



Deutsche Bahn
Geschäftsbericht 2011

AUF EINEN BLICK

Ausgewählte Kennzahlen	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	prozentual
FINANZKENNZAHLEN – IN MIO. €				
Umsatz bereinigt	37.901	34.410	+ 3.491	+10,1
Umsatz vergleichbar	35.888	34.407	+ 1.481	+ 4,3
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.359	900	+ 459	+ 51,0
Jahresergebnis	1.332	1.058	+ 274	+ 25,9
EBITDA bereinigt	5.141	4.651	+ 490	+10,5
EBIT bereinigt	2.309	1.866	+ 443	+23,7
Langfristige Vermögenswerte per 31.12.	44.059	44.530	- 471	-1,1
Kurzfristige Vermögenswerte per 31.12.	7.732	7.473	+ 259	+ 3,5
Eigenkapital per 31.12.	15.126	14.316	+ 810	+ 5,7
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16.592	16.939	- 347	- 2,0
Bilanzsumme per 31.12.	51.791	52.003	- 212	- 0,4
Capital Employed per 31.12.	31.732	31.312	+ 420	+ 1,3
ROCE in %	7,3	6,0	-	-
Tilgungsdeckung in %	20,5	18,1	-	-
Gearing in %	110	118	-	-
Netto-Finanzschulden/EBITDA	3,2	3,6	-	-
Brutto-Investitionen	7.501	6.891	+ 610	+ 8,9
Netto-Investitionen	2.569	2.072	+ 497	+ 24,0
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.390	3.409	- 19	- 0,6
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Reisende ¹⁾ in Mio.	1.981	1.950	+ 31	+ 1,6
Verkehrsleistung ¹⁾ in Mio. Pkm	79.228	78.582	+ 646	+ 0,8
Betriebsleistung ²⁾ in Mio. Trkm	759,8	674,8	+ 85,0	+ 12,6
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	411,6	415,4	- 3,8	- 0,9
Verkehrsleistung in Mio. tkm	111.980	105.794	+ 6.186	+ 5,8
Auslastung in t pro Zug	513,6	502,4	+ 11,2	+ 2,2
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.051	1.034	+ 17	+ 1,6
davon konzernexterne Bahnen	219,9	195,4	+ 24,5	+ 12,5
Stationshalte in Mio.	145,2	143,9	+ 1,3	+ 0,9
davon konzernexterne Bahnen	24,7	22,0	+ 2,7	+ 12,3
BUSVERKEHR				
Reisende ¹⁾ in Mio.	756,3	784,2	- 27,9	- 3,6
Verkehrsleistung ¹⁾ in Mio. Pkm	8.763	9.214	- 451	- 4,9
Betriebsleistung ²⁾ in Mio. Buskm	1.481	642,6	+ 838,4	+ 130
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	95.836	80.816	+ 15.020	+ 18,6
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.149	1.225	- 76	- 6,2
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.763	1.647	+ 116	+ 7,0
WEITERE KENNZAHLEN				
Betriebslänge Schienennetz in km	33.576	33.723	- 147	- 0,4
Personenbahnhöfe	5.685	5.700	- 15	- 0,3
Mitarbeiter per 31.12.	284.319	276.310	+ 8.009	+ 2,9
Rating Moody's/Standard & Poor's/Fitch	Aa1/AA/AA	Aa1/AA/AA	-	-

¹⁾ Ohne Arriva.

²⁾ Vorjahr ohne Arriva.

GESCHÄFTSFELDER DES DB-KONZERNS

DB Bahn Fernverkehr

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr erbringt nationale und grenzüberschreitende Fernverkehrsleistungen auf der Schiene. Wir verbinden im Fernverkehr 150 deutsche Städte und Deutschland mit europäischen Städten wie Amsterdam, Brüssel, Paris oder Zürich. Der Tageslinienverkehr ist das Kerngeschäft im Fernverkehr. Mit dem Versprechen, schnelle und komfortable Verbindungen direkt in die Städte hinein zu attraktiven Preisen anzubieten, wollen wir Reisende von unseren Angeboten überzeugen.



DB Bahn Regio

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio sind unsere Schienen- und Busaktivitäten im deutschen Nah- und Regionalverkehr zusammengefasst. Über ein weit verzweigtes Verkehrsnetz bieten wir auf Straße und Schiene Anschluss in Ballungsräumen und in der Fläche. Unser Ziel ist ein integriertes, an die lokalen Verkehrsbedürfnisse unserer Kunden angepasstes Nahverkehrsangebot von Schiene und Bus. Unter den Gesichtspunkten Kundenorientierung und Wirtschaftlichkeit wurde dafür eine marktnahe Organisationsstruktur aufgebaut.



DB Arriva

Im Geschäftsfeld DB Arriva haben wir unsere Aktivitäten im Regionalverkehr außerhalb Deutschlands gebündelt. Das Kompetenzprofil von DB Arriva reicht von Busverkehren über Fähren bis zu umfangreichen Schienenverkehren. DB Arriva ist in zwölf europäischen Ländern aktiv: Dänemark, Großbritannien, Italien, Malta, den Niederlanden, Polen, Portugal, Schweden, der Slowakei, Spanien, der Tschechischen Republik und Ungarn.



DB Dienstleistungen

Die Verfügbarkeit von zuverlässigen Dienstleistungen ist eine zentrale Voraussetzung für das reibungslose Erbringen von Mobilitäts- und Logistikleistungen und damit für die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene. Konzerninterne Kunden sind der Hauptabnehmer der überwiegend verkehrsbezogenen Infrastrukturmanagement- und infrastrukturnahen Dienstleistungen.



DB Schenker Logistics

DB Schenker Logistics unterstützt Industrie und Handel beim globalen Güteraustausch: im Landverkehr, bei der weltweiten Luft- und Seefracht sowie in der Kontraktlogistik und dem Supply Chain Management. Mit einer Präsenz von rund 2.000 Standorten in über 130 Ländern behaupten wir uns als Global Player in Märkten, die von hohen Wachstumsraten, starkem Konkurrenzkampf und zunehmendem Konsolidierungstempo geprägt sind.



DB Schenker Rail

DB Schenker Rail ist die führende Güterbahn in Europa. Unser Produktspektrum reicht von einem offenen Netzwerksystem zum Transport von Einzelwagen oder Wagengruppen über Ganzzugverkehre als Punkt-zu-Punkt-Verbindungen bis hin zu logistischen Zusatzleistungen und Leistungen rund um den Kombinierten Verkehr. Besonderes Know-how hat DB Schenker Rail in den Branchen Montan, Chemie, Mineralöl, Agrar, Forstwirtschaft, Konsumgüter, Baustoffe und Entsorgung.



DB Netze Fahrweg

Das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg ist Dienstleister für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, die unser rund 33.400 km langes Schienennetz nutzen. Wegen seiner Lage hat unser Schienennetz eine hohe Bedeutung für die Transportwirtschaft in Europa. Wir gewährleisten den sicheren Betrieb unserer Schieneninfrastruktur, kundenorientierte Trassenangebote sowie die Erstellung der Fahrpläne.



DB Netze Personenbahnhöfe

Unsere Bahnhöfe sind nicht nur das Zugangstor zum System Bahn, sondern auch Drehscheibe für die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, Marktplatz sowie Visitenkarten für Städte und Regionen. Das Geschäftsfeld umfasst den Betrieb der Bahnhöfe sowie die Entwicklung und Vermarktung der Bahnhofsflächen.



DB Netze Energie

DB Netze Energie ist unser Energiemanager, der unter anderem Bahnstrom und Treibstoffe an alle Eisenbahnen in Deutschland liefert. Darüber hinaus erbringen wir Energiedienstleistungen für Kunden aus Industrie, Handel und Dienstleistungsgewerbe.



An aerial photograph of a lush green landscape. In the foreground, a high-speed train is traveling along a track that runs diagonally across the frame. Several large white wind turbines are scattered across the green fields. The sky is bright blue with scattered white clouds. A white text box is overlaid on the upper portion of the image.

KUNDEN- UND UMWELT-
FREUNDLICHKEIT IM FOKUS
UNSERES HANDELNS



Wir setzen im Schienenverkehr in Hamburg auf Strom aus erneuerbaren Energien. Die S-Bahn Hamburg fährt als erstes deutsches Eisenbahnverkehrsunternehmen seit Anfang 2010 ausschließlich mit CO₂-freiem Strom aus deutschen Wasserkraftwerken. Damit waren wir im Berichtsjahr der ideale Partner von Hamburg als »Umwelthauptstadt Europas 2011«.



LÖSUNGEN ENTWICKELN, DIE UNSEREN KUNDEN UND DER UMWELT HELFEN

GRÜNE PRODUKTE FÜR DIE ZUKUNFT

Wir wollen unseren Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen anbieten. Dafür arbeiten wir kontinuierlich an unserer Service- und Leistungsqualität. Neben unserer gezielten Kunden- und Qualitätsorientierung wollen wir dabei auch als Umwelt-Vorreiter Maßstäbe beim Umgang

mit den verfügbaren Ressourcen setzen. Wir haben daher frühzeitig ehrgeizige Klimaziele für den DB-Konzern beschlossen. Unser Angebot an grünen Produkten werden wir systematisch weiter ausbauen. Davon profitieren auch unsere Kunden. ▶

Unser Leistungsversprechen im Personenverkehr erfüllen wir mit umfangreichen Investitionen – wie dem Redesign unserer ICE-2-Flotte – zur Verbesserung des Komforts und damit zum Wohle unserer Kunden.



KUNDENNUTZEN FEST IM BLICK

Unser Leistungsversprechen gilt übergreifend für alle Geschäftsfelder. Konzernweit liegt daher unser ganz besonderer Fokus auf der Verbesserung unserer Leistungsqualität, ob für Reisende und Besteller im Personenverkehr oder für Unternehmen im Güterverkehr und in der Infrastruktur.

Im Vorjahr haben wir unsere Kunden- und Qualitätsinitiative gestartet, um die Betriebsstabilität gerade bei schwierigen Wetterlagen deutlich zu erhöhen. Im Zusammenhang mit Großbaustellen haben wir die Kundeninformation spürbar verbessert. Zudem haben wir umfangreich in unsere Fahrzeugflotte mit neuen Lokomotiven, Zügen, Bussen und Wagen sowie in unsere Logistiknetzwerke investiert. Viele Bahnhöfe haben wir stufenlos erreichbar umgebaut. Europaweite Ausschreibungserfolge zeigen, dass wir attraktive Angebote für die Besteller machen konnten. Die mobile Sendungsverfolgung haben wir für unsere Kunden noch komfortabler gemacht. Diesen Kurs werden wir in den nächsten Jahren konsequent weiterverfolgen. ▶

Mit unseren Eco Solutions können wir schon heute unseren Kunden überzeugende grüne Angebote für die Optimierung ihrer gesamten Logistikkette machen.



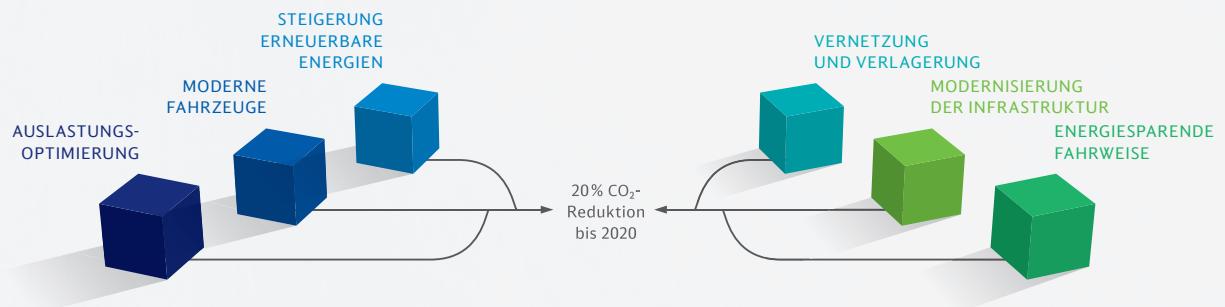
E-Mobilität ist bei uns keine Vision mehr, sondern ein konkretes Angebot an unsere Kunden – ob per Elektroauto oder per Elektrofahrrad.



KLARES KLIMASCHUTZZIEL


Wir haben uns für den DB-Konzern ein klares Klimaschutzziel gesetzt: Bis zum Jahr 2020 wollen wir den spezifischen CO₂-Ausstoß konzernweit im Vergleich zu 2006 um 20% senken. Dafür setzen wir konzernweit zahlreiche Initiativen um. Vom Ausbau des Anteils der erneuerbaren Energien

im Bahnstrommix über unsere Eco Solutions im Bereich Transport und Logistik bis hin zu Energieeinsparungen in der Infrastruktur. Daneben bemühen wir uns auch um die Förderung der E-Mobilität. Bei allem, was wir tun, haben wir immer auch die Umweltauswirkungen im Blick. ◀





ICE auf der Strecke von Berlin nach Hannover
bei der Fahrt durch einen Windpark.

A woman with blonde hair tied back is looking down at a document in a train cabin. The window behind her shows a large wind farm in a green field under a clear sky. The train's interior is visible, including overhead luggage racks and window frames.

DEN UMWELTVORTEIL DER SCHIENE WEITER AUSBAUEN

KONTINUIERLICHE CO₂-REDUKTION

Der Schienenverkehr ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel und soll auch in Zukunft seinen Umweltvorsprung weiter ausbauen. Neben der Modernisierung unserer Fahrzeugflotte zur Steigerung der Energieeffizienz ist der vermehrte Einsatz regenerativer Energien dafür ein ganz

wesentlicher Hebel. Schon heute können unsere Kunden komplett CO₂-freie Angebote im Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr nutzen. Für den Ausbau der erneuerbaren Energien und unserer CO₂-freien Produkte setzen wir vor allem auf Strom aus Wasser- und Windkraft. ▶

Bereits seit über 100 Jahren beziehen wir Strom aus verschiedenen Wasserkraftwerken in Deutschland – wie hier dem Wasserkraftwerk in Lehmen (an der Mosel), das uns ab dem Jahr 2014 mit Strom beliefern wird.



Im Oktober 2011 wurde in Prenzlau das weltweit erste Hybridkraftwerk in Betrieb genommen. Es kann Windstrom speichern und später wieder in das Stromnetz abgeben. Wir haben den Bau mit Erlösen aus unseren CO₂-freien Schienenverkehrsangeboten »Umwelt-Plus« und »Eco Plus« unterstützt.



AUSBAU ERNEUERBARER ENERGIEN FÖRDERN

Der Einsatz erneuerbarer Energien hat bei der Deutschen Bahn Tradition. Nicht erst seit den tragischen Ereignissen in Fukushima haben wir es uns zum Ziel gesetzt, den Anteil erneuerbarer Energien im Bahnstrommix kontinuierlich auszubauen, bis hin zu der Vision vom ausschließlichen Einsatz erneuerbarer Energien für den Schienenverkehr in Deutschland.

Das ist für uns als einen der größten Stromverbraucher in Deutschland, der eine vollständige Versorgungssicherheit rund um die Uhr und vor allem zu Stoßzeiten sicherstellen muss, eine ganz besondere Herausforderung. Daher unterstützen wir auch die Entwicklung neuer Stromerzeugungs- und -speichermöglichkeiten. Ein Beispiel dafür ist das weltweit erste Hybridkraftwerk. Zudem versuchen wir, freie Flächen und Anlagen in der Infrastruktur für den Bau von Photovoltaikanlagen zu nutzen, zum Beispiel Dächer von Werkstätten, Lärmschutzwände oder Signale. Denn nur durch breit angelegte Maßnahmen können wir unser Klimaziel erreichen. ▶

DB Mobility
Networks
Logistics

»Wir nutzen viele Möglichkeiten, um den Ausbau erneuerbarer Energien zu fördern – dazu gehören auch Photovoltaikanlagen auf bisher freien Flächen.«

Rüdiger Furch, Umweltkoordinator
der DB Regio AG, Region Hessen

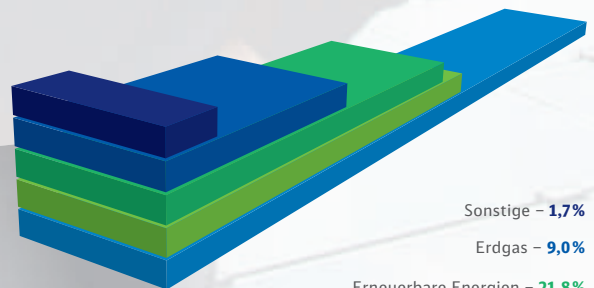
⋮
Auf dem Dach der S-Bahn-Werkstatt am Frankfurter Hauptbahnhof hat die juwi Holding AG, ein Projektentwickler im Bereich erneuerbare Energien, auf einer Fläche von 20.000 qm 14.330 Module montiert, die eine Gesamtleistung von über einem Megawatt haben. Die Photovoltaikanlage spart jährlich 668 t CO₂.
⋮

BAHNSTROMMIX WIRD GRÜNER

Unter Bahnstrom versteht man den für die Traction benötigten Strom in der bahnspezifischen Frequenz 16,7 Hz für die deutschen Züge.

Im Jahr 2011 betrug der Anteil der erneuerbaren Energien am Bahnstrommix 21,8%. Diesen Anteil möchten wir bis zum Jahr 2020 auf mindestens 35% steigern. Darüber hinaus haben wir die Vision, die Bahnstromversorgung bis 2050 komplett auf regenerative Energien umzustellen.

Die Effekte aus unseren CO₂-freien Angeboten kommen dabei noch hinzu. Dafür beziehen wir zusätzlichen Strom aus erneuerbaren Energiequellen. ▶



Sonstige – 1,7%
Erdgas – 9,0%
Erneuerbare Energien – 21,8%
Kernenergie – 22,3%
Kohle – 45,2%

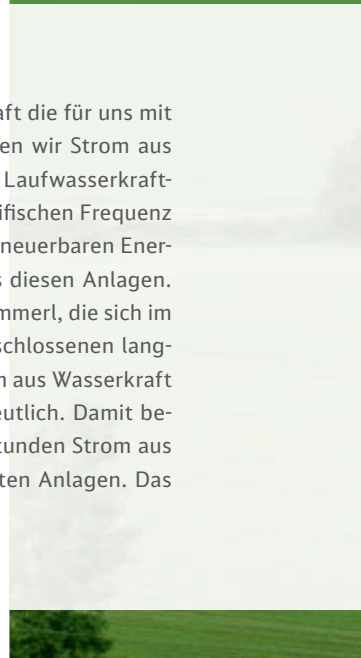
»Der Strom aus Wasserkraft, den wir der Deutschen Bahn zur Verfügung stellen, sichert und erweitert langfristig den Anteil regenerativer Energien im Bahnstrommix.«

Dr. Olaf Heil, Head of Hydro Power & New Technologies
bei der RWE Innogy GmbH

∴ ∴
Zusätzliche 900 Millionen Kilowattstunden Ökostrom erhalten wir ab 2014 jährlich vom Energieversorger RWE. 14 deutsche Wasserkraftwerke liefern Energie, die wir auch für den Ausbau unserer CO₂-freien Angebote einsetzen werden.
∴ ∴

WASSERKRAFT FÜR DIE SCHIENE

Unter den erneuerbaren Energiequellen ist die Wasserkraft die für uns mit Abstand wichtigste. Bereits seit über 100 Jahren beziehen wir Strom aus verschiedenen Wasserkraftwerken in Deutschland. Die Laufwasserkraftwerke produzieren Strom teilweise direkt in der bahnspezifischen Frequenz 16,7Hz. Diese Kraftwerke bilden für uns den Sockel der erneuerbaren Energien: Knapp 10% des Bahnstrommix stammen heute aus diesen Anlagen. Dazu zählen auch die Kraftwerke Bad Reichenhall und Kammerl, die sich im Eigentum der DB Energie befinden. Durch einen neu geschlossenen langfristigen Liefervertrag mit RWE über den Bezug von Strom aus Wasserkraft steigern wir deren Anteil im Bahnstrommix zukünftig deutlich. Damit beziehen wir ab 2014 jährlich rund 900 Millionen Kilowattstunden Strom aus Wasserkraft zusätzlich, teilweise aus jüngst modernisierten Anlagen. Das entspricht rund 8% des Bedarfs an Bahnstrom. ▶

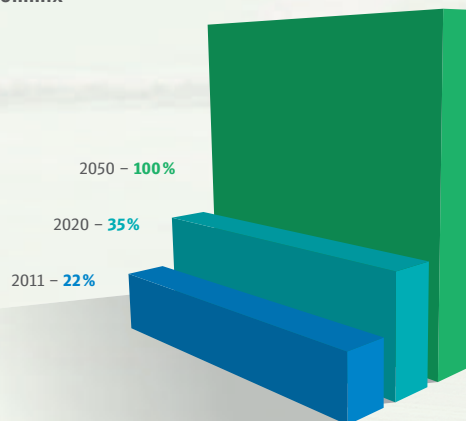


Im Jahr 2011 haben wir zwei neue Stromlieferverträge mit Windkraftbetreibern abgeschlossen. Insgesamt 33 Windkraftanlagen versorgen mittlerweile unsere Züge mit Strom.



Neben Wasser ist Wind eine der wichtigsten erneuerbaren Energiequellen. Um unsere Ziele erreichen zu können, kommt daher auch der Windenergie eine wichtige Rolle zu. DB Energie bezieht bisher Strom aus drei Windparks. Ziel ist es dabei auch, Erfahrung im Umgang mit der fluktuierenden Windkraft aufzubauen. Für eine sichere Energieversorgung ist es entscheidend, dass die Anlagen kontinuierlich und prognostizierbar Strom in das Netz einspeisen. Hierfür sind die Entwicklung und der Einsatz neuer Technologien erforderlich. Hybridtechnik zum Beispiel soll es ermöglichen, Energie für windschwache Zeiten zu speichern. Dadurch würde der Einsatz von Windenergie erheblich erleichtert. ▶

Anteil erneuerbarer Energien im Bahnstrommix




Mit unserem Angebot »Eco Plus« können unsere Kunden Güter auf der Schiene ganz ohne CO₂-Emission transportieren. Der Strom hierfür kommt zu 100% aus erneuerbaren Energien. Hier die Beladung eines Eco-Plus-Autotransportzugs unseres Pionierkunden Audi in Neckarsulm.



