



**DEUTSCHLAND BRAUCHT
EINE STARKE SCHIENE**

Deutschland braucht eine starke Schiene.

INHALT

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden Dr. Richard Lutz **S. 6**

Kapitel 1 **Deutschland braucht eine starke Schiene**

Für das Klima **S. 10**

Für die Menschen **S. 11**

Für die Wirtschaft **S. 12**

Für Europa **S. 13**

Kapitel 2 **Das tut die DB, um die starke Schiene zu realisieren**

Unsere Ausbaustrategie **S. 14**

Diese 10 Ziele haben wir uns gegeben **S. 15**

Quellenverzeichnis **S. 26**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit unserer Dachstrategie „Starke Schiene“ haben wir uns ein klares Ziel gegeben: Wir wollen die DB robuster, schlagkräftiger und moderner machen. Im Fokus steht der Ausbau des Eisenbahngeschäfts in Deutschland, vernetzt mit anderen Verkehrsträgern und internationalen Aktivitäten. Von diesem Ziel lassen wir uns leiten, darauf richten wir alles aus. So haben wir einen Kompass für den Weg in die Zukunft. Und wir bringen Deutschland voran.

Von der Verkehrsverlagerung auf die Schiene profitiert die ganze Gesellschaft: Sie hilft, gesteckte Klimaziele zu erreichen. Sie fördert Teilhabe und Lebensqualität, bringt die Wirtschaft voran und verbindet Europa. Kurzum: Als Rückgrat der grünen und vernetzten Mobilität von morgen erfüllt die Schiene eine Schlüsselfunktion für unser Land.



Die „Starke Schiene“ ermöglicht das Erreichen gesellschaftlicher und politischer Ziele, wie Ihnen diese Broschüre zeigen wird. Dafür bündeln wir alle Kräfte und investieren massiv – in Infrastruktur, Fahrzeuge und Personal. Im Schulterschluss mit dem Bund wollen wir durch den Ausbau des Netzes die Kapazität um bis zu 30 Prozent erweitern. Denn ausreichende Kapazität im Netz ist der Schlüssel für Wachstum, Verkehrsverlagerung und gute Betriebsqualität.

Das alles ist ein Mammutprojekt, ein gemeinsamer Kraftakt, der einen langen Atem und hohe Anstrengungen der gesamten Branche und der Politik erfordert. Wir stehen voll und ganz hinter unseren Zielen, die uns ab jetzt leiten werden. Mit der „Starken Schiene“ leisten wir einen substantiellen Beitrag für eine gute Zukunft unseres Landes.

Herzlichst

Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG



Mehr als jemals zuvor braucht Deutschland eine starke Schiene. Die DB wird sich daher in Zukunft voll und ganz auf das Wachstum der Schiene in Deutschland konzentrieren. Nur mit einer wachsenden Schiene wird Deutschland seine Klimaziele erreichen. Mit der Strategie bekennen wir uns zu unserem gesellschaftlichen Auftrag. Ohne Wenn und Aber, im engen Schulterschluss mit der gesamten Branche und der Politik. Denn für eine starke Schiene müssen alle an einem Strang ziehen.

Eine starke Schiene für Deutschland.



Für das Klima, denn ohne eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene sind die deutschen Klimaziele nicht zu erreichen.

Für die Menschen, denn nur eine starke Schiene kann auch in Zukunft ein lebendiges, urbanes Miteinander und die Anbindung ländlicher Regionen garantieren.

Für die Wirtschaft, denn nur mit einer starken Schiene ist die Nachfrage nach dem Transport von Gütern zu bewältigen, die in den nächsten zehn Jahren um mehr als 20 Prozent wachsen wird.

Und nicht zuletzt für Europa, denn die starke Schiene ist ein Bindeglied zwischen Ost und West und Nord und Süd. Die Schiene ist hier nicht nur wichtiges Instrument für die kulturelle Verständigung zwischen den einzelnen Ländern. Sie ist auch ein entscheidender Faktor für das gemeinsame Erreichen der gesetzten Ziele.





Beim Klima hat sich Europa viel vorgenommen. Die Treibhausgas-Emissionen sollen bis 2030 um 40 Prozent (im Vergleich zu 1990) zurückgehen – in Deutschland sogar um 55 Prozent. Gleichzeitig soll der Anteil Erneuerbarer Energien bis dahin auf 30 Prozent anwachsen.

