



## Kennzahlen und Fakten zur **Nachhaltigkeit 2010**

Deutsche Bahn AG  
Kommunikation  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

[www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)

Änderungen vorbehalten  
Einzelangaben ohne Gewähr  
Stand: September 2011  
VP 77011

Ein guter Zug für die Umwelt:  
gedruckt auf  
100% Recyclingpapier

**DB. Zukunft bewegen.**

## Inhalt

4	Leistungskennzahlen der DB auf einen Blick
6	Verantwortungsvoller Arbeitgeber mit Zukunft
14	Engagement für eine soziale Gesellschaft
16	Compliance und Datenschutz
18	Energieeffizienz und erneuerbare Energien
20	Energieverbrauch
24	Luftreinhaltung
26	Umweltvergleich der Verkehrsmittel
28	Lärminderung
30	Sicherheit im Verkehr
32	Fahrtziel Natur
34	Impressum und weiterführende Informationen

Dr. Karl-Friedrich Rausch,  
Vorstand Transport & Logistik  
DB Mobility Logistics AG



Sehr geehrte Damen und Herren,

die Zukunftsfähigkeit eines Unternehmens wird bestimmt durch die nachhaltige Ausrichtung seines Geschäfts. Drei Kernfaktoren sind hierfür entscheidend: langfristiger ökonomischer Erfolg, Verantwortung gegenüber Mitarbeitern und Gesellschaft und die Beachtung ökologischer Notwendigkeiten.

Gerade im Bereich Ökologie hat die DB in den vergangenen Jahren wichtige Meilensteine erreicht: Im Jahr 2010 lag der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix bei knapp 20 Prozent und damit über dem Durchschnitt im deutschen Strommix.

Bis zum Jahr 2020 wird die DB AG den Ökostromanteil auf mindestens 35 Prozent erhöhen. Unsere Vision: Bis 2050 soll unser Schienenverkehr in Deutschland komplett CO<sub>2</sub>-frei sein. Schon heute nutzen rund 100 Firmenkunden die Bahn für komplett CO<sub>2</sub>-freie Geschäftsreisen, indem sie Ökostrom für ihren Energieanteil an der Zugfahrt einkaufen lassen. Das Gleiche bieten wir erfolgreich unseren Kunden im Schienengüterverkehr an!

Als einer der größten Arbeitgeber und Ausbilder in Deutschland liegt zudem die Verantwortung für fast 200.000 Angestellte in unseren Händen, darunter rund 10.000 Nachwuchskräfte. Weitere interessante Kennzahlen zur Nachhaltigkeit unseres Konzerns finden Sie in dieser Broschüre.

Herzlichst

## Leistungs- kennzahlen der DB auf einen Blick



Nur wer wirtschaftlich erfolgreich ist, kann auch verantwortlich handeln. Die Geschäftszahlen der DB haben sich im Jahr 2010 positiv entwickelt. Insbesondere die weltweite Logistik und der Schienengüterverkehr konnten deutliche Steigerungsraten verzeichnen. Zugleich erhöhte die DB ihre Netto-Investitionen um 14,3 Prozent oder 259 Millionen Euro auf 2,07 Milliarden Euro im Jahr. Insgesamt flossen 2010 rund 5,6 Milliarden Euro in die Schieneninfrastruktur.

Das Ziel der DB lautet: nachhaltige Kundenorientierung und damit auch ein dauerhafter wirtschaftlicher Erfolg.

### Der Geschäftsbericht im Internet:

[www.deutschebahn.com/geschaeftsbericht](http://www.deutschebahn.com/geschaeftsbericht)

	2010	2009	Vgl. 2009
<b>Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz (in Mio. €)</b>			
Umsatz	34.410	29.335	17,3%
EBIT bereinigt	1.866	1.685	10,7%
Brutto-Investitionen	6.891	6.462	6,6%
Netto-Investitionen	2.072	1.813	14,3%
Langfristige Vermögenswerte per 31.12.	44.530	41.308	7,8%
Eigenkapital per 31.12.	14.316	13.066	9,6%
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16.939	15.011	12,8%
<b>Leistungsdaten im Schienenverkehr</b>			
Reisende (Schiene und Bus) (Mio.)	2.734	2.708	1,0%
Beförderte Güter (Mio. t)	415,4	341,0	21,8%
Zugfahrten NV und FV (pro Tag)	26.713	26.906	-0,7%
Güterzüge (pro Tag)	5.122	4.739	8,1%
<b>Spedition und Logistik</b>			
Sendungen im europäischen Landverkehr (Tausend)	80.816	70.052	15,4%
Luftfrachtvolumen (Export) (Tausend t)	1.225	1.032	18,7%
Seefrachtvolumen (Export) (Tausend TEU)	1.647	1.424	15,7%
<b>Schieneninfrastruktur</b>			
Betriebslänge Schienennetz (km)	33.723	33.721	0%
Betriebsleistung auf dem Netz (Mio. Trkm)	1.032	1.001	3,1%
Anzahl der Personenbahnhöfe	5.700	5.707	-0,1%
Stationshalte (Mio.)	140,9	140,5	0,3%

ohne DB Arriva; Trkm: Trassenkilometer; TEU = Twenty-foot Equivalent

## Verantwortungsvoller Arbeitgeber mit Zukunft



Der DB-Konzern setzt auf eine verantwortungsvolle Personalpolitik, die sich am Mitarbeiter orientiert und zugleich Basis für eine zukunftsfähige DB als international führender Mobilitäts- und Logistikdienstleister ist. Das Engagement der Mitarbeiter ist die Grundlage für den nachhaltigen Erfolg der DB – insbesondere mit Blick auf die demografische Entwicklung.

Diese ist für die DB bereits heute spürbar. In den nächsten Jahren werden viele Mitarbeiter altersbedingt den Konzern verlassen. Das Durchschnittsalter der DB-Beschäftigten liegt derzeit bei 45,9 Jahren. Gleichzeitig sinkt die Zahl der Schulabgänger und damit die Zahl der potenziellen Bewerber. So steht die DB mit Blick auf die Gewinnung, Bindung, Entwicklung und Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeiter vor großen Herausforderungen.

Als einer der größten Arbeitgeber und Ausbilder in Deutschland ist es ein Anliegen der DB, attraktive und faire Beschäftigungsbedingungen zu schaffen. Dazu zählen insbesondere die Arbeitsplatzsicherheit mit Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen in Deutschland seit 1996, zahlreiche freiwillige Sozialleistungen sowie vielfältige Aktivitäten rund um die Themen Nachwuchsgewinnung und Mitarbeiterbindung.

Während der letzten Jahre stand weniger die Gewinnung neuer Mitarbeiter im Fokus, sondern das Ziel, die bestehende Belegschaft in Arbeit zu halten. Mit dem zunehmenden Fachkräfte-

bedarf muss sich die DB zu einer Rekrutierungsorganisation entwickeln sowie ihre Arbeitgeberattraktivität steigern. Dies umfasst auch die Initiativen zum Lebenslangen Lernen mit Bildungsangeboten für alle Altersgruppen sowie facettenreiche Weiterentwicklungs- und Aufstiegsmöglichkeiten in über 300 Berufsbildern in den verschiedensten Geschäftsbereichen des DB-Konzerns. Außerdem geht es um die Förderung einer partnerschaftlichen Unternehmenskultur, die Stärkung von Chancengleichheit und Vielfalt sowie Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement.

