



Umweltkennzahlen 2006

Daten und Fakten

Deutsche Bahn AG

Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.db.de/umwelt

Inhalt

03	Vorwort
04	Meilensteine des Jahres 2006
06	Energie
10	Klimaschutz
14	Umwelt und Wettbewerb
16	Luftreinhaltung
19	Lärminderung
22	Fahrtziel Natur
24	Naturschutz
26	Kontakt
27	Impressum



Joachim Kettner
Leiter Bahn-Umwelt-Zentrum

Sehr geehrte Damen und Herren,

Umweltschutz wird für die Menschen immer wichtiger: Jeder vierte Bundesbürger zählt Umweltschutz inzwischen zu den bedeutendsten Themen unserer Gesellschaft. Die jüngsten Berichte des Weltklimarates IPCC untermauern die Einschätzung, dass der Klimawandel vom Menschen verursacht wird. Durch unterschiedenes, rechtzeitiges Handeln können wir aber die Folgen begrenzen und Schäden deutlich vermindern.

Die Deutsche Bahn AG ist mittlerweile Europas größtes Verkehrsunternehmen und auch eines der innovativsten. Sie bündelt verschiedene Verkehrsträger unter einem Dach. Durch deren effiziente Bündelung zu intelligenten Transport- und Logistikkonzepten steht der Konzern für nachhaltige Mobilität. Das stärkt auch den Schienenverkehr. Hier sind wir weiter der umweltfreundlichste Verkehrsträger und drei- bis viermal klimafreundlicher als der Straßen- oder Luftverkehr.

So haben wir den spezifischen – also auf die Verkehrsleistung bezogenen – Ausstoß klimaschädlichen Kohlendioxids (CO₂) von 1990 bis 2002 um 25,9 Prozent und von 2002 bis 2006 um weitere 11,4 Prozent gesenkt. Pro Person und Kilometer emittieren unsere Fernverkehrszüge heute weniger als 50 Gramm CO₂. Wir sind hier sehr gut unterwegs. Zum Vergleich: In der Automobilindustrie wird gegenwärtig diskutiert, ob und wie das selbst gesetzte Ziel von 140 Gramm CO₂ je Kilometer erreicht werden kann.

Mehr über unseren Einsatz für eine saubere Umwelt lesen Sie auf den folgenden Seiten.

Ihr

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Joachim Kettner'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

Meilensteine des Jahres 2006



Bahnanlagen mit Erdwärme beheizt

Die Deutsche Bahn AG nutzt klimafreundliche Energiequellen. Auf dem Bahnhof in Bad Lauterberg-Barbis im Harz sorgen erstmals Erdwärmesonden dafür, dass die Bahnsteige im Winter eisfrei bleiben. Seit Januar sichert zudem eine geothermische Weichenheizung in Holzminden den störungsfreien Bahnbetrieb. Lediglich für die Wärmepumpen ist Strom nötig, der Rest der Energie stammt aus umweltfreundlicher Erdwärme. Damit spart die neue Anlage bis zu 50 Prozent der Energie, die zuvor für das Beheizen mit Strom oder Gas verbraucht wurde.

Ausstoß von Treibhausgasen weiter reduziert

Mit ihrem aktuellen Klimaschutzprogramm will die Bahn bis 2020 den spezifischen – das heißt auf die Verkehrsleistung bezogenen – CO₂-Ausstoß im Vergleich zu 2002 um mindestens 20 Prozent reduzieren. Unter anderem durch effizientere Ausnutzung der eingesetzten Primärenergie und einen wachsenden Anteil regenerativer Energiequellen konnten die Emissionen in den ersten vier Jahren des Programms bereits um 11,4 Prozent vermindert werden.

Internetrechner für Ökobilanzen erweitert

Mit dem UmweltMobilCheck kann jeder im Internet eine Ökobilanz für individuelle Reisen in Deutschland berechnen lassen. Neben Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß für Auto und Bahn zeigt das Instrument seit Dezember 2006 auch die entsprechenden Werte fürs Flugzeug. Ebenfalls erweitert wurde EcoTransIT. Detaillierte Infrastrukturdaten aus zwölf Ländern ermöglichen jetzt eine präzise Umweltbilanz für Gütertransporte innerhalb Europas.

