Gleis und Rad sind die angestrebten Reduktionsziele zu erreichen.

Im EU-Projekt Silence suchen Bahnbetreiber, Auto- und Schienenfahrzeughersteller, Zulieferer, Städteplaner und Forschungsinstitute seit März 2005 gemeinsam nach Möglichkeiten, den Straßen- und Schienenlärm speziell in städtischen Ballungsräumen zu senken. Neben der Deutschen Bahn arbeiten 46 weitere Unternehmen wie etwa die Bahnunternehmen SNCF und Trenitalia, Schienenfahrzeugherstellerfirmen wie ALSTOM, Bombardier und Lucchini, der Ingenieurdienstleister AEAT, die Autohersteller Renault, VW, Volvo und Fiat oder die Universitäten Southampton und Stockholm im Projekt mit. Bis zum Projektende im März 2008 sollen Maßnahmen erarbeitet werden, die die Schallemissionen um bis zu 10 dB in Ballungsgebieten verringern. Damit ist Silence für die Bahn ein Schritt auf dem Weg, unser strategisches Unternehmensziel zu erreichen: den Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 zu halbieren.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

4.8.6 Zugsicherungssystem ETCS

Es gibt in Europa so viele Zugsicherungssysteme, wie es Sprachen gibt. Das soll jetzt besser werden: Zusammen mit anderen europäischen Bahnen erprobt die DB derzeit ein einheitliches europäisches Zugsicherungssystem.

Das neue European Train Control System (ETCS) soll die mehr als 20 verschiedenen Zugsteuerungssysteme Europas langfristig ersetzen. Bisher konnte ein Zug nur dann eine Grenze passieren, wenn er auch über das Sicherungssystem des Nachbarlandes verfügte. ETCS wird in Europa den grenzüberschreitenden Schienenverkehr erheblich vereinfachen und macht zahlreiche Infrastruktureinrichtungen wie etwa Signale verzichtbar. Von einem einheitlichen europäischen Standard versprechen sich die DB und andere beteiligte Bahnunternehmen große Kosten- und Wettbewerbsvorteile – beispielsweise entfallen aufwändige Lokwechsel an den Grenzen. Das verringert insbesondere im Güterverkehr Transportzeiten und Kosten.

Die Einführung des anspruchsvollen neuen Leit- und Sicherungssystems ist für das Streckennetz der Deutschen Bahn mit hohen Investitionen in Strecken, Stellwerke und Fahrzeuge verbunden. Auf der Strecke Berlin – Leipzig hat die DB Ende 2005 gemeinsam mit Siemens und Alcatel im Abschnitt Jüterbog – Leipzig auf rund 100 Kilometer Länge ETCS installiert. Parallel dazu hat die Bahn fünf Fahrzeuge der Baureihe 101 mit ETCS ausgerüstet. Insgesamt wird es allerdings noch mehr als ein Jahrzehnt dauern, bis das System bundesweit verfügbar ist.

Mehrere europäische Bahnen treiben die Umrüstung auf ETCS voran. Ziel der Deutschen Bahn ist es, ausgewählte Korridore des transeuropäischen Netzes mit ETCS auszustatten, um einen interoperablen europäischen Eisenbahnverkehr zu ermöglichen. Hierbei kommt Deutschland als Haupttransitland eine besondere Bedeutung zu. Die Deutsche Bahn und die SNCF bereiten ihr erstes grenzüberschreitendes, gemeinsames ETCS-Projekt auf der Strecke Paris – Ostfrankreich – Süddeutschland als nächsten Schritt zum europäischen Standard vor.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5 Unsere Mitarbeiter – Erfolgsfaktor Mitarbeiter

Ein bedeutender Erfolgsfaktor der DB AG sind ihre Mitarbeiter. Besonderes Augenmerk legt das Unternehmen auf Strategien zum Umgang mit Vielfalt, langfristig wirkende Gesundheitspolitik und lebenslanges Lernen.



5.1 Nachhaltigkeit in der Personalpolitik – Eine Einführung

5.2 Strategische Schwerpunkte Personal

5.3 Beschäftigungsbedingungen

5.4 Chancengleichheit und Vielfalt

5.5 Qualifizierung

5.6 Gesundheits/Arbeitsschutz

5.7 Mitarbeiter in Zahlen

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

5.1 Nachhaltigkeit in der Personalpolitik – Eine Einführung

Eine der tragenden Säulen für die Teilprivatisierung und weltweite Ausweitung des DB-Konzerns ist die konsequente wirtschaftliche Ausrichtung der Personalpolitik.

Rund 80 Prozent der Beschäftigten des DB-Konzerns arbeiten in Deutschland. Sie unterliegen damit weit reichenden gesetzlichen und tarifvertraglichen Schutzvorschriften sowie Regelungen in Bezug auf Gleichstellung, Gleichbehandlung, Gesundheitsschutz, Sozialversicherung, Beschäftigungsbedingungen und betriebliche Interessenvertretung. Etwa 9,3 Prozent der Belegschaft ist in westeuropäischen Ländern beschäftigt, in denen weitgehend vergleichbare gesetzliche Regelungen gelten. 4,0 Prozent der Mitarbeiter arbeiten in den Vereinigten Staaten von Amerika, in Kanada und in Australien. Hinzu kommen 6,5 Prozent in anderen Ländern.

Der DB-Konzern verfolgt eine einheitliche Personalpolitik in allen 120 Gesellschaften, die dem DB-Konzern seit 1994 angehören, beziehungsweise aus der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn hervorgegangen sind. Die Personalpolitik des Unternehmens umfasst eine Vielzahl von Aufgaben: Personalbeschaffung, Einsatz und Entwicklung/Qualifizierung von Mitarbeitern und Führungskräften, Beschäftigungssicherung, Personalfreisetzung, Gesundheitsförderung, Altersvorsorge und Erfolgsbeteiligung.

Die Deutsche Bahn nimmt die deutschlandsspezifische, weit reichende betriebliche Interessenvertretung der Mitarbeiter bei den Beschäftigungsbedingungen als Chance für ein konstruktives Miteinander wahr. Dabei ist ihre Personalpolitik auf das Management von Diversity ausgerichtet und berücksichtigt die Vielfalt gesellschaftlicher Gruppen sowohl in Deutschland als auch im Ausland. Somit spiegelt sich diese Vielfalt im gesamten Unternehmen wider.

Bei den 2002 erworbenen Unternehmen der Schenker/ Stinnes-Gruppe gelten grundsätzlich die gleichen personalpolitischen Grundsätze für Führungskräfte und Mitarbeiter wie in den übrigen Unternehmen des DB-Konzerns – und das an 1500 Standorten in 150 Ländern. Aktuell arbeiten bei Schenker/ BAX 57.700 Menschen, das sind 24 Prozent der Konzernbeschäftigten.

Der im 2. Quartal 2006 begonnene Integrationsprozess der BAX Global in die Schenker AG ist inzwischen weitestgehend abgeschlossen. Die folgenden Ausführungen zur nachhaltigen Personalpolitik beziehen sich zunächst auf die Geschäftsfelder, die dem DB-Konzern bereits seit 1994 verbunden sind. Besonderheiten in der Schenker-Organisation sind im Einzelnen dargestellt, wobei das Augenmerk auf Ländern mit mehr als 500 Beschäftigten liegt.



Personalbestand der Bahn in der Welt Gesamt: 241.144 Mitarbeiter - Stand 31.12.2006



Alle Angaben in natürlichen Personen

1

Mobility Networks Logistics



Mitarbeiter-Struktur des Kernbereichs Schiene

Mitarbeiter-Struktur	Tarifkräfte		Beurlaubte Beamte (Angestellte)		Zugewiesene Beamte		Aushilfs-Arbeitnehmer		Geringfügig Beschäftigte		Praktikant, Diplomand		Trainee		Werkstudent		Summe	
	VZ	TZ	VZ	TZ	VZ	TZ	VZ	TZ	VZ	TZ	VZ	TZ	VZ	TZ	VZ	TZ	VZ	TZ
Ausland	293	30	2		191	29											486	59
Baden-Württemberg	7.399	438	351	5	5.217	726	4	1		45			7		32		12.978	1.247
Bayern	13.108	910	506	14	7.067	701	34	108	8	269	24		17		40		20.764	2.042
Berlin	11.344	872	161	1	147	21	16	15	1	18	78	16	34		8		11.781	951
Brandenburg	7.344	341			4			8			5						7.353	349
Bremen	1.474	124	33		719	83	5			27				1	53		2.232	287
Hamburg	4.246	327	105	2	1.967	275	26	1		39							6.344	644
Hessen	12.667	899	1.136	45	4.377	415	3	31		121	70	5	68		48		18.321	1.664
Mecklenburg-Vorpommern	3.455	543	2		9			3		8							3.466	554
Niedersachsen	6.008	366	219	2	4.424	544	9	6		10	4		3		39		10.667	967
Nordrhein-Westfalen	14.239	858	607	9	9.509	822	8	2		144	5		7		60		24.375	1.895
Rheinland-Pfalz	2.463	160	219	5	1.938	213	1	2		4	5	1	35				4.661	385
Saarland	724	53	33		1.096	95											1.853	148
Sachsen	11.517	847	5	1	18	2		2		5	5	8	3		1		11.548	866
Sachsen-Anhalt	6.840	337	3		1					14			5		3		6.849	354
Schleswig-Holstein	1.261	84	16		806	104	3			9			1				2.089	197
Thüringen	4.152	291	1		6	1		1		5	1	9			1		4.160	298
Summe Konzern - MIP	108.534	7.470	3.401	84	37.496	4.031	109	180	9	718	197	39	180	1	285	149.927	12.807	

Alle Angaben beziehen sich auf die im Personalsystem BO-MIP geführten Mitarbeiter. Die Gesellschaften Schenker, Bax, Busgesellschaften und Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligungen sind nicht abgebildet.

Deutsche Bahn AG, 19.07.2007

Mobility Networks Logistics

Fluktuationen der Mitarbeiter des Kernbereichs Schiene

Fluktuation in %	unter 20		20 bis 24		25 bis 29		30 bis 34		35 bis 39		40 bis 44		45 bis 49		50 bis 54		55 bis 59		60 bis 64		ab 65		Summe	
	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.	männl.	weibl.
Ausland			11,1%	0,0%	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,1%	1,1%	0,0%	1,2%	0,0%	2,8%	0,0%	6,7%					1,7%	2,3%
Baden-Württemberg	16,7%	100%	11,9%	10,8%	4,2%	3,8%	2,3%	3,6%	1,1%	2,7%	0,9%	0,3%	0,2%	3,5%	0,6%	1,4%	1,2%	2,6%	10,3%	24,0%	100%		1,7%	3,9%
Bayern	38,2%	35,3%	13,3%	16,5%	5,3%	7,2%	3,3%	6,6%	1,4%	5,0%	1,3%	4,7%	1,0%	3,6%	0,9%	1,7%	1,4%	5,1%	9,4%	15,0%	100%	55,6%	2,4%	6,4%
Berlin	50,0%	62,5%	38,6%	18,2%	27,3%	14,6%	5,4%	6,2%	3,3%	3,7%	2,3%	2,1%	1,8%	2,0%	1,3%	0,4%	1,1%	1,3%	7,5%	10,7%	100%	100%	4,3%	4,3%
Brandenburg			3,2%	15,4%	12,9%	10,5%	0,8%	2,9%	0,5%	1,0%	0,3%	0,2%	0,3%	0,2%	0,6%	0,5%	0,6%	1,3%	1,4%	25,0%			0,6%	1,0%
Bremen	100%	0,0%	38,6%	32,5%	22,4%	5,2%	3,7%	13,7%	2,5%	0,0%	0,7%	0,0%	0,4%	5,3%	0,7%	2,4%	0,0%	0,0%	7,5%		66,7%		3,1%	7,6%
Hamburg	71,4%	100%	20,0%	15,0%	5,2%	7,1%	2,5%	3,9%	1,0%	0,9%	0,5%	1,8%	0,4%	0,6%	0,2%	0,0%	0,0%	3,4%	6,1%	33,3%	100%	100%	1,6%	3,7%
Heesen	76,9%	100%	16,8%	22,8%	9,6%	15,1%	3,1%	5,3%	2,1%	3,1%	1,6%	2,2%	0,7%	0,5%	0,8%	1,5%	1,2%	0,5%	9,4%	11,5%	100%	100%	2,9%	7,0%
Mecklenburg-Vorpommern	100%	33,3%	16,0%	13,6%	19,2%	2,9%	3,1%	9,2%	0,6%	1,3%	0,5%	1,8%	0,6%	1,0%	0,4%	2,8%	0,0%	1,0%	7,7%	25,0%			1,1%	2,7%
Niedersachsen	40,0%	100%	10,5%	21,9%	4,3%	6,0%	2,4%	0,9%	1,3%	1,0%	0,5%	1,3%	0,3%	0,5%	0,4%	0,6%	0,3%	1,4%	5,5%	25,0%	100%	100%	1,3%	3,4%
Nordrhein-Westfalen	60,0%	75,0%	6,1%	11,1%	3,4%	5,5%	1,7%	3,6%	0,9%	2,4%	0,4%	1,9%	0,5%	1,0%	0,4%	0,6%	0,7%	0,0%	7,9%	36,1%	100%	36,4%	1,4%	3,6%
Rheinland-Pfalz			12,4%	13,6%	6,5%	5,8%	1,9%	1,8%	1,1%	0,0%	1,3%	0,8%	0,4%	0,8%	1,3%	1,0%	1,3%	0,0%	14,6%	33,3%	100%	100%	2,3%	2,9%
Saarland			22,7%	14,3%	7,1%	0,0%	0,7%	1,8%	0,4%	3,1%	1,0%	0,0%	0,6%	2,3%	0,2%	0,0%	1,2%	0,0%	3,1%				1,4%	2,0%
Sachsen	0,0%	100%	13,3%	9,6%	9,9%	8,3%	1,2%	3,0%	0,7%	0,9%	0,6%	0,4%	0,2%	0,5%	0,2%	0,7%	0,5%	0,4%	6,9%	14,3%	100%		1,0%	1,2%
Sachsen-Anhalt	0,0%		6,7%	18,8%	0,0%	10,0%	0,9%	1,8%	1,1%	1,0%	0,3%	0,8%	0,1%	0,9%	0,6%	0,4%	0,6%	0,6%	4,3%	11,1%			0,7%	1,0%
Schleswig-Holstein			16,0%	0,0%	4,3%	0,0%	0,0%	4,9%	0,3%	0,0%	0,6%	0,0%	0,9%	0,0%	0,6%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%			1,0%	1,5%
Thüringen	0,0%	100%	30,4%	41,7%	3,2%	40,0%	1,4%	0,0%	0,6%	1,9%	1,1%	1,6%	0,5%	0,0%	0,6%	0,0%	0,6%	2,6%	0,0%	0,0%			1,0%	2,1%
Summe Konzern-MIP	48,9%	81,0%	14,1%	16,9%	6,9%	8,9%	2,5%	4,3%	1,3%	2,2%	0,9%	1,5%	0,6%	1,2%	0,6%	0,8%	0,8%	1,4%	7,7%	17,9%	100%	88,5%	1,9%	3,7%

Alle Angaben beziehen sich auf die im Personalsystem BO-MIP geführten Mitarbeiter. Die Gesellschaften Schenker, Bax, Busgesellschaften und Gesellschaften mit Mehrheitsbeteiligungen sind nicht abgebildet.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.2 Strategische Schwerpunkte Personal

Ein Unternehmen kann nur so gut sein wie seine Mitarbeiter. In 2006 hat die Deutsche Bahn fünf strategische Schwerpunkte identifiziert. Sie stellen wesentliche Herausforderungen der nächsten Jahre dar.

Die wichtigste Ressource der DB AG ist ihr Personal. Deshalb ist die Personalstrategie elementarer Bestandteil der Unternehmensstrategie. Sie steht mit dieser in ständigem Austausch, um die Herausforderungen zu meistern, denen sich der DB-Konzern als international führendes Verkehrsunternehmen stellen muss. Da der Großteil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiterhin hier beschäftigt ist, konzentriert sich die Personalstrategie in großen Teilen auf Deutschland. Durch die Integration von Schenker und BAX spielen jedoch die Beschäftigten im Ausland eine zunehmend größere Rolle.

Schwerpunkte, die für den gesamten DB-Konzern gelten, sind in der Personalstrategie verankert, in die Konzernstrategie eingebunden und stehen immer wieder auf dem Prüfstand: Einmal pro Jahr werden die konzerninternen und -externen Entwicklungen in den Geschäftsfeldern abgefragt und hierbei ebenso regionale Unterschiede wie individuelle Besonderheiten berücksichtigt.

Um den Anforderungen des demografischen Wandels und der internationalen Expansion des Konzerns zu begegnen, hat die DB AG 2006 fünf strategische Schwerpunkte identifiziert, mit denen sie ihre Marktposition festigen und ausbauen kann:

Identifikation als Grundlage für Motivation und Leistungsbereitschaft

Die Identifikation der Mitarbeiter mit dem DB-Konzern zu gewährleisten, heißt Motivation und Leistungsbereitschaft zu fördern. Als einer der größten Arbeitgeber Deutschlands legt die DB AG nicht nur Wert auf ihr Image, sondern vor allem auch auf die Zufriedenheit ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Durch das Beschäftigungsbündnis übernimmt die Deutsche Bahn aktiv Verantwortung für ihre Belegschaft. Auf der anderen Seite erwartet das Unternehmen von seinen Mitarbeitern, dass auch sie bereit sind, Verantwortung zu übernehmen.

Der DB-Konzern ist zuerst daran interessiert, freie Stellen aus eigenen Reihen zu besetzen. Damit wird die Umsetzung des Beschäftigungsbündnisses gesichert und Führungskräfte erhalten Entwicklungsmöglichkeiten. Inzwischen werden ca. 90 % der Führungspositionen intern besetzt. Auszubildende, Trainees und Direkteinsteiger können sich auf ausgeschriebene Stellen bewerben. Wenn sie das Auswahlverfahren erfolgreich absolvieren und die Tauglichkeitsbestimmungen erfüllen, können sie ihre Ausbildung bzw. ihre Arbeit in den Unternehmen des DB-Konzerns aufnehmen.

Durch den Managementplanungsprozess bei Schenker ist es möglich, Stellen im Top-Management mit internen Kandidaten zu besetzen.

Sicherung des Kerngeschäfts durch Internationalisierung

Durch die Integration von Schenker und BAX sowie die Liberalisierung innerhalb der EU konnte der DB-Konzern neue Märkte erschließen. Hier erfolgreich zu agieren, setzt auch eine Internationalisierung innerhalb des DB-Konzerns voraus. Diversity Management, aber auch die Qualifikation von Mitarbeitern in Sprachen und interkultureller Kompetenz sind dabei wichtige Instrumente.

Antworten auf den demografischen Wandel

Angesichts des demografischen Wandels engagiert sich die DB noch stärker dafür, die Beschäftigungsfähigkeit ihrer Mitarbeiter zu erhalten. Hierzu gehören sowohl Programme für die geistige Fitness unter dem Leitbild des lebenslangen Lernens als auch ein umfassendes Gesundheitsmanagement zur Förderung der körperlichen Vitalität. Auf diese Weise können die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB ihre individuellen Fähigkeiten und Kompetenzen bestmöglich einsetzen – für ihren persönlichen Erfolg genauso wie für den des Unternehmens.

Kundenorientierung im Mittelpunkt

Sowohl im nationalen Kerngeschäft als auch international muss sich der DB-Konzern einem wachsenden Wettbewerb und hohen Kundenanforderungen stellen. Ein Grund mehr, die Erfolgsfaktoren Qualität und Kundenorientierung weiter kontinuierlich zu stärken – einerseits durch das Angebot geschlossener Mobilitätsketten andererseits durch Berücksichtigung individueller Kundenbedürfnisse und -wünsche.

Zukunftsorientiertes Personalmanagement

Moderne Unternehmen sind auf ein zukunftsorientiertes Personalmanagement angewiesen. Deshalb hat die Deutsche Bahn ihr Personalmanagement fit gemacht für die Anforderungen von morgen und die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass qualifiziertes Personal kurz- und langfristig bedarfsgerecht zur Verfügung steht. Dies ist ein wichtiger Baustein für die erfolgreiche Positionierung des DB-Konzerns als international agierendes Verkehrsunternehmen entlang der gesamten Reise- und Transportkette.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.3 Beschäftigungsbedingungen

5.3.1 Verantwortung als Arbeitgeber

5.3.2 Leistungsorientierte Gehälter

5.3.3 Flexible Arbeitszeiten

5.3.4 Mitbestimmung – Gemeinsam stark

5.3.5 Das Beschäftigungsbündnis geht Hand in Hand mit der Restrukturierung

5.3.6 Die betriebliche Altersvorsorge steht auf mehreren Beinen

5.3.7 Tarifvertraglich geregelte Vergünstigungen

5.3.8 Soziales unter einem Dach

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

5.3.1 Verantwortung als Arbeitgeber

Management und Arbeitgebervertreter sichern im Zukunftsprogramm für Wirtschaftlichkeit gemeinsam den Erhalt von Arbeitsplätzen und die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns.

Die guten Beschäftigungsbedingungen bei der Deutschen Bahn führen zu qualitativ hochwertiger Leistung und steigern gleichzeitig die Attraktivität als Arbeitgeber. Deshalb bietet der DB-Konzern umfangreiche Sozialleistungen und zahlreiche andere Vergünstigungen an. Diese fördern das Engagement der Mitarbeiter für den Erhalt ihrer Beschäftigungsfähigkeit und ihre Solidarität bei der Sicherung von Arbeitsplätzen.

Zukunftsprogramm für Wirtschaftlichkeit und Beschäftigung

Durch eine wirtschaftlich vertretbare und sozial ausgewogene Entgelttrunde im Jahre 2005 ist es der Deutschen Bahn gelungen, den Spagat zwischen ökonomischen Notwendigkeiten und den Bedürfnissen ihrer Mitarbeiter zu schaffen. Einen wichtigen Beitrag leistete dabei das Zukunftsprogramm für Wirtschaftlichkeit und Beschäftigung – es hat das Beschäftigungsbündnis von 1996 erweitert und bis 2010 verlängert: Die DB wird bis 2010 weiterhin auf betriebsbedingte Kündigungen verzichten, was eine fünfprozentige Senkung der Arbeitskosten erst möglich machte. Damit verbessert das Unternehmen seine Wettbewerbsfähigkeit und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Beschäftigungssicherung. Der Erhalt von Arbeitsplätzen ist der gemeinsamen Anstrengung des Managements und der Mitarbeiter zu verdanken. Dabei nützen die neuen kunden- und serviceorientierten Arbeitszeiten allen: Eine höhere Teilzeitquote und größere Eigenverantwortung bei der Arbeitszeitgestaltung schaffen zusätzliche Flexibilität – zum Wohle der Kunden wie der Beschäftigten.

Darüber hinaus bieten betriebliche Vereinbarungen zur kollektiven befristeten Arbeitszeitabsenkung die Möglichkeit, die Personalkapazität begrenzt zu reduzieren. So kann die DB AG langfristig Know-how sichern und flexibel auf veränderte Bedarfe reagieren.

Die Deutsche Bahn nimmt ihre Verantwortung als Arbeitgeber auch für die Phase nach der aktiven Arbeitszeit ernst. Durch die betriebliche Altersvorsorge in Verbindung mit einem Förderungsangebot zur Entgeltumwandlung haben Arbeitnehmer die Chance, einen finanziellen Grundstock für ihren Lebensabend zu legen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Deutschen Bahn sollen am Unternehmenserfolg teilhaben. Daher zahlt ihnen die DB AG eine jährliche Erfolgsbeteiligung und honoriert sie mit einem weiteren Bonus, wenn sie diese Beteiligung in ihre Altersvorsorge investieren. Wer bei einem Unternehmen des DB-Konzerns arbeitet, kann schließlich auch von einem umfangreichen Paket aus Vergünstigungen und Sozialleistungen profitieren – wie etwa Fahrvergünstigungen, Job-Tickets und vermögenswirksame Leistungen. Im DB-Konzern zu arbeiten lohnt sich also in vielerlei Hinsicht – jetzt und in der Zukunft.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.3.2 Leistungsorientierte Gehälter

Die Vergütung der Bahn-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter richtet sich seit der Bahnreform im Jahre 1994 nach neuen Tarifverträgen. Dabei entscheidet ausschließlich die vom Arbeitnehmer ausgeführte Tätigkeit über seine Gehaltsgruppe.

Fünfzehn tarifvertraglich geregelte Entgeltgruppen decken von einfachen, ungelerten Tätigkeiten bis hin zu Führungsaufgaben mit hoher Verantwortung die meisten Aufgaben bei der DB ab. Innerhalb der Entgeltgruppe gilt für alle Mitarbeiter eine definierte Bandbreite des Gehalts, die eine angemessene Gehaltsentwicklung und eine marktgerechte Vergütung ermöglicht. Für die sogenannten AT-Kräfte (außertarifliche Kräfte) gibt es neben der Grundvergütung einen variablen Gehaltsbestandteil, in Form einer Jahresabschlussvergütung. Dieser Bonus wird jährlich aufgrund des Konzernergebnisses, des Ergebnisses des jeweiligen Geschäftsfeldes/ Vorstandsressorts sowie der persönlichen Leistung bestimmt. Dabei bemisst sich die persönliche Leistung wiederum anhand der Ziele, die im Vorjahr im Rahmen der Führungsgespräche vereinbart wurden.

Gehälter gemäß Tarifverträgen

Einheitliche Leistungseinschätzungsverfahren für Arbeitnehmer wie Beamte ermöglichen eine gemeinsame Personalpolitik bei der Besetzung von internen Arbeitsplätzen. Bei Beamten können die sich daraus veränderten tariflichen Eingruppierungen auch bei der beamtenrechtlichen Bewertung des Arbeitsplatzes und bei Beförderungen – unter Berücksichtigung des Stellenplans des Bundes – nachgeführt werden.

Entgegen aller Befürchtungen haben sich die Beförderungs- und Laufbahnentwicklung gegenüber der Zeit vor der Bahnreform nicht verschlechtert. Spezifische Regelungen (Eisenbahnlaufbahnverordnung) tragen den Interessen der beamteten Mitarbeiter an einer weitergeführten Laufbahnentwicklung und auch an einem Laufbahnwechsel Rechnung. Darüber hinaus können innerhalb bestimmter Grenzen leistungsorientierte Bezahlelemente gewährt werden.

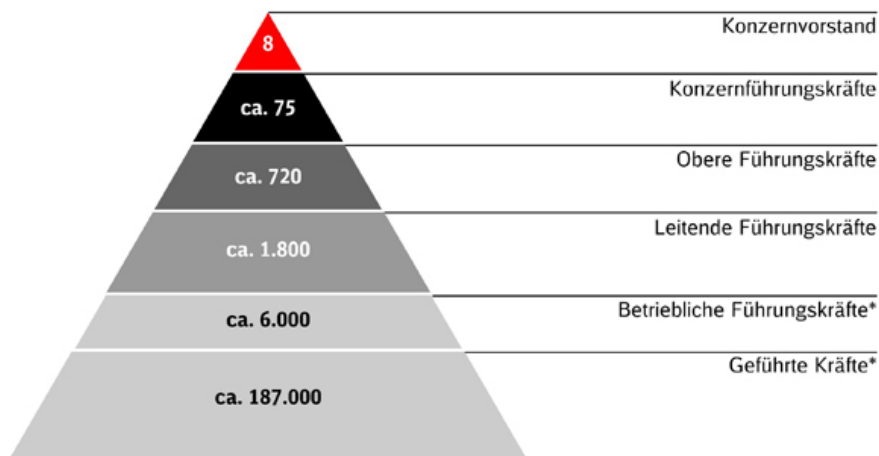
Die Gehälter im DB-Konzern werden gemäß Tarifverträgen gezahlt. Der Entgelttarifverträge gelten für 134.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und sind flächendeckend. Die Gehälter an internationalen Standorten orientieren sich an den dort marktüblichen Konditionen.

Im Entgelttarifvertrag sind die Grundlagen der Eingruppierung, die Zahlung von Urlaubs-, Weihnachts- und Krankengeld sowie die Entlohnung bei Qualifizierungsmaßnahmen geregelt. Dem Arbeitnehmer wird auf Basis der von ihm ausgeführten Tätigkeit und unabhängig von seiner Berufsbezeichnung eine Entgeltgruppe zugeordnet. Mitarbeiter mit Aufgaben, die Spezialkenntnisse erfordern sowie Mitarbeiter mit Führungsverantwortung, die jedoch keine leitenden Angestellten sind, werden in einen eigenen Tarifbereich eingruppiert und erhalten eine höhere Erfolgsbeteiligung. Das Monatstabellenentgelt ist tarifvertraglich vereinbart. Die Entlohnung nach Tätigkeit erfolgt altersunabhängig und ist für Männer und Frauen gleich. Gehaltserhöhungen basieren entweder auf Tarifierhöhungen oder auf der Übernahme höherwertiger Aufgaben. Es gibt keine automatischen Gehaltserhöhungen.

Variable Gesamtvergütung für Führungskräfte

Das Gesamtvergütungspaket für Führungskräfte außerhalb des Tarifbereichs setzt sich aus der fest vereinbarten Grundvergütung, dem variablen Gehaltsbestandteil (Jahresabschlussvergütung - JAV), der betrieblichen Altersvorsorge und sonstigen Nebenleistungen zusammen. Jeder Funktionsgruppe der Führungskräfte sind Vergütungsbänder zugeordnet, die eine angemessene Gehaltsentwicklung innerhalb der jeweiligen Funktionsgruppe und eine marktgerechte Vergütung des Einzelnen ermöglichen.

Führungsstruktur der Deutschen Bahn AG



*Entgelt tarifvertraglich geregelt

Je mehr unternehmerische Verantwortung eine Führungskraft hat, desto mehr hängt das Gehalt auch vom unternehmerischen Erfolg ab. Die Prozentsätze der variablen Vergütung (Jahresabschlussvergütung) bei Erreichen aller JAV-Komponenten orientieren sich an der jeweiligen unternehmerischen Bedeutung der Funktionsgruppen und schwanken zwischen 25 Prozent bei Leitenden Führungskräften (LFK) und 60 Prozent bei Konzernführungs Kräften (KFK). Die individuelle Höhe der variablen Vergütung hängt von den Faktoren Konzernenerfolg, Erfolg Geschäftsfeld/ Vorstandressort und persönliche Leistung ab. Dabei legt der Vorstand die Bezugsgrößen für den Konzern- und Unternehmenserfolg jedes Jahr aufs Neue fest. Die Bezugsgrößen für die persönliche Leistung werden im Rahmen der jährlichen Führungsgespräche in Zielvereinbarungen gemeinsam festgelegt.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.3.3 Flexible Arbeitszeiten

Mit flexiblen Arbeitszeiten reagiert die Deutsche Bahn AG kurzfristig auf sich verändernde Bedarfe. Dabei kommt die langfristige Gestaltung der Lebensarbeitszeit nicht nur den Mitarbeitern, sondern auch dem Unternehmen zugute.

Für Dienstleistungsunternehmen ist die flexible Gestaltung der Arbeitszeit ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Durch ausgewogene Vereinbarungen mit den Tarifpartnern kann die Deutsche Bahn auf unterschiedliche Kundenanforderungen im Monats- und Jahresverlauf flexibel reagieren. Mit Teilzeitarbeit, Gleitzeitarbeit und Langzeitkonten berücksichtigt das Unternehmen die individuellen Wünsche der Mitarbeiter. Die Art und Weise der Umsetzung ist im Arbeitszeittarifvertrag geregelt.

Teilzeitarbeit

Seit 1998 hat die DB AG einen tarifrechtlichen Anspruch auf individuelle Arbeitszeitverkürzung für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vereinbart – sie können die Arbeitszeit und -lage in Abstimmung mit dem Arbeitgeber an ihre privaten Erfordernisse und Möglichkeiten anpassen. Dabei ist die reduzierte Arbeitszeit in einer Nebenabrede zum Arbeitsvertrag zugesagt – ebenso wie ein Rückkehrrecht.

Die Belange der Teilzeitbeschäftigten werden bei der Gestaltung der Schichtpläne berücksichtigt. Dabei soll das Arbeitsvolumen ausreichen, um die jeweils gültigen Grenzen der Sozialversicherungspflicht der Kranken-, Renten- und Arbeitslosenversicherung nicht zu unterschreiten. Wünscht der Arbeitnehmer eine kürzere Arbeitszeit, wird er auf mögliche sozialversicherungsrechtliche Folgen hingewiesen.

Gleitzeitarbeit

Durch Gleitzeitvereinbarungen in den einzelnen Betrieben des DB-Konzerns lassen sich Kundeninteressen und Bedürfnisse von Mitarbeitern in Einklang bringen. Die flexible Gestaltung von Dienstbeginn und Dienstende gewährleistet bedarfsgerechte Ansprechzeiten. Gleichzeitig erleichtert sie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Die eigenverantwortliche Abstimmung in den Teams stärkt das Verantwortungsbewusstsein der Mitarbeiter.

Langzeitkonten

Die neu gestalteten individuellen Arbeitszeitkonten bei den Unternehmen des Kernbereichs im DB-Konzern sollen die Flexibilisierung der Beschäftigung vorantreiben und damit Stellen sichern. Auf der Basis einer Jahresarbeitszeit von bis zu 2.088 Stunden verbleiben mindestens 50 Prozent einer erbrachten Mehrarbeit im Arbeitszeitkonto und können so direkt beschäftigungssichernd eingesetzt werden. Für die andere Hälfte der Mehrarbeit hat der Arbeitnehmer ein Wahlrecht: Er kann diesen Zeitanteil ganz oder teilweise in sein neu eingerichtetes Langzeitarbeitskonto überführen.

Mit der Einrichtung von Langzeitkonten bieten die Unternehmen des DB-Konzerns ihren Arbeitnehmern ein Instrument zur Gestaltung der Lebensarbeitszeit an. Die aus Arbeitszeitüberschreitungen oder aus Entgelten angesparten Wertguthaben können Beschäftigte zur Freistellung für Qualifizierung oder zur Verkürzung der Lebensarbeitszeit nutzen. Damit schafft die Deutsche Bahn mehr Raum für die individuelle Lebensplanung ihrer Arbeitnehmer.

Arbeits- und Erholungszeiten

Die Grundsätze der Arbeitszeitverteilung sind im Wesentlichen in den Arbeitszeittarifverträgen geregelt. Darüber hinaus existieren zahlreiche betriebliche Regelungen, welche die spezifische betriebliche Situation vor Ort berücksichtigen. Die Schichtplanung und der Personaleinsatz insbesondere beim fahrenden Personal erfolgt flächendeckend mit IT-Unterstützung. Damit wird die Einhaltung gesetzlicher und tarifvertraglicher Regelungen bereits systemtechnisch sichergestellt. Dabei können in der Arbeitszeitplanung auch die spezifischen Wünsche der

Arbeitnehmer berücksichtigt werden. Der Urlaubsanspruch der Arbeitnehmer ist ebenfalls tarifvertraglich geregelt.

Für die Mitarbeiter von Schenker in Deutschland ist die Arbeitszeit gemäß den Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes in Tarifverträgen geregelt. Die Verträge mit Subunternehmern im Landtransportbereich beinhalten eine Verpflichtung des Transportunternehmers zur Einhaltung der in der Fahrpersonalverordnung geregelten Vorschriften. Außerdem werden die Subunternehmer ausdrücklich zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten verpflichtet. Schenker Deutschland ist berechtigt, sämtliche Dokumente und gesetzlich notwendige Nachweise zu prüfen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.3.4 Mitbestimmung – Gemeinsam stark

Mitbestimmung ist eine wichtige Grundlage des DB-Konzerns. Die Belegschaft hat die mit der Bahnreform in Gang gesetzte, tiefgreifende Umwandlung des gesamten Systems Bahn im Rahmen der Mitbestimmung unterstützt.

Was gesellschaftliche Verantwortung bedeutet, hat der DB-Konzern seit seiner Gründung in sozialpolitischer Partnerschaft mit Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften bewiesen. Dies geschah nicht gegen die Mitbestimmung, sondern mit ihr – sie hatte maßgeblichen Anteil daran, dass Konflikte im konstruktiv-kritischen Dialog ausgetragen und gelöst werden konnten.

Mitbestimmung im DB-Konzern

Anders als in anderen Ländern sind in Deutschland zwei Mitbestimmungssysteme kombiniert: die betriebliche Mitbestimmung und die Unternehmensmitbestimmung.

Im Bereich der betrieblichen Mitbestimmung hat die Deutsche Bahn aktiv an der Weiterentwicklung des Betriebsverfassungsgesetzes mitgewirkt: Die heute zu den üblichen Gestaltungsmechanismen von Tarif- bzw. Betriebsparteien gehörende Möglichkeit, Betriebe zu Wahlbetrieben zusammen zu fassen, hat der DB-Konzern maßgebend geprägt. Den Tarifvertragsparteien und nicht zuletzt den so gebildeten Betriebsräten ist es zu verdanken, dass die Arbeitnehmervertretung heute den Erfordernissen und Besonderheiten eines Flächenbetriebes in den Unternehmen des DB-Konzerns Rechnung trägt. Auf diese Weise konnte die Betriebsratsstruktur den jeweiligen organisatorischen Gegebenheiten entsprechend weiterentwickelt werden, was einer sachgerechten Interessenvertretung der Beschäftigten dient.

Neben den betriebsverfassungsrechtlichen Beteiligungsrechten bestehen in personellen Angelegenheiten beamteter Mitarbeiter Beteiligungsrechte nach dem Bundespersonalvertretungsgesetz, die von den beim Bundeseisenbahnvermögen gebildeten Personalvertretungen wahrgenommen werden.

Europäischer Betriebsrat

Ende 2004 kam es in Deutschland mit Einführung der Europäischen Aktiengesellschaft zu Diskussionen über Mitbestimmung. Der Vorstand der Deutschen Bahn hat sich stets eindeutig für die Mitbestimmung ausgesprochen: Sie ist ein wesentlicher Teil der gemeinsamen Verantwortung für wirtschaftlichen Erfolg und Beschäftigung. Ohne die maßgebliche Mitgestaltung der Betriebsräte wäre nicht möglich gewesen, was das Unternehmen in über zehn Jahren seit der Bahnreform erreicht hat.

Für Mitbestimmungsfragen auf europäischer Ebene wurde im DB-Konzern ein Europäischer Betriebsrat gegründet, der Arbeitnehmer in grenzüberschreitenden Angelegenheiten anhört und unterrichtet. Zur Geschäftsführung und Konkretisierung der gesetzlichen Anforderungen hat die Leitung der DB AG mit dem Europäischen Betriebsrat im Sommer 2006 eine Vereinbarung abgeschlossen.

Für das Geschäftsfeld DB Logistics gelten auf Grund des Integrationsprozesses zusätzliche Bestimmungen. Die Schenker Deutschland AG hat ähnliche Mitbestimmungsverfahren wie die übrigen Unternehmen des DB-Konzerns. Auch hier arbeitet die Unternehmensführung in einer partnerschaftlichen und vertrauensvollen Weise mit den Betriebsräten zusammen. Das hat Wirkung: In den letzten Jahren kam es zu keinen Einigungsstellenverfahren oder gerichtlichen Auseinandersetzungen mit dem Gesamtbetriebsrat bzw. auf lokaler Ebene.

Gewerkschaftlich organisierte Mitarbeiter

Etwa 80 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland sind gewerkschaftlich organisiert. Gemäß Tarifvertragsgesetz und den Tarifverträgen des DB-Konzerns werden alle darunter fallenden Mitarbeiter gleich behandelt. Für Mitarbeiter, die nicht gewerkschaftlich

organisiert sind, gelten grundsätzlich die tarifvertraglichen Bestimmungen über eine Bezugnahme Klausel im Arbeitsvertrag.

Bei Schenker Deutschland sind zehn bis 20 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewerkschaftlich organisiert.

Es sind keine Geschäftstätigkeiten bekannt, bei denen die Vereinigungsfreiheit oder das Recht zu Kollektivverhandlungen erheblich gefährdet sind. Gegenwärtig wird ein Code of Conduct für den DB-Konzern erarbeitet. Dieser enthält ein eindeutiges Bekenntnis für die Einhaltung der Menschenrechte und der Vereinigungsfreiheit.

Die Mitteilungsfristen in Bezug auf wesentliche Veränderungen sind in der Konzernbetriebsvereinbarung über „Verfahrensregeln zur partnerschaftlichen Planung und Gestaltung des Strukturwandels in den Unternehmen des DB-Konzerns“ geregelt. Die Vorlagefristen richten sich nach dem Umfang der Auswirkungen. Wenn nur ein Betrieb von der Veränderung betroffen ist, genügt eine Frist von vier Wochen. Sind mehrere Betriebe betroffen, ist eine Frist von acht Wochen einzuhalten.

Bei Schenker werden die landesüblichen Rechtsvorschriften in den einzelnen Ländern eingehalten.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.3.5 Das Beschäftigungsbündnis geht Hand in Hand mit der Restrukturierung **Mobilität und Flexibilität der Mitarbeiter sowie die Bereitschaft zur Neuorientierung schaffen berufliche Perspektiven. Auf Grundlage des Beschäftigungsbündnisses setzt die DB AG ihre Politik der Gestaltung von Restrukturierungsprozessen fort.**

5.3.5.1 Arbeit in Arbeit

5.3.5.2 Beschäftigungsinitiativen – Insourcing, das sich rechnet

5.3.5.3 Erfolg durch Flexibilität am Arbeitsmarkt

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

5.3.5.1 Arbeit in Arbeit

Die DB JobService GmbH steuert den Prozess der Vermittlung von Arbeit in Arbeit. Sind die Mitarbeiter flexibel und mobil, lassen sich neue Perspektiven finden.

Die Zusage der Beschäftigungssicherung für alle Mitarbeiter, die länger als fünf Jahre im Unternehmen sind, realisiert die DB AG über den Konzernarbeitsmarkt. Für die Mitarbeiter ist es bereits seit vielen Jahren erlebbare Praxis, dass ihnen dieses Instrument bei Wegfall ihres Arbeitsplatzes eine neue berufliche Perspektive eröffnet. Voraussetzung hierfür ist, dass der Mitarbeiter bei der beruflichen Neuorientierung und Qualifizierung sowohl aktiv mitwirkt als auch kompromissbereit, mobil und flexibel ist.

Der Konzernarbeitsmarkt stellt den Rahmen für die Betreuung und Vermittlung von Mitarbeitern dar. Er wird durch den Beschäftigungssicherungstarifvertrag (BeSiTV) und durch die Konzernbetriebsvereinbarung Konzernarbeitsmarkt (KBV KA) geregelt. Dabei begleitet und steuert die DB JobService GmbH den gesamten Prozess der Vermittlung von Arbeit in Arbeit. Über eine frühzeitige enge Zusammenarbeit zwischen dem Personalmanagement der Mitarbeiter freisetzenden Betriebe und den Personalberatern des JobService erhalten Betroffene bereits im Prozess des Arbeitsplatzwegfalls ein alternatives Stellenangebot. Mit dieser direkten Vermittlung war es in den vergangenen Jahren möglich, rund 70 Prozent der betroffenen Mitarbeiter sofort wieder von Arbeit in Arbeit zu bringen.

Die verbleibenden 30 Prozent, bei denen diese direkte Vermittlung nicht erfolgreich war, wechselten für eine begrenzte Zeit in den JobService. Bei 80 bzw. 85 Prozent ihres bisherigen Entgelts qualifizieren sich Mitarbeiter dort für eine neue berufliche Perspektive, sammeln in Beschäftigungsprojekten weitere berufliche Erfahrungen oder arbeiten in Personalüberlassung bei der DB Zeitarbeit GmbH. So leisten mehr als 60 Prozent aller Mitarbeiter im JobService einen Beitrag zum Unternehmenserfolg. Beispiele hierfür sind viele Einsätze in kundennahen Dienstleistungsbereichen, z. B. als Automatenguides oder als zusätzliche Servicekräfte auf den Bahnsteigen bei besonderen Ereignissen wie etwa der Fußball-WM in 2006.

Das erste und wichtigste Ziel für den JobService bleibt jedoch immer, den Mitarbeitern schnellstmöglich einen neuen Arbeitsplatz zu vermitteln, um beschäftigungslose Zeiten sowohl für sie als auch für den Konzern zu minimieren.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.3.5.2 Beschäftigungsinitiativen – Insourcing, das sich rechnet

Seit 2005 nutzt die Deutsche Bahn verstärkt das Instrument Insourcing: Es ergänzt das vorhandene Stellenangebot im DB-Konzern mit dem Ziel der Beschäftigungssicherung.

Gemeinsam mit den Geschäftsfeldern realisiert die DB JobService GmbH bei Bedarf Initiativen für Beschäftigung. Hier geht es vor allem darum, die Fremdvergabe von Leistungen zu vermeiden, beziehungsweise gezieltes Insourcing zu betreiben. Dazu prüft die Deutsche Bahn einerseits Verträge mit externen Dienstleistern auf ihr Insourcing-Potenzial hin und übernimmt die betreffenden Leistungen gegebenenfalls selbst wieder. Andererseits verhindert die DB über ein entsprechendes Kontrahierungsgebot die Fremdvergabe von Leistungen, wenn sich dadurch eine nachhaltige Beschäftigungswirkung im Unternehmen erzielen lässt. Insbesondere in den Bereichen der internen Dienstleister des DB-Konzerns – wie etwa der DB Sicherheit GmbH sowie der regionalen Servicegesellschaften des Geschäftsfeldes Dienstleistungen – können dadurch neue Beschäftigungsperspektiven entstehen.

Die Deutsche Bahn nutzt jedoch auch Möglichkeiten im Bereich der kundennahen Dienstleistungen (zum Beispiel Call-Center-Aktivitäten) und der höherwertigen Leistungen, wie Ingenieur- und IT-Aktivitäten. Insourcing kommt dabei immer nur für Leistungen in Frage, die der DB-Konzern in gleichbleibend hoher Qualität wirtschaftlich erbringen kann. Seit 2005 konnte Insourcing über 600 Mitarbeitern eine neue berufliche Perspektive eröffnen.

Beispiel für ein erfolgreiches Projekt, in dem 319 Arbeitsplätze erhalten bleiben konnten, ist das ICE-Werk Nürnberg, welches das Redesign der inzwischen 15 Jahre alten ICE 1 Flotte durchführt. Das Flaggship der Bahn sicherte so den Erhalt des Werkes. Die neugestalteten ICE 1-Züge haben im Inneren den Komfort und das Aussehen des moderneren ICE 3. Der Umbau der Züge rechnet sich, denn er erfolgt in Nürnberg gesamtwirtschaftlich günstiger als durch einen externen Anbieter. Die DB geht davon aus, in den kommenden Jahren zusätzlich zu den durch Fluktuation vakant werdenden Regelarbeitsplätzen bei Bedarf pro Jahr 500 bis 800 Insourcing-Arbeitsplätze schaffen zu können.

Mit der Einführung des Beschäftigungssicherungstarifvertrages (BeSiTV) wurden Regelungen für die Vermittlung von Mitarbeitern zu externen Unternehmen vereinbart. Um die hier gegebenen Möglichkeiten zielführend nutzen zu können, forciert die DB JobService den Aufbau von regionalen Netzwerken und Kooperationen mit anderen Unternehmen. Seitdem der BeSiTV gilt, eröffnete diese Strategie fast 100 Mitarbeitern neue berufliche Perspektiven – beispielsweise im DaimlerChrysler Werk in Ludwigsfelde und bei der Fahrzeugelektrik Pirna GmbH.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.3.5.3 Erfolg durch Flexibilität am Arbeitsmarkt

Die DB Zeitarbeit bietet ausgelernten Auszubildenden neue Perspektiven und erleichtert den Einstieg ins Berufsleben. Qualifiziertes Personal bleibt dem Konzern erhalten und die Investitionen in Ausbildung amortisieren sich.

Die DB Zeitarbeit GmbH ist ein hundertprozentiges Tochterunternehmen der DB AG und bietet als spezialisierter Personaldienstleister des DB-Konzerns individuelle Komplettlösungen in den Märkten Öffentlicher Dienst sowie Verkehr und Logistik. Mit ihren Hauptgeschäftsfeldern Personalüberlassung, Personalvermittlung und Management auf Zeit hat sich das Unternehmen in seiner fünfjährigen Geschäftstätigkeit, zu einem innovativen und wettbewerbsfähigen Personaldienstleister in der Branche entwickelt.

Derzeit beschäftigt die DB Zeitarbeit GmbH rund 2.000 qualifizierte und spezialisierte Mitarbeiter mit Berufserfahrung in eisenbahnspezifischen, kaufmännischen und gewerblich/ technischen Tätigkeiten. Ausgelernten Auszubildenden, die trotz guter Leistungen nicht direkt in ihren Betrieben eingestellt werden können, ermöglicht der JobStarter Service der DB Zeitarbeit GmbH den Start ins Berufsleben. Dabei haben die Berufsstarter einen echten Vorteil: Durch flexible Arbeitseinsätze bei verschiedenen Kunden entwickeln sie sich zu „Allroundern“ und wachsen damit schnell ins Unternehmen hinein.

Einmalig in der Branche ist die Überlassung von Beamten in der Zeitarbeit. Auch sie erhalten durch die DB Zeitarbeit GmbH interessante berufliche Perspektiven und die Kunden können von ihrer langjährigen Berufserfahrung profitieren.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.3.6 Die betriebliche Altersvorsorge steht auf mehreren Beinen

Zusammen mit der DEVK bietet die Bahn ihren Arbeitnehmern eine betriebliche Altersvorsorge an. Die Mitarbeiter können ein Modell wählen, das ihren persönlichen Verhältnissen entgegen kommt.

Mit dem „Tarifvertrag über die betriebliche Zusatzversorgung für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der DB AG (ZVersTV)“ geben eine Vielzahl der Unternehmen des DB-Konzerns eine feste Versorgungszusage. Darüber hinaus ermöglicht der „Tarifvertrag zu Grundsätzen der Entgeltumwandlung für die Arbeitnehmer verschiedener Unternehmen des DB-Konzerns (KEUTV)“ den Arbeitnehmern, Teile ihres Entgeltes zu Gunsten der Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung umzuwandeln und sich so bestmöglich abzusichern.

Die betriebliche Altersvorsorge nach dem KEUTV ist nur über Einzahlung in den Pensionsfonds möglich. Alternativ kann der Arbeitnehmer auf der Grundlage der Konzernrichtlinie auch den Weg der Direktversicherung wählen. Bei beiden Varianten hat er Anspruch auf Entgeltumwandlung von bis zu 4 Prozent des Betrages der Beitragsbemessungsgrenze (West). Dabei sparen sowohl Arbeitnehmer als auch Arbeitgeber Steuern und Sozialabgaben. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die vor 2005 eine pauschal versteuerte Direktversicherung abgeschlossen haben, können ihre Beiträge nach wie vor pauschal versteuert einzahlen.