Zudem lebt die DB ihr langjähriges Engagement für eine soziale Gesellschaft aus Tradition und Überzeugung. Auch 2010 konnten junge Menschen zwischen mehr als 25 Ausbildungsberufen wählen. Bei einer Übernahmequote von derzeit über 94 Prozent haben sie anschließend gute Perspektiven. Durch das Programm Chance Plus werden Jugendliche, die nicht über die nötige Ausbildungsreife verfügen, auf einen möglichen Jobeinstieg vorbereitet.

Als Gründungsmitglied des Fördervereins „Charta der Vielfalt“ setzt sich die DB aktiv für die Anerkennung, Wertschätzung und Stärkung von Vielfalt in Unternehmen ein und fördert unter anderem die Gleichberechtigung von Männern und Frauen. Bei der DB und im Bahnsektor insgesamt ist der Frauenanteil traditionell gering. Die DB hat sich daher die Steigerung des Frauenanteils auf 25 Prozent und in Führungspositionen auf 20 Prozent bis 2015 zum Ziel gesetzt.

Beim Wettbewerb „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“ engagierten sich auch 2010 wieder zahlreiche Auszubildende der DB in Projekten gegen Fremdenfeindlichkeit und für mehr Toleranz in der Gesellschaft. Darüber hinaus ist die DB ein langjähriger Partner von betrieblichen Sozialeinrichtungen und sozialen Projekten.

## Mitarbeiter der DB

Beschäftigungsstruktur	2010	2009	Vgl. 2009
<b>Natürliche Personen</b>			
Beschäftigte	290.095 <sup>1)</sup>	251.593	15,3%
Arbeitnehmer	253.476 <sup>1)</sup>	213.394	18,8%
Beamte	36.619	38.199	-4,1%
Führungskräfte (gehobenes bis Top-Management)	2.809	2.738	2,6%
Anteil Akademiker	10,8%	8,9%	1,9 PP
Mitarbeiter im Inland	189.377	189.767	-0,2%
Mitarbeiter im Ausland	100.718 <sup>1)</sup>	61.826	62,9%
<b>Vollzeitpersonen (VZP)</b> (Teilzeitkräfte werden anteilig umgerechnet)			
	276.310 <sup>1)</sup>	239.382	15,4%
<b>Mitarbeiter (VZP) nach Regionen weltweit</b>			
Deutschland	179.039	179.397	-0,2%
Übriges Europa	75.763 <sup>1)</sup>	39.377	92,4%
Asien	11.972	11.354	5,4%
Nordamerika	7.428	7.384	0,6%
Übrige Welt	2.109	1.870	12,8%
<b>Mitarbeiter (VZP) nach Geschäftsfeldern weltweit</b>			
DB Bahn Fernverkehr	15.270	15.043	1,5%
DB Bahn Regio	38.017	37.640	1,0%
DB Arriva	36.454	-	-
DB Schenker Rail	32.618	34.145	-4,5%
DB Schenker Logistics	58.671	57.134	2,7%
DB Netze Fahrweg	39.849	40.354	-1,3%
DB Netze Personenbahnhöfe	4.636	4.601	0,8%
DB Netze Energie	1.536	1.574	-2,4%
DB Dienstleistungen	25.131	24.460	2,7%
Sonstige Aktivitäten	24.128	24.431	-1,2%

<sup>1)</sup> mit Akquisition Arriva

PP = Prozentpunkte

Die Mitarbeiterzahl erhöhte sich 2010 maßgeblich durch die Akquisition des britischen Personenverkehrsunternehmens Arriva. Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands ist dadurch signifikant angestiegen und liegt nun bei 35 Prozent (2009: 25 Prozent). Damit arbeitet mittlerweile mehr als jeder dritte Mitarbeiter der DB außerhalb Deutschlands.

Die im Folgenden angegebenen Kennzahlen beziehen sich auf die DB in Deutschland, sofern nicht anders ausgewiesen.

## Demografische Entwicklung

	2010	2009	Vgl. 2009
Altersdurchschnitt in Jahren	45,9	45,6	0,7%
Beschäftigte unter 35 Jahren	24.062	23.737	1,4%
Beschäftigte über 50 Jahren	67.729	65.418	3,5%
Anteil Führungskräfte unter 35 Jahren	4,3%	4,4%	-0,1 PP
Neueingestellte Mitarbeiter unter 30 Jahren	44%	45%	-1,0 PP
Neueingestellte Mitarbeiter über 50 Jahren	9,1%	7,5%	1,6 PP

PP = Prozentpunkte

## Beschäftigungsbedingungen

	2010	2009	Vgl. 2009
Anteil der Mitarbeiter in Schichtarbeit (rund)	80%	80%	0 PP
Teilnehmer Arbeitszeitprojekte zur Gestaltung der Dienstpläne	1.219	624	95,4%
Anzahl Mitarbeiter in Leih- und Zeitarbeit	4.023	3.135	28,3%
Höhe der Personalkosten weltweit (Mio. €)	11.602	11.115	4,4%
Rückstellungen für Altersvorsorge (Mio. €)	1.938	1.736	11,6%

Im Rahmen des Beschäftigungsbündnisses zwischen der DB und den Sozialpartnern besteht für die Mitarbeiter im Inland, die unter den Beschäftigungssicherungstarifvertrag fallen, ein umfassender Kündigungsschutz. Damit sind betriebsbedingte Kündigungen ausgeschlossen.

## Arbeitsplatzsicherheit

Mitarbeitern, die ihre Tätigkeit beispielsweise aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr ausüben können, eröffnet der konzerninterne Arbeitsmarkt neue berufliche Perspektiven innerhalb der DB.

Konzernarbeitsmarkt	2010	2009	Vgl. 2009
Weitervermittlung innerhalb der DB seit 2005 (nP)	14.477	11.817	22,5 %

## Nachwuchsgewinnung

Nachwuchskräfte im DB-Konzern (nP)	2010	2009	Vgl. 2009
Auszubildende	9.667	9.259	4,4 %
Neueinstellung Auszubildende	2.887	2.700	6,9 %
Anteil weibliche Auszubildende <sup>2)</sup>	22,8 %	23,8 %	- 1 PP
Trainees (Kontingent /rund)	150	180	- 16,7 %
Praktikanten (Kontingent /rund)	1.200	980	22,4 %
Studenten im Dualen Studium	717	666	7,7 %
Chance Plus Praktikanten (Kontingent /rund)	400	400	0 %
Anteil der übernommenen Nachwuchskräfte (Auszubildende und Studenten im Dualen Studium)	94,2 %	78 %	16,2 PP
Anzahl der Kooperationsschulen	342	237	44,3 %

<sup>2)</sup> Inland ohne DB Schenker Logistics und Busse

PP = Prozentpunkte

Der Anteil der übernommenen Nachwuchskräfte nimmt seit Jahren kontinuierlich zu. 2009 konnten trotz der Finanz- und Wirtschaftskrise 78 Prozent der Nachwuchskräfte übernommen werden.