Mehr Recycling und weniger bedenklicher Abfall

Seit dem Jahr 2000 hat die Bahn die Verwertungsquote von Siedlungsabfällen aus Zügen, Werkstätten und Bahnnimmobilen sowie von Holz, Ölschlämmen und Schrott um zehn Prozent gesteigert. Inzwischen werden 85 Prozent dieser Abfälle in den Wertstoffkreislauf zurückgeführt. Der Anteil gefährlichen Abfalls ist dabei – wie geplant – um fünf Prozentpunkte gesunken.

Weniger Rußpartikel durch Dieselfahrzeuge

Die Bahn hat den Ausstoß von Dieselfußpartikeln im Jahr 2006 im Vergleich zum Vorjahr um weitere 9,7 Prozent vermindert. Entscheidend dafür sind die weitere Elektrifizierung, der Einsatz neuer, umweltfreundlicherer Dieselfahrzeuge und die Umrüstung auf moderne Motorentechnik. Zum Vergleich: 1990 waren die Partikelemissionen der Dieselflotte rund sechsmal so hoch wie heute.

Erstes internationales Fahrtziel Natur

Gemeinsam mit den Umweltverbänden BUND, NABU, VCD und WWF bewirbt die Bahn Großschutzgebiete als attraktive Reiseziele. Mit dem Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe und – neu seit Januar 2007 – dem einzigen Schweizerischen Nationalpark werden nun insgesamt 16 Gebiete präsentiert. Durch Kooperationen mit verschiedenen Verkehrsunternehmen und der Bahntochter AMEROPA bietet die Bahn attraktive Angebote für eine umweltfreundliche und bequeme Anreise.

Energie



Energie besser genutzt

Im Jahr 2006 hat die Bahn den spezifischen Primärenergieverbrauch gegenüber dem Vorjahr um 5,9 Prozent gesenkt. Im Vergleich zu 1990 wurde der Verbrauch – bezogen auf die Verkehrsleistung – sogar um mehr als ein Viertel reduziert. Dieser Erfolg basiert auf dem Einsatz moderner Fahrzeuge, einer besseren Auslastung der Züge sowie der energiesparenden Fahrweise der Lokführer.

Der absolute Energieverbrauch in den Sparten Fernverkehr und Güterverkehr hat im Jahr 2006 – geringfügig – zugenommen. Ursache dafür ist die sehr deutliche Steigerung der Verkehrsleistung im gleichen Zeitraum um 3,1 Prozent im Personenverkehr beziehungsweise 9,5 Prozent im Güterverkehr. Die Bahn hat damit ihre Spitzenstellung als besonders energieeffizienter Verkehrsträger gestärkt.

Im Bereich der stationären Anlagen, zum Beispiel Bahnhöfen, Weichen und Bürogebäuden, ist der Primärenergieverbrauch leicht angestiegen. Dies ist unter anderem auf den erhöhten Stromverbrauch der neuen und modernisierten Bahnhöfe mit großen Nutzflächen, wie beispielsweise dem Berliner Hauptbahnhof, zurückzuführen.

Im Mittel ist der Primärenergieverbrauch aller stationären Anlagen jedoch gleich geblieben und liegt heute nur noch bei einem Drittel des Wertes von 1990.

Primärenergieverbrauch* der Traktion**, spezifisch

Sektor	2006	2005	Vergl. 2005
Personenfernverkehr	0,90	0,91	-0,9%
Personennahverkehr	1,48	1,59	-7,1%
Güterverkehr	0,45	0,47	-4,5%

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

Primärenergieverbrauch* der Traktion**, absolut

Sektor	2006	2005	Vergl. 2005
DB AG gesamt	130.266	130.842	-0,4%
Personenfernverkehr	31.048	30.584	1,5%
Personennahverkehr	59.525	61.839	-3,7%
Güterverkehr	39.693	38.418	3,3%

Angaben in Terajoule (TJ)

Primärenergieverbrauch* der stationären Anlagen

Sektor	2006	2005	Vergl. 2005
Stationäre Prozesse	22.005	21.628	1,7%
davon Wärme***	5.593	5.985	-6,5%
davon Strom	16.412	15.644	4,9%

Angaben in Terajoule (TJ)

* einschließlich des Energieverbrauchs bei Gewinnung, Transport und Umwandlung der Primärenergieträger

** Änderung der Methodik ab 2006, Daten zum Vorjahr vergleichbar

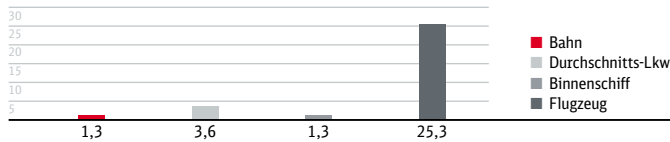
*** Daten für Wärme im Jahr 2006 sind Prognosen, genaue Auswertung liegt ab Herbst 2007 vor