CO₂-FREIE ANGEBOTE AUSBAUEN

Zusätzlich zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im allgemeinen Bahnstrommix bieten wir Geschäftskunden und künftig auch Privatkunden die Möglichkeit, Bahnfahrten und -transporte vollständig mit erneuerbaren Energien durchzuführen. Mobilität, Logistik und Umweltschutz können sich so sehr gut ergänzen.

Das Prinzip unserer CO₂-freien Angebote ist einfach und transparent: Auf der Grundlage von Buchungen und Prognosen kaufen wir die benötigten Mengen an erneuerbarem Strom vorab und speisen diese in das Bahnstromnetz ein. Dort ersetzt die erneuerbare Energie den Strom aus anderen Quellen. Anders als bei Kompensationsmaßnahmen entstehen so erst gar keine CO₂-Emissionen. Die Kunden erhalten jährlich eine Bescheinigung über ihre Einsparungen mit dem Prüfsiegel des TÜV SÜD. Mit 10% der Mehreinnahmen aus den CO₂-freien Angeboten, dem »Neuanlagenbonus«, unterstützen wir den Neubau von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Energien. ▶



»Unsere Mitarbeiter fahren sehr gern mit dem Zug, um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.«

Stefan Seidel, Deputy Head PUMA.Safe Global und Team Head PUMA.Safe Ecology bei der PUMA SE

⋮ Puma ist das 100. Unternehmen, das unser Angebot für CO₂-freie Geschäftsreisen – **bahn.corporate »Umwelt-Plus«** – nutzt. Hier auf einer Geschäftsreise im ICE von Nürnberg nach Berlin. ⋮


Unsere Angebote an Geschäftskunden haben wir unter den Namen »Eco Plus« und »Umwelt-Plus« gebündelt. Seit zwei Jahren bieten wir unseren Kunden sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eine Vielzahl CO₂-freier Angebote auf der Schiene an. Mit »Eco Plus« können Güter auf der Schiene komplett CO₂-frei transportiert werden. »Eco Plus« ist auf allen Routen innerhalb Deutschlands verfügbar – sowohl für Bestands- als auch für Neurelationen, völlig unabhängig von Art und Menge der transportierten Güter. »Umwelt-Plus« ist unser Angebot für CO₂-freie Geschäftsreisen mit der Bahn. Dieses Angebot erfreut sich großer Beliebtheit: 2011 verzeichneten wir mit Puma den 100. Kunden.

Auch im Regionalverkehr setzen wir für die Besteller umweltfreundliche Konzepte um. So ist die S-Bahn Hamburg

seit Januar 2010 das erste Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, dessen Züge ausschließlich mit Strom aus Wasserkraft fahren. Seit Juli 2010 rollen zudem auch sämtliche Züge des Nahverkehrs im Saarland mit erneuerbarer Energie aus Wasserkraft. Damit ist Mobilität für die mehr als zehn Millionen Fahrgäste im Saarland noch umweltfreundlicher: Rund 18.000t CO₂ werden so im Nahverkehr pro Jahr vermieden. Im Personenverkehr können auch Reisen mit Ameropa sowie Klassen- und Gruppenfahrten CO₂-frei umgesetzt werden. Zudem bieten wir Lösungen für eine CO₂-freie An- und Abreise bei Veranstaltungen. Auch alle unter dem Namen »Fahrtziel Natur« angebotenen Reisen in die schönsten Naturlandschaften Deutschlands, der Schweiz und Österreichs sind CO₂-frei. ◀



Mit unseren Eco Solutions können Kunden entlang der gesamten Transportkette CO₂-Emissionen reduzieren. Begleitet werden die Eco Solutions durch den neuen ECO₂PHANT. Er macht symbolisch deutlich, wie viel CO₂ Kunden bei ihren Transporten einsparen können. Jeder ECO₂PHANT steht für 5t gespartes CO₂ – etwa so viel, wie ein echter Elefant wiegt.



GRÜNE LÖSUNGEN ENTWICKELN, UM DIE UMWELTBILANZEN UNSERER KUNDEN ZU VERBESSERN

KLARE GRÜNE LOGISTIKKOMPETENZ

Als einer der weltweit führenden Transport- und Logistikdienstleister haben wir das Ziel, auch führender grüner Anbieter im Markt zu werden. Dafür setzen wir auf unser starkes Netzwerk, unser verkehrsmittelübergreifendes Know-how und natürlich unser starkes Rückgrat im Schienengüterverkehr.

Unseren Kunden bieten wir bereits heute eine umfangreiche Produktpalette aus CO₂-freien, CO₂-reduzierten und CO₂-neutralen Angeboten, die wir unsere Eco Solutions nennen. Die Eco Solutions umfassen Angebote für alle Verkehrsmittel und helfen unseren Kunden bei der Reduzierung ihrer CO₂-Emissionen. ▶

DB Schenker bietet kombinierten Verkehr von Straßen- und Schienentransporten aus einer Hand. Unsere Kunden können bei Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene bis zu 60% der CO₂-Emissionen im Vergleich zum reinen Straßenverkehr einsparen.



Seit 2008 bilanzieren wir die jährlichen Treibhausgasemissionen der weltweiten Verkehre von Siemens, die wir in deren Auftrag abwickeln. Ein Team stellt die Sendungsdaten zusammen, um möglichst detaillierte Analysen vornehmen zu können und Minderungshebel zu identifizieren.



TRANSPARENZ ÜBER EMISSIONEN SCHAFFEN

Klimaschutz beginnt bei DB Schenker schon bei der Kundenberatung und der Planung neuer Transporte. Die Erfassung der CO₂-Emissionen entlang der Lieferkette gehört zu den großen Herausforderungen im Transport- und Logistikbereich. Und das nicht nur wegen des hohen Grads an Fragmentierung, sondern auch wegen der zunehmenden Bündelung von Transporten aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen. Hierfür haben wir rechtzeitig Maßnahmen eingeleitet, um zielgerichtete Analysen für uns und unsere Kunden zu ermöglichen: Mit »EcoTransIT World« haben wir zusammen mit externen Experten eine Software entwickelt, die eine sehr genaue Berechnung aller Emissionen erlaubt. Das Tool analysiert den CO₂-Ausstoß entlang der gesamten Transportkette. Unsere Kunden bekommen so Einsparempfehlungen, die durch eine Kombination mit energieeffizienten Verkehrsträgern oder eine alternative Routenführung erreichbar sind. ▶

»Wir liegen mit DB Schenker auf einer Wellenlänge: Ein schonender Umgang mit natürlichen Ressourcen sowie umweltbewusstes Handeln sind auch uns ein wichtiges Anliegen.«

Uwe Lindemann, Managing Director Global Markets/
Global Sales bei der Hapag-Lloyd AG

Auch in der Seefracht setzen wir auf langfristige Geschäftsbeziehungen mit den besten und zuverlässigsten Carriern wie Hapag-Lloyd. So können wir ein Höchstmaß an Qualität und Effektivität unserer Produkte und Dienstleistungen für unsere Kunden sicherstellen.

VERMEIDEN – REDUZIEREN – KOMPENSIEREN

Unser Drei-Stufen-Ansatz, um der CO₂-Problematik zu begegnen.

2. REDUZIEREN

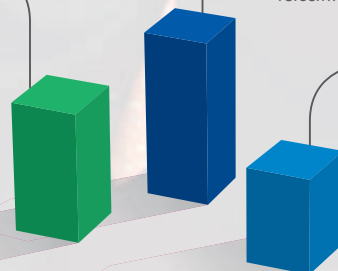
Bestmögliche Verkehrsverlagerung vorschlagen (zum Beispiel vom Lkw auf die Schiene, Eco OceanLane) und Einführung moderner (Flotten-)Technologie (zum Beispiel Eco Charter, energiesparendes Fahren, Eco Warehouse)

1. VERMEIDEN

Einführung von CO₂-armen Prozessen und größtmögliche Vermeidung von Emissionen (zum Beispiel Leerfahrten vermeiden, erneuerbare Energien nutzen, Ressourcenverschwendung vermeiden)

3. KOMPENSIEREN

Kompensation als Ergänzung zur Reduktion (zum Beispiel Unterstützung von Umweltprojekten mit Gold-Standard oder Initiierung eigener Projekte)



Beim Neubau unseres Airport Office in Melbourne, Australien, haben wir auch zahlreiche Umweltaspekte berücksichtigt. Neben der Versorgung mit Regenwasser sorgen eine Photovoltaikanlage und Gabelstapler mit Elektroantrieb für eine deutliche Senkung des Energieverbrauchs.



»DB Schenker liefert uns genaue Daten zur Erstellung unserer CO₂-Bilanz und damit die Basis zur Reduzierung der CO₂-Emissionen.«

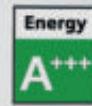
Birgit Heftrich, Corporate Supply Chain Management
bei der Siemens AG

STARKE LÖSUNGEN FÜR UNSERE KUNDEN

Die Erfassung der Emissionen ist erst der Anfang. Nach der Transparenz folgen die Optimierung mit »Eco Optimizer« und der Einsatz unserer grünen Lösungen, der Eco Solutions. »DB SCHENKERhangartner« und »DB SCHENKERrailog« sparen bis zu 60% CO₂, indem Transporte so weit wie möglich auf der Schiene abgewickelt werden. »Eco OceanLane« spart bei Seetransporten bis zu 50% CO₂, da auf nicht zeitkritischen Routen die Schiffe ihre Motoren drosseln und die Hinterlandverkehre nach Möglichkeit auf die Schiene verlagert werden. Mit »Eco Warehouse« haben wir ein Konzept entwickelt, mit dem durch energieeffiziente Lagergebäude bis zu 35% CO₂ gespart werden können. Mit »Eco Charter« können Kunden bei der Luftfracht CO₂ unter anderem durch den Einsatz energieeffizienterer Flugzeuge sparen. Als Ergänzung zum CO₂-Sparen bieten wir »Eco Neutral« an. Damit können nicht vermeidbare Emissionen durch Klimaschutzprojekte ausgeglichen werden. ◀

»Mit DB Schenker haben wir einen Partner gefunden, um anspruchsvolle Transporte auf der Schiene über Ländergrenzen hinweg umzusetzen.«

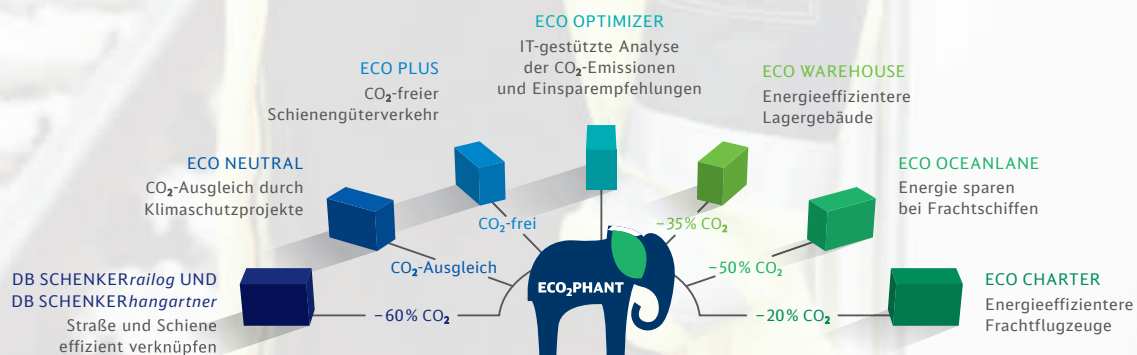
Manfred Brauckmann, Leiter des Lieferzentrums Giengen/Dillingen, Logistik, der BSH Bosch und Siemens Hausgeräte GmbH



SIEMENS

Im Jahr 2011 hat die BSH Bosch und Siemens Hausgeräte GmbH ihre Güter per Schiene von unterschiedlichen Versandstellen in Deutschland via Kornwestheim nach Tournaun bei Paris befördert. Weitere Verkehrsverlagerungen der BSH wurden von der Deutschen Emissionshandelsstelle offiziell als Klimaschutzprojekt anerkannt.

UNSERE ECO SOLUTIONS – UNSERE GRÜNEN LÖSUNGEN





In London setzt DB Arriva die weltweit ersten Doppeldeckerhybridbusse ein. Diese verwenden eine Kombination aus einem Elektro- und einem kleinen Dieselmotor. Hybridbusse setzen wir zudem in Dänemark, den Niederlanden und auf Malta ein.



ENERGIEEFFIZIENZ STEIGERN, UM WEITERE CO₂-EINSPARUNGEN ZU REALISIEREN

VERANTWORTUNGSVOLLER UMGANG MIT RESSOURCEN

Der zweite große Ansatzpunkt, sofern Emissionen nicht vollständig vermieden werden können, ist die Steigerung der Energieeffizienz in Betrieb und Produktion, um Emissionen reduzieren zu können. Dazu zählen unter anderem der Einsatz moderner Fahrzeuge (zum Beispiel mit Brems-

energieerückspeisung im Schienenverkehr), die Verbesserung der Auslastung im Personen- und Güterverkehr und der Einsatz unserer Mitarbeiter durch eine energiesparende Fahrweise auf der Straße und der Schiene. ▶

Nach der aufwendigen energetischen Sanierung der Deckenbereiche, Wände und Fenster sinkt der Energiebedarf im Bahnhof Eisenach um bis zu 36%. Ein modernes Blockheizkraftwerk reduziert außerdem den Kohlendioxidausstoß um 32%.




Der neue ICx zeichnet sich dank seiner deutlich verbesserten aerodynamischen Form und einer leichteren Bauweise durch einen um bis zu 30% geringeren Energieverbrauch aus.



KONZERNWEIT MASSNAHMEN UMSETZEN

Um die Umweltfreundlichkeit des Schienenverkehrs weiter auszubauen, setzen wir darauf, die Energieeffizienz unserer Fahrzeuge kontinuierlich zu erhöhen. So sind alle modernen Triebfahrzeuge mit Drehstromtechnik ausgerüstet, die die Bewegungsenergie des Zuges beim Bremsen in Strom umwandelt und diesen wieder in die Oberleitung einspeist. Jede zehnte Kilowattstunde des Stroms, der durch unsere Oberleitungen fließt, nutzen wir so ein zweites Mal. Die Energie wird sozusagen recycelt und von anderen Fahrzeugen wieder als Antriebsenergie genutzt.

In der Infrastruktur haben wir im Rahmen der Konjunkturprogramme bundesweit Bahnhöfe energetisch saniert. Dazu gehörten eine verbesserte Dämmung von Dächern, Kellerdecken und Fassaden sowie der Austausch alter Fenster gegen neue mit Wärmeverbundglas. Im Rahmen des neu



»Elektrofahrzeuge sind perfekte Stadtautos: Sie ergänzen den ÖPNV, sind emissionsfrei, leise und für mittlere Strecken bestens geeignet.«

Dr. Frank Wolter, Projektkoordinator Forschungsprojekt BeMobility bei der Deutschen Bahn AG

BeMobility ist eine Kooperation aus Wissenschaft und Wirtschaft und untersucht die Integration von Elektrofahrzeugen mittels Carsharing-Systemen in den öffentlichen Verkehr.

gestarteten Projekts »Grüner Bahnhof« entstehen zukünftig durch die Nutzung von Techniken wie Photovoltaik, Solarkollektoren und Regenwasserversickerung die ersten CO₂-neutralen Bahnhöfe in Deutschland.

Ein Paradebeispiel für Energieeffizienz im Personenverkehr ist der neue ICx: Er punktet mit niedrigem Energieverbrauch. Entscheidend dafür sind die deutlichen Gewichteinsparungen. Auch mit dem 2011 begonnenen Redesign der ICE-2-Flotte sind positive Effekte für die Energieeffizienz verbunden.

Mit dem e-Flinkster können unsere Kunden schon heute Elektroautos nutzen, die ohne CO₂-Ausstoß, ohne Motoren-

lärm und ohne Abgase fahren. Zudem beteiligen wir uns an dem Projekt »BeMobility« zur Förderung der Verbindung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Elektromobilen. Darüber hinaus stehen unseren Kunden in Aachen und Stuttgart rund 100 Fahrräder mit Elektrounterstützung als »e-Call a Bike« zur Verfügung.

Im Regionalverkehr setzen wir europaweit vermehrt Hybridbusse ein, mittlerweile in vier Staaten. Bei vergleichbarer Leistung sparen wir so bis zu 30% Kraftstoff ein.

Auch im Bereich Transport und Logistik ist die Reduzierung von CO₂-Emissionen ein zentrales Thema im Rahmen unserer Eco Solutions. ◀



Mit Regionalen Zukunftsdialogen haben wir den Prozess zur Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur fortgesetzt. Hier der Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube im Gespräch während der Veranstaltung in Göttingen.




DAFÜR SETZEN SICH UNSERE 295.000 MITARBEITER JEDEN TAG EIN


ENGAGEMENT FÜR KUNDEN, UMWELT UND GESELLSCHAFT

Unsere Mitarbeiter sind das Gesicht zum Kunden – ihr Engagement entscheidet über unseren Erfolg auf den Mobilitäts- und Logistikmärkten in Deutschland, Europa und weltweit. Unsere Leistungen, die wir Tag für Tag erbringen und die uns bereits heute zu einem der weltweit führenden Mobilitäts- und Logistikunternehmen machen, sind nur durch

den Einsatz unserer Mitarbeiter möglich. Zufriedene Mitarbeiter sind daher für uns eine wesentliche Grundlage für zufriedene Kunden. Auch unser Ziel, Umwelt-Vorreiter zu sein, können wir nicht ohne das Engagement unserer Mitarbeiter erreichen. ▶



2011 wurden fast 2.000 Kundenbetreuer im Nahverkehr geschult. Unter anderem in unserem Trainingszentrum in Berlin.



Bis 2011 wurden rund 20.000 Fahrer von DB Schenker sowie von Subunternehmen in energiesparender Fahrweise geschult. Geschulte Fahrer verbrauchen im Durchschnitt bis zu 10% weniger Kraftstoff.

FÄHIGKEITEN NUTZEN, POTENZIALE AUSSCHÖPFEN

Die Weiterbildung und Förderung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist für uns von großer Bedeutung. Für uns als Dienstleistungskonzern steht dabei insbesondere der direkte Kundenkontakt zur Steigerung der Servicequalität im Fokus. Im Rahmen unserer Kunden- und Qualitätsinitiative haben wir daher 2011 viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geschult, um sie bei ihrer täglichen Arbeit zu unterstützen. So wird unseren Kundenbetreuern im Nahverkehr (KiN) in einem zweitägigen Seminar durch Verhaltens- und Fachtrainings kundenorientiertes und wirtschaftliches Handeln vermittelt. Dazu gehören auch ein selbstbewusstes und freundliches Auftreten sowie eine fahrgastorientierte Kommunikation. Die KiN werden somit zu aktiven Dienstleistern und kompetenten Ansprechpartnern für unsere Kunden.

Ein weiterer wichtiger Bereich unserer Schulungsmaßnahmen ist das energiesparende Fahren sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße. ▶

Seit 2004 bietet das Berufsvorbereitungsprogramm »Chance plus« jährlich rund 400 Jugendlichen, denen die nötige Ausbildungsreife fehlt, die Möglichkeit, sich gezielt auf einen Berufseinstieg vorzubereiten.



Im Jahr 2000 wurde das Projekt »Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt« ins Leben gerufen. Über 440 Azubis beteiligten sich 2011 mit mehr als 60 Projekten an dem Wettbewerb. Acht Projekte wurden im Rahmen der Abschlussveranstaltung in Berlin prämiert.



VERANTWORTUNG ÜBERNEHMEN

Um unserer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht zu werden, setzen wir uns für eine nachhaltige Nachwuchsförderung ein. Als einer der größten und vielfältigsten Ausbilder in Deutschland bilden wir in mehr als 25 Berufen aus.

Unser Ausbildungsspektrum präsentieren wir zum Beispiel Schülerinnen der Klassen 5 bis 10 im Rahmen des jährlichen Girls' Day, um mögliche Zugangsbarrieren abzubauen und Interesse für die traditionell technisch geprägten Berufe im Eisenbahnsektor zu schaffen.

Darüber hinaus haben wir mit der Bundesagentur für Arbeit und der Industrie- und Handelskammer das Berufsvorbereitungsprogramm »Chance plus« entwickelt. Es richtet sich an Jugendliche mit Schulabschluss, denen die nötige

Ausbildungsreife fehlt, und gibt ihnen die Möglichkeit, sich diese im Rahmen des Programms anzueignen, um sich für eine Übernahme zu qualifizieren. Pro Jahr werden rund 75% der »Chance plus«-Absolventen in ein Ausbildungs- oder Arbeitsverhältnis übernommen.

Über ihren Arbeitsalltag hinaus sind Zivilcourage, soziale Kompetenz und Verantwortung auch für unsere Auszubildenden wichtige Themen. Bereits zum zwölften Mal engagierten sie sich 2011 bei »Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt« und führten eigenständig Projekte rund um das Thema soziale Verantwortung durch. ▶

Bis Anfang Februar 2011 haben sich auf fünf Zukunftskonferenzen jeweils bis zu 1.000 Mitarbeiter mit dem Vorstand über die Weiterentwicklung der Unternehmenskultur ausgetauscht.



Der DB Award bietet eine spannende Plattform für Wissenstransfer und Begegnung im DB-Konzern. Als Zeichen der Anerkennung für die hervorragenden Beiträge überreichte der Konzernvorstand jedem nominierten Team eine Trophäe.



UNTERNEHMENSKULTUR GESTALTEN

Gerade in einem Dienstleistungsunternehmen ist eine starke Kultur entscheidend für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg. Denn zufriedene Mitarbeiter sind die Grundvoraussetzung für zufriedene Kunden. Neben der richtigen Strategie und der richtigen Organisation eines Unternehmens bedarf es daher einer entsprechenden Unternehmenskultur, um auch in Zukunft erfolgreich in allen Märkten bestehen zu können.