Neueinstellungen	2010	2009	Vgl. 2009
Externe Einstellungen (VZP)	2.929	2.046	43,2 %
davon Hochschulabsolventen und Experten	518	596	- 13,1 %
Geplante Neueinstellungen bis 2015 <sup>3)</sup> (rund)	16.900	-	-
Geplante Azubiübernahmen bis 2015 <sup>4)</sup> (rund)	12.500	-	-

<sup>3)</sup> Inland gesamt

<sup>4)</sup> Inland ohne DB Schenker Logistics

## Mitarbeiterbindung

Verbundenheit der Mitarbeiter	2010	2009	Vgl. 2009
Fluktuation	1,9 %	1,8 %	0,1 PP
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit Konzern in Jahren	23,8	23,6	0,8 %

PP = Prozentpunkte

Ideenmanagement	2010	2009	Vgl. 2009
Anzahl eingereicherter Vorschläge	11.146	10.525	5,9 %
Anzahl eingereicherter Vorschläge je Mitarbeiter	0,1	0,1	0 %
Angenommene Verbesserungsvorschläge	4.566	4.741	- 3,7 %
Nutzen (Mio. €/rund)	16	18	- 11,1 %
Kosten (Personal und sonstiger Aufwand) (Mio. €)	3,6	3,7	- 2,7 %

## Lebenslanges Lernen

Training und Weiterbildung für Mitarbeiter	2010	2009	Vgl. 2009
Anzahl der Bildungsprodukte <sup>5)</sup> (rund)	2.400	2.300	4,3 %
Anzahl der durchgeführten Seminare <sup>5)</sup> (rund)	15.000	14.500	3,4 %
Anzahl der Teilnehmer an Seminarangeboten <sup>5)</sup> (rund)	137.000	132.000	3,8 %
Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter pro Jahr <sup>6)</sup>	24,83	25,24	- 1,6 %
Anzahl der Weiterbildungstage insgesamt <sup>6)</sup>	509.855	525.748	- 3,0 %
Anzahl der Weiterbildungstage pro Mitarbeiter <sup>6)</sup>	3,18	3,24	- 1,9 %
Jährliche Aus- und Weiterbildungskosten per Vollzeitkraft (€) <sup>6)</sup>	644	586	9,9 %
<b>Training für Führungskräfte bei der DB Akademie</b>			
Teilnehmer in Programmen und Dialogveranstaltungen im oberen Management	1.562	975	60,2 %
Teilnehmertage Programme und Dialog-Foren	3.365	2.388	40,9 %

<sup>5)</sup> ohne gewerblich-technische Berufsausbildung und Triebfahrzeugführer-Simulation

<sup>6)</sup> Inland ohne DB Schenker Logistics und Busse

## Partnerschaftliche Unternehmenskultur

2010 hat die DB konkrete Handlungsfelder zur Weiterentwicklung ihrer Unternehmenskultur definiert und einen langfristig angelegten Kulturentwicklungsprozess initiiert. Mitarbeiter und Führungskräfte formulierten in einem offenen Dialog im Rahmen von Zukunftskonferenzen ihre Anliegen und Veränderungsideen. Ergänzend stärken die Konzernvorstände den direkten Dialog mit den Mitarbeitern in sogenannten Kompetenztreffs, die seit mehreren Jahren regelmäßig stattfinden.

Dialog mit Mitarbeitern und Führungskräften	2010	2009	Vgl. 2009
Dialogoffensive - Veranstaltungen	-	16	-
Dialogoffensive - Teilnehmer <sup>7)</sup>	-	5.318	-
Zukunftskonferenzen - Veranstaltungen <sup>8)</sup>	3	-	-
Zukunftskonferenzen - Teilnehmer <sup>8)</sup>	1.700	-	-
Anzahl der Teilnehmer an Kompetenztreffs	258	285	-9,5%
Anzahl der Kompetenztreffs seit Start im Jahr 2001	98	91	7,7%

<sup>7)</sup> Führungskräfte und Interessenvertreter

<sup>8)</sup> neu ab 2010

## Chancengleichheit und Vielfalt

Vielfalt in der Belegschaft	2010	2009	Vgl. 2009
Frauenanteil weltweit	16,3%	16,5%	-0,2 PP
Frauenanteil <sup>9)</sup>	20,9%	20,8%	0,1 PP
Frauenanteil im Management	16,1%	15,4%	0,7 PP
Beschäftigte in Elternzeit <sup>9)</sup>	3.350	3.376	-0,8%
davon Anteil Frauen (rund)	70%	70%	0 PP
davon Anteil Männer (rund)	30%	30%	0 PP
Teilzeitquote inklusive Altersteilzeit <sup>9)</sup>	11,1%	11,5%	-0,4 PP
Beschäftigte in Teilzeit <sup>9)</sup>	10.620	10.353	2,6%
davon Anteil Frauen	74%	75%	-1 PP
davon Anteil Männer	26%	25%	1 PP
Anteil Schwerbehinderte	5,8%	5,8%	0 PP
Anteil Mitarbeiter in Deutschland mit ausländischer Herkunft	6,2%	5,4%	0,8 PP
An Ombudsfrau gemeldete Konfliktfälle	305	237	28,7%

<sup>9)</sup> Inland ohne DB Schenker Logistics und Busse

PP = Prozentpunkte

## Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement

Arbeitsschutz	2010	2009	Vgl. 2009
Unfallquote <sup>10)</sup>	38	34	11,8%
Tödliche Arbeitsunfälle	3	3	0%
<b>Fehlzeiten</b>			
Krankenstand (Ausfallquote) <sup>11)</sup>	4,9%	4,7%	0,2 PP
<b>DB Gesundheitswelt</b>			
Zugriffe auf DB-Intranet-Seiten Gesundheit und Soziales	4.719.110	7.362.010	-35,9%
Anzahl der Mitarbeiter, die am Arbeitsplatz gegen Grippe geimpft wurden	6.750	7.900	-14,6%
Quote der Betriebsärzte zur Anzahl der Mitarbeiter	1:2000	1:2000	0%
Anzahl der betriebsärztlichen Untersuchungen	110.000	105.000	4,8%
Anzahl der ausgegebenen Gutscheine Gesundheitscoaching	1.530	1.060	44,3%
Aufwand für betriebsärztliche Betreuung pro Mitarbeiter (€)	120	120	0%

<sup>10)</sup> Anzahl der Arbeitsunfälle mit einem Leistungsausfall von mehr als drei Tagen pro 1.000 Mitarbeitern

<sup>11)</sup> Inland ohne DB Schenker Logistics und Busse

PP = Prozentpunkte

## Engagement für eine soziale Gesellschaft



Die DB arbeitet seit vielen Jahren eng mit sozialen Projekten und Einrichtungen zusammen. Als langjähriger Förderer der Stiftung Lesen und der Off Road Kids Stiftung trägt die DB mit Rat, Tat und finanzieller Unterstützung dazu bei, dass Kinder und Jugendliche faire Chancen und Perspektiven erhalten. Die DB engagiert sich bereits seit 1995 als langjähriger offizieller Mobilitätspartner der Schulsportveranstaltung „Jugend trainiert für Olympia“. Zudem leistet die DB seit 2010 einen wertvollen Beitrag für die gesellschaftliche Integration von Schülerinnen und Schülern mit Behinderung im Rahmen ihres langjährigen Engagements beim Deutschen Behindertensportverband als exklusiver Hauptsponsor bei „Jugend trainiert für Paralympics“.