Die Rentenversicherung verfolgt eine eher konservative Anlagestrategie, garantiert dafür aber einen Zins in Höhe von 2,75 Prozent p.a.. Der Pensionsfonds bietet die Chance, auf Grund der größeren Freiheit in der Kapitalanlagepolitik höhere Renditen erzielen zu können. Im Falle eines Arbeitgeberwechsels ist das angesparte Versorgungskapital auf externe Durchführungswege übertragbar.

Der Erfolg der Bahn macht sich im Alter bezahlt

Die betriebliche Altersvorsorge hat für die Unternehmen des DB-Konzerns einen besonderen Stellenwert. Deshalb haben sie im Rahmen der Erfolgsbeteiligung ein besonderes Angebot als „Opting-Out-Modell“ umgesetzt. Alle Arbeitnehmer erhalten eine Erfolgsbeteiligung in Höhe von 100 Euro in 2007 für das abgeschlossene Geschäftsjahr 2006 und einen weiteren Bonus in Höhe von 10 Prozent auf diesen Betrag, wenn sie die Ausschüttung in Form einer arbeitgeberfinanzierten Leistung zur betrieblichen Altersvorsorge in Anspruch nehmen. Wenn die Arbeitnehmer diese Möglichkeit nutzen, zahlt der Arbeitgeber darüber hinaus übertariflich 100 Euro zuzüglich eines Bonus in Höhe von 10 Prozent auf das Konto des Arbeitnehmers beim DEVK-Pensionsfonds als arbeitgeberfinanzierte Leistung zur betrieblichen Altersvorsorge ein. Steuern und Sozialabgaben fallen dabei nicht an. Wenn sich der Arbeitnehmer für diese Möglichkeit entscheidet, muss er nichts weiter tun – alles Weitere wird vom Arbeitgeber für ihn erledigt. Die Arbeitnehmer haben jedoch auf Antrag auch die Möglichkeit, sich die Erfolgsbeteiligung in Höhe von 100 Euro mit der Entgeltzahlung für Juli 2007 auszahlen zu lassen. Der Auszahlungsbetrag muss in diesem Fall aber mit dem Bruttoentgelt versteuert und die entsprechenden Sozialversicherungsbeiträge abgeführt werden. In diesem Fall verzichtet der Arbeitnehmer auch auf den zehnpromzentigen Bonus.

Sofern der Arbeitnehmer es wünscht, zahlt der Arbeitgeber auf Antrag darüber hinaus für den Arbeitnehmer übertariflich 100 Euro zuzüglich eines Bonus in Höhe von 10 Prozent auf ein Konto beim DEVK-Pensionsfonds als arbeitgeberfinanzierte Leistung zur betrieblichen Altersvorsorge. In diesem Fall erhält der Arbeitnehmer folglich 100 Euro mit der Entgeltzahlung für Juli 2007 und eine Einzahlung in Höhe von 100 Euro zuzüglich eines zehnpromzentigen Bonus auf ein Konto beim DEVK-Pensionsfonds.

Statt der Vermögenswirksamen Leistung können Arbeitnehmer eine Leistung zur betrieblichen Altersvorsorge erhalten: Anders als die Vermögenswirksame Leistung (13,29 Euro monatlich) hat sie eine Höhe von 20 Euro monatlich oder 240 Euro jährlich. Voraussetzung hierfür ist, dass der Arbeitnehmer eine Eigenbeteiligung von monatlich mindestens 30 Euro oder 360 Euro im Jahr durch Entgeltumwandlung zugunsten des DEVK-Pensionsfonds einbringt.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.3.7 Tarifvertraglich geregelte Vergünstigungen

Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB AG lohnt es sich, bei einem international agierenden Verkehrsunternehmen zu arbeiten – von der Ausbildung bis zum Rentenalter.

DB Mitarbeiter sind auch in ihrer Freizeit beweglich: die Bahn unterstützt sie, ihre Familienangehörigen (Ehegatten und Kinder) und eingetragene Lebenspartner mit Fahrvergünstigungen. Pro Jahr erhält jeder Mitarbeiter mit Berechtigungsausweis für sich 16 Einzelfahrkarten für ganz Deutschland und für jeden Familienangehörigen acht Einzelfahrkarten, die als geldwerter Vorteil zu versteuern sind. Die Fahrvergünstigungen haben für die Mitarbeiter des DB-Konzerns einen hohen Stellenwert.

Mobilität steht für die meisten Menschen immer höher im Kurs. Die tägliche Fahrt zur Arbeit gestaltet sich mit dem JobTicket M preisgünstig und umweltschonend. Nimmt ein Mitarbeiter eine Stelle in einer anderen Stadt an und muss deshalb umziehen, unterstützen ihn die Unternehmen des DB-Konzerns bei der Wohnungssuche. Für die erste Unterbringung am neuen Arbeitsort stehen Wohnheimplätze und möblierte Zimmer oder Appartements zur Verfügung. Einen dauerhaften Umzug kann die DB mit Erstbelegungsrechten für etwa 100.000 Wohnungen in Deutschland ermöglichen.

Leistungen außerhalb der Arbeit

Motivation und gute Leistungen hängen nicht nur vom Arbeitsumfeld ab, sondern auch von einem ausgeglichenen privaten Umfeld. Daher haben auch die Familien der DB Mitarbeiter ihren Stellenwert im Unternehmen. Um den Spagat zwischen Kindern und Beruf zu schaffen, bietet der FamilienService Beratung und Vermittlung von Kinderbetreuung an. An neun Standorten stehen sogar kostenlose Notfallbetreuungseinrichtungen zur Verfügung. Zusätzlich können Bahnmitarbeiter Angebote im Bereich Eldercare nutzen und sind so einem Teil ihrer Sorgen um pflegebedürftige Angehörige enthoben.

Betriebsrestaurants

Schmackhaftes, gesundes Essen in angenehmer Umgebung: Damit die Mitarbeiter im Fahrdienst, in Werken und Verwaltungen arbeitsplatznah Mittag essen können, betreibt der konzerninterne Dienstleister DB Gastronomie GmbH über 100 eigene Mitarbeiterrestaurants (Casinos) und schließt zahlreiche Mitnutzungsverträge mit dritten Gastronomieanbietern. Das breite Angebot an gesunden Speisen ist ein wesentlicher Baustein der Gesundheitsförderung im DB-Konzern.

Weitere Sozialleistungen sind in Konzernrichtlinien verankert – wie etwa Regelungen über Beihilfen in unverschuldeten Notfällen. Die Deutsche Bahn gewährleistet für ihre Mitarbeiter gemäß der tariflichen Bestimmungen einen diskriminierungsfreien Zugang zu allen Leistungen oder Bonuszahlungen.

Im DB-Konzern erhalten Teilzeitbeschäftigte oder Beschäftigte mit befristeten Arbeitsverträgen die gleichen betrieblichen Leistungen wie Beschäftigte mit unbefristeten Arbeitsverträgen bzw. Vollzeitbeschäftigte. Die Freifahrt für Mitarbeiter und Angehörige reduziert sich prozentual gemäß dem Anteil der Arbeitszeit.

Für Schenker sind die betrieblichen Leistungen für befristet eingestellte Mitarbeiter dezentral geregelt und entsprechen den landesspezifischen Rechtsvorschriften.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.3.8 Soziales unter einem Dach

Durch die Kooperationen der DB profitieren ihre Beschäftigten auch in der Freizeit vom Unternehmen. Dabei stehen die sechs Sozialeinrichtungen im Mittelpunkt, die sich unter dem Namen „4Stars“ zusammengeschlossen haben.

Als einer der größten Arbeitgeber in Deutschland kann die Deutsche Bahn für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorteilhafte Konditionen mit verschiedenen Unternehmen aushandeln – unter anderen natürlich auch solchen, die traditionell im Umfeld der Eisenbahnen gewachsen sind. Dazu gehören die BAHN-BKK, die Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW), der Verband Deutscher Eisenbahnersportvereine (VDES), die Sparda-Banken, die DEVK-Versicherungen und seit 2007 auch die dbgs GesundheitsService GmbH. Sie präsentieren den Beschäftigten und Azubis der Unternehmen des DB-Konzerns gemeinsam ein großes Angebotsportfolio an Leistungen für Beruf und Freizeit.

DEVK

Die DEVK bietet DB Mitarbeitern preiswerten Versicherungsschutz für alle Lebenslagen – während und auch nach ihrer aktiven Beschäftigungszeit. So bietet sie ihnen Versicherungsleistungen zu besonderen Konditionen und im Rahmen der betrieblichen Altersvorsorge den DEVK-Pensionsfonds sowie die Direktversicherung als Weg für die Entgeltumwandlung an.

Sparda-Banken

Die Beschäftigten der Deutschen Bahn können bei Sparda-Banken ein gebührenfreies Lohn-, Gehalts- und Rentenkonto eröffnen. Eine persönliche Kreditkarte (Mastercard) ist ebenso kostenlos wie die Möglichkeit, alle Bankgeschäfte online abzuwickeln.

BAHN-BKK

Die Mehrzahl der gesetzlich versicherten DB Mitarbeiter ist Mitglied in der BAHN-BKK – mit rund 650.000 Kunden einem der größten betrieblichen Krankenversicherer in Deutschland. Die BAHN-BKK ist Spezialistin für Unternehmen am Verkehrsmarkt, daher kann sie Angebote und Produkte speziell für die Beschäftigten der DB AG bieten. Hierzu gehören attraktive Bonusprogramme und eine auf die Unternehmen des Konzerns abgestimmte betriebliche Gesundheitsförderung. Über die Selbstverwaltung der BAHN-BKK, in der die Vertreter der DB AG auf Arbeitgeber- und Versichertenseite die große Mehrheit darstellen, ist langfristig auch im Kontext der Gesundheitsreform eine enge Verknüpfung mit den Gesundheitszielen der DB AG gewährleistet.

Verband Deutscher Eisenbahnersportvereine (VDES)

Der traditionsreiche Verband ist heute das Dach von rund 350 Eisenbahner-Sportvereinen mit vielfältigen Sportarten. Er hat es sich zum Ziel gesetzt, Gesundheit und Lebensfreude der Bahn-Mitarbeiter durch regelmäßige sportliche Betätigung zu fördern. Mit großen Betriebssportveranstaltungen wie dem DB Hallenfußball-Cup oder dem JP Morgan Chase Firmenlauf steigert der VDES Motivation und Zusammengehörigkeitsgefühl der Mitarbeiter. Darüber hinaus kann er ihnen durch Kooperationen mit Fitnessanbietern vergünstigte Konditionen anbieten.

Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)

Die Stiftung blickt auf eine lange Geschichte zurück und bietet eine breite Palette von Angeboten rund um Reise und Erholung, aber auch Unterstützung von bedürftigen Kindern und Jugendlichen sowie Mutter- und Vater-Kind-Kuren an. Zudem gibt es preiswerte Reiseangebote und Ferienfreizeiten in eigenen Einrichtungen. Unter dem von Ehrenamtlichen unterstützten Stiftungsdach haben sich über 750 Kultur- und Freizeitgruppen zusammengefunden.

dbgs GesundheitsService

Als etablierter arbeitsmedizinischer Dienst und Europas größtes Dienstleistungs- und Beratungsunternehmen für Verkehrsmedizin und -psychologie ist die dbgs GesundheitsService GmbH wichtiger Ansprechpartner für schienengebundene Verkehre. Die Deutsche Bahn hat sich die Leistungen der dbgs mit einem konzernweit geltenden Rahmenleistungsvertrag über fünf Jahre zu attraktiven Konditionen gesichert. Dabei streben beide Vertragspartner eine darüber hinausgehende langfristige Zusammenarbeit an.

Neben medizinischen Leistungen und Tauglichkeitsuntersuchungen kümmern sich die Gesundheitsexperten um psychologische und soziale Belange der Bahn-Mitarbeiter. Im Verbund mit der IAS (Institut für Arbeits- und Sozialhygiene Stiftung) können Mediziner, Psychologen, Sozialarbeiter und Sicherheitsingenieure an 140 Standorten in Deutschland rechtsichere Beratung und Begleitung gewährleisten.

Um im gesamten Konzern eine nachhaltige Unternehmenskultur zu entwickeln und die Personalkosten zu senken, baut die Deutsche Bahn 4Stars von einer reinen Vertriebsgemeinschaft zu einer programmatischen Partnerschaft mit vielfältigen Aktivitäten aus. Hierzu gehört es, gemeinsame Projekte für die Gesundheitsförderung zu entwickeln oder zentrale Events mit einem Nutzen für die Unternehmen und ihre Mitarbeiter durchzuführen. So fanden beispielsweise in 2006 der Gesundheitstag, die Bahntage zur FIFA-WM und das Projekt „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“ großen Anklang.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.4 Chancengleichheit und Vielfalt

Die DB hat Managing Diversity fest in ihrer Personalstrategie verankert und mit zielgruppenspezifischen Programmen hinterlegt. So kann das Unternehmen auf gesellschaftliche Veränderungen reagieren.

5.4.1 Fester Bestandteil der Konzernstruktur

5.4.2 Unternehmenskultur – für Vielfalt, gegen Diskriminierung

5.4.3 Gleichstellung – Starke Mädchen und vernetzte Managerinnen

5.4.4 Vereinbarkeit von Beruf und Familie

5.4.5 Toleranz von Anfang an – Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt

5.4.6 Integration fängt schon bei den ganz Jungen an

5.4.7 Arbeiten mit Handicap

5.4.8 Ganz Ausgezeichnet

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

5.4.1 Fester Bestandteil der Konzernstruktur

Die Deutsche Bahn hat die Vorteile einer heterogenen Belegschaft erkannt und setzt sich für mehr Vielfalt und Offenheit ein.

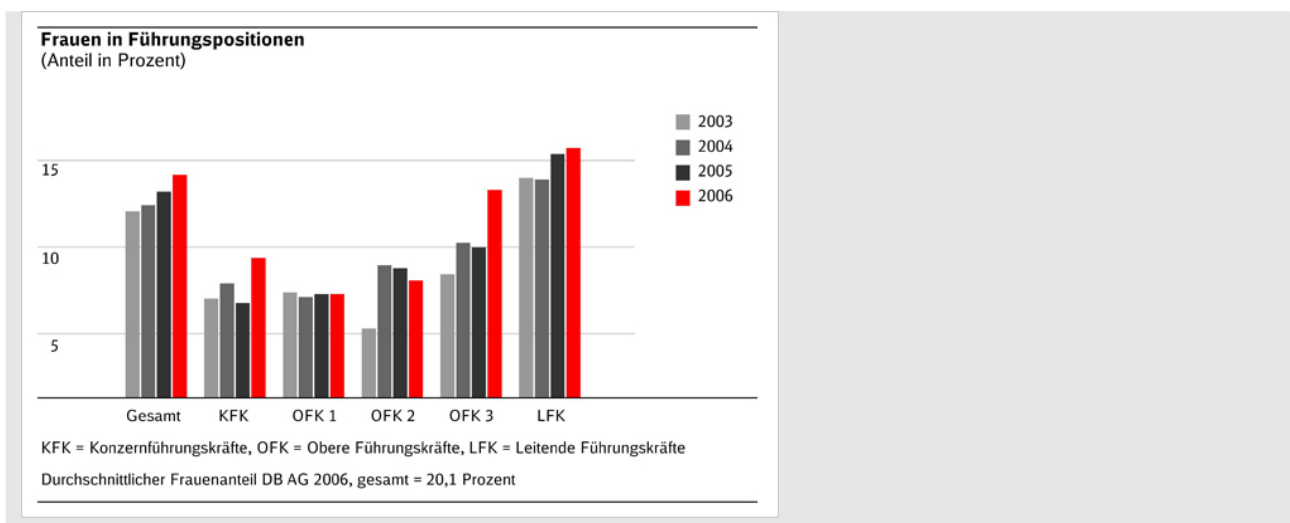
Auch als Arbeitgeber möchte die DB AG für alle Gesellschaftsgruppen attraktiv sein. Das Stichwort heißt „Managing Diversity“ – der bewusste Umgang mit der Vielfältigkeit innerhalb des Unternehmens.

Die DB ist offen für soziale Vielfalt und unterschiedlichste Lebensstile. Diese Vielfalt spiegelt sich auch in der Mitarbeiterstruktur des Konzerns wider – mit doppelt positiver Wirkung: Diversity Management lohnt sich für die Bahn sowohl moralisch als auch wirtschaftlich.

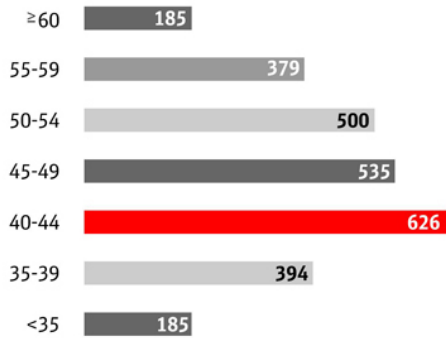
Jeder einzelne Mitarbeiter trägt mit seiner Individualität zum Erfolg des DB-Konzerns bei. Im Team helfen unterschiedliche persönliche Erfahrungen, innovative Lösungen zu finden und Kundenwünsche schnellstmöglich zu erkennen. Mit dem Bekenntnis für Heterogenität und zielgruppenspezifische Programme möchte die Deutsche Bahn die Herausforderungen der demografischen Entwicklung bewältigen, die sich bereits heute in einem Mangel an qualifizierten Arbeitskräften und in einer alternden Belegschaft abzeichnen.

Ein weiteres Argument für Diversity ist die internationale Ausrichtung des Konzerns. Die DB AG kann weltweit nur erfolgreich sein, wenn sie den Unterschieden der Märkte und Menschen im Vergleich zu Deutschland Rechnung trägt. Hierfür ist es unerlässlich, die aus dieser Pluralität heraus entstehenden Konfliktpotenziale zu identifizieren und zu berücksichtigen. Ziel der DB ist es, eine Unternehmenskultur zu stärken, die Vielfalt fördert und gegen Diskriminierung vorgeht. Die Deutsche Bahn AG engagiert sich seit ihrer Gründung für Chancengleichheit. Konzernbetriebsvereinbarungen und Tarifverträge bildeten die Grundlage für den Umgang mit Diskriminierung und Fremdenfeindlichkeit. Zudem etablierte die DB AG Programme für die Integration von Menschen mit Behinderung. Am Beginn des neuen Jahrtausends wurde deutlich, dass das Unternehmen den gesellschaftlichen Entwicklungen noch stärker entsprechen muss, um auf Dauer erfolgreich zu sein. Deshalb hat eine konzernweite Arbeitsgruppe ein Konzept zur Einführung von Managing Diversity im Konzern erarbeitet und dies 2004 in der Personalstrategie der Bahn verankert. Für ihr Engagement für Diversity hat die DB das Zertifikat „Total E-Quality“ und den Max-Spohr-Preis des Völklinger Kreises erhalten. Inzwischen hat die Deutsche Bahn Schwerpunkte wie „Internationalisierung“ und „Demografischer Wandel“ konkretisiert und zielgruppenspezifische Programme für Kunden und Mitarbeiter ins Leben gerufen.

Die Vielfalt des Konzerns zeigt sich in seiner Mitarbeiterstruktur



Altersstruktur der Führungskräfte der Deutschen Bahn AG



Angaben inkl. Schenker Deutschland AG, Head Office, Regionaldirectors
soweit Funktionen bewertet, ohne BAX. Stand 31.12.2006

Altersstruktur der Mitarbeiter im Kernkonzern Schiene		
Altersgruppe:	Anzahl Mitarbeiter	Anteil
bis 19 Jahre	250	0,15%
20-24 Jahre	4.783	2,94%
25-29 Jahre	9.077	5,58%
30-34 Jahre	12.362	7,60%
35-39 Jahre	23.859	14,66%
40-44 Jahre	27.158	16,69%
45-49 Jahre	32.376	19,90%
50-54 Jahre	31.197	19,17%
55-59 Jahre	18.251	11,22%
ab 60 Jahre	3.421	2,10%
Summe	162.734	100,00%
Geschlechterstruktur der Mitarbeiter im Kernkonzern Schiene		
Geschlecht:	Anzahl Mitarbeiter	Anteil
männlich	129.915	79,83%
weiblich	32.819	20,17%
Summe	162.734	100,00%

Mitarbeiter im Kernkonzern
Schiene nach Nationalität

Nationalität nach Ländern:	Anzahl Mitarbeiter	%
Deutschland	156.338	96,07%
Türkei	3.049	1,87%
Jugoslawien	507	0,31%
Italien	460	0,28%
Griechenland	376	0,23%
Marokko	214	0,13%
Kroatien	178	0,11%
Bosnien und Herzegowina	147	0,09%
Österreich	105	0,06%
Spanien	86	0,05%
Polen	78	0,05%
Frankreich, einschl. Korsika	61	0,04%
Sri Lanka	61	0,04%
Äthiopien	56	0,03%
China, einschl. Tibet	56	0,03%
Russische Föderation	50	0,03%
Niederlande	46	0,03%
Afghanistan	45	0,03%
Portugal	43	0,03%
Ghana	42	0,03%
Irak	40	0,02%
Makedonien / Mazedonien	40	0,02%
Bulgarien	36	0,02%
Tunesien	33	0,02%
Togo	30	0,02%
Vietnam	26	0,02%
Kamerun	25	0,02%
Albanien	24	0,01%
Rumänien	24	0,01%
Iran, Islamische Republik	23	0,01%
Ungarn	21	0,01%
Nigeria	20	0,01%
Vereinigte Staaten	18	0,01%
Großbritannien und Nordirland	17	0,01%
Pakistan	16	0,01%
Mosambik	15	0,01%
Schweiz	15	0,01%
Ukraine	15	0,01%
Ägypten	14	0,01%
Thailand	14	0,01%
Kasachstan	12	0,01%
Slowenien	12	0,01%
Eritrea	11	0,01%
Philippinen	11	0,01%
Belgien	10	0,01%
Tschechische Republik	10	0,01%
Serbien und Montenegro	7	0,00%
Algerien	6	0,00%
Armenien	6	0,00%
Bangladesch	6	0,00%
Brasilien	6	0,00%
Gambia	6	0,00%
Kongo	6	0,00%
Libanon	6	0,00%
Schweden	6	0,00%
staatenlos	6	0,00%
Angola	5	0,00%
Summe Konzern - MIP	162.734	100,00%

Nationalität nach Ländern:	Anzahl Mitarbeiter	%
Chile	5	0,00%
Dänemark und Färöer	5	0,00%
Indien, einschl. Sikkim, Goa	5	0,00%
Indonesien einschl. Irian Jaya	5	0,00%
Jordanien	5	0,00%
Kolumbien	5	0,00%
Kuba	5	0,00%
Luxemburg	5	0,00%
Mexiko	5	0,00%
Weißrußland (Belarus)	5	0,00%
Cote d'Ivoire	4	0,00%
Kanada	4	0,00%
Slowakei	4	0,00%
Syrien, Arabische Republik	4	0,00%
Ecuador, einschl. Galapagos-In	3	0,00%
Estland	3	0,00%
Georgien	3	0,00%
Kenia	3	0,00%
Litauen	3	0,00%
Mongolei	3	0,00%
Norwegen einschl. Inseln	3	0,00%
Peru	3	0,00%
Somalia	3	0,00%
Argentinien	2	0,00%
Australien einschl. Inseln	2	0,00%
Burkina Faso	2	0,00%
Israel	2	0,00%
Kongo, Demokratische Repu- blik	2	0,00%
Laos, Dem. Volksrepublik	2	0,00%
Lettland	2	0,00%
Moldau	2	0,00%
Senegal	2	0,00%
Sierra Leone	2	0,00%
ungeklärt	2	0,00%
Bolivien	1	0,00%
Burundi	1	0,00%
Guinea	1	0,00%
Haiti	1	0,00%
Kambodscha	1	0,00%
Liberia	1	0,00%
Madagaskar	1	0,00%
Mali	1	0,00%
Mauretanien	1	0,00%
Myanmar	1	0,00%
Nepal	1	0,00%
ohne Angaben	1	0,00%
Südafrika	1	0,00%
Sudan	1	0,00%
Tadschikistan	1	0,00%
Taiwan	1	0,00%
Tschad	1	0,00%
Turkmenistan	1	0,00%
übriges Amerika	1	0,00%
übriges Europa	1	0,00%
unbekanntes Ausland	1	0,00%
Uruguay	1	0,00%
Venezuela	1	0,00%

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.4.2 Unternehmenskultur – für Vielfalt, gegen Diskriminierung

Die Deutsche Bahn setzt sich für eine diskriminierungsfreie Unternehmenskultur ein. Die Grundlagen ihres Diversity Managements sind in mehreren Konzernbetriebsvereinbarungen und -richtlinien verankert.

Schon früh hat sich die DB AG zu einer Unternehmenskultur der Vielfalt und der Toleranz bekannt. Dafür hat sie in mehreren Konzernbetriebsvereinbarungen (KBV) und -richtlinien (KoRiLi) die Grundlagen fixiert: die KBV „Für partnerschaftliches Verhalten am Arbeitsplatz – gegen Diskriminierung, Mobbing und sexuelle Belästigung“, die KBV „Für Gleichbehandlung und kollegiales Miteinander – gegen Fremdenfeindlichkeit und antidemokratische Tendenzen“ sowie die KoRiLi „Integration von Behinderten“.

In der KBV „Partnerschaftliches Verhalten am Arbeitsplatz“ verpflichten sich die Tarifpartner, Mobbing, sexuelle Belästigung sowie anderweitige benachteiligende oder diskriminierende Handlungen zu unterbinden und Maßnahmen zum Erhalt eines partnerschaftlichen Klimas zu fördern. Alle Mitarbeiter des DB-Konzerns sind zu gegenseitiger Rücksichtnahme verpflichtet. Ziel der KBV ist, das Grundrecht auf Menschenwürde und das Grundrecht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit zu sichern.

Ziel der KBV „Für Gleichbehandlung und kollegiales Miteinander – gegen Fremdenfeindlichkeit und antidemokratische Tendenzen“ ist es sowohl Beschäftigte im Betrieb wirksam vor Diskriminierung zu schützen, unabhängig von ihrer ethnischen, kulturellen und religiösen Herkunft als auch zu einem gemeinschaftlichen Miteinander im Betrieb beizutragen. Ferner soll sie antidemokratischen und neo-nazistischen Tendenzen im DB-Konzern vorbeugen und entgegenwirken. Um die KBV mit Leben zu füllen, haben im Jahr 2000 die DB AG mit der Eisenbahngewerkschaft TRANSNET das Projekt „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“ gestartet.

Um modernen Familienverhältnissen gerecht zu werden, ist in den Tarifverträgen der DB die Gleichstellung eingetragener Lebenspartnerschaften festgeschrieben. Sie bezieht sich auch auf die Hinterbliebenenversorgung und die Fahrvergünstigungen für Familienangehörige.

Konstruktiver Umgang mit Konflikten

Die Unternehmenskultur der Deutschen Bahn orientiert sich an Vielfalt und einem kollegialen Umgang untereinander. Bei unterschiedlichsten Meinungen und Charakteren kommt es naturgemäß hin und wieder zu Konflikten – auch und gerade in einem Konzern wie der DB AG, der in den letzten zwölf Jahren einen gravierenden Change-Management-Prozess durchlaufen hat. Indem sie Altes hinterfragen und Kreativität freisetzen, können Konflikte etwas Positives leisten. Eskaliert ein Konflikt jedoch, belastet das die betroffenen Mitarbeiter und schwächt die Produktivität des Unternehmens. Angebote der DB Akademie, DB Training und der dbgs GesundheitsService GmbH sollen Mitarbeiter und Führungskräfte für Konflikte sensibilisieren und ihnen helfen, sie zu vermeiden oder positiv auszutragen. Zudem leisten individuelle Angebote für einzelne Mitarbeiter einen wichtigen Beitrag zur Stress- und Konfliktbewältigung. Hierzu zählen Beratungsangebote durch den Psychologischen Dienst oder spezielle Trainings zum Erlernen von Entspannungstechniken.

Darüber hinaus gibt es bei der DB AG eine neutrale Ansprechpartnerin für alle Mitarbeiter, die sich diskriminiert oder im Sinne des Beschäftigungssicherungstarifvertrages BeSiTV nicht tarifgerecht behandelt fühlen. Diese Ombudsfrau setzt das neue Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) um und ist eine in dieser Form neue Einrichtung in der Unternehmenslandschaft. Sie verfügt über Zugriffs- und Vorspracherechte und trägt dazu bei, Konflikte konstruktiv zu lösen. Die Ombudsfrau der DB AG etablierte sich sehr schnell bei den Mitarbeitern, Personalleitern und Betriebsräten. Bereits im ersten Jahr bearbeitete sie 300 Anfragen, von denen allerdings nur etwa 30 wirklich auf Diskriminierung nach dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz zurückzuführen waren.

Bei Schenker Deutschland und den sonstigen deutschen Beteiligungsunternehmen gab es bisher keine Beschwerde nach dem AGG und keinen bekannten Diskriminierungsvorfall.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.4.3 Gleichstellung – Starke Mädchen und vernetzte Managerinnen

Zielgruppenspezifische Aktivitäten fördern die Vielfalt innerhalb des DB-Konzerns. Dabei setzen verschiedene Programme für Chancengleichheit schon bei Jugendlichen an.

Girls' Day

Die Deutsche Bahn unterstützt die Initiative Girls' Day, bei der Mädchen der fünften bis zehnten Klassen einen Einblick in technernahe Berufe erhalten: Seit 2001 sind Schülerinnen eingeladen, sich bundesweit in Werkstätten, Stellwerken und ICE-Werken über die Berufe bei der DB zu informieren. Denn gerade unter dem Blickpunkt des Wettbewerbs um qualifizierte Nachwuchskräfte im gewerblich-technischen Bereich gilt es, Mädchen für technische und naturwissenschaftliche Berufe zu begeistern und eventuelle Vorurteile gegenüber „typischen Jungenberufen“ abzubauen. Die Deutsche Bahn unterstützt Mädchen darin, eine Ausbildung als Mechatronikerin, IT-Systemelektronikerin oder Eisenbahnerin im Betriebsdienst zu absolvieren, um sie dann im Unternehmen erfolgreich einsetzen zu können. Personalreferenten und Ausbildungs koordinatoren organisieren in Kooperation mit der Öffentlichkeitsarbeit diesen beliebten Girls' Day – 2006 nahmen mehr als 1.000 Schülerinnen an 60 Standorten der DB das Angebot wahr. Besonders gefragt ist dabei das direkte Gespräch mit Frauen, die zum Beispiel als Lokführerin tätig sind. Der Erfolg des Girls' Day zeigt: Auch für Mädchen gibt es spannende Berufe außerhalb der klassischen Palette im kaufmännischen Bereich – und Jungen sind keineswegs die besseren Techniker.

Netzwerke für Managerinnen

Für weibliche Fach- und Führungskräfte der Bahn gibt es den DB-Managerinnen-Club in Berlin, in dem sich grundsätzlich alle Managerinnen der Bahn engagieren können. Bei regelmäßig stattfindenden Exkursionen, Veranstaltungen und gemeinsamen Seminaren lernen sich die Frauen aus verschiedenen Geschäftsfeldern näher kennen und profitieren von ihrem Erfahrungsaustausch. Zudem organisiert der DB-Managerinnenclub Diskussionsrunden mit Frauen aus Politik und Wirtschaft zu vielfältigen, aktuellen Themen.

Zusammenarbeit mit anderen Firmen und Organisationen

Seit 1991 ist die DB AG Mitglied im Forum „Frauen in der Wirtschaft“. Großunternehmen der deutschen Wirtschaft arbeiten u. a. gemeinsam an Projekten zur Steigerung des Frauenanteils in Führungspositionen.

Bereits seit 1998 engagiert sich die DB AG im Verein Total E-Quality und konnte auch selbst mehrfach für seine an Chancengleichheit orientierte Personalpolitik ausgezeichnet werden.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.4.4 Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Die Deutsche Bahn ist ein familienfreundlicher Arbeitgeber und profitiert davon, dass ihre Mitarbeiter Job und Privatleben gut verbinden können – so sind sie ausgeglichener und motivierter.

Gerade im sicherheitsrelevanten Bereich kann Unkonzentriertheit schwere Konsequenzen haben. Schwierige private Umstände wie kurzfristig ausfallende Kinderbetreuung oder plötzlich auftretende Krankheiten bei nahen Angehörigen können von der Arbeit ablenken. Aus diesem Grund unterstützt die DB AG ihre Beschäftigten dabei, Arbeits- und Familienleben zu vereinbaren.

Für einen Konzern mit 195.000 Mitarbeitern an über 5.000 Standorten in ganz Deutschland ist es kaum möglich, eine umfassende Kinderbetreuung durch Betriebskindergärten anzubieten. Deshalb unterstützt die Deutsche Bahn mit dem Familienservice ihre Mitarbeiter durch kostenlose Beratung, Kinderbetreuung und Pflege hilfsbedürftiger Angehöriger. Hierzu gehört die Vermittlung von Tagesmüttern, Kindergartenplätzen oder Au-Pairs. In Ausnahmesituationen – wie etwa kurzfristigen Dienstreisen oder einer erkrankten Tagesmutter – übernimmt die DB AG über einen begrenzten Zeitraum auch die Kosten für Notfallkindergärten. Darüber hinaus unterstützt das Bahn-Sozialwerk ebenfalls Familien mit Kindern und veranstaltet Jugendfreizeiten oder hilft bei der Ferienplanung.

Um Mitarbeiter mit pflegebedürftigen Angehörigen zu entlasten, bietet die Deutsche Bahn Eldercare an. Der Familienservice vermittelt beispielsweise Einkaufs-, Vorlese- oder Haushaltshilfen und erleichtert es, für jede individuelle Lage die richtigen Dienste zu finden und zu koordinieren.

Die Deutsche Bahn schafft auch mit Möglichkeiten zur Arbeitszeitflexibilisierung Freiräume für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. So haben Beschäftigte seit Juni 2001 die Möglichkeit, mittels alternierender Telearbeit von zuhause aus selbstbestimmt und eigenverantwortlich zu arbeiten, um beispielsweise Beruf und Familie besser miteinander verbinden zu können. Einzelne Regelungen für Arbeitszeiten oder Anforderungen an die häusliche Arbeitsstätte sind im KonzernTeleTv fixiert.

Egal, ob Teilzeitarbeit, Elternzeit oder Heimarbeit: Die Deutsche Bahn versucht stets mit ihren Mitarbeitern zusammen die beste Lösung zu finden. Darüber hinaus ist die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ein fester inhaltlicher Bestandteil der Führungskräftefortbildung, wobei die Teilnahme der Lebenspartner hier ausdrücklich erwünscht ist.

Sonderpreis im Wettbewerb „Erfolgsfaktor Familie“

Zusammen mit 15 weiteren Unternehmen des Forums „Frauen in der Wirtschaft“ hat die Bahn am Wettbewerb des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend „Erfolgsfaktor Familie“ teilgenommen. Das Forum gewann dabei einen Sonderpreis für besonders innovative Maßnahmen. Das Ministerium würdigte die über Jahre bewährte, erfolgreiche Zusammenarbeit der Unternehmen für mehr Familienfreundlichkeit. Insbesondere durch die Arbeitszeitflexibilisierung, die Zusammenarbeit mit dem Familienservice, durch das Bahn-Sozialwerk und die Gesundheitsangebote hat die DB AG hier viel erreicht.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.4.5 Toleranz von Anfang an – Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt

Jugendliche in ihrer Zivilcourage zu stärken – dies ist erklärtes Ziel des DB-Konzerns. Seit 2000 ist die Auseinandersetzung mit Andersartigkeit in der Berufsausbildung fest verankert.

Transnationalität und Vielfalt gehören zum täglichen Geschäft der Bahn. Über 229.000 Beschäftigte arbeiten in über 130 Ländern zusammen, um jeden Tag mehr als fünf Millionen Kunden den bestmöglichen Service zu bieten. Als ein international agierendes Unternehmen erachtet die Bahn Respekt und Toleranz als Grundlage für eine nachhaltige und effektive Wirtschaftlichkeit. Daher engagiert sich die Bahn gegen Extremismus, Gewalt und Diskriminierung und fördert die Vielfalt („Diversity“) mit mehreren Projekten.

Aus der Überzeugung heraus, dass die Zukunft der Gesellschaft und damit auch der Bahn von den Werten der Jugend bestimmt wird, hat die DB AG im Jahr 2000 gemeinsam mit der Eisenbahngewerkschaft TRANSNET und der Verkehrsgewerkschaft GDBA das Projekt „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“ gestartet.

Ziel des Projekts ist es, in der beruflichen Ausbildung Jugendliche zu motivieren, sich aktiv und kreativ mit den Themen Gewalt, Rassismus und Fremdenfeindlichkeit auseinanderzusetzen. Darüber hinaus soll es Zivilcourage und kollegiale Zusammenarbeit fördern. Das Projekt besteht aus einem Seminarmodul im Rahmen der Berufsausbildung, einem jährlichen Aktionswettbewerb mit Prämierung der Beiträge und einer Wanderausstellung der prämierten Projekte.

Die zentrale Aktion des Projekts ist ein jährlicher Wettbewerb. Dieser richtet sich an alle Absolventen des ersten Ausbildungsjahres, denn bei der DB sollen die Azubis so früh wie möglich zu sozial engagierten Team-Playern werden. Die Wettbewerbsaufgabe ist, gemeinsam mit den Ausbildern Projekte zu entwickeln, die sich klar gegen Fremdenfeindlichkeit, Rechtsextremismus, Diskriminierung und Mobbing im Berufsleben richten, wobei der Phantasie der Jugendlichen keine Grenzen gesetzt sind. Die Teilnahme von Azubis des zweiten und dritten Ausbildungsjahres in Form einer Mentorenschaft ist ausdrücklich erwünscht – hieraus gemeinsam entstehende Projekte sind ebenfalls zum Wettbewerb zugelassen. Außerdem können Auszubildende der betrieblichen Sozialeinrichtungen der DB AG teilnehmen. Neben den Azubis sind die Trainer von DB Training als Multiplikatoren aktiv in das Projekt eingebunden.

Seit dem Start im Jahr 2000 haben mehr als 6.500 Auszubildende an dem Wettbewerb teilgenommen und rund 550 Projekte entwickelt. Die besten Arbeiten werden jährlich auf einer Großveranstaltung ausgezeichnet und mit attraktiven Preisen prämiert.

Das Projekt „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“ gewinnt national und international zunehmend an Bekanntheit. So wurde die Deutsche Bahn AG für ihr Projekt im Dezember 2006 von der Initiative „Freiheit und Verantwortung“ mit einem Sonderpreis geehrt. Im Rahmen des Diversity-Youth-Forums „all equal – all different“ des Europarats im Oktober 2006 in Budapest hat die Deutsche Bahn in einer Präsentation zu den „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“ ihr gesellschaftliches Engagement auch international deutlich gemacht. Schirmherren des Projekts sind Margret Suckale, Personalvorstand der DB AG, Norbert Hansen, Vorsitzender der Gewerkschaft TRANSNET sowie Klaus-Dieter Hommel, Bundesvorsitzender der Verkehrsgewerkschaft GDBA. Mittlerweile unterstützen das Projekt nicht mehr nur bahnahe Gewerkschaften, Stiftungen und Verbände wie TRANSNET, GDBA, BSW, DEVK-Versicherung, Verband der Sparda-Banken, BAHN-BKK und VDES. Es kooperieren auch externe Unternehmen wie die Roco Modelleisenbahn GmbH oder das Deutsche Jugendinstitut (DJI) sowie der deutsche Präventionstag (DPT).

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.4.6 Integration fängt schon bei den ganz Jungen an

Mit „Chance plus“ qualifiziert die DB AG Jugendliche für eine Ausbildung und gibt ihnen so eine Perspektive. Der Erfolg der letzten Jahre zeigt, dass dieses Programm richtig ist.

Mit Chance plus bietet die DB AG Jugendlichen, die noch nicht die nötige Ausbildungsreife vorweisen die Chance, in einem bis zu zwölfmonatigen Praktikantenprogramm notwendige Berufserfahrungen zu sammeln. Ziel dabei ist es, die Jugendlichen für eine anschließende Ausbildung oder einen beruflichen Direkteinstieg bei den Unternehmen des DB-Konzerns oder ihren Partnern vorzubereiten. Viele dieser Jugendlichen haben einen Migrationshintergrund. Das Programm besteht aus Theorie und Praxis und schult die Teilnehmer nicht nur in einem Berufsfeld, sondern vermittelt auch Grundlagenwissen, Sozial- und Methodenkompetenz. Dabei betreuen Sozialpädagogen die Praktikanten und beziehen sie voll in die betrieblichen Abläufe des Unternehmens ein. Ein IHK-Zertifikat dokumentiert die erfolgreiche Teilnahme an der Qualifizierung.

Für die Deutsche Bahn AG ist Chance plus ein wichtiger Teil des gesellschaftspolitischen Engagements. Der Weg, Jugendlichen eine zweite Chance zu geben, bewährt sich jedoch auch bei der Vermittlung in die Berufsausbildung. Die hohe Motivation der Praktikanten, der enge Kontakt zu den Betrieben während der Praxiseinsätze sowie das Training sozialer Kompetenzen haben zu einer überdurchschnittlichen Vermittlungsquote geführt. 2005 konnte die DB AG mehr als 70 Prozent der teilnehmenden Jugendlichen in eine Berufsausbildung oder einen direkten Jobeinstieg vermitteln. Im Herbst 2006 konnte die Deutsche Bahn bundesweit erneut mehr als 500 Plätze in diesem Projekt zur Verfügung stellen.

Der vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales und der Bundesagentur für Arbeit ausgelobte Förderpreis „Jugend in Arbeit“ prämiiert Projekte, die sich für die Eingliederung begrenzt ausbildungsfähiger Jugendlicher ins Berufsleben einsetzen. Mit ihrem Programm Chance plus wurde die DB AG 2006 Landessieger in Berlin.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.4.7 Arbeiten mit Handicap

Menschen mit Behinderung finden im DB-Konzern professionelle Unterstützung. Ziel ist es, die Mitarbeiter im Unternehmen zu halten und ihnen eine Berufstätigkeit zu ermöglichen. Ist dies auf dem eigenen Arbeitsgebiet nicht möglich, werden Alternativen gesucht.

Die Deutsche Bahn setzt Zeichen für die Integration von Behinderten. Als erstes deutsches Großunternehmen hat die DB AG im Mai 2001 eine Konzernintegrationsvereinbarung abgeschlossen, die den betroffenen Personenkreis der Schwerbehinderten und diesen gleichgestellten Menschen erweitert – und zwar deutlich über das Gesetz hinaus. Als schwerbehindert gelten Menschen, die einen Behinderungsgrad von wenigstens 50 haben. Die Deutsche Bahn öffnet ihre Programme und Angebote dagegen schon für Menschen mit einem Behinderungsgrad von 30. Die Ergebnisse bei der Integration und Weiterbeschäftigung von behinderten Menschen bestätigen diese Entscheidung immer wieder.

Mit 4,74 Prozent im Durchschnitt aller Unternehmen des DB-Konzerns ist die gesetzlich vorgegebene Pflichtquote für Unternehmen trotz der besonderen körperlichen Anforderungen an Beschäftigte im Eisenbahnbetrieb inzwischen fast erfüllt, ohne die Anforderungen des Betriebes zu vernachlässigen. Denn eine Behinderung bedeutet auch im sicherheitsrelevanten Bereich nicht immer eine Barriere: 273 Lokführer und 179 Rangierer können nach eingehender Prüfung trotz einer anerkannten Schwerbehinderung ihre Tätigkeit ausüben.

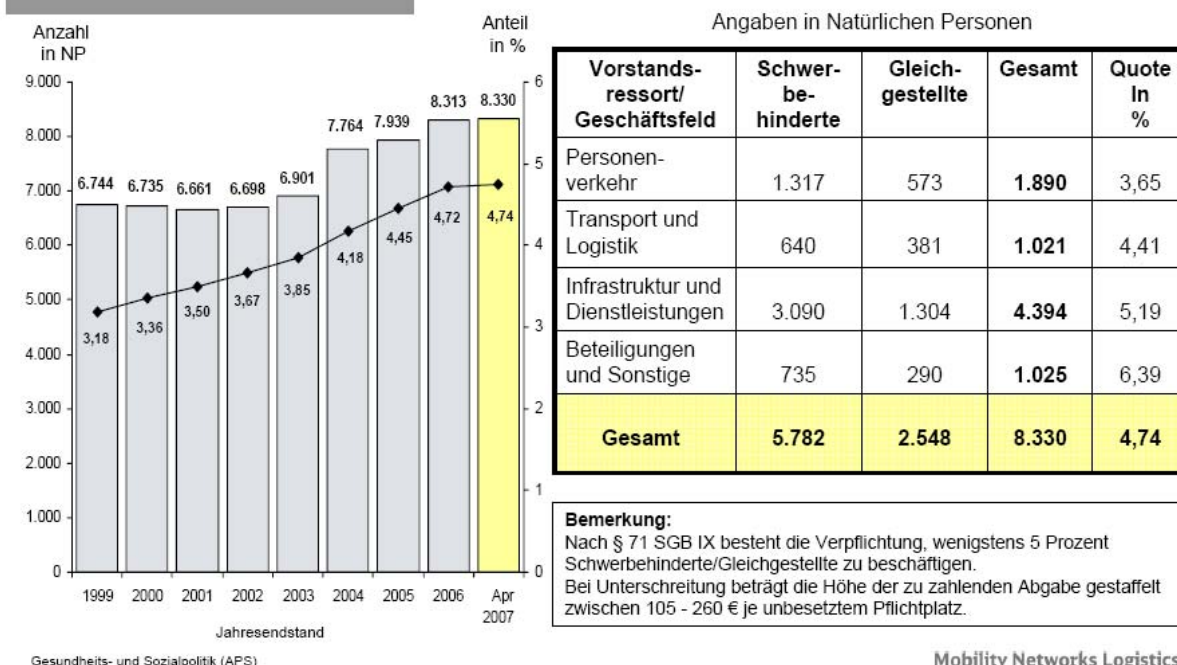
Auch im Rahmen der Berufsausbildung hat die Deutsche Bahn ein Interesse daran, mobilitätseingeschränkten jungen Menschen den Start ins Berufsleben zu ermöglichen. Rund 30 Auszubildende mit körperlichen Behinderungen absolvieren derzeit eine Berufsausbildung in Unternehmen des DB-Konzerns. Das Projekt „Einstellung behinderter Ausbildungsbewerber“ soll diese Zahl in den nächsten Jahren deutlich steigern. Im Zusammenwirken mit Berufsbildungswerken werden gezielt Jugendliche mit körperlichem Handicap angesprochen, die für eine Ausbildung bei der Deutschen Bahn geeignet sind.

Ziel der Personalpolitik der Deutschen Bahn ist es, neue Strategien zu entwickeln, die es behinderten Mitarbeitern erlauben, weiterhin ihre Arbeit auszuüben oder eine andere Arbeit innerhalb des DB-Konzerns zu finden.



April 2007

Schwerbehinderte im aktiven und erweiterten Personalbestand



[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.4.8 Ganz Ausgezeichnet

Dass sich das Engagement der DB AG im Personalbereich lohnt, wird in erster Linie am täglichen Berufsleben ihrer Mitarbeiter deutlich. Zahlreiche Auszeichnungen sind Beleg dafür, dass dieses Engagement auch in der Öffentlichkeit gewürdigt wird.

Total E-Quality Prädikat

Das 1997 eingeführte Prädikat wird an Institutionen aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Verwaltung verliehen, die sich für Chancengleichheit zwischen Männern und Frauen einsetzen. Das Prädikat muss alle drei Jahre neu erworben werden – dabei achtet die Jury darauf, dass Chancengleichheit nachhaltig gelebt wird.

Der Verein Total E-Quality Deutschland e.V. zeichnete die DB AG 1998, 2001, 2004 und 2007 für ihr Engagement zur Gleichberechtigung von Frauen aus. 2007 würdigte sie insbesondere auch das Engagement auf europäischer Ebene. Der DB-Konzern hat an einer Vereinbarung der Sozialpartner der europäischen Bahnen mitgewirkt. Die Charta wurde im Juni 2007 in Rom unterzeichnet.

Max-Spohr-Preis

Der Völklinger Kreis e.V., ein Zusammenschluss von rund 600 schwulen Unternehmern, Freiberuflern und Führungskräften, vergibt diesen Preis an Unternehmen, die die Vielfalt des gesellschaftlichen Lebens nach innen und außen fördern und zur Gleichberechtigung beitragen. Das Diversity Management der Deutschen Bahn erhielt den Max-Spohr-Preis 2004 in erster Linie für ihr Engagement in den Projekten „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“ und „Off-Road-Kids“ sowie die Gleichstellung eingetragener Lebenspartnerschaften.

Deutscher Förderpreis „Jugend in Arbeit“

Der vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales und der Bundesagentur für Arbeit ausgelobte Preis prämiert Projekte, die sich für die Eingliederung begrenzt ausbildungsfähiger Jugendlicher ins Berufsleben einsetzen. Die DB AG wurde 2006 mit ihrem Programm Chance plus Landessieger in Berlin.

Sonderpreis im Wettbewerb „Erfolgsfaktor Familie“

Zusammen mit 15 weiteren Unternehmen des Forums „Frauen in der Wirtschaft“, wie der Deutschen Bank oder der Deutschen Post, hat die DB AG am Wettbewerb des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend „Erfolgsfaktor Familie“ teilgenommen. Das Forum gewann dabei einen Sonderpreis für besonders innovative Maßnahmen. Das Ministerium würdigte die über Jahre bewährte, erfolgreiche Zusammenarbeit zahlreicher Unternehmen für mehr Familienfreundlichkeit. Diese erreicht die DB insbesondere durch die Arbeitszeitflexibilisierung, die Zusammenarbeit mit dem Familienservice, durch das Bahn-Sozialwerk und die Gesundheitsangebote.

Sonderpreis im Wettbewerb „Freiheit und Verantwortung“

Am 11. Dezember 2006 wurde die Deutsche Bahn AG für ihr Projekt „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“ mit einem Sonderpreis der Initiative „Freiheit und Verantwortung“ geehrt. Diese von den vier Spitzenverbänden der deutschen Wirtschaft (BDI, BDA, DIHK ZDH) und der Wirtschaftswoche im Jahr 2000 ins Leben gerufene Initiative würdigt herausragendes und nachahmenswertes Engagement von Unternehmen. In dem jährlich stattfindenden Wettbewerb werden in drei Kategorien ideelle Preise verliehen. Im diesjährigen Wettbewerb schaffte es die DB AG unter 37 Mitbewerbern in der Kategorie „große Unternehmen“ in den Kreis der Nominierten, die ausgezeichnet wurden. Im Fall des Projekts „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“ gilt der Preis dem sozialen Engagement der Bahn, sich intern und extern mit den Themen Hass, Gewalt und Diskriminierung auseinanderzusetzen.