Der Weg in eine saubere Zukunft führt über die starke Schiene. Sie ist eine wesentliche Voraussetzung für die Erfüllung der Klimaziele des Bundes sowie des 2-Grad-Klimaziels.

FÜR DAS KLIMA

Ohne eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene sind die deutschen Klimaziele nicht zu erreichen.



Eine starke Schiene reduziert den CO₂-Gesamtausstoß um **10,5 Mio. Tonnen pro Jahr.** Das entspricht dem jährlichen CO₂-Fußabdruck von einer Million Menschen.



120

Stunden stehen Autos p. a. im Stadtverkehr im Stau.

FÜR DIE MENSCHEN

Eine starke Schiene für die Menschen bedeutet: Eine Verdoppelung der Passagierzahlen im Schienenpersonenverkehr und täglich fünf Millionen Pkw-Fahrten und 14.000 Flugreisen weniger in Deutschland.



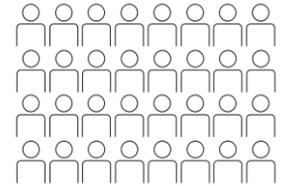
Nur eine starke Schiene kann auch in Zukunft städtische und ländliche Mobilität nachhaltig sichern. Die Integration neuer Mobilitätsangebote wie Sharing, Pooling und On-Demand-Verkehre trägt dazu bei.

Kein Verkehrsmittel hat im Stadtverkehr einen geringeren Flächenverbrauch.

Flächenverbrauch pro beförderter Person



85% der Deutschen leben 2050 in Ballungsräumen.



Mehr als 600.000 Beschäftigte
allein in der Bahnbranche.

FÜR DIE WIRTSCHAFT

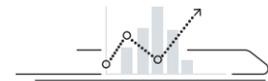
Eine starke Schiene ist unverzichtbar,
um den wachsenden
Güterverkehr zu bewältigen.



Eine starke Wirtschaft braucht eine starke Schiene. Die Nachfrage nach dem Transport von Gütern wird in den nächsten zehn Jahren um mehr als 20 Prozent zunehmen. So erwarten die transportintensiven Branchen Konsumgüter, Automotive und Chemie bis 2030 ein großes Wachstum. Die umweltfreundliche und sichere Schiene hat das Potenzial, ihren Transportanteil auszubauen und die Straßen zu entlasten. Die starke Schiene bedeutet eine Steigerung des Modalanteils des Schienengüterverkehrs in Deutschland auf 25 Prozent. Das entspricht 13 Millionen weniger Lkw-Fahrten pro Jahr auf deutschen Straßen.

13 Mio.
weniger Lkw
Fahrten p. a.
auf deutschen
Straßen.

Transporte auf
der Schiene sind
über 40-mal
sicherer als auf
der Straße.



240 internationale Fernverkehrs-
züge in Deutschland mit
150 internationalen
Zielen und
40.000 Fahrgästen/Tag

Die starke Schiene

ist ein Bindeglied
zwischen Ost und West
und Nord und Süd.

Die DB steht für ein Europa ohne
Grenzen. Wir stehen für Vielfalt.
Wir stehen für internationale Arbeits-
teilung und einen grenzüberschreitenden
Warenaustausch. Die Schiene ist ein
starkes Rückgrat für Europa.

(Richard Lutz im Handelsblatt)



 **> 33.000 km**
Längstes Schienennetz Europas



Anteil grenzüberschreitender Schienen- verkehr in Deutschland.

Grenzüberschreitender- bzw. Transitverkehr,
gemessen an Beförderungsleistung in Personen-
bzw. Tonnenkilometern

Personenverkehr		12%
Schienengüterverkehr		47%

FÜR EUROPA

Arbeitsplätze, Wirtschaftswachstum, gesellschaftlicher Wohlstand: Viel hängt davon ab, dass Europas Verkehrswege leistungsfähig bleiben. Deutschland ist aufgrund seiner geografischen Lage eine zentrale Drehscheibe und ein wichtiges Transitland in Europa. Eine starke Schiene für Europa bedeutet: Eine gemeinsame Verwirklichung der europäischen Vernetzung von Menschen und Wirtschaft durch die starke Schiene. Eine starke Schiene ist der entscheidende Faktor für das Erreichen der europäischen Ziele im Klimaschutz und für Wirtschaftswachstum.