Daher arbeiten wir seit 2010 konsequent an der Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur. Unser Ziel sind zufriedene und engagierte Mitarbeiter und Führungskräfte, die mit Begeisterung für die Deutsche Bahn und ihre Kunden arbeiten.

Als Auftakt für einen langfristig angelegten Veränderungsprozess fanden zwischen 2010 und Anfang 2011 fünf Zukunftskonferenzen zur Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur auf Konzernebene statt. ►

»Eine gute Unternehmenskultur kommt nicht von allein. Wir müssen für sie sorgen und mit Ausdauer an ihr arbeiten. Die Vielzahl kleiner Schritte wird am Ende den großen Wandel bewirken. Den Wandel hin zu einer Kultur, die zu unserem Unternehmen, zu unseren Mitarbeitern und unseren Kunden passt.«

Ulrich Weber, Vorstand Personal der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG

Im Jahr 2010 fanden fünf Zukunftskonferenzen mit Mitarbeitern zur Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur statt. Der Veränderungsprozess wurde mit 15 Regionalen Zukunftsdialogen unter Beteiligung von Mitgliedern des Konzernvorstands fortgesetzt.

Der gesamte Vorstand diskutierte jeweils zwei Tage mit insgesamt über 3.500 Mitarbeitern und Führungskräften über die notwendigen Veränderungen auf dem Weg zu einer von Offenheit und Vertrauen geprägten und an den Konzernwerten orientierten Unternehmenskultur. Aus den über 1.300 Anliegen und Ideen der Mitarbeiter und Führungskräfte haben sich vier zentrale Handlungsfelder für den Kulturwandel herauskristallisiert: Entscheidungs- und Handlungsspielraum, Führung, Kommunikation und Stärkung der bereichsübergreifenden Zusammenarbeit. An konkreten Veränderungen in diesen Bereichen wird intensiv gearbeitet, einige Ideen konnten auch bereits umgesetzt werden.

Im nächsten Schritt haben wir, um den Kulturentwicklungsprozess in die Regionen zu tragen und konkrete Veränderungen vor Ort anzustoßen, den Dialog mit jeweils rund 300 Mitarbeitern und Führungskräften in 15 hierarchie- und geschäftsfeldübergreifenden Regionalen Zukunftsdialogen bis März 2012 fortgesetzt. Neben der Diskussion der Schwächen und Stärken der heutigen DB-Kultur und der Entwicklung weiterer Veränderungsideen ist es das Ziel der Zukunftsdialoge, die Verantwortung für den kulturellen Wandel auf die regionalen Führungsebenen zu übertragen. Wir wollen möglichst viele Mitarbeiter und Führungskräfte aktiv einbinden und dadurch den Entwicklungsprozess auch lokal verankern. ◀

INHALT

32 VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

32 Vorwort

36 Der Vorstand

38 Bericht des Aufsichtsrats

41 Corporate Governance Bericht

47 KONZERNTHEMEN

49 Finanzkommunikation

52 Compliance Bericht

54 20 Jahre Hochgeschwindigkeitsverkehr
in Deutschland

56 15 Jahre Regionalisierung

58 Jahreschronik

62 Unsere Flotte und Netzwerke

69	KONZERNLAGEBERICHT	169	KONZERNABSCHLUSS
71	Überblick	171	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
73	Unternehmensstrategie	172	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
79	Wertmanagement	173	Konzern-Bilanz
85	Geschäfts- und Rahmenbedingungen	174	Konzern-Kapitalflussrechnung
104	Ertragslage	175	Konzern-Eigenkapitalpiegel
112	Entwicklung der Geschäftsfelder	176	Konzern-Anhang
132	Finanz- und Vermögenslage	271	WEITERE INFORMATIONEN
138	Nachhaltigkeit	273	BahnBeirat
148	Weitere Informationen	274	Glossar
153	Risikobericht	276	Abkürzungsverzeichnis
159	Nachtragsbericht		
160	Prognosebericht		

WASSERKRAFT

Wasserkraft ist die weltweit am meisten genutzte erneuerbare Energiequelle. Sie ist rund um die Uhr verfügbar und kann sogar als Energiespeicher genutzt werden. In Deutschland erzeugten im Jahr 2010 rund 7.500 Anlagen 20.956 Gigawattstunden Strom durch Wasserkraft. Das entspricht Angaben des Bundesministeriums für Umwelt zufolge einem Anteil am bundesweiten Stromverbrauch von 3,4%.

:: Vorwort 32

Der Vorstand 36

Bericht des Aufsichtsrats 38

Corporate Governance Bericht 41

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2011 war für den DB-Konzern ein sehr gutes Jahr. Wir haben gemeinsam einen Rekordumsatz von 37,9 Milliarden Euro erwirtschaftet und liegen damit mehr als 10 Prozent über dem Vorjahr. Wir haben unseren Kunden Tag für Tag bewiesen, dass wir bei Service und Qualität in die Offensive gehen. Wir haben große Infrastrukturprojekte umgesetzt. Wir haben sowohl im Regionalverkehr als auch im Schienengüterverkehr neue Märkte erschlossen. Und wir haben nicht zuletzt fast 10.000 neue Kollegen und rund 3.600 neue Auszubildende begrüßt und in unsere Familie integriert.

Dieses alles ist eine enorme Teamleistung. Dafür gebührt all unseren über 295.000 Mitarbeitern der Dank des gesamten Konzernvorstands. Unser Dank gilt ebenso unseren Kunden und Partnern, die uns auch im Jahr 2011 auf unserem Weg, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden, ihr Vertrauen geschenkt haben.

Dieses Vertrauen ist die Basis für eine erfolgreiche Bilanz 2011. Zu unserem Umsatzrekord hat unser neues Geschäftsfeld DB Arriva akquisitionsbedingt rund 2 Milliarden Euro beigetragen. Aber auch auf vergleichbarer Basis liegen wir mit einem Umsatz von 35,9 Milliarden Euro deutlich über dem Vorkrisenjahr 2008 und 4,3 Prozent über dem Vorjahreswert. Mit einem bereinigten EBIT in Höhe von 2,3 Milliarden Euro haben wir unser operatives Ergebnis gegenüber 2010 um rund 24 Prozent verbessert.

Der Treiber dieses Wachstums ist vor allem DB Schenker. Der Schienengüterverkehr und die Logistik haben im zurückliegenden Jahr von der guten Konjunktorentwicklung profitiert. Der Personenverkehr, der fast die Hälfte unseres bereinigten EBIT erbracht hat, war auf hohem Niveau stabil, denn alle Geschäftsfelder des Personenverkehrs konnten beim bereinigten EBIT zulegen.

Für uns bedeutet dieses Ergebnis, dass wir die Folgen der Weltwirtschaftskrise 2008/2009 überwunden haben und sehr gut aufgestellt sind. Gleichzeitig haben wir bereits im Jahr 2011 eine konjunkturelle Abkühlung gespürt. Am deutlichsten zeigt sich die abnehmende Dynamik beim Luftfrachtgeschäft, das zum Jahresende deutlich zurückgegangen ist. Während Experten für das Jahr 2012 derzeit mit einem Weltwirtschaftswachstum von bis zu 2,5 Prozent rechnen, wird für die Euro-Zone kein Wachstum erwartet. Die Unsicherheiten und Risiken bleiben in jedem Fall hoch, und wir müssen uns weiterhin auf eine volatile Entwicklung einstellen.



DR. RÜDIGER GRUBE
Vorstandsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

:: Vorwort 32

Der Vorstand 36

Bericht des Aufsichtsrats 38

Corporate Governance Bericht 41

Im Mittelpunkt unserer Arbeit stehen jedoch der Kunde und unsere Service- und Betriebsqualität. In der Kommunikation mit dem Kunden haben wir ein neues Maß an Offenheit und Transparenz erreicht: Seit September 2011 veröffentlichen wir jeden Monat detailliert die Pünktlichkeitswerte unserer Fern- und Regionalzüge im Internet. Und seit Ende des Jahres nutzen wir Facebook und Twitter, um in kürzester Zeit zu informieren und auf Kundenanliegen reagieren zu können.

Was die Betriebsqualität betrifft, so haben wir allein zur Wintervorbereitung im vergangenen Jahr 70 Millionen Euro investiert und damit zum Beispiel zusätzliche Enteisungsanlagen, Weichenheizungen und Schneeräumfahrzeuge angeschafft. Wir haben neue Züge für den Regionalverkehr bestellt und mit dem Vertrag über den ICx, der ab 2016 im Fernverkehr eine neue Ära einläuten wird, die größte Einzelinvestition in der Geschichte des DB-Konzerns beschlossen. Gleichzeitig haben wir mit der Modernisierung unserer ICE-2-Flotte begonnen.

Auch viele unserer Bahnhöfe sind im vergangenen Jahr komfortabler, schöner und umweltfreundlicher geworden. Wir konnten im Dezember fristgerecht alle Arbeiten im Rahmen der Konjunkturprogramme des Bundes abschließen. Von dem Programm haben rund 2.100 Bahnhöfe in Deutschland profitiert. Mit gleichem Elan setzen wir die Bahnhofsmodernisierung in diesem Jahr fort.

Bei der Schieneninfrastruktur haben wir große Baumaßnahmen umgesetzt. Ein Beispiel für die Maßnahmen im Bestandsnetz war die Modernisierung der Strecke Berlin–Hannover–Bielefeld. In knapp fünf Monaten haben wir hier mehr als 186 Kilometer Schienen, 21 Weichen, rund 130.000 Schwellen und gut 110.000 Tonnen Schotter erneuert. Um die Beeinträchtigungen für die Reisenden möglichst gering zu halten, fanden die Arbeiten jeweils an einem Gleis statt, während der Zugverkehr auf dem anderen Gleis weiterrollte.

Bei den Neubauprojekten war 2011 das Jahr der Tunnel. So gab es beim Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr.8 (VDE Nr. 8), der Aus- und Neubaustrecke zwischen Nürnberg–Erfurt–Leipzig/Halle und Berlin im vergangenen Jahr allein sechs Tunneldurchschläge. Alle 25 Tunnel der Strecke sind inzwischen in Arbeit. Das VDE Nr.8 ist ein wichtiges Zukunftsprojekt für den Schienenverkehr in Deutschland und wird die Reisezeit von München nach Berlin auf vier Stunden verkürzen.

Ein weiteres Zukunftsprojekt sind Stuttgart21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Hier hat im Juli 2011 der Stresstest die Leistungsfähigkeit des neuen Bahnhofs bestätigt. Im November haben die Baden-Württemberger bei einer Volksabstimmung mit über 58 Prozent klar für die Weiterführung des Projekts gestimmt. Wir setzen nun die Bauarbeiten unter Hochdruck fort, damit die Menschen im Südwesten Deutschlands so bald wie möglich die Vorteile des neuen Bahnhofs nutzen können.

Das Jahr 2011 hat uns auch bei der Erschließung neuer Märkte vorangebracht. So haben wir neue Bus- und Regionalzugverkehre auf Malta und in Schweden aufgenommen. In Stockholm haben wir die bislang größte Nahverkehrsausschreibung Schwedens gewonnen. Die Betriebsaufnahme beginnt in zwei Stufen im August 2012 und im Januar 2013. In Großbritannien haben wir die »Grand Central Railway« gekauft und sind damit nun auch im Bereich der eigenwirtschaftlichen Schienenverkehre (»Open Access Operations«) aktiv.

Im Schienengüterverkehr bieten wir erstmals zwischen London und dem europäischen Festland Verkehre mit kontinentaleuropäischen Lademaßen an, zum Beispiel nach Breslau. Die Nachfrage ist sehr groß und wir planen weitere Direktverbindungen von London aus.

Wir haben im Jahr 2011 wichtige Entscheidungen getroffen, um unsere gute Wettbewerbsposition im Markt zu verteidigen. Dabei werden neben der Kundenorientierung und der Wirtschaftlichkeit auch soziale und ökologische Aspekte immer wichtiger, um den Erfolg des Unternehmens nachhaltig zu sichern. So haben wir einen Vertrag über die Lieferung von jährlich rund 900 Millionen Kilowattstunden Strom aus Wasserkraft abgeschlossen, beziehen Strom aus inzwischen drei Windparks und haben den Bau des ersten Hybridkraftwerks unterstützt. Wir werden dieses Engagement für erneuerbare Energien und die Reduzierung unserer spezifischen CO₂-Emissionen in den nächsten Jahren konsequent ausbauen. Unser Ziel ist es, Vorreiter beim Thema Umwelt zu sein. So haben wir zum Beispiel beschlossen, dass wir bis 2020 mindestens 35 Prozent erneuerbare Energien einsetzen wollen.

Genauso konsequent werden wir unser Arbeitgeberimage verbessern. Die Ansatzpunkte sind vielfältig; erste Schritte im Jahr 2011 waren zum Beispiel die Einführung einer befristeten Auszeit für Führungskräfte oder die Entscheidung zur Erhöhung des Frauenanteils bei Mitarbeitern und Führungskräften. Wir stehen vor der Aufgabe, jedes Jahr 5.000 bis 7.000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einzustellen. Wir brauchen Mitarbeiter, die mit Begeisterung für die DB und unsere Kunden arbeiten. Denn nur mit begeisterten Mitarbeitern gewinnen wir zufriedene Kunden.

Unser Anspruch ist es, Ökonomie, Soziales und Ökologie in Einklang zu bringen. Dies ist unternehmerisch eine große Herausforderung, aber wir sind überzeugt, dass es der richtige Weg ist, um dem DB-Konzern nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Anerkennung zu sichern.

Herzlichst

Ihr



Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

Vorwort 32

:: Der Vorstand 36

Bericht des Aufsichtsrats 38

Corporate Governance Bericht 41



DER VORSTAND

GERD BECHT
Compliance, Datenschutz, Recht
und Konzernsicherheit
Jahrgang 1952
Bestellt bis 2014
Seit 2009 im
Deutsche Bahn Konzern

DR. RICHARD LUTZ
Finanzen/Controlling
Jahrgang 1964
Bestellt bis 2013
Seit 1994 im
Deutsche Bahn Konzern



DR. RÜDIGER GRUBE
 Vorsitzender des Vorstands
 Jahrgang 1951
 Bestellt bis 2014
 Seit 2009 im
 Deutsche Bahn Konzern

DR. VOLKER KERFER
 Technik, Systemverbund und
 Dienstleistungen, Infrastruktur
 Jahrgang 1956
 Bestellt bis 2017
 Seit 2006 im
 Deutsche Bahn Konzern

ULRICH WEBER
 Personal
 Jahrgang 1950
 Bestellt bis 2014
 Seit 2009 im
 Deutsche Bahn Konzern

BERICHT DES AUFSICHTSRATS



PROFESSOR DR. DR.
UTZ-HELLMUTH FELCHT
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr alle ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Er hat den Vorstand bei der Unternehmensleitung sowie der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und ausführlich über die Unternehmensplanung und die wirtschaftliche, strategische und finanzielle Entwicklung der Deutschen Bahn AG (DB AG) und ihrer Tochtergesellschaften. Alle wesentlichen Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte des Vorstands im Plenum und in den zuständigen Ausschüssen erörtert. Erhebliche Abweichungen des Geschäftsverlaufs wurden vom Vorstand erläutert und vom Aufsichtsrat geprüft. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand stets in engem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Vorstands und wurde von diesem regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung der DB AG, die anstehenden unternehmerischen Entscheidungen und das Risikomanagement informiert. Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für die DB AG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen Sitzungen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. Drei Aufsichtsratsmitglieder haben im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. In zwei Fällen wurden Beschlüsse auf der Grundlage schriftlicher Verfahren gefasst. Die Sitzungen des Aufsichtsrats wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet.

Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Unternehmens sowie die wesentlichen Investitions-, Beteiligungs- und Desinvestitionsprojekte. Ebenso hat der Aufsichtsrat in seinen Sitzungen die Strategie des DB-Konzerns sowie einzelner Unternehmensbereiche beraten. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich in mehreren seiner Sitzungen mit der Situation des Großprojekts Stuttgart 21. Ferner ließ sich der Aufsichtsrat mehrfach über im Berichtsjahr aufgetretene witterungsbedingte Störungen im Bahnbetrieb und die vom Konzern eingeleiteten Maßnahmen zu deren Vermeidung sowie über den Fortschritt der Integration der 2010 erworbenen Arriva Plc in den DB-Konzern

unterrichten. Schwerpunkt der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats im April war die Beratung des Beschaffungsvorhabens für die ICx-Züge, dem der Aufsichtsrat seine Zustimmung erteilt hat. Des Weiteren befasste sich der Aufsichtsrat intensiv mit dem Lieferverzug bereits früher bestellter Schienenfahrzeuge für den Regional- wie auch für den Fernverkehr und den daraus resultierenden betrieblichen und finanziellen Auswirkungen auf den Schienenpersonenverkehr und mit etwaigen Regressansprüchen gegenüber Fahrzeugherstellern sowie mit Schäden aus möglichen Kartellabsprachen von Schienenlieferanten. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Dezember die Mittelfristplanung 2012 bis 2016 für den DB-Konzern beraten und dem Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2012 und der Investitionsplanung zugestimmt.

Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat vier ständige Ausschüsse gebildet. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu vier Sitzungen zusammen und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet.

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr fünf Sitzungen und eine Telefonkonferenz durchgeführt und befasste sich insbesondere mit den Quartalsabschlüssen, dem Halbjahresabschluss und den diesbezüglichen Review-Ergebnissen sowie dem halbjährlichen Review großer Investitionsprojekte. Weitere Schwerpunkte bildeten die Vorschau 2011 und die Mittelfristplanung 2012 bis 2016 für den DB-Konzern. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss ließ sich über den Fortgang und die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21, die Strategie von DB Schenker sowie über die weitere Entwicklung von Akquisitionen unter besonderer Berücksichtigung von DB Arriva unterrichten. In einer seiner Sitzungen hat der Ausschuss ausführlich die Situation des konzerninternen Arbeitsmarkts erörtert. Ferner befasste er sich mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes, der Fortentwicklung der Bilanzierungsgrundsätze und des internen Kontrollsystems sowie der Vorbereitung und Auswertung der im Berichtsjahr turnusmäßig durchgeführten Effizienzprüfung des Aufsichtsrats. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss ließ sich zudem über die Erteilung des Prüfauftrags an den Abschlussprüfer und die Ergebnisse der internen Revision sowie Untersuchungen im Bereich Compliance unterrichten.

Der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Finanzvorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in sechs Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere hat er die Ausgestaltung eines Peer-Group-Vergleichs für das Long-term-Incentive-Programm für den Vorstand erarbeitet, die vom Aufsichtsrat im März 2011 verabschiedet wurde. Ferner hat sich der Personalausschuss vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder sowie den Zielvereinbarungen des Vorstands für das Berichtsjahr befasst.

Der gemäß §27 Abs. 3 MitbestG eingerichtete Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht zusammentreten.

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance befasst. Mit Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 2009 hat die Bundesregierung den Public Corporate Governance Kodex des Bundes verabschiedet. Der Public Corporate Governance Kodex des Bundes enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat hat sich intensiv mit der Umsetzung des Public Corporate Governance Kodex im DB-Konzern befasst und die dazu notwendigen Entscheidungen getroffen. Ferner hat er im Berichtsjahr turnusmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit überprüft und die Ergebnisse der Überprüfung in seiner Sitzung am 14. Dezember 2011 beraten.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2011 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 26. März 2012 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 28. März 2012 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2011 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft. Die Wirtschaftsprüfer haben einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt und über das Ergebnis ihrer Prüfung berichtet.

Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlussklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die PwC keine Einwendungen erhoben.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Im Berichtsjahr hat es keine Veränderungen im Vorstand sowie im Aufsichtsrat gegeben.

In seiner Sitzung am 14. Dezember 2011 hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Volker Kefer mit Wirkung vom 9. September 2012 für weitere fünf Jahre als Mitglied des Vorstands der DB AG wiederbestellt. Herr Dr. Kefer wird weiterhin die Vorstandsressorts Technik, Systemverbund und Dienstleistungen sowie Infrastruktur verantworten.

Der Aufsichtsrat spricht den Mitgliedern von Vorstand und Aufsichtsrat seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Unterstützung zum Wohl des Unternehmens aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Berichtsjahr geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2012

Für den Aufsichtsrat



Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

::: CORPORATE GOVERNANCE BERICHT IST BESTANDTEIL DES KONZERNLAGEBERICHTS

::: GUTE CORPORATE GOVERNANCE IST EINE WESENTLICHE GRUNDLAGE FÜR DEN UNTERNEHMENSERFOLG

::: EMPFEHLUNGEN ZUM PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX MIT EINER AUSNAHME ENTSPROCHEN

Corporate-Governance-Regelungen sollen eine gute, verantwortungsvolle und wertorientierte Unternehmensführung sicherstellen. Die Bundesregierung (Bund) hat am 1. Juli 2009 den Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) zu Grundsätzen guter Unternehmens- und Beteiligungsführung beschlossen. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Ziel des PCGK ist es, die Unternehmensführung und -überwachung transparenter und nachvollziehbarer zu machen und die Rolle des Bundes als Anteilseigner klarer zu fassen. Zugleich soll das Bewusstsein für eine gute Corporate Governance erhöht werden.

Wir sind davon überzeugt, dass eine gute Corporate Governance eine wesentliche Grundlage für den Erfolg des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) ist. Es ist unser Ziel, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern und dabei die Interessen von Kunden, Geschäftspartnern, Investoren, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit zu fördern sowie das Vertrauen in den DB-Konzern zu bewahren und auszubauen.

Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG erklären gemeinsam: »Seit der letzten Entsprechenserklärung vom 30. März 2011 hat die DB AG den von der Bundesregierung am 1. Juli 2009 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK mit der folgenden Ausnahme entsprochen: Die von der DB AG für die Aufsichtsratsmitglieder der Konzernunternehmen abgeschlossene D&O-Versicherung enthielt im Geschäftsjahr 2011 abweichend von der Empfehlung der Ziffer 3.3.2 PCGK keinen Selbstbehalt. Die Einführung eines angemessenen Selbstbehalts ist unverändert beabsichtigt. Der Willensbildungsprozess über die Ausgestaltung eines angemessenen Selbstbehalts ist im Jahr 2011 noch nicht abgeschlossen worden. Im Jahr 2012 wird über die Vereinbarung eines angemessenen Selbstbehalts für die Mitglieder des Aufsichtsrats entschieden werden. Die DB AG beabsichtigt, den übrigen Empfehlungen des PCGK auch künftig zu entsprechen.«

Zusammenwirken von Vorstand und Aufsichtsrat

Als deutsche Aktiengesellschaft unterliegt die DB AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Überwachungsstruktur. Diese beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig.

Im Interesse einer bestmöglichen Unternehmensleitung legen wir großen Wert darauf, dass Vorstand und Aufsichtsrat in einem kontinuierlichen Dialog miteinander stehen und zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll und effizient zusammenarbeiten. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen, insbesondere der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements sowie des internen Kontrollsystems.

Eine Übersicht über die *Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat*¹ einschließlich der von ihnen wahrgenommenen Mandate ist im Konzern-Anhang enthalten.

VORSTAND

Der Vorstand leitet die Gesellschaft in eigener Verantwortung. Er ist an das Unternehmensinteresse gebunden und der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet. Er konkretisiert die Unternehmensziele und legt die Strategien fest, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen. Der Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten von grundsätzlicher und wesentlicher Bedeutung für das Unternehmen.

Der Vorstand der DB AG besteht aus sechs Ressorts. Neben dem Ressort des Vorsitzenden umfasst der Vorstand die Ressorts Finanzen/Controlling, Personal, Infrastruktur, Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit sowie Technik, Systemverbund und Dienstleistungen. Die Vorstandsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und ihre Vorstandskollegen darüber informieren. Im Berichtsjahr ist kein derartiger Fall aufgetreten. Zur Sicherstellung einer integrierten Konzernführung

¹... Seite 270 ff.

werden die Sitzungen des Vorstands der DB AG in der Regel gemeinsam mit den Sitzungen des Vorstands der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) durchgeführt.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. Dem Aufsichtsrat der DB AG gehören entsprechend den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter und zehn Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden teils entsandt und teils durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehören gegenwärtig zwei Frauen an. Vorsitzender des Aufsichtsrats ist Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht. *Persönliche oder geschäftliche Beziehungen* ¹ einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur Gesellschaft werden im Konzern-Anhang ausgewiesen.

Die Aufsichtsratsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und den Aufsichtsrat darüber informieren. Im Berichtsjahr ist kein derartiger Fall aufgetreten.

Geschäfte von grundlegender Bedeutung sowie andere Vorstandsentscheidungen mit wesentlichem Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage des Unternehmens bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat wird vom Vorstand mindestens vierteljährlich über die Geschäftsentwicklung und über die Lage des DB-Konzerns informiert. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auch regelmäßig über die im DB-Konzern ergriffenen Maßnahmen zur Einhaltung von Gesetzen und den unternehmensinternen Regularien (Compliance). In den Aufgabenbereich des Aufsichtsrats fallen außerdem die Prüfung und Billigung des Jahresabschlusses der DB AG sowie die Prüfung des Lageberichts der DB AG, des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts der DB AG. Der Aufsichtsrat befasst sich darüber hinaus mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie der Abschlussprüfung.

Darüber hinaus steht der Aufsichtsratsvorsitzende mit dem Vorstand und insbesondere mit dem Vorstandsvorsitzenden in regelmäßigem Kontakt und berät mit diesem die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des DB-Konzerns. Über wichtige Ereignisse, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung sind, wird der Aufsichtsratsvorsitzende regelmäßig durch den Vorstandsvorsitzenden informiert.

Zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der DB AG bestanden im Geschäftsjahr 2011 keine Beraterverträge und sonstigen vergleichbaren Dienstleistungs- und Werkverträge.

GEMEINSAME AUFSICHTSRATSSITZUNGEN

Zur Steigerung der Beratungseffizienz tagen der Aufsichtsrat der DB AG und der Aufsichtsrat der DB ML AG regelmäßig gemeinsam. Die Beschlussfassung des jeweiligen Aufsichtsrats erfolgt durch dessen Mitglieder. Die Möglichkeit von separaten Aufsichtsratsitzungen bleibt grundsätzlich bestehen.

AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach Mitbestimmungsgesetz einzurichtenden Vermittlungsausschuss weitere Ausschüsse zu bilden und einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Eine Übersicht über die *Mitglieder der Ausschüsse* ² finden Sie im Konzern-Anhang. Über die *Arbeit der Ausschüsse* ³ im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine *Funktionsbeschreibung der einzelnen Ausschüsse* ⁴ finden Sie auf unserer Internetseite.

Transparenz

Auf *unserer Internetseite* ⁵ stellen wir alle wichtigen Informationen zum Konzern- und Jahresabschluss, den Halbjahresbericht, den Finanzkalender sowie Informationen zu meldepflichtigen Wertpapiergeschäften zur Verfügung. Darüber hinaus informieren wir im Rahmen unserer Investor-Relations-Aktivitäten und Unternehmenskommunikation regelmäßig über aktuelle Entwicklungen.

Risikomanagement

Gute Unternehmensführung beinhaltet auch den verantwortungsbewussten Umgang mit Chancen und Risiken, die im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit entstehen. Für Vorstand und Aufsichtsrat ist deshalb die frühzeitige Identifizierung und Begrenzung von geschäftlichen Risiken von hoher Bedeutung.

Es ist Aufgabe des Vorstands, ein angemessenes Risikomanagement und dessen Überwachung im Unternehmen sicherzustellen und beides kontinuierlich weiterzuentwickeln. Durch das Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts (BilMoG) wurden die Aufgaben des Aufsichtsrats im Hinblick auf die

¹ Seite 251, ² Seite 270, ³ Seite 39, ⁴ www.db.de/ausschuesse, ⁵ www.db.de/ir

Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems präzisiert. Damit der Aufsichtsrat diese Aufgabe erfüllen kann, müssen ihm geeignete Informationen zur Verfügung gestellt werden, anhand derer er sich ein Urteil über die Angemessenheit und Funktionsfähigkeit der Systeme bilden kann. Zum internen Kontrollsystem erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung an den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über seine Angemessenheit und Wirksamkeit. Daneben berichtet der Vorstand dem Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über Risiken von wesentlicher Bedeutung für die DBAG und den DB-Konzern sowie deren Behandlung durch den Vorstand. Er kontrolliert auch, ob das Risikofrüherkennungssystem den Anforderungen des §91 Abs. 2 AktG entspricht.

Compliance

Das Compliance-Management im DB-Konzern trägt Sorge für die konzernweite Einhaltung von Gesetzen und Regeln und ist ein wesentlicher Baustein unserer Unternehmenskultur. Die Aktivitäten der DB AG unterliegen national und international wirkenden rechtlichen Vorgaben sowie selbst gesetzten Werten und Regeln. Die Unternehmenswerte des DB-Konzerns sind in einem konzernweit gültigen Verhaltenskodex zusammengefasst. Ziel des Verhaltenskodex ist es, die Organe und Mitarbeiter des DB-Konzerns bei der Einhaltung und Umsetzung der Regeln gegenüber der Gesellschaft, den Wettbewerbern, Amtsträgern und Geschäftspartnern, gegenüber dem Eigentümer sowie im Umgang untereinander zu unterstützen. Unsere Mitarbeiter und Führungskräfte werden im Hinblick auf den Inhalt des Verhaltenskodex sowie hinsichtlich der maßgeblichen Gesetze und Regeln im Rahmen unserer diversen Schulungsprogramme unter Verfolgung eines risikobasierten Ansatzes geschult. Die Führungskräfte der Ressorts und zuständigen Organisationseinheiten sind verantwortlich dafür, dass sie selbst und ihre Mitarbeiter sich regelkonform verhalten.

Zur Sicherstellung einer regelkonformen Unternehmensorganisation wurde das Compliance-Management-System mit einer eindeutig präventiven Ausrichtung weiterentwickelt, insbesondere hinsichtlich der dezentralen Strukturen in den Geschäftsfeldern und Tochtergesellschaften. Weitere Informationen zum Thema Compliance finden Sie im *Compliance Bericht* ¹.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Hauptversammlung hat am 5. April 2011 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2011 bestellt. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat den Vorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers vorbereitet und nach dessen Wahl durch die Hauptversammlung mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird, soweit diese nicht umgehend beseitigt werden. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende vom Abschlussprüfer über gesonderte Feststellungen und etwaige Unrichtigkeiten der Entsprechenserklärung unverzüglich informiert wird.

Effizienzprüfung Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Die Effizienzprüfung erfolgt im Zweijahresrhythmus. Die Ergebnisse der im Jahr 2011 turnusgemäß durchgeführten Effizienzprüfung wurden im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss und im Aufsichtsrat erörtert.

Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht beschreibt die Vergütungssystematik und stellt die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats dar.

DAS VERGÜTUNGSSYSTEM DES VORSTANDS

Das Vergütungssystem für den Vorstand der DB AG zielt darauf ab, die Vorstandsmitglieder entsprechend ihren Aufgaben- und Verantwortungsbereichen angemessen zu vergüten und dabei die Leistung eines jeden Vorstandsmitglieds sowie den Erfolg des Unternehmens unmittelbar zu berücksichtigen.

Die Angemessenheit der Vergütung wird regelmäßig in einem Vergütungsvergleich überprüft. Im Rahmen dieser Überprüfung wird die Höhe der Vorstandsvergütung sowohl im Vergleich zum externen Markt (horizontale Angemessenheit) als auch zu den sonstigen Vergütungen im Unternehmen (vertikale Angemessenheit) gewürdigt. Sollte sich hieraus die Notwendigkeit einer Veränderung des Vergütungssystems oder der

¹... Seite 52f.

Vergütungshöhe ergeben, macht der Personalausschuss des Aufsichtsrats dem Aufsichtsrat entsprechende Vorschläge zur Beschlussfassung. Die letzte Überprüfung der Angemessenheit der Vergütung erfolgte im ersten Halbjahr 2011.

Vergütungsbestandteile

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtvergütung umfasst daneben auch die Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie die Nebenleistungen.

Die fixe Grundvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich an dem Verantwortungsumfang und der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert. Das individuell festgelegte Fixeinkommen wird in zwölf gleichen Teilen ausbezahlt.

Die erfolgsabhängige Jahrestantieme errechnet sich aus dem Erreichen kennzahlenbezogener betriebswirtschaftlicher Ziele (Tantiemefaktor) und der Erfüllung individueller Ziele (Leistungsfaktor). Zwischen Tantiemefaktor und Leistungsfaktor besteht eine multiplikative Verknüpfung. Die Höhe des Tantiemefaktors ist abhängig vom Grad des Erreichens der aus der Unternehmensplanung abgeleiteten wirtschaftlichen Ziele. Die Bezugsparameter sind zu gleichen Teilen der operative Erfolg (operatives Ergebnis nach Zinsen) und die erzielte Kapitalrendite (ROCE).

Der Leistungsfaktor würdigt die Erfüllung der persönlichen Ziele. Die Zieltantieme entspricht der Jahrestantieme, die das Vorstandsmitglied in einem »normalen Geschäftsjahr« (Einhaltung der Planziele) bei 100-prozentiger Erfüllung der Leistungsziele erhält. Unterschreitet das Unternehmensergebnis die vorgegebenen Planwerte, kann sich der Tantiemefaktor – unabhängig von der persönlichen Zielerreichung – im Extremfall auf null reduzieren. Somit ist ein vollständiger Ausfall der Jahrestantieme möglich. Bei einer entsprechenden Überschreitung der Planwerte kann die Jahrestantieme unter der Voraussetzung, dass auch der maximale Leistungsfaktor erreicht wird, das 2,6-Fache der Zieltantieme betragen.

Die wirtschaftlichen und persönlichen Ziele der Vorstandsmitglieder werden jährlich auf Basis einer Empfehlung des Personalausschusses vom Aufsichtsrat beschlossen und mit den Vorstandsmitgliedern schriftlich vereinbart.

Gemeinsam mit der vom Aufsichtsrat verabschiedeten Planung bilden die persönlichen Ziele die Bemessungsgrundlage für die Jahrestantieme. Damit stehen zu Beginn des Geschäftsjahres alle wesentlichen Parameter für die Gesamtvergütung fest.

Nach Abschluss eines Geschäftsjahres werden auf Basis der Konzernergebnisse für jedes Vorstandsmitglied der Tantiemefaktor und der persönliche Leistungsfaktor ermittelt. Das Zieleinkommen wird erreicht, wenn sowohl die Unternehmensziele als auch die individuellen Ziele zu 100 % erfüllt sind. Die abschließende Festlegung dazu erfolgt durch den Aufsichtsrat und wird vom Personalausschuss vorbereitet.

Bemessungsgrundlage für das langfristige Vergütungselement ist die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Diese Bemessungsgrundlage honoriert das Erreichen beziehungsweise Übertreffen der in der Mittelfristplanung gesetzten operativen Ergebnisziele und deren Auswirkung auf den Unternehmenswert. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit werden die im Vergleich zur Unternehmensplanung erzielte Wertsteigerung und der Auszahlungsgrad ermittelt. Durch einen Peer-Group-Vergleich wird der Ausschüttungsgrad des Long-term Incentive entsprechend dem Ergebnis des Vergleichs der Außenperformance des Unternehmens gegenüber einer Vergleichsgruppe modifiziert. Die Planlaufzeit beträgt jeweils vier Jahre.

Der Auszahlungsgrad des Long-term Incentive Plan ist nach oben begrenzt und kann zwischen 0 und 300 % liegen. Der Anspruch aus der Long-term-Incentive-Zusage ist vererblich.

Die Vorstandsmitglieder haben einen Anspruch auf eine angemessene Abfindung bei Beendigung der organschaftlichen Bestellung vor dem vertraglich festgelegten Zeitpunkt, ohne dass ein von ihnen zu vertretender wichtiger Grund vorliegt. Die Abfindung orientiert sich an der Restlaufzeit des Vertrags, dem vereinbarten Zielgehalt und gegebenenfalls den bereits in der Restlaufzeit des Vertrags von der DB AG zu erfüllenden Ruhegeldansprüchen.

Entsprechend den Empfehlungen des PCGK ist in allen Dienstverträgen der Vorstandsmitglieder der DBAG ein Abfindungscap enthalten. Danach dürfen Zahlungen an ein Vorstandsmitglied aufgrund vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund i.S.d. § 626 BGB den Wert von zwei Jahresgehältern einschließlich variabler Gehaltsbestandteile nicht überschreiten und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten.

Für die Wahrnehmung von Mandaten in Kontrollgremien von Konzern- und Beteiligungsgesellschaften wird den Mitgliedern des Vorstands keine zusätzliche Vergütung gezahlt.

Ruhegeldansprüche

Der Aufsichtsrat hat für die Vorstandsmitglieder eine grundsätzliche Altersgrenze von 65 Jahren festgelegt. Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. Ein Vorstandsmitglied hat Anspruch auf ein lebenslanges Ruhegeld, wenn das Dienst-

verhältnis wegen dauernder Dienstunfähigkeit endet oder der Vertrag vor dem vereinbarten Beendigungstermin endet oder nicht verlängert wird, ohne dass ein wichtiger Grund vorliegt, oder das Vorstandsmitglied die Fortsetzung des Dienstvertrags zu gleichen oder für ihn günstigeren Bedingungen ablehnt.

Die betrieblichen Versorgungszusagen belaufen sich auf einen Prozentsatz des Grundgehalts, der sich nach der Dauer der Zugehörigkeit des Vorstandsmitglieds zum Unternehmen richtet. Die Versorgungszusagen sehen lebenslange Alters- und Hinterbliebenenrenten vor. Ein Kapitalwahlrecht besteht nicht.

Außerdem hat die DB AG für vor dem 1. Januar 2009 abgeschlossene Vorstandsverträge eine Rückdeckungsversicherung für die betriebliche Altersvorsorge abgeschlossen.

Vertragliche Nebenleistungen

Als vertragliche Nebenleistungen haben die Vorstandsmitglieder unter anderem Anspruch auf einen Dienstwagen mit Fahrer zur dienstlichen und privaten Nutzung, eine persönliche BahnCard 100 First sowie den üblichen Versicherungsschutz. Für dienstlich veranlasste Zweitwohnungen wird ein Mietzuschuss gewährt. Diese Sachbezüge unterliegen, soweit sie nicht steuerfrei gewährt werden können, als geldwerter Vorteil der Besteuerung durch die Vorstandsmitglieder. Den Vorstandsmitgliedern ist es wie allen Führungskräften freigestellt, am Deferred-Compensation-Programm des Unternehmens teilzunehmen.

Für die Mitglieder des Vorstands besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung war im Geschäftsjahr 2011 als Gruppenversicherung mit dem gesetzlich vorgesehenen Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Vorstände entstehen können. Der Versicherungsschutz der bestehenden D&O-Versicherung gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Beendigung der Vorstandstätigkeit weiter.

Vergütung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2011

Die Tantieme für das abgelaufene Geschäftsjahr wird mit dem Ende des Monats, in dem die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft stattfindet, fällig.

Für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr erhalten die Mitglieder des Vorstands der DB AG folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Vorstands — in T €	VARIABLE VERGÜTUNG			Sons- tiges ³⁾	Insgesamt
	Feste Vergütung	kurz- fristig ¹⁾	lang- fristig ²⁾		
AM 31. 12. 2011 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER					
Dr. Rüdiger Grube	900	1.202	330	30	2.462
Gerd Becht	650	743	210	34	1.637
Dr. Volker Kefer	400	530	150	32	1.112
Dr. Richard Lutz	400	530	150	29	1.109
Ulrich Weber	650	743	210	10	1.613
Insgesamt	3.000	3.748	1.050	135	7.933

¹⁾ Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

²⁾ Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung für Long-term Incentives.

³⁾ Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen, aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten.

Der mit dem im Vorjahr aus dem Vorstand ausgeschiedenen Herrn Diethelm Sack geschlossene Beratervertrag wurde im Berichtsjahr über die ursprünglich zum 31. Dezember 2011 endende Laufzeit hinaus verlängert.

Kein Mitglied des Vorstands hat im Berichtsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

Versorgungsansprüche des Vorstands für das Geschäftsjahr 2011

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 2.848 T € zugeführt.

Zuführung zu den Pensionsrückstellungen (Dienstzeitaufwand) — in T €	2011
IM GESCHÄFTSJAHRE 2011 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER	
Dr. Rüdiger Grube	961
Gerd Becht	731
Dr. Volker Kefer	209
Dr. Richard Lutz	58
Ulrich Weber	889
Insgesamt	2.848

Die *Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder*¹⁾ sind als Gesamtsumme im Konzern-Anhang ausgewiesen.

VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHRE 2011

Die Vergütung des Aufsichtsrats wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche

Vergütung von 20.000 € sowie eine erfolgsorientierte jährliche Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzernabschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Die erfolgsabhängige Vergütung ist auf maximal 13.000 € begrenzt.

Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel. Für den Vorsitz im Präsidialausschuss und im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss erhöht sich die Vergütung um das Einfache, für den Vorsitz im Personalausschuss um die Hälfte der Vergütung. Die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach §27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss bleiben unberücksichtigt.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 250 €. Die Aufsichtsratsmitglieder haben zudem die Wahl zwischen einer persönlichen BahnCard 100 First oder fünf Freifahrtscheinen.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung ist als Gruppenversicherung ohne Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Aufsichtsräte entstehen können. Ferner besteht für die Mitglieder des Aufsichtsrats eine Gruppenunfallversicherung. Die Prämie für die genannten Versicherungen entrichtet die Gesellschaft.

Die Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, erhalten für jeden angefangenen Monat ihrer Mitgliedschaft ein Zwölftel der Vergütung. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seinen Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

Die Zahlung der Vergütung erfolgt nach Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder für das vorangegangene Geschäftsjahr beschließt.

Die Vergütung einschließlich der persönlichen BahnCard 100 First oder der fünf Freifahrtscheine ist von den Aufsichtsratsmitgliedern eigenständig zu versteuern.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats halten derzeit weder Aktien der Gesellschaft noch Optionsrechte, die zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft berechtigen.

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 28. März 2012 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats — in T €	JAHRESEINKOMMEN 2011				Ins- gesamt ¹⁾
	fixe Vergütung	variable Vergütung	Sitzungs- geld	Neben- leistungen	
AM 31. 12. 2011 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER					
Prof. Dr. Dr. Utz- Hellmuth Felcht	70,0	39,9	2,8	0,0	112,7
Alexander Kirchner	40,0	22,8	2,5	0,9	66,2
Dr. Hans Bernhard Beus	20,0	11,4	2,0	0,0	33,4
Christoph Dänzer-Vanotti	20,0	11,4	1,3	6,4	39,1
Patrick Döring	20,0	11,4	1,0	0,0	32,4
Dr. Jürgen Großmann	20,0	11,4	1,0	6,4	38,8
Dr. Bernhard Heitzer	20,0	11,4	2,3	0,0	33,7
Jörg Hensel	20,0	11,4	1,0	0,9	33,3
Klaus-Dieter Hommel	20,0	11,4	1,3	6,4	39,1
Wolfgang Joosten	20,0	11,4	1,3	6,4	39,1
Günter Kirchheim	30,0	17,1	2,8	0,9	50,7
Helmut Kleindienst	25,0	14,3	2,5	0,9	42,6
Dr. Jürgen Krumnow	40,0	22,8	2,5	0,9	66,2
Prof. Knut Lösche	20,0	11,4	1,3	6,4	39,1
Vitus Müller	20,0	11,4	1,0	0,9	33,3
Ute Plambeck	20,0	11,4	1,3	0,0	32,7
Mario Reiß	20,0	11,4	1,3	6,4	39,1
Regina Rusch-Ziemba	25,0	14,3	2,3	0,0	41,5
Prof. Klaus-Dieter Scheurle	35,0	20,0	3,8	0,9	59,6
Dr. Heinrich Weiss	20,0	11,4	0,5	6,4	38,3
Summe¹⁾	525,0	299,3	35,3	50,9	910,4
Aufsichtsrats- vergütung für weitere Mandate in DB-Tochter- gesellschaften					98,5
Insgesamt					1.008,9

¹⁾ Etwaige Abweichungen zu den Einzelbezügen sind rundungsbedingt.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats bestehen nicht.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen erhalten.