Energie

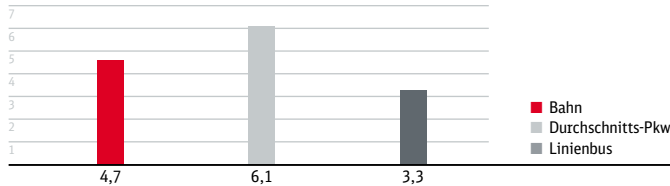


Primärenergieverbrauch* der Verkehrsträger bei durchschnittlicher Auslastung

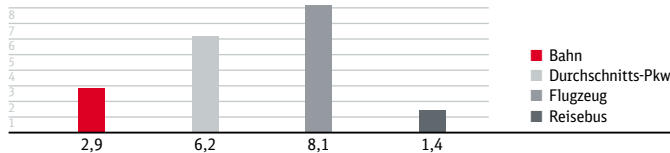
Güterverkehr in Liter Dieseläquivalenten je 100 Tonnenkilometer



Personennahverkehr in Liter Benzinäquivalenten je 100 Personenkilometer



Personenfernverkehr in Liter Benzinäquivalenten je 100 Personenkilometer



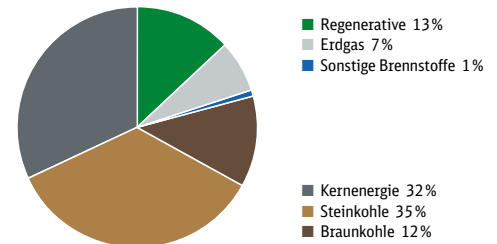
* einschließlich des Energieverbrauchs bei Gewinnung, Transport und Umwandlung der Primärenergieträger

Quellen: DB AG, ifeu Heidelberg 2007

Anteil regenerativer Energien erhöht

Im vergangenen Jahr hat die Bahn die Quote regenerativer Energien am Traktionsstrom erneut gesteigert. Bereits 12,7 Prozent des Stroms für den Zugbetrieb stammen aus umweltfreundlichen Energiequellen, vor allem aus Wasserkraft. Zum Vergleich: Der Anteil regenerativer Energien am Bundesdurchschnitt lag im vergangenen Jahr bei 11,9 Prozent.

Strommix 2006 der DB AG für die Traktion



Bremsenergie zurückgespeist

Bremsen wandelt Bewegungsenergie um, meist nur in ungenutzte Wärme. Sie kann aber auch verwertet werden. Moderne Drehstromtechnik wandelt die beim Bremsen freigesetzte Energie in Strom um, speist ihn in die Oberleitung ein und damit wird der Strom von anderen Zügen genutzt. Alle modernen Triebzüge und Lokomotiven der Bahn sind rückspeisefähig. 2006 wurden so mehr als 800 Gigawattstunden (GWh) Strom gewonnen. Das sind 7 Prozent des gesamten Bahnstromverbrauchs.

Klimaschutz



Weniger Treibhausgase

Die Bahn baut ihre Vorreiterrolle beim Klimaschutz weiter aus: In den Jahren 1990 bis 2002 hatte sie bereits den spezifischen Ausstoß an klimaschädlichem Kohlendioxid (CO₂) um über ein Viertel gesenkt. Bis 2020 strebt sie an, weitere 20 Prozent einzusparen. Von 2002 bis 2006 erreichte die Bahn bereits eine Minderung der CO₂-Emissionen im Zugbetrieb um 11,4 Prozent.

CO₂-Emissionen der Traktion*, spezifisch

Sektor	2006	2005	Vergl. 2005
Personenverkehr	66	73	-9,7%
Personenfernverkehr	47	50	-5,9%
Personennahverkehr	81	92	-11,6%
Güterverkehr	24	27	-9,1%

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

CO₂-Emissionen der stationären Anlagen, absolut

Sektor	2006	2005	Vergl. 2005
Stationär gesamt	1.386.398	1.378.142	0,6%
aus Wärmeverbrauch**	422.476	452.654	-6,7%
aus Stromverbrauch	963.922	925.489	4,2%

Angaben in Tonnen (t)

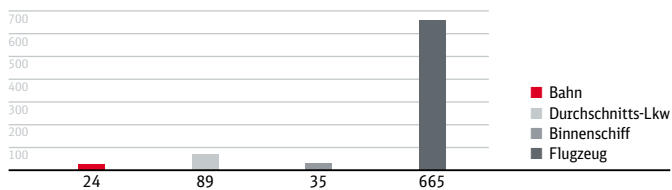
* Änderung der Methodik ab 2006, Daten zum Vorjahr vergleichbar