### Gesellschaftliche Projekte und Förderung

	2010	2009	Vgl. 2009
Engagement für die Stiftung Lesen			
Anzahl „DB-Vorlesekofter für Kinderheime“ seit Start in 2007 (rund)	3.000	2.500	20,0%
Anzahl „DB-Vorlesekofter Alle Kinder dieser Welt“ <sup>12)</sup>	4.000	-	-
Vorleser (davon DB-Mitarbeiter) am bundesweiten Vorlesetag	9000/250	8000/200	12,5%/25%
Off Road Kids Stiftung (Anzahl der betreuten Kinder seit 1994/rund)	2.050	1.800	13,9%
Anzahl Teilnehmer „DB Kids Camp“ für Kinder aus Jugendhilfeeinrichtungen als Anerkennung für herausragende schulische und soziale Leistungen	60	80	-25,0%

Gesellschaftliche Projekte und Förderung	2010	2009	Vgl. 2009
Projekt „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“			
Anzahl der Projekte	64	49	30,6%
Anzahl der teilnehmenden Auszubildenden	466	387	20,4%
Anzahl Teilnehmer seit Start im Jahr 2000	7.061	6.595	7,1%
Anzahl Projekte seit Start im Jahr 2000	754	690	9,3%
Jugend trainiert für Olympia (Anzahl beförderter Kinder und Jugendlicher/rund)	8.000	7.500	6,7%
Jugend trainiert für Paralympics (Anzahl beförderter Kinder und Jugendlicher mit Behinderung/rund) <sup>12)</sup>	170	-	-
Höhe der Geldspenden pro Jahr (€)	1.785.000	1.459.000	22,3%

<sup>12)</sup> neu ab 2010

Die Stiftung Bahn-Sozialwerk bietet als größter betrieblicher Sozialpartner der DB vielseitige Leistungen wie Sozialberatungen, gesundheitsfördernde Maßnahmen, Reisen und Kulturangebote. Zu den betrieblichen Sozialeinrichtungen gehört neben dem Eisenbahner Waisenhort, der Waisenkinder deutschlandweit unterstützt, auch der Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine. Dieser fördert durch umfassende Sportangebote die Gesundheit der Mitarbeiter im Eisenbahnbereich, einschließlich ihrer Familienangehörigen.

Kooperationen mit sozialen Einrichtungen	2010	2009	Vgl. 2009
Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)			
Anzahl Förderer	306.896	324.205	-5,3%
Anzahl Ortsstellen	420	438	-4,1%
Stiftungskapital (€)	17.077.000	17.077.000	0%
Stiftung Eisenbahner Waisenhort (EWH)			
Anzahl Spender	245.974	263.733	-6,7%
Anzahl betreuter Personen	400	370	8,1%
Stiftungskapital (€)	7.049.000	7.049.000	0%
Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine (VDES)			
Anzahl angebotener Breiten- und Freizeitsportarten	>50	>50	0%
Anzahl Eisenbahner-Sportvereine	324	327	-0,9%
Gesamtzahl Mitglieder	118.600	120.522	-1,6%

## Compliance und Datenschutz



Compliance und Datenschutz sind heute fester Bestandteil der Unternehmensstrategie des DB-Konzerns und ein unverzichtbarer Fixpunkt in der Führungs- und Unternehmenskultur der Bahn.

Compliance bedeutet das Einhalten von Gesetzen und internen Regeln. Das ist bahnweit die Prämisse für eine faire und gesetzeskonforme Zusammenarbeit mit Kunden, Geschäftspartnern, Mitarbeitern und dem Eigentümer. Dafür muss jeder Beschäftigte Sorge tragen.

Gleiches gilt auch für den Datenschutz. Dank einer intensiven Präventionsarbeit ist die Zielrichtung klar formuliert: Jeder Einzelne ist dazu aufgerufen, die geltenden Datenschutzprinzipien bei seiner Arbeit zu berücksichtigen – jeden Tag neu.

### **Datenschutz neu aufgesetzt**

Das Jahr 2010 stand auch für ein Höchstmaß an Sensibilität im Umgang mit Kunden- und Beschäftigtendaten im DB-Konzern.

Sowohl der Beschäftigten-, als auch der Kundendatenschutz werden in eigenständigen Abteilungen betreut. Mitarbeiter, Kunden und Geschäftspartner sollen sicher sein, dass die DB mit ihren persönlichen Daten gesetzeskonform umgeht. Gerade der Mitarbeiterdatenschutz wurde im Unternehmen gestärkt: Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite haben im November letzten Jahres eine Konzernbetriebsvereinbarung (KBV) zum Beschäftigtendatenschutz unterzeichnet. Die KBV zeigt deutlich auf, welche Anforderungen das Unternehmen künftig an

den Umgang mit persönlichen Daten stellt. Die Einhaltung der Vorschriften kontrolliert der Konzerndatenschutz durch regelmäßige Datenschutzaudits.

### **Konzerndatenschutzbeauftragte benannt**

Im Mai 2010 wurde eine neue Konzerndatenschutzbeauftragte benannt. Sie ist zugleich Beauftragte für den Datenschutz in den Konzernunternehmen und dem Vorstand direkt unterstellt, jedoch im gesetzlichen Rahmen weisungsunabhängig.

Die neuen Ansprechpartner der dezentralen Datenschutzorganisation vor Ort sind erste Anlaufstelle bei Fragen oder Unsicherheiten. Außerdem hat die Bahn einen Datenschutz-Beirat gegründet. Das unabhängige Gremium berät den Vorstand in datenschutzrechtlichen Fragen.

### **Compliance-Organisation neu definiert**

Für die Weiterentwicklung, Steuerung und Umsetzung des Compliance-Programms wurde die zentrale Compliance-Organisation im Laufe des Jahres 2010 neu aufgebaut und durch regionale Strukturen ergänzt. Compliance ist damit jetzt auch organisatorisch in den Geschäftsfeldern verankert. Zu den wesentlichen Aufgaben gehörten im letzten Jahr die Neugestaltung des Hinweismanagements, die Weiterentwicklung des Schulungskonzepts sowie die Einführung eines Compliance-Risikomanagements. Darüber hinaus wurden die bestehenden Compliance-Richtlinien grundlegend überarbeitet und praxisnah gestaltet.

### **Compliance-Trainings ausgebaut**

2010 hat die Bahn ein umfassendes Präventions- und Schulungsprogramm für ihre Mitarbeiter im In- und Ausland entwickelt. In Präsenzveranstaltungen, Workshops und mittels moderner e-Learning-Module lernen die Beschäftigten alles über wichtige gesetzliche Bestimmungen und interne Richtlinien.

Handlungssicherheit bietet auch das Beratungsangebot in Compliance-Fragen. Den Mitarbeitern und Führungskräften stehen kompetente Ansprechpartner zur Seite.