Die Arbeitnehmervertreter führen die erhaltene Aufsichtsratsvergütung weitestgehend an die Hans-Böckler-Stiftung ab.

KONZERNTHEMEN

WINDKRAFT

Die Windenergie ist mittlerweile eine tragende Säule der Energieversorgung in Deutschland geworden. Im Jahr 2010 wurden mit Anlagen zwischen Flensburg und dem Bodensee knapp 37.800 Gigawattstunden Windenergie produziert. Der Anteil der Windenergie am bundesweiten Stromverbrauch liegt damit bei 6,2% – mit steigender Tendenz. Binnen 20 Jahren hat sich die Leistung von Windkraftanlagen in Deutschland verzehnfacht.



49 FINANZKOMMUNIKATION

49 Investor Relations

49 Anleiheemissionen

50 Rating

51 Wertmanagement

52 COMPLIANCE BERICHT

52 Compliance-Verständnis und Grundsätze

53 Datenschutz im DB-Konzern neu aufgestellt

54 20 JAHRE HOCHGESCHWINDIGKEITS-
VERKEHR IN DEUTSCHLAND

56 15 JAHRE REGIONALISIERUNG

58 JAHRESCHRONIK

62 UNSERE FLOTTE UND NETZWERKE



FINANZKOMMUNIKATION

- ::: WEITERE INTENSIVIERUNG DER INVESTOR-RELATIONS-ARBEIT
- ::: ELF ANLEIHEN IM WERT VON 2,1 MRD. € EMITTIERT
- ::: RATING-EINSTUFUNGEN IM BERICHTSJAHR ERNEUT BESTÄTIGT

Investor Relations

Ein wesentliches Ziel unserer Investor-Relations-Arbeit ist die zielgerichtete und nachhaltige Kommunikation mit Investoren, Analysten und Rating-Agenturen. Wir informieren deshalb regelmäßig, umfassend und zeitnah über unsere Finanzaktivitäten und die Entwicklung des DB-Konzerns.

Im Berichtsjahr haben wir unsere Investor-Relations-Aktivitäten weiter intensiviert. In Rahmen von Veranstaltungen und Einzelgesprächen in Europa und Asien standen wir in einem aktiven Dialog mit bestehenden und potenziellen neuen Investoren. Sowohl die Anzahl als auch die regionale Ausdehnung haben wir dabei im Berichtsjahr deutlich erweitert. So waren wir erstmals auch bei Investoren in Finnland, Südkorea und Taiwan aktiv.

Damit haben wir die Grundlage für unsere erfolgreichen Anleiheemissionen im Berichtsjahr gelegt. Nachdem wir im Vorjahr die Emission von drei Euro-Anleihen, einer Anleihe in japanischen Yen und einer Anleihe in Schweizer Franken vorgenommen hatten, haben wir im Berichtsjahr erfolgreich die Emission von

fünf Euro-Anleihen und einer Erhöhung, einer Anleihe in norwegischen Kronen und einer Erhöhung, einer Anleihe in Hongkong-Dollar, einer Anleihe in Schweizer Franken und einer Anleihe in US-Dollar begleitet. Alle Anleihen stießen auf großes Interesse bei internationalen Investoren. Der regionale Schwerpunkt unserer Investoren lag dabei unverändert in Frankreich, Deutschland, der Schweiz und Japan.

Ein weiterer Schwerpunkt lag im Berichtsjahr auf dem Ausbau unseres *IR-Internetauftritts*¹. Wir veröffentlichen sämtliche Geschäfts- und Zwischenberichte im Internet. Darüber hinaus sind auf unserer Investor-Relations-Seite unter anderem umfassende Informationen über den DB-Konzern, Unternehmenspräsentationen, Antworten auf häufig gestellte Fragen sowie umfangreiche Informationen über unsere Kapitalmarktaktivitäten und unsere Rating-Einstufungen verfügbar. Ein spezieller Newsletter ermöglicht zudem die automatische und zeitnahe Versorgung mit aktuellen Informationen per E-Mail.

Wenn Sie Kontakt mit uns aufnehmen wollen, finden Sie alle Informationen im hinteren Umschlag dieses Berichts oder auf unserer IR-Internetseite.

Anleiheemissionen

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Kupon	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS0632241112	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	500	3,750	Juni 2021	10
XS0642351505	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	500	2,875	Juni 2016	5
CH0134208427	Deutsche Bahn Finance B.V.	CHF	375	1,500	Dezember 2017	6,3
XS0632241112	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	200	3,750	Juni 2021	9,8
XS0669864976	Deutsche Bahn Finance B.V.	NOK	750	3,375	September 2016	5
XS0698630513	Deutsche Bahn Finance B.V.	HKD	836	2,000	Oktober 2016	5
XS0669864976	Deutsche Bahn Finance B.V.	NOK	500	3,375	September 2016	4,8
XS0703713320	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	92	3,535	November 2026	15
XS0707434428	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	10	FRN	November 2016	5
XS0707435078	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	50	FRN	November 2016	5
XS0707816202	Deutsche Bahn Finance B.V.	USD	200	FRN	November 2016	5

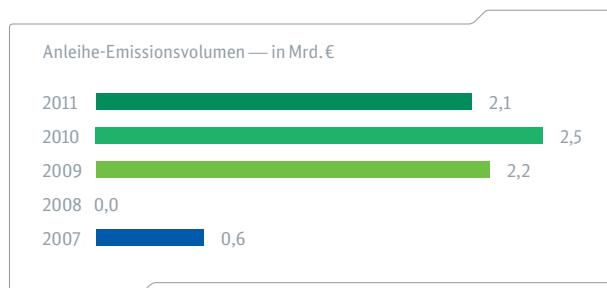
¹ www.db.de/ir

Über unsere Finanzierungstochter Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, haben wir im Berichtsjahr neun Anleihen und zwei Erhöhungen im Gegenwert von insgesamt 2,1 Mrd. € am Kapitalmarkt platziert. Die Anleihen dienten vor allem der Refinanzierung von vier fällig gewordenen Fremdwährungsanleihen über umgerechnet insgesamt 1,4 Mrd. € sowie der *vorzeitigen Rückzahlung von Zinslosen Darlehen* ¹ an den Bund.

Zunächst emittierten wir nach unserer Europa-Roadshow im Juni zwei Euro-Benchmark-Anleihen über jeweils 500 Mio. € mit Laufzeiten von fünf beziehungsweise zehn Jahren. Die Anleihen wurden hauptsächlich in Frankreich und Deutschland platziert. Die zehnjährige Anleihe wurde im Juli wegen einer hohen Investorennachfrage um 200 Mio. € aufgestockt.

Mit der Verschärfung der Euro-Schuldenkrise im zweiten Halbjahr 2011 konzentrierten wir uns auf die steigende Nachfrage von Schweizer Investoren sowie auf Privatplatzierungen speziell im asiatischen Raum. Zunächst platzierten wir im August eine sechsjährige Benchmark-Anleihe in Höhe von 375 Mio. CHF in der Schweiz. Anschließend begaben wir im September, ebenfalls für die Schweizer Investoren, eine fünfjährige Benchmark-Anleihe über 750 Mio. NOK, die im Zusammenhang mit einer anhaltend guten Nachfrage im November nochmals um 500 Mio. NOK aufgestockt wurde.

Im Anschluss an unsere Asien-Roadshow begaben wir im Oktober und November fünf auf die Bedürfnisse der asiatischen Investoren zugeschnittene Privatplatzierungen im Gegenwert von insgesamt 376 Mio. € in verschiedenen Währungen (HKD, EUR und USD). Zur Vermeidung von Wechselkursrisiken wurden für die Fremdwährungsanleihen Zins-Währungs-Swaps mit entsprechend identischen Laufzeiten abgeschlossen. Lediglich ein Teil der HKD-Transaktion wurde direkt an unsere Tochtergesellschaft in Hongkong als Darlehen weitergereicht.



Rating

Ratings DB AG	Ersterteilung	Letzte Bestätigung	AKTUELLE EINSTUFUNGEN		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
Moody's	16.05.2000	30.08.2011	P-1	Aa1	stabil
Standard & Poor's	16.05.2000	17.01.2012	A-1+	AA	stabil
Fitch	17.02.2009	03.08.2011	F1+	AA	stabil

Stand: 21.02.2012

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P), Moody's und Fitch laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben alle drei Rating-Agenturen ihre jährlichen Rating-Reviews durchgeführt und die guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG im Anschluss daran bestätigt. Die jeweiligen Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 (S&P und Moody's) beziehungsweise 2009 (Fitch) unverändert.

Mit der Verschärfung der Staatsschuldenkrise in Europa und der sich im Jahresverlauf abzeichnenden konjunkturellen Abschwächung rückten auch die Rating-Einstufungen der DB AG unter anderem infolge der Unterstützung der Rating-Einstufungen der DB AG durch das Rating der Bundesrepublik Deutschland wieder mehr in den Fokus der Agenturen.

Als einzige Agentur hatte S&P am 5. Dezember 2011 angekündigt, neben 14 anderen europäischen Staaten auch das Rating der Bundesrepublik Deutschland einer Prüfung zu unterziehen («CreditWatch with negative implications»). Infolgedessen hatte S&P am 8. Dezember 2011 veröffentlicht, auch eine Überprüfung des Ratings der DB AG mit derselben Tendenz durchzuführen. Der Ausblick des Ratings der DB AG wurde dementsprechend wie beim Bund auf CreditWatch negativ gesetzt. Dies resultierte daraus, dass sich aus der Sicht von S&P im Falle einer Herabstufung des Ratings der Bundesrepublik Deutschland die Unterstützung für das Rating der DB AG durch das Rating des Bundes abschwächen würde.

Am 13. Januar 2012 hat S&P die Rating-Einstufungen und den Ausblick des Ratings der Bundesrepublik Deutschland bestätigt und daraufhin am 17. Januar 2012 auch für das Rating der DB AG den *CreditWatch wieder aufgelöst* ² und die Rating-Einstufungen der DB AG und den stabilen Ausblick bestätigt.

Weitere Informationen zum Thema *Rating* ³ und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG zum Herunterladen finden Sie in unserem Internetauftritt.

¹... Seite 220, ²... Seite 159, ³... www.db.de/rating

Wertmanagement

Wertmanagementziele und Kapitalkosten — in %	DB- Konzern	DBML- Konzern	Infra- struktur
Mindestrenditewert (ROCE - Zielwert vor Steuern)	10,0	14,0	8,0
Kapitalkosten vor Steuern	9,3	9,9	8,1
Tilgungsdeckung	30	50	30
Gearing	100	100	100
Netto-Finanzschulden/EBITDA (Multiplikator)	2,5	1,5	2,5

Die Unternehmensstrategie des DB-Konzerns zielt auf profitables Wachstum bei langfristiger Steigerung des Unternehmenswerts. Ziel ist dabei insbesondere, dass die Investitionen in das Kerngeschäft nachhaltig sichergestellt und finanziert werden können. Die finanzwirtschaftliche Führung und Steuerung des DB-Konzerns erfolgt über ein kennzahlenbasiertes wertorientiertes Managementsystem. Unsere Wertmanagementziele sind dabei ein wesentlicher Faktor für die strategische Ausrichtung, Investitionsentscheidungen und erfolgsabhängige Mitarbeiter- und Managementvergütungen. Das Steuerungskonzept orientiert sich im Wesentlichen an den beiden Dimensionen Rentabilität und Bonität.

Die Wirtschaftlichkeit als übergeordnetes Ziel des Wertmanagements stellt sicher, über Konjunkturzyklen hinweg den Kapitalgebern langfristig eine angemessene Verzinsung zu

bieten. Der Ziel-ROCE für den DB-Konzern als langfristig orientierte Zielgröße ist oberhalb der Kapitalkosten gesetzt. Aus den jeweiligen Geschäftscharakteristika resultieren dabei unterschiedliche Zielwerte für unsere Aktivitäten im Teilkonzern DB Mobility Logistics (im Wesentlichen Personenverkehr sowie Transport und Logistik) und in der Infrastruktur. Die Kapitalkosten und damit auch die Renditeerwartung an die Infrastruktur-Geschäftsfelder sind aufgrund der Annahme einer weiterhin geringeren Ergebnisvolatilität niedriger. Die Steuerung des operativen Geschäfts erfolgt grundsätzlich vor Steuern, entsprechend der Ausweis der Kennzahlen überwiegend als Vor-Steuer-Größen.

Für uns als anlageintensives Unternehmen ist der jederzeitige Zugang zum Kapitalmarkt zu guten Konditionen essenziell. Folglich ist ein weiteres wesentliches Ziel unseres Wertmanagements, angemessene Verschuldungskennzahlen zu erreichen. Die Kennzahlen zur Steuerung der Verschuldung sind die Tilgungsdeckung (Verhältnis von operativem Cashflow zu adjustierten Netto-Finanzschulden), das Gearing (Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital) und das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu bereinigtem EBITDA. Die Zielwerte für die Verschuldungskennzahlen leiten wir aus Rating-Kennzahlen sowie aus dem jährlichen Benchmarking mit bonitätsstarken Vergleichsunternehmen ab.

Vertiefende Informationen zum Thema [Wertmanagement](#)¹ finden Sie im Konzernlagebericht.



¹ ... Seite 79 ff.

COMPLIANCE BERICHT

::: COMPLIANCE BERICHT IST BESTANDTEIL DES KONZERNLAGEBERICHTS

::: COMPLIANCE-ORGANISATION UM DEZENTRALE EINHEITEN ERGÄNZT

::: NEUE DATENSCHUTZORGANISATION ETABLIERT

Compliance-Verständnis und Grundsätze

Compliance ist ein integraler Bestandteil der Unternehmens- und Führungskultur des DB-Konzerns. Für uns bedeutet Compliance die Übereinstimmung unserer Aktivitäten mit allen für die Geschäftstätigkeit maßgeblichen Gesetzen und Regelungen.

Ein Schwerpunkt unserer Compliance-Arbeit ist die konsequente Bekämpfung von Korruption und Wirtschaftskriminalität. Die verbindlichen Richtlinien hierzu dienen vor allem dem Schutz des Unternehmens, unserer Mitarbeiter, Führungskräfte und der verantwortlichen Gremien. Sie schaffen einen sicheren Handlungsrahmen für richtige Entscheidungen bei schwierigen Fragen im Geschäftsalltag.

Von großer Bedeutung bleibt weiterhin die Aufklärung und Sensibilisierung unserer Mitarbeiter und Führungskräfte. Denn nur sensibilisierte und risikobewusste Beschäftigte können Risiken erkennen und diese auch erfolgreich vermeiden.

AUFBAU DER DEZENTRALEN COMPLIANCE-ORGANISATION

Ein Schwerpunkt im Berichtsjahr war der Aufbau der dezentralen Compliance-Organisation. Mit ihr soll sichergestellt werden, dass Compliance stärker dort verankert ist, wo das Geschäft verantwortet und betrieben wird. Wir rücken damit noch näher an unsere Mandanten und die Geschäftsbereiche heran.

Mit den regionalen Ansprechpartnern wird den lokalen Verhältnissen und geschäftsspezifischen Anforderungen vor Ort optimal Rechnung getragen. Sie ermöglichen eine intensive und vor allem individuellere Betreuung, zum Beispiel bei unseren

Tochterunternehmen in Deutschland oder im Rahmen von Beratungsprojekten im Ausland. Potenzielle Risiken in Regionen, Unternehmen oder Geschäftsfeldern werden so zeitnah identifiziert und zielgerichtete Maßnahmen zur Risikosenkung gemeinsam entwickelt. Damit sind die Weichen für ein modernes Compliance-Risikomanagement mit globaler Ausrichtung gestellt.

Im Berichtsjahr wurden dafür die organisatorischen und personellen Voraussetzungen geschaffen. Es wurden Compliance-Schwachstellenanalysen durchgeführt, das Hinweismanagement auf für den DB-Konzern erhebliche Verstöße fokussiert, Schulungskonzepte weiterentwickelt und neue Richtlinien in Kraft gesetzt.

COMPLIANCE-RISIKOANALYSE VERSION 2.0 EINGEFÜHRT

Im Berichtsjahr haben wir unsere Compliance-Risikoanalyse durch eine systematische IT-gestützte Version auf Gesellschaftsbasis ergänzt. Diese ermöglicht nun eine zielgenaue Analyse unserer Compliance-Risiken auch auf Basis einzelner DB-Gesellschaften. Das Ergebnis ist eine umfassende Risikoübersicht für alle Geschäftsfelder und einzelne Tochtergesellschaften. Am Ende dieses Prozesses wurden entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen mit den Geschäftsfeldern vereinbart mit dem Ziel, weiterhin unter anderem Wirtschaftskriminalität, Interessenkonflikte oder Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern.

COMPLIANCE-TRAININGS WEITER AUSGEBAUT

Im Rahmen unserer Präventionsarbeit haben wir unser umfassendes Sensibilisierungs- und Schulungsprogramm für unsere Mitarbeiter im In- und Ausland weiterentwickelt. In für die Gesellschaften und Geschäftstätigkeiten maßgeschneiderten Präsenzveranstaltungen, Workshops und mittels mehrerer E-Learning-Module werden dabei maßgebliche gesetzliche Bestimmungen und interne Richtlinien praxisgerecht vermittelt. Im Berichtsjahr wurden in über 160 Präsenzveranstaltungen mehr als 3.000 Führungskräfte und Mitarbeiter im In- und Ausland geschult. Damit stellen wir sicher, dass wir unsere konzernweiten Standards im geschäftlichen Verhalten verankern.

Handlungssicherheit bot im Berichtsjahr auch weiterhin das Beratungsangebot des zentralen Compliance-Bereichs, unter anderem über den Helpdesk.

SCHWERPUNKT KARTELLRECHTS-COMPLIANCE

Für die Kartellrechts-Compliance gibt es eine eigene Einheit mit spezialisierten Juristen. Eine in 23 Sprachen übersetzte Richtlinie legt die Grundregeln für das Verhalten gegenüber Wettbewerbern konzernweit fest. Darüber hinaus erläutern spezifische Leitfäden die besonderen Anforderungen an kartellrechtskonformes Verhalten für die verschiedenen Märkte und Tätigkeitsbereiche, in denen wir aktiv sind.

Im Rahmen von konzernweiten Präsenzs Schulungen werden Führungskräfte und Mitarbeiter für das Thema Kartellrecht sensibilisiert und ausgebildet. Die Trainingsformate werden dabei ganz individuell auf die Anforderungen der jeweiligen Geschäftsfelder zugeschnitten.

Zwischen den Jahren 2008 und 2011 haben unsere Kartelljuristen über 5.000 Mitarbeiter in mehr als 40 Ländern zum Kartellrecht geschult. Zielgruppe sind alle Führungskräfte und Mitarbeiter, die Kontakt mit Wettbewerbern haben oder aus sonstigen Gründen in wettbewerblich sensiblen Funktionen tätig sind.

Über 15.000 Mitarbeiter haben zudem im Berichtsjahr an einem E-Learning-Programm teilgenommen, das in webbasierter Form die wesentlichen Regeln des Kartellrechts geschäftsfeldspezifisch veranschaulicht.

Unsere Experten für Kartellrechts-Compliance beraten Mitarbeiter aus allen Konzernunternehmen laufend bei konkreten kartellrechtlichen Fragestellungen, etwa in der Kooperationsentwicklung oder bei der Gestaltung kommerzieller Bedingungen. Im Rahmen der Compliance-Risikoanalysen überprüft unser Compliance-Team in kartellrechtlich sensiblen Unternehmensbereichen Geschäftspraktiken und die Wettbewerbssituation auf den jeweiligen Märkten. So kann auf mögliche Schwachstellen frühzeitig und effektiv reagiert werden.

Datenschutz im DB-Konzern neu aufgestellt

Die im Jahr 2010 begonnene Anpassung der Datenschutzorganisation im DB-Konzern an die aktuellen Erfordernisse des Kunden- und Beschäftigtendatenschutzes ist weitestgehend abgeschlossen.

In der Zentrale wurden fünf Abteilungen etabliert, zuständig für Kundendatenschutz, Beschäftigtendatenschutz, Audit, Datenschutzschulungen sowie für den Aufbau und die fachliche Führung der dezentralen Datenschutzorganisation.

In den Geschäftsfeldern und Konzernunternehmen wird der Datenschutz durch Fachkräfte und Vertrauenspersonen bei der Um- und Durchsetzung der Datenschutzregeln in den jeweiligen Betriebs- und Organisationseinheiten verstärkt.

Im Rahmen von sechs zentralen Fachkonferenzen zum Beschäftigtendatenschutz für Führungskräfte und 35 regionalen Datenschutz-Workshops wurden 2011 insgesamt rund 4.000 Mitarbeiter und Führungskräfte des DB-Konzerns im Umgang mit Mitarbeiter- und Kundendaten geschult. Für 2012 sind weitere Workshops geplant; die flächendeckende Schulung der Beschäftigten sowie der weitere Aufbau des Datenschutzes in der internationalen Organisation der DB stehen weiterhin im Fokus.

DATENSCHUTZBEIRAT ALS WICHTIGER BESTANDTEIL DES DATENSCHUTZES

Der als unabhängiges Gremium gegründete Datenschutzbeirat des DB-Konzerns berät den Vorstand seit zwei Jahren in datenschutzrelevanten Fragen. Darüber hinaus unterbreitet der Datenschutzbeirat Vorschläge zur zukunftsfähigen Weiterentwicklung des Datenschutzes.