** Daten für Wärme im Jahr 2006 sind Prognosen, genaue Auswertung liegt ab Herbst 2007 vor

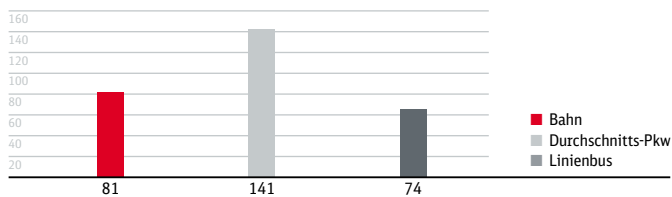


Spezifische CO₂-Emissionen der Verkehrsträger bei durchschnittlicher Auslastung

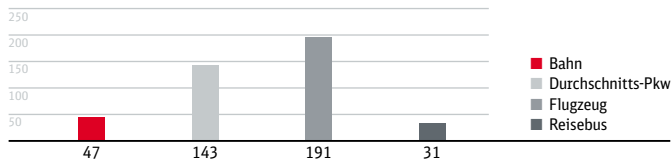
Güterverkehr in Gramm CO₂ je Tonnenkilometer



Personennahverkehr in Gramm CO₂ je Personenkilometer



Personenfernverkehr in Gramm CO₂ je Personenkilometer



Quellen: DB AG, ifeu Heidelberg 2007

UmweltMobilCheck

Der UmweltMobilCheck ist ein europaweit einmaliges Instrument. Er errechnet für jede beliebige Verbindung innerhalb Deutschlands mit nur wenigen Klicks die Umweltauswirkungen der Reise mit der Bahn, dem Auto und – jetzt neu – mit dem Flugzeug. Verglichen werden die Verkehrsmittel nach Reisedauer, Energieverbrauch sowie dem Ausstoß von Kohlendioxid (CO₂) und verschiedenen Luftschadstoffen. Der UmweltMobilCheck beweist: Bei Reisen mit der Bahn ist die Umwelt der Gewinner. So hat die Bahn einen deutlich geringeren Energieverbrauch und sie emittiert weniger CO₂ als Pkw und Flugzeug. Beispielsweise verursacht eine Fahrt von Frankfurt a.M. nach Düsseldorf im ICE pro Person nur 9 Kilogramm des Treibhausgases, der Pkw hingegen 41 Kilogramm. Bei der Reise mit dem Flugzeug entstehen pro Person sogar 48 Kilogramm CO₂.

www.bahn.de/umweltmobilcheck

EcoTransIT

Umweltbilanzen für den europäischen Güterverkehr können ebenfalls im Internet mit „EcoTransIT“ berechnet werden – für Bahn, Lkw, Schiff und Flugzeug, auch für den Kombinierten Verkehr. Dafür steht eine Datenbank mit 400.000 Verladestellen im Straßennetz, knapp 40.000 Bahnhöfen und 90 Flughäfen sowie einem weitreichenden Netzwerk an Schifffahrtswegen zur Verfügung. Das Instrument berücksichtigt unterschiedliche technische Standards der Fahrzeuge und nationale Besonderheiten, etwa die Art der Stromerzeugung. Mit EcoTransIT können Unternehmen optimal bestimmen, mit welchem Verkehrsmittel ihre Waren am umweltfreundlichsten ihr Ziel erreichen.

www.ecotransit.org

Umwelt und Wettbewerb

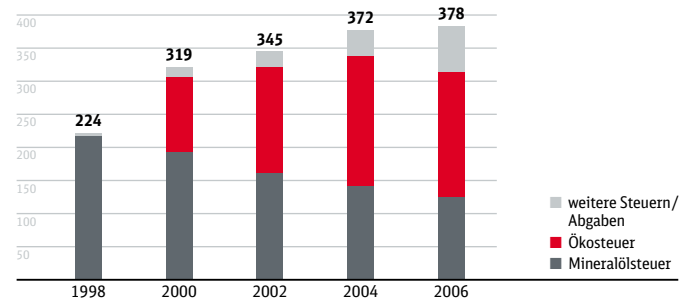


Mehrkosten durch Emissionshandel

Der 2005 gestartete Handel mit CO₂-Zertifikaten wirkt im Verkehrsmarkt wettbewerbsverzerrend. Durch den hohen Stromverbrauch ist die Bahn vom Emissionshandel stark betroffen. Die Stromanbieter haben erhebliche Preissteigerungen mit diesem neuen Klimaschutzinstrument begründet. Im Jahr 2006 betragen die Mehrkosten der Deutschen Bahn AG für Strom allein hierdurch rund 45 Millionen Euro. Straßen-, Luft- und Seeverkehr hingegen stoßen weit größere Mengen CO₂ aus, ohne dass ihr Treibstoffverbrauch dem Emissionshandel unterliegt.