UNSERE AUSBAUSTRATEGIE

Die starke Schiene Realität werden zu lassen, ist unser Antrieb.

Darauf richten wir unser Handeln aus. Der umfassende Ausbau für Verkehrsverlagerung und Wachstum ist Kern unserer neuen Strategie. Europa bleibt dabei unser Wirkungsfeld. Gemeinsam mit unseren internationalen Kunden und Partnern arbeiten wir weiter am Ausbau des europäischen Schienenverkehrs. Unsere Beteiligungen werden am Beitrag zur starken Schiene gemessen.

Die Infrastruktur der Bahn stößt heute an die Grenzen ihrer Kapazität, mit Verspätungen, Ausfällen und unzufriedenen Kunden als Folge. Der demografische Wandel wird zur selben Zeit in unserer Belegschaft spürbar.

Unsere Antwort:

Die DB soll ROBUSTER werden –

durch mehr Züge, mehr Trassen und mehr Mitarbeiter.

Sechs Geschäftsfelder, mehr als 70 Gesellschaften und interne Dienstleister, 9.500 Organisationseinheiten: Damit ein Konzern dieser Größe handlungsfähig bleibt, muss Komplexität reduziert und die Organisation so einfach wie möglich strukturiert sein.

Unsere Antwort:

Die DB soll SCHLAGKRÄFTIGER werden –

durch eine einfache Unternehmensaufstellung, klare Abläufe und die Mobilisierung sämtlicher Bahnmitarbeitenden für eine starke Schiene.

Die Digitalisierung bietet enormes Potenzial für neue Services, ein besseres Fahrerlebnis und die Integration verschiedenster Verkehrsmittel. Hier gilt es aufzuholen und eine Vorreiterrolle zu übernehmen.

Unsere Antwort:

Die DB soll MODERNER werden –

durch einen schnelleren Takt, eine stärkere Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote und einen smarteren Service.

3
AUSBAU-
FELDER

Mit unserer Ausbaustrategie werden wir die starke Schiene konsequent und nachhaltig umsetzen. Damit verbunden sind konkrete Zielsetzungen, an denen wir uns messen lassen. Sie sind gleichzeitig ambitioniert und erreichbar.



Diese 10 Ziele haben wir uns gegeben

- 1. Wir sind absoluter Vorreiter beim Klimaschutz mit 100 Prozent Grünstrom bereits 2038.**
- 2. Wir verdoppeln die Fahrgastzahlen im Fernverkehr auf über 260 Millionen.**
- 3. Wir gewinnen eine Milliarde zusätzliche Kunden im Nahverkehr.**
- 4. Wir steigern die Verkehrsleistung von DB Cargo in Deutschland um 70 Prozent.**
- 5. Wir schaffen im Schulterschluss mit dem Bund 30 Prozent mehr Netzkapazität.**
- 6. Wir starten mit der Digitalen Schiene in ein neues Zeitalter.**
- 7. Wir machen unsere Bahnhöfe zu Drehscheiben moderner Mobilität.**
- 8. Wir stellen in den nächsten Jahren 100.000 Mitarbeitende ein.**
- 9. Wir beschaffen mehr Züge und schaffen mehr Anbindungen als je zuvor.**
- 10. Wir richten alles auf unser inneres Anliegen aus: Deutschland braucht eine starke Schiene.**

10
ZIELE

1.

Wir sind absoluter Vorreiter beim Klimaschutz mit 100 Prozent Grünstrom bereits 2038.

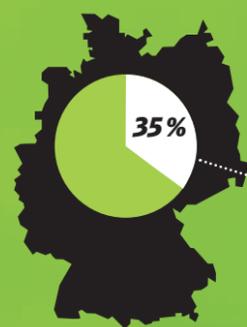
Kein motorisiertes Verkehrsmittel ist so klimafreundlich.

Die niedrigsten spezifischen Treibhausgas-Emissionen:



Anteil Erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrom-Mix (in %)	
2016	42%
2018	57%
2020	61%
2030	80%
2038	100%

Anteil der Dieseltraktion (35%) durch grünes Fahren senken



- Elektrifizierung Trasse**
Elektrifizierung Bahnstrecke
Stromversorgung über Oberleitung.
- Akku-Züge**
Elektrifizierung Fahrzeuge
Ladung über Oberleitungsinseln.
- Brennstoffzellen-Züge**
Elektrifizierung Fahrzeuge
Betankung über Wasserstoff.