DB-Konzern als Top Arbeitgeber

Der DB-Konzern gehört zu den besten Arbeitgebern in Deutschland. Zum ersten Mal ist die DB AG in der Studie der Gesellschaft für Verhaltensanalyse und Evaluation (geva) bewertet worden und erreichte prompt die Top 25. Besonders zeichnete sie sich in den Bereichen Jobsicherheit und Gesamtvergütung aus. Auch bezüglich Betriebsklima, Mitarbeiterzufriedenheit, Marktposition und Work-Life-Balance war der DB AG trotz hoher Leistungsorientierung eine gute Bewertung sicher. Die Studie kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass bei der Deutschen Bahn AG eine familienfreundliche Personalpolitik einen Schwerpunkt bilde. Chancengleichheit sei gegeben.

Ausgezeichnete Bewertung von Schenker

Die Schenker Deutschland AG wurde laut dem Absolventenbarometer des trendence-Instituts Berlin auf Rang 84 der beliebtesten Arbeitgeber 2005 gewählt. Im Image-Ranking 2005 der „Top-Anbieter logistischer Produkte und Dienstleistungen“ nahm Schenker sogar Platz 22 ein.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.5 Qualifizierung

5.5.1 Qualifizierung und Kompetenzmanagement

5.5.2 Den Nachwuchs im Blick – Einstieg bei der Bahn

5.5.3 Potenziale identifizieren und nutzen

5.5.4 Potenzialentwicklung sichert Beschäftigungsfähigkeit

5.5.5 Wissen managen

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

5.5.1 Qualifizierung und Kompetenzmanagement

Die Entwicklung und Qualifizierung ihres Personals ist zweifellos eine der Kernaufgaben der Deutschen Bahn. Das Unternehmen investiert in seine Mitarbeiter – und die Mitarbeiter übernehmen Verantwortung für ihre aktuelle und zukünftige Beschäftigungsfähigkeit.

Die demografische Entwicklung in Deutschland mit seiner gleichzeitig alternden und schrumpfenden Bevölkerung hat auch Auswirkungen auf die in Deutschland aktiven Unternehmen des DB-Konzerns. Die wesentlichen Herausforderungen sind „lebenslanges Lernen“ zu unterstützen und eine aktive Nachwuchsentwicklung zu betreiben. Ältere Mitarbeiter können durch Lebenserfahrung positiv in ihrem Umfeld wirken. Wenn sie sich konsequent weiterqualifizieren, verpassen sie nicht den Anschluss an Innovationen. Lebenslanges Lernen ist für die Gesellschaften des DB-Konzerns nicht nur ein Schlagwort, sondern ein Unternehmensgrundsatz. Schon junge Mitarbeiter werden zu einer kontinuierlichen Bildungsbiographie motiviert. Denn auch wenn sie durch Ausbildung oder Studium breite Qualifikationen erworben haben, verkürzt sich die Halbwertszeit von Wissen immer mehr, so dass eine ständige Weiterqualifizierung notwendig bleibt. Nur wer konsequent Fort- und Weiterbildungsangebote nutzt, kann dauerhaft zum Unternehmenserfolg beitragen.

Nachwuchs sichern

Die Deutsche Bahn nimmt mit starken Argumenten den Wettbewerb um qualifizierte Nachwuchskräfte an. Als einer der größten Ausbilder Deutschlands bietet sie mehr als 25 Ausbildungsberufe mit herausragenden Zukunftschancen für Haupt- und Realschüler sowie Abiturienten. Darüber hinaus bietet die Deutsche Bahn Abiturienten die Möglichkeit eines dualen Studiums an einer Berufsakademie mit den Ausrichtungen Ingenieurwesen, Betriebswirtschaft oder Informatik. Seit der Bachelor-Abschluss das Diplom (BA) ablöste, erwerben die Absolventen bereits nach drei Jahren einen international anerkannten Abschluss.

Hochschulabsolventen finden in den Traineeprogrammen der Unternehmen des DB-Konzerns eine attraktive Einstiegsmöglichkeit und bilden mittel- bis langfristig den Nachwuchs an Führungskräften. Die Programme haben großen Erfolg: Die DB AG besetzt mittlerweile 95 Prozent der Führungskräftepositionen aus den eigenen Reihen.

Dass sich Weiterbildungsangebote auch im Wettbewerb um Nachwuchskräfte lohnen, machte der „access survey 2004“ deutlich. So besitzt der Faktor Weiterbildung hinter dem Einkommen und dem Betriebsklima für die Befragten die drittgrößte Bedeutung. Bei den Zusatzleistungen liegt die Attraktivität fachlicher Fortbildungsangebote sogar an erster Stelle. Durch geregelte Einstiegsverfahren stellt die Deutsche Bahn die Gleichbehandlung aller Bewerber sicher.

Potenziale erkennen und entwickeln

Um Potenziale richtig einschätzen und entwickeln zu können, vertraut das Unternehmen Instrumenten, wie dem Kompetenzmanagementsystem und dem Managementplanungsprozess. Diese systematischen Instrumente ermöglichen es, die vorhandenen Kompetenzen der Mitarbeiter mit den notwendigen abzugleichen, Mitarbeiter für neue Aufgaben und Funktionen weiterzuentwickeln und Potenziale für Führung zu identifizieren.

Weiterbildung für Fach- und Führungskräfte

Mit DB Training hat die Deutsche Bahn einen Wertschöpfungspartner in Sachen Qualifizierung aufgestellt. Dem mittlerweile größten Qualifizierungs- und Beratungsanbieter Europas ist die Akademie für Internationale Mobilität zugeordnet, die den Anforderungen einer neuen Lernkultur im Unternehmen Rechnung trägt. Hier bietet die DB AG ihren Mitarbeitern die Möglichkeit, sich neben ihrem Beruf weiterzubilden und so ihre Beschäftigungsfähigkeit zu steigern. 2005 nahm die DB Akademie ihren Betrieb als Bildungsstätte auf und vermittelt seitdem spezielle Programme für Führungskräfte. So können alle Beschäftigten der Deutschen Bahn optimale Qualifizierungs- und Weiterbildungsmaßnahmen nutzen. Denn von allem, was die Mitarbeiter lernen, profitiert auch das Unternehmen.

Lebenslanges Lernen

Die Dokumentation von Entwicklungswegen fördert das lebenslange Lernen der Beschäftigten im DB-Konzern und zeigt die beruflichen Perspektiven auf. Andererseits gestattet es die Dokumentation, diejenigen Mitarbeiter zu identifizieren, die sich in Richtung der Bedarfsfunktion entwickeln können. Darüber hinaus können sich Mitarbeiter, ihre Führungskräfte und auch die beratenden Personaler über die ebenfalls hinterlegten Qualifizierungs- und Entwicklungsmaßnahmen – insbesondere im Bereich der freiwilligen Weiterbildung – informieren.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.5.2 Den Nachwuchs im Blick – Einstieg bei der Bahn

Qualifizierter Nachwuchs ist der Schlüssel zu langfristigem Erfolg. Die Deutsche Bahn AG bietet für jeden Beruf den passenden Ausbildungsweg an. In den Unternehmen ihres Kerngeschäfts sind Einstiegsverfahren für Azubis und Trainees geregelt.

5.5.2.1 Fit für die Jobs von morgen

5.5.2.2 Die DB – einer der größten deutschen Ausbilder

5.5.2.3 Trainees und Netzwerke

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

5.5.2.1 Fit für die Jobs von morgen

Der DB-Konzern unterstützt junge Menschen aktiv bei der Berufsorientierung. Berufsakademie und Direkteinstiegsprogramme für Bachelor-Absolventen sollen den Fach- und Führungsnachwuchs sichern.

Schulkooperationen

Mit dem Projekt „Schulkooperationen“ unterstützt die DB AG Schüler bei der Berufsorientierung und motiviert engagierte junge Menschen für eine Ausbildung bei einem Unternehmen des Konzerns. Bundesweit arbeitet die Deutsche Bahn mit rund 60 Schulen zusammen. Bewerbertrainings, Betriebsbesichtigungen und Schülerpraktika sind dabei ein wichtiger Teil der engen Kooperation, die vor allem auf dem Engagement der Mitarbeiter vor Ort basiert. Darüber hinaus entstehen Kontakte mit Schulen bei Werksbesuchen oder auf Messen. Gemeinsam mit anderen Unternehmen führt die Deutsche Bahn seit 2005 einmal jährlich einen „Bewerbertag“ durch, bei dem Schüler in den Abschlussklassen von Haupt- und Realschulen in Gesprächen mit Unternehmensvertretern ein individuelles Feedback zu ihrer möglichen persönlichen und beruflichen Entwicklung erhalten.

Berufsakademie – Studium und Ausbildung in einem

Um Nachwuchskräfte für Fach- und Führungspositionen in Deutschland frühzeitig zu gewinnen, zu qualifizieren und zu binden, bietet die Deutsche Bahn 12 Berufsakademie-Studiengänge im betriebswirtschaftlichen und technischen Bereich an. Durch den Wechsel zwischen Theorie- und Praxisphasen lernen die Studierenden, die an der Berufsakademie erworbenen theoretischen Inhalte direkt in die unternehmensspezifische Praxis umzusetzen. Darüber hinaus werden die Studierenden über Seminare und Workshops ganzheitlich gefördert und erwerben so innerhalb von drei Jahren nicht nur die Bachelor-Qualifikation, sondern vor allem ein hohes Maß an unternehmensspezifischem Wissen und Praxiskompetenz. Neben dem BA-Studium bietet die Deutsche Bahn auch zielorientierte Kooperationen mit Fachhochschulen an.

Bachelors welcome

Mit der Unterzeichnung des Memorandums „Bachelors welcome“ initiierte die Deutsche Bahn 2004 gemeinsam mit der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände, dem Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft sowie dem Centrum für Hochschulentwicklung eine Kampagne für die stärkere Akzeptanz der neuen Abschlüsse in deutschen Unternehmen. Mit einem eigenen Programm fördert die DB AG zudem den Direkteinstieg von Bachelor-Absolventen. Wie allen anderen Hochschulabsolventen aus Deutschland und den europäischen Nachbarländern stehen den Bachelor-Absolventen bei entsprechender Eignung damit künftig alle Karrierewege im DB-Konzern offen.

Die Deutsche Bahn ist ein wichtiger Partner der Hochschulen. So werden im engen Austausch mit den deutschen „Eisenbahnprofessoren“ einmal im Jahr auf einer zweitägigen Konferenz aktuelle Entwicklungen in Forschung und Lehre im Eisenbahnwesen diskutiert. Dabei knüpft die DB AG auch Kontakt zu potenziellen Ingenieuren von morgen. Diesen Nachwuchs zu rekrutieren stellt angesichts der künftigen demografischen Entwicklung eine der zentralen personalpolitischen Herausforderungen des Unternehmens dar.

In Kooperation mit der Universität Cottbus hat die Deutsche Bahn den Bachelorstudiengang Elektrotechnik mit dem Schwerpunkt Leit- und Sicherheitstechnik für Bahnsysteme ins Leben gerufen. Dabei ist es bemerkenswert, dass ein Industrieunternehmen konkrete Ausbildungsinhalte und Lehrbeauftragte im Pflichtteil eines Studiums anbietet. Der langfristige Nutzen für das Unternehmen liegt auf der Hand: Gerade für den wichtigen Bereich Sicherheitstechnik kann die DB AG ihren Ingenieurwachstum frühzeitig identifizieren und Studieninhalte mitgestalten.

Praktikanten

Die Deutsche Bahn hat die Richtlinien von „Fair Company“ unterzeichnet. Alle Praktika werden vergütet, dauern höchstens sechs Monate und werden ausschließlich an Bewerber vergeben, die ihr Studium noch nicht abgeschlossen haben.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.5.2.2 Die DB – einer der größten deutschen Ausbilder

Die duale Berufsausbildung der DB AG bereitet Jugendliche auf die wachsenden Anforderungen eines international agierenden Verkehrsunternehmens vor. Nach dem erfolgreichen Abschluss werden die meisten übernommen.

Die Ausbildung ist eine der wichtigsten Zukunftsinvestitionen für das Unternehmen. Jährlich beginnen über 2.000 Schulabgänger ihren Berufseinstieg bei der Deutschen Bahn – die meisten davon über die duale Berufsausbildung. In vier Kernfeldern (Verkehrsberufe, gewerblich-technische Berufe, kaufmännische Berufe, IT-Berufe) bereitet die Deutsche Bahn ihre künftigen Mitarbeiter auf die wachsenden Anforderungen eines international agierenden Verkehrsunternehmens vor.

Die Internationalisierung der Bahn schlägt sich auch in der Ausbildung nieder: Mit der transnationalen Berufsausbildung bildet die Deutsche Bahn gemeinsam mit ihren Partnerbahnen in Polen und Frankreich das künftige Servicepersonal für den grenznahen Einsatz aus. Die Deutsche Bahn war zudem in einem EU-geförderten Projekt gemeinsam mit europäischen Partnerbahnen federführend bei der Entwicklung eines europäischen Abschlusses für das Berufsbild des Kaufmanns für Verkehrsservice.

DB Training als kompetenter Partner

Neben Betrieb und Berufsschule steht den Jugendlichen der interne Dienstleister DB Training als kompetenter Partner in der Ausbildung zur Seite. Die Seminare und Werkstatt-Trainings für alle Auszubildenden finden in bundesweit insgesamt mehr als 40 Ausbildungsstätten, Lernzentren und Simulatorenstandorten statt. Moderne Lern- und Lehrmethoden sind dabei selbstverständlich – so lernen beispielsweise alle auszubildenden Bürokaufleute mit Hilfe des so genannten „online fitters“ eigenständig vom PC aus. Sie bearbeiten ihre Aufgaben in Eigenregie, bei Fragen steht ihnen ein Teletutor zur Verfügung. Gleichzeitig schult die Deutsche Bahn die Medienkompetenz der Jugendlichen und fördert ihre soziale Kompetenz im Outdoor-Training für alle Azubis des ersten Lehrjahres. Auch das Projekt „Azubis gegen Hass und Gewalt“ fördert die soziale Interaktion und die Toleranz im täglichen Miteinander.

Bereits frühzeitig übernehmen die Jugendlichen Verantwortung in Projekten und machen sich so mit der beruflichen Praxis vertraut. In Juniorfirmen organisieren Azubis den Service in Zügen oder leiten eigenständig ganze Bahnhöfe, was ihre Teamfähigkeit, Eigeninitiative und ihr Verantwortungsbewusstsein schult.

Übernahme nach der Ausbildung

Die Verantwortung der Deutschen Bahn für die Jugendlichen endet nicht mit dem Abschluss der Ausbildung. Als eines der wenigen Unternehmen übernimmt die DB AG alle leistungsstarken und mobilen Jugendlichen nach der Berufsausbildung in einen Job. Möglich ist dies im Betrieb oder bei der DB Zeitarbeit GmbH, wo der JobStarterService ein eigenes Instrument zur Vermittlung der ausgelerten Azubis in den Job liefert. Hier können die Berufseinsteiger Erfahrungen in verschiedenen Bereichen sammeln – mit der Sicherheit einer festen Beschäftigung bei geregelter Vergütung. In 2006 konnte die DB AG 87 Prozent der Auszubildenden ein Übernahmeangebot machen. 90 Prozent der jungen Männer und Frauen haben das Angebot angenommen. Für 2007 zeichnet sich ein ähnlicher Trend ab.

Die Partner der DB, die sich im Verbund der „4 Stars“ zusammengeschlossen haben, beraten Jugendliche und Berufsanfänger bei allen Fragen rund um ihren ersten Ausbildungs- oder Arbeitsplatz. Die Einsteiger können sich das erste Entgelt direkt auf ein kostenloses Girokonto der Sparda-Banken überweisen lassen, den ersten Urlaub können sie mit den günstigen Reiseangeboten des Bahn-Sozialwerkes planen und in ihrer Freizeit bieten die Eisenbahner-Sportvereine jede Menge Sportangebote sowie Kooperationen mit Fitness-Studios. Und falls dort etwas passieren sollte, fängt sie die Absicherung der DEVK und der BAHN-BKK auf – nicht nur während der Lehrzeit, sondern ihr Leben lang.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.5.2.3 Trainees und Netzwerke

Trainees profitieren im DB-Konzern von einem exzellenten Einstiegsprogramm. Sie lernen das Unternehmen kennen und bereiten sich auf künftige Fach- und Führungspositionen vor. Der TraineeClub liefert ihnen dabei wichtige Kontakte und Informationen.

Hochschulabsolventen steigen beim DB-Konzern über das Traineeprogramm ein. Ein Jahr lang durchlaufen die Trainees verschiedene Stationen, um die Unternehmen des DB-Konzerns kennen zu lernen. Beispielsweise richtet sich das Programm TrainTec speziell an Ingenieure und liefert im Wettbewerb um Nachwuchskräfte gute Argumente: Es entspricht den Wünschen nach einer praxisorientierten Weiterbildung und legt das Augenmerk auf generalistische Fähigkeiten. Dabei dürfte TrainTec künftig noch an Bedeutung gewinnen, denn durch altersbedingte Austritte wird der Bedarf an Nachwuchsingenieuren in den nächsten Jahren steigen.

Im Beruf ist ein Netzwerk oft sehr hilfreich – das wissen auch die Nachwuchskräfte der Deutschen Bahn. Deshalb haben Trainees und Direkteinsteiger 2001 in Eigeninitiative den TraineeClub ins Leben gerufen. Eine in der deutschen Unternehmenslandschaft völlig neuartige Institution, die der DB-Konzern gerne unterstützt. Dieses Netzwerk für den akademischen Nachwuchs besteht aus Direkteinsteigern, Trainees sowie BA-Studenten und soll Nachwuchskräften den Einstieg in das Verbundsystem Bahn erleichtern. Zudem hat sich der TraineeClub als Informations- und Kommunikationsmedium bewährt und ist inzwischen auch bei den Führungskräften ein beliebtes Forum, in dem sie den Kontakt zu Führungsnachwachskräften herstellen können.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.5.3 Potenziale identifizieren und nutzen

Ein Unternehmen muss die Potenziale seiner Mitarbeiter kennen, um sie entwickeln und nutzen zu können. Die Deutsche Bahn bedient sich zweier Modelle, um ihre Beschäftigten bestmöglich einschätzen und fördern zu können.

Kompetenzen bei sich wandelnden Berufsbildern managen

Die Berufsbilder der Deutschen Bahn haben sich in den vergangenen Jahren erheblich entwickelt. Neue sind hinzugekommen, bestehende haben sich stark verändert. Um den sich wandelnden Markt- und Kundenerfordernissen gerecht zu werden, ermöglicht das Kompetenzmanagement der Deutschen Bahn eine praxisorientierte und bedarfsgerechte Qualifizierung und Entwicklung der Beschäftigten. Hierbei werden in einem ersten Schritt Soll-Kompetenzprofile für spezifische Aufgabenfelder erstellt. Zur Ermittlung des individuellen Qualifizierungs- und Entwicklungsbedarfs erfasst die direkte Führungskraft des Mitarbeiters in einem zweiten Schritt dessen Ist-Kompetenzprofil bestehend aus einer Selbsteinschätzung und einer Fremdeinschätzung. Im so genannten Kompetenzgespräch werden beide Einschätzungen abgeglichen und dokumentiert. Mitarbeiter und Führungskraft leiten gemeinsam Qualifizierungsmaßnahmen sowie mögliche Entwicklungspotenziale von den ausgewerteten Ergebnissen ab. Damit orientiert sich die individuelle Fort- und Weiterbildung nicht an starren Vorgaben, sondern an den erforderlichen Kompetenzen des Mitarbeiters zur Ausübung des Berufs. Hierbei sorgen die jährlich stattfindenden Kompetenzgespräche für größtmögliche Transparenz.

Managementplanungsprozess – Führungskräfte frühzeitig erkennen und fördern

Im Managementplanungsprozess (MPP) erfolgt die Identifizierung, Auswahl, Entwicklung und Positionierung geeigneter Führungskräfte. Dieser Leitprozess der Führungskräfteplanung und -entwicklung wurde 2003 für alle Konzernführungskräfte (KFK) und Oberen Führungskräfte (OFK) konzernweit eingeführt. Ein Jahr später wurde seine Anwendung auf alle Leitenden Führungskräfte (LFK) und ausgewählte tarifliche Mitarbeiter ausgeweitet, um die Identifizierung und Förderung des Managementnachwuchses auf allen Ebenen sicherzustellen.

Der MPP steht für konsequente und systematische Führungskräfteplanung und -entwicklung mit den Schwerpunkten

- im Unternehmen vorhandene Potenziale für weiterführende Managementaufgaben zu identifizieren,
- eine nachhaltige Entwicklung der Führungskräfte zu sichern,
- ihnen durch eine systematische Karriere- und Nachfolgeplanung Perspektiven im Unternehmen zu eröffnen,
- die Besetzungsqualität auf allen Schlüsselpositionen zu verbessern
- und strategische Kenngrößen zur frühzeitigen Planung und Steuerung aller Maßnahmen der Führungskräfteentwicklung zu liefern.

Um Kontinuität sicherzustellen, findet der MPP jährlich statt. Das bedeutet, dass Potenzialeinschätzungen in der Regel nach einem Jahr überprüft werden. Dabei ist es Aufgabe der Führungskraft das Managementpotenzial einzuschätzen und damit – basierend auf den konzernweit geltenden DB Managementkompetenzen – Unternehmer-, Führungs- und Soziale Kompetenz. Im Rahmen der ebenfalls jährlich stattfindenden Managementkonferenz besprechen die Führungskräfte einer Ebene mit dem gemeinsamen nächst höheren Vorgesetzten die aktuelle Potenzialsituation ihres Bereiches.

Die Rückmeldung zur Potenzialeinschätzung erfolgt generell im Rahmen des Führungsgespräches. Die eingeschätzten Personen haben Gelegenheit, persönliche Stärken und Handlungsfelder zu erfahren, sich zielgerichtet weiterzuentwickeln und damit ihren beruflichen Weg eigenverantwortlich und aktiv zu gestalten.

Für 98 Prozent der Leitenden Angestellten (ohne BAX) ist eine regelmäßige Leistungsbeurteilung und Entwicklungsplanung durch den MPP bzw. das Führungsgespräch sichergestellt.

Jährliche Führungs- und Mitarbeitergespräche

Die Durchführung der Mitarbeitergespräche und Leistungsbeurteilung ist in der Konzernbetriebsvereinbarung (KBV) „Mitarbeitergespräche“ geregelt. Mit 70 Prozent der Mitarbeiter im Tarifbereich wird alle zwei Jahre ein Mitarbeitergespräch durchgeführt. Gemäß KBV wird mit Mitarbeitern im unteren Tarifbereich dann ein Mitarbeitergespräch geführt, wenn entweder Mitarbeiter oder Führungskraft dies wünschen. Alle Mitarbeiter mit Zielvereinbarungen erhalten jährlich im Zielvereinbarungsgespräch gemäß der Konzernbetriebsvereinbarung „Zielvereinbarungsgespräch“ eine Einschätzung ihrer Leistungen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.5.4 Potenzialentwicklung sichert Beschäftigungsfähigkeit

Die Potenzialentwicklung teilt sich in drei Bereiche auf: berufliche Erstausbildung, betriebliche Aus- und Fortbildung sowie Weiterbildung. Um in jedem Feld das Optimum zu erreichen, werden Mitarbeiter und Führungskräfte bei der Weiterbildung getrennt.

5.5.4.1 Neue Herausforderungen auch für Führungskräfte

5.5.4.2 Betriebliche Weiterbildung: DB Training – Wissen kann begeistern

5.5.4.3 Innovationsfähigkeit in Zeiten des Wandels erhalten und ausbauen

5.5.4.4 Internationalisierung fördern

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

5.5.4.1 Neue Herausforderungen auch für Führungskräfte

DB Akademie – die Akademie für das Top-Management sichert die Qualität der Führung durch Leadership- und Management-Programme. Netzwerke ermöglichen den Erfahrungsaustausch über Ressort-, Regionen- und Ländergrenzen hinweg.

Globalisierung, demografischer Wandel und Change Management sind Herausforderungen, denen sich Führungskräfte stellen müssen – bei der Deutschen Bahn allerdings nicht ohne spezifische Unterstützung. So ist seit Mai 2005 der originalgetreu restaurierte Kaiserbahnhof in Potsdam Sitz der Führungskräfte-Akademie des DB-Konzerns, die sämtliche Qualifizierungs- und Entwicklungsaktivitäten für das Top-Management bündelt. Die Programme und Dialogveranstaltungen der DB Akademie und der Kaiserbahnhof als Tagungs- und Veranstaltungsort stoßen auf große Resonanz bei den Konzern- (KFK) und Oberen Führungskräften (OFK). Der Kaiserbahnhof hat sich bereits als Begegnungsstätte und als Plattform der ressortübergreifenden Netzwerkbildung im DB-Konzern etabliert. Führungskräfte können alte Kontakte vertiefen, neue knüpfen sowie Erfahrungen und Know-how austauschen. Das alles fördert die Zusammenarbeit im Systemverbund und über die Ressort-, Regionen- und Ländergrenzen hinweg.

Die DB Akademie hat im Jahr 2006 ihr Portfolio systematisch weiterentwickelt und die Programme entlang der vier strategischen Stoßrichtungen (Leadership, Management, Managerial Effectiveness und Dialog) ausgerichtet. Die Teilnehmer haben dort in kleinen Gruppen mit Kollegen und renommierten Trainern die Möglichkeit, ihre Führungs- und Unternehmerkompetenz kritisch zu reflektieren sowie Verhaltens- und Handlungsoptionen an Beispielen und in kollegialer Beratung zu erarbeiten. Die Führungskräfte stärken damit ihre Kompetenzen und festigen ihre Professionalität im Job. Einer der Erfolgsfaktoren der DB Akademie ist die enge Verzahnung mit der Führungskräfteentwicklung. Die Teilnahme an den einzelnen Programmen wird im Rahmen des Managementplanungsprozesses (MPP) festgelegt.

Leadership-Programme

Die Leadership-Programme der DB Akademie fördern die aktive Auseinandersetzung mit dem gemeinsamen Führungsverständnis im Konzern und bieten den Führungskräften die Möglichkeit, ihr eigenes Führungsverhalten zu reflektieren. Das derzeitige Flaggschiff der DB Akademie ist das „OFK Management Programm“, das für die rund 650 OFK 2 und OFK 3 bis Ende 2006 abgeschlossen sein wird. In diesem Programm setzen sich die Teilnehmer über drei Module mit Themen der Führungs-Persönlichkeit, der Führung in der unternehmerischen Veränderung und der ergebnisorientierten Mitarbeiterführung intensiv auseinander. Für die Absolventen des „OFK Management Programms“ bietet die DB Akademie dieses Jahr erstmalig ein „OFK Management Programm – Follow up“ an. Es frischt in zweieinhalb Tagen die Führungsthemen aus dem Programm auf und vermittelt neue Impulse für die tägliche Führungspraxis in einem erweiterten Netzwerk.

Mit dem „Leadership-Forum“ gibt es in diesem Jahr erstmalig ein Programm für die KFK und OFK 1. In dieser zweieinhalbtägigen Veranstaltung setzen sich die Teilnehmer in kleinen ressortübergreifenden Gruppen unter der Schirmherrschaft eines Konzernvorstandsmitglieds mit renommierten Referenten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft auseinander. Dabei geht es um Themen wie Globalisierung, Steuerung von Unternehmen, Leadership und Verantwortung von „Unternehmern im Unternehmen“.

Management-Programme

Die Management-Programme der DB AG fördern die aktive Auseinandersetzung mit der strategischen und umsetzungsorientierten Unternehmenssteuerung sowie die Gestaltung des eigenen Geschäfts. Sie werden in enger Zusammenarbeit zwischen DB Managern, Wissenschaftlern und Executive Trainern von renommierten Business Schools, Hochschulen und Trainingsinstituten entwickelt und durchgeführt. Im Vordergrund stehen hier der Bezug zu den Geschäften und praxisorientierte Methoden, wie zum Beispiel DB-spezifische Fallstudien und Best Practice-Beispiele aus anderen Unternehmen.

Managerial Effectiveness-Programme

Die einzelnen Trainings der Managerial Effectiveness-Programme vermitteln Instrumente und Methoden, um Führung und Management effektiver zu gestalten. Dazu gehören Entscheidungs- und Verhandlungstechnik, Feedback und Selbstreflexion, die Steuerung von Meetings, Reden und Präsentieren sowie der Auftritt in der Öffentlichkeit und im internationalen Umfeld.

Dialog-Programme

Mit der Programm-Säule „Dialog“ fördert die DB Akademie eine offene, lösungsorientierte Diskussions- und Streitkultur im Konzern. Hier geht es in erster Linie um das gemeinsame Verständnis für die Strategie des DB-Konzerns sowie die ressort- und geschäftsfeldübergreifende Vernetzung. Im Rahmen der „Executive Talks“, die seit November 2005 bereits 30 mal mit über 550 OFK stattgefunden haben, reflektiert ein Mitglied des Executive Boards in vertrauensvoller Atmosphäre mit rund 20 Teilnehmern die strategischen Positionierungen des Konzerns und diskutiert aktuelle Themen. Auch die Vorstände schätzen diesen allseits beliebten Kaminabend aufgrund des direkten Feedbacks, das sie hier erhalten.

Mit ihren vier Säulen bieten die Programme der DB Akademie einen ganzheitlichen Ansatz und ein vielfältiges Portfolio. Damit ist sie eine Plattform für die konstruktiv-kritische Auseinandersetzung mit strategischen Konzern- und Geschäftsfeldthemen, mit dem Führungsverständnis des Konzerns und der Führungskräfte sowie nicht zuletzt auch mit dem eigenen Verhalten.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.5.4.2 Betriebliche Weiterbildung: DB Training – Wissen kann begeistern

DB Training – der Mix aus bahnspezifischem Wissen gekoppelt mit Erfahrungen als externer Beratungsdienstleister garantiert die Qualität in der Aus- und Weiterbildung.

Seit mehr als 10 Jahren fungiert DB Training als Qualifizierungs- und Beratungsdienstleister im DB-Konzern sowie für externe Unternehmen. Mit 230.000 Teilnehmern, 22.000 Veranstaltungen und 70 Standorten ist DB Training einer der größten Qualifizierungs- und Beratungsdienstleister in Europa. Der Full-Service reicht von qualifizierter Unternehmensberatung rund um Prozess-, Qualitäts- sowie Changemanagement über Consulting im internationalen Verkehrsmarkt bis hin zu einem breiten Bildungsangebot mit 1.500 Seminaren. Obwohl inzwischen zahlreiche Unternehmen zum Kundenkreis gehören, bewahrt sich DB Training sein einzigartiges Eisenbahn-Know-how. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des DB-Konzerns können von der Ausbildung bis hin zum individuellen Coaching von ihrem Bildungsanbieter profitieren.

Auch im Rahmen der FIFA WM 2006 hat DB Training seine Bildungskompetenz unter Beweis gestellt und schulte neben 12.000 DB Mitarbeitern über 30.000 externe Service-Kräfte zehn Wochen lang an zwölf WM-Standorten: 12.000 Volunteers – freiwillige Helferinnen und Helfer des Organisationskomitees – erhielten spezielle Service- und Fachtrainings unter dem Motto „Fachkompetenz erwerben – Service erleben“. 12.500 Sicherheitskräfte des Organisationskomitees der FIFA bekamen ein spezielles Verhaltens- und Fachtraining. Außerdem hat DB Training über 6.500 Mitarbeiter von Handelsunternehmen, Hotelketten, Verkehrsgesellschaften oder Taxiunternehmen zu Service-Botschaftern ausgebildet. Themenschwerpunkte waren hierbei interkulturelle Kompetenz, Service- und Kundenorientierung sowie Besonderheiten der jeweiligen WM-Stadt. Für diesen Großauftrag hat DB Training innovative Schulungskonzepte entwickelt, die es den Teilnehmern ermöglichten, Deutschland als gastfreundliches Land zu präsentieren.

Akademie für Internationale Mobilität

Die im August 2000 gegründete Akademie für Internationale Mobilität gehört zu den Einrichtungen von DB Training. Sie bietet berufs begleitende Weiterbildungsmaßnahmen an und kooperiert dabei mit externen Bildungsanbietern. So können Mitarbeiter der DB unterschiedliche Studiengänge belegen und damit ihre Chancen am Arbeitsmarkt sichern bzw. Entwicklungsmöglichkeiten im Unternehmen verbessern. Im Angebot sind sowohl Studiengänge wie Dipl. Informatik (FH) als auch Lehrgänge wie Personalfachkaufmann (IHK). Die Lehrgänge sind durch die Kooperation kostenreduziert; bei ausreichender Berufserfahrung ist das Abitur oft keine Voraussetzung. Bisher studieren mehr als 800 Mitarbeiter über die Akademie für Internationale Mobilität.

Durchschnittliche Stunden je Mitarbeiter für Bildung – Kernkonzern Schiene			
Mitarbeiter-Kategorie	Bildungsausfälle	Gesamtzeiten	Bildung Mitarbeiter je
Arbeiter	1.079.812	62.067.088	35,42
Angestellte	1.732.508	118.112.785	29,86
= Tarifkräfte	2.812.320	180.179.873	31,78
Zugewiesene Beamte	843.862	77.692.465	22,11
Beurlaubte Beamter (Angestellte)	8.267	4.044.814	4,16
= Beamte	852.129	81.737.279	21,23
Aushilfs-Arbeitnehmer	208	24.546	17,25
Geringfügig Beschäftigte	93	42.760	4,43
Praktikant, Diplomand	76	107.020	1,45

Trainee	12.377	305.540	82,48
Werkstudent	604	178.617	6,88
Auszubildende	2.055.488	3.261.720	1.283,06
Summe	5.733.295	265.837.355	43,91

Zu den Bildungsmaßnahmen zählen:

- Regelmäßige Fortbildung nach § 9 BTV (RFU/FIT)
- Berufsausbildung (L) der Azubi
- Innerbetriebliche Fachausbildung (FA) nach § 5 BTV, Laufbahnausbildung eines Beamten
- Umschulungen der Arbeitnehmer sowie Umschulung der Beamten für eine andere Fachrichtung
- Verwendungsfortbildung für Funktionen, für die der Arbeitnehmer noch keine Qualifikation erworben hat (die Maßnahme schließt mit einer Prüfung ab)
- Verwendungsfortbildung für Funktionen, für die der Arbeitnehmer zusätzliche Qualifikation benötigt (z. B. Einsatz auf einem Tfz oder Stw einer anderen Baureihe oder Bauart, die Maßnahme schließt mit einer Prüfung ab.)
- Verwendungsmäßige Ausbildung der neu eingestellten Mitarbeiter bei verkürzter Ausbildung zum Lokführer
- Anpassungsfortbildung – anlassbezogene Fortbildung in Seminarform, zur Erweiterung und Vertiefung vorhandener Kenntnisse bei neuen Arbeitsverfahren in der ausgeübten Funktion

Darüber hinaus gewähren wir Bildungsurlaub für private Bildungsmaßnahmen.

Durchschnittliche Stunden je Mitarbeiter für Bildungsurlaub – Kernkonzern Schiene			
Mitarbeiter-Kategorie	Bildungsausfälle	Gesamtzeiten	Bildung Mitarbeiter je
Arbeiter	21.732	62.067.088	0,71
Angestellte	40.337	118.112.785	0,70
= Tarifkräfte	62.069	180.179.873	0,70
Zugewiesene Beamte	17.377	77.692.465	0,46
Beurlaubte Beamter (Angestellte)	841	4.044.814	0,42
= Beamte	18.218	81.737.279	0,45
Aushilfs-Arbeitnehmer		24.546	
Geringfügig Beschäftigte		42.760	
Praktikant, Diplomand		107.020	
Trainee	39	305.540	0,26
Werkstudent		178.617	
Auszubildende	1.836	3.261.720	1,15
Summe	82.162	265.837.355	0,63

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.5.4.3 Innovationsfähigkeit in Zeiten des Wandels erhalten und ausbauen

Lebenslanges Lernen erhält die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeiter, unterstützt das Beschäftigungsbündnis und trägt zur Innovationsfähigkeit des DB-Konzerns bei.

In Deutschland wird es künftig immer weniger junge Arbeitskräfte geben. Die DB AG reagiert schon jetzt auf diese Entwicklung – so könnte aus der Not sogar eine Tugend werden. Denn häufig sind es ältere Mitarbeiter, die durch ihre Lebens- und Berufserfahrung einen positiven Einfluss auf ihr Umfeld haben. Mit mehreren Programmen bereitet sich die DB darauf vor, die Arbeitsfähigkeit möglichst lange zu erhalten: Dazu gehört ein durchdachtes Gesundheitsmanagement und vor allem das Programm Lebenslanges Lernen.

Um den wechselnden Anforderungen standzuhalten und nicht den Anschluss an neue Techniken zu verpassen, müssen sich künftig auch ältere Mitarbeiter weiter qualifizieren. Dabei ist es gerade im produktiven Bereich eine anspruchsvolle Aufgabe, langjährige Mitarbeiter, deren letzte Lernphase weit zurück liegt, weiterzubilden oder bei Verlust des Arbeitsplatzes auf eine andere Beschäftigung umzuschulen.

Lebenslanges Lernen ist bei der Deutschen Bahn nicht nur ein Schlagwort, sondern ein Unternehmensgrundsatz. Ziel ist es, schon junge Mitarbeiter zu einer kontinuierlichen Bildungsbiografie zu motivieren. Denn auch, wenn sie durch Ausbildung oder Studium weit reichende Qualifikationen erworben haben, verkürzt sich die Halbwertszeit ihres Wissens. Nur wer das Lernen selbst trainiert, kann effizient lernen und damit zum Unternehmenserfolg beitragen. Um den individuellen Ansprüchen der Mitarbeiter in einem Großkonzern zu entsprechen, stellen die DB Akademie und DB Training vielfältige Angebote bereit.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.5.4.4 Internationalisierung fördern

Der DB-Konzern hat sich in den letzten Jahren zu einem führenden globalen Verkehrsunternehmen entwickelt. Folglich muss der Konzern seine Mitarbeiter auf die Herausforderungen eines internationalen Einsatzes vorbereiten.

SCHENKERimpact

Mitarbeiter können mit einer Rückkehrgarantie in ihren bisherigen Aufgabenbereich für drei bis sechs Monate ins Ausland gehen. Im Idealfall kommt es dabei sogar zu einem sogenannten 1:1-Austausch, bei dem ein Kollege aus dem betreffenden Land im direkten Gegenzug für den betreffenden Mitarbeiter nach Deutschland kommt. So gelingt es dem DB-Konzern, die internationale Seite von Schenker nach Deutschland zu transportieren und während seine Mitarbeiter aus Deutschland wertvolle Auslandserfahrungen sammeln können. Persönliche Kontakte fördern dabei das Verständnis für interkulturelle Differenzen ebenso wie für unternehmensspezifische Unterschiede – und sie erleichtern die Zusammenführung verschiedener Unternehmen.

Auslandsaufenthalt mit JoRo

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können das zwei- bis dreijährige Job Rotation Programm (JoRo) mit einem zwölfmonatigen Auslandseinsatz kombinieren. Die DB sucht für die Teilnehmer eine ihren Qualifikationen entsprechende Position in anderen Ländern. Feste Plätze gibt es unter anderem in Australien, Neuseeland und den USA. Nach Absprache ist jedoch auch ein Einsatz in allen anderen Ländern möglich.

Internationales Traineeprogramm

Anfang 2007 hat die DB AG ein internationales Traineeprogramm gestartet. Neben verschiedenen Stationen im Unternehmen kann eine international ausgerichtete Nachwuchsführungskraft während der einjährigen Traineezeit auch eine mehrmonatige Auslandsstation absolvieren. Angepasst an ihre zukünftige Tätigkeit kann sie darüber hinaus die internationale Aufstellung des DB-Konzerns hautnah erleben und länderübergreifende Kontakte knüpfen.

Internationales Recruiting und internationale Kooperationen

Um den Bedarf an international erfahrenen Mitarbeitern und Nachwuchskräften zu decken, rekrutiert die DB AG seit 2006 auch im Ausland Bewerber für den Deutschen Arbeitsmarkt. So fanden in 2006 mehrere Veranstaltungen in den USA statt, die gezielt auf Nachwuchskräfte mit Erfahrungen in Asien, Nord- und Südamerika ausgerichtet waren. Kooperationen und Austauschprogramme mit der Stanford Universität und dem Massachusetts Institute of Technology (MIT) fördern den Austausch zwischen unseren Mitarbeitern und Studenten der amerikanischen Elitehochschulen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.5.5 Wissen managen

Qualifizierung und Entwicklung bedeutet für uns auch, das alltägliche informelle Lernen unserer Mitarbeiter zu unterstützen und Ihnen am Arbeitsplatz benötigtes Wissen zur Verfügung zu stellen. Die Förderung des Wissensaustauschs ist dafür essentiell.

Aus den Erfahrungen anderer lernen können

Für die erfolgreiche Bewältigung der alltäglichen Herausforderungen sind in der Regel die Erfahrungen der Mitarbeiter wichtiger als Lehrbuchwissen. Solch informelles Wissen ist in der Regel nur schwer dokumentierbar. Daher sichert nur der kontinuierliche Austausch des informellen Wissens zwischen Kollegen, aber auch in ressort- und geschäftsfeldübergreifenden Foren, dass im Unternehmen aus den Erfahrungen anderer gelernt werden kann. Ein Klima der Offenheit, in dem Wissen selbstverständlich geteilt und über Best-Practice im Unternehmen diskutiert wird, ist für uns die wichtigste Voraussetzung für solche Prozesse. Wir begrüßen und unterstützen deshalb die Bildung informeller Netzwerke, wie z. B. den TraineeClub. Außerdem vereinfacht das Elektronische Mitarbeiterverzeichnis EVI die Kommunikation zwischen den Mitarbeitern. Aber auch in den Bildungsangeboten von DB Training und DB Akademie wird die Weitergabe informellen Wissens durch den Einsatz entsprechender Methoden unterstützt. So ergänzt die Bearbeitung von Fallbeispielen aus dem DB-Konzern und die kollektive Fallberatung die traditionelle Wissensvermittlung in den Seminaren. In der Qualifizierungsreihe Projektmanagement gibt es z. B. ein eigenes Expertenforum für Projektleiter, in dem der intensive Austausch im Vordergrund steht.

Transfer von erfolgskritischem Wissen sichern

Von erfolgskritischem Wissen sprechen wir dann, wenn informelles Wissen über Technik, Prozesse oder Kunden nicht mit angemessenem Aufwand kurzfristig am Markt eingeholt werden kann. Die Sicherung von erfolgskritischem Wissen ist vor allem dann relevant, wenn nur einzelne Mitarbeiter über dieses Wissen verfügen. Der Ausfall der Wissensträger oder ihr Wechsel in andere Unternehmen kann sonst zum Engpass werden. Deshalb ist jede Führungskraft dazu aufgefordert, ihren Bereich auf erfolgskritisches Wissen hin einzuschätzen. Ein Leitfaden sensibilisiert die Führungskräfte für das Thema, zeigt auf, wie die Situation im eigenen Bereich eingeschätzt und erfolgskritisches Wissen identifiziert werden kann und stellt anschließend Methoden vor, wie mittel- oder langfristig dieses Wissen an andere Mitarbeiter übertragen werden kann. Das Personalmanagement unterstützt den Prozess.

Aktuelle Informationen zur Verfügung stellen

Der DB-Konzern sichert durch vielfältige Kommunikationsmedien, dass jedem Mitarbeiter, aktuelle Informationen schnell zur Verfügung stehen. Eine Vielzahl der Mitarbeiter nutzt das DB-net, das Intranet des Konzerns. Es liefert allgemeine Informationen rund um die Unternehmen des DB-Konzerns und all ihre Geschäftsfelder. Daneben wurden spezielle Wissensportale entwickelt, wie z. B. das Personal-Portal. Es bietet in einem öffentlichen Bereich allgemeine Informationen zu Personalthemen und in einem zugangsbeschränkten Bereich für die Personalierer Zugang zu den Personalanwendungen sowie zu weiterführende Lernprogrammen und Informationen. Die Mitarbeiterzeitung DB Welt informiert zu aktuellen Themen und richtet sich an alle der 195.000 in Deutschland Beschäftigten. Für unsere Arbeitnehmer im Ausland geben wir seit 2006 die DB World in englischer Sprache heraus. In vielen weiteren Medien, wie z.B. dem Führungskräfte-Newsletter „Update“, der DB-Fachbuchreihe und der Zeitschrift „Deine Bahn“ werden Informationen für spezielle Interessengruppen zusammengestellt.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.6 Gesundheits/Arbeitsschutz

5.6.1 Gesundheit fördern

5.6.2 Maßnahmen für Gesundheit

5.6.3 Umgang mit Drogen

5.6.4 Sicherheit geht vor

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

5.6.1 Gesundheit fördern

Gesunde und motivierte Mitarbeiter sind ein Erfolgsfaktor der DB-Konzerns. Er setzt daher auf ein umfassendes Gesundheitsmanagement, das bei steigender Lebensarbeitszeit künftig noch wichtiger wird.

Stärker als andere Unternehmen spürt der DB-Konzern bereits heute die Folgen des demografischen Wandels – der Altersdurchschnitt der DB Mitarbeiter lag Ende 2006 bei 44 Jahren. Dabei stellen zahlreiche Berufsgruppen, wie Triebfahrzeugführer, Rangierer oder Zugbegleiter erhöhte Anforderungen an die gesundheitliche Eignung. Ziel der Deutschen Bahn ist es, Mitarbeiter möglichst lange im Unternehmen und in ihrer Tätigkeit zu halten. Daher hat sie in ihrer Personalstrategie das Ziel ‚Beschäftigungsfähigkeit erhalten‘ verankert.

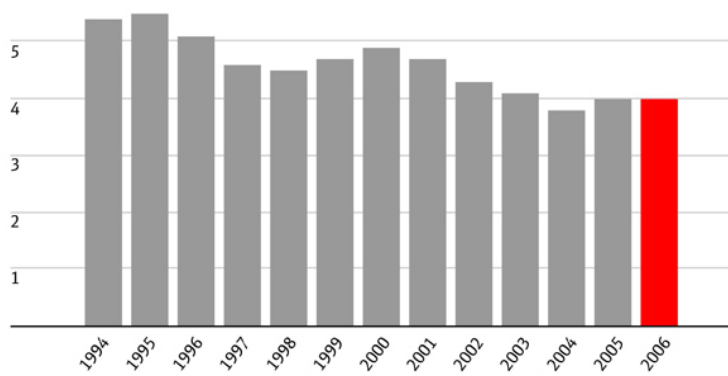
Gesundheitliche Beeinträchtigungen können viele Ursachen haben, einige von ihnen hängen direkt mit dem Arbeitsplatz zusammen – wie etwa Unfälle oder Verletzungen. Falsche körperliche Belastung und mangelnde Bewegung können zu Muskel- und Skeletterkrankungen führen. Hier schaffen gezielte Maßnahmen am Arbeitsplatz Abhilfe. Andererseits können Beeinträchtigungen auch durch privates Verhalten entstehen: So zählt Suchtverhalten zu den Krankheitsfaktoren, die für die Deutsche Bahn nicht nur ein Gesundheits-, sondern auch ein Sicherheitsrisiko darstellen. Je früher das Unternehmen bei gesundheitlichen Beeinträchtigungen tätig wird, desto geringer sind die langfristigen Folgekosten.

Gesundheit ist mehr als nur Fitness

Gesundheit geht bei der Deutschen Bahn weit über körperliche und geistige Fitness hinaus – vor allem auch Motivation und allgemeines Wohlbefinden sind wesentliche Bausteine. Langfristig wird das Gesundheitsmanagement der Deutschen Bahn nur zum Erfolg führen, wenn ihre Mitarbeiter eigene Kompetenzen zum Nutzen ihrer körperlichen und geistigen Verfassung entwickeln. Bei 195.000 Mitarbeitern in Deutschland, die vielfältige Aufgaben bewältigen und Belastungen ertragen, muss das Unternehmen entsprechende maßgeschneiderte Angebote bereitstellen und die Eigenverantwortung der Mitarbeiter für ihre Gesundheit fördern. Eine Grundlage hierfür legte der DB-Konzern mit der Konzernbetriebsvereinbarung „Gesundheitsförderung“ von 2001, die sich die Verbesserung des Gesundheitsstandes der Konzernunternehmen zum Ziel setzte. Das Engagement hat sich gelohnt: Der Krankenstand sank von 4,9 Prozent in 2000 auf 4,0 Prozent im Jahr 2006.

Engagement für die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Die Deutsche Bahn setzt sich auf mehreren Ebenen für die Gesundheit und Sicherheit ihrer Mitarbeiter ein: Auf Konzernebene entwickelt die Arbeitsgruppe „Gesundheitsförderung“ unter der Leitung der Abteilung Gesundheits- und Sozialpolitik und mit Beteiligung aller Geschäftsfelder sowie den Konzernbetriebsrates Strategien und Pilotmaßnahmen, die im Konzern eingeführt und begleitet werden. Dieses Engagement setzt sich auf Geschäftsfeldebene fort: Im Arbeitskreis Gesundheit und in der Arbeitsschutzausschuss-Sitzung beraten Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit. Mit ihren Kooperationspartnern, wie der dbgs GesundheitsService GmbH, den Sportmanagern vom VDES oder der BAHN-BKK kann die DB AG ein breites Angebot an Maßnahmen und Projekten anbieten.

Entwicklung des Krankenstandes mit Entgeltfortzahlung
(in Prozent)



Anzahl der Krankentage mit Entgeltfortzahlung pro Mitarbeiter (Kernkonzern Schiene):

Jahr	Krankentage
1995	20,1
1996	18,6
1997	16,8
1998	16,4
1999	17,2
2000	17,9
2001	17,2
2002	15,7
2003	15,0
2004	13,9
2005	14,6
2006	14,6

Anzahl der Krankentage mit Entgeltfortzahlung pro Mitarbeiter (Schenker Deutschland AG):

Jahr	Krankentage
1995	20,1
1996	18,6
1997	16,8
1998	16,4
1999	17,2
2000	17,9
2001	17,2
2002	15,7
2003	15,0
2004	13,9
2005	14,6
2006	12,7

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.6.2 Maßnahmen für Gesundheit

Die DB fördert die Gesundheit ihrer Mitarbeiter in unterschiedlichen Projekten und Settingansätzen. Maßnahmen zur Gesundheitsförderung setzen entweder im gesamten Konzern an oder sie fokussieren belastete Berufsgruppen bzw. Mitarbeiter mit Risikofaktoren.

Betriebliche Projekte

Das 2004 gestartete Projekt Gesund & Aktiv ist ein sehr systematischer Ansatz zur Verbesserung der Gesundheit der Beschäftigten innerhalb eines Betriebes. Das Projekt bietet den Führungskräften konkrete Unterstützung und fachliche Beratung bei der Umsetzung eines betrieblichen Gesundheitsmanagements. Auf den gewonnenen Daten aufbauend werden nach Analyse der spezifischen betrieblichen Situation konkrete Maßnahmen eingeführt und abschließend evaluiert.