20 JAHRE HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR IN DEUTSCHLAND



1991 hat die Ära des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland begonnen. Heute nutzen täglich über 340.000 Fahrgäste das engmaschige bundesweite ICE-Netz und fahren dabei eine Strecke von durchschnittlich 284 Kilometern. Die ICE-Flotte hat bis heute rund 1,2 Mrd. Zugkilometer (Zugkm) zurückgelegt und bildet mit ihren vier Generationen das Rückgrat des Fernverkehrs in Deutschland.

DER BEGINN

Am 29. Mai 1991 wurde mit einer Sternfahrt von Hamburg, München, Stuttgart, Mainz und Bonn nach Kassel-Wilhelmshöhe der Beginn des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland eingeläutet.

Nach der symbolischen Sternfahrt in fünf ICEs gab der damalige Bundespräsident Richard von Weizsäcker das Startsignal für den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland. Der damalige Vorstandsvorsitzende der Bundesbahn Heinz Dürr begrüßte die Ehrengäste und Besucher beim Aufbruch in eine neue Bahn-Ära.

Ein paar Tage später, am 2. Juni 1991, pünktlich um 5.53 Uhr, setzte sich der erste fahrplanmäßige ICE von Hamburg-Altona Richtung Frankfurt am Main in Bewegung. Damit hatte die Ära des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland begonnen und der ICE wurde zu einem unverwechselbaren Markenzeichen.



Sternfahrt nach Kassel im Jahr 1991.

DIE ICE-FAMILIE

Der ICE1 ist der Urvater unserer ICE-Flotte. Er war 1991 eine technische Revolution. Mit Drehstromtechnik, digitaler Antriebssteuerung, Hochgeschwindigkeits-Stromabnehmern und neuem Bremssystem setzte er neue Maßstäbe für den modernen Bahnverkehr. Mit seinen zwei Triebköpfen und in der Regel zwölf Mittelwagen erreicht er mit 280 km/h eine Höchstgeschwindigkeit, die vorher für undenkbar gehalten worden war. Gleichzeitig markiert er den Ausgangspunkt zum modernen Triebwagenkonzept, weg von lokbespannten Zügen. Dank großer Zuverlässigkeit setzt der ICE1 mit durchschnittlichen jährlichen Laufleistungen von über 500.000 Kilometern nach wie vor Maßstäbe. Alle ICE-1-Züge wurden bis zum Jahr 2008 komplett modernisiert.

Die zweite Generation des ICE, der ICE2, ging 1996 in den Betrieb. Beim ICE2 wurde das Konzept der Doppeltraktion verfolgt: Zwei Züge können miteinander gekuppelt werden, was einen nachfragegerechten Einsatz auch auf weniger stark befahrenen Strecken ermöglicht.

Seit 1999 ergänzt der ICE T unsere ICE-Flotte. Der ICE T kann sich bis zu acht Grad in die Kurve legen und ist damit auf kurvenreichen Strecken bis zu 20% schneller als herkömmliche Züge.

Der ICE3 setzte im Jahr 2000 mit seiner Spitzengeschwindigkeit von 300 km/h und seiner verschleißfreien Wirbelstrombremse neue technische Maßstäbe. Deutschlands schnellster Zug ist ein echter Triebzug, hat also keine herkömmlichen Lokomotiven (Triebköpfe) mehr wie seine Vorgänger. Auch Steigungen von bis zu 40 Promille sind für den ICE3 kein Problem.

AUSBAU DES HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZES

Bundesweit stehen den ICE-Zügen inzwischen 1.200 Kilometer Neu- oder Ausbaustrecke zur Verfügung. Meilensteine der Entwicklung waren die Eröffnung der Schnellfahrstrecke Berlin–Hannover 1998, die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, der Ausbau der Strecke Berlin–Hamburg für Tempo 230 bis Ende 2004 und die Neubaustrecke zwischen Nürnberg und Ingolstadt, auf der die Züge seit 2006 fahren. Auf den Neubaustrecken Köln–Rhein/Main und Nürnberg–Ingolstadt können die ICE3 300 km/h erreichen. Da die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main mit ihrer zentralen Lage für internationale Verbindungen nach Österreich, in die Schweiz, nach Belgien, Frankreich und in die Niederlande prädestiniert ist, wurden 13 mehrsystemfähige ICE3 beschafft. Diese Züge der Baureihe 406 fahren unter allen vier europäischen Stromsystemen.



ICE 3 auf der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main.



Der ICE 3 im Londoner Bahnhof St. Pancras International.

ICE WIRD INTERNATIONAL

Der ICE ist nicht nur auf dem deutschen Hochgeschwindigkeitsnetz unterwegs. Bereits im September 1992 wurden die Verkehre in die Schweiz aufgenommen. Heute fährt der ICE in Kooperation mit anderen europäischen Bahnen in sechs europäischen Nachbarländern: Schweiz, Frankreich, Belgien, Niederlande, Dänemark und Österreich. Und 2010 hat er zum ersten Mal das europäische Festland verlassen und wurde in Anwesenheit zahlreicher prominenter Vertreter in London vorgestellt.

Rund 80 europäische Städte sind über 250 Verbindungen von Deutschland aus erreichbar. Auf diesen Strecken verkehren rund 60 ICE-Züge, die täglich von mehr als 40.000 Reisenden genutzt werden.

Im grenzüberschreitenden Fernverkehr können wir erfreuliche Zuwachsraten bei den Fahrgastzahlen verzeichnen.

DIE ZUKUNFT

Bis zu 15 Jahre sind die 44 Halbzüge der ICE-2-Flotte bereits im Dienst. Bis Mitte 2013 werden sämtliche Triebköpfe, Steuer- und Mittelwagen sowie Speisewagen einer umfassenden Modernisierung unterzogen. Rund 100 Mio. € investieren wir hierfür.

Das Rückgrat unseres zukünftigen Fernverkehrs heißt ICx. Bis zu 300 der neuen Fernverkehrszüge sollen zunächst unsere bisherige Intercity- und Eurocity-Flotte ablösen. Ab 2016 sollen die neuen Züge ihren Dienst antreten und schrittweise die alte Flotte erneuern.



Der neue ICx im Berliner Hauptbahnhof (Montage).

15 JAHRE REGIONALISIERUNG



Seit 15 Jahren herrscht Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland. 1996 übertrug der Bund den Ländern die Verantwortung für den SPNV und stellt ihnen seitdem Finanzmittel zur Verfügung, um bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) den Nahverkehr auf der Schiene zu bestellen. Seither hat sich der Wettbewerb dynamisch entwickelt.

BEWÄHRTES SYSTEM IM DEUTSCHEN SPNV

Nach dem »Gesetz zur Regionalisierung des Personennahverkehrs« hat der Bund den Ländern im Jahr 2011 rund 7 Mrd. € für den Nahverkehr auf der Schiene überwiesen. Welches Bundesland welchen Anteil dieser Summe erhält, ist ebenfalls im Regionalisierungsgesetz festgeschrieben. Ausgegeben wird das Geld von den sogenannten Aufgabenträgern. Derzeit planen und bestellen 27 Aufgabenträger den SPNV in den Bundesländern. Je nach Landesgesetzgebung sind sie unterschiedlich organisiert. Von Anfang an war die Förderung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen das erklärte Ziel der Aufgabenträger.



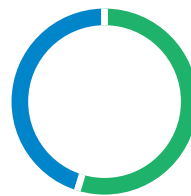
Die Reisendenzahlen sind seit 1996 deutlich gestiegen.

WETTBEWERB NIMMT KONTINUIERLICH ZU

Insgesamt wurden seit 1996 in rund 175 Verfahren rund 370 Mio. Zugkm auf den Markt gebracht und vergeben. Die Intensität des Wettbewerbs ist dabei nach und nach gestiegen, da zu Beginn der Regionalisierung noch Wettbewerber fehlten und sich viele neue Bahngesellschaften gerade erst gründeten.

Die Wettbewerbslandschaft im deutschen SPNV hat sich in den vergangenen Jahren stark gewandelt. Neben uns sind derzeit mehr als 50 EVU im deutschen SPNV tätig. Allerdings wurden viele lokale Bahnen von internationalen Verkehrskonzernen verdrängt oder übernommen. Mittlerweile sind die Staatsbahnen vieler Nachbarländer, wie zum Beispiel die französische SNCF mit Keolis, die niederländische NS mit Abellio, die Schweizer Bahnen SBB, die dänische DSB und die Italienische Staatsbahn FS mit Netinera, im Wettbewerb um Nahverkehrsaufträge in Deutschland aktiv. Der SPNV in Deutschland ist daher heute ein internationales Geschäft. Während in vielen Ländern Europas die Liberalisierung gerade erst am Anfang steht, ist der deutsche SPNV-Markt für jeden Anbieter offen.

Vergaben¹⁾ im deutschen SPNV-Markt 1996–2011 — in %



54,9 – DB-Konzern

45,1 – Wettbewerber

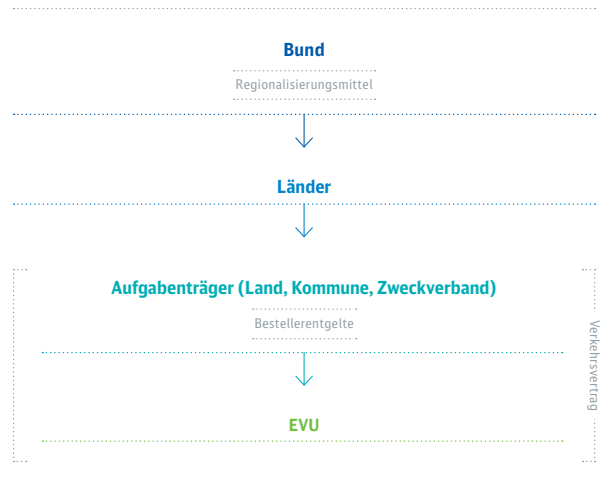
Gesamtvolumen: 373 Mio. Zugkm

¹⁾ Ausschreibungen und Verhandlungsverfahren.

FINANZIERUNG DES SPNV

Die Aufgabenträger sind je nach Landesgesetzgebung unterschiedlich organisiert – zum Beispiel als Verkehrsverbünde, als Zweckverbände oder Gebietskörperschaften, als privatrechtliche Gesellschaften des Landes oder als Teil der Landesverwaltung. Sie bestellen bei den EVU die Erbringung von SPNV-Leistungen und zahlen den EVU dafür ein Bestellerentgelt. Die Einzelheiten zwischen den beiden Parteien werden in einem Verkehrsvertrag geregelt. Bei einer Laufzeit der Verkehrsverträge von zumeist zwölf Jahren sind inzwischen viele Netze bereits zum zweiten Mal auf den Markt gebracht worden oder stehen kurz davor. Dabei wird in den kommenden Jahren die Wettbewerbsintensität noch einmal deutlich zunehmen.

System der SPNV-Finanzierung in Deutschland



STETIG STEIGENDE FAHRGASTZAHLEN

Insgesamt hat der Wettbewerb den Nahverkehr auf der Schiene deutlich verbessert. Wie das Nahverkehrsangebot auf der Schiene dabei genau gestaltet wird, welche Züge wann auf welchen Strecken unterwegs sind, wie viele Sitzplätze sie haben, ob Zugbegleiter an Bord sind – all dies wird jedoch nicht von den EVU bestimmt, sondern überwiegend von den Aufgabenträgern. Durch Effizienzsteigerungen bei der Erstellung der Verkehrsleistungen konnten die Aufgabenträger das Fahrplanangebot (Zugkm) seit 1996 um rund 18% ausweiten. Die Reisenden wissen die deutlichen Verbesserungen im Schienennahverkehr infolge der Regionalisierung zu schätzen. Wurden im Jahr 1996 noch 36 Mrd. Personenkilometer (Pkm) in den Zügen des Nahverkehrs zurückgelegt, so waren es 2011 bereits über 46 Mrd. Pkm – ein Wachstum von über 25%. Mit etwa 24.000 Zugfahrten täglich ist DB Bahn Regio in ganz Deutschland präsent und befördert Tag für Tag etwa fünf Millionen Fahrgäste.

Entwicklung Verkehrsleistung SPNV in Deutschland — in Mrd. Pkm



AUSBLICK

Unsere Nahverkehrszüge und die unserer Wettbewerber legten im Jahr 2011 über 640 Mio. Zugkm zurück, 1996 waren es noch 536 Mio. Zugkm. Mit einem Marktanteil von rund 76% ist DB Bahn Regio nach wie vor das größte SPNV-Unternehmen in Deutschland.

In den kommenden Jahren wird die Wettbewerbsintensität noch einmal deutlich zunehmen. Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger erwartet, dass bis 2015 rund 325 Mio. Zugkm neu vergeben werden. Branchenexperten erwarten eine Belastungsprobe sowohl für die EVU, die an den Ausschreibungen teilnehmen sollen, als auch für die Aufgabenträger, die die Vergaben betreuen müssen, und die Eisenbahnindustrie, die für viele Netze neue Fahrzeuge liefern soll.



Das Angebot im SPNV für die Fahrgäste hat sich spürbar verbessert.

JAHRESCHRONIK



DB Schenker bietet mit dem »DB Schenker North Rail Express« Schienengüterverkehre zwischen Oslo und Narvik an.



Der Innenraum der ICE 2 wird modernisiert. Unter anderem sorgen neue Sitze und Informationsdisplays für höheren Reisekomfort.



Den Betrieb des Kölner Dieselnetzes können wir uns für weitere 20 Jahre sichern.

JANUAR

- ::: Wir erzielen mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft eine Einigung in der aktuellen Tarifrunde ^{1.}.
- ::: Bereits einen Tag nach der Einführung belegt der DB Navigator für das iPad in den Apple-iTunes-Charts Platz 1 in der Rubrik Reise.
- ::: Auf der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven ^{2.} wird der Hafen für Zugfahrten an das Schienennetz angeschlossen.
- ::: Das neu gebaute Empfangsgebäude des Aschaffener Hauptbahnhofs wird eröffnet.
- ::: DB Energie bezieht nun auch Strom aus Windkraftanlagen im Naturpark Hoher Fläming und nimmt damit den zweiten Windpark ^{3.} ans Netz.
- ::: DB Schenker bietet Schienengüterverkehre zwischen Oslo und Narvik am Polarkreis an. Der »DB Schenker North Rail Express« benötigt für die 1.960 km lange Strecke rund 28 Stunden und ist damit wesentlich schneller als der Lkw.

FEBRUAR

- ::: Start der umfassenden Modernisierung (Redesign ^{4.}) unserer 44 ICE-2-Züge.
- ::: DB Regio Hessen erhält den Zuschlag für die Verkehre im Teilnetz Niddertal ^{5.}. Der Verkehrsvertrag hat eine Laufzeit von 15 Jahren.
- ::: Die denkmalschutzgerechte und energetische Sanierung des Bahnhofsgebäudes in Plauen ist abgeschlossen. Der Primärenergiebedarf konnte um 22,7% gesenkt werden.
- ::: Wir schließen den Verkauf von Arriva Deutschland ^{6.} an ein Konsortium aus Ferrovie dello Stato und Cube Infrastructure ab.

MÄRZ

- ::: Arriva Danmark ^{7.} gewinnt zwei Drittel der Verkehre aus der bisher größten Regionalbusausschreibung in der Geschichte Dänemarks.
- ::: Wir starten das Bauprogramm »Grüner Bahnhof« für klimafreundliche Bahnhöfe. Der Slogan »Grüner Bahnhof« steht für Bahnhofsgebäude, die modernsten ökologischen Standards entsprechen und viele Innovationen bieten.
- ::: Der Spezialchemiekonzern Lanxess nutzt auch das im Vorjahr eingeführte CO₂-freie Angebot »Eco Plus« von DB Schenker Rail.
- ::: DB Regio Rheinland gewinnt die Ausschreibung des Kölner Dieselnetzes ^{5.}. Der Vertrag hat ein Volumen von mehr als 7 Mio. Zugkm jährlich und eine Laufzeit von 20 Jahren.

^{1.} Seite 142 f., ^{2.} Seite 128, ^{3.} Seite 127, ^{4.} Seite 113, ^{5.} Seite 113 f., ^{6.} Seite 85, ^{7.} Seite 114

APRIL

- ::: Wir unterzeichnen mit Bombardier einen Rahmenabrufvertrag im Wert von bis zu 600 Mio. € über die Lieferung von 200 Dieselstreckenlokomotiven für den Personen- und Güterverkehr bis zum Jahr 2020.
- ::: DB Schenker ist der offizielle Logistikkdienstleister der FIFA-Frauen-WM 2011 und plant und steuert alle Materialflüsse rund um die Spielstätten und das internationale Medienzentrum.
- ::: In Berlin wird der »EuropeTrain« vorgestellt, der quer durch Europa unterwegs ist, um eine neuartige Flüsterbremse zu testen und zur Serienreife zu bringen.
- ::: In den Hauptbahnhöfen in Nürnberg und Essen gehen die ersten Kinderlounges in Betrieb. Hier können alleinreisende Kinder oder Eltern mit kleinen Kindern die Wartezeit überbrücken.



DB Schenker ist der offizielle Logistikkdienstleister für die FIFA-Frauen-WM 2011.

MAI

- ::: Wir unterzeichnen mit Siemens einen Vertrag über den Abruf von bis zu 300 *ICx-Zügen*¹. Aus dem Rahmenabrufvertrag rufen wir sofort 130 Züge ab, weitere 90 sind geplant. Dies ist die bislang größte Investition in unserer Geschichte.
- ::: Der Berliner Hauptbahnhof begeht sein fünfjähriges Bestehen.
- ::: DB Schenker Rail richtet im Auftrag des weltweit tätigen Stahlproduzenten Tata Steel einen Shuttle-Service zwischen den Niederlanden und Großbritannien ein.
- ::: In Oldenburg eröffnet DB Schenker Logistics den ersten Standort, der vollständig mit geothermischer Energie beheizt und gekühlt wird.
- ::: DB Schenker stellt mit den *Eco Solutions*² sein neues grünes Leistungsportfolio vor.



Der neue ICx ist das Rückgrat des zukünftigen Fernverkehrs und ersetzt perspektivisch unsere bisherige IC- und EC-Flotte.

JUNI

- ::: Wir feiern *20 Jahre Hochgeschwindigkeitsverkehr*³ in Deutschland.
- ::: Mit Alstom unterzeichnen wir einen *Vertrag über 56 Dieseltriebwagen*⁴ im Wert von 325 Mio. €. Die Züge sollen ab Dezember 2013 auf den überwiegend nichtelektrifizierten Strecken des Kölner Dieselnetzes fahren.
- ::: Nach rund 20-monatiger Bauzeit wird die energetische Sanierung des Dresdner Hauptbahnhofs abgeschlossen.
- ::: Wir verbessern die Fahrplanauskunft weiter: Auf m.bahn.de können Reisende über ihre mobilen Endgeräte Fahrplanauskünfte minutengenau abrufen.



Der Dresdner Hauptbahnhof wurde umfassend energetisch saniert.

¹... Seite 113, ²... Seite 125, ³... Seite 54, ⁴... Seite 150



Mit RWE schließen wir einen Vertrag über die Lieferung von Strom aus Wasserkraft.



Während der Bauarbeiten im Ost-West-Korridor wird jeweils an einem Gleis gebaut, während das andere in Betrieb ist.



200 Busse sind am 24. und 25. September anlässlich des Papstbesuchs in Freiburg im Breisgau unterwegs.

JULI

- ::: Im Rahmen eines Zehnjahresvertrags beginnt DB Arriva mit dem Betrieb eines neuen Nahverkehrsbusystems auf Malta und der Nachbarinsel Gozo.
- ::: DB Regio erhält den Zuschlag für das RE-Netz Südwest ¹ in Rheinland-Pfalz mit Verbindungen nach Luxemburg über Trier. Die Laufzeit des Vertrags beträgt 15 Jahre mit einem Volumen von knapp 6 Mio. Zugkm pro Jahr.
- ::: Wir unterzeichnen einen Vertrag mit RWE ² zur Lieferung von Strom aus Wasserkraft. Von 2014 bis 2028 werden insgesamt 14 Wasserkraftwerke unsere Züge mit Strom versorgen.

AUGUST

- ::: Wir schließen die Modernisierungsarbeiten an der Strecke Berlin–Hannover–Bielefeld ³ ab, dem sogenannten Ost-West-Korridor. In knapp fünf Monaten wurden mehr als 186 km Schienen, 21 Weichen, rund 130.000 Schwellen und gut 110.000 t Schotter erneuert.
- ::: Der Leipziger Bahnhof wird durch die Allianz Pro Schiene zum »Großstadtbahnhof des Jahres« gekürt. »Kleinstadtbahnhof des Jahres« wird Halberstadt.
- ::: Das Elektronische Stellwerk München-Pasing ³ wird in Betrieb genommen. Es wurden 415 Signale und 230 Weichen eingebunden und rund 780 km Kupfer- und Lichtwellenkabel verlegt.
- ::: Der Ausbau der Strecke Augsburg – München ³ wird erfolgreich abgeschlossen. Die Investitionen beliefen sich auf knapp 760 Mio. €.

SEPTEMBER

- ::: Arriva Nederland nimmt den Betrieb von Stadtbussen in Leylstad auf. Der Vertrag läuft über zehn Jahre.
- ::: 1,4 Millionen schwerbehinderte Menschen in Deutschland können von nun an bundesweit unsere Nahverkehrszüge kostenlos nutzen.
- ::: Mit unserer neuen Online-Statistik zu Pünktlichkeitswerten ⁴ weisen wir künftig monatlich drei Pünktlichkeitskategorien aus: für den Nahverkehr, für den Fernverkehr sowie in der Summe für den gesamten Personenverkehr.
- ::: Wir begrüßen Puma als 100. Kunden unseres Angebots für CO₂-freie Geschäftsreisen.
- ::: Zum Papstbesuch in Freiburg im Breisgau organisiert unsere Tochter Südbadenbus den größten Sonderbuseinsatz ihrer Geschichte.