Nach wie vor beeinträchtigt auch die Ökostener die Wettbewerbsposition der Bahn. Luftfahrt und Schiffsverkehr sind hiervon komplett befreit, sowie auch von der Mineralölsteuer. Wären die sogenannten Billigflieger in die Energiebesteuerung einbezogen, müsste ein Flugticket von Berlin nach Köln allein wegen der Steuerbelastungen rund 23 Euro mehr kosten.

Energiesteuern/-abgaben der DB AG im Schienenverkehr in Mio. Euro



Luftreinhaltung

Weniger Schadstoffe

Die Bahn erbringt schon heute rund 90 Prozent ihrer gesamten Verkehrsleistung klimafreundlich mit elektrischer Traktion – Tendenz steigend. Der Streckenanteil, der mit Dieselfahrzeugen bedient wird, ist in den vergangenen Jahren nennenswert reduziert worden. Gleichzeitig setzt die Bahn im Nahverkehr verstärkt auf moderne und leichte Dieseltriebwagen, die eine deutlich günstigere Emissionsbilanz aufweisen. Darüber hinaus hat die Bahn in den letzten Jahren fast die Hälfte ihrer Rangier- und Streckenlokomotiven mit neuen, umweltfreundlicheren Dieselmotoren ausgestattet. Diese Faktoren haben dazu beigetragen, dass der Ausstoß an Luftschadstoffen kontinuierlich reduziert werden konnte.

Seit 1990 ist der Ausstoß an Stickoxiden (NO_x), die an der Versauerung des Regens und am Sommersmog beteiligt sind, um 65 Prozent zurückgegangen. Bei den gesundheitsgefährdenden Dieselrußpartikeln waren es sogar 84 Prozent.

Um die Emissionen von Luftschadstoffen weiter zu verringern, unterstützt die Bahn Forschungen der Industrie an Dieselmotoren. Im Projekt LOCEX (Locomotive With Clean Exhaust) beispielsweise wird ein sauberes Antriebsaggregat mit NO_x-Minderung und Partikelfilter für Rangierlokomotiven entwickelt. Damit sollen künftig die um 90 Prozent strengeren Grenzwerte für Partikelemissionen eingehalten werden, die ab 2012 für neue Dieselmotoren gelten.



Verbrennungsbedingte Luftschadstoffemissionen* der Traktion, absolut

Luftschadstoffe	2006	2005	Vergl. 2005
Stickoxide (NO _x)	19.858	21.851	-9,1%
Kohlenwasserstoffe (HC)	21.230	21.354	-0,6%
davon NMHC**	1.311	1.455	-9,9%
Partikel gesamt (ohne Abrieb)	630	650	-3,0%
davon Dieseltraktion	298	330	-9,7%
Schwefeldioxid (SO ₂)	6.920	6.958	-0,5%
Kohlenmonoxid (CO)	3.338	3.779	-11,7%

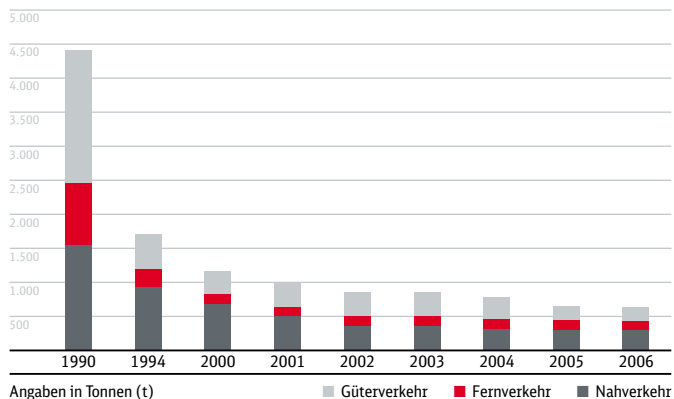
Angaben in Tonnen (t)