Gerade die Instandhaltung gehört zu den Bereichen, in denen körperlich anstrengende Tätigkeiten überwiegen. Den dadurch entstehenden körperlichen Belastungen begegnet die DB sehr effektiv. So klagte eine relativ hohe Zahl von Mitarbeitern in internen Referenzbetrieben über zeitweilige Rückenbeschwerden. Verschiedene ungünstige Bedingungen, wie falsche Körperhaltung, Zugluft oder Kälte in der Werkhalle können solche Beschwerden auslösen. Im Rahmen des Projekts erarbeitete ein regelmäßiger Arbeitskreis aus Personalleiter, Führungskräften und betrieblichen Fachkräften geeignete Gegenmaßnahmen und schulte die Mitarbeiter direkt am Arbeitsplatz in ihrem Bewegungsverhalten. Auf Grund des Erfolgs hat die DB das Projekt inzwischen auf andere Bereiche ausgeweitet. Bei steigendem Interesse sind derzeit 17 Bahnbetriebe beteiligt.

Gesundheitstage und -kurse

Die Kooperation mit dem Verband Deutscher Eisenbahner Sportvereine (VDES) und der BAHN-BKK ermöglicht es der Deutschen Bahn, an allen Standorten Gesundheitstage und -kurse zur Verbesserung des Wohlbefindens und zur Vorbeugung so genannter „Zivilisationskrankheiten“ wie Rücken- oder Augenschmerzen durchzuführen. Dabei sind die Gesundheitskurse sehr häufig speziell auf bestimmte Berufsgruppen zugeschnitten.

Ein Tag für die Fitness

Einmal im Jahr führt die Deutsche Bahn in Zusammenarbeit mit der DB GesundheitsService GmbH und den „4Stars“ eine konzernweite Gesundheitsveranstaltung durch, die 2007 unter dem Motto „Die Bahn bewegt mit Spaß“ stand. Im Juni und Juli 2007 stand das Thema Bewegung im Vordergrund. Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Gesundheit gab es neben einem großen Auftaktevent mit dem Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn und der Gesundheitsministerin sowie einem zentralen Mitarbeiterfußballturnier mit über 500 Teilnehmern in den Geschäftsfeldern verschiedene Aktionen rund um das Thema Bewegung. Die Aktionen wurden durch ein Medienpaket begleitet, das neben einem Schrittzähler auch Informationen zu einem bewegten Lebensstil und zu verschiedenen gemeinsamen Angeboten mit VDES und BAHN-BKK macht. Die schönsten betrieblichen Aktionen konnten sich für einen Preis bewerben und werden im Intranet vorgestellt.

Am Gesundheitstag standen verschiedene Aktivitäten und Angebote rund um das Thema Gesundheit auf dem Plan – von Informationsständen über Vitamindrinks in den Mitarbeiterrestaurants bis hin zum Fitnesstest beim Treppenhauslauf im Bahn Tower in Berlin. Die Führungskräfte des DB-Konzerns befassten sich in Tagungen mit ihrer Verantwortung für die Gesundheit im Unternehmen. Darüber hinaus beteiligten sich alle Geschäftsfelder mit Aktionen rund um das Thema Gesundheit. Das Intranet diente als Plattform, um verschiedene Informationen und Aktionen anzubieten und den Tag für alle Mitarbeiter transparent zu machen.

Traumatisierende Ereignisse bewältigen

Trotz intensiver Aufklärungs- und Sicherheitsarbeit, die schon mit Schulkooperationen beginnt, kommt es auf den Gleisen der Deutschen Bahn leider immer wieder zu Suiziden und tödlichen Unfällen. Für das Zugpersonal, insbesondere die Lokführer, kann das zu anhaltenden psychischen Störungen und zu beruflichen oder privaten Krisen führen. Um in diesen Fällen ihre Unternehmer- und Fürsorgepflicht zu konkretisieren, hat die DB 2002 die Konzernbetriebsvereinbarung „Traumatisierte Ereignisse bewältigen“ abgeschlossen. In Zusammenarbeit mit dem Psychologischen Dienst der dbgs GesundheitsService GmbH ermöglicht sie eine schnelle und zielgerichtete Betreuung der Betroffenen. So greift die Deutsche Bahn ein, bevor chronische Beschwerden oder gar eine dauerhafte Berufsunfähigkeit entstehen.

Konzernweite Gripeschutzimpfung

Um dem alljährlichen Anstieg des Krankenstandes durch Grippeerkrankungen entgegen zu wirken, führt die Deutsche Bahn jährlich eine konzernweite und für Mitarbeiter kostenlose Gripeschutzimpfung durch. Diese Impfung ist inzwischen integrierter Teil einer umfassenden Pandemievorsorge, die unter anderem auch gezielte Krisenpläne und die Einlagerung von Persönlicher Schutzausrüstung umfasst.

Gesundheitsgespräche und Betriebliches Eingliederungsmanagement

Seit 1997 begleitet die Deutsche Bahn Mitarbeiter, die krankheitsbedingt ausfallen, mit verschiedenen Stufen von Gesundheitsgesprächen. Seit 2007 werden Mitarbeiter bei Erkrankungen von mehr als sechs Wochen in Form eines Präventionsgespräches betreut; gegebenenfalls wird ein betriebliches Eingliederungsmanagement durchgeführt. Ziel ist es, frühzeitig zu erkennen, ob der Arbeitsgeber den Mitarbeiter bei der Überwindung der Erkrankung unterstützen und weiterer Arbeitsunfähigkeit vorbeugen kann.

Gesundheitsberatung und Vorsorgeprogramme

Drei Projekte der DB AG zielen darauf ab, Mitarbeiter zu motivieren, mehr für die eigene Gesundheit zu tun und dabei Angebote des Unternehmens, der BAHN-BKK sowie des VDES zu nutzen. Sie sollen die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeiter erhalten und verbessern. DB Station & Service schult alle Servicemitarbeiter in Servicewerkstätten zum Thema Gesundheit. Und wer Interesse hat, erhält im Anschluss eine Gesundheitsberatung mit individueller Zielvereinbarung durch die BAHN-BKK.

Alle 12.000 Triebfahrzeugführer von DB Regio AG erfahren in ihrem regelmäßigen Fortbildungsunterricht alles Wissenswerte über einen gesunden Lebensstil. Im Anschluss erhalten sie Handlungshilfen zu den Themen Ernährung, Bewegung, Raucherentwöhnung und Stressmanagement, die auf verschiedenen Motivationsstufen des Mitarbeiters ansetzen und weitere Angebote des DB-Konzerns aufzeigen.

Gemeinsam mit der Freien Universität Berlin hat die DB eine computergestützte, individuelle Gesundheitsberatung zu den Themen Ernährung und Bewegung entwickelt, die auf verschiedenen Motivationsstadien des Mitarbeiters aufbauen. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können diese Beratung nach einer betriebsärztlichen Untersuchung im Gesundheitszentrum der dbgs GesundheitsService in Anspruch nehmen. Das Angebot gilt vor allem für Mitarbeiter, die Risikofaktoren für Diabetes und Herz-Kreislaufkrankungen aufweisen.

Gesundheitsprogramm von Weltformat

Auch Schenker setzt hohe Standards in seinem Gesundheitsprogramm. Dort überwacht das Global Safety Team die weltweiten Sicherheits- und Gesundheitsprogramme. Neben 60 amerikanischen Standorten prüfte das Team 2005 rund um den Globus 15 weitere Niederlassungen. Besonderen Anklang fand dabei die Niederlassung in Xiamen, China, die das praktiziert, was BAX ein „World-Class Environmental Health and Safety (EH & S) Program“ nennt. In Xiamen machte man vor allem mit zwei Mitteln allerbeste Erfahrungen: einer klaren Kommunikation des Programms und persönlicher Verantwortungsbereitschaft. Offenbar gilt auch bei BAX in China das Motto „Safety first“ – dort gab es seit 2 Jahren keinen einzigen Arbeitsunfall mehr.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.6.3 Umgang mit Drogen

Alkohol und Drogen gefährden nicht nur die Gesundheit der Beschäftigten, sondern auch den Arbeitsschutz.

Als international agierendes Verkehrsunternehmen fährt die DB AG eine klare Linie: Bei Drogen gibt es keine Toleranz. Denn Drogenkonsum und Alkoholmissbrauch stellen massive Sicherheitsrisiken dar, führen zu erhöhten Fehlzeiten und beeinträchtigen die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter.

1998 hat die Deutsche Bahn die Konzernbetriebsvereinbarung „Sucht“ abgeschlossen. Sicherheit muss in einem Verkehrsunternehmen wie der DB AG nicht nur auf den Schienen, sondern auch in den Werkstätten und im Management gegeben sein – daher gilt konzernweit die Null-Promille-Grenze bei der Arbeit. In den Mitarbeiterrestaurants besteht ein Verkaufs- und Ausschankverbot für alkoholische Getränke. Im Vordergrund der Anstrengungen stehen jedoch Hilfestellung, Prävention, Früherkennung und ein vierstufiges Rehabilitationsprogramm bei Abhängigkeitserkrankungen. Die Maßnahmen im Rahmen der Konzernbetriebsvereinbarung „Sucht“ sollen die Arbeits- und Betriebssicherheit erhöhen und die Gesundheit der Beschäftigten erhalten. Außerdem möchten die Unternehmen des DB-Konzerns den Blick für den Umgang mit Alkohol schärfen und Auswege aus der Abhängigkeit aufzeigen.

Einen wichtigen Beitrag zur Prävention liefert dabei die betriebliche Sozialberatung der dbgs GesundheitsService, die alkoholgefährdete Mitarbeiter berät, Suchtkrankenhelfer ausbildet und Führungskräfte schult. Ein weiterer wichtiger Partner ist die Bahn-Zentralstelle gegen die Alkoholgefahren (BZAL) als Teil der Stiftung BSW. Neben Flyern und Medienmappen gibt die BZAL das regelmäßige Magazin „Null Promille“ heraus und pflegt den Internetauftritt unter dem Motto „Suchtprävention ist unsere Aufgabe“.

Auch wenn Alkohol als „Volksdroge Nr.1“ für die Prävention im Konzern den höchsten Stellenwert besitzt, vernachlässigt die Deutsche Bahn andere Suchtmittel nicht. So muss jeder Bewerber als Teil des Einstellungsprozesses ein Drogenscreening durchlaufen.

Nichtraucherschutz

Nikotin ist nach Alkohol das zweithäufigste Suchtmittel. Es gefährdet den Raucher und seine Umgebung weit mehr als viele andere krebserregende Stoffe in unserer Umwelt. Kaum eine Gesundheitsmaßnahme hat so nachhaltige und kostenwirksame Effekte wie der Nichtraucherschutz. Deshalb setzt sich die Deutsche Bahn auf mehreren Ebenen für den Nichtraucherschutz ein. In den Büroräumen gelten die gesetzlichen Bestimmungen: Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dürfen nur dann rauchen, wenn alle im Raum damit einverstanden sind. Über das Angebot von Raucherentwöhnungsprogrammen hinaus bietet der DB-Konzern seinen Beschäftigten die Möglichkeit den Ausstieg aus der Abhängigkeit zu schaffen.

Für die Arbeitsplätze, die nicht in Büroräumen liegen, hat die DB ebenfalls Maßnahmen zum Schutz der Nichtraucher getroffen – sowohl unter den Kunden wie auch den Mitarbeitern. Mittlerweile sind viele Bahnhöfe rauchfrei, im Regionalverkehr gibt es keine Raucherabteile mehr, und seit Oktober 2006 sind neben den BordRestaurants auch die BordBistros der Fernzüge rauchfrei. Ab September 2007 sind alle Züge und Bahnhöfe komplett rauchfrei.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.6.4 Sicherheit geht vor

Arbeitsunfälle zu vermeiden bedeutet nicht nur, Ausfallzeiten und damit verbundene Kosten zu reduzieren, sondern auch die Kundenzufriedenheit zu erhöhen.

5.6.4.1 Konsequenter Arbeitsschutz zur Unfallverhütung

5.6.4.2 Die drei Grundsätze des Arbeits- und Gesundheitsschutzes der DB

5.6.4.3 Konzernausschuss Arbeitsschutz

5.6.4.4 Konzernweites Unfallmanagementsystem (KUMAS)

5.6.4.5 Beurteilung arbeitsbedingter Gefährdungen

5.6.4.6 Elektrotechnischer Arbeitsschutz

5.6.4.7 Arbeiten im Gleisbereich und auf Baustellen

5.6.4.8 Gefahrstoffmanagement

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

5.6.4.1 Konsequenter Arbeitsschutz zur Unfallverhütung

Die Sicherheit von Kunden und Mitarbeitern wird maßgeblich vom umsichtigen Handeln der Führungskräfte und Mitarbeiter des DB-Konzerns bestimmt.

Die Sicherheit und das Recht auf körperliche Unversehrtheit ihrer Mitarbeiter und Kunden sind für die Deutsche Bahn ein zentrales Gebot unternehmerischen Handelns. Um Gefährdungen von Personen, Sachanlagen und der Umwelt zu verhindern, betreibt der DB-Konzern konsequenten präventiven Arbeitsschutz. Dabei steht an oberster Stelle, den Eisenbahnverkehr, die Werkstätten sowie alle anderen Geschäfts- und Servicebereiche so zu führen, dass sichere Arbeitsbedingungen gewährleistet sind. Die DB setzt alles daran, Unfälle und berufsbedingte Erkrankungen zu vermeiden. Hierbei ist die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Betriebsräten selbstverständlich.

Die DB AG leistet ihren Beitrag zum Status der Eisenbahn als eines der sichersten Verkehrsmittel Deutschlands. Die Vorschriften und Regeln des Arbeitsschutzes sind bei allen Prozessen berücksichtigt und im internen Regelwerk verankert.

Arbeitsschutz hat im DB-Konzern denselben Stellenwert wie die Unternehmensziele Betriebssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Kundenzufriedenheit. Die DB schafft die personellen, zeitlichen, materiellen und organisatorischen Voraussetzungen dafür, alle Anforderungen des Arbeitsschutzes zu erfüllen. Führungskräfte engagieren sich selbständig dafür, den Arbeitsschutz ständig zu verbessern.

Das Engagement der Beschäftigten – insbesondere der Vorgesetzten – sowie die persönliche Motivation und Einstellung zum Arbeitsschutz bestimmen maßgeblich nicht nur die Gesundheit der Mitarbeiter, sondern auch den unternehmerischen Erfolg. Vorgesetzte sind dabei stets auch Vorbild, motivieren die Beschäftigten zu sicherheitsgerechtem Verhalten und wirken kompromisslos sicherheitswidrigem Verhalten entgegen.

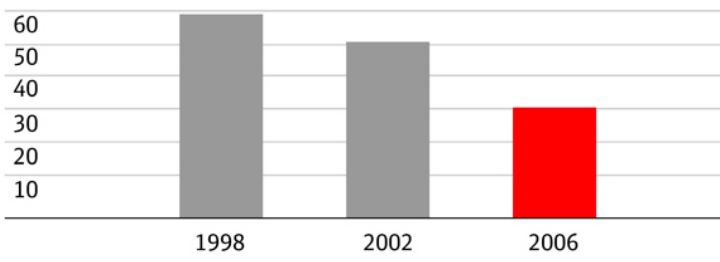
Arbeitsschutz ist Teil der Eigenverantwortung aller Mitarbeiter. Durch vorausschauendes, umsichtiges und sicherheitsbewusstes Verhalten können sie Gefährdungen vermeiden. In dem sie die Vorschriften und Weisungen zum Arbeitsschutz befolgen, Mängel im Arbeitsschutz unverzüglich dem Vorgesetzten melden und Vorschläge zur sicheren Gestaltung des Arbeitsplatzes bzw. des Arbeitsablaufes machen, leisten sie einen unersetzlichen Beitrag zur Sicherheit.

Arbeitsschutz ist fester Bestandteil der Ausbildungsziele der DB. Junge Menschen am Anfang ihres Berufslebens sollen ihre Verantwortung und Aufgaben im Arbeitsschutz wahrnehmen lernen. Zudem sollen sie lernen, Risiken und Gefährdungen zu erkennen und sie zu beseitigen. Schließlich soll den Auszubildenden klar werden, dass sie maßgeblichen Einfluss auf ihre körperliche Unversehrtheit und Gesundheit haben.

Mit ihrer aktiven Mitwirkung in nationalen und internationalen Regel setzenden Gremien sichert die Deutsche Bahn eine am Konzernnutzen ausgerichtete Interessenvertretung bei der Weiterentwicklung der Normen zum Arbeitsschutz.

Das Engagement der DB dafür, arbeitsbedingte Unfälle zu verhindern und sichere Arbeitsplätze zu gestalten, war und ist sehr wirkungsvoll. Dies ist insbesondere auf den, in den vergangenen Jahren bei Mitarbeitern und Führungskräften in den Konzernunternehmen, erzielten Motivationsschub im Arbeitsschutz zurückzuführen. Dabei sind alle Eisenbahner aufgerufen Schwachstellen aufzuspüren. Unterstützung erhält die Deutsche Bahn hier vor allem von den Unfallversicherungsträgern der Konzernunternehmen wie etwa der Eisenbahn-Unfallkasse.

Meldepflichtige Arbeitsunfälle
(je 1.000 Mitarbeiter)



Ziele im Arbeitsschutz

Die Ziele und Programme im Arbeits- und Gesundheitsschutz werden langfristig fixiert und permanent konkretisiert. Die Fünfjahresprogramme „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“ fixieren Ziele und Maßnahmen. Deren Erarbeitung koordiniert die Konzernstelle Arbeitsschutz, der Konzernausschuss Arbeitsschutz beschließt sie im Konsens der Unternehmen des DB-Konzerns und übt die Maßnahmenkontrolle aus. Die Konkretisierung der Ziele, Maßnahmen und Projekte erfolgt in den Jahresprogrammen „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“.

Anzahl von meldepflichtigen Arbeitsunfälle im Jahr 2006 - Kernkonzern Schiene

Bundesland	
Ausland	9
Baden-Württemberg	502
Bayern	845
Berlin	476
Brandenburg	210
Bremen	197
Hamburg	283
Hessen	724
Mecklenburg-Vorpommern	118
Niedersachsen	317
Nordrhein-Westfalen	1145
Rheinland-Pfalz	208
Saarland	51
Sachsen	292
Sachsen-Anhalt	266
Schleswig-Holstein	138
Thüringen	71
Gesamt	5852

Anzahl tödlicher Arbeitsunfälle im Jahr 2006 - Kernkonzern Schiene	
Bundesland	
Baden-Württemberg	2
Bayern	2
Berlin	0
Hamburg	0
Hessen	0
Mecklenburg-Vorpommern	0
Niedersachsen	0
Nordrhein-Westfalen	1
Sachsen	1
Schleswig-Holstein	0
Gesamt	6

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.6.4.2 Die drei Grundsätze des Arbeits- und Gesundheitsschutzes der DB

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz stehen im DB-Konzern nicht im Widerspruch zu Pünktlichkeit, Wirtschaftlichkeit und Qualität. Vielmehr ist Arbeitsschutz eine notwendige Voraussetzung dafür, Dienstleistungen und Betrieb zu gewährleisten.

1. Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind dem DB-Konzern Anliegen und Verpflichtung

- Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz haben im DB-Konzern einen hohen Stellenwert und stehen gleichberechtigt neben Unternehmenszielen wie Betriebssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Kundenzufriedenheit.
- Personelle, materielle und organisatorische Voraussetzungen zur Gewährleistung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz werden in erforderlichem Umfang geschaffen.
- Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz werden bereits in der Planungsphase für Arbeitsstätten, Anlagen, Fahrzeuge und Maschinen sowie für Arbeitsabläufe und Arbeitsverfahren berücksichtigt.
- Die vertrauensvolle Zusammenarbeit in Fragen von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz mit den Betriebsräten ist selbstverständliches Anliegen.

2. Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind Führungsaufgabe

- Führungskräfte sind in ihren Bereichen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz verantwortlich.
- Führungskräfte sind selbst Vorbild, motivieren die Mitarbeiter zu sicherheitsgerechtem Verhalten und wirken sicherheitswidrigem Verhalten entgegen.
- Führungskräfte betreiben aktiv und selbständig die Durchsetzung und Verbesserung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.

3. Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind Teil der Eigenverantwortung eines jeden Mitarbeiters des DB-Konzerns

- Jeder Mitarbeiter vermeidet Gefährdungen durch vorausschauendes, umsichtiges und sicherheitsbewusstes Verhalten.
- Jeder Mitarbeiter beachtet die Vorschriften und Weisungen zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz.
- Jeder Mitarbeiter meldet Mängel in Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz unverzüglich seinem Vorgesetzten und unterbreitet Vorschläge zur sicheren Gestaltung des Arbeitsplatzes bzw. des Arbeitsablaufes.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.6.4.3 Konzernausschuss Arbeitsschutz

Der Konzernausschuss Arbeitsschutz sorgt für einheitliche Grundsätze und deren Umsetzung im DB-Konzern.

Die große Bedeutung, die Sicherheit für die Deutsche Bahn AG hat, spiegelt sich im ressortübergreifenden Konzernausschuss Arbeitsschutz wieder. Dieser arbeitet im Auftrag des Konzernvorstandes und berät die Konzernleitung in allen Fragen der Arbeitssicherheit und des Gesundheits- und Arbeitsschutz sowie bei der Verhütung von Arbeits- und Wegeunfällen. Seine Hauptaufgabe ist es, dafür zu sorgen, dass alle Fragen zum Thema Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in konzernweiter Abstimmung geklärt werden. Aus diesem Grunde haben die Geschäftsfelder kompetente Vertreter für diesen Konzernausschuss benannt – in der Regel die Leiter der Fach- bzw. Stabsstellen für Arbeitsschutz. Der Konzernausschuss Arbeitsschutz vertritt alle Mitarbeiter der Bahn in Deutschland.

Die Geschäftsordnung des Konzernausschusses ist im Management-Handbuch des DB-Konzerns hinterlegt. Aufgabe ist es, die Konzerninteressen im Arbeitsschutz zu koordinieren und die mittel- bis langfristigen Arbeitsschutzstrategien einschließlich der dafür erforderlichen Konzepte, Arbeitsschutzprogramme und -maßnahmen vorzubereiten. Die für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz erforderlichen Ziele sowie die Grundsätze des Arbeitsschutzes im DB-Konzern sind ein wesentliches Ergebnis der Tätigkeit des Ausschusses.

Über die Mitarbeit in internationalen Gremien wie bspw. der UIC wirken Vertreter des DB Konzerns an internationalen Entscheidungen zum Arbeitsschutz mit.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.6.4.4 Konzernweites Unfallmanagementsystem (KUMAS)

Die Analyse von Unfällen und Gefahrensituationen ermöglicht die Planung und Durchführung gezielter Gegenmaßnahmen.

Es ist ein fester Bestandteil der Unternehmenspolitik des DB-Konzerns, die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Beschäftigten bei der Arbeit durch Maßnahmen des Arbeitsschutzes konzernweit planmäßig und zielgerichtet zu sichern und zu verbessern. Dazu gehören auch Mittel zur Erkennung von Schwachstellen und Gefährdungen.

Unfälle zu erfassen, zu analysieren und zu dokumentieren, gehört wie auch die Maßnahmenkontrolle zu Führungsinstrumenten für Führungskräfte – vom Vorstand bis zu Teamleitern. Die Deutsche Bahn setzt hierfür das Konzernweite Unfall Management System (KUMaS) ein, das von der Konzernstelle Arbeitsschutz geführt wird. Auf der Basis von KUMaS werden Analysen durchgeführt und Kennziffernziele im Arbeitsschutz vorbereitet. KUMaS beinhaltet alle Prozesse, in denen Informationen erfasst und bearbeitet werden, die das Unfallaufkommen betreffen. Der Einsatz des DV-Systems im Bereich Unfallerkennung, Unfallbearbeitung und Unfallauswertung erfüllt folgende Funktionen:

- Kürzere Informationszeiten für Unfallmeldungen
- Kürzere Bearbeitungszeiten eines Unfallereignisses und dabei weniger Verwaltungs- und Bearbeitungsaufwand
- Schnelleres Einleiten von Maßnahmen zur Unfallreduzierung
- Optimierung von Arbeitsabläufen in der Arbeitssicherheit
- Arbeiten mit standardisierten Begriffen als Grundlage für unternehmenseinheitliche Auswertungen
- Zeitnahe Bereitstellung von Unfallinformation in der Prozesskette
- Vollständige Dokumentation und Auswertung jedes Vorgangs direkt nach der Unfallaufnahme
- Rückgang der Ausfallstunden durch Ermittlung von Unfallschwerpunkten
- komplexe Möglichkeiten des Monitorings für die Planung und Durchführung gezielter Gegenmaßnahmen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.6.4.5 Beurteilung arbeitsbedingter Gefährdungen

Risiken sind nie ganz auszuschließen. Nach der Gefährdungsbeurteilung werden technische, organisatorische und persönliche Schutzmaßnahmen festgelegt.

Die Ermittlung arbeitsbedingter Gefährdungen ist gesetzlich vorgeschrieben, sie liegt jedoch auch im Interesse jedes Unternehmens. Hier geht es darum,

- arbeitsbedingte Gefahren zu verhüten,
- Arbeitsplätze ergonomisch zu gestalten,
- die Gesundheit der Mitarbeiter zu schützen,
- die betriebliche Sicherheit zu gewährleisten,
- die Benutzung gefährlicher Arbeitsmittel zu verhindern,
- und die Anwendung gefährlicher Arbeitsverfahren zu vermeiden.

Entscheidend sind die aus der Gefährdungsbeurteilung und Risikoanalyse abgeleiteten Maßnahmen zum Schutz der Mitarbeiter. Der Ablauf von Gefährdungsermittlung, -beurteilung und Risikoanalyse ist im DB-Konzern einheitlich geregelt; das Bahn-Umwelt-Zentrum betreibt das hierfür erforderliche IT-Tool im Rahmen der Informationsinstrumente im Integrierten Managementsystem. Den Führungskräften und Fachkräften des Arbeitsschutzes stehen die zur Gefährdungsbeurteilung erforderlichen Hilfsmittel zur Verfügung – wie etwa Datenbanken, Checklisten und Arbeitshilfen. Anhand einer Risikoanalyse sind die Schutzmaßnahmen in folgender Reihenfolge festzulegen: technische, organisatorische und persönliche Schutzmaßnahmen.

Die im Auftrag des Konzernausschusses Arbeitsschutz tätige „Arbeitsgruppe Persönliche Schutzausrüstung (AG PSA)“ koordiniert die Ausstattung mit Persönlicher Schutzausrüstung einheitlich für alle Unternehmen des DB-Konzerns. Die Auswahl der erforderlichen PSA erfolgt auf der Basis von Gefährdungsbeurteilung und Risikoanalyse. Die in den Konzernunternehmen eingesetzte Persönliche Schutzausrüstung unterliegt sowohl vor der Einführung als auch danach einer ständigen Qualitätskontrolle durch die Arbeitsgruppe PSA. Sie kann eventuelle Probleme rechtzeitig erkennen und abstellen.

Bei Arbeiten im Gleisbereich und auf anderen exponierten Arbeitsplätzen ist Warnkleidung für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unentbehrlich. Hierbei gilt die farbliche Unterscheidung Warnorange-Rot für Beschäftigte und Warngelb für mit der Sicherung beauftragte Personen. Entscheidend ist, dass der Mitarbeiter stets rechtzeitig erkannt werden kann. Deshalb ist auch die Ausstattung von Fahrern von Kraftfahrzeugen und Baumaschinen mit Warnwesten selbstverständlich.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.6.4.6 Elektrotechnischer Arbeitsschutz

Die Anforderungen an den Arbeitsschutz und an die Gewährleistung der Sicherheit sind bei der Deutschen Bahn mit denen von Energieversorgungsunternehmen vergleichbar.

Die DB AG verfügt über mehrere Energieversorgungssysteme für unterschiedliche Ausführungen von Eisenbahntrassen. Zudem gibt es in Betriebsstätten, Werken, Bildungsstätten der des DB-Konzerns die verschiedenartigsten Modelle von elektrotechnischen Anlagen.

Neben den Fachkräften für Arbeitssicherheit sorgt eine Vielzahl qualifizierter und hoch motivierter Elektrofachkräfte für eine sichere Arbeit an oder in Nähe Spannung führender Leitungen und Systeme wie auch elektrotechnischen Anlagen. Sie leisten einen wirkungsvollen Beitrag für einen sicheren Bahnbetrieb.

Die Anlagen und Fahrzeuge werden gemäß den dafür geltenden Prüffristen auf einen sicheren Betrieb hin untersucht. Prüfsiegel oder -protokolle dokumentieren erfolgreiche Prüfungen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.6.4.7 Arbeiten im Gleisbereich und auf Baustellen

Der Schutz von Menschenleben ist bei Arbeiten im Gleisbereich und auf Baustellen oberstes Gebot. Alle Arbeiten werden durch Warnanlagen und Sicherungsposten abgesichert.

Arbeiten im Gleis oder im Gleisbereich gefährden den Betrieb und vor allem den Arbeiter selbst. Da die Gleise in der Regel mit Spannung führenden Fahrleitungen ausgestattet sind, ist besondere Vorsicht geboten. Dabei steht die Trennung von Mensch und Gefahr im Vordergrund. Die Trennung erfolgt dabei durch räumliche (technische) oder zeitliche (organisatorische) Maßnahmen. Dies gilt insbesondere im Gleisbereich, an elektrischen Anlagen, auf Höhenarbeitsplätzen, Arbeitsgruben und auf oder in Nähe von innerbetrieblichen Verkehrswegen. Hier dienen vor allem Absperrungen als räumliche Trennung. Eine Gefährdung aus dem Eisenbahnbetrieb kann hier ausgeschlossen werden.

Die zeitliche Trennung greift, wenn Gleise etwa für Reparatur- oder Wartungsarbeiten gesperrt werden, wobei benachbarte Bereiche in die Sicherungsmaßnahmen einbezogen werden müssen. Hierbei legen Sicherungspläne die einzelnen Maßnahmen verbindlich fest. Bei Arbeiten von Zulieferern und Baufirmen bestimmt die für den Bahnbetrieb zuständige Stelle über alle erforderlichen Sicherungsmaßnahmen.

Bei Arbeiten im Gleisbereich machen automatische Warnanlagen und Sicherungsposten auf Gefahren aufmerksam. Dabei sollen die Einflüsse der Signalgebung auf die Umgebung möglichst gering bleiben. Zeitweilige Belästigungen für Anlieger lassen sich allerdings nicht immer vermeiden. Doch der Schutz von Menschenleben ist natürlich auch hier höchstes Gebot.

Die Bestimmungen zum Schutz der Beschäftigten bei Arbeiten im bzw. am Gleisbereich gelten nicht nur für Mitarbeiter des DB-Konzerns, sondern für alle im Gleisbereich Tätigen, also auch für Fremdfirmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen – sie sind fester Bestandteil der Verträge und Sicherungspläne.

Arbeiten auf Baustellen

Arbeiten auf Baustellen werden in der Regel unter Beteiligung mehrerer Konzernunternehmen der Deutschen Bahn, aber auch externer Firmen durchgeführt. Um Sicherheit und Ordnung zu gewährleisten, setzt die DB AG Sicherheits- und Gesundheitsschutz-Koordinatoren ein. Diese organisieren die Sicherungsmaßnahmen beim Einsatz mehrerer Firmen.

[*Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.*](#)

5.6.4.8 Gefahrstoffmanagement

Eine zentrale Datenbank beinhaltet Betriebsanweisungen zum Umgang mit Gefahrstoffen.

Vor Einsatz von oder Umgang mit Gefahrstoffen ist zu prüfen, ob diese durch ungefährliche Stoffe ersetzt werden können. Ist dies nicht möglich, sind für den Umgang mit Gefahrstoffen anhand von Betriebsanweisungen die notwendigen Schutzmaßnahmen festzulegen.

Im DB-Konzern steht für beauftragte Mitarbeiter ein System zur Verfügung, das die Anforderungen aus der Gefahrstoffverordnung bezüglich des Arbeitsschutzes weitgehend abdeckt. Kernstück ist die zentrale Datenbank mit den im DB-Konzern eingesetzten Gefahrstoffen. Diese ermöglicht Recherchen zu Stoffen, die Führung einheitlicher Gefahrstoffverzeichnisse (Gefahrstoffkataster) und die einheitliche Generierung von Betriebsanweisungen für den Umgang mit Gefahrstoffen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

5.7 Mitarbeiter in Zahlen

Die Deutsche Bahn hat über 8.000 Auszubildende und investiert jährlich fast 44 Stunden pro Mitarbeiter in Bildung. Hier finden Sie die wichtigsten Daten zur Belegschaft auf einen Blick.

Gesamtkonzern und Kernkonzern Schiene:	
Gesamtbelegschaft:	241.144**
Frauenanteil:	20,2 Prozent (32.819)*
Anteil Beschäftigter, die als schwerbehindert oder gleichgestellt gelten:	4,7 Prozent*
Beschäftigte unter 35 Jahren:	16,3 Prozent (26.472)*
Beschäftigte über 50 Jahren:	32,5 Prozent (52.869)*
Altersdurchschnitt:	44 Jahre*
Altersdurchschnitt Führungskräfte:	47 Jahre*
Beschäftigte, die weniger als 5 Jahre im Unternehmen sind:	9,4 Prozent (15.368)*
Beschäftigte, die 30 Jahre und länger im Unternehmen sind:	32,9 Prozent (53.531)*
Arbeitnehmer:	82,6 Prozent (199.353 nP)
Beamte:	17,4 Prozent (41.913)
Teilzeitbeschäftigte:	7,7 Prozent*
Führungskräfte:	1,6 Prozent (3.648)*
Anzahl Auszubildender:	8.099
Traineekontingent 2006:	246*
Praktikantenkontingent 2005:	796*
Jährliche Investition von Bildungsstunden pro Mitarbeiter:	43,9 Stunden
Jährlich können 1.000 Mädchen am Girls' Day in Deutschland teilnehmen	
*nur Kernkonzern Schiene	
** Stand 31.12.2006	

SCHENKER DEUTSCHLAND AG, Stand Juni 2007	
Gesamtbeschäftigte:	12.213
Frauenanteil:	31,6 Prozent (3.859)
Anteil Beschäftigter, die als schwerbehindert oder gleichgestellt gelten:	2,6 Prozent (318)
Beschäftigte unter 35 Jahren:	40,2 Prozent (4.910)
Beschäftigte über 50 Jahren:	17,7 Prozent (2.166)
Altersdurchschnitt:	38,2 Jahre
Beschäftigte, die weniger als 4 Jahre im Unternehmen sind:	33,5 Prozent (4.029)
Beschäftigte, die 30 Jahre und länger im Unternehmen sind:	5,8 Prozent (711)
Angestellte und Arbeiter:	100 Prozent
Beamte:	0 Prozent
Teilzeitbeschäftigte:	7,4 Prozent (903)
Führungskräfte:	5,0 Prozent (608)
Anteil Azubis gesamt:	944
Anteil weiblicher Azubis:	34,7 Prozent (328)
Teilnahme SCHENKER DEUTSCHLAND AG am Girls' Day	

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6 Unsere Umwelt – Verkehr und Umwelt

Die Deutsche Bahn hat schon seit langem erkannt, dass sie mit Umweltschutz nicht nur Kosten senken kann, sondern auch die Attraktivität ihrer Produkte steigert.



6.1 Erfolgreiche Bahn ist erfolgreicher Umweltschutz

6.2 Umweltfreundliches Bahnfahren

6.3 Luftverschmutzung vermeiden

6.4 Lärminderung – Sanieren, Vorsorgen und leiser werden

6.5 Ökosysteme schützen

6.6 Abfälle vermeiden und wiederverwerten

6.7 Wasser sparen

6.8 Umweltschutzrückstellungen

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

6.1 Erfolgreiche Bahn ist erfolgreicher Umweltschutz

Um seine Umweltverträglichkeit und seine Zukunftsfähigkeit zu sichern, hat sich der DB-Konzern ehrgeizige Ziele gesetzt. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf Klima-, Natur- und Lärmschutz.

6.1.1 Die Bahn ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel

6.1.2 Ehrgeizige Umweltziele

6.1.3 Umweltmanagement im DB-Konzern

6.1.4 Vorbildliche Geschäftsfelder

6.1.5 Weltweite Umweltstandards bei Schenker

6.1.6 Persönliche Umweltbilanzen für Kunden

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

6.1.1 Die Bahn ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel

Je mehr Menschen die Schiene wählen, desto besser: Für uns als Unternehmen und für die Umwelt. Erfolgreich zu sein, ist das Beste, was die Bahn für den Umweltschutz tun kann.

Durch attraktive Angebote gelingt es der Deutschen Bahn immer mehr, neue Kunden zu gewinnen, die auf diese Weise persönlich aktiv zum Umweltschutz beitragen. Denn je mehr Kunden für eine Bahnfahrkarte oder einen Transportauftrag auch tatsächlich zahlen und nicht nur den Umweltvorteil der Bahn schätzen, desto umweltfreundlicher wird der Verkehr in Deutschland. Im ökologischen Vergleich schlagen wir Auto und Flugzeug um Längen. Schon bei durchschnittlicher Auslastung ist der Zug ein Sprintsparer. Im Fernverkehr braucht die Bahn, umgerechnet in Benzin, im Schnitt 2,7 Liter pro Person und 100 Kilometer. Der CO₂-Ausstoß einer Bahnreise beträgt damit nur ein Drittel im Vergleich zu einer Autofahrt und 70 Prozent weniger als ein Flug.

Kunden legen Wert auf den Umweltvorteil

Für unsere Kunden im Personenverkehr ist der Umweltvorteil der Bahn heute schon ein wichtiges Argument: 90 Prozent legen Wert auf aktiven Umweltschutz, für 14 Prozent ist der Umweltvorteil sogar entscheidend bei ihrer Wahl des Verkehrsmittels. In der Logistikbranche spielt der Umweltvorteil der Bahn für unsere Kunden noch nicht die entscheidende Rolle – für sie stehen niedrige Preise im Vordergrund. Unsere Aufgabe als umweltbewusster Konzern muss es daher sein, im Logistik-Bereich Gesamtlösungen verschiedener Verkehrsträger zu günstigen Preisen anzubieten, bei denen die Schiene als Bindeglied an Bedeutung gewinnt. Der Umweltschutzgedanke steht damit nicht im Widerspruch zu unserem Ziel, dem Kunden die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zu lassen. Im Gegenteil: Wir können im europäischen und globalen Markt den Umweltvorteil der Schiene nur dann erhalten und ausbauen, wenn wir andere Verkehrsträger in unsere Angebotspalette einbinden und ökologisch und ökonomisch intelligent miteinander verknüpfen.

Mit dieser Umweltstrategie, die sich an den Bedürfnissen unserer Kunden ausrichtet, gelingt es uns, den Umweltschutz in unsere Überlegungen zur Nachhaltigkeit einzubeziehen: Ökonomie und Ökologie sind dann nicht nur keine Gegensätze, sondern müssen sogar zwingend aufeinander bezogen werden. Mit gelebtem Umweltschutz haben wir unsere Preise und Produkte für die Kunden attraktiver gemacht. Umweltschutz ist für uns deshalb ein Instrument, mit dem wir den Marktwert unseres Unternehmens gesteigert haben. Ein Unternehmen wie die Deutsche Bahn, das die Umwelt schont, indem es Energie spart, senkt damit die Kosten und bietet ökonomisch günstig eine Mobilität an, die umweltpolitisch verantwortlich und sozialverträglich zugleich ist – jetzt und in Zukunft.

Umweltschutz fest verankert

Umweltschutz ist in der Unternehmensführung der DB AG fest verankert, denn die beste Umweltstrategie bleibt wirkungslos, wenn sie nicht systematisch umgesetzt wird. Umweltmanagementsysteme steigern die Rechtssicherheit und senken durch effiziente Arbeitsabläufe die Kosten.

Die internationale Logistikbranche unterliegt im Rahmen der Globalisierung eigenen Regeln und Anforderungen. Hier vorbildliche Umweltstandards zu etablieren, ist eine besondere Herausforderung, die Schenker erfolgreich angenommen hat. Schenker bietet eine umfassende Beratung zu allen Fragen rund um eine ökologisch-optimierte Logistik.

Insgesamt kann die Deutsche Bahn auf eine langjährige Kompetenz im Umweltschutz zurückblicken. Dieses Wissen fließt in die Gestaltung unserer Produkte ein. Mit der aktuellen Debatte um den Klimawandel erhält der Umweltschutz eine neue Dringlichkeit im öffentlichen Bewusstsein. Die Deutsche Bahn ist mit ihren Erfahrungen in allen umweltrelevanten Bereichen für künftige Herausforderungen gut gerüstet.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.1.2 Ehrgeizige Umweltziele

Um unseren Wettbewerbsvorteil auszubauen, werden wir in den kommenden Jahren hohe Summen investieren, um Energie zu sparen, das Klima zu schützen und die Lärm- und Luftschadstoffemissionen zu verringern.

Auch für die Zukunft hat die Deutsche Bahn ehrgeizige Umweltziele formuliert:

- Unser Klimaschutzprogramm 2020 steht unter der Devise: Energie sparen. Mit neuen Fahrzeugen, besserer Auslastung der Züge sowie einer energieeffizienten Fahrweise bauen wir den Klimaschutzvorteil der Bahn weiter aus. Bis zum Jahr 2020 werden wir damit die CO₂-Emissionen der Bahn um 20 Prozent senken. Unser Energieverbrauch sinkt seit 15 Jahren kontinuierlich, bei gleichzeitig gestiegener Verkehrsleistung.
- Im Kampf gegen die Luftverschmutzung hat Deutschland gewaltige Fortschritte erzielt. Unser Anteil daran kann sich sehen lassen: Die Lokomotiven und Triebzüge der Bahn sind heute nur noch für ein Prozent der Dieselrußemissionen im gesamten Verkehrssektor in Deutschland verantwortlich. Weitere Reduktionen sind geplant.
- Auch beim Thema Lärm kommen wir voran. Die Deutsche Bahn hat sich zum Ziel gesetzt, den Schienenverkehrslärm bis 2020 zu halbieren. Wir stellen uns damit der Herausforderung, dass nur die „leise Bahn“ in Zukunft den Anforderungen an einen nachhaltigen Verkehr genügen wird.
- Der Naturschutz hat in Deutschland einen hohen Stellenwert. Auch hier ergibt sich für die Deutsche Bahn eine direkte Verzahnung ihrer Ziele im Sinne der Nachhaltigkeit. Je früher wir naturschutzfachliche Belange bei der Planung berücksichtigen, desto geringer sind die nachteiligen Auswirkungen – für die Umwelt und für uns als Unternehmen.

Der Umweltschutz bei der Bahn hat noch weitere wichtige Facetten. In den vielen vor- und nachgelagerten Prozessen des Transports wie beispielsweise der Instandhaltung der Züge und des Fahrwegs sind ebenfalls Umweltschutzaspekte zu beachten. Daher haben wir unsere Aufmerksamkeit auch auf Abfallwirtschaft, Immissionsschutz und Gewässerschutz bei den stationären Prozessen gerichtet.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.1.3 Umweltmanagement im DB-Konzern

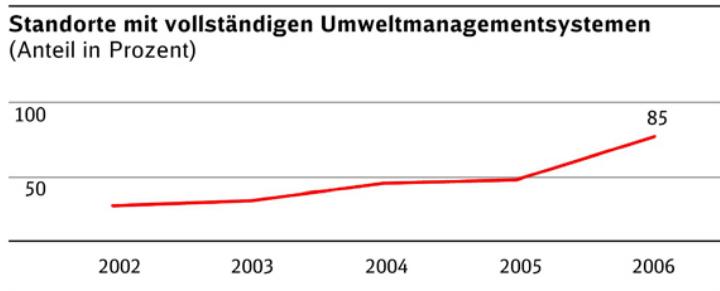
Umweltschutz ist in der Unternehmensführung der Deutschen Bahn fest verankert. Mit Hilfe von Umweltmanagementsystemen steigern wir die Rechtssicherheit und senken durch effiziente Arbeitsabläufe die Kosten.

Umfassendes Konzernsystem Umweltschutz

Für die Deutsche Bahn ist es seit Jahren selbstverständlich, Ziele, Chancen und Risiken im Umweltschutz auf allen Ebenen des Konzerns zu definieren. Durch dieses Vorgehen stellen wir im Rahmen unseres zur ISO 14001 konformen Konzernumweltmanagementsystems sicher, dass wir die richtigen Schwerpunkte setzen. Dazu holen wir Daten und Berichte aus allen Bereichen ein und bewerten sie hinsichtlich ihrer Chancen und Risiken für unser Unternehmen. Auf dieser Basis führt der Konzernausschuss Umwelt seit 2003 einmal im Jahr ein großes Umweltmanagement-Review durch, dessen Ergebnisse die Grundlage für alle weiteren Maßnahmen bilden. Die sich ergebenden Schritte bündeln wir in unserem Umweltprogramm, in dem auch alle gemeinsamen Umweltziele konzernweit klar formuliert sind.

Seit 2002 ist der Konzernausschuss Umwelt (KAU) als Gremium tätig, in dem unter der Leitung des Bahn-Umwelt-Zentrums Mitglieder aus allen umweltrelevanten Geschäftsfeldern und Vorstandsressorts die Entscheidungen zur Gestaltung des Umweltschutzes im Konzern treffen. Seit 1994 betreiben wir den Umweltschutz systematisch in einem Umweltmanagement, das regelmäßig weiterentwickelt und an neueste Standards angepasst wird. Als Maßstab für die Eisenbahn in Deutschland dient die Konzerndokumentation Umweltschutz, die der DIN ISO EN 14001 entspricht. Sie enthält wichtige konzerninterne Vorgaben, die konkret erläutern, wie Umweltschutz im Bahnbetrieb nicht nur rechtssicher, sondern auch wirtschaftlich sinnvoll betrieben werden kann. Fachleute des Bahn-Umwelt-Zentrums und aus den Geschäftsfeldern haben die internen Standards und Vorgaben gemeinsam entwickelt. Um sie adäquat umsetzen zu können, werden unsere Mitarbeiter mit spezifischen Seminaren aus- und fortgebildet, die das Bahn-Umwelt-Zentrum in Zusammenarbeit mit DB Training anbietet.

Die im Jahre 2003 vereinbarten Konzernziele zur Einführung von Umweltmanagementsystemen (UMS) in den Zentralen aller Geschäftsfelder und an relevanten regionalen Standorten wurden Anfang 2007 erreicht. Konzernweit verfügen jetzt 132 unserer Standorte und damit 85 Prozent aller relevanten Standorte des Konzerns über ein Umwelt- oder integriertes Managementsystem (IMS), das auf die Belange des jeweiligen Standortes zugeschnitten ist. Das sind 5 Prozent mehr als geplant.



Der Anteil der auditierten Standorte/ Organisationen konnte um 4 Prozentpunkte auf nunmehr 86 Prozent gesteigert werden. Das Ziel in allen umweltrelevanten Unternehmenseinheiten Umweltaudits mit Prüfung der Rechtssicherheit durchzuführen wurde damit nicht erreicht. Ein Grund hierfür ist, dass Audits begleitend bzw. direkt im Vorfeld zu der Einführung von Umweltmanagementsystemen durchgeführt werden – entsprechend bewegt sich auch die Kennzahl auf gleichem Niveau.

Umweltinformationssystem

Um konzernweit alle Aktivitäten rund um den Umweltschutz zielgerichtet steuern zu können, benötigen wir aussagekräftige Informationen über die ökologischen Auswirkungen des Bahnbetriebs. Mit dem „Umweltinformationssystem“ UIS haben wir die hierfür erforderliche Datengrundlage. Das UIS halten wir ständig auf dem neusten Stand – derzeit umfasst es sechs große Bereiche, die wichtige Umweltthemen der Bahn widerspiegeln:

- Abfall: Abfall- und Entsorgungsdaten zur Unterstützung der Nachweispflichten im Entsorgungsmanagement
- Akustik: Darstellung der Lärmemissionen entlang des Streckennetzes und Dokumentation der Lärmschutzmaßnahmen
- Gefahrstoffe: Stoffinformationen und Unterstützung der Dokumentationspflichten für den Umgang mit Gefahrstoffen
- Hygiene: Daten zu Trinkwasseruntersuchungen
- Kanalisation: Daten zur Planung und zum Bestand der Abwassersysteme
- Rechtsinformation: Geltendes Recht für Arbeits-, Umwelt- und Brandschutz

Umweltbildung

Praxisorientiertes Wissen zum Umweltschutz im Bahnbetrieb bietet unseren Mitarbeitern das Bahn-Umwelt-Zentrum – sowohl mit Seminaren zur praktischen Fortbildung, als auch mit Leitfäden, die bei alltäglichen Anwendungen helfen. Allein in 2006 hat das Bahn-Umwelt-Zentrum in Zusammenarbeit mit DB Training fast 50 Umweltfachseminare durchgeführt und damit über 500 Teilnehmer fortgebildet.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.1.4 Vorbildliche Geschäftsfelder

Auf Geschäftsfeldebene sind bei Railion, Regio, Fernverkehr und Netz seit langem Umweltmanagementsysteme im Rahmen von integrierten Managementsystemen eingerichtet.

Hervorzuheben ist der Schienentransporteur Railion Deutschland AG, der bereits seit 2002 ein zertifiziertes integriertes Management nach DIN ISO EN 9001 bzw. 14001 hat, das die Elemente Qualität, Umwelt-, Arbeits- und Brandschutz beinhaltet. Alle Re-Zertifizierungen wurden seitdem erfolgreich absolviert. Das Geschäftsfeld Intermodal verfügt seit 2002 über ein spezifisches Umweltmanagementsystem. Innerhalb des Vorstandsressorts Transport & Logistik verfügen, bis auf wenige Ausnahmen, alle Geschäftsfelder über spezifische Umweltmanagementsysteme.

Im Personenverkehr wurden an einzelnen Standorten erstmals bereits 1999 integrierte Qualitäts- und Umweltmanagementsysteme eingeführt. Heute sind fünf von neun Regionen der DB Regio AG, sowie zwei von neun Regionen der DB Stadtverkehr GmbH erfolgreich nach DIN EN ISO 9001, DIN EN ISO 14001 sowie OHSAS 18001 zertifiziert. Ebenso sind auch bei der DB Fernverkehr AG Umweltmanagementsysteme im Rahmen des Integrierten Managementsystems vollständig eingeführt und an einigen Standorten zertifiziert. Dem Personenverkehr nützen Umweltmanagementsysteme bzw. Integrierte Managementsysteme nicht nur um die Umwelleistung zu steigern sowie die Motivation der Mitarbeiter und die Rechtssicherheit zu verbessern, sondern auch, um die Wettbewerbsfähigkeit bei künftigen Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen (insbesondere im europäischen Raum) zu erhöhen.