## Energieeffizienz und erneuerbare Energien



### Energieeffizienz

Ähnlich wie jetzt auch bei Hybrid-Pkws nutzen schon seit Ende der 80er Jahre neue elektrische Triebfahrzeuge der DB die Bewegungsenergie des Zuges beim Bremsen zur Stromerzeugung. 2010 wurden so rund 890 Gigawattstunden (GWh) ins Bahnstromnetz zurückgespeist. Das sind knapp neun Prozent des gesamten Bahnstrombezugs. Durch die Modernisierung der Fahrzeugflotten können weitere Potenziale erschlossen werden. Beispielsweise waren bei DB Schenker Rail im Jahr 2010 65 Prozent der elektrischen Lokomotiven rückspeisefähig. Zusätzlich trainieren alle Lokführer und Lkw-Fahrer der DB energiesparendes Fahren. Ein Zug, der seine angestrebte Höchstgeschwindigkeit erreicht hat, kann über weite Strecken rollen und verliert dabei nur geringfügig an Geschwindigkeit. Diese und viele weitere Prinzipien werden in regelmäßigen Schulungen den Mitarbeitern vermittelt und deren praktische Umsetzung trainiert.

### Energieeffiziente Infrastruktur

Auch bei ihren stationären Anlagen investiert die DB in Energieeffizienz: In Oldenburg hat DB Schenker Logistics das erste vollständig mit Erdenergie beheizte und gekühlte Logistikzentrum errichtet. Die gewonnene Energie heizt das rund 1.200 Quadratmeter große Bürogebäude, versorgt es mit Warmwasser und kühlt es im Sommer. Die hocheffiziente Wärmepumpen-Anlage produziert viermal mehr Energie, als sie an Betriebsstrom benötigt.

### Ausbau erneuerbarer Energien

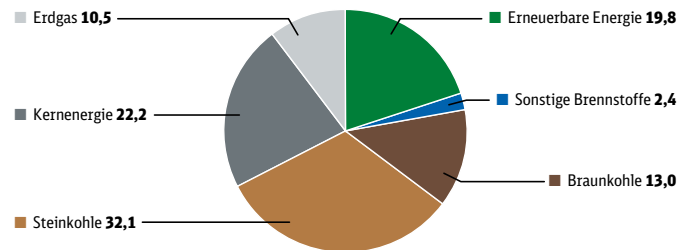
Die Zukunftsvision der DB ist ein CO<sub>2</sub>-freier Schienenverkehr im Jahr 2050. Zwischenziel ist die Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien im Bahnstrommix auf mindestens 35 Prozent im Jahr 2020. Hier ist die Bahn auf einem guten Weg: Der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrom stieg 2010 auf 19,8 Prozent und lag damit knapp drei Prozentpunkte über dem Anteil im öffentlichen Strommix und weit vor allen anderen Verkehrsmitteln.

Einer der Energieträger der Zukunft ist die Windkraft: 25 Windräder hat die DB bereits unter Vertrag genommen. Diese sollen im jährlichen Mittel 74 Gigawattstunden (GWh) Strom erzeugen, das entspricht in ungefähr dem Strombedarf einer Stadt mit 50.000 Einwohnern.

### CO<sub>2</sub>-freie Angebote

Unter dem Namen Umwelt-Plus für den Personenverkehr beziehungsweise Eco Plus für den Güterverkehr bietet die DB ihren Kunden komplett CO<sub>2</sub>-freie Fahrten an. Der dazu benötigte Strom aus erneuerbaren Energien wird durch die DB Energie vorab zusätzlich eingekauft und in das Bahnstromnetz eingespeist. Darüber hinaus wird mit zehn Prozent der Mehreinnahmen aus den CO<sub>2</sub>-freien Angeboten die Errichtung neuer Anlagen zur Erzeugung regenerativer Energie unterstützt. Das erste geförderte Projekt ist ein Hybridkraftwerk der Firma Enertrag in Prenzlau, bei dem überschüssiger Strom aus Windenergie in Wasserstoff umgewandelt wird und bei wenig Wind zur Stromerzeugung genutzt werden kann.

Traktionsstrommix 2010\* (Angaben in Prozent)



\* Ohne die Strommenge (235 Gwh, das entspricht ca. zwei Prozent des gesamten Traktionsstroms) aus erneuerbaren Energien, die für die CO<sub>2</sub>-freien Angebote beschafft werden

\* vorläufiger Wert im Hinblick auf die abschließende Berichterstattung gemäß § 42 EnWG

## Energieverbrauch



Durch die Konjunkturerholung konnte die DB 2010 ihre Verkehrsleistung wieder steigern – insbesondere im Güterverkehr. Die Menge der beförderten Güter lag 2010 um knapp 22 Prozent über dem Wert von 2009. Das erklärt auch den erhöhten Energieverbrauch 2010. Die Einsparungen im Seeverkehr konnten vor allem durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf nicht zeitkritischen Routen erzielt werden.

### Energieverbrauch – Personenverkehr

#### Primärenergieverbrauch der Fahrten in Deutschland, absolut

(Angaben in Terajoule [TJ])

Verkehrssektor	2010	2009	Vgl. 2009
DB Bahn Fernverkehr	26.774	28.057	-4,6%
DB Bahn Regio (Schiene)	51.737	52.841	-2,1%
Busverkehr	8.476	8.578	-1,2%
Summe	86.987	89.476	-2,8%

#### Primärenergieverbrauch der Fahrten in Deutschland, spezifisch

(Angaben in Megajoule je Personenkilometer [MJ/Pkm])

Verkehrssektor	2010	2009	Vgl. 2009
DB Bahn Fernverkehr	0,74	0,81	-8,1%
DB Bahn Regio (Schiene)	1,25	1,29	-2,9%
Busverkehr	1,01	1,02	-0,6%

### Energieverbrauch – Güterverkehr

#### Primärenergieverbrauch DB Schenker weltweit, absolut

(Angaben in Terajoule [TJ])

Verkehrssektor	2010	2009	Vgl. 2009
Schienengüterverkehr	40.610	37.530	8,2%
Straßengüterverkehr	51.222	32.000	60,1%
Luftfracht (ohne Vor-/Nachlauf)	70.220	55.953	25,5%
Seefracht (ohne Vor-/Nachlauf)	35.308	39.317	-10,2%

Schienerverkehr ohne DB Schenker Logistics

Straßengüterverkehr inkl Berücksichtigung von Fährenbenutzung

#### Primärenergieverbrauch DB Schenker weltweit, spezifisch

(Angaben in Megajoule je Tonnenkilometer [MJ/Tkm])

Verkehrssektor	2010	2009	Vgl. 2009
Schienengüterverkehr	0,38	0,40	-3,9%
Straßengüterverkehr	1,90	1,99	-4,6%
Luftfracht (ohne Vor-/Nachlauf)	9,10	9,48	-4,0%
Seefracht (ohne Vor-/Nachlauf)	0,18	0,20	-9,9%

Straßengüterverkehr ohne Berücksichtigung von Fährenbenutzung

#### Primärenergieverbrauch stationärer Anlagen, weltweit

(Angaben in Terajoule [TJ])

	2010	2009	Vgl. 2009
Stationäre Anlagen	25.246	24.762	2,0%
davon Wärme*	5.966	5.278	13,0%
davon Strom	19.280	19.484	-1,0%

\*Daten für Wärme vorläufig (Stand: Februar 2011)

## CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei der DB AG

Seit 1990 konnte die DB ihre spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Schienenverkehr bereits um 43 Prozent senken. Die absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen konnten im Vergleich zu 1990 um 34 Prozent gesenkt werden, das entspricht ungefähr sechs Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Mit seinem Klimaschutzprogramm hat sich der Konzern das Ziel gesetzt, im Vergleich zu 2006 die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen über alle Geschäftsfelder hinweg bis 2020 um mindestens 20 Prozent zu reduzieren. Zwischen 2006 und 2010 konnten die weltweiten spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen bereits um rund 4,4 Prozent gesenkt werden.