* Einschließlich Gewinnung, Transport und Umwandlung der Primärenergieträger

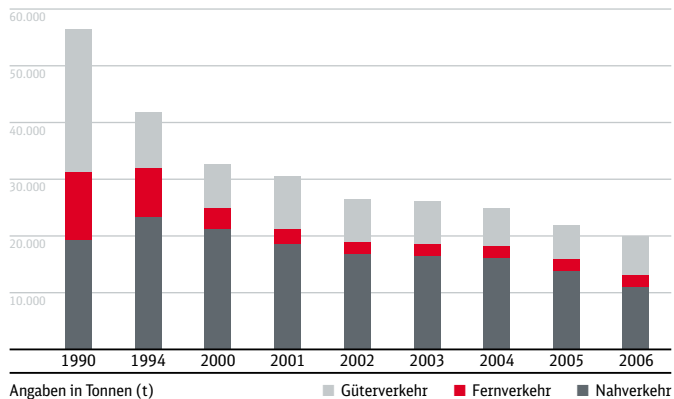
** Nichtmethan-Kohlenwasserstoffe

Luftreinhaltung

Partikelemissionen (gesamt) der Traktion, absolut (ohne Abrieb)



NO_x-Emissionen (gesamt) der Traktion, absolut



Lärminderung



Mit voller Kraft gegen Lärm

Bis 2020 soll der Schienenlärm im Vergleich zum Jahr 2000 halbiert werden. Dieses Ziel hat sich die Deutsche Bahn AG vor allem im Hinblick auf das Wachstum im Güterverkehr gesetzt. Um es zu erreichen, muss neben dem Bau von Schallschutzwänden und -fenstern der Lärmschutz an der Quelle verstärkt werden. Im Brennpunkt: die Bremsen der Güterwagen. Statt auf herkömmliche Graugussbremsen setzt die Bahn auf moderne Verbundstoff-Bremssohlen, die die Radlaufflächen deutlich weniger aufrauen. In Verbindung mit einem glatten Gleis wird das Rollgeräusch so um bis zu 10 Dezibel reduziert, was einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms entspricht.

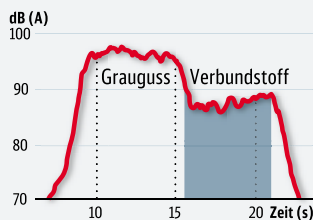
Bereits seit 2001 beschafft die Bahn ihre neuen Güterwagen ausschließlich mit dieser „Flüsterbremse“ und erfüllte damit vorzeitig die seit Februar 2007 geltenden gesetzlichen Grenzwerte. Der so ausgerüstete Fahrzeugbestand umfasste Ende 2006 schon 3.160 Wagen.

Lärminderung



Railion setzt die Investitionen kontinuierlich fort. Lokomotiven und die Wagen des Personenverkehrs sind grundsätzlich mit ebenfalls lärmindernden Scheibenbremsen ausgerüstet.

Bei dem mit der Verbundstoff-Sohle ausgestatteten Teil des Güterzuges liegt der Geräuschpegel bei der Demonstrationsfahrt um zehn Dezibel niedriger.



Forschungsprojekt für leise Züge

Weitere Beiträge zur Erreichung des Lärminderungsziels soll das Forschungsprojekt „Leiser Zug auf realem Gleis“ (LZarG) leisten. Die Bahn unterstützt dabei die Eisenbahnindustrie und wissenschaftliche Institute bei der Entwicklung neuer Technologien für Fahrzeuge. Dies sind insbesondere Komponenten, die das Fahrgeräusch verringern und sich während der Instandhaltung leicht austauschen lassen. Hierdurch soll der Schienenlärm an der Quelle um bis zu 7 Dezibel über die Wirkung der Verbundstoff-Bremssohle (K-Sohle) hinaus reduziert werden. Die Bahn begleitet die Entwicklung der neuen Komponenten mit ihren Erfahrungen aus dem Betrieb. Damit soll gewährleistet werden, dass die Anforderungen aus der Praxis schon bei der Entwicklung berücksichtigt werden. Das Forschungsprojekt kann somit zur Lärminderung auf allen Schienenstrecken beitragen.