Auch in den Geschäftsprozessen des Fahrwegs sind Auswirkungen auf die Umwelt unvermeidbar. Daher beschloss der Vorstand der DB Netz AG im August 2004 Umweltmanagementsysteme auf Grundlage der DIN EN ISO 14001 in den Standorten der DB Netz AG einzuführen. Vorreiter war hierbei das Weichenwerk Witten, das 2004 neben der Zertifizierung nach ISO 9001 auch die Zertifizierung des UMS nach ISO 14001 erreichte. Darüber hinaus wurden auch die Module Qualität und Umweltschutz des IMS des Signalwerks Wuppertal im Juni 2005 erstmals zertifiziert. Eine flächendeckende Implementierung dieser Systeme als Modul eines integrierten Managementsystems, erfolgte im hierfür eingerichteten Projekt "Managementsystem Umweltschutz in den Standorten Fahrweg" (MUStFa), das abgeschlossen wurde. Somit sind nun zum April 2007 an allen Standorten der DB Netz AG Umweltmanagementsysteme vollständig eingeführt. Bei DB Projektbau wurden bis Ende 2006 an allen 28 Standorten ein Umweltmanagementsystem im Rahmen des integrierten Managements eingeführt. Insbesondere die sehr positive Entwicklung im Geschäftsfeld Netz sowie bei DB Projektbau haben wesentlich zur Erreichung des Ziels zur Einführung von Umweltmanagementsystemen in diesem Jahr beigetragen.

Im Geschäftsfeld Dienstleistungen sind die Instandhaltungswerke der DB Instandhaltung GmbH hervorzuheben. Als erster Standort des gesamten DB-Konzerns wurde das Werk Dessau bereits 1997 nach ISO 14001 zertifiziert und nach dem europäischen Umweltstandard EMAS validiert. Seit 2003 sind alle Werke der DB Instandhaltung GmbH nach ISO 14001 zertifiziert.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.1.5 Weltweite Umweltstandards bei Schenker

Die internationale Logistikbranche unterliegt im Rahmen der Globalisierung eigenen Regeln und Anforderungen. Hier vorbildliche Umweltstandards zu etablieren, ist eine besondere Herausforderung, die Schenker erfolgreich angenommen hat.

Der Güterverkehr wird weltweit überproportional wachsen. Hierbei liegt es im Verantwortungsbereich der Unternehmen, dieses Wachstum nicht zu einer überproportionalen Belastung für die Umwelt werden zu lassen. Aufgrund der steigenden Warenströme lässt sich ein nachhaltiger Verkehr nur mit Hilfe einer nachhaltigen Logistik erreichen. Unser Tochterunternehmen Schenker hat diese Herausforderung angenommen und sich als Mitglied von "Freight Forward International" mit dem "Environmental Code of Practice" dazu verpflichtet, Umweltbelastungen zu reduzieren und nachhaltige Logistiklösungen zu gestalten.

Die Umweltstrategie eines global operierenden Logistikere wie Schenker, mit Standorten auf der ganzen Welt, folgt naturgemäß einer anderen Logik als die Umweltaktivitäten, die wir rund um unsere Kernkompetenz Schiene entfalten. Dabei fußt die Umweltstrategie von Schenker auf drei Säulen:

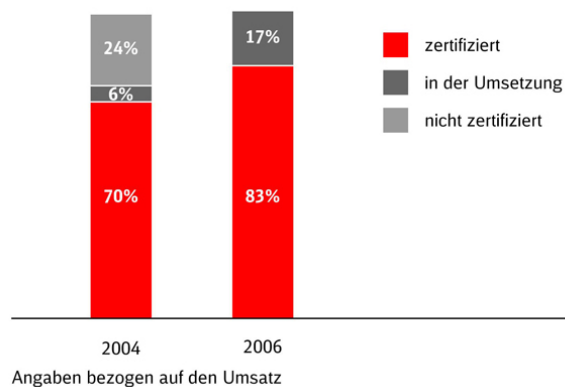
- Regionale Ausrichtung des Umweltmanagements: In Thailand ergeben sich andere Probleme unter anderen Rahmenbedingungen als etwa in den Niederlanden. Die internationale Struktur ihrer Geschäftsorganisation macht es für unsere Töchter unerlässlich, Umweltmanagement und -ziele an die jeweilige Region anzupassen.
- Gezielte Einflussnahme auf Umweltstandards bei der Wahl von Transportunternehmen: Schenker vergibt Aufträge bevorzugt an Spediteure, die ISO-Normen erfüllen oder internationale Abkommen unterzeichnet haben.
- Transportbezogene Umweltbilanzierung: Schenkers Emission Report ermöglicht es den Kunden im Güterverkehr, die ökologischen Folgen eines Auftrags zu kalkulieren.

Bis auf wenige Ausnahmen verfügen im Vorstandsressort Transport & Logistik alle Geschäftsfelder über spezifische Umweltmanagementsysteme.

Regionales Umweltmanagement

Trotz verschiedener kultureller Hintergründe und unterschiedlicher Gesetze ist es unser Ziel, bei Schenker eine gemeinsame, globale Umweltstrategie zu etablieren. Dafür verwenden wir zertifizierte Umweltmanagementsysteme nach ISO 14001, führen Mitarbeiterschulungen durch, die das Umweltbewusstsein stärken, messen die Umweltauswirkungen unserer Dienstleistungen und nehmen an Projekten zur Erforschung umweltfreundlicher Technologien teil. Bis Juni 2006 haben unsere Schenker-Töchter in Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Lettland, Niederlande, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Slowenien, Spanien, Ukraine und Ungarn für ihre Umweltmanagementsysteme Zertifikate nach ISO 14001 erhalten. Bezogen auf den Umsatz sind damit 83 Prozent aller Landverkehre nach internationalen Standards zertifiziert (13 Prozent mehr als 2004).

ISO 14001-Zertifizierungen Schenker



Umweltstandards bei Spediteuren

Seit 2003 werten wir die Umweltstandards unserer Transportunternehmen (Unterauftragnehmer) systematisch aus und seit Ende 2006 verfügen wir hierfür über eine detaillierte Aufstellung. Bei der Auftragsvergabe bevorzugen wir Spediteure, die Umweltmanagementsysteme eingerichtet haben und sich an Umweltstandards wie ISO 14001 orientieren.

Von unseren Seefrachtspediteuren verlangen wir, dass sie darüber hinaus Verpflichtungen akzeptieren, die sich aus dem MARPOL-Abkommen ergeben (International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships). Darunter fällt auch das Führen von Tagebüchern über die Ladung und den Verbleib von Öl, flüssigen Chemikalien und Abfällen. Ferner bevorzugen wir Luftfrachtunternehmen, die sich den Standards des „UN Global Compact“ (Nachhaltige Entwicklung, Menschenrechte, Arbeitsbedingungen und Umweltschutz) verpflichtet haben.

Schenkers Emission Report

Schenker bietet seinen Kunden mit der Software Emission Report transportbezogene Umweltbilanzierungen an. Dabei werden die Umweltauswirkungen aller Transportprozesse des Kunden berechnet – sowohl der Transporte, die sie mit Schenker durchführen als auch jener mit anderen Unternehmen. Diese Dienstleistung fragen vor allem Großkunden wie Nike oder Philips nach. Mit diesen Emissionsberechnungen können Transporte oder Lieferketten besser an die Umwelt angepasst werden, ohne Faktoren wie Kosten oder Lieferzeiten zu vernachlässigen.

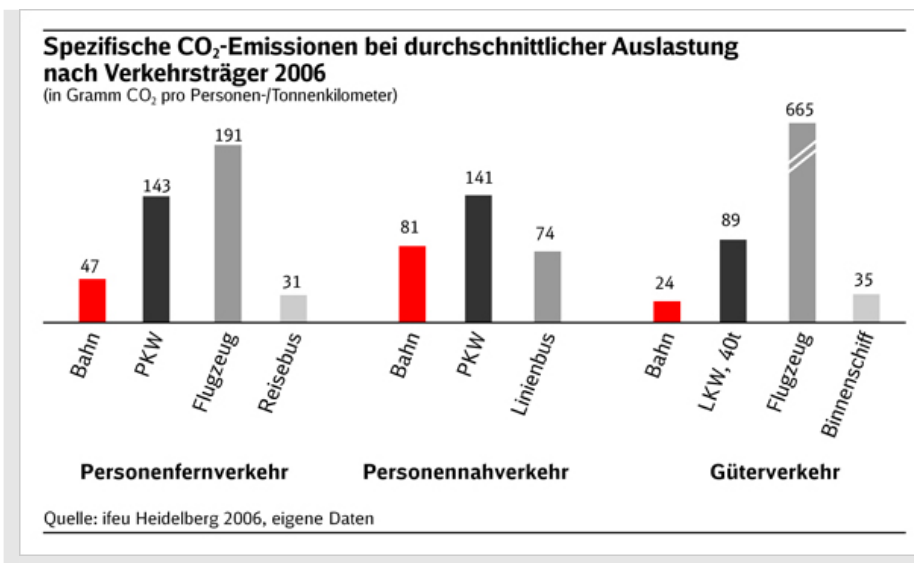
Emission Report gibt unseren Kunden nicht nur einen Überblick über die Umweltbelastung, sondern errechnet transportbezogene Kennzahlen für den Jahres- oder Umweltbericht und generiert wertvolle Emissionskennzahlen für ISO/ EMAS Zertifizierungen. So haben Kunden größere Chancen, ISO/ EMAS Zertifizierungen zu erhalten oder zu erneuern, denn in diesem Prozess müssen Unternehmen auch Rechenschaft über ihre indirekten Umweltauswirkungen ablegen, zu denen Transporte zählen. Nicht zuletzt kann ein Emission Report Unternehmen helfen, umweltbewusste Kunden anzuziehen. So können wir unsere Kunden darin unterstützen, ein bestimmtes Markenbewusstsein zu entwickeln. Denn bei genauer Betrachtung sind "grüne Produkte" alles andere als grün, wenn ihr Transport unnötige Umweltschäden verursacht.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.1.6 Persönliche Umweltbilanzen für Kunden

Ob im Personen- oder Güterverkehr: UmweltMobilCheck und EcoTransIT erlauben den direkten ökologischen Vergleich verschiedener Verkehrsmittel. Unsere Kunden können sich im Internet schnell und unkompliziert eine Ökobilanz für ihre persönliche Route erstellen.

Wie komme ich von Berlin nach Hamburg und was für Auswirkungen auf die Umwelt hat meine Reise? Wer im Reiseauskunfts-Fenster unter www.umweltmobilcheck.de seine gewünschte Verbindung eingibt und dann auf "Suchen" klickt, kann innerhalb weniger Sekunden unterhalb der angegebenen Zugverbindung Energieverbrauch und Emissionen von Bahn, Auto und – jetzt neu – mit dem Flugzeug vergleichen. Meist gewinnt dabei die Bahn: So stößt sie beispielsweise auf der Strecke Berlin-Hamburg im Vergleich zum Auto nicht einmal ein Viertel des Klimagases CO₂ aus und verbraucht auch weniger als ein Viertel der Primärenergie.



Seit 2003 ist es auch Güterverkehrskunden möglich, ihre Umweltbilanz selbst zu erstellen. "EcoTransIT" (www.ecotransit.org) vergleicht Energieverbrauch und Schadstoffausstoß von Bahn, Lkw, Schiff, Flugzeug und kombinierten Transporten innerhalb Europas. So können Güterverkehrskunden bestimmen, mit welcher Route und welchem Verkehrsmittel sie die Umwelt am wenigsten belasten. Besonders Unternehmen mit einem eigenen betrieblichen Umweltmanagement können davon profitieren: EcoTransit hilft ihnen, die Umweltauswirkungen ihrer Transporte abzuschätzen und den Maßgaben der Öko-Audit-Verordnung, EMAS II, gerecht zu werden. Eine umfassende Logistikberatung nach ökologischen Kriterien bietet Schenker mit dem "Emission Report".

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.2 Umweltfreundliches Bahnfahren

Ein Bahnreisender erspart der Umwelt im Vergleich zum Auto ein Drittel des Klimaschädigenden Gases CO₂ – im Vergleich zum Flugzeug sind es sogar 70 Prozent.

6.2.1 Die Deutsche Bahn trägt aktiv zum Klimaschutz bei

6.2.2 Vorsprung verteidigt – mehr Leistung mit weniger Energie

6.2.3 Mit Klimaschutzprogramm CO₂-Emissionen senken

6.2.4 Lokführer helfen sparen

6.2.5 Verkehrspolitik und Klimaschutz

6.2.6 Andere Treibhausgase als Kohlendioxid

6.2.7 Mit Wasserkraft und Pflanzenöl

6.2.8 Klimawandel und Infrastruktur

6.2.9 Primär- und Endenergieverbrauch des Schienenverkehrs

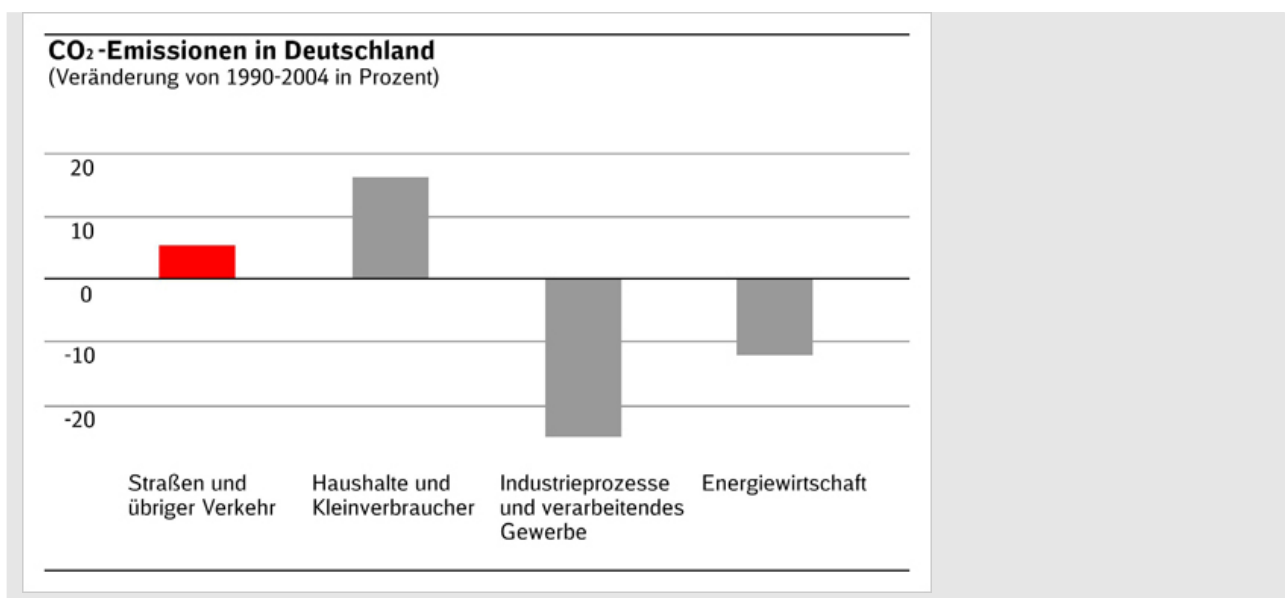
[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

6.2.1 Die Deutsche Bahn trägt aktiv zum Klimaschutz bei

Klimaschutz und Energieeffizienz sind nicht nur wesentliche Herausforderungen für eine nachhaltige Zukunft, sondern auch Paradebeispiele dafür, dass sich Umweltschutz wirtschaftlich lohnt.

Nach Meinung der meisten Umweltexperten werden Klimaveränderungen die Lebensqualität von Morgen wahrscheinlich stark beeinträchtigen. Dabei sind für die zunehmende Erwärmung der Erdatmosphäre die sogenannten Treibhausgase verantwortlich – insbesondere CO₂. Den Ausstoß dieser klimaschädlichen Gase verursachen vor allem Energieumwandlungsprozesse, beispielsweise die Stromerzeugung aus fossilen Energieträgern in Kraftwerken oder der Antrieb von Verkehrsmitteln mit Verbrennungsmotoren.

Allein in den 90er Jahren haben die Kohlendioxidemissionen im Sektor Verkehr um 5 Prozent zugenommen. Zum Vergleich: Im selben Zeitraum hat die Industrie ihre CO₂-Emissionen um 25 Prozent gesenkt. Heute verursacht der Verkehr in Deutschland rund 23 Prozent aller CO₂-Emissionen – mit steigender Tendenz. Nach einer Studie der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) würden die Emissionen im Verkehrssektor bis 2030 im Vergleich zu 1990 um 30 Prozent zunehmen, wenn keine wirksamen Gegenmaßnahmen ergriffen werden.



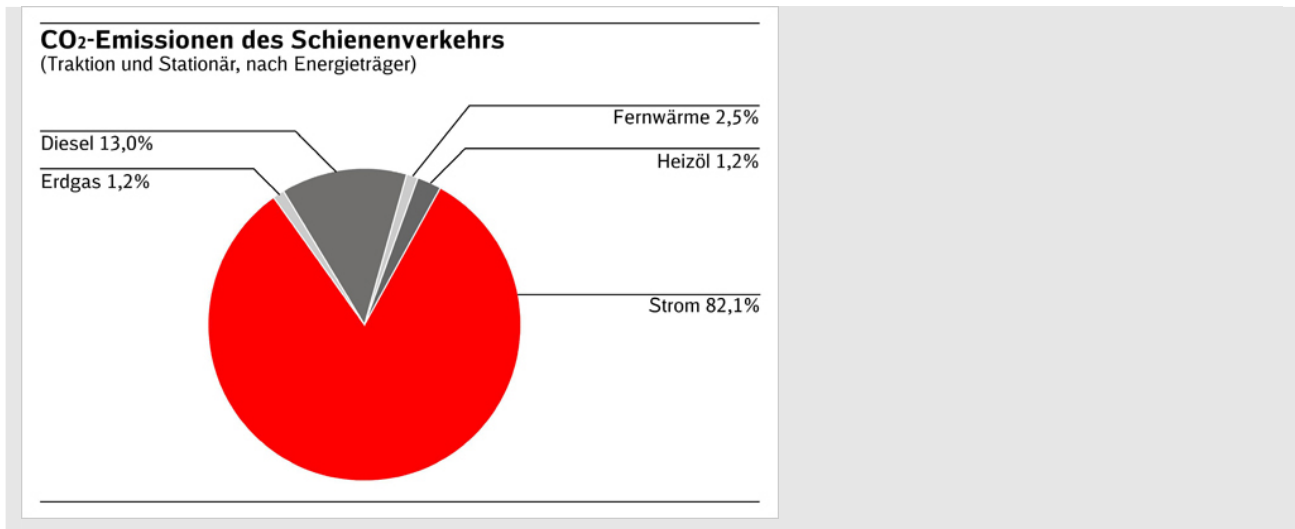
Im Jahr 2006 hat der Energieverbrauch der Deutschen Bahn zu insgesamt 8,4 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen geführt. Davon entfallen 7,1 Millionen Tonnen auf den Zugbetrieb. Im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern ist dies ein sehr geringer Wert: Der Anteil der Schiene an den gesamten CO₂-Emissionen des Verkehrssektors liegt nur bei rund 4 Prozent – bei einem Marktanteil von 9 Prozent im Personenverkehr und 14 Prozent im Güterverkehr.

Die CO₂-Emissionen der Bahn entstanden zu rund 77 Prozent bei der Erzeugung und Bereitstellung von Bahnstrom für die Elektrotraktion sowie beim Betrieb von Diesel-Lokomotiven. 15 Prozent fielen beim Verbrauch von stationärer Energie auf Bahnhöfen und in den Betriebsanlagen an.

Absolute CO2-Emissionen des DB-Schieneverkehrs in Deutschland im Jahr 2006 in t			
Energieträger	Traktion	Stationär	Summe
Strom	5.965.004	963.922	6.928.926
Fernwärme	0	216.092	216.092
Heizöl	0	102.591	102.591
Erdgas	0	98.480	98.480
Diesel	1.094.221	0	1.094.221
Summe	7.059.225	1.386.398	8.440.310

Obwohl die Bahn nicht zu den Hauptverursachern von Treibhausgasen zählt, haben wir uns zum Ziel gesetzt, unseren Anteil an den Umweltbelastungen weiter zu verringern. Zum einen, weil wir die Umwelt- und Klimafreundlichkeit des Verkehrsträgers Schiene erhalten und ausbauen möchten. Zum anderen sind auch in Zukunft weitere Preissteigerungen bei den für uns besonders wichtigen Energieträgern Dieselkraftstoff und Strom zu erwarten. Daher haben wir als Unternehmen ein unmittelbares ökonomisches Interesse daran, Energie zu sparen – nicht zuletzt auch mit Blick auf die Preisgestaltung im Interesse unserer Kunden. Alle Maßnahmen der Deutschen Bahn zu Energieeffizienzsteigerungen tragen gleichermaßen zu wirtschaftlichen wie auch ökologischen Zielstellungen des Unternehmens bei: Wir senken unsere Kosten und leisten einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz.

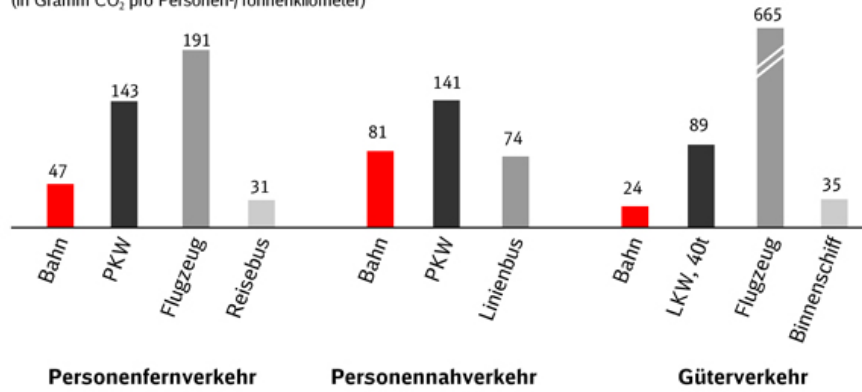
Die erste Stufe haben wir bereits erreicht. Unser ehrgeiziges Vorhaben, den spezifischen CO2-Ausstoß und den spezifischen Primärenergieverbrauch bis 2005 um 25 Prozent im Vergleich zu 1990 zu senken, haben wir erfolgreich umgesetzt. Aber das reicht uns noch nicht: Bis 2020 wollen wir unseren spezifischen CO2-Ausstoß im Vergleich zu 2002 um weitere 20 Prozent verringern. Auch hier sind wir bereits auf einem guten Weg: Seit 2002 konnten wir unsere CO2-Emissionen um 11,4 Prozent senken und damit einen Vorlauf zu den Auswirkungen des Kernenergieausstiegs realisieren.



Derzeit betragen die spezifischen CO2-Emissionen des Schienenfernverkehrs durchschnittlich nur ein Drittel der Emissionen des Straßenverkehrs. Im Vergleich zum Luftverkehr stößt die Bahn sogar 70 Prozent weniger CO2 aus.

Spezifische CO₂-Emissionen bei durchschnittlicher Auslastung nach Verkehrsträger 2006

(in Gramm CO₂ pro Personen-/Tonnenkilometer)



Quelle: ifeu Heidelberg 2006, eigene Daten

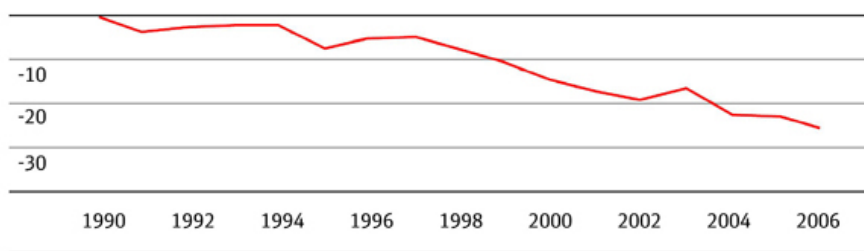
[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.2.2 Vorsprung verteidigt – mehr Leistung mit weniger Energie

Die DB hat ihren ökologischen Vorteil auch 2006 verteidigt. Seit 15 Jahren senkt sie den spezifischen Primärenergieverbrauch und konnte sogar den absoluten Verbrauch senken – obwohl sie die Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr gesteigert hat.

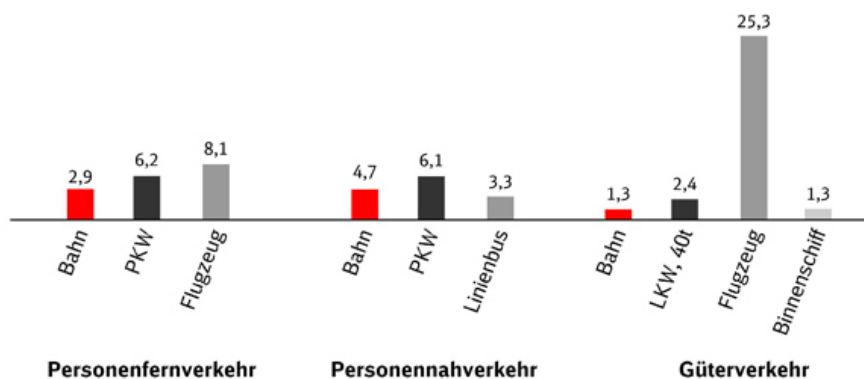
In den Jahren 1990 bis Ende 2006 hat die Deutsche Bahn ihren spezifischen Energieverbrauch um ein Viertel verringert. In diesem langen Zeitraum führte eine ganze Reihe von Anstrengungen in punkto Energieeinsparung zum Erfolg: Die Modernisierung der Fahrzeugflotte, das Training der Lokführer für energiesparendes Fahren, eine höhere Auslastung im Güterverkehr und deutliche Zuwächse im Personenverkehr.

Reduktion des spezifischen Primärenergieverbrauchs in der Traktion
(Veränderung in Prozent zu 1990)



Durch ihre Erfolge beim Energiesparen schneidet die Deutsche Bahn im Vergleich zu den Wettbewerbern beim Energieverbrauch weiterhin sehr gut ab. Das ifeu-Institut hat den Verkehrsträgervergleich für 2006 aktualisiert. Danach hat die Bahn ihren ökologischen Vorteil beim Energieverbrauch verteidigt: Im Güterverkehr ist ihr spezifischer Verbrauch an Primärenergie im Vergleich zum Lkw (40 t) fast dreimal geringer. Im Personenfernverkehr verbraucht die Bahn nur halb so viel Primärenergie wie der PKW.

Primärenergieverbrauch nach Verkehrsträger 2006
(in Litern Benzin-Äquivalenten pro 100 Personen-/Tonnenkilometer)



Quelle: ifeu Heidelberg 2006, eigene Daten

Im Vergleich zu 1994 stieg die Verkehrsleistung der Deutschen Bahn im Schienenpersonenverkehr um 16 Prozent und im Schienengüterverkehr um 25 Prozent. Trotz dieser Steigerung ist der absolute Primärenergieverbrauch der Traktion um 9 Prozent gesunken. Gleichzeitig sind die Anteile der Schiene am Verkehrsmarkt gewachsen: Im Güterverkehr auf 17,2 Prozent (plus 0,8 Prozentpunkte im Vergleich zu 2005) und im Personenverkehr auf 9,4 Prozent (plus 0,4 Prozentpunkte).

Primärenergieverbrauch und Verkehrsleistung
(Veränderung 2006 gegenüber 1994)

Absoluter Primärenergieverbrauch:
10 Prozent weniger im Personenverkehr
7 Prozent weniger im Güterverkehr

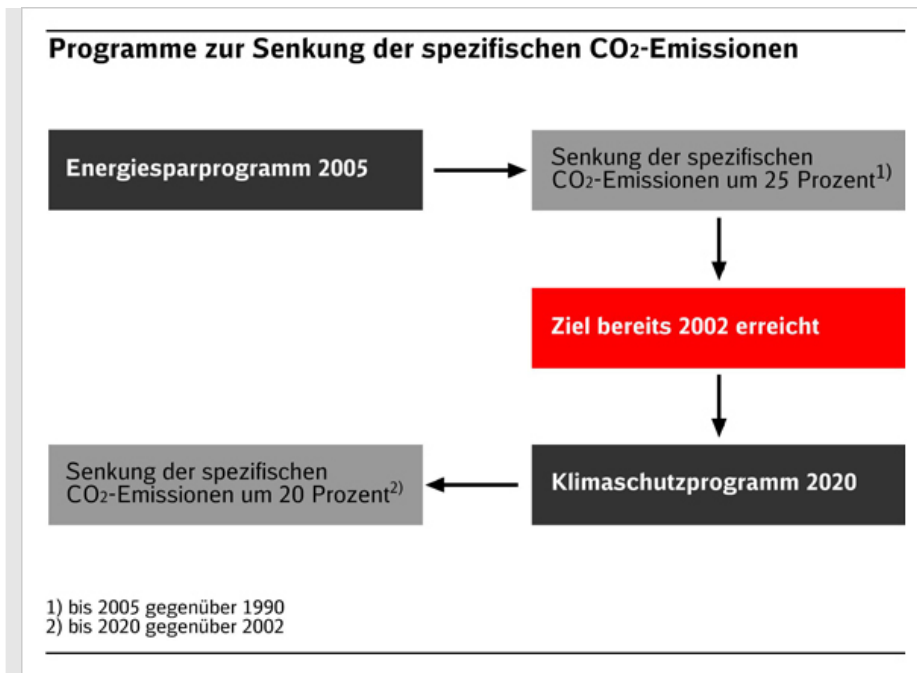
Verkehrsleistung:
16 Prozent mehr im Personenverkehr
25 Prozent mehr im Güterverkehr

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.2.3 Mit Klimaschutzprogramm CO2-Emissionen senken

Unsere Devise heißt auch in Zukunft: Energie sparen. Mit neuen Fahrzeugen, effizienterer Fahrweise und besserer Auslastung bauen wir den Klimavorteil der Bahn weiter aus. Bis 2020 werden wir die spezifischen CO2-Emissionen der Traktion um 20 Prozent senken.

Die technischen und organisatorischen Möglichkeiten, den Energieverbrauch – und damit auch den CO2-Ausstoß – im Bahnverkehr zu senken, sind noch lange nicht ausgeschöpft. Wir investieren in neue sparsame Fahrzeuge, arbeiten an einer besseren Auslastung unserer Züge und setzen die Schulungen unserer Lokführer für eine energieeffiziente Fahrweise fort. Mit diesen Maßnahmen wird es uns gelingen, unsere spezifischen, das heißt auf die Verkehrsleistung bezogenen, CO2-Emissionen weiter zu reduzieren. Bei unseren Anstrengungen geht es vor allem darum, den Klimaschutzvorteil der Bahn gegenüber ihren Wettbewerbern auszubauen.



[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.2.4 Lokführer helfen sparen

Zügig beschleunigen, dann rollen lassen – die Bahn schult ihre Lokführer, Energie sparend zu fahren. Damit lässt sich der Energieverbrauch um bis zu 5 Prozent verringern.

Mehr als 20.000 Lokführer trainieren an Fahrsimulatoren und üben in der Praxis, wie sie beim Fahren Energie sparen. Das Prinzip ist ebenso simpel wie effektiv: Beschleunigen mit "Vollgas", abschalten und rollen lassen. Mit dem Projekt EnergieSparen konnten wir den Energieverbrauch unserer Lokomotiven für den Personenverkehr um bis zu fünf senken.

Beim Energiesparen hilft die Physik: Durch die kleine Auflagefläche des Rades auf der Schiene entsteht nur geringe Rollreibung. Ist der Zug erst mal beschleunigt, braucht er verhältnismäßig wenig Energie, um seine Geschwindigkeit zu halten. Die modernen E-Triebfahrzeuge der Bahn wandeln darüber hinaus einen großen Teil der beim Bremsen anfallenden Energie nicht in Wärme um, sondern in Strom, der zurück ins Oberleitungsnetz gespeist wird. Allein in 2006 speisten bremsende Personenverkehrszüge rund 660 GWh in die Oberleitungen zurück. Dies entspricht dem Jahresverbrauch der halben ICE-Flotte.

Den Energieverbrauch verringern unsere Lokführer mit verschiedenen Fahrstilen: Beim Ausrollen achten sie auf einen möglichst langen Auslauf, beim Fahrplan angepassten Fahren reduzieren sie die Höchstgeschwindigkeit nach einem straffen Anfahren und beim Gelände angepassten Fahren verringert der Lokführer Zugkraft und Leistung nach dem Beschleunigen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.2.5 Verkehrspolitik und Klimaschutz

Während Flugzeug und Binnenschiff weiterhin von jeder Energiesteuer befreit sind, ist die umweltfreundliche Bahn der größte Ökosteuereinzahler Deutschlands. Seit Jahren ist die Politik in der Pflicht, endlich faire Wettbewerbsbedingungen herzustellen.

Die politischen Rahmenbedingungen haben einen erheblichen Einfluss auf die Umweltziele von Unternehmen. Solange es in der verkehrspolitischen Realität genau umgekehrt aussieht, hilft es niemandem, dass die Politik in Deutschland den Vorrang für die umweltfreundliche Schiene fordert. Denn von Vorrang kann keine Rede sein: die Deutsche Bahn muss mit erheblichen Nachteilen kämpfen.

Unterschiedliche Steuerregelungen verzerren den Wettbewerb der Verkehrsträger: Die Treibstoffe von Flugzeug und Binnenschiff sind steuerfrei, während die Deutsche Bahn beim Verbrauch von Strom für den Antrieb von Elektroloks ökosteuerpflichtig ist: Allein im Jahr 2006 musste sie über 378 Millionen Euro für Energiesteuern und -abgaben aufwenden.

Die Bahn im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln



Öfter das Auto stehen lassen: Eine Bahnfahrt verursacht nur ein Drittel der Kohlendioxidemissionen einer Autofahrt.



Wer mit der Bahn fährt anstatt zu fliegen, spart rund 70% Kohlendioxidemissionen ein. Bei Langstreckenflügen lohnt sich das Angebot rail&fly, um unnötige Zubringerflüge zu vermeiden.



Die Güterbahn ist gegenüber dem LKW klar im Vorteil. Sie verursacht weniger als ein Drittel an klimaschädlichem Kohlendioxid pro transportierte Tonne und Kilometer.

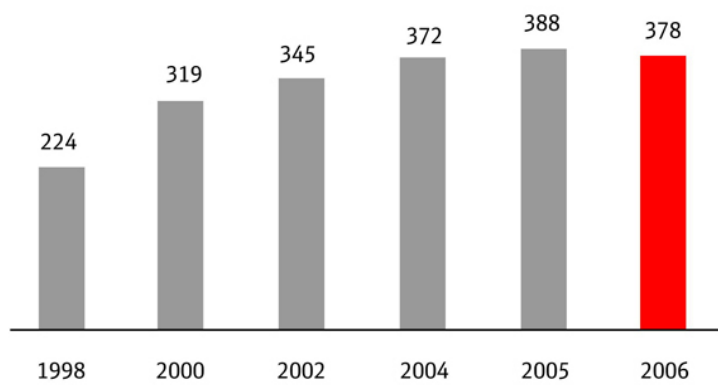


Das von Öko- und Mineralölsteuer befreite Binnenschiff hat vor allem bei der Luftreinheit Defizite. Beim Kohlendioxid-Ausstoß liegt es mit der Güterbahn fast gleich auf.

Zudem ist die wesentlich vom Strom abhängige Bahn als einziger Verkehrsträger vom Emissionshandel betroffen, da die Energieerzeuger die Kosten für die Berechtigung zum CO₂-Ausstoß an ihre Kunden weiterleiten. Hingegen sind externe Kosten von Schäden, die der Straßen- und Luftverkehr verursacht, immer noch nicht in einem fairen Steuern- und Abgabensystem berücksichtigt.

Der Schienenverkehr muss preislich attraktiv bleiben, um im Wettbewerb der Verkehrsträger bestehen zu können. Dabei wird es nur mit fairen Rahmenbedingungen gelingen, die für eine nachhaltige Verkehrsgestaltung notwendige Verlagerung vom Individualverkehr auf den öffentlichen im Sinne der Kunden umzusetzen.

Energiesteuern und -abgaben (in Mio. Euro)

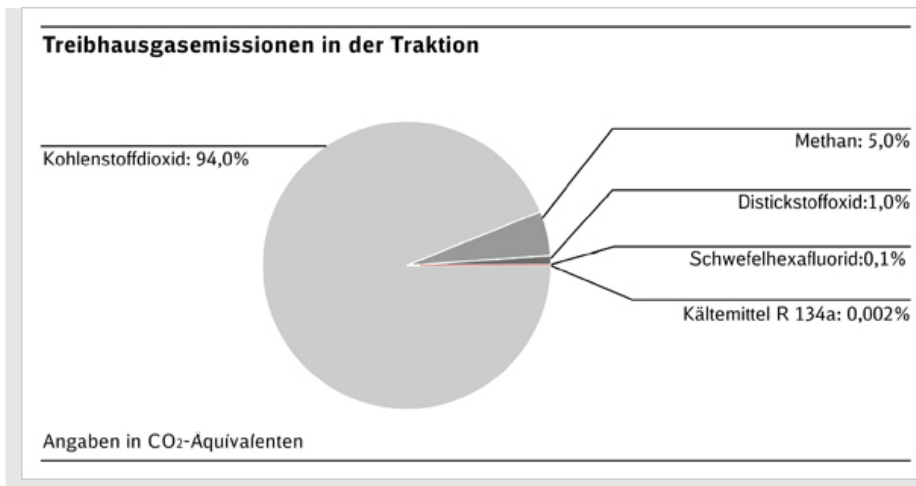


[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.2.6 Andere Treibhausgase als Kohlendioxid

Neben CO₂ machen Forscher noch andere Gase für den Treibhauseffekt verantwortlich. Obwohl diese Gase in wissenschaftlichen Verkehrsträgervergleichen derzeit noch nicht berücksichtigt sind, ist sich die Deutsche Bahn ihrer Verantwortung auch hier bewusst.

Neben Kohlendioxid (CO₂) gibt es eine Vielzahl anderer Treibhausgase, die im Kyoto-Protokoll erfasst sind, weil sie für die vom Menschen verschuldete Erwärmung der Erdatmosphäre verantwortlich gemacht werden. Obgleich sich diese Gase stärker auf den Treibhauseffekt auswirken als eine vergleichbare Menge CO₂, spielen ihre im Verkehr emittierten Mengen noch immer eine geringe Rolle bei der Gesamtbeurteilung der Klimafolgen. Die Forschung steht hier noch am Anfang und die Wirkung der sonstigen Treibhausgase ist in Verkehrsträgervergleichen daher bisher nicht berücksichtigt.



Im Bahnbetrieb ist Schwefelhexafluorid (SF₆) von Bedeutung, das als Schutzgas in elektrischen Hochspannungsschaltanlagen eingesetzt wird. Um die Klimawirksamkeit treibhausrelevanter Gase vergleichen zu können, werden die Emissionen in so genannte CO₂-Äquivalente umgerechnet. Beispielsweise hat Schwefelhexafluorid ein sehr hohes Treibhausgaspotenzial: Die Klimaschädlichkeit eines Kilogramms dieses Gases in der Atmosphäre entspricht etwa der von 22,2 Tonnen CO₂ und verpflichtet schon aus diesem Grund den Betreiber von Hochspannungsschaltanlagen zum besonders sorgfältigen Umgang mit diesem Stoff. Im Bewusstsein ihrer Verantwortung beteiligt sich die DB AG wie die übrigen Schaltanlagenbetreiber der Energieversorgung an der Selbstverpflichtung der deutschen Wirtschaft, um durch wirksame Emissions-Reduktionsmaßnahmen (zum Beispiel Schulungen für Mitarbeiter) die Klimaschutzziele der Bundesrepublik Deutschland zu unterstützen.

Als Treibhausgase gelten ebenfalls die in den Klimaanlagen der Schienenfahrzeuge noch überwiegend eingesetzten fluorierten Kältemittel, zum Beispiel das auch im Automobilsektor dominierende R134 a. Die Deutsche Bahn wird auch durch neue Kühlmittel in Klimaanlagen – wie etwa normaler Luft – den Klimaschutz verbessern.

Bei Gewinnung, Transport und Herstellung von Brenn- und Treibstoffen werden unter anderem Methan (CH₄) und Distickstoffoxid (N₂O) frei gesetzt. Auf diese Emissionen hat die Deutsche Bahn jedoch über die Effizienzverbesserung hinaus keinen Einfluss.

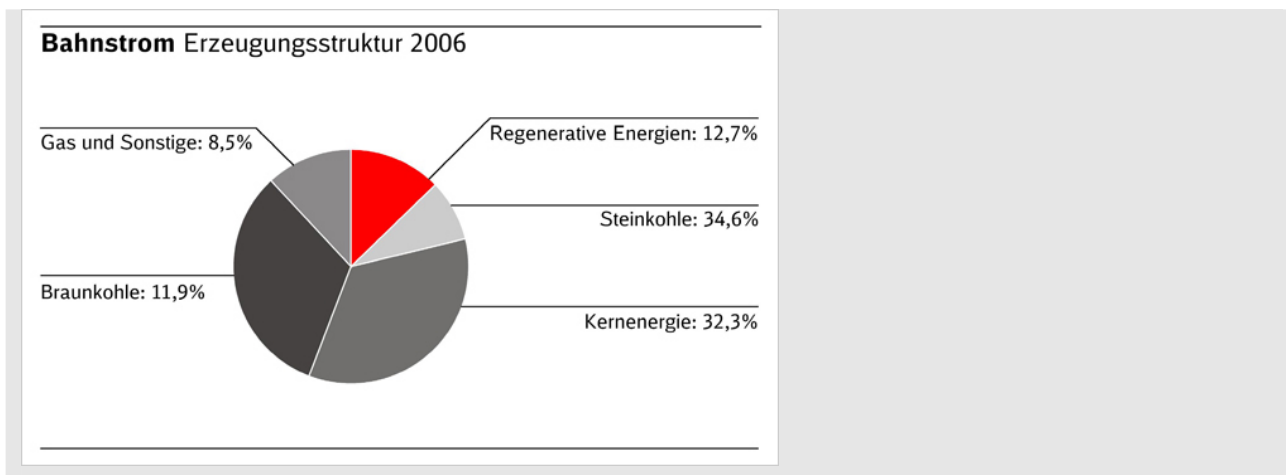
Der Einsatz von ozonschädigenden Stoffen wird in Deutschland gesetzlich restriktiv behandelt und hat für die unternehmerische Tätigkeit der Deutschen Bahn keine Relevanz mehr. Die Erfassung der Stoffe durch das statistische Bundesamt wurde eingestellt.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.2.7 Mit Wasserkraft und Pflanzenöl

Strom aus erneuerbaren Energiequellen spielt auch im Bahnstrom-Mix eine wesentliche Rolle: Mit einem Anteil von 13 Prozent liegt die Deutsche Bahn über dem Bundesdurchschnitt. Die Entwicklung biogener Kraftstoffe verfolgen wir mit großer Aufmerksamkeit.

Etwa 13 Prozent des Bahnstromes stammt aus regenerativen Energiequellen. Einen Teil davon liefern zum Beispiel Wasserkraftwerke, die unserer Tochter DB Energie gehören. Damit liegt der Anteil erneuerbarer Energiequellen im Bahnstrom-Mix knapp ein Prozent über dem Bundesdurchschnitt.



Die technischen und fiskalischen Entwicklungen zum Einsatz biogener Kraftstoffe verfolgen wir sehr aufmerksam und erproben den Einsatz nachwachsender Kraftstoffe. Pflanzenöle setzen wir schon in größerem Umfang in unserer Busflotte ein. So wurden beispielsweise in Schleswig-Holstein 80 Busse der Autokraft GmbH auf den schadstoffärmeren Betrieb mit einer Diesel-Pflanzenöl-Mischung umgestellt. Für die Verwendung reiner Biokraftstoffe im Schienenverkehr ist es uns zurzeit noch nicht gelungen, wirtschaftliche Vorteile oder technisch befriedigende Ergebnisse nachzuweisen. Bei der Dieselmotorkraftstoffherstellung ist die Zumischung biogener Anteile jedoch eine sinnvolle Alternative. Interne Modellrechnungen zeigen, dass die spezifischen CO₂-Emissionen des Schienenverkehrs durch die bereits praktizierte Zumischung immerhin um etwa einen halben Prozentpunkt sinken. In den bisherigen Umweltbilanzierungen ist dies allerdings noch nicht berücksichtigt.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.2.8 Klimawandel und Infrastruktur

Die Wissenschaft geht davon aus, dass der Klimawandel in Deutschland immer stärkere Stürme und Hochwasser verursacht, die sich auch auf die Infrastruktur auswirken. Die Deutsche Bahn unterstützt weitere Forschungen zu diesem Thema.

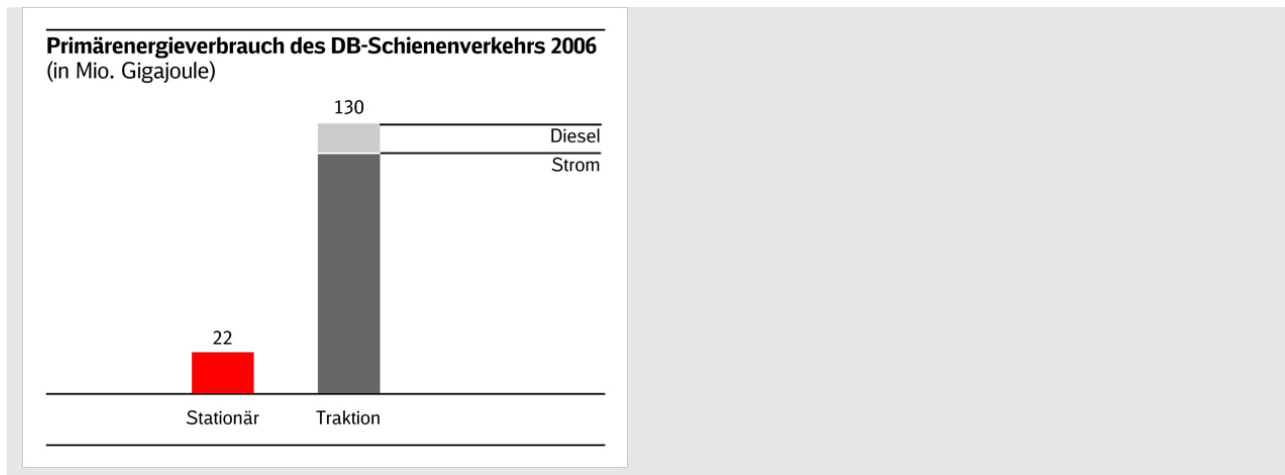
Wissenschaftler sagen voraus, dass es durch den Klimawandel auch in Deutschland künftig schwere Wetteranomalien geben werde. Die zu befürchtenden Stürme und Hochwasser haben natürlich auch Auswirkungen auf die Deutsche Bahn. Präzise Vorhersagen, worauf wir uns als Unternehmen einstellen müssen, sind jedoch zur Zeit noch nicht möglich. Trotzdem beteiligt sich die Deutsche Bahn an Forschungen über die Auswirkungen des Klimawandels auf die Infrastruktur in Deutschland. Zusammen mit dem internationalen Eisenbahnverband (UIC) hat die DB eine Arbeitsgruppe zu diesem Thema ins Leben gerufen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.2.9 Primär- und Endenergieverbrauch des Schienenverkehrs

Die meiste Energie benötigt die Deutsche Bahn für den Zugbetrieb. Gut die Hälfte des Bahnstroms stammt aus Braun- oder Steinkohle, ein Drittel aus Kernkraft.

Als Transport- und Verkehrsunternehmen benötigt die DB AG die meiste Energie für den Zugbetrieb, die sogenannte Traktion. 2006 betrug deren Anteil am Primärenergieverbrauch des Schienenverkehrs rund 85 Prozent. Der Rest entfiel auf Bahnhöfe und Betriebsanlagen.



Der Wirkungsgrad der gesamten Energiekette von der Gewinnung der Primärenergieträger bis zum Stromabnehmer der Lok beträgt etwa 33 Prozent. Gut die Hälfte des in der Traktion der Bahn genutzten Stromes wird aus Braun- und Steinkohle erzeugt, ein Drittel stammt aus Kernkraftwerken. Die Stromerzeugung aus Erdgas hat gegenüber den Vorjahren leicht zugenommen und liegt bei gut neun Prozent.

Um die Energieeffizienz verschiedener Mobilitätsangebote wirklich vergleichen zu können, ist es sinnvoll, den spezifischen, das heißt den auf die Verkehrsleistung bezogenen Primärenergieverbrauch des jeweiligen Verkehrssystems zu betrachten. Im Gegensatz zum sogenannten Endenergieverbrauch oder direkten Energieverbrauch (dem Verbrauch ab Zapfpistole oder Stromabnehmer) beinhaltet der Primärenergieverbrauch auch den gesamten Energieverlust, auch indirekter Energieverbrauch genannt, der bei Erzeugung und Bereitstellung der hochwertigen Energieträger Dieselmotorkraftstoff oder Strom auftritt.

Die Unterscheidung nach Primär- und Endenergie ist in den Umweltkennziffern und der Umweltberichterstattung der Deutschen Bahn seit Jahren fest verankert. Auch die Informationsplattformen Umwelt-Mobil-Check und EcoTransIT unterscheiden nach diesem Muster. Die bezüglich des Energieverbrauchs oft gebräuchliche Kennzahl des indirekten Energieverbrauchs ist lediglich ein Maß für den Primärenergieverbrauch, so dass die Deutsche Bahn auf eine weitere Differenzierung verzichtet und ihrer bisherigen Berichterstattung folgt.

Endenergieverbrauch des Schienenverkehrs der DB AG 2006 gesamt (Traktion und Stationär)

Endenergieträger	Verbrauch [GJ]
Strom	41.862.167
Fernwärme	2.000.700
Erdgas	1.545.840
Heizöl	1.242.000
Diesel	13.343.504
Kohle	52.325
Summe	60.046.536

Primärenergieverbrauch des Schienenverkehrs der DB AG 2006 gesamt (Traktion und Stationär)	
Primärenergieträger	Verbrauch [GJ]
Erdgas	13.470.042
Heizöl	1.979.398
Diesel	15.179.846
Kohle	64.786.159
Regenerative Energie	5.990.503
Kernenergie	50.116.745
Summe	151.522.693

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.3 Luftverschmutzung vermeiden

Im Kampf gegen die Luftverschmutzung hat Deutschland gewaltige Fortschritte erzielt. Die Deutsche Bahn hat großen Anteil daran. Die Partikelemissionen sind in der Diesel- und der Elektrotraktion deutlich gesunken.