## CO<sub>2</sub>-Emissionen – Personenverkehr

### CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrten in Deutschland, absolut

(Angaben in Tausend Tonnen CO<sub>2</sub>)

Verkehrssektor	2010	2009	Vgl. 2009
DB Bahn Fernverkehr	1.512	1.551	- 2,5%
DB Bahn Regio (Schiene)	3.008	3.040	- 1,0%
Busverkehr	623	631	- 1,2%
Summe	5.143	5.222	- 1,5%

### CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrten in Deutschland, spezifisch

(Angaben in Gramm CO<sub>2</sub> je Personenkilometer [Pkm])

Verkehrssektor	2010	2009	Vgl. 2009
DB Bahn Fernverkehr	42,0	44,7	- 6,1%
DB Bahn Regio (Schiene)	72,7	74,1	- 1,9%
Busverkehr	74,3	74,7	- 0,6%

## CO<sub>2</sub>-Emissionen – Güterverkehr

Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen sind auch im Güterverkehr rückläufig. Allerdings sind die absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen – bedingt durch die gestiegene Verkehrsleistung im Jahr 2010 – teilweise erheblich angestiegen, insbesondere im Straßengüterverkehr. Dieser Bereich hatte 2010 einen Anteil von mehr als 20 Prozent an den absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen von DB Schenker.

## CO<sub>2</sub>-Emissionen DB Schenker weltweit, absolut

(Angaben in Tausend Tonnen CO<sub>2</sub>)

Verkehrssektor	2010	2009	Vgl. 2009
Schienengüterverkehr	2.626	2.419	8,6%
Straßengüterverkehr	3.141	1.937	61,7%
Luftfracht (ohne Vor-/Nachlauf)	5.447	4.343	25,4%
Seefracht (ohne Vor-/Nachlauf)	2.748	3.062	- 10,2%
Summe	13.962	11.468	18,7%

Straßengüterverkehr inkl. Fährbenutzung, ohne weltweite Vor- und Nachläufe aus Luft- und Seefracht  
alle Werte WTW (Well To Wheel, d. h. inkl. der Emissionen aus vorgelagerten Prozessen)  
ohne RFI (Radiative Forcing Index als Maß für den erhöhten Treibhauseffekt von Flugzeugemissionen)

Luftverkehr: Fortschreibung ohne CEN-Anpassung

## CO<sub>2</sub>-Emissionen DB Schenker weltweit, spezifisch

(Angaben in Gramm CO<sub>2</sub> je Tonnenkilometer [tkm])

Verkehrssektor	2010	2009	Vgl. 2009
Schienengüterverkehr	22,1	22,6	- 2,5%
Straßengüterverkehr	102,7	115,5	- 7,9%
Luftfracht (ohne Vor-/Nachlauf)	705,6	735,5	- 4,1%
Seefracht (ohne Vor-/Nachlauf)	13,9	15,4	- 10,0%

alle Werte WTW (Well To Wheel, d. h. inkl. der Emissionen aus vorgelagerten Prozessen)

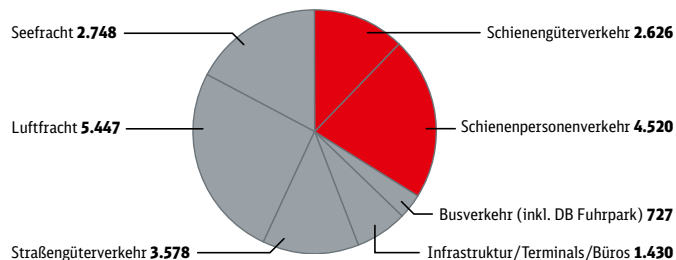
Straßengüterverkehr ohne Berücksichtigung von Fährbenutzung

Schienengüterverkehr ohne DB Schenker Logistics

ohne RFI (Radiative Forcing Index als Maß für den erhöhten Treibhauseffekt von Flugzeugemissionen)

## CO<sub>2</sub>-Emissionen DB-Konzern, absolut

Absolute CO<sub>2</sub>-Emissionen im gesamten DB-Konzern 2010 (in 1000 t CO<sub>2</sub>)



Straßengüterverkehr inkl. weltweite Vor- und Nachläufe aus Luft- und Seefracht  
Gesamt: 21,1 Mio. t CO<sub>2</sub>

## Luftreinhaltung



Zwischen 1990 und 2010 konnte die DB ihre Partikelemissionen im Schienenverkehr um 89 Prozent und der Stickoxid-Ausstoß um 71 Prozent reduzieren. Ein wichtiger Treiber war und ist hierfür die Elektrifizierung des Streckennetzes, denn bei elektrisch betriebenen Zügen fallen keine Luftschadstoffemissionen am Fahrzeug an. Mittlerweile sind knapp 60 Prozent des Streckennetzes elektrifiziert, und über 90 Prozent der Verkehrsleistung der DB-Schienenverkehre werden mit Elektrofahrzeugen erbracht.

Die Luftschadstoffemissionen bei Diesellokomotiven können durch den Einbau von Partikelfiltern erheblich reduziert werden. Die Partikelfilter der 130 neuen Rangierlokomotiven der Baureihe 261, die seit 2010 ausgeliefert werden, können bis zu 97 Prozent der im Abgasstrom enthaltenen Rußpartikel herausfiltern. Im Nahverkehr auf der Schiene bestimmen de facto die Bundesländer beziehungsweise die von ihnen beauftragen Gesellschaften oder Verkehrsverbände den technischen Standard der eingesetzten Fahrzeuge.

Im Jahr 2010 wurden neu beschaffte Dieseltriebwagen daher an den geltenden gesetzlichen Grenzwerten ausgerichtet und daher durchgängig ohne Dieselpartikelfilter beschafft. Dennoch sanken durch die Flottenmodernisierung die Partikel- und Stickoxidemissionen. Die DB unterstützt die Entwicklung leistungsfähiger Abgasreinigungsanlagen weiterhin durch eine Erprobung im praktischen Betrieb.