¹... Seite 113 f., ²... Seite 125, ³... Seite 128, ⁴... Seite 138

OKTOBER

- :: Das weltweit erste *Hybridkraftwerk* ¹ geht in Betrieb. Wir haben den Bau finanziell mit Mitteln aus dem Neuanlagenbonus unserer CO₂-freien Angebote unterstützt.
- :: Mit den »Regionalen Zukunftsdialogen« ² wird der im vergangenen Jahr angestoßene Prozess des Kulturwandels im DB-Konzern fortgesetzt.
- :: Die »DB Kaffeepunkte« auf den Bahnsteigen im Frankfurter Hauptbahnhof gewinnen den diesjährigen Brunel Award für ihr innovatives Design.
- :: Wir übernehmen den belgischen Logistikdienstleister *Jean Heck* ³, der insbesondere im Landverkehr und in der Kontraktlogistik aktiv ist.
- :: Im Internet bieten wir mit dem neuen Online-Angebotsberater einen Service an, der mit gezielten Fragen den Kunden schnell zu passenden Reiseangeboten führt.
- :: DB Schenker Logistics nimmt ein neues Speditionsterminal in der mazedonischen Hauptstadt Skopje offiziell in Betrieb.

NOVEMBER

- :: Die Volksabstimmung der Bürger in Baden-Württemberg geht zugunsten der Fortführung des Bahnprojekts *Stuttgart 21* ⁴ aus.
- :: Wir übernehmen das britische Schienenpersonenverkehrsunternehmen *Grand Central Railway* ⁵.
- :: DB Arriva gewinnt die bislang *größte Nahverkehrsanschreibung in Schweden* ⁶ mit einer Vertragslaufzeit von zwölf Jahren.
- :: DB Energie nimmt mit *Elsdorf II* ⁷ den dritten Windpark ans Netz.
- :: *DB Carsharing* ⁸ feiert zehnjähriges Jubiläum. In Deutschland stehen den Kunden in über 140 Städten an 800 Stationen rund 2.500 Autos zu günstigen Mietpreisen zur Verfügung.
- :: Die energetische Sanierung des Empfangsgebäudes des Bahnhofs Eisenach für rund 1,7 Mio. € ist abgeschlossen. Der Energiebedarf reduziert sich um 36%.

DEZEMBER

- :: In Frankfurt-Griesheim nehmen wir ein neues ICE-Werk für die Wartung und Instandhaltung von mehrsystemfähigen ICEs in Betrieb. Die Investitionssumme beläuft sich auf rund 40 Mio. €.
- :: Eine neue direkte Expressbusverbindung verbindet München und Prag. Die Busse verkehren in beide Richtungen viermal täglich mit einer Reisezeit von rund vier Stunden und 45 Minuten.



Die mobilen Kioske »DB Kaffeepunkt« im Hauptbahnhof in Frankfurt am Main erhielten einen renommierten Architekturpreis.



In dem neuen ICE-Werk in Frankfurt-Griesheim werden überwiegend mehrsystemfähige ICE-3-Züge gewartet.



Wir verbinden München und Prag mit einer Expressbusverbindung.

¹ Seite 144f., ² Seite 143, ³ Seite 86, ⁴ Seite 125f., ⁵ Seite 85, ⁶ Seite 114, ⁷ Seite 127, ⁸ Seite 124

UNSERE FLOTTE UND NETZWERKE



DB BAHN FERNVERKEHR

ICE-FLOTTE: 253 Züge - 59 ICE 1, 44 ICE 2, 67 ICE T, 19 ICE TD und 64 ICE 3 | LOKOMOTIVEN: 276 | REISEZUGWAGEN: 2.005
SITZPLÄTZE: 208.749 - 43.761 (1. Klasse) und 164.988 (2. Klasse) | ZÜGE PRO TAG: 1.404



ICE 2 (ELEKTROTRIEBZUG)

Der ICE 2 ist ein achteiliger Hochgeschwindigkeitstriebzug, bestehend aus sechs Mittelwagen, einem Triebkopf und einem Steuerzug. Bis 2013 werden alle ICE 2 einem umfangreichen Redesign unterzogen. Das Redesign wird von der DB Fahrzeuginstandhaltung durchgeführt.

HERSTELLER:
Konsortialführer Siemens,
Adtranz

INDIENSTELLUNG: 1996

LEISTUNG: 4.800 kW

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:
280 km/h

SITZPLÄTZE: 368
(381 nach Redesign)

ANZAHL 31.12.2011: 44



ICx (ELEKTROTRIEBZUG)

Wir modernisieren unsere Fernverkehrsflotte und bestellen dafür bis zu 300 neue ICx-Züge bei Siemens. Das modulare Antriebskonzept basiert auf unabhängigen Powercars mit identischer Traktionstechnik und ermöglicht so die Bildung unterschiedlicher Zugkonfigurationen.

HERSTELLER: Siemens

INDIENSTELLUNG: ab 2016

LEISTUNG: 8.250 kW
(5 Powercars)

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:
249 km/h

SITZPLÄTZE: 724 (zehnteilig)

ANZAHL 31.12.2011: 0



ICE 3 (ELEKTROTRIEBZUG)

Der ICE 3 ist ein achteiliger Hochgeschwindigkeitstriebzug. Der unterflurig angebrachte Einzelachsantrieb treibt 50% der Achsen an, was eine hohe Beschleunigung ermöglicht. Die 14 Züge der Mehrstromsystem-Version können sich mühelos an ausländische Stromsysteme anpassen. Dies ermöglicht einen grenzüberschreitenden Einsatz im Fernverkehr.

HERSTELLER:
Konsortialführer Siemens,
Bombardier Transportation

INDIENSTELLUNG: ab 2000

LEISTUNG: 8.000 kW

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:
330 km/h

SITZPLÄTZE: 429/432 (BR 403),
419/413 (BR 406)

ANZAHL 31.12.2011: 64 (50/14)



DB BAHN REGIO
LOKOMOTIVEN: 1.197 – 1.014 elektrische und 183 Diesel | **TRIEBZÜGE:** 3.472 – 1.583 S-Bahnen, 1.485 Dieseltriebwagen und 404 sonstige
REISEZUGWAGEN: 4.739 | **SITZPLÄTZE:** 1.004.028 – 76.658 (1. Klasse) und 927.370 (2. Klasse) | **ZÜGE PRO TAG:** 24.021



ELEKTROTRIEBZUG ET 440

Die vierteiligen Züge zeichnen sich durch eine attraktive und behindertenfreundliche Ausstattung sowie durch modernste Technik und eine umweltfreundliche Konstruktion aus. Im Jahr 2011 haben wir mit der Umrüstung der ET 440 mit Schiebetritten begonnen.

HERSTELLER: Alstom LHB	HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 160 km/h
INDIENSTELLUNG: 2009 – 2010	SITZPLÄTZE: 171/245/288
LEISTUNG: 2.120 kW (dreiteilig), 2.880 kW (vier- und fünfteilig)	ANZAHL 31.12.2011: 26/48/6



LOKOMOTIVE BR 146

Die BR 146.2 ist eine der neuesten und leistungsfähigsten Lokomotiven im Nahverkehr. Sie basiert auf der Baureihe 185.2 und wurde mit nahverkehrsspezifischen Features ausgerüstet und ergänzt. Es wurden Einbauträume für Mehrsystemfähigkeit und dieselektrische Antriebsfähigkeit berücksichtigt.

HERSTELLER: Bombardier Transportation	HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 160 km/h
INDIENSTELLUNG: 2001 – 2006	ANZAHL 31.12.2011: 31 (BR 146.0), 32 (BR 146.1), 47 (BR 146.2)
LEISTUNG: 5.600 kW	

NIEDERFLUR-ÜBERLANDLINIENBUS

Diese Busse werden von Dieselmotoren des neuesten Emissionsstandards EEV schadstoff- und geräuscharm angetrieben. Das Niederflurkonzept ermöglicht einen stufenlosen Einstieg. Leistungsstarke Heizungs- und Lüftungsgeräte sorgen für angenehme Temperaturen.

HERSTELLER: MAN Truck & Bus AG	HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 80 km/h
INDIENSTELLUNG: ab 2010	SITZPLÄTZE: 45/36 (je nach Ausstattung)
LEISTUNG: 235 kW	ANZAHL 31.12.2011: über 300
ZUGÄNGE 2011: 197	



**DB ARRIVA**

LOKOMOTIVEN: 24 | TRIEBZÜGE: 544-45 S-Bahnen, 412 Dieseltriebwagen und 87 elektrische | TRIEBWAGEN: 1.494
REISEZUGWAGEN: 97 | SITZPLÄTZE: 99.094-3.367 (1. Klasse) und 95.727 (2. Klasse) | BUSSE: 12.571

**VDL/WRIGHTBUS SB200**

Dieser einstöckige Bus verfügt über ein großzügiges Platzangebot. Er verfügt über einen Cummins-ISBe-Motor und ein vollautomatisches Getriebe von Allison. Damit ist er einer der kraftstoffeffizientesten Busse in unserer Flotte in Großbritannien und ein echter Maßstab für andere Modelle.

HERSTELLER: VDL/Wrightbus

INDIENSTELLUNG: ab 2002

LEISTUNG: 165 kW - 2.500 rpm

SITZPLÄTZE: 44/28

ANZAHL 31.12.2011: 531

ZUGÄNGE 2011: 157

**SCANIA OMNILINK**

Dieser Niederflur-Stadtbuss verfügt über einen besonders umweltfreundlichen Dieselmotor und wird im dichten Stadtverkehr eingesetzt. Das Niederflurkonzept ermöglicht einen stufenlosen Einstieg. Eine Klimaanlage und hohe Sitzlehnen sorgen für einen guten Komfort.

HERSTELLER: Scania AB Sweden

INDIENSTELLUNG: ab 2003

LEISTUNG: 206 kW

SITZPLÄTZE: 43/70

ANZAHL 31.12.2011: 145

ZUGÄNGE 2011: 35

**DIESEL-GELENKTRIEBWAGEN SA 134**

Diese Diesel-Gelenktriebwagen werden im Regionalverkehr in den Provinzen Groningen und Friesland in den Niederlanden eingesetzt. Acht von unseren insgesamt 51 Triebwagen können auch im grenzüberschreitenden Verkehr nach Deutschland genutzt werden. Dieser Fahrzeugtyp wird auch von DB Bahn Regio in Deutschland als BR 646 eingesetzt.

HERSTELLER:
Stadler Bussnang AG

INDIENSTELLUNG: 2006-2007

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:
140 km/h

LEISTUNG: 600 kW

SITZPLÄTZE: 186 (GTW 2/8)
und 119 (GTW 2/6)ANZAHL 31.12.2011: 51
(29 GTW 2/8, 22 GTW 2/6)



DB SCHENKER RAIL
LOKOMOTIVEN: 3.587 – 1.507 elektrische und 2.080 Diesel | **WAGEN:** 106.727 (davon 95.245 Eigentumsbestand – 40.395 Flachwagen, 33.907 offene Wagen, 19.149 gedeckte Wagen und 1.794 Behälterwagen) | **LADEKAPAZITÄT:** 6.158 t | **ZÜGE PRO TAG:** 5.261



LOKOMOTIVE BR 186

Die BR 186 basiert auf einem Plattformkonzept, das aus der BR 145 und 185 abgeleitet wurde. Im Gegensatz zur Zweifrequenzlok der BR 185 verfügt die BR 186 über eine Mehrsystemausrüstung, die den Einsatz in Gleichspannungsnetzen gestattet. Dies bildet die Basis für einen europaweiten Einsatz.

HERSTELLER: Bombardier Transportation	HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 140 km/h
INDIENSTELLUNG: 2010 – 2012	ANZAHL 31.12.2011: 55
LEISTUNG: 5.600 kW	ZUGÄNGE 2011: 40



LOKOMOTIVE BR 261

Die BR 261 wird für den Einsatz im schweren Rangierdienst beschafft. Die Fahrzeuge sind unter anderem mit Funkfernsteuerung und Rangierkupplung ausgerüstet. Zusätzlich sind sie besonders umweltfreundlich, da ein Rußpartikelfilter eingebaut wird. Insgesamt werden 130 Fahrzeuge beschafft.

HERSTELLER: Voith Turbo Lokomotivtechnik GmbH	HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 100 km/h
INDIENSTELLUNG: 2010 – 2013	ANZAHL 31.12.2011: 53
LEISTUNG: 1.000 kW	ZUGÄNGE 2011: 43

LAAERS 560 (AUTOTRANSPORTWAGEN)

Die vierachsigen, kurzgekuppelten Autotransportwagen der Bauart Laaers 560 werden für den internationalen Transport von Pkw, Geländewagen und Vans eingesetzt. Aufgrund der hohen Lastgrenze des Wagens (34t) ist der Transport von besonders schweren Fahrzeugen der genannten Typen möglich. Die obere Ladeebene ist stufenlos verstellbar.

LÄNGE ÜBER PUFFER: 31 m	EIGENGEWICHT: Ø 29,6 t
LADELÄNGE UNTEN/OBEN: 30,07 m / 30,55 m	WAGENHÖHE: 3,578 m
LADEBREITE UNTEN/OBEN: 2,95 m / 2,75 m	ANZAHL 31.12.2011: 463
	ZUGÄNGE 2011: 205





DB SCHENKER LOGISTICS

PROFIL: DB Schenker Logistics ist einer der führenden global agierenden Logistikdienstleister. **MARKTPPOSITIONEN:** Nr. 1 im europäischen Landverkehr, Nr. 2 in der weltweiten Luftfracht, Nr. 3 in der weltweiten Seefracht, Nr. 5 in der weltweiten Kontraktlogistik



EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Fast 96 Millionen Sendungen haben wir 2011 in unserem europäischen Landverkehrsnetzwerk transportiert. Mit über 720 Standorten in 36 Ländern bietet DB Schenker rund 32.000 Linienverkehre nach Fahrplan in ganz Europa an und verbindet so alle wesentlichen Wirtschaftsregionen.



LUFTFRACHT

DB Schenker ist führend in der Luftfracht mit einem Netzwerk von rund 700 Standorten in 130 Ländern und einem Luftfrachtvolumen von über 1,1 Mio. t pro Jahr. Etwa 1.200 Charterflüge pro Jahr sichern uns zusätzlichen Frachtraum zu den täglich genutzten Linienverbindungen.



SEEFACHT

Unser weltweit führendes, globales Seefrachtnetzwerk deckt 130 Länder weltweit mit rund 600 DB Schenker-Standorten ab. Im Sammelgutbereich werden 700 Relationen bedient. Wir bewegen für unsere Kunden über 3.800 Container am Tag mit einem Gesamtvolumen von über 1,7 Mio. TEU pro Jahr.



KONTRAKTLOGISTIK

In der Kontraktlogistik haben wir eine weltweite Präsenz in über 50 Ländern mit rund 500 Standorten und einem Angebot von über 5 Mio. qm modernster Logistikfläche. Wir bieten unseren Kunden integrierte und umfassende Logistiklösungen entlang der gesamten Lieferkette (Supply Chain).



DB DIENSTLEISTUNGEN

DB Fuhrpark ist unser Mobilitäts- und Flottenmanager und deutschlandweit einer der führenden Anbieter. Mit »Flinkster – Mein Carsharing« bieten wir europaweit ein umfassendes Mobilitätsnetz an. Das Fahrradmietsystem Call a Bike rundet unser Angebot ab.



FLINKSTER – MEIN CARSHARING

Unsere Aktivitäten im Bereich Carsharing haben wir 2011 unter der Marke »Flinkster – Mein Carsharing« gebündelt. In Deutschland stehen den Kunden in über 170 Städten an 800 Stationen rund 2.700 Autos zu günstigen Mietpreisen zur Verfügung. Rund 100 Elektroautos können schon jetzt unter anderem in Berlin, Hamburg, Frankfurt am Main und Stuttgart gemietet werden. Mehr als 170.000 Kunden haben sich bereits bei Flinkster registriert. Damit sind wir Marktführer in Deutschland. Aufgrund von zahlreichen Kooperationen können nicht nur in den Nachbarländern Schweiz und Niederlande, sondern weltweit von Spanien über Südafrika bis Australien insgesamt weitere 2.000 Autos gebucht werden.



CALL A BIKE

Call a Bike bietet den Kunden in den Innenstädten von Frankfurt am Main, Berlin, München, Karlsruhe, Köln, Stuttgart und Hamburg sowie an vielen ICE-Bahnhofsstationen eine flexible, gesunde und umweltfreundliche Art der Fortbewegung. Mit über zwei Millionen Fahrten im Jahr 2011, rund 435.000 registrierten Kunden und mehr als 8.500 Rädern haben wir uns im Bereich der Fahrradverleihsysteme als deutscher Marktführer etabliert. In Aachen und Stuttgart können an allen Stationen auch rund 100 rot-silberne Fahrräder mit Elektrounterstützung – sogenannte Pedelecs – ausgeliehen werden.

FLOTTENMANAGEMENT

DB Fuhrpark entwickelt maßgeschneiderte Fuhrparkkonzepte nach den individuellen Bedürfnissen der jeweiligen Unternehmen und bietet verschiedenste Mobilitätsmodule des Fuhrparks an. Egal ob es organisatorische, verwaltende oder Instandsetzungsaufgaben rund um den Fuhrpark sind. Im Rahmen der Fuhrparkberatung werden die Bedürfnisse anhand der Abläufe im Unternehmen auf Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Qualität ermittelt. Ob Pkw, Transporter, Van oder Sonderfahrzeuge – DB Fuhrpark stellt die Fahrzeuge je nach Einsatzzweck und Nutzungsdauer bereit.





INFRASTRUKTUR

Deutschland hat mit knapp 34.000 km das längste Schienennetz Europas. Es wird von über 370 Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt. Täglich verkehren rund 32.000 Züge und fahren pro Jahr über 1 Mrd. km auf dem Netz.



DB NETZE FAHRWEG

Die DB Netz AG ist die Nr. 1 der europäischen Eisenbahninfrastruktur-anbieter. Im Jahr 2011 wurden durchschnittlich 2,9 Mio. Trassenkilometer pro Tag auf der Infrastruktur der DB Netz AG gefahren, im Schnitt 39.000 Züge pro Tag.

BETRIEBSLÄNGE: 33.378 km

WEICHEN UND
KREUZUNGEN: 70.477
STELLWERKE: 3.435

BAHNÜBERGÄNGE: 14.174

TUNNEL: 694
EISENBAHNBRÜCKEN: 24.926



DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

Im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe betreibt die DB Station & Service AG rund 5.400 Bahnhöfe in Deutschland und vermarktet Flächen in etwa 1.600 Empfangsgebäuden. Neben einem vielfältigen Angebot an Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen vor Ort stellen wir auch ein umfangreiches Serviceangebot für Reisende sicher. Gepäckaufbewahrung und Fundstelle gehören ebenso zu unseren Leistungen wie die 3-S-Zentrale für alle Fragen rund um Service, Sicherheit und Sauberkeit oder die DB Information als zentrale Anlauf- und Auskunftsstelle für Reisende. In der Mobilitätszentrale bündeln wir unsere Hilfe und Leistungen für mobilitätseingeschränkte Reisende.



DB NETZE ENERGIE

Die DB Energie GmbH ist unser Energiedienstleister, der eines der größten energieartenübergreifenden Portfolios Deutschlands managt. Das gesamte Energiegeschäft des DB-Konzerns in Deutschland ist bei DB Energie unter einem Dach gebündelt.

BAHNSTROMNETZ: 7.786 km

KRAFT-, UMFORMER- UND
UMRICHTERWERKE: 54

GLEICHRICHTERWERKE: 26

TANKSTELLEN: 196

MITTELSPANNUNGSNETZE MIT
TRAFOSTATIONEN: 189

ZUGVORHEIZANLAGEN: 324

KONZERNLAGEBERICHT

PHOTOVOLTAIK

Der Ausbau der Solarenergie als erneuerbare Energie hat vor allem durch die Fortschritte in der Klimapolitik an Fahrt gewonnen. Bereits 20% aller deutschen Eigenheimbesitzer erzeugen mittels Solaranlage Solarstrom oder heizen ihr Haus mit Wärme aus Sonnenenergie. Im Jahr 2010 wurden mit 11.683 Gigawattstunden Leistung etwa 1,9% des insgesamt in Deutschland verbrauchten Stroms aus Sonnenenergie mit Photovoltaikanlagen gewonnen.