6.3.1 Weniger Rußpartikel und weniger Stickoxide

6.3.2 Die Bahn schneidet im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln gut ab

6.3.3 Emissionen aus der Traktion

6.3.4 Weg von der Kohle hin zum Erdgas

6.3.5 DB Fuhrpark und LKW von Schenker

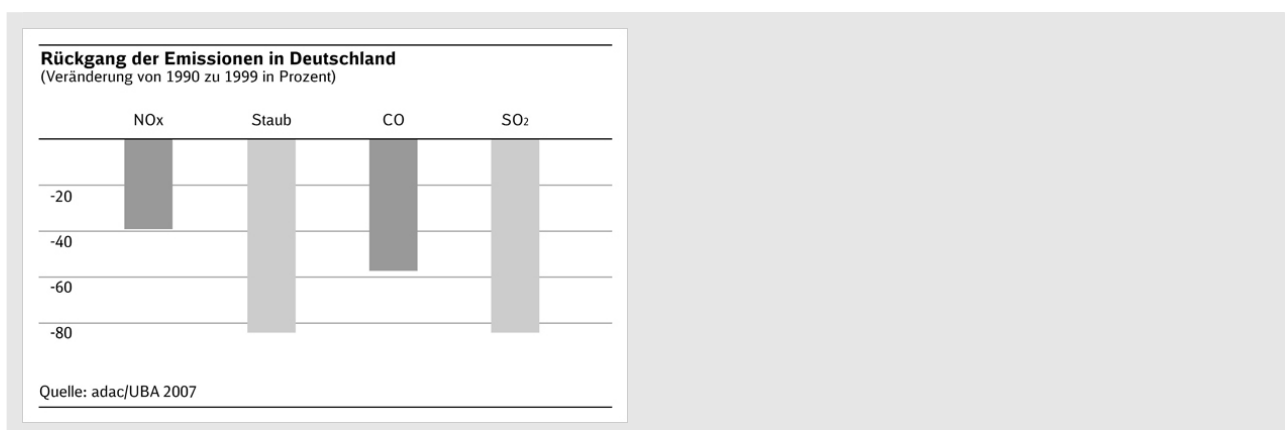
[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

6.3.1 Weniger Rußpartikel und weniger Stickoxide

Die Bahn verursacht heute nur noch ein Prozent der Dieselußemissionen im gesamten Verkehrssektor. Doch damit geben wir uns noch nicht zufrieden.

Im Jahr 2006 hat die Deutsche Bahn die Partikelemission ihrer Dieselfahrzeuge im Schienenverkehr um 10 Prozent vermindert. Seit 1990 konnte sie den Ausstoß von Dieselußpartikeln um 84 Prozent senken. Die Dieselfahrzeuge der Deutschen Bahn AG tragen nur zu einem Prozent zu den Dieselußemissionen des Verkehrs in Deutschland bei.

Unseren Erfolg im Jahr 2006 erzielten wir vor allem, weil wir weiter neue Fahrzeuge angeschafft, in vorhandene Fahrzeuge neue Motoren eingebaut (Remotorisierung) und den Kraftstoffverbrauch gesenkt haben. Um die Umweltbelastung durch Dieselpartikel weiter zu reduzieren, werden wir neue Diesellokomotiven mit Partikelfiltern bestellen. Zugleich prüfen wir, ob es technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist, den vorhandenen Fahrzeugbestand mit Filtern nachzurüsten. Insgesamt sind die Schadstoffkonzentrationen in der Luft deutschland- und europaweit seit Jahrzehnten rückläufig. Schwefeldioxid (SO₂), das zum sauren Regen beiträgt, und Kohlenmonoxid (CO), das die Sauerstoffaufnahme im Blut verhindert, konnten in der Luft so weit reduziert werden, dass sie im Allgemeinen kein Gesundheitsrisiko mehr darstellen. Im Verkehrssektor in Deutschland haben sie nur noch eine geringe Relevanz.



Im Fokus der Öffentlichkeit stehen zurzeit Rußpartikel und Stickoxide (Nox), die vor allem in den Abgasen von Dieselmotoren enthalten sind. Solche Partikel können Atemwegserkrankungen verursachen. Stickoxide tragen zum sauren Regen und zur Bildung von Ozon und Sommersmog bei. Ziel der Deutschen Bahn ist es daher, Dieselabgasemissionen soweit wie möglich zu senken. Eine Studie zum nachhaltigen Verkehr der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) hat für die ferne Zukunft ein mehr als ehrgeiziges Ziel definiert: Danach sollen die Partikelemissionen in Deutschland im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 um 99 Prozent und der Ausstoß von Stickoxiden um 90 Prozent sinken. Diese Vorgabe ist nach Einschätzung der Experten trotz des erwarteten starken Verkehrswachstums nur realistisch, wenn deutlich mehr Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr verlagert wird. Insofern hat die Bahn eine besondere Bedeutung für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

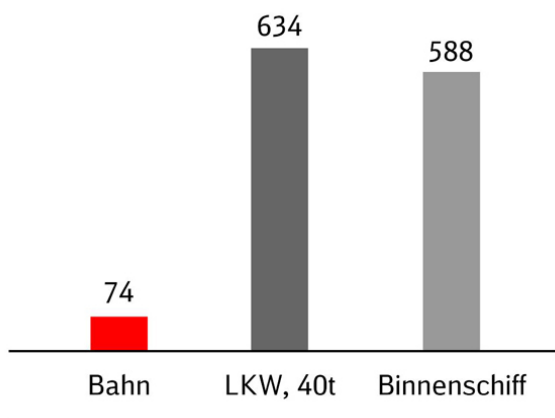
[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.3.2 Die Bahn schneidet im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln gut ab

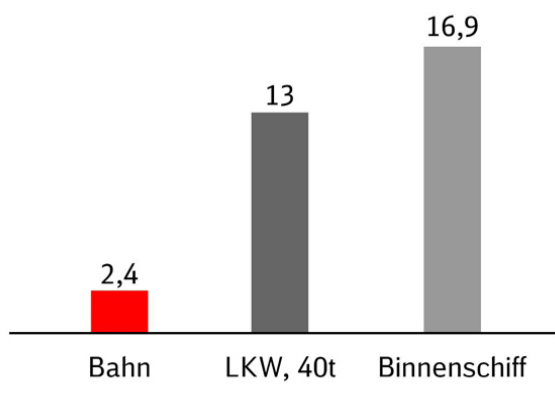
Um den Umweltvorteil der Schiene auch im Bereich Luftschadstoffe weiter auszubauen, beteiligte sich die Deutsche Bahn am "Diesel-Aktionsplan" des internationalen Verbandes der Eisenbahnen und bereitet sich auf strenge EU-Grenzwerte vor.

Wie ein Vergleich der spezifischen Emissionen (Emissionen pro Kilometer und Person/Tonne) zeigt, liegt die Schiene auch bei den Luftschadstoffen im Vergleich zu den Wettbewerbern Auto und Flugzeug vorn. Besonders gegenüber dem Flugzeug im Personenverkehr und dem Lastwagen im Güterverkehr ist der Ausstoß von Stickoxiden bei der Bahn wesentlich geringer. Dasselbe gilt für den Ausstoß von Partikeln im Personen- und Güterverkehr.

Stickoxidemissionen im Güterverkehr 2006
(in Milligramm pro Tonnenkilometer)



Partikelemissionen im Güterverkehr 2006
(verkehrsbedingt, in Milligramm pro Tonnenkilometer)



Ein Umweltproblem ergibt sich für die Bahn nur dann, wenn man ausschließlich die Dieseltraktion (die bei der Bahn nur etwa 10 Prozent der gesamten Traktion ausmacht) mit den anderen Verkehrsträgern vergleicht: Im Personenverkehr emittieren dieselbetriebene Züge deutlich mehr Stickoxid pro Person und Kilometer als Autos oder Flugzeuge. Um den Umweltvorteil der Schiene bei Luftschadstoffen auszubauen, arbeiten wir deshalb vor allem daran, die Dieselabgasemissionen weiter zu reduzieren.

Um europaweit alle Möglichkeiten auszuloten, wie die Dieselabgase verringert werden könnten, hat sich die Deutsche Bahn maßgeblich am "Diesel-Aktionsplan" des internationalen Verbandes

der Eisenbahnen (UIC) beteiligt. So hat sie in Zusammenarbeit mit der Bahnindustrie untersucht, wie die ab 2011/2012 vorgesehenen EU-weiten Grenzwerte für den Ausstoß von Dieselpartikeln und Stickoxiden aus Bahnmotoren erfüllt werden können. Um die Wirksamkeit der bereits durchgeführten und geplanten Maßnahmen zu prüfen und zu dokumentieren, hat die DB AG ein Emissionskataster für den Schienenverkehr entwickelt, mit dessen Hilfe sich die Emissionen ihrer Dieselszüge streckengenau vorhersagen und Belastungsschwerpunkte identifizieren lassen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.3.3 Emissionen aus der Traktion

Je nachdem, ob die Bahn mit Elektro- oder Diesel-Traktion fährt, unterscheiden sich die Emissionsmengen und die Methoden zur Verringerung der Schadstoffe. Dabei hat sie ihre Reduktionsziele bereits in beiden Bereichen erreicht.

Unter Umweltgesichtspunkten ist die Elektro-Traktion derzeit deutlich im Vorteil: Die emittierten Luftschadstoffe fallen schon bei der Erzeugung des Bahnstroms an und können durch moderne Technik in Kraftwerken deutlich gesenkt werden. Bei der Dieseltraktion fallen die Schadstoffe direkt beim Betrieb an und technisch bzw. wirtschaftlich einsetzbare Technologien zur Abgasminderung fehlen bisher. Trotzdem gibt es einen Vorteil der Dieseltraktion: Sie ist vom Stromnetz unabhängig und erfüllt überwiegend im Rangierbetrieb und bei Übergabefahrten unserer Güterverkehrskunden wichtige Zubringerfunktionen.

Etwas anders ist die die Situation im Personenverkehr: Während die Dieseltraktion im Fernverkehr nur noch ein untergeordnete Rolle spielt, stellt die Deutsche Bahn im Nahverkehr den Betrieb in dünn besiedelten Flächen häufig mit Dieselfahrzeugen sicher. Insgesamt entfallen bei der Bahn rund 7 Prozent der Verkehrsleistung auf dieselbetriebene Loks und Triebwagen; 93 Prozent erbringt sie per Elektrotraktion.

Elektro- und Dieseltraktion bei der Bahn



Der IC nach Westerland über den Hindenburgdamm ist einer der letzten Dieselmotorenzüge im Fernverkehr. Der Hindenburgdamm ist eine nicht elektrifizierte Strecke. Insgesamt aber werden 90 Prozent der Verkehrsleistung der Bahn "unter Fahrdrat" gefahren.



Die modernen Fernverkehrszüge der Bahn fahren „unter Fahrdrat“. Mit Ausnahme einer Sonderausführung des ICEs für die Strecke nach Kopenhagen sind das alle ICEs und fast alle ICs und ECs.



Die komfortablen Doppelstockwagen des Regionalverkehrs fahren mit E-Loks oder eigenen Elektrotriebwagen. Im S-Bahnverkehr sind Elektrotriebwagen Standard.



Auf nicht elektrifizierten Strecken setzt die Bahn möglichst umweltfreundliche Dieseltriebwagen ein. Dazu gehören z.B. die modernen Dieseltriebwagen der 640er Baureihen.

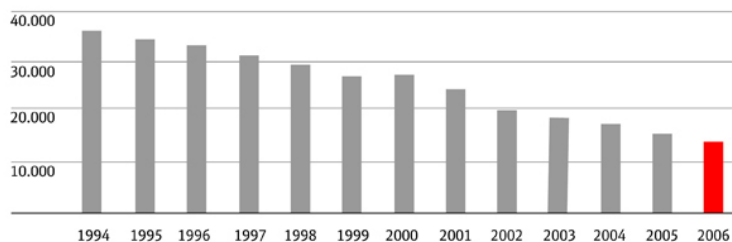
Elektro-Traktion

Die Luftschadstoff-Emissionen aus dem Bereich der Elektro-Traktion kann die Deutsche Bahn im Wesentlichen über den Verbrauch steuern. Ihr Klimaschutzprogramm hat daher auch direkte Auswirkungen auf die Luftschadstoff-Bilanz. Weil es sich bei der E-Traktion um Emissionen handelt, die nicht am Fahrzeug, sondern vorgelagert bei der Stromerzeugung entstehen, profitiert die Bahn auch von Verbesserungen im öffentlichen Kraftwerkspark. Die Staubabscheidung in Kraftwerken hält nach heutigem Stand der Technik über 99,9 Prozent der Partikel zurück. Somit emittiert die Bahn im Bereich der Elektro-Traktion derzeit über 90 Prozent weniger als 1990.

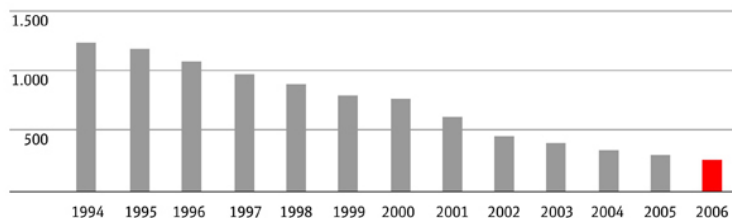
Diesel-Traktion

Den deutlichen Rückgang der Emissionen im Bereich der Diesel-Traktion erreichte die Deutsche Bahn vor allem durch die Bündelung der Verkehre auf elektrifizierten Trassen. So sank die Betriebsleistung mit Diesel-Traktion im Güterverkehr gegenüber 2000 um 24 Prozent, im Personennahverkehr um 12 Prozent und im Personenfernverkehr um 56 Prozent. Zudem hat die DB AG die noch notwendigen Bestandsfahrzeuge der Dieseltraktion in erheblichen Umfang remotorisiert.

Stickoxidemissionen der Dieseltraktion (in Tonnen)



Verbrennungsbedingte Partikelemissionen der Dieseltraktion (Dieselruß in Tonnen)



Die Berechnung der Emissionen erfolgt mit Hilfe von verbrauchsabhängigen Emissionsfaktoren für dieselbetriebene Fahrzeuge (z.B. g NO_x/ kg Diesel). Diese werden auf der Basis der Fahrleistungen der Triebfahrzeuge gewichtet, um einen mittleren Emissionsfaktor zu erhalten. Der so errechnete Mittelwert je Transportbereich wird mit dessen bekanntem Gesamtdieselvebrauch multipliziert.

Auch in den kommenden Jahren werden wir den Anteil der Elektrotraktion weiter ausbauen. Wir unterstützen die Hersteller bei der Entwicklung neuer Technologien für die Abgasreinigung der Dieselantriebe. Neben den Partikelemissionen werden wir auch der Verminderung der Stickoxidemissionen erhöhte Aufmerksamkeit widmen. Zudem wird die Klärung der Frage, ob wir umweltfreundlichere Kraftstoffe einsetzen können, weiterhin auf unserer Agenda bleiben. Hinter all dem steht unser Anspruch, den Rang der Bahn als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel dauerhaft im Markt zu festigen und einen wirksamen Beitrag zur Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems zu leisten.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.3.4 Weg von der Kohle hin zum Erdgas

Auch im Bereich stationärer Anlagen hat die Deutsche Bahn ihre Schadstoffemissionen deutlich reduzieren können. Bei halbiertem Energieverbrauch hat sie den Betrieb auf weniger umweltbelastende Energieträger umgestellt.

Die sehr uneinheitliche Struktur der Anlagen im stationären Bereich macht es schwierig, die Emissionsdaten genauso präzise zu erheben wie die der Traktion. Festzuhalten ist: Der Energieverbrauch der stationären Anlagen hat sich in den letzten zehn Jahren halbiert. Damit verbunden ist ebenfalls eine deutliche Reduktion der Luftschadstoffe. Dieser Rückgang lässt sich u.a. darauf zurückführen, dass im Rahmen der Strukturreform Werke geschlossen wurden. In den verbliebenen Anlagen, haben wir die Abläufe optimiert und die Wahl des Energieträgers bezogen auf den Einsatzzweck überprüft. Entscheidend war etwa der Wechsel von stark emissionsbehafteten Energieträgern wie Kohle hin zu weniger umweltbelastenden Brennstoffen wie Erdgas.

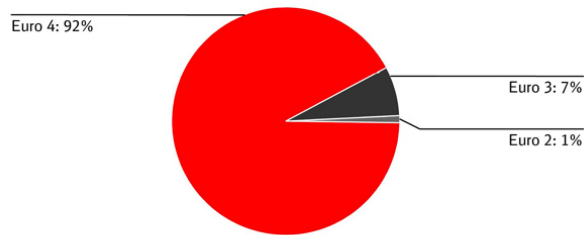
[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.3.5 DB Fuhrpark und LKW von Schenker

Moderne Autos und Lastwagen, eine intelligente Fahrweise, kluge Logistklösungen durch ausgelastete Fahrten und die Vermeidung überflüssiger Kilometer helfen, den Ausstoß an Luftschadstoffen (CO, NOx, HC und Partikel) zu reduzieren.

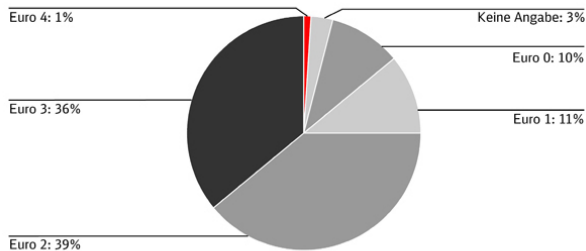
In unserem DB Fuhrpark verwalten wir deutschlandweit rund 19.000 Fahrzeuge unterschiedlichster Art: Davon sind 12.600 Pkw, 4.400 Transporter und 1.700 Lkw. Unsere Pkw aus dem Pool der Dienstwagen und DB-Carsharing erfüllen zum überwiegenden Teil die Richtlinien der schadstoffärmsten Euro-Klasse 4.

Euroklassifizierung der PKW von DB Fuhrpark



Schenker legt bei Zulieferern und Spediteuren Wert auf eine gute Umweltpraxis und fördert umweltfreundliche Technologie-Entwicklungen. Für Schenker sind rund 14.000 Lkw im Linienverkehr (line haul) im Einsatz, 90 Prozent davon gehören den Auftragnehmern. Der Transport- und Logistikspezialist Schenker besitzt selbst nur 340 Lkw, wobei der Anteil von Lkw mit Euroklassifizierung der Kategorien 3 und 4 stetig ansteigt.

Euroklassifizierung der LKW von Schenker



[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.4 Lärminderung – Sanieren, Vorsorgen und leiser werden

Lärminderung ist für die Deutsche Bahn AG ein zentrales Umweltthema, vor allem in Hinblick auf das Wachstum im Güterverkehr. Mit Lärmschutzwänden und leiser Technik will die Deutsche Bahn den Schienenverkehr leiser gestalten.

6.4.1 Die leise Bahn

6.4.2 Neubaustrecken unterliegen strengen Auflagen

6.4.3 Bestehende Strecken bekommen Lärmschutzwände

6.4.4 Bremsen und Rollgeräusche werden immer leiser

6.4.5 Lärminderung ist eine komplexe Aufgabe

6.4.6 Neue Standards und Anforderungen

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

6.4.1 Die leise Bahn

Nur die "leise Bahn" kann den hohen Anforderungen an einen zukunftsfähigen Verkehr gerecht werden. Wir stellen uns dieser Aufgabe und haben uns zum Ziel gesetzt, den Schienenverkehrslärm bis 2020 gegenüber dem Jahr 2000 zu halbieren.

Lärm beeinträchtigt die Lebensqualität. Dabei hängt es vom jeweiligen Menschen und seiner Umgebung ab, ob er Geräusche als unangenehm wahrnimmt. Die Sensibilität gegenüber Lärm ist in den letzten Jahren generell angestiegen und der Verkehr gehört zu den wesentlichen Verursachern. Laut Umweltbundesamt fühlen sich 20 Prozent der Anwohner vom Schienenverkehr belästigt, beim Fluglärm sind es 30 Prozent und beim Straßenverkehr sogar 60 Prozent.

Angesichts des für die kommenden Jahrzehnte prognostizierten Verkehrszuwachses werden vor allem Bewohner von Ballungsräumen Verkehrslärm immer weniger akzeptieren. Die Lärminderung im Schienenverkehr ist für die DB AG daher ein zentrales Thema bei der nachhaltigen Verkehrsgestaltung. Die DB hat sich zum Ziel gesetzt, zwischen 2000 und 2020 den Schienenverkehrslärm an der Quelle zu halbieren und so die Anwohner deutlich weniger zu belasten.

Lärmschutzmaßnahmen im Überblick



Lärmschutzwände sind die klassische Möglichkeit an stark befahrenen Strecken Anwohner vor Lärm zu schützen. Allerdings sind sie teuer und ihr Bau ist zeitaufwendig.



Schallabsorber bieten die Möglichkeit das Rollgeräusch bereits an den Rädern abzuschirmen.



Am effektivsten wird der Schall dort gemindert, wo er entsteht, am Kontakt von Rad und Schiene. Durch Scheiben- und Komposit-Bremsen wird das Rad weniger aufgeraut. So minimiert sich das Rollgeräusch bedeutend.



An einem gelben umkreisten K erkennt man die Güterwagen, die bereits mit einer Komposit-Bremse fahren.

Um die Lärmbelastung zu reduzieren, arbeiten wir mit mehreren Bausteinen: Hierzu zählen der Bau von Schallschutzwänden und technische Verbesserungen an Wohngebäuden wie etwa Schallschutzfenster. Zusätzlich bekämpfen wir den Lärm direkt dort, wo er entsteht und unterstützen Forschung ebenso wie Industrie bei der Entwicklung und Erprobung geräuscharmer Technologien für Fahrzeuge und am Fahrweg.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.4.2 Neubaustrecken unterliegen strengen Auflagen

Schallschutzwälle, -wände und -fenster schützen viele Anlieger im Rahmen der gesetzlichen Grenzwerte. Bei Neu- und Ausbaustrecken sind diese Maßnahmen der Lärminderung Teil des Planfeststellungsverfahrens.

Der Gesetzgeber hat seit 1974 mit dem Bundes-Immissionsschutzgesetz eine Grundlage geschaffen, den Lärmschutz an Neu- und Ausbaustrecken von Straße und Schiene zu gewährleisten und diese in der Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) 1990 konkretisiert. Die Verordnung legt fest, ab welchem Immissionsgrenzwert Lärminderungsmaßnahmen greifen müssen. Dabei geht man generell von einem höheren Schutzbedürfnis bei Nacht aus – der entsprechende Grenzwert ist deshalb um 10 dB (A) niedriger als am Tage.

Während des Planfeststellungsverfahrens werden die jeweils notwendigen Maßnahmen der Lärmvorsorge ermittelt. Schallschutzfenster schützen nicht nur wirkungsvoll vor Lärm, sondern tragen auch dazu bei, Heizkosten zu sparen. Schallschutzwände und -wälle reduzieren die Belastung für eine Vielzahl von Anliegern auf ein erträgliches Maß unterhalb der Grenzwerte. So ging 2006 beispielsweise die Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt (89 Kilometer) mit 12,6 Kilometer langen Schallschutzwänden in Betrieb.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.4.3 Bestehende Strecken bekommen Lärmschutzwände

Wo Anwohner keinen gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutz haben, greift das freiwillige Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung.

Vor der gesetzlichen Regelung (1974 bzw. 1990 in den neuen Bundesländern) gebaute Strecken genießen Bestandsschutz – das heißt die Anwohner haben keinen rechtlichen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Hier schafft jedoch das freiwillige Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung Abhilfe. Dieses Programm setzt die Deutsche Bahn seit 1999 um: Schallschutzwände und -fenster schützen die Anwohner an besonders belasteten Strecken. Beispielsweise wurden 2005 in Osnabrück für rund 5,5 Millionen Euro fast 6 Kilometer lange Lärmschutzwände erstellt. Insgesamt waren es seit Start des Programms Lärmschutzwände mit einer Länge von etwa 136 Kilometern. Zudem sind für 28.400 Wohnungen Maßnahmen am Gebäude durchgeführt worden: Neben dem Einbau von Schallschutzfenstern in Verbindung mit schalldämmenden Lüftern waren dies in Einzelfällen auch zusätzliche Schalldämmmaßnahmen an Wänden und Dächern.

Das derzeit betriebene Streckennetz der DB AG umfasst eine Betriebslänge von 36.000 Kilometern. Lärmbelastungen mit einem mittleren nächtlichen Emissionspegel von mehr als 60 dB(A) treten an rund 15.000 Streckenkilometern auf. Von diesen verlaufen rund 3.400 km durch oder peripher zu Bereichen mit Wohnbebauung. Hiervon sind bundesweit 1.375 Städte und Gemeinden betroffen.

Da Lärmsanierungsmaßnahmen häufig nicht im gesamten Verlauf einer Ortsdurchfahrt erforderlich sind, ist der gesamte Lärmsanierungsbedarf nachfolgend in Sanierungsbereiche aufgeteilt, welche die Teile einer Ortsdurchfahrt begrenzen, die zusammenhängend saniert werden.

Das Lärmsanierungsprogramm (Anlage 1 des Gesamtkonzeptes) umfasst derzeit 1.024 Abschnitte mit einer Gesamtlänge von rund 1.548 Kilometern:

- 286 Abschnitte mit einer Streckenlänge von insgesamt 412,3 Kilometern sind bereits komplett lärmsaniert.
- 179 Abschnitte befinden sich in der Baudurchführung (Bau von Schallschutzwänden, Durchführung passiver Maßnahmen).
- 559 Abschnitte befinden sich in der konkreten Planung (Erstellung schalltechnischer Gutachten, Planung von Schallschutzwänden, Vorbereitung passiver Maßnahmen).

An weiteren 1.961 Streckenkilometern sind Wohngebiete mit Lärmsanierungsbedarf festgestellt und in das Gesamtkonzept des Lärmsanierungsprogramms (Anlage 3) aufgenommen worden. Im Jahr 2006 sind 25,9 Kilometer Schallschutzwände gebaut worden, 4.700 Wohnungen sind mit passiven Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) ausgestattet worden. Insgesamt wurden somit seit Beginn des Programms 412,3 Kilometer Strecke saniert.

Ein positives Signal der Politik für Anwohner an Bestandsstrecken: Im Sommer 2006 hat die Bundesregierung die Mittel für die Lärmsanierung von jährlich 51 Millionen Euro zunächst auf 76 Millionen Euro, für das Haushaltsjahr 2007 dann sogar auf 100 Millionen Euro aufgestockt. Weil die Planung der Lärmsanierungsmaßnahmen und die dabei zu durchlaufenden vorgeschriebenen Genehmigungsverfahren mehr als zwei Jahre dauern können, werden die zusätzlichen Mittel erst nach einer Vorlaufzeit verbaut werden können.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

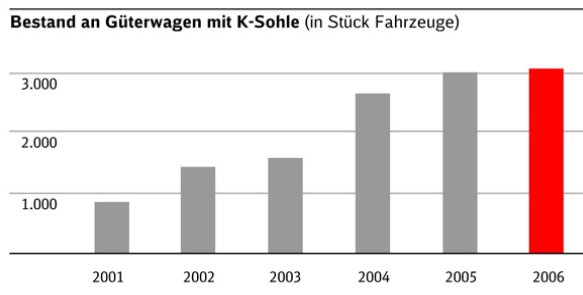
6.4.4 Bremsen und Rollgeräusche werden immer leiser

Der wirkungsvollste Schutz vor Lärm ist natürlich dessen Vermeidung. Für Bestwerte sorgt hier die „Flüsterbremse“ – jetzt endlich auch im Güterverkehr. Zudem arbeitet die DB AG daran, Rollgeräusche auf den Schienen durch spezielle Schleifverfahren zu mindern.

Deutsche Bahn und Politik richten ihr Augenmerk in erster Linie auf die Lärmvermeidung direkt an der Quelle. Nachdem die Deutsche Bahn ihre neuen Fahrzeuge des Personennah- und -fernverkehrs bereits schalltechnisch optimieren konnte, ist es jetzt auch möglich, die Schallemissionen bei Güterwagen durch den Einsatz einer neuartigen Verbundstoff-Klotzbremse deutlich zu reduzieren. Bahnlärm entsteht vor allem durch das Abrollen der Räder auf den Gleisen. Schon kleine Rauigkeiten auf den Laufflächen erhöhen das Rollgeräusch. Deshalb halten im modernen Personenverkehr Scheibenbremssysteme die Räder glatt.

Anders sieht es im Güterwagenpark der Deutschen Bahn aus. Die langlebigen Waggons sind vielfach noch mit Graugussbremsen ausgestattet, die die Räder aufrauen. Mit der Verbundstoff-Bremssohle (K-oder Komposit-Sohle) hat die DB eine technische Lösung gefunden, die für neue Waggons lärmarm und kostenneutral ist. Sie reduziert das Vorfahrgeräusch um bis zu 10 dB(A) gegenüber Güterwagen mit herkömmlichen Graugussbremssohlen. Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) testete diese Bremstechnik auf Initiative der DB AG und erteilte ihr im Oktober 2003 eine unbefristete Zulassung. Die auch Flüsterbremse genannte K-Sohle raut das Rad weniger auf als eine Graugussbremse und halbiert somit das empfundene Rollgeräusch der Güterwagen. Deshalb schafft Railion Deutschland seit 2001 neue Güterwagen grundsätzlich nur noch mit der K-Sohle an – mehr als 3.100 dieser "leisen Güterwagen" sind bereits im Einsatz.

Seit Anfang 2006 hat eine weitere Verbundstoff-Bremssohle, die LL-Sohle, eine auf zwei Jahre befristete Zulassung von der UIC erhalten. Nach heutigem Stand wird sie jedoch nicht die akustische Wirkung der K-Sohle erreichen. Allerdings könnte die LL-Sohle bei geringerem technischen und finanziellen Aufwand die Graugusssohle in begrenzten Einsatzgebieten ersetzen. Deshalb steht die LL-Sohle derzeit hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Betriebstauglichkeit und ihres Lärmverhaltens auf dem Prüfstand. Eine betriebstaugliche Lösung ist in zwei bis drei Jahren zu erwarten.



Um den Lärm kurzfristig und flächendeckend zu mindern, muss Railion auch die alten Wagen umrüsten. Während für neue Güterwagen mit K-Sohle keine Zusatzkosten entstehen, verursacht eine Umrüstung der Bestandsfahrzeuge jedoch beträchtliche Kosten in Höhe von durchschnittlich 4.500 Euro pro Wagen. Aus diesem Grund setzt sich die Deutsche Bahn dafür ein, dass die Bundesregierung ihr Lärmsanierungsprogramm, das bisher nur Maßnahmen an der Strecke umfasst, auf die Förderung lärmarmen Technologien an den Fahrzeugen ausweitet. Die empfundene Halbierung des Lärms würde in diesem Fall auf dem ganzen Streckennetz greifen – und nicht nur punktuell wirken wie Lärmschutzwände und -fenster. Von der Lärminderung an der Quelle würden folglich alle Anwohner an Schienenwegen profitieren. Zudem würde ein Teil der teuren Schallschutzwände unnötig. Die Deutsche Bahn hofft, die zusätzlichen Mittel der Lärmsanierung für die Umrüstung einsetzen zu können, mit der sie dann schon bald starten könnte.

Glattes Rad auf glatter Schiene

Glattes Rad auf glatter Schiene heißt die Formel für ein leises Rollgeräusch. Verriffelungen auf der Schiene sind eine zusätzliche Schallquelle. Verriffelungen sind aber auch aus technischen Gründen unerwünscht, weil sie sich unter anderem nachteilig auf die Lebensdauer der Schienen auswirken. Deshalb überprüfen wir Schienenoberflächen durch spezielle Oberbau-Messzüge regelmäßig auf ihren Zustand und schleifen sie, sobald sie festgelegte Werte überschreiten. Mit dem "Besonders überwachten Gleis" (BüG) haben wir für bestimmte Streckenabschnitte eine dauerhafte Lärmreduktion um 3 dB(A) durch zusätzliche regelmäßige "akustische" Messungen mit dem Schallmesszug und bedarfsweise gezieltes Schleifen zugesagt. Die Verfahren zum Schleifen der Schienen in der geforderten Qualität sind jedoch noch sehr kostenintensiv. Die DB Netz AG entwickelt in Zusammenarbeit mit dem Forschungs- und Technologiezentrum der DB AG eine spezielle Schleifmethode ("Hochgeschwindigkeitsschleifen") um eine noch bessere Qualität der Fahrfläche bei geringeren Kosten realisieren zu können. Bereits heute erreichen über 60 Prozent der wichtigsten Strecken mit den herkömmlichen Schleifverfahren eine akustische Qualität, die der BüG-Qualität entspricht.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.4.5 Lärminderung ist eine komplexe Aufgabe

Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes und die Umrüstung der Güterwagen auf die Flüsterbremsen allein reichen nicht aus, um unser Ziel "Lärmhalbierung bis 2020" zu erreichen.

Abgesehen von der Verbundstoffsohle mangelt es noch immer an Technologien, die Rollgeräusche an Bestandsfahrzeugen merklich reduzieren und zum Betriebs- und Instandhaltungskonzept von Railion passen. Zudem fehlen finanzielle Anreize für Industrie und Betreiber, die die Entwicklung lärmindernder Maßnahmen fördern könnten. Um Abhilfe zu schaffen, hat die Deutsche Bahn ihr Lärmierungsmanagement (LMM) eingerichtet: Es bewertet neue Technologien auf Nutzen und Wirtschaftlichkeit, begleitet ihre Einführung und treibt sie konsequent voran. Das LMM stimmt ressortübergreifend Strategien ab, mit denen die DB AG Maßnahmen zur Lärminderung an Fahrweg und Fahrzeug umsetzt – einer der Vorteile, die ein integrierter Konzern hinsichtlich des Umweltschutzes bietet. So bündelt die DB das Know-how aus den Geschäftsfeldern Netz, Personenverkehr und Railion mit den Ergebnissen des Forschungs- und Technologiezentrums München und des Bahn-Umwelt-Zentrums. Damit treibt sie Forschung, Entwicklung und konkrete Projekte voran, die ein hohes Lärminderungspotential besitzen und sich zeitnah wirtschaftlich umsetzen lassen.

Auf diese Weise bringt sich die Deutsche Bahn auch verstärkt in die Forschungs- und Entwicklungsarbeit ein (Forschungsverbund Leiser Verkehr). Da die Fahrzeuge über eine lange Lebensdauer genutzt werden, müssen sich die Anstrengungen auf die Entwicklung von austauschfähigen Komponenten konzentrieren. Dazu arbeitet die DB direkt mit der Eisenbahnindustrie und wissenschaftlichen Einrichtungen in Verbundprojekten zusammen. Hier sind Industrie und Wissenschaft gefordert, neue marktreife Lösungen zu entwickeln, während die DB die Arbeiten begleitet und bewertet. Ziel ist es, kostengünstige Technologien zu finden, die Geräusche schon an der Quelle vermeiden und zugleich unsere Anforderungen an Betriebssicherheit und Instandhaltung erfüllen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.4.6 Neue Standards und Anforderungen

Für Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr müssen so bald wie möglich einheitliche Lärmstandards gelten. In den vergangenen Jahren hat die EU bereits wichtige Richtlinien für den Schienenverkehrslärm eingeführt, weitere Schritte sind geplant.

Um im grenzüberschreitenden Verkehr einheitliche Standards für alle Betreiber zu etablieren, hat die EU die sogenannten Technischen Spezifikationen zur Interoperabilität (TSI) um eine Bestimmung zu den Lärmgrenzwerten erweitert: Die TSI Noise regelt die Lärmemissionsgrenzwerte für Schienenfahrzeuge (Neufahrzeuge) jetzt europaweit. Aufgrund der sich ständig entwickelnden technischen Möglichkeiten soll in spätestens sieben Jahren eine Revision stattfinden, die eine Prüfung weitergehender Grenzwerte vorsieht. Unsere Güterwagen mit der K-Sohle halten die derzeitigen Grenzwerte der TSI Noise ein.

Während die TSI Noise an der Quelle ansetzt, soll mit der im Sommer 2005 in nationales Recht umgesetzten EU-Richtlinie "Umgebungslärm" zunächst erfasst werden, wie viele Menschen von Umgebungslärm überhaupt betroffen sind. Bei den einzelnen Verkehrsträgern steht der Straßenverkehrslärm im Vordergrund der Aufmerksamkeit. Hier ist das Eisenbahnbundesamt dafür zuständig, die Lärmkarten des Schienenverkehrs zu erstellen. Die DB Netz AG liefert die dazu notwendigen Daten. In die sich anschließenden Lärmaktionspläne der Gemeinden lässt die Deutsche Bahn ihre eigenen Vorhaben hinsichtlich der Schallreduktion an der Quelle sowie ihre Maßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms einfließen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.5 Ökosysteme schützen

Die Deutsche Bahn betreibt ein über 34.000 km langes Streckennetz. Berührungen mit Ökosystemen bleiben da nicht aus. Doch bieten unsere Trassen vielen Tier- und Pflanzenarten auch eine Heimat.

6.5.1 Belange des Naturschutzes von Anfang an berücksichtigen

6.5.2 Naturschutz bei der Instandhaltung des Fahrweges

6.5.3 Naturschutz bei Neu- und Ausbau

6.5.4 Ausgleich für Eingriffe – zwei Beispiele

6.5.5 Umsiedlung von bedrohten Arten

6.5.6 Berührungen mit Schutzgebieten

6.5.7 Geoinformation auf neustem Stand

[*Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.*](#)

6.5.1 Belange des Naturschutzes von Anfang an berücksichtigen

Der Naturschutz hat in Deutschland einen hohen Stellenwert. Auch für die Bahn als umweltfreundlicher Verkehrsträger spielt er eine wichtige Rolle. Naturschutzfachliche Belange werden daher bereits bei der Planung berücksichtigt.

Im alltäglichen Betrieb existieren Natur und Bahn meist problemlos nebeneinander. Oft bieten Bahnstrecken sogar ökologische Nischen und dienen bestimmten Tierarten als wichtige Ausbreitungswege. Konflikte mit dem Naturschutz treten insbesondere dort auf, wo Aus- und Neubau Lebensräume beeinträchtigen, verändern oder gar zerstören.

Der Naturschutz unterliegt in Deutschland hohen rechtlichen Anforderungen und hat damit neben dem ökologischen auch einen bedeutenden wirtschaftlichen Aspekt. Aus diesem Grund haben wir als Unternehmen den Schwerpunkt darauf gelegt, möglichst alle Belange des Naturschutzes schon in unseren Planungsprozessen umfassend zu berücksichtigen. Auf diese Weise gelingt es uns, zu einem frühen Zeitpunkt Lösungen zu finden, die gleichermaßen ökologisch wie ökonomisch vertretbar sind und Folgeschäden in der Natur und Folgekosten für unser Unternehmen vermeiden.

Das 34.000 Kilometer lange Streckennetz der Deutschen Bahn AG kommt zwangsläufig mit verschiedensten Schutzgebieten in Berührung: Je nachdem, ob die Landschaft als schützenswert gilt, seltene Tiere und Pflanzen dort leben oder ob der Wasserschutz zu beachten ist, ergeben sich für uns unterschiedliche Rahmenbedingungen. Hier ist die sorgfältig geführte Schutzgebietsdokumentation der Deutschen Bahn ein wichtiges Instrument für unseren aktiven Naturschutz. Sie enthält Informationen über Art und Lage von Schutzgebieten und hilft uns dabei, gesetzliche Vorgaben einzuhalten. Nur so gelingt es uns, bei der Planung, dem Bau und der Instandhaltung von Einrichtungen der Deutschen Bahn die relevanten Auflagen frühzeitig zu berücksichtigen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.5.2 Naturschutz bei der Instandhaltung des Fahrweges

Störungsfreier Betriebsablauf und Naturschutz gehen bei der Deutschen Bahn in aller Regel Hand in Hand: Bei allem, was wir tun, beachten wir mögliche Folgen und suchen immer nach einer umweltverträglichen Lösung.

Der Betrieb und die Instandhaltung unserer Eisenbahnanlagen erfordern immer wieder Maßnahmen, die zwangsläufig zu Berührungen mit der Natur führen. So kann beispielsweise Aufwuchs im Gleisbett die Eigenschaften des Fahrweges nachteilig verändern und den Bahnbetrieb beeinträchtigen – je nach Situation und Umgebung müssen wir ganz unterschiedlich mit einem solch profan erscheinenden Problem umgehen.

Alle Maßnahmen, mit denen wir Gleise, Oberleitungsanlagen oder Signaleinrichtungen von unerwünschtem Pflanzenwuchs befreien, fassen wir unter dem Begriff "Vegetationskontrolle" zusammen. Außerhalb der Gleise schneiden wir Gräser, Büsche und Bäume zurück, um die Sicherheitsabstände zu Bahn- und Oberleitungsanlagen zu wahren, die Sicht auf Signaleinrichtungen und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Überall, wo es die Sicherheit zulässt, pflegen wir Waldbereiche im Sinne einer nachhaltigen Gehölzbestockung. Dadurch fördern wir naturschutzfachlich wertvolle Vegetationsstrukturen, in denen sich teilweise auch seltene, meist wärmeliebende Tier- und Pflanzenarten ansiedeln können. Diese finden in der an die Bahnstrecken angrenzenden Landschaft häufig keine anderen Lebensräume mehr.

Vegetationskontrolle und neue Lebensräume am Gleis



Wenn ein Gleis von den Seiten her zuwächst, müssen die Bäume am Gleisrand aus Sicherheitsgründen zurückgeschnitten oder gar gefällt werden.



Wenn am Gleisrand Bäume gefällt oder beschnitten werden, sieht die Böschung zunächst kahl aus...



...doch die Natur erholt sich schnell wieder und durch die Vegetationskontrolle entstehen an den Bahngleisen Lebensräume, die sonst durch Baumwuchs verdrängt werden würden.



Dadurch erhalten diese Lebensräume mehr Sonne. Zusammen mit der Entwässerung des Gleiskörpers durch den Schotter finden wärmeliebende Arten wie Bläulinge an den Bahngleisen optimale Lebensbedingungen.

Chemische Mittel setzen wir nur im unmittelbaren Gleisbereich (Schotterbett und angrenzende Randwege) ein, jedoch nicht auf Brücken, Bahnübergängen und Oberflächen von festen Fahrbahnsystemen. Dadurch können wir verhindern, dass der Humus verrotteter Pflanzenteile den Wassergehalt im Schotterbett erhöht – denn dies führt zu Instabilitäten im Unterbau, die nur mit hohem Aufwand zu sanieren sind. Wir setzen ausschließlich Herbizide ein, die ein strenges und speziell für den Gleisbereich angepasstes Zulassungsverfahren durchlaufen haben. Die Ausbringung der Chemikalien erfolgt nach einer aufwändigen Planung und nur nach erteilter Genehmigung der zuständigen Behörde. Der Genehmigungsbescheid beinhaltet dabei u.a. auch eine Liste der Schutzgebiete mit Auflagen zur Durchführung des Herbizideinsatzes. In einzelnen Schutzgebieten werden überhaupt keine Herbizide eingesetzt. Dort, wo sie erlaubt sind, verteilen spezialisierte Fachfirmen die Chemikalien mit Hilfe von Spritzzügen auf den Gleisen. Nicht nur die Zulassung der eingesetzten Wirkstoffe, sondern auch deren Anwendung steht unter strenger behördlicher Überwachung.

Zusätzlich zu chemischen Verfahren suchen wir ständig nach Methoden der nicht-chemischen Vegetationskontrolle. Aktuell befindet sich ein neues Heißdampf-Gerät in der Erprobung, das jedoch nur für den Einsatz auf festen Oberflächen wie beispielsweise Wegen konstruiert ist. Erste Versuche im Gleisbereich waren erfolgreich. Aufgrund der spezifischen Charakteristika des Verfahrens – wie die deutlich langsamere und kürzer anhaltende Wirkung im Vergleich zu chemischen Verfahren ist ein Einsatz unter Betriebsbedingungen jedoch nur punktuell möglich.

Gefahren für Vögel im Gleisbereich

Stromanlagen der Bahn können eine Gefahrenquelle für große Vögel darstellen. Die Tragmasten der Freileitungen des Fahrweges dienen Greifvögeln auf ihren Beutezügen als Rast- und Beobachtungsplatz. Solange Vögel nur auf einem Mast oder auf unter Spannung stehenden Leitern sitzen, passiert ihnen nichts. Gefährlich wird es, wenn sie mit den Flügeln zwei Leiter unterschiedlicher Phasen berühren oder auf der Leitung sitzen und dem geerdeten Strommast dabei zu nahe kommen. Kurzschlüsse an den Oberleitungen können den Vogel das Leben kosten und führen zudem häufig zu Störungen des Eisenbahnbetriebs. So sind hier auch die Interessen der Deutschen Bahn und ihrer Kunden berührt.

Im Dialog mit Naturschutzverbänden hat die Deutsche Bahn Lösungen erarbeitet, wie Vögel besser geschützt und gleichzeitig der Betrieb auf bislang kritischen Streckenabschnitten störungsfrei ablaufen kann. Die Vogelschutzmaßnahmen sehen beispielsweise vor, wie die Anlagen für einen möglichst störungsfreien Betrieb umgerüstet werden können. Die Deutsche Bahn hat diese Lösungen 2003 in einer technischen Anweisung verankert und setzt ihn entsprechend regionaler Situationen um.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.5.3 Naturschutz bei Neu- und Ausbau

Jeder Neubau von Bahnstrecken bedeutet einen Eingriff in die Natur. Doch wo immer wir in Lebensräume eingreifen müssen, schaffen wir einen Ausgleich an anderer Stelle. Enge Kontakte mit den jeweiligen Naturschutzverbänden sind für uns daher selbstverständlich.

Beim Neubau von Strecken greift die Deutsche Bahn AG zwangsläufig in den Naturhaushalt ein. Neue Gleisanlagen verbrauchen Flächen und können Lebensräume zerschneiden. Dann besteht die Gefahr, dass Tierpopulationen isoliert und ihr genetischer Austausch gestört werden kann. Bei der Neunutzung stillgelegter Gleise oder beim Rückbau von Altanlagen können Konflikte mit geschützten Tieren und Pflanzen auftreten, die sich in der Zwischenzeit dort angesiedelt haben. Für solche nicht vermeidbaren Eingriffe werden auf der Grundlage der Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz entsprechende Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen festgelegt, die wir während des Baus umsetzen. Zu den Auflagen gehören auch spezielle Artenschutzmaßnahmen wie etwa der Schutz von Nisthöhlen.

Zweifellos bedeuten unsere Baumaßnahmen für einige Tierarten Störungen, aber gleichzeitig verschaffen sie anderen Arten Vorteile. So bietet die neu angelegte Bahntrasse einigen Tierarten wie bspw. Eidechsen Versteckmöglichkeiten und Rückzugsräume, während wieder andere Arten unsere Bahntrassen sogar als Ausbreitungsweg nutzen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.5.4 Ausgleich für Eingriffe – zwei Beispiele

Das komplexe Thema Naturschutz wird oft erst durch Beispiele greifbar. In der Siegaue und dem Biosphärenreservat Rheintal sind zwei unterschiedliche naturschutzfachliche Lösungen gefunden und umgesetzt worden.

Zeitgleich mit dem Bau der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main hat die Deutsche Bahn zahlreiche landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen durchgeführt, um den Natureingriff durch den Neubau wieder auszugleichen. Ein Beispiel sind die Maßnahmen in der Flussaue bei Siegburg in Nordrhein-Westfalen.

Die Siegaue ist ein wichtiger Bestandteil des von der EU etablierten Schutzgebietssystems NATURA 2000, das Naturräume europaweit miteinander verknüpft. In der ursprünglich ackerbaulich genutzten Siegaue hat die Deutsche Bahn bis 2002 auf einer Fläche von 50 Hektar Flutmulden angelegt und die landwirtschaftliche Nutzung umgestellt. Um die Eigendynamik der Sieg in ihrer natürlichen Aue auf einer Fläche von zehn Hektar mit neuem Überflutungsraum zu fördern, haben wir rund 235.000 Kubikmeter Erde bewegt. Seitdem konnten sich hier wieder auentypische Tier- und Pflanzenarten ansiedeln. So nistet der Flussregenpfeifer inzwischen auf den weitläufigen Kiesbänken der Flutmulde und belegt damit den Erfolg der Ausgleichsmaßnahmen. Aber auch die Nisthöhlen der Uferschwalbe in den steilen, bis zu 7 Meter hohen Abbruchkanten der Flutmulden stellen einen wichtigen Beitrag zum Artenschutz dar: Die Uferschwalbe hat bei Siegburg ihr derzeit einzig bekanntes Vorkommen entlang des 75 Kilometer langen Verlaufs der Sieg in Nordrhein-Westfalen.

Konfliktpotenzial brachte die Hangsanierung im Biosphärenreservat Rheintal mit sich. Zwischen Braubach und Rudesheim blockierten in den Jahren 2001 und 2002 herunterfallende Fels- und Geröllmassen immer häufiger die Gleise, so dass auf Grund der akuten Gefährdung des Bahnverkehrs sofortiges Handeln erforderlich war: Die DB AG bespannte steile Felswände mit Netzen, errichtete Fangzäune, sicherte einzelne Felsblöcke zusätzlich und stabilisierte überhängende Felspartien kleinflächig mit Spritzbeton. Für alle Sicherungsmaßnahmen ließ sie landschaftspflegerische Einschätzungen erstellen, um Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen sowie Lebensräume bewerten zu können. So wurden alle Bereiche entlang der Bahnstrecke, aber auch die andere Rheinseite, die kleinen Seitentäler und die Wiesen des Hochplateaus untersucht. Große Aufmerksamkeit galt dabei dem Landschaftsbild, das durch die Baumaßnahmen nicht zu sehr leiden durfte, weil das gesamte Gebiet seit Juni 2002 als UNESCO Weltkulturerbe ausgewiesen ist.

Zwischen Roßstein und Kaub haben wir neue Brutmöglichkeiten für Wanderfalken geschaffen, da sonst Baulärm und Staub den Bruterfolg möglicherweise gefährdet hätten. Neue Flächen für viele Tier- und Pflanzenarten entstanden, indem wir brachgefallene Weinberge mähen und Trockenmauern freilegen ließen. Dies machte Felsbereiche, Trockenmauern und Schotterfluren für trocken- und wärmeliebende Reptilien-, Heuschrecken- und Tagfalterarten zugänglich – ein Ausgleich für die Lebensräume auf Schutt- und Felspartien, die durch die Maßnahmen zur Hangsicherung beeinträchtigt wurden oder gar verloren gingen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.5.5 Umsiedlung von bedrohten Arten

Manchmal reichen Ausgleichsmaßnahmen nicht aus. Wenn unsere Bauvorhaben bedrohte Tierarten gefährden, dann müssen wir diese umsiedeln: So fand die Deutsche Bahn für Fledermäuse und Eidechsen ein neues Zuhause.

Bei der Größe unserer Verkehrsflächen und der Vielfalt unserer Immobilien ist es nicht verwunderlich, dass auf Bahn-Terrain auch Arten leben, die als bedroht gelten und deshalb strengen Schutzbestimmungen unterliegen. Welche Tiere und Pflanzen geschützt sind, regeln Bundesnaturschutzgesetz, Bundesartenschutzverordnung, europäische Flora-Fauna-Habitat- und EU-Vogelschutz-Richtlinie. Bei notwendigen Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen kann es daher vorkommen, dass uns keine andere Wahl bleibt, als bedrohte Pflanzen und Tiere mit einem hohen personellen und finanziellen Aufwand umzusiedeln.