## Personenverkehr

### Luftschadstoffemissionen Schiene in Deutschland, absolut

(Angaben in Tonnen [t])

Schadstoff	2010	2009	Vgl. 2009
Stickoxide (NO <sub>x</sub> )	11.530	12.182	- 5,3 %
Kohlenwasserstoffe (HC) gesamt	12.919	13.010	- 0,7 %
Partikel (ohne Abrieb) gesamt	325	337	- 3,7 %
davon Dieselruß, ohne Vorkette	118	126	- 6,3 %
Schwefeldioxid (SO <sub>2</sub> )	4.360	4.443	- 1,9 %

### Luftschadstoffemissionen Schiene in Deutschland, spezifisch

(Angaben in Milligramm je Personenkilometer)

Schadstoff	2010	2009	Vgl. 2009
Stickoxide (NO <sub>x</sub> )	148,9	157,4	- 5,3 %
Kohlenwasserstoffe (HC) gesamt	166,9	168,0	- 0,7 %
Partikel (ohne Abrieb) gesamt	4,2	4,4	- 3,7 %
Schwefeldioxid (SO <sub>2</sub> )	56,3	57,4	- 1,9 %

## Güterverkehr

### Luftschadstoffemissionen weltweit, absolut

(Angaben in Tonnen [t])

Schadstoff	2010	2009	Vgl. 2009
Stickoxide (NO <sub>x</sub> )	124.519	120.446	3,4 %
Kohlenwasserstoffe (HC) gesamt	15.949	15.333	4,0 %
Partikel (ohne Abrieb) gesamt	7.803	7.875	- 0,9 %
Schwefeldioxid (SO <sub>2</sub> )	57.788	56.384	2,5 %

ohne Vor- und Nachläufe aus Luft- und Seeverkehr

### Luftschadstoffemissionen weltweit, spezifisch

(Angaben in Milligramm je Tonnenkilometer)

Schadstoff	2010	2009	Vgl. 2009
Stickoxide (NO <sub>x</sub> )	368	383	- 3,9 %
Kohlenwasserstoffe (HC) gesamt	47	49	- 3,4 %
Partikel (ohne Abrieb) gesamt	23	25	- 7,9 %
Schwefeldioxid (SO <sub>2</sub> )	171	179	- 4,8 %

## Umweltvergleich der Verkehrsmittel

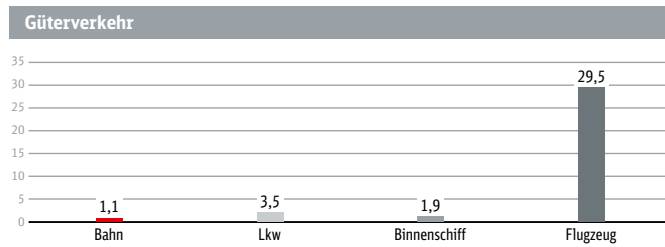


Der Vergleich zwischen Bahn, Straße und Flugzeug zeigt, dass der Zug das umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist. Im Internet stehen zwei Umweltrechner zur Verfügung – einmal für den Personen- und für den Güterverkehr. Die Umweltrechner bieten für konkrete auch internationale Verbindungen den Umweltvergleich (Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Schadstoffe) zwischen Bahn, Pkw/Lkw, Flugzeug und Schiff. Der Link zu den Umweltrechnern:

Für den Güterverkehr:  
[www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org)  
 Für den Personenverkehr:  
[www.bahn.de/umweltmobilcheck](http://www.bahn.de/umweltmobilcheck)

### Primärenergieverbrauch

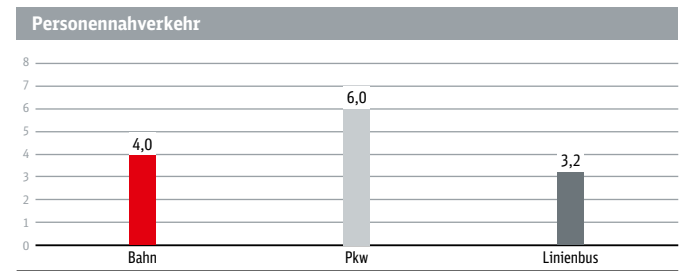
(Angaben in Liter Dieseläquivalent pro 100 Tonnenkilometer)



Durchschnittsauslastungen, Durchschnittsflotte, Berücksichtigung Biodiesel, inkl. Vorkette  
 Quelle: ifeu-Institut, ecotransit, DB 2010

### Primärenergieverbrauch

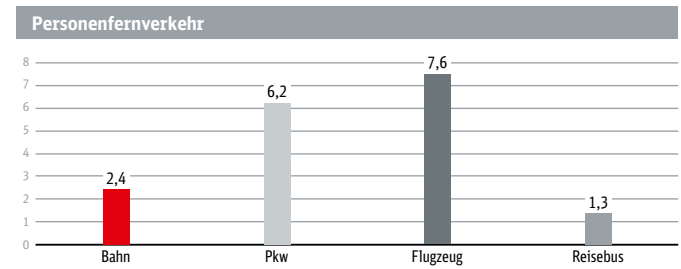
(Angaben in Liter Benzinäquivalent pro 100 Personenkilometer)



Durchschnittsauslastungen, Durchschnittsflotte, Berücksichtigung Biodiesel, inkl. Vorkette  
 Quelle: ifeu-Institut, DB 2010

### Primärenergieverbrauch

(Angaben in Liter Benzinäquivalent pro 100 Personenkilometer)



Durchschnittsauslastungen, Durchschnittsflotte, Berücksichtigung Biodiesel, inkl. Vorkette  
 Quelle: ifeu-Institut, DB 2010

## Lärminderung im Schienenverkehr



Die DB hat sich zum Ziel gesetzt, die vom Schienenverkehr ausgehende Belästigung durch Lärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren. Die Lärminderung erfolgt durch die Umsetzung des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms der Bundesregierung sowie durch die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung am Fahrweg und Fahrzeug.

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms hat die DB im Jahr 2010 über 160 Kilometer Strecke mit den „klassischen Maßnahmen“ des Schallschutzes, vornehmlich Bau von Lärmschutzwänden und Einbau von Schallschutzfenstern, ausgestattet.

Damit summiert sich die Länge der seit 1999 lärmsanierten Streckenkilometer auf 960 von den im Lärmsanierungsprogramm ausgewiesenen 3.400 Streckenkilometer. Ende 2010 lag der Anteil lärmsanierter Strecken bei 28 Prozent (Ende 2009: 23 Prozent).

Aus den Mitteln des Kojunkturprogramms der Bundesregierung testet die DB innovative Maßnahmen zur Lärminderung. Dazu zählen neue Gabionen-Schallschutzwände, Schienenstegdämpfer oder verschäumte Schottergleise mit Unterschottermatten.

Von großer Bedeutung ist die Lärminderung an der Quelle durch die Ausstattung der Fahrzeuge mit Verbundstoffbremssohlen, die auch als „Flüsterbremsen“ bezeichnet werden. DB Schenker Rail beschafft seit 2001 alle neuen Wagen direkt mit Flüsterbremsen. Sieben Prozent der Güterwagen der DB

sind inzwischen mit leiser Bremstechnologie ausgestattet. Die DB unterstützt die Entwicklung und Zulassung der LL-Sohle und beteiligt sich maßgeblich an dem europäischen Projekt „Europe-Train“, das diese Flüsterbremse in der Praxis testet und so die uneingeschränkte europaweite Zulassung vorbereiten will.