DAS TUT DIE DB:

Wir steigern den Anteil Erneuerbarer Energien am Bahnstrom-Mix – von heute 57 Prozent auf 100 Prozent bis 2038. Außerdem wird die Einführung alternativer Antriebstechnologien auf nicht elektrifizierten Strecken ermöglicht.

Wir senken den Energieverbrauch unserer Flotte, z. B. bei DB Regio durch die Einführung von Fahrassistenzsystemen und Umrüstungslösungen auf alternative Antriebe.

Wir unterstützen den Ausbau elektrifizierter Strecken – gemäß Koalitionsvertrag von heute 60 Prozent auf mindestens 70 Prozent bis 2025.

Wir verdoppeln die Fahrgastzahlen im Fernverkehr auf über 260 Millionen.



2.

Deutschland-Takt:
2 Züge pro Stunde
in über 30 Städten



DAS TUT DIE DB:

Wir schaffen zuverlässige, schnellere und häufigere Verbindungen zwischen Metropolen und ermöglichen unseren Kunden auf diese Weise jederzeit flexibles Reisen.

In Zukunft kommt die Bahn öfter: Die Inbetriebnahme des neuen Knotens Stuttgart verdoppelt die Anzahl der Städte mit zwei Zügen pro Stunde auf mehr als 20 im Metropolnetz. Mit Einführung des Deutschland-Takts werden mehr als 30 Städte mit zwei Zügen pro Stunde angebunden sein. Hiervon profitieren dann über 100 Mio. Reisende.

Wir verkürzen die Reisezeit zwischen vielen Metropolen durch zusätzliche Sprinterverbindungen auf unter vier Stunden. So bieten wir eine wettbewerbsfähige Alternative zum Flugzeug.

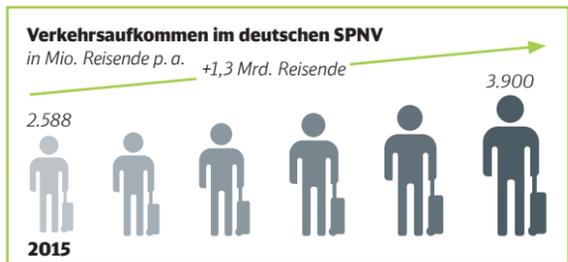
Wir ermöglichen mehr Reisenden die Mitfahrt – dafür steigern wir die Anzahl der Sitzplätze pro Zug durch den Umbau von bestehenden Zügen und die Beschaffung neuer Züge.

Wir verbessern die Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit unseren Partnern und erhöhen so auch unsere Auslastung. Dies gelingt vor allem durch eine Takt-Synchronisation mit dem Nahverkehr und neuen Mobilitätsformen.

Wir bieten eine intuitiv-einfache Reisebegleitung über die gesamte Reisekette – der DB Navigator und bahn.de bieten die intuitiv-einfache Reisebegleitung von Tür zu Tür.



Wir gewinnen eine Milliarde zusätzliche Kunden im Nahverkehr.



3.



Betriebliche Pünktlichkeit: **>95%**

Kapazitätseffekte

Kapazitätssteigerung durch Ausweitung und Modernisierung der Flotte **+30%** bis 2030

Qualitätseffekte

Reduktion Komfortstörungen an Bord **+40%** bis 2023

Ökologische Effekte

Senkung Energieverbrauch elektrische Flotte **+10%** bis 2023

DAS TUT DIE DB:

Wir betreiben komplexe Nahverkehrssysteme, übernehmen Verantwortung und bringen uns in den großen deutschen Ballungszentren mit technischer Kompetenz und langjähriger Erfahrung ein.

Wir machen zusätzlich den ländlichen Raum mobil, sichern dort Anbindungen in Kombination mit regionalen Linienbussen und Bedarfsverkehren – skalierbar und effizient.

Wir erstellen innovative Angebote für den Nahverkehr, darunter Raum- und Zugkonzepte für die optimale Nutzung der Sitzplätze pro Zug, wie Langzüge, und klimafreundliche Antriebe. Dabei arbeiten wir eng mit der Branche zusammen.