So hat die Deutsche Bahn beim Umbau des Potsdamer Kaiserbahnhofes für 130 Fledermäuse aus der historischen Bahngleishalle, darunter Große Mausohren (*Myotis myotis*), Braune Langohren (*Pleotus auritus*) und Wasserfledermäuse (*Myotis daubentoni*) in 150 Meter Entfernung Ersatzquartiere für den Winter geschaffen.

Im Rahmen der Erneuerung zweier Eisenbahnbrücken über den Neckar und den Neckarkanal haben wir für 250 Mauereidechsen (*Podarcis muralis*) wenige Hundert Meter entfernt eine neue Heimat gefunden. Hierzu haben wir die Umgebung eines kaum mehr genutzten Industriegleises so aufbereitet, dass sie den Lebensbedingungen der Reptilien entsprach.

Beim Ausbau der Strecke Hannover - Berlin haben wir 180 rotrückige Zauneidechsen (*Lacerta agilis*) auf insgesamt 4 Flächen umgesiedelt. Zwei Flächen waren als dauerhafte Bleibe gedacht, die zwei anderen Flächen dienten als Zwischenstationen, von denen die Eidechsen ihre ursprünglichen Lebensräume wiederbesiedeln konnten.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.5.6 Berührungen mit Schutzgebieten

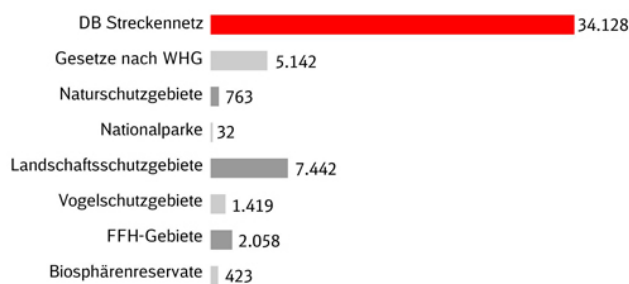
Welche Flächen unter besonderem Schutz stehen, regeln Landesgesetze und EU-Richtlinien. Dabei sind manche Gebiete gleich mehrfach in unterschiedlicher Weise betroffen – je nachdem, ob der Fokus auf der Landschaft, einer seltenen Tierart oder dem Wasser liegt.

Unser rund 34.000 Kilometer langes Streckennetz kommt zwangsläufig mit verschiedenartigsten Schutzgebieten in Berührung: 2.058 Kilometer verlaufen durch FFH-Gebiete (Flora-Fauna-Habitate), 763 Kilometer durch Naturschutzgebiete und 7.442 durch Landschaftsschutzgebiete. Die unterschiedlichen Gebietsarten können sich jeweils überschneiden. Je nach Umfang der Überschneidungen verschiedener Gebiete und deren Schutzzweck können hieraus Auflagen resultieren, die wir etwa bei der Instandhaltung berücksichtigen müssen.

Veränderungen bei der Bestandsdokumentation von Schutzgebieten ergaben sich in den letzten Jahren insbesondere durch die umfangreichen Nachmeldungen bei den FFH-Gebieten an die Europäische Kommission. Dies führte dazu, dass v.a. die Berührungen mit Landschafts- und Naturschutzgebieten im Vergleich zu 2005 signifikant angestiegen sind. Berührungen von DB-Strecken mit Schutzgebieten nach Wasserhaushaltsgesetz (WHG) hingegen sind in etwa gleich geblieben.

Berührungen von Schutzgebieten mit DB-Strecken

(Länge in km, Berührungen bis zu 25m von der Gleichachse)



[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.5.7 Geoinformation auf neustem Stand

Um Schutzauflagen erfüllen zu können, müssen Lage und Art der geschützten Gebiete bekannt sein. Deshalb haben wir eine Schutzgebietsdokumentation entwickelt, die uns hilft, naturschutzrechtliche Belange schnell und einfach zu berücksichtigen.

In den Geografischen Informationssystemen (GIS) der Bahn sind Lage und Art relevanter Schutzgebiete bundesweit verfügbar – das macht es uns möglich, die Belange des flächenbezogenen Naturschutzes in allen Eisenbahnanlagen und bei all unseren Tätigkeiten zu beachten. Die Daten stehen für Planungsaufgaben und betriebliche Belange ebenso zur Verfügung wie bei Sanierungsmaßnahmen und der Immobilienbewirtschaftung.

Die Schutzgebietsdokumentation DB AG enthält aktuell mehr als 100.000 Datensätze. Die Nutzung dieser Daten in den Geographischen Informationssystemen der Deutschen Bahn ersetzt aufwändige Recherchen sowie das zeitraubende Zusammentragen der relevanten Details. Auf einer digitalen Landkarte ist sofort zu erkennen, wo sich Bahn- und geschützte Flächen überlagern.

Der elektronische Schutzgebietskatalog hilft der Deutschen Bahn, die Interessen des Naturschutzes bereits in den Planungsphasen zu berücksichtigen und spätere Konflikte zu vermeiden. Durch seine zentrale Verwaltung kann das GIS konzernweit genutzt werden. Eine jährliche Überarbeitung garantiert aktuelle Datensätze – denn es werden auch Schutzgebiete aufgehoben, aber es kommen vor allem immer wieder neue hinzu.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.6 Abfälle vermeiden und wiederverwerten

Bei der Bahn fallen Abfälle aus ganz unterschiedlichen Bereichen an: in Instandhaltungswerken, beim Bauen sowie auf Bahnhöfen und in Zügen. Abfälle vermeiden und verwerten bedeutet dabei Umweltschutz, Rechtsicherheit und Kostenersparnis zugleich.

6.6.1 Abfälle und Umweltschutz

6.6.2 Entsorgungsmanagement für die ganze Bahn

6.6.3 Bauabfälle – die Schwergewichte im Konzern

6.6.4 Abfälle aus der Instandhaltung und Modernisierung von Fahrzeugen

6.6.5 Abfälle aus Zügen und Bahnhöfen

6.6.6 Transport von Abfällen – Railion sichert hohe Standards

[*Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.*](#)

6.6.1 Abfälle und Umweltschutz

Ob ein Unternehmen den Umweltschutz wirklich ernst nimmt, zeigt sich nicht zuletzt beim Umgang mit dem Thema Abfall. Die Deutsche Bahn ist auch hier sehr aktiv und betreibt seit 2001 ein ganzheitliches Entsorgungsmanagement im Konzern.

Zunehmende Abfallmengen stellen ein drängendes Problem unserer Gesellschaft dar – und häufig auch ein offensichtliches. Anders als beispielsweise der Klimawandel, ist dieses Umweltthema für jeden greifbar: auch Privathaushalte haben täglich mit Abfall zu tun. Laut der Studie des BMU "Umweltbewusstsein und Umwelverhalten in Deutschland 2006" zeigt sich, dass sich die meisten Deutschen im persönlichen Umwelverhalten auf die klassischen Themen, allen voran Abfalltrennung und -vermeidung, konzentrieren. So ist der sorgsame Umgang mit Abfall für 65 Prozent der Befragten ein grundlegendes Anliegen.

Für die Deutsche Bahn AG ist Abfall nicht nur deshalb ein wichtiges Thema, weil es ihre Kunden im Personenverkehr und an den Bahnhöfen direkt betrifft. Betroffen ist auch der Güterverkehr, zu dessen Kerngeschäft der Transport von Abfall zählt. Die übergreifende Zusammenarbeit sowie das Fachwissen von Experten und Spezialisten im konzernweiten Entsorgungsmanagement gewährleisten den umweltgerechten, rechtskonformen und wirtschaftlichen Umgang mit Abfällen.

Abfall als wirtschaftlicher Faktor

Für das Unternehmen ist Abfall auch ein wesentlicher wirtschaftlicher Faktor: Die DB muss gewaltige Abfallmengen entsorgen – allein 2006 waren es rund 10,2 Millionen Tonnen. Damit sind enorme Kosten und durch die hohe Regelungsdichte im Abfallrecht auch ein großer organisatorischer Aufwand verbunden. Andererseits bringen beispielsweise Metallabfälle dem Unternehmen zum Teil auch Erlöse.

Im komplexen System der Deutschen Bahn fallen aus ganz unterschiedlichen Bereichen eine Vielzahl von Abfällen an: aus den Instandhaltungswerken, den Bahnhöfen, den Zügen oder den Bauprojekten. Die mit Abstand größten Abfallmengen verursachten 2006 mit mehr als 9,9 Millionen Tonnen die Bau- und Instandhaltungstätigkeiten unserer Konzernbereiche Fahrweg und ProjektBau. Darüber hinaus ist die DB verantwortlich für die Entsorgung der Abfälle ihrer Kunden in Zügen und Bahnhöfen. Die DB muss jedoch auch große Mengen von sogenannten "wilden Abfällen" entsorgen, die illegal auf Bahngeländen abgelagert wurden.

Für das operative Entsorgungsmanagement nutzt die DB ein bahnweit einheitliches IT System, das Umweltinformationssystem (UIS) Abfall. Hiermit kann das Unternehmen den Verbleib der Abfälle in Tausenden von Anfallstellen kontrollieren und wichtige entsorgungsrelevante Daten, wie Kosten, Art und Mengen, zuverlässig erheben. So verfügt die Deutsche Bahn über eine hervorragende Grundlage zur Steuerung und Optimierung der Abfallwirtschaft.

Unsere Umweltstrategie beim Thema Abfall ist vielschichtig: Zum einen geht es uns darum, die Abfallmengen wo immer es möglich ist, unter ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten zu reduzieren – oder am besten ganz zu vermeiden. Allerdings stoßen wir überall dort an Grenzen, wo unsere Geschäftstätigkeiten Abfälle unumgänglich machen. Wir müssen neue Strecken bauen und bestehende Strecken instand halten sowie viele alte Fahrzeuge und Schienenwege modernisieren – Maßnahmen, von denen unsere Kunden profitieren und auch deshalb unsere Leistungen noch stärker nachfragen werden. Somit können auch in Zügen und Bahnhöfen künftig immer mehr Abfälle anfallen.

Zum anderen schonen wir die natürlichen Ressourcen im Sinne einer nachhaltigen Abfallwirtschaft indem wir möglichst oft Materialien wieder verwenden, Sekundärrohstoffe nutzen und außerdem die nicht vermeidbaren Abfälle vorrangig verwerten und damit in die Kreisläufe zurückführen. Dies hat in der Regel auch wirtschaftliche Vorteile.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

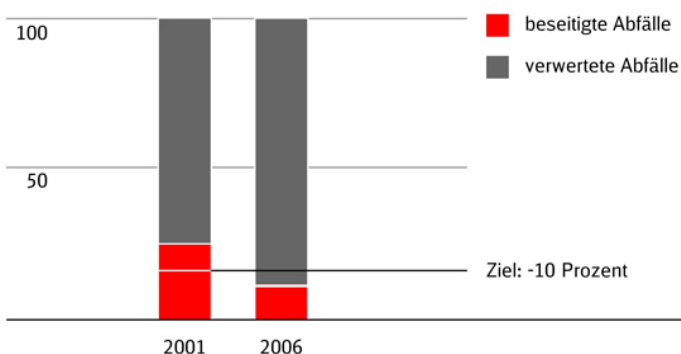
6.6.2 Entsorgungsmanagement für die ganze Bahn

Abfälle vermeiden, die Abfallverwertung steigern, die Entsorgungskosten senken, gefährliche Abfälle reduzieren: Unsere Ziele für 2008 haben wir maßgeblich über das Projekt "Konzernweites Entsorgungsmanagement" schon 2005 erreicht.

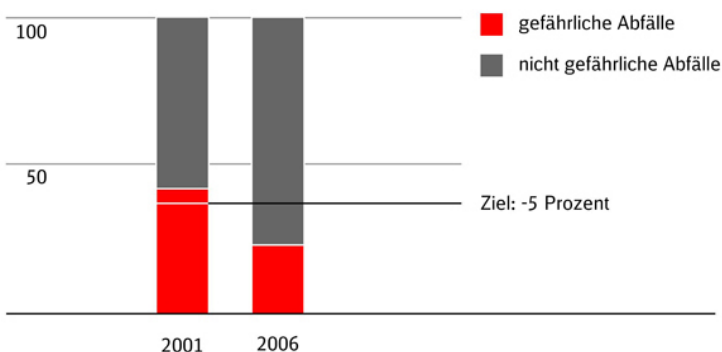
Wer die Verwertungsquote von Abfällen steigert, schont die natürlichen Ressourcen und spart dabei meist noch Geld. Deshalb hatten wir uns vorgenommen, unsere Verwertungsquote von 2001 bis zum Jahr 2008 um 10 Prozent zu erhöhen. Dieses Ziel haben wir bereits 2005 erreicht! Optimierte Systeme zur Abfalltrennung haben dazu wesentlich beigetragen. Im Baubereich, wo die größten Abfallmengen anfallen, haben wir abgetragenen Schotter und Boden wiederverwendet – natürlich gemäß den rechtlichen Vorgaben.

Auch unser zweites Ziel, den Anteil gefährlicher Abfälle zu senken, erreichten wir früher als geplant: vor allem, indem wir auf den Einsatz problematischer Stoffe verzichteten oder aber Verfahren anwendeten, die den Anfall eines Gemisches von nicht gefährlichen und gefährlichen Abfällen verhinderten.

Verwertete und beseitigte Abfälle
(Anteil der im KEM erfassten Abfälle in Prozent)



Gefährliche und nicht gefährliche Abfälle
(Anteil der im KEM erfassten Abfälle in Prozent)



Um unsere Ziele zu realisieren, brauchen wir ein systematisches Management. Denn die Abfallwirtschaft der DB AG muss sehr hohe Anforderungen erfüllen. So hat die Deutsche Bahn aufgrund ihrer Präsenz in der gesamten Bundesrepublik unterschiedlichste rechtliche Regelungen zu berücksichtigen: Neben Gesetzen auf EU- und Bundesebene sind alle Ländergesetze und die Satzungen fast aller deutschen Kommunen relevant. Aus diesem Grund hat die DB AG 2001 eine gemeinsame Plattform in Form des Projektes "Konzernweites Entsorgungsmanagement" (KEM) geschaffen. Dessen Ziel war es, Rechtssicherheit und

Kosteneffizienz in der Abfallwirtschaft des Konzerns umfassend und systematisch zu verankern. Neben der höheren Verwertungsquote und der Reduktion von gefährlichen Abfällen wollten wir auch die Entsorgungskosten bis 2005 um 10 Prozent senken – und auch diese Marke haben wir übertroffen: Statt der angestrebten 1,8 Millionen Euro hatten wir schon bis Ende 2005 Entsorgungskosten von 3 Millionen Euro (Bauabfälle ausgenommen) eingespart.

KEM hat die Nachhaltigkeitsziele der Deutschen Bahn vollständig erreicht: Rechtssicherheit, umweltschonender Umgang mit Abfällen und Kostenersparnis. Die Maßnahmen waren auch wirtschaftlich ein voller Erfolg; daher hat die DB AG Anfang 2006 KEM in den Regelbetrieb übernommen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.6.3 Bauabfälle – die Schwergewichte im Konzern

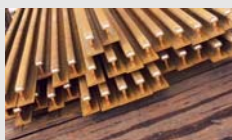
Am Gesamtabfallaufkommen der Deutschen Bahn haben Bauabfälle den weitaus größten Anteil. Mit speziellen Aufarbeitungsanlagen etwa für Schotter oder Schienen erreichen wir inzwischen eine Verwertungsquote von 95 Prozent.

Bei der permanenten Instandhaltung und Erneuerung des rund 35.000 Kilometer langen Streckennetzes mit über 80.000 Weichen fallen enorme Mengen von Bauabfällen an: Allein 2006 waren es mehr als 4,4 Millionen Tonnen in Deutschland. Diese Zahl sagt einerseits aus, wie umfangreich wir unser Streckennetz saniert und erweitert haben. Sie ist jedoch andererseits auch ein Beleg dafür, dass wir viele Abfälle von Baustellen abtransportieren mussten – beispielsweise beim Abriss von Brückenbauwerken und Bahngebäuden oder wenn wir eine Neubaustrasse in einen Tunnel geführt haben. Überall da, wo es möglich war, haben wir die Ausbaustoffe direkt vor Ort wieder verwendet.

Der Oberbau einer Bahnstrecke



Der Oberbau des Fahrwegs besteht im Normalfall aus Schienen und Schwellen, die in einem Gleisbett aus Granitschotter liegen. Der Schotter wirkt für das Gleis entwässernd, federnd, stabilisierend und bei Entgleisungen abbremsend.



Auf deutschen Bahnstrecken gibt es drei verschiedene Schientypen, mit Gewichten von 49, 54 oder 60 Kilogramm pro Meter. Sie bestehen aus Walzstahl und damit aus einem wertvollen Rohstoff.



Die Schienen sind mit Kleineisen auf Schwellen befestigt, die aus Beton oder getränktem Holz bestehen. Sie dienen dazu die Spurweite der Gleise zu sichern und das Gewicht der Züge auf den Unterbau zu verteilen.



Die Schwellen liegen in einem Gleisbett aus Gleisschotter von einer Korngröße zwischen 22 und 63 mm. Das Schotterbett muss regelmäßig von Rückständen gereinigt und wegen der Korrosion teilweise erneuert werden.

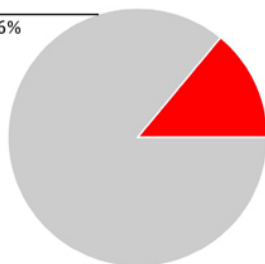


Bei einer festen Fahrbahn werden Schwellen und Schotter durch einen festen Oberbau aus Beton oder Asphalt ersetzt. Diese Form des Oberbaus wird vor allem in Tunneln und auf Hochgeschwindigkeitsstrecken verwendet.

Eine Diskussion über Vermeidung von Bauabfällen und Verwertungsquoten lässt sich nur an konkreten Beispielen führen. Aufgrund sehr unterschiedlicher Rahmenbedingungen ist häufig sogar nur eine baustelleninterne Betrachtung sinnvoll. Ausgezeichnete Verwertungsmöglichkeiten in unserem Streckennetz haben wir beispielsweise bei unseren bahnspezifischen Abfällen wie Betonschwellen und Schotter: Diese Abfälle können wir in speziellen Aufarbeitungsanlagen reinigen, aufarbeiten und in unserem Netz wieder als Betonschwellen oder Gleisschotter einbauen – die Einhaltung geltender Gütekriterien für Recycling-Materialien und die rechtliche Zulässigkeit vorausgesetzt. Falls eine Wiederverwendung nicht möglich ist, werden aus diesen Materialien hochwertige Recyclingbaustoffe, beispielsweise für den Deponie- oder Straßenbau, hergestellt, was dort den Einsatz von Primärbaustoffen reduziert. So kamen wir hier auf eine Verwertungsquote von 95 Prozent. Ein mehr als beachtlicher Wert – nicht zuletzt deshalb, weil der Anteil der als nicht gefährlich eingestuften Abfälle lediglich bei 86 Prozent lag.

Gefährliche und nicht gefährliche Bauabfälle 2006

Nicht gefährliche Abfälle: 86%

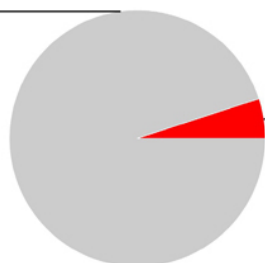


Gefährliche Abfälle: 14%

Gesamtmenge 4,4 Mio. Tonnen

Verwertete und beseitigte Bauabfälle 2006

Verwertete Abfälle: 95%



Beseitigte Abfälle: 5%

Gesamtmenge 4,4 Mio. Tonnen

Mit dem Materialkreislauf sparte die Deutsche Bahn im Jahr 2006 rund 360 Kilometer Neu-Schienen, 244.000 Betonschwellen und dank spezieller Bettungsreinigungsmaschinen sowie der Zuführung von aufgearbeitetem Schotter aus stationären Recycling-Anlagen rund 1,5 Millionen Tonnen Schotter. Bezogen auf den Anteil an Neumaterial entspricht das einer Recyclingquote von 8 Prozent für Schienen, 9 Prozent für Betonschwellen und 35 Prozent für Schotter. Da der Ausbau oft "unter dem rollenden Rad" erfolgt, müssen wir die gesamte Logistikkette hier besonders exakt planen.

Schwellen und Schotter, die aus dem Gleis ausgebaut werden, sind Abfälle im Sinne des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes (KrW-/AbfG). Damit die Verwertung dieser Materialien ordnungsgemäß abläuft, ist eine ganze Gruppe von Chemikern und Entsorgungsspezialisten im Einsatz, die alle auszubauenden Stoffe analysiert und die möglichen Schadstoffgehalte bewertet. In einem europaweiten Wettbewerb werden die wirtschaftlichsten Verwertungsmöglichkeiten eruiert, die die strengen Anforderungen des Entsorgungsmanagements der Deutschen Bahn einhalten. Natürlich müssen dabei eine Reihe von rechtlichen Vorschriften beachtet und gegenüber den Behörden Nachweise über die Abfallverwertung geführt werden.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.6.4 Abfälle aus der Instandhaltung und Modernisierung von Fahrzeugen

Für die Entsorgung von Güterwagenbodenbrettern oder Öl-Schlämmen haben wir passgenaue Entsorgungswege gefunden. Der bei der Modernisierung von Fahrzeugen anfallende Metallschrott ist durch die Rohstoffverknappung wertvoller denn je.

Rohstoffe werden weltweit immer knapper und als ungefährlich eingestuft Metallschrott bringt uns seit Jahren gute Erlöse. So nutzt die DB den Aufschwung des Schrottmarktes und profitiert direkt von steigenden Schrottpreisen.

Andererseits fallen bei der Fahrzeuginstandhaltung natürlich auch nicht oder nur teilweise verwertbare Materialien an. Bei Wartung und Zerlegung von Güterwagen sind dies insbesondere Bodenbretter in großen Mengen. Ein Hauptaugenmerk haben wir hier auf die für den Entsorgungsweg entscheidende Einstufung gelegt. Die Einstufungen erfordern Deklarationsanalysen, die wir gezielt veranlassen. Dabei helfen uns Betrachtungen, ob die Bretter imprägniert wurden (Bretter aus den Jahren 1993 bis 1998, die ausschließlich in offenen Güterwagen eingesetzt wurden), ob sie durch Ladegüter (Altschotter, kontaminierte Böden, Bauschutt, Schrott, aber auch ausgetretenene Öle und Farben) verunreinigt wurden oder aber nur Anzeichen von Witterungs- oder Nutzungsverschleiß aufweisen. Für die ökologisch und wirtschaftlich günstigste Einstufung dieser Althölzer haben wir die Handlungshilfe Altholz „Einstufung von verwendeten Güterbodenbrettern“ erstellt.

Teuer in der Entsorgung sind ölhaltige Schlämme aus Öl-/ Wasserabscheidern. Sie fallen in den Instandhaltungswerken bei der Behandlung von Abwässern aus Reparatur und Wartung von Triebfahrzeugen, der Reinigung von ölverunreinigten Flächen oder beim Waschen von ölhaltigen Teilen an. Die Kosten konnten wir hier deutlich senken, indem wir auf eine bedarfsgerechte Entsorgung umgestellt haben.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.6.5 Abfälle aus Zügen und Bahnhöfen

Bei der Abfalltrennung im öffentlichen Raum spielt die Deutsche Bahn eine Vorreiterrolle und erreicht hohe Verwertungsquoten. In den Bordrestaurants helfen Mehrwegsysteme viele Abfälle ganz zu vermeiden.

Ausgelesene Zeitungen, Lebensmittelverpackungen, Essensreste, Kaugummis oder Zigarettenstummel: Täglich mehr als 4,5 Millionen Reisende hinterlassen in unseren Zügen und Bahnhöfen enorme Abfallmengen – und sie erwarten zu Recht, dass wir Abfallentsorgung auf hohem Niveau betreiben. Durch ihre Erfahrungen mit der Mülltrennung im eigenen Haushalt sind sie auch für die Abfallproblematik im öffentlichen Raum sensibilisiert.

Mit einheitlichen Systemen zur umweltgerechten Trennung der Abfälle in den meisten Fernverkehrszügen und Personenbahnhöfen ist die Deutsche Bahn Vorreiter im öffentlichen Bereich.

Bei den Reiseabfällen aus Zügen und Bahnhöfen steht für uns die Verwertung im Vordergrund, die unsere Kunden durch konsequente Abfalltrennung unterstützen. Glas, Papier und Leichtverpackungen können wir so dem Stoffkreislauf kostengünstig wieder zuführen. Hierbei arbeiten wir mit dem Dualen System Deutschland zusammen. Auch im Nahverkehr und in kleineren Bahnhöfen führen wir immer mehr Abfälle einer gleichrangigen Verwertung zu, indem wir, wo es wirtschaftlich vertretbar ist, Entsorgungswege über moderne Sortieranlagen nutzen.

Als umweltfreundliches Verkehrsunternehmen hat die DB AG ihr Angebot im Bordservice nahezu komplett auf Mehrwegsysteme umgestellt. Damit konnte sie die Abfallmengen in der Zuggastronomie deutlich verringern und schont so natürliche Rohstoffe.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.6.6 Transport von Abfällen – Railion sichert hohe Standards

Ein Teil des Kerngeschäfts der Deutschen Bahn ist es, Güter zu transportieren. Dazu gehören auch Abfälle. Die Railion Deutschland AG hat sich hierfür als Spezialist etabliert, der seinen Auftraggebern Sicherheit und höchste Umweltstandards bieten kann.

Abfalltransporte erfordern vom Transporteur ein hohes Maß an Qualifizierung – denn sie bergen ganz besondere Gefahren. Aus diesem Grund stellt der Gesetzgeber bei gefährlichen Materialien wie kontaminierter Erde, Altöl oder Altholz weit reichende Anforderungen an den Transporteur. Zudem erwarten die Kunden einen sorgsamem Umgang mit Abfällen und deren reibungslosen, sicheren Transport.

Railion entspricht den gesetzlichen Anforderungen ebenso wie den Kundenwünschen – und dem hohen Niveau des Umweltschutzes der Deutschen Bahn. Um die Einhaltung der Standards nachvollziehbar belegen zu können, hat sich Railion der Entsorgungsgemeinschaft Transport und Umwelt e.V. angeschlossen.

Mit der Zertifizierung zum Entsorgungsfachbetrieb, der damit verbundenen Eigenüberwachung und der regelmäßigen Auditierung durch einen unabhängigen Sachverständigen stellt Railion sicher, dass stets alle Anforderungen des Gesetzgebers lückenlos erfüllt sind. Zusätzlich zu den laufenden Kontrollen tragen die permanente Transportüberwachung der Bahnverkehre durch das KundenServiceZentrum und die einzelnen CargoZentren zur Qualitätssicherung bei.

Die Railion Deutschland AG hat 2006 über 3 Millionen Tonnen Abfälle transportiert. In diesem Jahr hat Railion auch erneut alle erforderlichen Überwachungsaudits erfolgreich abgeschlossen und sich bereits zum sechsten Mal in Folge zum Entsorgungsfachbetrieb qualifizieren lassen.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.7 Wasser sparen

Die Deutsche Bahn geht sorgsam mit der Ressource Wasser um. So wird die Belastung der Umwelt durch Abwässer möglichst gering gehalten und Wasserverbrauch und -kosten deutlich gesenkt.

6.7.1 Die Deutsche Bahn hat ihren Wasserverbrauch stark gesenkt

6.7.2 Wasser einsparen

6.7.3 Abwässer reinigen

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

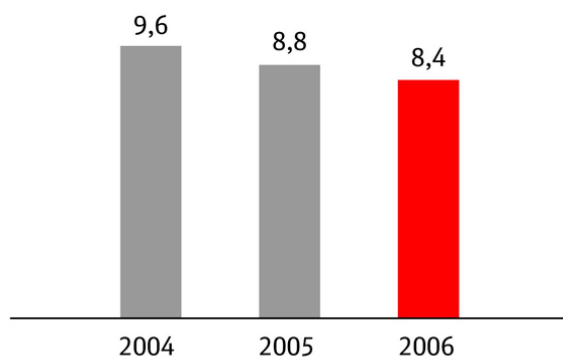
6.7.1 Die Deutsche Bahn hat ihren Wasserverbrauch stark gesenkt

Das Wasser auf der Erde wird immer knapper. Dieser Entwicklung trägt die Deutsche Bahn Rechnung und hat ihren Wasserverbrauch in den vergangenen Jahren stark gesenkt – allein zwischen 2005 und 2006 um 4 Prozent.

Wasser, insbesondere Trinkwasser, ist eine lebensnotwendige Ressource, die auf der Erde nur in begrenzten Mengen vorhanden ist. Die Deutsche Bahn sieht sich in der Verantwortung, dieses knappe Gut zu schützen und hat es in den vergangenen Jahren geschafft, ihren Wasserverbrauch und damit auch die anfallende Abwassermenge drastisch zu senken.

In Zukunft werden wir weiter daran arbeiten, Spar-Potenziale zu erkennen und auszuschöpfen. Denn wir müssen davon ausgehen, dass sowohl Frischwasserpreise als auch Abwassergebühren stetig steigen werden. Insofern ist Wassersparen sowohl ein ökologisch als auch ökonomisch nachhaltiges Ziel.

Wasserverbrauch in Mio. Kubikmetern



[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.7.2 Wasser einsparen

Wer wie die Deutsche Bahn Wasser spart, schont die Umwelt und spart Kosten. Wiederaufbereitung, Kreislaufführung und sensibilisierte Mitarbeiter haben uns dabei geholfen, den Verbrauch deutlich zu minimieren.

Zu Zeiten der Dampflokomotive standen ohne Wasser noch alle Züge still. Heute benötigt die Deutsche Bahn Wasser nur noch für sanitäre Zwecke in Zügen und Bürogebäuden, bei der Fahrzeugreinigung und in den Instandhaltungswerken. Dabei bezieht die DB den weit überwiegenden Teil des Frischwassers aus dem öffentlichen Netz und nur zu geringem Anteil aus eigenen Brunnen. Der Wasserverbrauch ist in den vergangenen Jahren stetig gesunken. Allein von 2005 auf 2006 konnte die Deutsche Bahn einen Rückgang um 4 Prozent auf jetzt 8,4 Millionen Kubikmeter verzeichnen.

In Deutschland ist die öffentliche Trinkwasserversorgung strengen gesetzlichen Regelungen unterworfen, so dass Belastungen von Schutzgebieten, Wasserquellen und zusammenhängenden Habitaten grundsätzlich ausgeschlossen sind. Werden bei Bautätigkeiten der Deutschen Bahn Grundwasserspiegel-Absenkungen erforderlich, sind wir zu Gegenmaßnahmen verpflichtet, um negative Auswirkungen möglichst gering zu halten. Diese Maßnahmen sind Bestandteil der wasserrechtlichen Genehmigung eines Bauvorhabens. Beispielsweise hat die DB beim Bau des Tiergartentunnels in Berlin ein eigenes Wassermanagementsystem aufgebaut, das negative Auswirkungen für den angrenzenden Tiergarten effektiv verhinderte.

Wasser sparende Verfahren kommen der Umwelt zu Gute und senken die Kosten. Der bewusste Umgang unserer Mitarbeiter mit der wichtigen Ressource sowie Kreislaufführung und Wiederaufbereitung in Reinigungsprozessen haben es der DB ermöglicht, den Wasserverbrauch deutlich zu reduzieren. Paradebeispiel ist die Reinigungsanlage für ICE-Fahrzeuge im Werk Frankfurt/Main-Höchst: Neben aufbereitetem Mainwasser kommt hier auch gefiltertes Niederschlagswasser zum Einsatz. Das gebrauchte Waschwasser wird aufgefangen, gereinigt und wieder zum Waschen verwendet, was zu einer Ersparnis von rund 70 Prozent führt.

Auch geschlossene WC-Systeme in unseren Zügen tragen aktiv zu den Sparmaßnahmen bei. Die modernen Vakuumtoiletten-systeme benötigen für jeden Spülvorgang lediglich etwa 0,5 Liter Wasser. Zum Vergleich: Ein privater Haushalt verbraucht immer noch zwischen 3 und 9 Litern Wasser pro Spülung. Die Deutsche Bahn hat bereits 81 Prozent ihrer Züge mit geschlossenen Toiletten-systemen ausgerüstet.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.7.3 Abwässer reinigen

Je weniger Wasser wir verbrauchen, desto weniger müssen wir in die Kanalisation ablassen. Abwässer, die bei der Reinigung unserer Züge anfallen, werden in speziellen Anlagen vorgereinigt, ehe sie ins öffentliche Kanalnetz gelangen.

Ähnlich wie bei der Nutzung und Entnahme von Wasser existieren für die Ableitung von Abwasser strenge gesetzliche Regelungen. Abwässer, die alle gesetzlichen Grenzwerte einhalten, kann die Deutsche Bahn in das öffentliche Kanalnetz einleiten; von dort fließen sie in kommunale Kläranlagen. Die Abwässer aus der Fahrzeugreinigung und -instandhaltung müssen wir in aller Regel vor der Einleitung in die Kanalisation in speziellen Behandlungsanlagen vorreinigen lassen. Dabei überprüfen wir regelmäßig, ob die Anlagen alle geltenden Grenzwerte einhalten. Wenn wir Abwässer direkt in Gewässer oder Vorfluter einleiten, halten wir noch wesentlich strengere Grenzwerte ein. So stellen wir sicher, dass keine wesentliche Beeinträchtigung von aquatischen Lebensräumen erfolgt.

Unsere Abwassermenge entspricht der Frischwassermenge, die wir aus dem öffentlichen Netz und unseren Brunnen beziehen: 8,4 Millionen Kubikmeter.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

6.8 Umweltschutzrückstellungen

Die Umweltschutzrückstellungen betreffen primär die Verpflichtung der DB AG zur Beseitigung von vor dem 1. Januar 1994 entstandenen ökologischen Altlasten auf den Gebieten der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn.

In den Umweltschutzrückstellungen sind mit 2.196 Mio. Euro Sanierungsverpflichtungen der DB AG enthalten. Zur Wahrnehmung der in den Umweltschutzrückstellungen berücksichtigten Sanierungsverpflichtungen hat die DB AG die Programme

- 4-Stufen-Programm Bodensanierung
- 3-Stufen-Kanalprogramm
- 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung

aufgesetzt, die eine systematische, rechtskonforme und kostenoptimierte Sanierungserkundung/-durchführung sicherstellen.

Im 4-Stufen-Programm Bodensanierung werden über die Stufen historische Erkundung, orientierende Untersuchung und Detailuntersuchung die Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen lokalisiert. Über die Programmschritte Machbarkeitsstudie, Ausführungs- und Genehmigungsplanung sowie Sanierung erfolgt die Abwicklung einer nutzungsorientierten Sanierung unter Berücksichtigung fachtechnischer und gesetzlicher Anforderungen.

Das 3-Stufen-Kanalprogramm zielt auf eine Beseitigung der sich aus Leckagen ergebenden Verunreinigungen für Boden und/oder Grundwasser. Damit geht eine Optimierung des vorhandenen Kanalnetzes auf die zukünftige Nutzung einher, so dass die Gefahrenabwehr auf dieses zukünftige Netz begrenzt werden kann. Das nicht genutzte Netz wird stillgelegt.

Durch das 2-Stufen-Deponie-Programm wird die standardisierte Erfassung und Bewertung von Deponien auf Bahnflächen sowie die Schließung dieser Deponien gemäß Deponieverordnung (DepV), Technische Anleitung Siedlungsabfall (TASi) bzw. Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) sichergestellt.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

7 Über diesen Bericht

Der Online-Bericht des Nachhaltigkeitsberichts 2007 vertieft die Aussagen der Printfassung und orientiert sich dabei an den internationalen Standards der Global Reporting Initiative (GRI).



7.2 Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns

7.3 Indikatoren der Global Reporting Initiative

7.1.1 7.3.4 GRI-Index – Soziale Indikatoren

Vom Lieferantenscreening bezüglich Menschenrechtsaspekten bis zum Anteil der Mitarbeiter mit Tarifverträgen – Ein Überblick über die soziale Performance der Deutschen Bahn

HR1 - Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln
S.271 Kurzantworten zu GRI-Indikatoren

HR2 - Lieferantenscreening bezüglich Menschenrechtsaspekten
S.271 Kurzantworten zu GRI-Indikatoren

HR3 - Mitarbeiterschulungen zu Menschenrechten
S.271 Kurzantworten zu GRI-Indikatoren

HR4 - Fälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen
S.146 Unternehmenskultur – für Vielfalt, gegen Diskriminierung

HR5 - Geschäftstätigkeiten mit Risiko der Verletzung der Vereinigungsfreiheit und ergriffene Maßnahmen
S.132 Mitbestimmung – Gemeinsam stark

HR6 - Geschäftstätigkeiten mit Risiko von Kinderarbeit und ergriffene Maßnahmen
S.274 Offene GRI-Indikatoren – Wir arbeiten daran

HR7 - Geschäftstätigkeiten mit Risiko von Zwangsarbeit und ergriffene Maßnahmen
S.274 Offene GRI-Indikatoren – Wir arbeiten daran

HR8 - In Bezug auf Menschenrechte geschultes Sicherheitspersonal
S.274 Offene GRI-Indikatoren – Wir arbeiten daran

HR9 - Vorfälle der Verletzung von Ureinwohnerrechten
S.271 Kurzantworten zu GRI-Indikatoren

LA1 - Gesamtbelegschaft nach Beschäftigungsart und Region

S.121 Nachhaltigkeit in der Personalpolitik – Eine Einführung

LA1 (L&T-Zusatz) - Prozentsatz von Fahrern nach Vertragsart
S.273 Diese Indikatoren sind für den DB-Konzern nicht relevant.

LA2 - Mitarbeiterfluktuation gesamt, sowie nach Alter, Geschlecht und Region
S.121 Nachhaltigkeit in der Personalpolitik – Eine Einführung

LA3 - Betriebliche Leistungen für Vollzeitkräfte
S.139 Tarifvertraglich geregelte Vergünstigungen

LA4 - Anteil Mitarbeiter mit Tarifverträgen
S.132 Mitbestimmung – Gemeinsam stark

LA5 - Mitteilungsfristen bei betrieblichen Veränderungen
S.132 Mitbestimmung – Gemeinsam stark

LA6 - Anteil der Mitarbeiter, der in Arbeits- und Gesundheitsschutzausschüssen vertreten wird
S.187 Konzernausschuss Arbeitsschutz

LA7 - Unfälle, Abwesenheitsquote und Todesfälle
S.176 Gesundheit fördern
S.183 Konsequenter Arbeitsschutz zur Unfallverhütung

LA8 - Gesundheitliche Aufklärung und Risikokontrolle bei ernsten Krankheiten
S.178 Maßnahmen für Gesundheit

LA9 - Arbeitsschutzthemen in Vereinbarungen mit Gewerkschaften
S.271 Kurzantworten zu GRI-Indikatoren

LA10 - Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern
S.170 Betriebliche Weiterbildung: DB Training – Wissen kann begeistern

LA10 (L&T-Zusatz) - Anzahl der Stunden für Transport-Sicherheitstrainings
S.274 Offene GRI-Indikatoren – Wir arbeiten daran

LA11 - Programme für Wissensmanagement und lebenslanges Lernen
S.157 Qualifizierung und Kompetenzmanagement
S.172 Innovationsfähigkeit in Zeiten des Wandels erhalten und ausbauen
S.174 Wissen managen

LA12 - Mitarbeiter mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung und Karriereplanung
S.165 Potenziale identifizieren und nutzen

LA13 - Vielfalt im oberen Management und in der Gesamtbelegschaft
S.143 Fester Bestandteil der Konzernstruktur
S.152 Arbeiten mit Handicap

LA14 - Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen
S.128 Leistungsorientierte Gehälter

SO1 - Programme zur Regelung von Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf örtliche Gemeinden
S.274 Offene GRI-Indikatoren – Wir arbeiten daran

SO2 - Auf Korruptionsrisiken untersuchte Geschäftseinheiten
S.18 Vorbildliche Korruptionsbekämpfung

SO3 - Zu Korruptionsprävention geschulte Mitarbeiter
S.18 Vorbildliche Korruptionsbekämpfung

SO4 - Bei Korruptionsvorfällen ergriffene Maßnahmen
S.18 Vorbildliche Korruptionsbekämpfung
S.278 GRI-Indikatoren im Korruptionsbericht

SO5 - Politische Positionen und Lobbying
S.23 Konstruktiver Dialog mit Stakeholdern

SO6 - Zuwendungen an die Politik
S.271 Kurzantworten zu GRI-Indikatoren

SO7 - Klagen wegen wettbewerbswidrigen Verhaltens
S.271 Kurzantworten zu GRI-Indikatoren

SO8 - Strafen für Nichteinhaltung von Gesetzen
S.271 Kurzantworten zu GRI-Indikatoren

Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.

7.1.2 GRI-Index – Umweltindikatoren

Von der Gesamtwasserentnahme bis zu Treibhausgasemissionen – Ein Überblick über die Umweltperformance der Deutschen Bahn

EN1 - Eingesetzte Materialien

S.112 Holz aus nachhaltiger Forstwirtschaft

S.249 Bauabfälle – die Schwergewichte im Konzern

S.271 Kurzantworten zu GRI-Indikatoren

EN2 - Anteil von Recyclingmaterial am Gesamtmaterialeinsatz

S.249 Bauabfälle – die Schwergewichte im Konzern

S.271 Kurzantworten zu GRI-Indikatoren

EN3 - Direkter Energieverbrauch nach Primärenergiequellen

S.218 Primär- und Endenergieverbrauch des Schienenverkehrs

EN3 (L&T-Zusatz) - Aufschlüsselung nach stationären und mobilen Quellen

S.209 Vorsprung verteidigt – mehr Leistung mit weniger Energie

S.218 Primär- und Endenergieverbrauch des Schienenverkehrs

EN4 - Indirekter Energieverbrauch nach Primärenergiequellen

S.218 Primär- und Endenergieverbrauch des Schienenverkehrs

EN5 - Eingesparte Energie durch Sparmaßnahmen und Effizienzsteigerungen

S.209 Vorsprung verteidigt – mehr Leistung mit weniger Energie

EN6 - Programme zur Bereitstellung energieeffizienter Produkte und Dienstleistungen

S.211 Mit Klimaschutzprogramm CO₂-Emissionen senken

S. 212 Lokführer helfen sparen

EN7 - Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauchs und erzielte Einsparungen

S.274 Offene GRI-Indikatoren – Wir arbeiten daran

EN8 - Gesamtwasserentnahme nach Quellen

S.256 Wasser einsparen

EN9 - Von Wasserentnahme wesentlich betroffene Wasserquellen

S.256 Wasser einsparen

EN10 - Anteil von an zurückgewonnenem und wiederverwendetem Wasser

S.256 Wasser einsparen

EN11 - Flächen in und angrenzend an geschützte Gebiete

S.243 Berührungen mit Schutzgebieten

EN12 - Auswirkungen von Aktivitäten auf Biodiversität in geschützten Gebieten

S.236 Ökosysteme schützen

S.237 Belange des Naturschutzes von Anfang an berücksichtigen

S.238 Naturschutz bei der Instandhaltung des Fahrweges

S.240 Naturschutz bei Neu- und Ausbau

S.241 Ausgleich für Eingriffe – zwei Beispiele

EN13 - Geschützte oder wiederhergestellte Lebensräume

S.241 Ausgleich für Eingriffe – zwei Beispiele

EN14 - Management der Auswirkungen auf Biodiversität
S.237 Belange des Naturschutzes von Anfang an berücksichtigen
S.238 Naturschutz bei der Instandhaltung des Fahrweges
S.240 Naturschutz bei Neu- und Ausbau
S.241 Ausgleich für Eingriffe – zwei Beispiele
S.242 Umsiedlung von bedrohten Arten

EN15 - Anzahl Arten der Roten Liste in Gebieten mit Geschäftstätigkeit
S.271 Kurzantworten zu GRI-Indikatoren

EN16 - Direkte und indirekte Treibhausgasemissionen
S.206 Die Deutsche Bahn trägt aktiv zum Klimaschutz bei
S.215 Andere Treibhausgase als Kohlendioxid
S.218 Primär- und Endenergieverbrauch des Schienenverkehrs

EN16 (L&T-Zusatz) - Treibhausgasemissionen nach stationären und mobilen Quellen
S.206 Die Deutsche Bahn trägt aktiv zum Klimaschutz bei
S.215 Andere Treibhausgase als Kohlendioxid
S.218 Primär- und Endenergieverbrauch des Schienenverkehrs

EN17 - Andere indirekte Treibhausgasemissionen
S.215 Andere Treibhausgase als Kohlendioxid

EN18 - Initiativen zum Klimaschutz und deren Ergebnisse
S.211 Mit Klimaschutzprogramm CO₂-Emissionen senken

EN19 - Ozonschädigende Emissionen
S.215 Andere Treibhausgase als Kohlendioxid

EN20 - Luftschadstoffemissionen
S.224 Emissionen aus der Traktion

EN21 - Gesamte Abwassereinleitungen nach Art und Einleitungsort
S.257 Abwässer reinigen

EN22 - Gesamtabfallmenge nach Art und Entsorgungsmethode
S.246 Abfälle und Umweltschutz
S.247 Entsorgungsmanagement für die ganze Bahn

EN23 - Gesamtzahl und Volumen wesentlicher Freisetzungen
S.271 Kurzantworten zu GRI-Indikatoren

EN24 - Gewicht transportierter, behandelter oder zwischenstaatlich verbrachter gefährlicher Abfälle
S.253 Transport von Abfällen – Railion sichert hohe Standards

EN25 - Von Abwassereinleitungen betroffene Gewässer und natürliche Lebensräume
S.257 Abwässer reinigen

EN26 - Initiativen zur Verringerung von Umweltauswirkungen von Produkten und Dienstleistungen
S.199 Umweltmanagement im DB-Konzern
S.202 Weltweite Umweltstandards bei Schenker

EN27 - Anteil der verkauften Produkte mit zurückgenommenem Verpackungsmaterial
S.252 Abfälle aus Zügen und Bahnhöfen

EN28 - Strafen für Nichteinhaltung von Umweltvorschriften
S.271 Kurzantworten zu GRI-Indikatoren

EN29 (Zusatzindikator) - Umweltauswirkungen durch Transport von Produkten, Materialien und Mitarbeitern
S.274 Offene GRI-Indikatoren – Wir arbeiten daran

EN30 - Gesamtausgaben für den Umweltschutz
S.271 Kurzantworten zu GRI-Indikatoren

Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.

7.1.3 GRI-Index – Berichtsindikatoren

Von den Berichtsgrenzen bis zu den Erhebungsmethoden und Berechnungsgrundlagen – Ein Überblick zu den Berichtsparametern

3. 1 - Berichtszeitraum

S.267 Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns

3. 2 - Datum des letzten Berichts

S.267 Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns

3. 3 - Turnus der Berichterstattung

S.267 Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns

3. 4 - Ansprechpartner für Fragen zum Bericht

S.292 Ansprechpartner für Fragen zum Bericht

3. 5 - Vorgehensweise bei der Bestimmung des Berichtsinhalts

S.16 Nachhaltigkeit systematisch managen

S.267 Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns

3. 6 - Berichtsgrenzen

S.267 Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns

3. 7 - Einschränkungen des Berichtsumfangs und weiteres Vorgehen

S.267 Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns

3. 8 - Grundlage für Berichterstattung über Joint Ventures, Tochterunternehmen etc.

S.267 Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns

3. 9 - Erhebungsmethoden und Berechnungsgrundlagen für die verwendeten Daten

S.267 Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns

3.10 - Neudarstellung von Informationen im Vergleich zu früheren Berichten

S.267 Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns

3.11 - Veränderungen des Umfangs, der Berichtsgrenzen oder der Messmethoden

S.267 Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns

3.12 - Tabelle mit GRI-Index

S.270 Internationale Standards der Berichterstattung – Der GRI-Index

3.13 - Externe Prüfung der Aussagen

S.267 Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns

Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.

Der Bericht zum Ausdrucken

7.5 Bestellformular für die Printfassung des Nachhaltigkeitsberichts 2007

7.6 Ansprechpartner für Fragen zum Bericht

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

7.2 Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns

Der erste Nachhaltigkeitsbericht der Deutschen Bahn AG führt die Umwelt- sowie Personal- und Sozialberichterstattung des Konzerns fort, erweitert um die Themen nachhaltiger Verkehr und nachhaltige Unternehmensverantwortung.

Der DB-Konzern veröffentlicht seinen ersten Nachhaltigkeitsbericht und nimmt darin Stellung zur gesellschaftlichen Verantwortung des Unternehmens. Der Konzern führt damit die Tradition von Umwelt- sowie Personal- und Sozialberichten fort, erweitert diese aber um die Themen nachhaltiger Verkehr und nachhaltige Unternehmensverantwortung. Der Nachhaltigkeitsbericht wird künftig alle zwei Jahre erscheinen.

Der Berichtszeitraum umfasst vornehmlich das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2006 und entspricht damit dem Berichtszeitraum des Geschäftsberichts 2006. Relevante Entwicklungen, die sich zwischen Ende 2006 und dem Erscheinen dieses Berichts ergeben haben, wurden jedoch in die Berichterstattung integriert.

Der Schwerpunkt in der Berichterstattung liegt auf der Eisenbahn in Deutschland, denn das ist unser Kerngeschäft. Das Zusammenwachsen im internationalen Konzern ist noch nicht abgeschlossen, und obwohl grundsätzlich alle Geschäftsfelder im In- und Ausland erfasst wurden, werden die internationalen Aspekte erst in den folgenden Berichten zunehmend gleichrangig berücksichtigt werden können. Eine Übersicht der Beteiligungen findet sich im Geschäftsbericht. Joint-Ventures machen bei der Deutschen Bahn nur einen geringen Teil der Geschäftstätigkeit aus und wurden daher nicht gesondert beschrieben.

Die Relevanz der Themen und die Entwicklung der Inhalte erfolgte auf Basis der Bewertungen des Nachhaltigkeitsmanagements in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Unternehmensbereichen und Fachgebieten. Dabei wurden auch die Informationsbedürfnisse der jeweiligen Stakeholder berücksichtigt, die an uns herangetragen wurden.

Print- und Onlinebericht

Dieser Konzernbericht ist aufgeteilt in einen Print- und einen Onlinebericht: Der Printbericht enthält eine zusammenfassende Darstellung der Nachhaltigkeitsstrategie des DB-Konzerns mit den Produkten Mobilität (Mobility), Infrastruktur (Networks) und Logistik (Logistics) im Mittelpunkt. Der Onlinebericht vertieft die Aussagen des Printberichts mit Daten, Fakten, weitergreifenden Argumentationen und Verknüpfungen. Um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten, orientiert er sich an den international anerkannten Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI) der Vereinten Nationen. Die Beantwortung der GRI-G3-Indikatoren ist im GRI-Index dargestellt und direkt mit den jeweiligen Kapiteln des Onlineberichts verlinkt.