Lärmsanierung weiter vorangebracht

Neubaustrecken der Bahn werden, gemäß den gesetzlichen Vorgaben, mit einem wirkungsvollen Schallschutz geplant und gebaut. An bestehenden Strecken setzt die Bahn seit 1999 das Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung um. Seit 1999 wurden bereits mehr als 12 Prozent, also rund 412 Kilometer, der am stärksten belasteten Strecken saniert. In diesen Abschnitten errichtete die Bahn 136 Kilometer Schallschutzwände und stattete 28.400 Wohnungen mit Schallschutzfenstern aus. Bundesweit sind aktuell in über 1.000 Ortslagen Lärmsanierungsmaßnahmen in Planung oder im Bau. Durch die Erhöhung des Budgets auf 100 Millionen Euro ab 2007 wird die Lärmsanierung deutlich schneller abgeschlossen werden können.

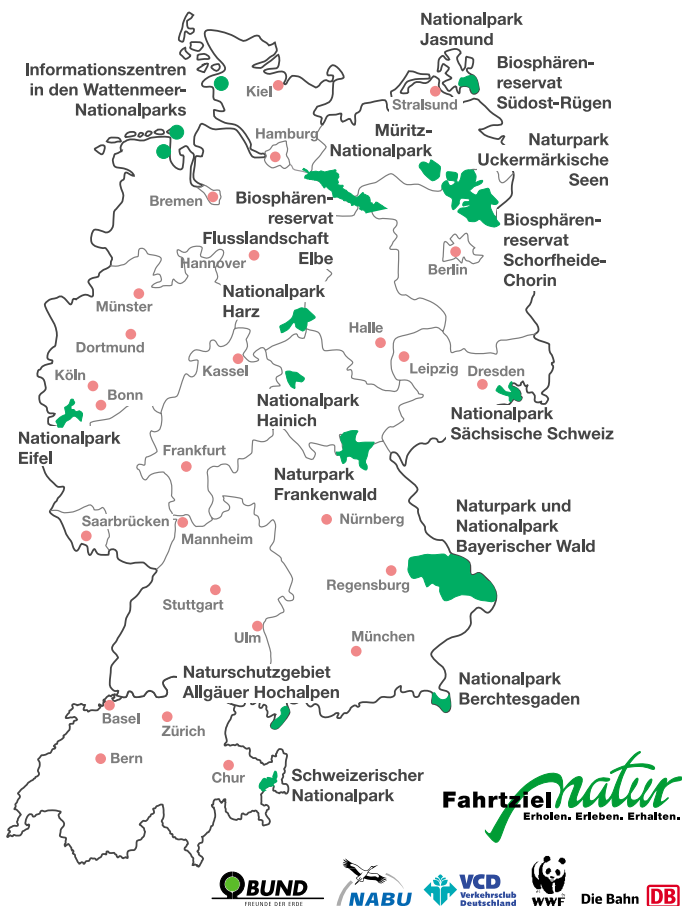
Fortschritt des Lärmsanierungsprogramms

	2006	gesamt seit 1999
Schallschutzwände (in Kilometer)	26	136
Wohnungen* (Anzahl)	4.700	28.400
Streckenkilometer	127	412

* Einbau von Schallschutzfenstern und/oder andere Maßnahmen wie Schalldämmlüfter, Dachsanierungen

Die Bahn setzt sich dafür ein, dass die für die Lärmsanierung vorgesehenen Bundesmittel auch für Lärminderung an der Quelle eingesetzt werden können, beispielsweise zur Nachrüstung älterer Güterwagen mit der Verbundstoff-Bremssohle. Das würde die Lärmreduzierung weiter beschleunigen, verbilligen und obendrein auf dem gesamten Netz der Bahn wirksam werden lassen.

Fahrtziel Natur



Nachhaltiger Tourismus

Naturerlebnisse direkt vor der Haustür – mit diesem Slogan wirbt die Bahn seit 2001 für umweltfreundliches Reisen. Gemeinsam mit den Umweltverbänden BUND, NABU, VCD und WWF bietet sie spezielle Reisepakete in insgesamt 16 Regionen an. Die Kooperation zielt darauf, den nachhaltigen Tourismus zu fördern, Großschutzgebiete als attraktive Reiseziele bekannter zu machen und mehr Freizeitverkehr auf die Schiene zu bringen. Denn Reisen mit den umweltfreundlichen Verkehrsträgern Bahn, Bus, Fahrrad und Schiff sind ein wichtiger individueller Beitrag im Sinne des Ökotourismus. Neu im Programm sind das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe und – seit Januar 2007 – der einzige Nationalpark der Schweiz.

Mit einem ausführlichen Internetauftritt, aktiver Werbung und zahlreichen Angeboten für Fahrten in die ausgewählten Gebiete setzt sich die Kooperation für nachhaltigen Tourismus ein. Täglich steuern etwa 1.000 Züge die ausgesuchten Ziele an. AMEROPA und zahlreiche regionale Gastgeber bieten zusätzlich Informationen zu Reisen in die Schutzgebiete sowie eine große Auswahl an Komplettangeboten.