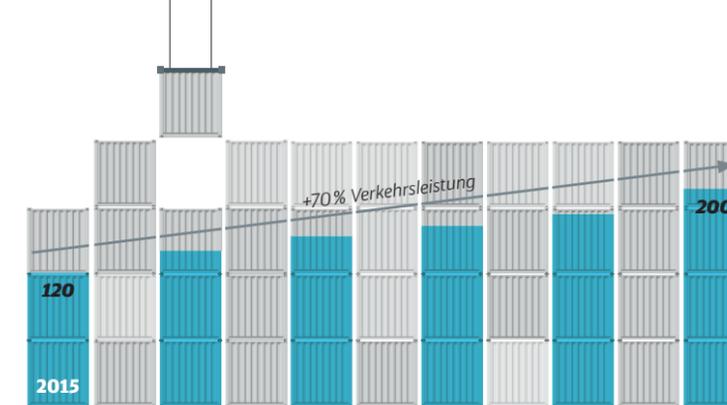
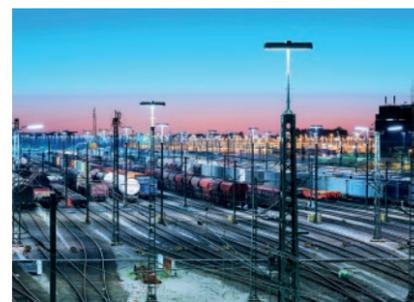
Wir sichern unsere Stellung als führender Anbieter von New Mobility im ÖPNV, durch die Ergänzung des Kernangebots mit neuen Mobilitätsformen wie On-Demand, Sharing und Pooling.

Wir vernetzen die Schiene mit neuen Mobilitätsformen. Außerdem treiben wir den Aufbau integrierter Verkehrskonzepte für Städte und Kommunen voran.

Wir sind Top-3-Anbieter von Mobilitätsplattformen als Software-as-a-Service – mit intuitiver digitaler Begleitung auf täglichen Tür-zu-Tür-Strecken, auch für die letzte Meile.

4.

Wir steigern die Verkehrsleistung von DB Cargo in Deutschland um 70 Prozent.



DAS TUT DIE DB:

Wir stabilisieren das Produktionssystem wirtschaftlich und operativ durch Etablierung robuster Steuerungs-, Produktions- und Führungsprozesse.

Wir bauen Produktionskapazitäten aus, als Plattform weiteren Wachstums durch Investitionen in Multisystem-Loks, Güterwagen und Automatisierung.

Wir steigern den Verkehr auf europäischen Top-Korridoren durch Takt-erhöhung, nahtlose Grenzübertritte und Angebote für die neue Seidenstraße.

Wir verbessern den Systemzugang für Kunden mit und ohne Gleisanschluss durch intermodale Tür-zu-Tür-Angebote, Erhöhung von Terminalkapazitäten und Bündelungslösungen für kleinteilige Sendungen.

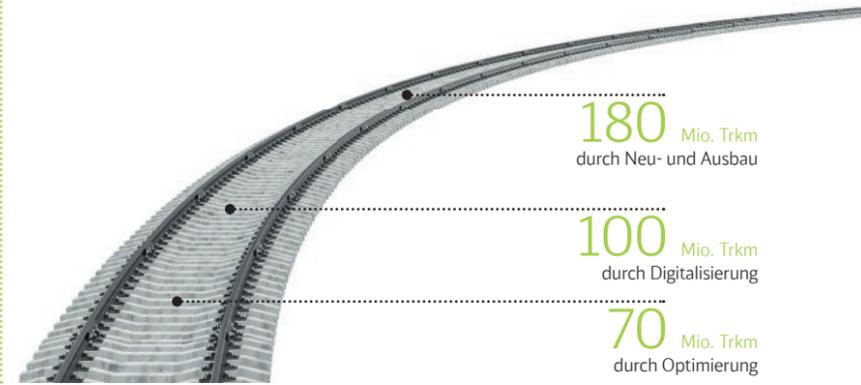
Wir stärken die Wettbewerbsfähigkeit des Einzelwagenverkehrs durch Erhöhung der Produktqualität, Modernisierung der Produktion und Absicherung der Wirtschaftlichkeit.

Wir entwickeln segmentspezifische Angebote als europäischer Bahnlogistiker für die Bereiche Schienentraktion/Operator, Massengutlogistik, Industrie- und Handelslogistik, E-Operator/E-Forwarder und Transportmittelmanagement.