Um Doppelungen und Überschneidungen mit anderen Konzernpublikationen wie dem Geschäfts-, Korruptions- oder Wettbewerbsbericht sowie den Corporate Governance Grundsätzen weitestgehend zu vermeiden, verweisen wir an den entsprechenden Stellen gezielt auf diese Berichte. Print- und Onlinebericht können als PDF-Dokumente heruntergeladen werden.

Daten und Fakten

Aufbauend auf den Daten und Fakten des letzten Umwelt- sowie Personal- und Sozialberichts führt der Nachhaltigkeitsbericht deren Berichterstattung fort. Diese Fortführung erfolgt auch mit vergleichbaren Daten, allerdings teilweise stärker auf die GRI-Indikatoren ausgerichtet und teilweise im Rahmen der Internationalisierung des Konzerns an eine einheitliche Datenerfassung angepasst.

Die Daten und Fakten des Nachhaltigkeitsberichts stammen aus verschiedenen Quellen: Alle Informationen zu wirtschaftlichen Zusammenhängen korrelieren mit den Angaben des Geschäftsberichts für das Geschäftsjahr 2006, der von der PriceWaterhouseCoopers AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen wurde.

Die Personaldaten werden im Kerngeschäft Eisenbahnverkehr mit dem elektronischen Personal Management System Peoplesoft HR verwaltet, während die weltweiten Daten mit unterschiedlichen Systemen erfasst werden.

Die Umweltdaten für den Standort Deutschland stammen teils aus internen, teils aus externen Quellen. Zu den internen Quellen gehören unsere Informationssysteme EIS, UIS Abfall und MIS für die Erfassung und Auswertung von Energie-, Abfall und Hygienedaten, das SAP-System für Wasserkosten, das SAP-ISI und der Fachdienst Steuerung Traktion für die Anzahl und Leistung von Triebfahrzeugen, das ReisendenErfassungssystem für die Auslastung von Zügen sowie unser Anlagenkataster und die Motorendatenbank. Externe Quellen, die für die Aufbereitung und Umrechnung der Daten herangezogen wurden, sind vor allem die Datenbanken und Veröffentlichungen des Verkehrsministeriums (DIW-Wochenbericht), des Umweltbundesamtes (TREMODO, DEHSt), des Ökoinstituts Freiburg (GEMIS), des Verbandes der Elektrizitätswirtschaft und des Bundesverbandes der Energieabnehmer.

Das Urteil der Leser ist uns wichtig

Die Nachhaltigkeitsberichterstattung des DB-Konzerns richtet sich vor allem an Spezialisten von Rating- und Ranking-Agenturen, Investoren und Analysten, Challenger, Umweltverbände, Hochschulen, Forschungsinstitute, Politiker, Journalisten und Nichtregierungsorganisationen. Wir schreiben aber immer auch für unsere eigenen Mitarbeiter und unsere Kunden.

Eine externe Prüfung unseres ersten Nachhaltigkeitsberichts wurde nicht durchgeführt. Auch wenn wir sorgfältig gearbeitet haben, von Experten beraten wurden und alle Informationen fachlich von den zuständigen Mitarbeitern geprüft wurden, können wir Fehler nicht vollständig ausschließen. Hinweise und Anregungen nehmen wir gerne entgegen.

Bei Fragen und Anregungen wenden Sie sich bitte an das Nachhaltigkeitsmanagement.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

7.3 Indikatoren der Global Reporting Initiative

Die Deutsche Bahn AG orientiert sich mit ihrem ersten Nachhaltigkeitsbericht an den internationalen Standards der UN Global Reporting Initiative (GRI).

7.3.1 Internationale Standards der Berichterstattung – Der GRI-Index

7.3.1.1 Kurzantworten zu GRI-Indikatoren

7.3.1.2 Diese Indikatoren sind für den DB-Konzern nicht relevant.

7.3.1.3 Offene GRI-Indikatoren – Wir arbeiten daran

7.3.1.4 GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006

7.3.1.5 GRI-Indikatoren in den Corporate Governance Grundsätzen

7.3.1.6 GRI-Indikatoren im Korruptionsbericht

7.3.2 GRI-Index – Unternehmensindikatoren

7.3.3 GRI-Index – Produktindikatoren

7.3.4 GRI-Index – Soziale Indikatoren

7.3.5 GRI-Index – Umweltindikatoren

7.3.6 GRI-Index – Berichtsindikatoren

[Klicken Sie hier, um das Kapitel online aufzurufen.](#)

7.3.1 Internationale Standards der Berichterstattung – Der GRI-Index

Die Indikatoren der UN Global Reporting Initiative (GRI) werden in einem Multi-Stakeholder-Prozess abgestimmt und sind weltweit anerkannter Standard in der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Der DB-Nachhaltigkeitsbericht orientiert sich daran.

Die Global Reporting Initiative (GRI) wurde 1997 in Partnerschaft mit dem UN-Umweltprogramm gegründet, um einen weltweit anerkannten Leitfaden für die freiwillige Berichterstattung über ökonomische, ökologische und soziale Aktivitäten von Unternehmen zu entwickeln. Die Richtlinien wurden im Jahr 2000 erstmals veröffentlicht und seitdem mehrfach überarbeitet. Der vorliegende Bericht orientiert sich an dem G3-Leitfaden der Fassung vom Oktober 2006. Die GRI-Indikatoren, die es im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung zu beantworten gilt, umfassen Bereiche wie Unternehmensführung, Personal, Menschenrechte, Umweltschutz und Sicherheit. Zusätzlich gibt es branchenspezifische Ergänzungen, die sogenannten Sector Supplements.

Die Deutsche Bahn AG kann bereits in ihrem ersten Nachhaltigkeitsbericht die meisten der GRI-Indikatoren des G3-Leitfadens beantworten. Die ergänzenden Indikatoren für den Transport- und Logistiksektor (GRI Sector Supplement von 2006 bezogen auf die GRI-Indikatoren von 2002) wurden an passender Stelle ebenfalls berücksichtigt.

Die Beantwortung der Indikatoren erfolgt in den Texten dieses Berichts sowie im Geschäfts- und Korruptionsbericht, in den Corporate Governance Grundsätzen, auf unseren Konzernseiten oder als Kurzantwort direkt im Index.

Wo wird welcher Indikator beantwortet?

Aus Gründen der Praktikabilität haben wir die GRI-Indikatoren im Index themenbezogen zusammenfasst. Die in der Tabelle fett gedruckten Begriffe finden Sie im Menü links wieder. Unter diesen Menüpunkten finden Sie die jeweiligen Indikatoren und die Verweise auf ihre Beantwortung, die direkt mit den Kapiteln des Onlineberichts oder anderen Quellen verlinkt sind.

Bereich	GRI-Indikatoren
Unternehmensindikatoren	
Strategie und Analyse	1.1 bis 1.2
Unternehmensprofil	2.1 bis 2.10
Ökonomische Leistung	EC1 bis EC9
Governance, Verpflichtungen und Engagement	4.1 bis 4.17
Produktindikatoren	
Produktverantwortung	PR1 bis PR9
Transport und Logistik (Sector Supplement)	LT1 bis LT17
Soziale Indikatoren	
Arbeitspraktiken & Beschäftigung	LA1 bis LA14
Menschenrechte	HR1 bis HR9
Gesellschaftlich-soziale Leistung	SO1 bis SO8
Umweltindikatoren	
Ökologische Leistung	EN1 bis EN30
Berichtsindikatoren	
Berichtsparameter	3.1 bis 3.13

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

7.3.1.1 Kurzantworten zu GRI-Indikatoren

Während der Zusammenstellung dieses Berichts wurde aus inhaltlichen Gründen bei einigen Indikatoren darauf verzichtet, sie in einem textlichen Zusammenhang zu erläutern. Hier finden Sie die Beantwortung dieser Indikatoren.

2.4 – Hauptsitz des Unternehmens

Deutsche Bahn AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin

4.4 – Mechanismen für Aktionäre und Mitarbeiter für Empfehlungen

Arbeitnehmervertreter sind Mitglied im Aufsichtsrat.

EN1 – Eingesetzte Materialien

Die Deutsche Bahn ist ein Dienstleistungsunternehmen mit dem Kerngeschäft Eisenbahn in Deutschland. Der Materialeinsatz konzentriert sich daher weitestgehend auf den Erhalt der Schieneninfrastruktur. Die hierfür verwendeten Materialien sind hauptsächlich (Beton-)Schwellen, Schienen und Gleisschotter.

EN2 – Anteil von Recyclingmaterial am Gesamtmaterialeinsatz

Die Deutsche Bahn verwendet zu 100 Prozent Recyclingpapier bei den Hygienepapieren. Bei Kopierpapieren beträgt der Anteil 22,0 Prozent, bei Druckpapieren 4,2 Prozent.

EN15 – Anzahl Arten der Roten Liste in Gebieten mit Geschäftstätigkeit

Die Deutsche Bahn führt keine zentrale Datenbank über das Vorkommen von Rote Liste Arten auf ihren Flächen. Diese werden nur im Einzelfall z.B. bei Aus- und Neubauvorhaben ermittelt und im Rahmen der durchzuführenden kompensatorischen Maßnahmen berücksichtigt.

EN23 – Gesamtzahl und Volumen wesentlicher Freisetzungen

Es sind keine signifikanten Freisetzungen bekannt.

EN28 – Strafen für Nichteinhaltung von Umweltvorschriften

Es sind keine wesentlichen Verstöße bekannt.

EN30 – Gesamtzahl und Volumen wesentlicher Freisetzungen

Umweltschutzausgaben lassen sich im DB-Konzern nicht eindeutig von anderen Investitionen im Unternehmen trennen, insbesondere nicht, da im Rahmen eines Nachhaltigkeitsansatzes ökologische und ökonomische Ziele konsequent miteinander verbunden werden.

HR1 – Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln

Es sind keine Vereinbarungen bekannt.

HR2 – Lieferantenscreening bezüglich Menschenrechtsaspekten

Der Schwerpunkt der Einkaufsbeziehungen der Deutschen Bahn AG liegt innerhalb der Europäischen Union, so dass Zulieferer und Auftragnehmer aufgrund des etablierten hohen sozialen Standards in der EU nicht unter Menschenrechtsaspekten geprüft werden.

HR3 – Mitarbeiterschulungen zu Menschenrechten

Mit der Einführung des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes (AGG) in Deutschland wurden 500 Personalverantwortliche und Führungskräfte zum Gesetz geschult. Im Intranet kann ein Selbstlernprogramm mit Lernkontrolle von Führungskräfte und Mitarbeitern genutzt werden. In zahlreichen Artikeln wurde über Inhalt und Anwendung des AGG informiert. Fragen zur Anwendung beantwortet die Ombudsfrau. Bei Schenker Deutschland wurden auf betrieblicher Ebene Stellen für Beschwerden nach dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz eingerichtet. Überbetrieblich wurden der Personalleiter der Schenker Deutschland AG und der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats als Ansprechpartner benannt.

HR9 – Vorfälle der Verletzung von Ureinwohnerrechten

Es sind keine derartigen Vorfälle bekannt.

LA9 – Arbeitsschutzthemen in Vereinbarungen mit Gewerkschaften

Es gibt keine förmlichen Vereinbarungen mit Gewerkschaften, die den Arbeitsschutz betreffen.

SO6 – Zuwendungen an die Politik

Zuwendungen jeglicher Art an politische Parteien, deren Vertreter sowie an Kandidaten für politische Ämter sind unzulässig.

SO7 – Klagen wegen wettbewerbswidrigen Verhaltens

Im Berichtszeitraum waren drei Verfahren zwischen der DB Energie GmbH und einem privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu Bahnstrompreislieferungen anhängig. In diesen Verfahren wurde von der Gegenseite der Vorwurf eines wettbewerbswidrigen Verhaltens erhoben. In zwei dieser Verfahren, die derzeit dem BGH zur Revision vorliegen, hat die DB Energie GmbH vor dem OLG Frankfurt obsiegt und der Vorwurf wettbewerbswidrigen Verhaltens wurde zurückgewiesen. Das dritte Verfahren ruht bis zum Abschluss der Vorprozesse.

Des Weiteren waren 15 Verfahren wegen Forderungen zu Trassenpreisentgelten zwischen der DB Netz AG und verschiedenen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen anhängig, bei denen ebenfalls der Vorwurf wettbewerbswidrigen Verhaltens erhoben wurde. Davon sind 7 Verfahren noch in der ersten Instanz, in 3 Fällen wurde die Berufung und in 5 Verfahren wurde eine Nichtzulassungsbeschwerde seitens der DB Netz AG erhoben.

SO8 – Strafen für Nichteinhaltung von Gesetzen

Es sind keine wesentlichen Verstöße bekannt.

PR2 – Fälle der Nichteinhaltung von Regelungen zu Produktsicherheit und Gesundheitsschutz

Es sind keine wesentlichen Vorfälle bekannt.

PR6 – Programme zur Einhaltung von Gesetzen und freiwilligen Vereinbarungen in der Marketingkommunikation

Jede Werbemaßnahme der DB wird nicht nur auf deren Erfolgsaussichten, sondern auch darauf überprüft, ob ethische Standards eingehalten werden. Dabei folgt der Konzern dem "Mehr-Augen-Prinzip" und einem festen Kommunikationsmuster.

PR7 – Fälle von Nichteinhaltung von Gesetzen und freiwilligen Vereinbarungen zur Marketingkommunikation

Es sind keine Nichteinhaltungsfälle bekannt.

PR8 – Beschwerden bezüglich Datenschutz

Es sind keine signifikanten Beschwerden bekannt.

PR9 – Bußgelder wegen Nichteinhaltung von Bestimmungen zur Produktverantwortung

Es sind keine wesentlichen Vorfälle bekannt.

LT1 – Anzahl der Schiffe

Der DB-Konzern besitzt nur noch drei Fähren nach Wangerooge (Deutschland).

LT15 – Logistik- und Transportleistungen zu humanitären Zwecken

Schenker nimmt immer wieder an verschiedenen humanitären Einsätzen teil (z.B. kostenlose Bereitstellung von Frachtraum beim Hochwasser im Mississippi, kostenlose Bereitstellung von Frachtraum für Trinkwasser bei der Überschwemmung in England)

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

7.3.1.2 Diese Indikatoren sind für den DB-Konzern nicht relevant.

Die Indikatoren der GRI wurden entwickelt, um einheitliche Standards in der Nachhaltigkeitsberichterstattung zu etablieren. Trotzdem finden sich vereinzelt Indikatoren, die nicht immer für jedes Unternehmen relevant sind.

Indikator	Kurzbeschreibung	Begründung
4.2	Unabhängigkeit des Aufsichtsratsvorsitzenden	Nicht relevant, da Aufsichtsrat und Vorstand der Deutschen Bahn AG getrennt und voneinander unabhängig sind (dual board structure).
4.3	Bei Organisationen ohne Aufsichtsrat: Unabhängige Mitglieder des höchsten Leitungsorgans	Die Deutsche Bahn AG hat einen Aufsichtsrat (dual board structure).
LA1 (L&T-Zusatz)	Prozentsatz von Fahrern nach Vertragsart	Nicht relevant, da die DB keine relevanten Straßenverkehrsunternehmen besitzt.
PR3	Produkte und Dienstleistungen, die gesetzlichen Informationspflichten unterliegen	Nicht relevant für die wesentlichen Dienstleistungen der DB (Verkehrsdienstleistungen).
PR4	Fälle von Nichteinhaltung von Kennzeichnungs- und Informationspflichten	Nicht relevant für die wesentlichen Dienstleistungen der DB (Verkehrsdienstleistungen).
LT10	Möglichkeiten zur privaten Kommunikation von mobilem Personal	Nicht relevant für die wesentlichen Dienstleistungen der DB.
LT12	Tödliche Straßenunfälle von Fahrern oder Dritten	Nicht relevant für die wesentlichen Dienstleistungen der DB.
LT13	Fälle von Schiffsfestsetzungen	Nicht relevant, da der DB-Konzern keine relevanten Schifffahrts- und Straßenverkehrsunternehmen besitzt.
LT14	Programme für den öffentlichen Zugang zu Postdienstleistungen	Nicht relevant, da die DB keine Postdienstleistungen anbietet.
LT16	Kriterien für die Auswahl von Personalvermittlungsdiensten	Nicht relevant, da die DB keine relevanten Schifffahrts- und Straßenverkehrsunternehmen besitzt.
LT17	Einkommenssicherheit und Beschäftigungskontinuität von nicht dauerhaft beschäftigten Arbeitskräften	Nicht relevant, da die DB keine relevanten Schifffahrts- und Straßenverkehrsunternehmen besitzt.

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

7.3.1.3 Offene GRI-Indikatoren – Wir arbeiten daran

In diesem Bericht können leider nicht alle Indikatoren vollständig beantwortet werden. Wir arbeiten aber daran, diese im nächsten Nachhaltigkeitsbericht beantworten zu können.

Indikator	Kurzbeschreibung
HR6	Geschäftstätigkeiten mit Risiko von Kinderarbeit und ergriffene Maßnahmen
HR7	Geschäftstätigkeiten mit Risiko von Zwangsarbeit und ergriffene Maßnahmen
HR8	In Bezug auf Menschenrechte geschultes Sicherheitspersonal
LA9	Arbeitsschutzthemen in Vereinbarungen mit Gewerkschaften
LA10	L&T-Zusatz: Anzahl der Stunden für Transport-Sicherheitstrainings
SO1	Programme zur Regelung von Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf örtliche Gemeinden
EN7	Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauchs und erzielte Einsparungen
EN29	Umweltauswirkungen durch Transport von Produkten, Materialien und Mitarbeitern

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

7.3.1.4 GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006

Einige Indikatoren der GRI haben wir bereits mit unserem Geschäftsbericht 2006 beantwortet, der im März 2007 erschienen ist. Bei diesen Indikatoren verweisen wir auf die entsprechenden Abschnitte im Bericht.

Für die einzelnen Indikatoren sind die jeweiligen Seitenzahlen aus dem Geschäftsbericht 2006 und der Broschüre Daten & Fakten 2006 (D&F) angegeben.

Indikator	Kurzbeschreibung	Wo zu finden?
1.2	Zentrale Nachhaltigkeitsrisiken, -chancen und -auswirkungen	Seite 101
2.2	Wichtigste Marken, Produkte, Dienstleistungen	Seite 17-26 Seite 83-88
2.3	Unternehmensstruktur und Geschäftsbereiche	Vorderumschlag Seite 17-26 Seite 14-16 D&F Seite 10-11
2.5	Anzahl und Name der Länder mit relevanten Geschäftstätigkeiten	Seite 17-26 D&F Seite 29
2.6	Eigentümerstruktur und Rechtsform	Seite 17 Seite 132
2.7	Bediente Märkte nach Gebiet, Branche und Kundenstruktur	Seite 17-26 Seite 83-88
2.8	Größe der Organisation	Vorderumschlag D&F Seite 12-17
2.9	Wesentliche Änderungen bei Unternehmens- und Eigentumsstruktur im Berichtszeitraum	Seite 48 Seite 108 Seite 137-143
4.1	Führungsstruktur, inklusive Ausschüsse mit Verantwortung für Nachhaltigkeitsaspekte	Seite 8-10 Seite 14-16 Seite 17 Seite 200-201 Seite 208-211
4.4	Mechanismen für Aktionäre und Mitarbeiter für Empfehlungen	Seite 14
4.5	Verknüpfung der Vergütung des oberen Managements mit der Leistung (inklusive Nachhaltigkeitsleistung)	Seite 15 Seite 194
4.9	Verfahren auf Vorstands-/ Aufsichtsratsebene zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung	Seite 15-16 Seite 101
4.10	Verfahren zur Beurteilung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands/ Aufsichtsrats	Seite 15 Seite 194
4.11	Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips	Seite 15-16 Seite 101-107
EC1	Erwirtschafteter und verteilter Wert, L&T-Zusatz: Brutto- und Nettoumsätze	Seite 123-195
EC3	Umfang der betrieblichen sozialen Verpflichtungen	Seite 132 Seite 150

EC4	Bedeutende finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand	Seite 130-131 Seite 151 Seite 156-157 Seite 162 Seite 174 Seite 186 Seite 192 Seite 205-207
EC8	Infrastrukturinvestitionen und Dienstleistungen mit Bedeutung für das Gemeinwohl	Seite 69 Seite 77
LT2	Flottenzusammensetzung	D&F Seite 21-25

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

7.3.1.5 GRI-Indikatoren in den Corporate Governance Grundsätzen

Einige Indikatoren der GRI haben wir bereits mit den Corporate Governance Grundsätzen beantwortet. Bei diesen Indikatoren verweisen wir auf die entsprechenden Abschnitte in den Grundsätzen.

Für die einzelnen Indikatoren sind die jeweiligen Seitenzahlen aus den Corporate Governance Grundsätzen angegeben.

Indikator	Kurzbeschreibung	Wo zu finden?
4.1	Führungsstruktur, inklusive Ausschüsse mit Verantwortung für Nachhaltigkeitsaspekte	Seite 4-8
4.4	Mechanismen für Aktionäre und Mitarbeiter für Empfehlungen	Seite 3
4.5	Verknüpfung der Vergütung des oberen Managements mit der Leistung, inklusive Nachhaltigkeitsleistung	Seite 5-6 Seite 9-10
4.6	Verfahren zur Vermeidung von Interessenkonflikten auf Vorstands- u. Aufsichtsratsebene	Seite 6 Seite 10
4.7	Bestimmung der Expertise von Vorstand/ Aufsichtsrat im Bereich Nachhaltigkeit	Seite 7 Seite 9
4.8	Leitbild, Unternehmenswerte und Verhaltenskodex	Gesamtes Dokument
4.9	Verfahren auf Vorstands-/ Aufsichtsratsebene zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung	Seite 8 Seite 11-12
4.10	Verfahren zur Beurteilung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands/ Aufsichtsrats	Seite 5-6 Seite 9-10
4.11	Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips	Seite 4-5
4.14	Einbezogene Stakeholdergruppen	Seite 3
4.16	Art und Häufigkeit der Einbeziehung von Stakeholdern	Seite 3

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

7.3.1.6 GRI-Indikatoren im Korruptionsbericht

Einige Indikatoren der GRI haben wir bereits im Korruptionsbericht beantwortet. Bei diesen Indikatoren verweisen wir auf die entsprechenden Abschnitte im Bericht.

Für die einzelnen Indikatoren sind die jeweiligen Seitenzahlen aus dem Korruptionsbericht 2005 angegeben.

Indikator	Kurzbeschreibung	Wo zu finden?
SO4	Bei Korruptionsvorfällen ergriffene Maßnahmen	Gesamter Bericht

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

7.3.2 GRI-Index – Unternehmensindikatoren

Von der Größe der Organisation bis zu indirekten wirtschaftlichen Auswirkungen – Ein Überblick über die Werte, Organisation und ökonomische Leistung des Unternehmens

1. 1 - Stellungnahme des Vorstandsvorsitzenden zur Nachhaltigkeitsstrategie

S.7 [Zukunft bewegen – erfolgreich, ökologisch und sozial](#)

S.8 [Wir bieten nachhaltige Lösungen für Mobilität und Logistik](#)

1. 2 - Zentrale Nachhaltigkeitsrisiken, -chancen und -auswirkungen

S.11 [Verantwortung und Unternehmenserfolg bedingen einander](#)

S.16 [Nachhaltigkeit systematisch managen](#)

S.35 [Kunden stehen bei uns im Mittelpunkt](#)

S.57 [Nachhaltigkeit steckt in unseren Produkten](#)

S.124 [Strategische Schwerpunkte Personal](#)

S.196 [Die Bahn ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel](#)

S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)

2. 1 - Name der Organisation

S.11 [Verantwortung und Unternehmenserfolg bedingen einander](#)

2. 2 - Wichtigste Marken, Produkte und Dienstleistungen

S.11 [Verantwortung und Unternehmenserfolg bedingen einander](#)

S.57 [Nachhaltigkeit steckt in unseren Produkten](#)

S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)

2. 3 - Unternehmensstruktur und Geschäftsbereiche

S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)

2. 4 - Hauptsitz des Unternehmens

S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

2. 5 - Anzahl und Name der Länder mit relevanten Geschäftstätigkeiten

S.121 [Nachhaltigkeit in der Personalpolitik – Eine Einführung](#)

S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)

2. 6 - Eigentümerstruktur und Rechtsform

S.21 [Teilprivatisierung](#)

S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)

2. 7 - Bediente Märkte nach Gebiet, Branche und Kundenstruktur

S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)

2. 8 - Größe der Organisation

S.11 [Verantwortung und Unternehmenserfolg bedingen einander](#)

S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)

2. 9 - Wesentliche Änderungen bei Unternehmens- und Eigentumsstruktur im Berichtszeitraum

S.21 [Teilprivatisierung](#)

S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)

2.10 - Erhaltene Preise und Auszeichnungen

S.154 [Ganz Ausgezeichnet](#)

4. 1 - Führungsstruktur, inklusive Ausschüsse mit Verantwortung für Nachhaltigkeitsaspekte

S.16 [Nachhaltigkeit systematisch managen](#)

S.18 [Vorbildliche Korruptionsbekämpfung](#)

S.187 [Konzernausschuss Arbeitsschutz](#)

- S.199 [Umweltmanagement im DB-Konzern](#)
 S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)
 S.277 [GRI-Indikatoren in den Corporate Governance Grundsätzen](#)
4. 2 - Unabhängigkeit des Aufsichtsratsvorsitzenden
 S.273 [Diese Indikatoren sind für den DB-Konzern nicht relevant.](#)
4. 3 - Bei Organisationen ohne Aufsichtsrat: Unabhängige Mitglieder des höchsten
 Leitungsorgans
 S.273 [Diese Indikatoren sind für den DB-Konzern nicht relevant.](#)
4. 4 - Mechanismen für Aktionäre und Mitarbeiter für Empfehlungen
 S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)
 S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)
 S.277 [GRI-Indikatoren in den Corporate Governance Grundsätzen](#)
4. 5 - Verknüpfung der Vergütung des oberen Managements mit der Leistung (inklusive
 Nachhaltigkeitsleistung)
 S.128 [Leistungsorientierte Gehälter](#)
 S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)
 S.277 [GRI-Indikatoren in den Corporate Governance Grundsätzen](#)
4. 6 - Verfahren zur Vermeidung von Interessenkonflikten auf Vorstands- u. Aufsichtsratsebene
 S.18 [Vorbildliche Korruptionsbekämpfung](#)
 S.277 [GRI-Indikatoren in den Corporate Governance Grundsätzen](#)
4. 7 - Bestimmung der Expertise von Vorstand/ Aufsichtsrat im Bereich Nachhaltigkeit
 S.277 [GRI-Indikatoren in den Corporate Governance Grundsätzen](#)
4. 8 - Leitbild, Unternehmenswerte und Verhaltenskodex
 S.14 [Verantwortungsvolles Handeln in Zeiten des Wandels](#)
 S.277 [GRI-Indikatoren in den Corporate Governance Grundsätzen](#)
4. 9 - Verfahren auf Vorstands-/ Aufsichtsratsebene zur Überwachung der Nachhaltigkeitsleistung
 S.16 [Nachhaltigkeit systematisch managen](#)
 S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)
 S.277 [GRI-Indikatoren in den Corporate Governance Grundsätzen](#)
- 4.10 - Verfahren zur Beurteilung der Nachhaltigkeitsleistung des Vorstands/ Aufsichtsrats
 S.128 [Leistungsorientierte Gehälter](#)
 S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)
 S.277 [GRI-Indikatoren in den Corporate Governance Grundsätzen](#)
- 4.11 - Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips
 S.16 [Nachhaltigkeit systematisch managen](#)
 S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)
 S.277 [GRI-Indikatoren in den Corporate Governance Grundsätzen](#)
- 4.12 - Externe Vereinbarungen, Prinzipien und Initiativen zur Nachhaltigkeit
 S.14 [Verantwortungsvolles Handeln in Zeiten des Wandels](#)
 S.24 [Mitgliedschaften in Verbänden](#)
- 4.13 - Wesentliche Mitgliedschaften in Verbänden und Interessengruppen
 S.24 [Mitgliedschaften in Verbänden](#)
- 4.14 - Einbezogene Stakeholdergruppen
 S.23 [Konstruktiver Dialog mit Stakeholdern](#)
 S.26 [Im Dialog mit Umweltverbänden](#)

- S.49 [Wie zufrieden sind die Kunden?](#)
 S.132 [Mitbestimmung – Gemeinsam stark](#)
 S.277 [GRI-Indikatoren in den Corporate Governance Grundsätzen](#)
- 4.15 - Grundlage für die Identifizierung relevanter Stakeholder
 S.23 [Konstruktiver Dialog mit Stakeholdern](#)
- 4.16 - Art und Häufigkeit der Einbeziehung von Stakeholdern
 S.23 [Konstruktiver Dialog mit Stakeholdern](#)
 S.26 [Im Dialog mit Umweltverbänden](#)
 S.49 [Wie zufrieden sind die Kunden?](#)
 S.132 [Mitbestimmung – Gemeinsam stark](#)
 S.277 [GRI-Indikatoren in den Corporate Governance Grundsätzen](#)
- 4.17 - Zentrale Anliegen der Stakeholder und Reaktionen des Unternehmens
 S.16 [Nachhaltigkeit systematisch managen](#)
 S.23 [Konstruktiver Dialog mit Stakeholdern](#)
 S.26 [Im Dialog mit Umweltverbänden](#)
 S.35 [Kunden stehen bei uns im Mittelpunkt](#)
 S.112 [Holz aus nachhaltiger Forstwirtschaft](#)
 S.267 [Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns](#)
- EC1 - Erwirtschafteter und verteilter Wert
 S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)
- EC1 (L&T-Zusatz) - Brutto- und Nettoumsätze
 S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)
- EC2 - Finanzielle Auswirkungen des Klimawandels
 S.217 [Klimawandel und Infrastruktur](#)
- EC3 - Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen
 S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)
- EC4 - Bedeutende finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand
 S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)
- EC5 - Verhältnis Einstiegsgehalt zu lokalem Mindestlohn
 S.128 [Leistungsorientierte Gehälter](#)
- EC6 - Anteil lokaler Zulieferer an wesentlichen Geschäftsstandorten
 S.108 [Einkaufen mit Verantwortung](#)
 S.109 [Gutes hat seinen Preis](#)
- EC7 - Einstellung lokaler Arbeitnehmer und deren Anteil in Führungspositionen
 S.124 [Strategische Schwerpunkte Personal](#)
- EC8 - Infrastrukturinvestitionen und Dienstleistungen mit Bedeutung für das Gemeinwohl
 S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)
- EC9 - Indirekte wirtschaftliche Auswirkungen
 S.11 [Verantwortung und Unternehmenserfolg bedingen einander](#)
 S.57 [Nachhaltigkeit steckt in unseren Produkten](#)
 S.61 [Die Bahn als Alternative](#)
 S.63 [Die Schiene profitiert schon heute](#)
 S.109 [Gutes hat seinen Preis](#)

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

7.3.3 GRI-Index – Produktindikatoren

Von der Kundenzufriedenheit bis zu Programmen gegen Drogenmissbrauch – Neben den Indikatoren zur Produktverantwortung finden Sie hier auch die Sector Supplements für den Bereich Logistik und Transport.

LT1 - Anzahl der Schiffe

S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

LT2 – Flottenzusammensetzung

S.227 [DB Fuhrpark und LKW von Schenker](#)

S.275 [GRI-Indikatoren im Geschäftsbericht 2006](#)

LT3 - Programme zum Management von Umweltauswirkungen

S.95 [Globale Logistik mit Schenker](#)

LT4 - Initiativen zu erneuerbaren Energien und Energieeffizienz

S.209 [Vorsprung verteidigt – mehr Leistung mit weniger Energie](#)

S.216 [Mit Wasserkraft und Pflanzenöl](#)

S.218 [Primär- und Endenergieverbrauch des Schienenverkehrs](#)

LT5 - Initiativen zur Kontrolle städtischer Luftverschmutzung durch Straßentransporte

S.95 [Globale Logistik mit Schenker](#)

LT6 - Programme zum Management von Verkehrsstaus

S.95 [Globale Logistik mit Schenker](#)

LT7 - Programme zu Lärmmanagement und Lärminderung

S.234 [Lärminderung ist eine komplexe Aufgabe](#)

LT8 - Umweltauswirkungen von Infrastrukturanlagen und Grundstücken

S.76 [Zukunftsfähiger Ausbau und Erhalt der Infrastruktur](#)

S.236 [Ökosysteme schützen](#)

LT9 - Arbeits- und Erholungszeiten für mobiles Personal

S.130 [Flexible Arbeitszeiten](#)

LT10 - Möglichkeiten zur privaten Kommunikation für mobiles Personal

S.273 [Diese Indikatoren sind für den DB-Konzern nicht relevant.](#)

LT11 - Programme gegen Drogenmissbrauch

S.181 [Umgang mit Drogen](#)

LT12 - Tödliche Straßenunfälle von Fahrern oder Dritten

S.273 [Diese Indikatoren sind für den DB-Konzern nicht relevant.](#)

LT13 - Fälle von Schiffsfestsetzungen

S.273 [Diese Indikatoren sind für den DB-Konzern nicht relevant.](#)

LT14 - Programme für den öffentlichen Zugang zu Postdienstleistungen

S.273 [Diese Indikatoren sind für den DB-Konzern nicht relevant.](#)

LT15 - Logistik- und Transportleistungen zu humanitären Zwecken

S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

LT16 - Kriterien für die Auswahl von Personalvermittlungsdiensten

S.273 [Diese Indikatoren sind für den DB-Konzern nicht relevant.](#)

LT17 - Einkommenssicherheit und Beschäftigungskontinuität von nicht dauerhaft beschäftigten Arbeitskräften

S.273 [Diese Indikatoren sind für den DB-Konzern nicht relevant.](#)

PR1 - Verfahren zur Verbesserung von Sicherheits- und Gesundheitsauswirkungen von Produkten und Dienstleistungen

S.101 [Safety – Managementansatz Sicherer Bahnbetrieb](#)

S.104 [Gefährliche Güter werden auf der Schiene sicher transportiert](#)

PR2 - Fälle der Nichteinhaltung von Regelungen zu Produktsicherheit und Gesundheitsschutz

S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

PR3 - Produkte und Dienstleistungen, die gesetzlichen Informationspflichten unterliegen

S.273 [Diese Indikatoren sind für den DB-Konzern nicht relevant.](#)

PR4 - Fälle von Nichteinhaltung von Kennzeichnungs- und Informationspflichten

S.273 [Diese Indikatoren sind für den DB-Konzern nicht relevant.](#)

PR5 - Ermittlung der Kundenzufriedenheit und Umfrageergebnisse

S.49 [Wie zufrieden sind die Kunden?](#)

PR6 - Programme zur Einhaltung von Gesetzen und freiwilligen Vereinbarungen in der Marketingkommunikation

S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

PR7 - Fälle von Nichteinhaltung von Gesetzen und freiwilligen Vereinbarungen zur Marketingkommunikation

S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

PR8 - Beschwerden bezüglich Datenschutz

S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

PR9 - Bußgelder wegen Nichteinhaltung von Bestimmungen zur Produktverantwortung

S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

7.3.4 GRI-Index – Soziale Indikatoren

Vom Lieferantenscreening bezüglich Menschenrechtsaspekten bis zum Anteil der Mitarbeiter mit Tarifverträgen – Ein Überblick über die soziale Performance der Deutschen Bahn

HR1 - Investitionsvereinbarungen mit Menschenrechtsklauseln

S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

HR2 - Lieferantenscreening bezüglich Menschenrechtsaspekten

S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

HR3 - Mitarbeiterschulungen zu Menschenrechten

S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

HR4 - Fälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen

S.146 [Unternehmenskultur – für Vielfalt, gegen Diskriminierung](#)

HR5 - Geschäftstätigkeiten mit Risiko der Verletzung der Vereinigungsfreiheit und ergriffene Maßnahmen

S.132 [Mitbestimmung – Gemeinsam stark](#)

HR6 - Geschäftstätigkeiten mit Risiko von Kinderarbeit und ergriffene Maßnahmen

S.274 [Offene GRI-Indikatoren – Wir arbeiten daran](#)

HR7 - Geschäftstätigkeiten mit Risiko von Zwangsarbeit und ergriffene Maßnahmen

S.274 [Offene GRI-Indikatoren – Wir arbeiten daran](#)

HR8 - In Bezug auf Menschenrechte geschultes Sicherheitspersonal

S.274 [Offene GRI-Indikatoren – Wir arbeiten daran](#)

HR9 - Vorfälle der Verletzung von Ureinwohnerrechten

S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

LA1 - Gesamtbelegschaft nach Beschäftigungsart und Region

S.121 [Nachhaltigkeit in der Personalpolitik – Eine Einführung](#)

LA1 (L&T-Zusatz) - Prozentsatz von Fahrern nach Vertragsart

S.273 [Diese Indikatoren sind für den DB-Konzern nicht relevant.](#)

LA2 - Mitarbeiterfluktuation gesamt, sowie nach Alter, Geschlecht und Region

S.121 [Nachhaltigkeit in der Personalpolitik – Eine Einführung](#)

LA3 - Betriebliche Leistungen für Vollzeitkräfte

S.139 [Tarifvertraglich geregelte Vergünstigungen](#)

LA4 - Anteil Mitarbeiter mit Tarifverträgen

S.132 [Mitbestimmung – Gemeinsam stark](#)

LA5 - Mitteilungsfristen bei betrieblichen Veränderungen

S.132 [Mitbestimmung – Gemeinsam stark](#)

LA6 - Anteil der Mitarbeiter, der in Arbeits- und Gesundheitsschutzausschüssen vertreten wird

S.187 [Konzernausschuss Arbeitsschutz](#)

LA7 - Unfälle, Abwesenheitsquote und Todesfälle

S.176 [Gesundheit fördern](#)

S.183 [Konsequenter Arbeitsschutz zur Unfallverhütung](#)

LA8 - Gesundheitliche Aufklärung und Risikokontrolle bei ernsten Krankheiten
S.178 [Maßnahmen für Gesundheit](#)

LA9 - Arbeitsschutzthemen in Vereinbarungen mit Gewerkschaften
S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

LA10 - Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern
S.170 [Betriebliche Weiterbildung: DB Training – Wissen kann begeistern](#)

LA10 (L&T-Zusatz) - Anzahl der Stunden für Transport-Sicherheitstrainings
S.274 [Offene GRI-Indikatoren – Wir arbeiten daran](#)

LA11 - Programme für Wissensmanagement und lebenslanges Lernen
S.157 [Qualifizierung und Kompetenzmanagement](#)
S.172 [Innovationsfähigkeit in Zeiten des Wandels erhalten und ausbauen](#)
S.174 [Wissen managen](#)

LA12 - Mitarbeiter mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung und Karriereplanung
S.165 [Potenziale identifizieren und nutzen](#)

LA13 - Vielfalt im oberen Management und in der Gesamtbelegschaft
S.143 [Fester Bestandteil der Konzernstruktur](#)
S.152 [Arbeiten mit Handicap](#)

LA14 - Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen
S.128 [Leistungsorientierte Gehälter](#)

SO1 - Programme zur Regelung von Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf örtliche Gemeinden
S.274 [Offene GRI-Indikatoren – Wir arbeiten daran](#)

SO2 - Auf Korruptionsrisiken untersuchte Geschäftseinheiten
S.18 [Vorbildliche Korruptionsbekämpfung](#)

SO3 - Zu Korruptionsprävention geschulte Mitarbeiter
S.18 [Vorbildliche Korruptionsbekämpfung](#)

SO4 - Bei Korruptionsvorfällen ergriffene Maßnahmen
S.18 [Vorbildliche Korruptionsbekämpfung](#)
S.278 [GRI-Indikatoren im Korruptionsbericht](#)

SO5 - Politische Positionen und Lobbying
S.23 [Konstruktiver Dialog mit Stakeholdern](#)

SO6 - Zuwendungen an die Politik
S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

SO7 - Klagen wegen wettbewerbswidrigen Verhaltens
S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

SO8 - Strafen für Nichteinhaltung von Gesetzen
S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

7.3.5 GRI-Index – Umweltindikatoren

Von der Gesamtwasserentnahme bis zu Treibhausgasemissionen – Ein Überblick über die Umweltperformance der Deutschen Bahn

EN1 - Eingesetzte Materialien

S.112 [Holz aus nachhaltiger Forstwirtschaft](#)

S.249 [Bauabfälle – die Schwergewichte im Konzern](#)

S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

EN2 - Anteil von Recyclingmaterial am Gesamtmaterialeinsatz

S.249 [Bauabfälle – die Schwergewichte im Konzern](#)

S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

EN3 - Direkter Energieverbrauch nach Primärenergiequellen

S.218 [Primär- und Endenergieverbrauch des Schienenverkehrs](#)

EN3 (L&T-Zusatz) - Aufschlüsselung nach stationären und mobilen Quellen

S.209 [Vorsprung verteidigt – mehr Leistung mit weniger Energie](#)

S.218 [Primär- und Endenergieverbrauch des Schienenverkehrs](#)

EN4 - Indirekter Energieverbrauch nach Primärenergiequellen

S.218 [Primär- und Endenergieverbrauch des Schienenverkehrs](#)

EN5 - Eingesparte Energie durch Sparmaßnahmen und Effizienzsteigerungen

S.209 [Vorsprung verteidigt – mehr Leistung mit weniger Energie](#)

EN6 - Programme zur Bereitstellung energieeffizienter Produkte und Dienstleistungen

S.211 [Mit Klimaschutzprogramm CO2-Emissionen senken](#)

S. 212 [Lokführer helfen sparen](#)

EN7 - Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauchs und erzielte Einsparungen

S.274 [Offene GRI-Indikatoren – Wir arbeiten daran](#)

EN8 - Gesamtwasserentnahme nach Quellen

S.256 [Wasser einsparen](#)

EN9 - Von Wasserentnahme wesentlich betroffene Wasserquellen

S.256 [Wasser einsparen](#)

EN10 - Anteil von an zurückgewonnenem und wiederverwendetem Wasser

S.256 [Wasser einsparen](#)

EN11 - Flächen in und angrenzend an geschützte Gebiete

S.243 [Berührungen mit Schutzgebieten](#)

EN12 - Auswirkungen von Aktivitäten auf Biodiversität in geschützten Gebieten

S.236 [Ökosysteme schützen](#)

S.237 [Belange des Naturschutzes von Anfang an berücksichtigen](#)

S.238 [Naturschutz bei der Instandhaltung des Fahrweges](#)

S.240 [Naturschutz bei Neu- und Ausbau](#)

S.241 [Ausgleich für Eingriffe – zwei Beispiele](#)

EN13 - Geschützte oder wiederhergestellte Lebensräume

S.241 [Ausgleich für Eingriffe – zwei Beispiele](#)

- EN14 - Management der Auswirkungen auf Biodiversität
 S.237 [Belange des Naturschutzes von Anfang an berücksichtigen](#)
 S.238 [Naturschutz bei der Instandhaltung des Fahrweges](#)
 S.240 [Naturschutz bei Neu- und Ausbau](#)
 S.241 [Ausgleich für Eingriffe – zwei Beispiele](#)
 S.242 [Umsiedlung von bedrohten Arten](#)
- EN15 - Anzahl Arten der Roten Liste in Gebieten mit Geschäftstätigkeit
 S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)
- EN16 - Direkte und indirekte Treibhausgasemissionen
 S.206 [Die Deutsche Bahn trägt aktiv zum Klimaschutz bei](#)
 S.215 [Andere Treibhausgase als Kohlendioxid](#)
 S.218 [Primär- und Endenergieverbrauch des Schienenverkehrs](#)
- EN16 (L&T-Zusatz) - Treibhausgasemissionen nach stationären und mobilen Quellen
 S.206 [Die Deutsche Bahn trägt aktiv zum Klimaschutz bei](#)
 S.215 [Andere Treibhausgase als Kohlendioxid](#)
 S.218 [Primär- und Endenergieverbrauch des Schienenverkehrs](#)
- EN17 - Andere indirekte Treibhausgasemissionen
 S.215 [Andere Treibhausgase als Kohlendioxid](#)
- EN18 - Initiativen zum Klimaschutz und deren Ergebnisse
 S.211 [Mit Klimaschutzprogramm CO2-Emissionen senken](#)
- EN19 - Ozonschädigende Emissionen
 S.215 [Andere Treibhausgase als Kohlendioxid](#)
- EN20 - Luftschadstoffemissionen
 S.224 [Emissionen aus der Traktion](#)
- EN21 - Gesamte Abwassereinleitungen nach Art und Einleitungsort
 S.257 [Abwässer reinigen](#)
- EN22 - Gesamtabfallmenge nach Art und Entsorgungsmethode
 S.246 [Abfälle und Umweltschutz](#)
 S.247 [Entsorgungsmanagement für die ganze Bahn](#)
- EN23 - Gesamtzahl und Volumen wesentlicher Freisetzungen
 S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)
- EN24 - Gewicht transportierter, behandelter oder zwischenstaatlich verbrachter gefährlicher Abfälle
 S.253 [Transport von Abfällen – Railion sichert hohe Standards](#)
- EN25 - Von Abwassereinleitungen betroffene Gewässer und natürliche Lebensräume
 S.257 [Abwässer reinigen](#)
- EN26 - Initiativen zur Verringerung von Umweltauswirkungen von Produkten und Dienstleistungen
 S.199 [Umweltmanagement im DB-Konzern](#)
 S.202 [Weltweite Umweltstandards bei Schenker](#)
- EN27 - Anteil der verkauften Produkte mit zurückgenommenem Verpackungsmaterial
 S.252 [Abfälle aus Zügen und Bahnhöfen](#)

EN28 - Strafen für Nichteinhaltung von Umweltvorschriften
S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

EN29 (Zusatzindikator) - Umweltauswirkungen durch Transport von Produkten, Materialien und Mitarbeitern
S.274 [Offene GRI-Indikatoren – Wir arbeiten daran](#)

EN30 - Gesamtausgaben für den Umweltschutz
S.271 [Kurzantworten zu GRI-Indikatoren](#)

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

7.3.6 GRI-Index – Berichtsindikatoren

Von den Berichtsgrenzen bis zu den Erhebungsmethoden und Berechnungsgrundlagen – Ein Überblick zu den Berichtsparametern

3. 1 - Berichtszeitraum

S.267 [Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns](#)

3. 2 - Datum des letzten Berichts

S.267 [Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns](#)

3. 3 - Turnus der Berichterstattung

S.267 [Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns](#)

3. 4 - Ansprechpartner für Fragen zum Bericht

S.292 [Ansprechpartner für Fragen zum Bericht](#)

3. 5 - Vorgehensweise bei der Bestimmung des Berichtsinhalts

S.16 [Nachhaltigkeit systematisch managen](#)

S.267 [Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns](#)

3. 6 - Berichtsgrenzen

S.267 [Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns](#)

3. 7 - Einschränkungen des Berichtsumfangs und weiteres Vorgehen

S.267 [Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns](#)

3. 8 - Grundlage für Berichterstattung über Joint Ventures, Tochterunternehmen etc.

S.267 [Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns](#)

3. 9 - Erhebungsmethoden und Berechnungsgrundlagen für die verwendeten Daten

S.267 [Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns](#)

3.10 - Neudarstellung von Informationen im Vergleich zu früheren Berichten

S.267 [Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns](#)

3.11 - Veränderungen des Umfangs, der Berichtsgrenzen oder der Messmethoden

S.267 [Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns](#)

3.12 - Tabelle mit GRI-Index

S.270 [Internationale Standards der Berichterstattung – Der GRI-Index](#)

3.13 - Externe Prüfung der Aussagen

S.267 [Der erste Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns](#)

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

7.4 Der Bericht zum Ausdrucken

Hier können Sie den gesamten Nachhaltigkeitsbericht und den GRI-Index als PDF-Datei herunterladen, archivieren und ausdrucken. Des weiteren bieten wir Ihnen auch den Download unseres Printberichts an.

In der Downloadversion finden sich alle Texte des Onlineberichts wieder. Der Printbericht stellt die Nachhaltigkeitsstrategie der Deutschen Bahn AG in kompakter Form dar, die Beantwortung der GRI-Indikatoren erfolgt im Onlinebericht.

[*Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.*](#)

7.5 Bestellformular für die Printfassung des Nachhaltigkeitsberichts 2007

Hier können Sie bequem und kostenlos die Printfassung des Nachhaltigkeitsberichts bestellen.

[*Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.*](#)

7.6 Ansprechpartner für Fragen zum Bericht

Wenn Sie Fragen zu speziellen Themen haben, wenden Sie sich bitte an die Ansprechpartner, die auf den jeweiligen Seiten genannt sind. Bei allgemeinen Fragen zum Bericht finden Sie hier die entsprechenden Ansprechpartner.

Für eine Medienbetreuung wenden Sie sich bitte an Frau Christine Geißler-Schild. Anfragen zu Berichterstellung, Rankings und Ratings beantwortet Frau Jessica Ahrens.

Deutsche Bahn AG
Christine Geißler-Schild
Sprecherin Systemverbund
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Tel: +49 30 297-61168
Fax: +49 30 297-62322
christine.geissler-schild@bahn.de

Deutsche Bahn AG
Nachhaltigkeitsmanagement
Jessica Ahrens
Leiterin Umweltschutzentwicklung und -strategie (VUM 2)
Caroline-Michaelis-Str. 5-11
10115 Berlin
Tel: +49 297-56516
Fax: +49 297-56505
nachhaltigkeit@bahn.de

[Klicken Sie hier, um den Artikel online aufzurufen.](#)

8 Impressum

Dies ist eine Seite der

Deutschen Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

AG Berlin-Charlottenburg HRB 50000

Ust Idnr.: DE 811569869

Die Deutsche Bahn AG wird vertreten durch den Vorstand: Hartmut Mehdorn (Vorsitzender), Diethelm Sack, Margret Suckale, Dr. Otto Wiesheu, Roland Heinisch, Dr. Karl-Friedrich Rausch, Dr. Norbert Bensele und Stefan Garber.

Herausgeber:	Leitung:
Oliver Schumacher	Jens Küpper

Redaktion:

Jessica Ahrens, Vera de Vries, Steffen Schwartz, Susanne Iwan, Henning Schwarz, Christina Wolf, Daniela Kupke.

Bahn-Umwelt-Zentrum
Caroline-Michaelis-Straße 5-11
10115 Berlin

Haben Sie Anregungen, Wünsche oder Beschwerden zum Personenverkehr der Bahn allgemein? Dann erreichen Sie einen persönlichen Ansprechpartner unter der Telefonnummer 01805 194 195 (0,14 Euro/ Min. via dtms).

[Klicken Sie hier, um das Impressum online aufzurufen.](#)