Die LL-Sohle kann gegenüber anderen Flüsterbremsen ohne größeren Umbau der Bremsanlage eingebaut werden und verursacht somit bedeutend weniger Umbaukosten bei gleicher Wirkung zur Senkung des Vorbeifahrgeräusches. Solche fahrzeugseitigen Maßnahmen sind ein wichtiger Hebel zur Erreichung der Lärmierungsziele und werden deswegen weiter gezielt verfolgt.

Um zusätzliche Anreize für eine zügige Umrüstung der Bestands Güterwagen zu schaffen soll zum Dezember 2012 ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt werden. Dabei erhalten Wagenhalter einen lauffleistungsabhängigen Bonus für die Güterwagen, die auf lärmgeminderte Bremstechnologie umgerüstet werden.

**Lärmschutz im Internet:**

[www.deutschebahn.com/laerm](http://www.deutschebahn.com/laerm)

## Sicherheit im Verkehr



### **Gefahrguttransporte**

Der Gesetzgeber hat dem Sicherheitsvorsprung der Schiene gegenüber der Straße Rechnung getragen. Bereits seit 1970 werden besonders gefährliche Güter von bestimmten Mengen an wegen des größeren Unfallrisikos beim Straßentransport grundsätzlich auf die Bahn beziehungsweise das Binnenschiff verlagert.

Auf dem Schienennetz der DB AG werden jährlich über 50 Millionen Tonnen gefährliche Güter befördert. Gemessen daran ist die Unfallrate sehr gering. Die amtliche Statistik über Unfälle beim Transport wassergefährdender Stoffe unterstreicht den hohen Sicherheitsstandard der Schiene: Danach war die Schiene in den letzten 15 Jahren im Durchschnitt nur an zwei Prozent der Unfälle beteiligt. Dagegen waren 90 Prozent der Unfälle auf der Straße zu verzeichnen.



### **Unfallrisiken für Reisende**

Der Schienenverkehr ist sowohl in absoluten als auch spezifischen Vergleichen das Verkehrsmittel mit den geringsten Unfallrisiken für Reisende und arbeitet daran, diesen Vorteil auch in Zukunft weiter auszubauen. Auf der Basis der jüngsten verfügbaren Statistiken der „Allianz Pro Schiene“ ist die Gefahr, bei einer Reise im Pkw getötet zu werden, 60-mal höher als im Zug. Das Verletzungsrisiko ist sogar 98-mal höher.

## Fahrtziel Natur



Fahrtziel Natur verbindet seit 2001 nachhaltigen Tourismus in Schutzgebiete und die umweltfreundliche An- und Abreise sowie die Mobilität vor Ort mit dem ÖPNV. Im Jahr 2011 feiert die Kooperation ihr 10-jähriges Bestehen. Die Kooperation der DB mit den drei großen Umweltverbänden BUND, NABU und VCD bietet mittlerweile 19 Reiseziele in Deutschland, der Schweiz und seit 2011 erstmals auch in Österreich.

Der Nationalpark Hohe Tauern Kärnten wurde als erstes österreichisches Schutzgebiet bei Fahrtziel Natur aufgenommen.

Im September 2010 verlieh die Kooperation zum zweiten Mal den Fahrtziel Natur-Award. Mit diesem Preis werden Projekte ausgezeichnet, die einen nachweisbaren Beitrag zur Optimierung und Vernetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen mit touristischen Angeboten leisten. So werden Schutzgebiete

honoriert, die das Naturerbe langfristig sichern – ein Grundgedanke von Fahrtziel Natur. Der Preisträger des Fahrtziel Natur-Awards 2010 ist das Naturschutzgebiet Allgäuer Hochalpen mit dem Angebot „Bad Hindelang PLUS und der Allgäu Walser Card“.

Die Schutzgebiete Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer und der Naturpark Lüneburger Heide waren mit den Projekten „Urlauberbus“ und „Heide-Shuttle“ ebenfalls nominiert.

Erstmals wurde 2010 auch ein Spezialpreis für Beherbergungsbetriebe ausgeschrieben. Dieser ging an „Bavarian Forest Holidays“ in Bayerisch-Eisenstein. Hier werden Gäste konsequent bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel unterstützt.

Der DB-Reiseveranstalter Ameropa bietet seit 2010 CO<sub>2</sub>-freie Bahnreisen in die Fahrtziel Natur-Gebiete an. Für die besonders umweltfreundliche An- und Abreise mit der Bahn übernimmt Ameropa den Mehraufwand für den Einkauf von Bahnstrom aus erneuerbaren Energiequellen.

Naturreisen, Ameropa-Angebote, Wanderungen ab Haltestelle, Tipps für umweltfreundliche Mobilität und Ausflüge vor Ort sind im Internet unter [www.fahrtziel-natur.de](http://www.fahrtziel-natur.de) zu finden.

**Fahrtziel** *natur*  
Erholen. Erleben. Erhalten.



## Impressum und weiterführende Informationen



### Informationen zu den Themen Nachhaltigkeit, Personal und Umweltschutz sowie zusätzliche Exemplare dieser Broschüre erhalten Sie bei:

Deutsche Bahn AG  
Kommunikation  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin  
E-Mail: [presse@deutschebahn.com](mailto:presse@deutschebahn.com)

Deutsche Bahn AG  
DB Umweltzentrum  
Caroline-Michaelis-Straße 5-11  
10115 Berlin  
Telefon: 030 29756501  
Telefax: 030 29756505  
E-Mail: [db-umweltzentrum@deutschebahn.com](mailto:db-umweltzentrum@deutschebahn.com)

### Oder besuchen Sie uns im Internet unter:

[www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)  
[www.deutschebahn.com/umwelt](http://www.deutschebahn.com/umwelt)  
[www.deutschebahn.com/nachhaltigkeit](http://www.deutschebahn.com/nachhaltigkeit)  
[www.dbschenker.com/umwelt](http://www.dbschenker.com/umwelt)  
[www.dbecoprogram.com](http://www.dbecoprogram.com)

Der Nachhaltigkeitsbericht 2009 ist online unter  
[www.deutschebahn.com/nachhaltigkeitsbericht](http://www.deutschebahn.com/nachhaltigkeitsbericht) eingestellt.

Der nächste ausführliche Bericht erscheint 2012.

### Umweltvergleiche im Internet:

[www.bahn.de/umweltmobilcheck](http://www.bahn.de/umweltmobilcheck)  
[www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org)

### Online-Fahrsimulator:

[www.deutschebahn.com/fahrsimulator](http://www.deutschebahn.com/fahrsimulator)

### Fotonachweis

DB Rent GmbH: Titel  
DB AG: S. 3, S. 4, S. 14, S. 18, S. 31  
DB AG/Michael Neuhaus: S. 5  
DB AG/Thomas Rosenthal: S. 6  
Corbis: S. 16  
DB AG/Bartłomiej Banaszak: S. 20, S. 26  
DB AG/Volker Emersleben: S. 21  
DB AG/Michael Neuhaus: S. 24  
DB AG/Claus Weber: S. 27  
DB AG/Georg Wagner: S. 28  
DB AG/Günter Jazbec: S. 29  
DB AG/Martin Busbach: S. 30  
Werth/LBV: S. 32, S. 33