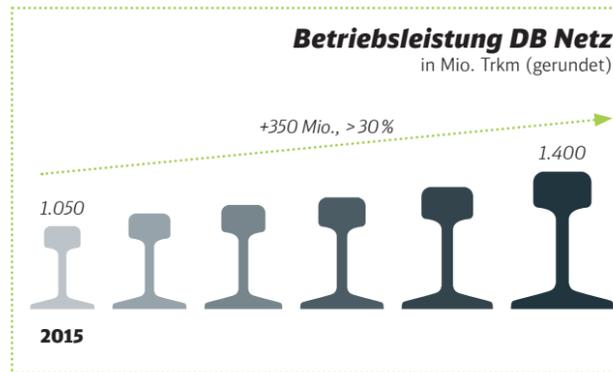
Wir digitalisieren unsere Kundenschnittstelle durch die Etablierung und Weiterentwicklung von Plattformlösungen und digitalen Services.

300
neue Loks
im Güterverkehr

5.



Wir schaffen im Schulterschluss mit dem Bund 30 Prozent mehr Netzkapazität.



DAS TUT DIE DB:

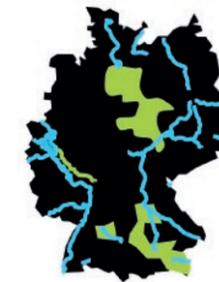
Wir bauen die Netzkapazität deutlich aus. Allein der Neu- und Ausbau von Trassen bringt dabei rund 180 Mio. Trkm. Das umfasst auch Maßnahmen der Netzkonzeption 2030 und den Deutschland-Takt.

Wir treiben die Digitalisierung des Netzes voran, z. B. durch den Flächenrollout von ETCS (European Train Control System), digitalen Stellwerken und digitalem Bahnbetrieb – so gewinnen wir weitere 100 Mio. Trkm.

Wir finden Wege, vorhandene Kapazitäten besser zu nutzen: Weniger Störungen, kapazitätsschonendes Fahren und Bauen, verkehrliche Optimierung und bessere Auslastung unterausgelasteter Infrastruktur – mehr als 70 Mio. Trkm. können auf diese Weise gewonnen werden.



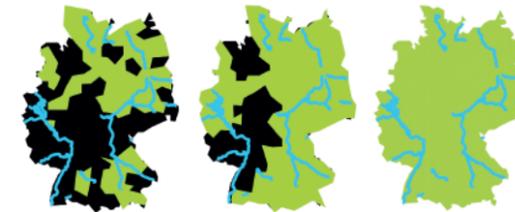
Digitale Schiene Deutschland: ETCS und Digitale Stellwerke



Starterpaket ab 2020

- Auf ETCS umgerüstete Netzbezirke
- Fertiggestellte Strecken

Rollout in 3 Phasen voraussichtlich ab 2025



6.

Wir starten mit der Digitalen Schiene in ein neues Zeitalter.

DAS TUT DIE DB GEMEINSAM MIT BUND UND BRANCHE:

Wir steigern die Kapazität zur Aufnahme des Verkehrswachstums durch ETCS und DSTW (Digitale Stellwerke) um bis zu 20 Prozent. Zukunftstechnologien für den Digitalen Bahnbetrieb bringen weiteres Kapazitätswachstum von bis zu 15 Prozent.

Wir erhöhen die Zuverlässigkeit durch neue Technik und Systeme für Qualität und Pünktlichkeit.

Wir senken die Kosten bei Instandhaltung und Betrieb durch einheitliche Anlagenarchitektur.

Wir erhöhen die Energieeffizienz und senken die CO₂-Emissionen durch energiesparende Fahrweise und Verlagerung auf die Schiene.

Wir machen den Bahnverkehr grenzenlos durch europäische Interoperabilität.

Wir sichern die Zukunftsfähigkeit durch einen Technologiesprung als Basis für digitalen Bahnbetrieb. Damit sind wir Innovationstreiber mit den Partnern in der Industrie.

7.

Wir machen unsere Bahnhöfe zu Drehscheiben moderner Mobilität.



Bahnhöfe als „Third Places“



>150 Mio.

Euro jährliche Ausgaben für Instandhaltung

>100 Mio.

Euro Investitionen in Reisendeninformation



Regionen mit überproportionalem Reisendenwachstum

DAS TUT DIE DB:

Wir fördern die Vernetzung der Bahnhöfe und schaffen einfache Übergänge zwischen den Systemen Schiene, Rad, Bus und neuen Mobilitätsangeboten (On-Demand, Sharing, Pooling). So werden die Bahnhöfe zu Drehscheiben moderner Mobilität.