Für ihr Engagement zum nachhaltigen Tourismus hat die Bahn nun auch international Anerkennung bekommen: Anfang 2006 hat Fahrtziel Natur den Europäischen Wettbewerb „Umweltfreundlich reisen in Europa“ in der Kategorie Transport gewonnen.

www.fahrtziel-natur.de

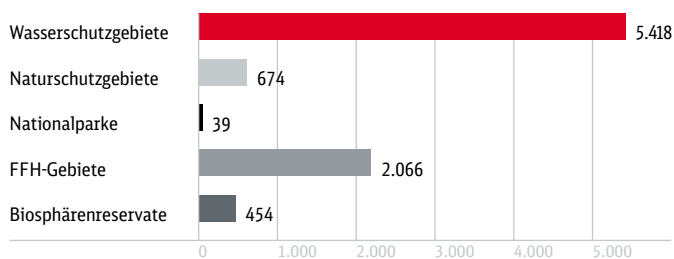
Naturschutz

Digitaler Atlas für besseren Naturschutz

Das Streckennetz der Deutschen Bahn AG berührt zahlreiche Gebiete, in denen seltene Tiere, Pflanzen und Naturräume besonders geschützt sind. So führen beispielsweise 2.066 Kilometer Schienenweg durch FFH-Gebiete (Flora-Fauna-Habitate) und 674 Streckenkilometer durch Naturschutzgebiete.

Seit 2004 hat die Bahn alle digital verfügbaren Schutzgebiete in Deutschland in einem geografischen Informationssystem (GIS) zusammengefasst. So kann sie notwendige Arbeiten am Streckennetz bis hin zur zeitweisen Anlage von Baustraßen besser auf Naturschutzkriterien in den jeweiligen Schutzgebieten abstimmen.

Länge der DB-Strecken an und in Schutzgebieten in km



Datenbasis: 2005

Berücksichtigt werden Gebiete bis 25 Meter Entfernung von der Gleismitte.
Gesamtlänge DB-Streckennetz: 34.718 Kilometer.



Vegetationskontrolle an Bahnanlagen

Um die Sicherheit auf Bahnanlagen zu gewährleisten, müssen diese kontinuierlich von Bewuchs freigehalten werden. Dabei werden Pflanzenschutzmittel so sparsam wie möglich eingesetzt – und nur dort, wo es unbedingt nötig ist. Lediglich im Gleisbereich, zu dem auch der schmale Randweg zählt, setzt die Bahn – speziell für den Bahnbereich – zugelassene Herbizide ein. 2006 wurden 47 Prozent der 63.608 Gleiskilometer auf diese Weise behandelt. Die Bäume und Sträucher außerhalb des Gleisbereichs werden regelmäßig zurückgeschnitten; chemische Mittel kommen hier nicht zum Einsatz. Indem die Pflanzen wieder austreiben können, bleiben die Flächen dauerhaft bewachsen und werden so nachhaltig gepflegt.

Kontakt



Weitere Informationen zum Umweltschutz

Deutsche Bahn AG
Bahn-Umwelt-Zentrum
Caroline-Michaelis-Straße 5-11
10115 Berlin

Telefon: 030 297-56501
Telefax: 030 297-56505

E-Mail: bahn-umwelt-zentrum@bahn.de

Schnell und aktuell informiert

Die Bahn berührt viele Umweltbereiche und setzt sich aktiv dafür ein, die Belastungen zu verringern. Diese Broschüre kann nur die wichtigsten Fakten liefern.

Mehr zum Engagement der Deutschen Bahn AG für Umweltschutz und Nachhaltigkeit sowie Hintergründe zu aktuellen Debatten in der Umweltpolitik finden Sie unter www.db.de/umwelt

Weitere Informationen zur Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft enthält der Nachhaltigkeitsbericht, der ab Juni 2007 unter www.db.de/nachhaltigkeitsbericht freigeschaltet wird.

Impressum

Herausgeber:
Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
www.db.de/umwelt
VP 629 07

Redaktion:
Alexandra Weiß, Peter Westenberger, Ralf Nestler

Verantwortlich:
Oliver Schumacher, Konzernsprecher (V. i. S. d. P.)

Fotos:
DB AG, Kübler, Stöckl

Stand:
Mai 2007

Gedruckt auf 100% Recyclingpapier