Wir erweitern unser Serviceangebot und entwickeln die Bahnhöfe damit neben dem Zuhause und dem Arbeitsplatz zu „Third Places“ – unter enger Einbindung der Endkunden.

Wir erhöhen die Basisqualität an den Bahnhöfen. Das geschieht vor allem durch Maßnahmen für mehr Sauberkeit, größere Sicherheit und eine optimierte Reisendeninformation.

Wir verdoppeln die Bahnhofskapazität auf bis zu 40 Millionen Gäste täglich, z. B. durch bauliche Anpassungen für mehr Kapazität, bessere Reisendenlenkung und pünktlichkeitsunterstützende Maßnahmen.

Wir stellen in den nächsten Jahren 100.000 Mitarbeitende ein.

8.

>80% aller Tf-Stellen bei DB FV bis 2028 nachzubesetzen.



100% aller Stellen im Bordservice bis 2028 nachzubesetzen.

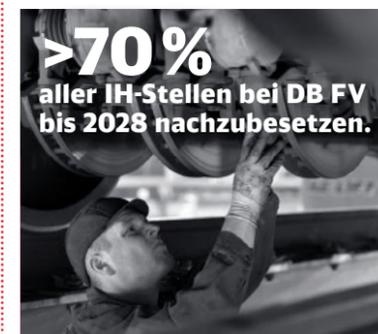
DAS TUT DIE DB:

Wir entwickeln unsere Personalplanung unter Einbeziehung von Markt-, Geschäfts- und technologischen Entwicklungen weiter durch die Nutzung von Data Science.

Wir steigern die Attraktivität des Unternehmens als Arbeitgeber durch Teilhabe und Wahlmöglichkeiten sowie Unterstützung bei bezahlbarem Wohnraum.

Unsere Ausbildung und Qualifizierung werden weiterentwickelt durch Modernisierung und Digitalisierung. Damit schaffen wir zukunfts-sichere Berufschancen.

Wir schaffen eine stärkere Bindung an die DB als Arbeitgeber durch eine ganzheitliche Personal- und Führungskräfteentwicklung und geben einen Kompass für ein starkes Miteinander.



>70% aller IH-Stellen bei DB FV bis 2028 nachzubesetzen.

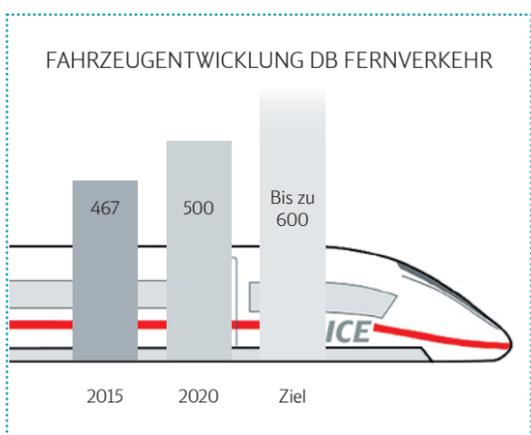
9.



Wir beschaffen mehr Züge und schaffen mehr Anbindungen als je zuvor.

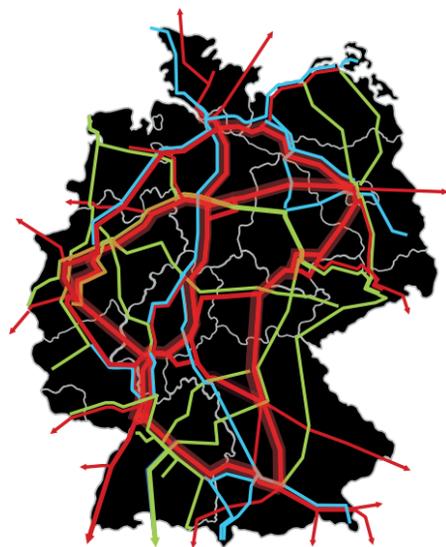
80%

der Bevölkerung in Deutschland bekommen einen direkten Fernverkehrsanschluss.



25%

größere Flotte



Übersicht Verbindungen mit künftig mindestens 2-Stunden-Takt im Fernverkehr

- Min. 2 ICE-Züge je Stunde
- Min. ICE Stundentakt
- Min. ICE 2-Stunden-Takt
- IC Stundentakt
- IC 2-Stunden-Takt
- IC Touristische Anbindung

DAS TUT DIE DB:

Wir vergrößern unsere Fernverkehrsflotte um rund 25 Prozent auf bis zu 600 Züge. Das bedeutet: Über 300 neue ICE 4-, IC 2- und ECx-Fahrzeuge sowie eine Erweiterung der 300 km/h-schnellen Hochgeschwindigkeitsflotte.

Längere Züge bieten mehr Sitzplätze und damit mehr Kapazität im Metropolnetz.

Wir steigern die Flottenverfügbarkeit, und zwar einerseits durch den Ausbau von Instandhaltungskapazitäten, andererseits durch die Digitalisierung und Automatisierung der Instandhaltungsprozesse.

Wir schaffen neue Verbindungen mit dem Anschluss von 7 Mio. potenziellen neuen Kunden und über 20 Prozent mehr Bahnhöfen an den Fernverkehr. Dadurch werden 80 Prozent der Bevölkerung in Deutschland einen direkten Anschluss an den Fernverkehr haben.

Der Nah- und Regionalverkehr wird besser mit dem Fernverkehr verzahnt – für weniger Wartezeit und zufriedene Kunden.

10.

Wir richten alles auf unser inneres Anliegen aus: **Deutschland braucht eine starke Schiene.**



DAS TUT DIE DB:

Die DB orientiert sich in Zukunft am Anspruch der starken Schiene.

Als integrierter Konzern, mit entsprechenden Investitionen in Kapazität und Digitalisierung, vernetzt mit Branchenpartnern und anderen Verkehrsträgern, für langfristiges Wachstum und hohe Qualität.

Dabei konzentrieren wir uns auf die Dinge, die uns im Kern ausmachen

und die für eine starke Schiene relevant sind. So werden wir z. B. auch unsere Beteiligungen an anderen Firmen an ihrem Nutzen für die starke Schiene messen. Haben sie keine strategische Relevanz, werden sie auf den Prüfstand gestellt und gegebenenfalls veräußert.

Unsere Mitarbeitenden gestalten den Weg zur starken Schiene mit.

Unter anderem erarbeitet die Belegschaft in Mitarbeiterforen 15 Ausbausteine der Mitarbeiter, die dabei helfen sollen, die Ausbaustrategie erfolgreich umzusetzen.



Allianz pro Schiene
 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit – **Klimaschutzbericht 2018**
 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – **5G – Initiative für Deutschland**
 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – **Mobilität in Deutschland 2017**
 Bundesregierung – **Koalitionsvertrag**
 Inrix – **2018 Global Traffic Scorecard**
 Kraftfahrtbundesamt – **Jahresbilanz des Fahrzeugbestandes am 1. Januar 2019**
 Nationale Plattform Elektromobilität – Fortschrittsbericht 2018 – **Markthochlaufphase**
 Oxford Economics
 Statistisches Bundesamt
 Swisscom – **Whitepaper 2015**
 Umweltbundesamt – **Emissionsdaten**
 UNO – **World Urbanization Prospects**

Deutsche Bahn AG

Potsdamer Platz 2

10785 Berlin

www.deutschebahn.com

Seite	Bezeichnung	Copyright
6	Richard Lutz	Deutsche Bahn AG / Jonas Netzger
7	Landschaft	Deutsche Bahn AG / Pablo Castagnola
9	Rangierbahnhof	Deutsche Bahn AG / Kai Michael Neuhold
19	Rote Lok	Deutsche Bahn AG / Uwe Miethe
20	Kontrollzentrum	Deutsche Bahn AG / Max Lautenschläger
23	ICE Cockpit	Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben
23	Zugbegleiterin	Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben
23	Wartungsarbeiter	Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben
24	ICE oben	Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben
24	ICE unten	Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben
25	Fuldatalbrücke	Deutsche Bahn AG / Oliver Lang
18	SPNV = Schienenpersonennahverkehr	20 ETCS = European Train Control System
19	Tkm = Tonnenkilometer	23 Tf = Triebfahrzeugführer
20	Trkm = Trassenkilometer	23 IH = Instandhaltung



Mehr Informationen zum Thema „Deutschland braucht eine starke Schiene“ finden Sie unter deutschebahn.com/starkeschiene