71 ÜBERBLICK	138 NACHHALTIGKEIT
72 Beurteilung der wirtschaftlichen Lage durch die Unternehmensleitung	138 Kunden und Qualität
73 UNTERNEHMENSSTRATEGIE	140 Mitarbeiter
73 Struktur des DB-Konzerns	144 Umwelt
74 Stärkung und Ausbau unserer Marktposition im Fokus	147 Gesellschaftliches Engagement
75 Nachhaltigkeit als Basis für langfristigen Erfolg	148 WEITERE INFORMATIONEN
77 Klare strategische Ausrichtung der operativen Bereiche	148 Auftragsentwicklung weiter positiv
79 WERTMANAGEMENT	148 Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen neu ausgerichtet
79 Wertorientierte Unternehmensführung	149 Einkaufsvolumen deutlich angestiegen
82 Unternehmensspezifische Frühindikatoren und operative Werttreiber	150 Strategische Partnerschaft in Katar neu aufgestellt
85 GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN	151 Deutschland führend bei Öffnung der Schienenverkehrsmärkte
85 Veränderungen im DB-Konzern	151 Weitere rechtliche Themen
86 Corporate Governance und Compliance Bericht	151 Transparente Leistungsbeziehungen im DB-Konzern
86 Wirtschaftliches Umfeld	153 RISIKOBERICHT
90 Politisches Umfeld	153 Risikomanagement im DB-Konzern
92 Weiterentwicklung des relevanten ordnungspolitischen Rechtsrahmens	154 Wesentliche Risikokategorien und Einzelrisiken
95 Entwicklungen auf den relevanten Märkten	158 Beurteilung der Risikosituation durch die Unternehmensleitung
104 ERTRAGSLAGE	159 NACHTRAGSBERICHT
104 Wesentliche Änderungen im Vorjahresvergleich	160 PROGNOSEBERICHT
104 Umsatzentwicklung	160 Künftige Ausrichtung des DB-Konzerns
107 Ergebnisentwicklung	160 Konjunkturelle Aussichten
112 ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER	161 Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte
112 Personenverkehr	163 Voraussichtliche Entwicklung der Beschaffungs- und Finanzmärkte
119 Transport und Logistik	163 Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen
124 Dienstleistungen	163 Voraussichtliche Ertragslage
125 Infrastruktur	165 Erwartete Investitionen
132 FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE	165 Erwartete Finanzlage
132 Finanzmanagement	165 Chancenbericht
132 Kapitalflussrechnung	168 Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung des DB-Konzerns durch die Unternehmensleitung
133 Netto-Finanzschulden	
134 Investitionen	
136 Bilanz	

ÜBERBLICK

- ::: POSITIVE UMFELDBEDINGUNGEN SCHWÄCHEN SICH IM JAHRESVERLAUF AB
- ::: ANHALTEND POSITIVE VOLUMENENTWICKLUNG TREIBT UMSATZ- UND ERGEBNISVERBESSERUNGEN
- ::: AUSBLICK FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2012 POSITIV BEI HOHEN UNSICHERHEITEN

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende Personenverkehr (Schiene und Bus) in Mio. ¹⁾	2.738	2.734	+4	+0,1
Verkehrsleistung Personen- verkehr (Schiene) in Mio. Pkm ¹⁾	79.228	78.582	+646	+0,8
Verkehrsleistung Personen- verkehr (Bus) in Mio. Pkm ¹⁾	8.763	9.214	-451	-4,9
Verkehrsleistung Güterverkehr in Mio. tkm	111.980	105.794	+6.186	+5,8
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.051	1.034	+17	+1,6
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	95.836	80.816	+15.020	+18,6
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.149	1.225	-76	-6,2
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.763	1.647	+116	+7,0
Umsatz bereinigt	37.901	34.410	+3.491	+10,1
Umsatz vergleichbar	35.888	34.407	+1.481	+4,3
EBITDA bereinigt	5.141	4.651	+490	+10,5
EBIT bereinigt	2.309	1.866	+443	+23,7
Jahresergebnis	1.332	1.058	+274	+25,9
ROCE in %	7,3	6,0	-	-
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16.592	16.939	-347	-2,0
Brutto-Investitionen	7.501	6.891	+610	+8,9
Netto-Investitionen	2.569	2.072	+497	+24,0

¹⁾ Ohne Arriva.

In einem anhaltend dynamischen, wenn auch sich im Jahresverlauf abschwächenden *wirtschaftlichen Umfeld* ¹ konnte der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) im Geschäftsjahr 2011 erneut teils deutliche Volumenzuwächse erzielen und damit seinen Wachstumskurs fortsetzen. Dies gilt insbesondere für den Europäischen Landverkehr, den Schienengüterverkehr und die Seefracht.

Die Leistungsentwicklung der Geschäftsfelder DB Bahn Regio und DB Bahn Fernverkehr war in Summe leicht positiv. Zuwächse waren im Schienenpersonennahverkehr zu verzeichnen, während die Entwicklungen im Fernverkehr durch zahlreiche negative Einmaleffekte belastet waren.

Im Bereich der Infrastruktur stieg die *Trassennachfrage* ² leicht an, getrieben durch Zuwächse vor allem im Güterverkehr, aber auch im Regionalverkehr.

Die teilweise starken Volumenzuwächse in den Geschäftsfeldern *DB Schenker Rail* ³ und *DB Schenker Logistics* ⁴ spiegeln sich auch in dem deutlichen Umsatzwachstum auf vergleichbarer Basis wider.

Wesentliche Auswirkungen auf die *Ertragslage* ⁵ resultierten im Berichtsjahr zudem aus konsolidierungskreisbedingten Veränderungen. Hier wirkte sich im Berichtsjahr die erstmalig ganzjährige Einbeziehung der seit dem 1. September 2010 vollkonsolidierten Arriva mit einem zusätzlichen Umsatzeffekt von 2,0 Mrd. € maßgeblich aus. Nach dieser Akquisition haben sich zudem *Änderungen in der Organisationsstruktur* ⁶ des DB-Konzerns ergeben, die ab dem 1. Januar 2011 wirksam geworden sind.

Die *operative Ergebnisentwicklung* ⁷ war im Berichtsjahr insgesamt weiter erfreulich. Infolge der positiven *Entwicklung der Geschäftsfelder* ⁸ zeigte sich auch das *Jahresergebnis* ⁹ deutlich verbessert.

Alle unsere *Wertmanagementkennziffern* ¹⁰ haben sich im Berichtsjahr weiter in Richtung der jeweiligen Zielgrößen verbessert.

Die *Investitionstätigkeit* ¹¹ haben wir im Berichtsjahr weiter gesteigert. Im Bereich der Schieneninfrastruktur machten sich auch die zusätzlichen Mittel aus den Konjunkturepaketen bemerkbar.

Die *Netto-Finanzschulden* ¹² sind per 31. Dezember 2011 zurückgegangen. Diese weitere Verschuldungsreduzierung konnte trotz einer deutlichen Ausweitung der Investitionen und der erstmals an unseren Eigentümer gezahlten Dividende in Höhe von 500 Mio. € erreicht werden.

Der DB-Konzern verfügte auch im Berichtsjahr über einen sehr gut funktionierenden *Kapitalmarktzugang* ¹³ und konnte sich zu attraktiven Konditionen Fremdkapital zur Refinanzierung auslaufender Finanzschulden beschaffen.

¹ Seite 86 ff., ² Seite 102, ³ Seite 119 f., ⁴ Seite 121 ff., ⁵ Seite 103 ff., ⁶ Seite 85, ⁷ Seite 105 ff., ⁸ Seite 110 ff., ⁹ Seite 108, ¹⁰ Seite 79 ff.,

¹¹ Seite 132 ff., ¹² Seite 131 f., ¹³ Seite 130

Beurteilung der wirtschaftlichen Lage durch die Unternehmensleitung

Auf Basis der Entwicklung im Berichtsjahr beurteilt der Vorstand der Deutschen Bahn AG (DB AG) die wirtschaftliche Lage des DB-Konzerns als positiv.

Der DB-Konzern hatte im Berichtsjahr sowohl auf vergleichbarer Basis als auch unter Berücksichtigung der Konsolidierungskreisveränderungen erneut deutliche Zuwächse in Umsatz, operativem Ergebnis und Return on Capital Employed (ROCE) zu verzeichnen.

Die Entwicklung der finanzwirtschaftlichen Kennzahlen des DB-Konzerns deckt sich im Wesentlichen mit unserer im Geschäftsbericht 2010 abgegebenen und im Zwischenbericht Januar – Juni 2011 präzisierten Prognose für das Geschäftsjahr 2011. Die Entwicklung der Netto-Finanzschulden war sogar besser als erwartet.

Unsere strategische Aufstellung hat im Berichtsjahr maßgeblich zu der positiven Entwicklung beigetragen. Den von uns nach der Wirtschafts- und Finanzkrise wieder eingeschlagenen Wachstumskurs konnten wir damit erfolgreich fortführen. Insgesamt konnten wir uns in der Krise besser behaupten als die meisten unserer Wettbewerber.

Die von der Krise in den Jahren 2008 und 2009 besonders stark betroffenen Geschäftsfelder DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail haben in den letzten beiden Jahren eine positive Entwicklung verzeichnen können. In Teilen haben wir das Vorkrisenniveau überschritten. Infolge der Abkühlung der konjunkturellen Entwicklung zum Jahresende 2011 hin hat sich die Entwicklung allerdings insbesondere im Schienengüterverkehr wieder abgeschwächt.

Wir haben unsere Strategie unverändert an den langfristigen *Megatrends in unseren Märkten* ¹ ausgerichtet. Unsere Analysen zeigen, dass diese unverändert intakt sind. Die strategische Zielsetzung des DB-Konzerns ist damit unverändert.

Im Berichtsjahr haben wir unseren strategischen Ansatz um die soziale und ökologische Dimension erweitert. Ziel ist es, den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen des DB-Konzerns mit einer erweiterten, auf Nachhaltigkeit basierenden unternehmerischen Ausrichtung zu begegnen. Wir haben daher aus unserer Vision folgende Ansprüche abgeleitet: Wir wollen profitabler Marktführer, Top-Arbeitgeber und Umwelt-Vorreiter sein.

Mit der im Jahr 2012 erwarteten Konjunkturabkühlung werden sich auch die positiven Effekte für unsere relevanten Märkte abschwächen und die Nachfrage entsprechend dämpfen. Die Geschäftsentwicklung des DB-Konzerns verlief zu Beginn des Geschäftsjahres 2012 erwartungsgemäß, sodass der Vorstand keine Veranlassung für eine Veränderung der Prognose hat. Aus heutiger Sicht geht der Vorstand daher unverändert davon aus, dass sich Umsatz und bereinigtes EBIT entsprechend den im *Prognosebericht* ² getätigten Aussagen entwickeln und weiter verbessern werden.

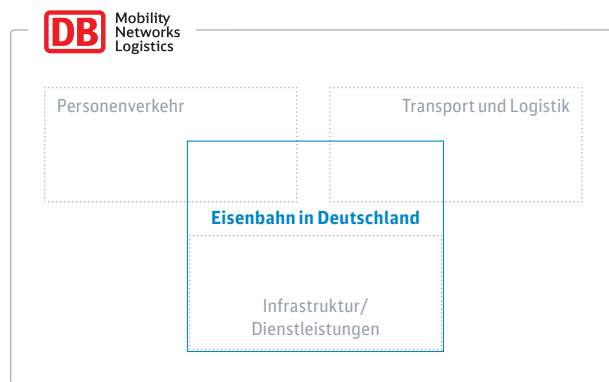
¹... Seite 75, ²... Seite 160 ff.

UNTERNEHMENSSTRATEGIE

- ::: STÄRKUNG UND AUSBAU UNSERER MARKTPPOSITIONEN IM FOKUS
- ::: NACHHALTIGKEIT ALS BASIS FÜR LANGFRISTIGEN ERFOLG
- ::: KLARE STRATEGISCHE AUSRICHTUNG IN DEN OPERATIVEN BEREICHEN

Struktur des DB-Konzerns

Die DB AG ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht und hat entsprechend eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat.

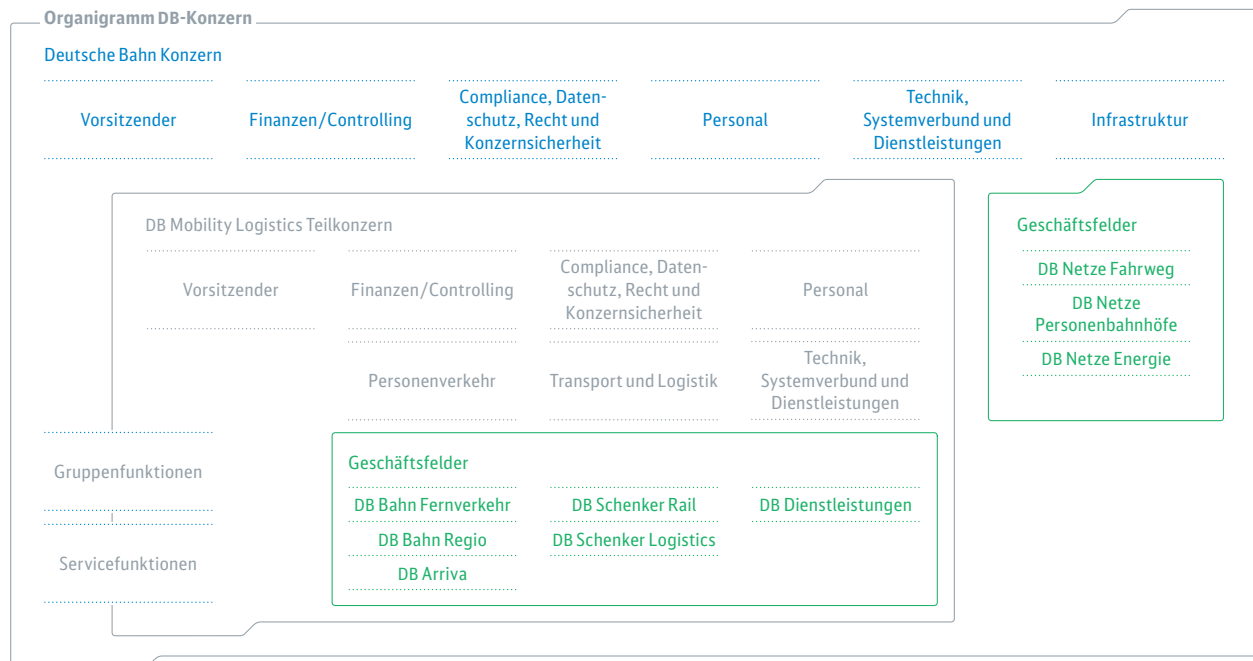


Das Geschäftsportfolio des DB-Konzerns umfasst neun Geschäftsfelder, die den Bereichen Personenverkehr, Transport und Logistik sowie Infrastruktur zugeordnet sind und integriert geführt werden.

Historisch waren die Vorgängerorganisationen der DB AG auf Schienenverkehr in Deutschland konzentriert. Auch heute noch stellt die »Eisenbahn in Deutschland« einen wesentlichen Kern der Geschäftsaktivitäten dar. Um Kundenbedürfnisse besser zu befriedigen und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden, wurde das Geschäftsportfolio insbesondere seit der Jahrtausendwende sukzessive erweitert.

Die Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr sind heute breiter aufgestellt, sie umfassen neben Busverkehren auch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsträgern sowie einen grundsätzlich europaweiten Auftritt, um an den Marktchancen aus sich öffnenden Bus- und Schienenverkehrsmärkten partizipieren zu können.

Die Geschäftsaktivitäten im Bereich Transport und Logistik wurden frühzeitig auf eine internationale Plattform gestellt und umfassen grundsätzlich alle Verkehrsträger: Schienengüterverkehr und Landverkehr sind dabei europäisch ausgerichtet, See- und Luftfracht sowie Kontraktlogistik weltweit. Mit dieser Aufstellung gelingt es uns, global agierenden Unternehmen qualitätsgerechte Logistiklösungen anzubieten und Synergien zwischen den Verkehrsnetzwerken im Interesse unserer Kunden zu entwickeln.



Wesentliche Erfolgsfaktoren für die positive Entwicklung des DB-Konzerns seit 1994 waren die unternehmerische Ausrichtung aller Geschäftsaktivitäten, die internationale Aufstellung des Portfolios, die integrierte Struktur zwischen Transport und Infrastruktur sowie die konsequente Entwicklung von verkehrsträgerübergreifenden Lösungen im Interesse der Märkte und Kunden.

Seit der im Jahr 2008 erfolgten Umstrukturierung führt die DB AG die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind unter der Führung unserer 100-prozentigen Tochtergesellschaft DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) gebündelt. DB AG und DB ML AG haben im DB-Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding. Zur Sicherstellung einer integrierten Konzernführung werden die Sitzungen des Vorstands der DB AG in der Regel gemeinsam mit den Sitzungen des Vorstands der DB ML AG durchgeführt. Details hierzu finden Sie im *Corporate Governance Bericht* ¹.

Die operativen Geschäftsaufgaben werden von den Geschäftsfeldern wahrgenommen. Vervollständigt wird unsere Struktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen, die teilweise von der DB AG und teilweise von der DB ML AG erbracht werden.

Eine *Übersicht der Beteiligungen* ² befindet sich im Konzern-Anhang.

Stärkung und Ausbau unserer Marktpositionen im Fokus

Für die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit ist es unser Ziel, die gute Ausgangsbasis in allen unseren relevanten Märkten weiter zu stärken und auszubauen.

Der DB-Konzern ist in allen Segmenten des Verkehrsmarkts (Personenverkehr, Infrastruktur sowie Transport und Logistik) erfolgreich tätig und erbringt dabei nationale und internationale Dienstleistungen. Wir agieren weltweit und sind in über 130 Ländern vertreten. Unser Ziel ist es, mit der Qualität unserer Leistungen Kunden zu überzeugen und unsere Ertrags- und Finanzkraft weiter zu verbessern.

Im Personenverkehr wollen wir unsere starke Marktstellung in Deutschland langfristig aufrechterhalten und in Europa dauerhaft stärken. Mit der Übernahme von Arriva im Jahr 2010 hat der europäische Personenverkehrsmarkt für uns noch stärker an Bedeutung gewonnen.

Eine wichtige strategische Perspektive für die Schiene ergibt sich aus der sukzessiven Marktöffnung in Europa: Im Schienenpersonenfernverkehr ist der Markt für grenzüberschreitende Verkehre seit dem Jahr 2010 grundsätzlich geöffnet. Die sich daraus ergebenden Wachstumschancen wollen wir durch eigene wettbewerbsfähige Angebote sowie in Partnerschaften mit anderen Bahnen ausschöpfen. Gemeinsam mit anderen Bahnen und der Industrie wollen wir zudem die technische Standardisierung weiter vorantreiben, um damit insbesondere eine europaweite Vereinheitlichung von Schnittstellen und Prozessen zwischen Infrastruktur und Transporteuren zu erreichen.

Im Regional- und Stadtverkehr werden europaweit zunehmend Verkehre ausgeschrieben. Davon wollen wir künftig weiterhin profitieren. Seit der Übernahme von Arriva sind wir im Regionalverkehr in zwölf europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren erfolgreich vertreten und verfügen damit über gute Ausgangspositionen für weiteres Wachstum.

Auch im Bereich Transport und Logistik haben wir uns auf aktuelle und zukünftige Marktanforderungen frühzeitig strategisch eingestellt. DB Schenker Logistics steht hier für unsere internationale logistische Leistungsfähigkeit. Durch ein umfassendes, international ausgerichtetes Angebotsportfolio in der weltweiten Luft- und Seefracht und der Kontraktlogistik sowie durch ein dichtes Netzwerk im europäischen Landverkehr nutzen wir die Chancen in wachstumsstarken Märkten. Indem wir im Landverkehr leistungsstarke und internationale Logistiknetzwerke ausbauen, sichern wir den Kundenkontakt und eröffnen neue Wachstumschancen. Hiervon profitiert auch der Schienengüterverkehr – etwa über resultierende intermodale Transportketten und Synergieeffekte.

Infolge weiter zunehmender Internationalisierung sowie grenzüberschreitender Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen in den Märkten unserer Kunden steigt die Nachfrage nach internationalen Logistikangeboten. Diesen Herausforderungen stellen wir uns mit intermodalen Transportketten und integrierten Angebots- und Branchenlösungen. Der europäische Markt im Schienengüterverkehr ist seit dem Jahr 2007 liberalisiert. Hier bedienen wir alle relevanten Achsen und sind mit eigenen Tochtergesellschaften oder Partnerschaften in allen wesentlichen Ländern Europas aktiv.

In Deutschland übernehmen wir mit unserer integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene, da wir zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur sind. Wir wollen den Verkehrsträger Schiene weiterentwickeln und damit die für den Standort Deutschland wichtige Verkehrsinfrastruktur stärken. Zudem

¹... Seite 41ff., ²... Seite 253ff.

schaffen wir die Voraussetzungen, um die wachsenden Verkehrsströme in Europa bewältigen zu können. Dazu kümmern wir uns neben Schienennetz und Personenbahnhöfen auch um die Energieversorgung der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland.

Unser Know-how ist weltweit zunehmend bei der Realisierung von Schienenprojekten gefragt. Mit unserem Tochterunternehmen DB International beteiligen wir uns in verschiedenen Funktionen an Bahnprojekten und exportieren unser Wissen über den Aufbau und Betrieb von leistungsstarken und hochvernetzten Verkehrssystemen in alle Welt.

Nachhaltigkeit als Basis für langfristigen Erfolg

Sowohl während als auch nach der Wirtschafts- und Finanzkrise der Jahre 2008 und 2009 konnten wir uns besser behaupten als die meisten unserer Wettbewerber. Die erfolgreiche Krisenbewältigung hat jedoch nur für eine temporäre Entlastung gesorgt: Wir stehen unverändert vor vielfältigen Herausforderungen. Auf den Finanzmärkten herrschen weiterhin starke Volatilität und Unsicherheit. Der deutliche Anstieg der Verschuldung europäischer Staaten wird den Konsolidierungsdruck weiter erhöhen und dadurch zu potenziellen Engpässen bei der Bereitstellung öffentlicher Gelder für den Verkehr führen. Die für uns relevanten Megatrends – Globalisierung, Liberalisierung, Klimawandel und Ressourcenverknappung sowie demografischer Wandel – haben dabei nach wie vor uneingeschränkte Gültigkeit und nehmen an Dynamik teilweise noch zu.

Zunehmende Globalisierung und Liberalisierung steigern die Nachfrage insbesondere nach intelligent vernetzten, grenzüberschreitenden und ressourcenoptimalen Verkehrskonzepten. Damit verknüpfte positive Wachstums- und Renditeaussichten machen einen weiteren Anstieg der Wettbewerbsintensität wahrscheinlich. Diesen Entwicklungen werden wir gut gerüstet begegnen.

Der Klimawandel und die Verknappung natürlicher Ressourcen setzen sich in erhöhtem Tempo fort. Für einen Beitrag zum Klimaschutz gerät dabei der Verkehrssektor zunehmend ins Blickfeld der Öffentlichkeit. Begleitend ist sowohl bei Unternehmen als auch bei Verbrauchern ein gestiegenes Umweltbewusstsein feststellbar und damit ein erhöhter Bedarf an umweltfreundlichen Produkten. Hier sehen wir in Zukunft ein wesentliches Handlungsfeld.

Der demografische Wandel führt zu erheblichen Veränderungen in der Bevölkerungs- und Altersstruktur der Gesellschaft. Auf der einen Seite ist eine starke Zunahme der Weltbevölkerung in den Entwicklungs- und Schwellenländern zu beobachten, die – insbesondere in Städten – nach zukunftsweisenden Mobilitätslösungen verlangt. Auf der anderen Seite muss sich die westliche Welt auf eine alternde Bevölkerung einstellen, womit ein bereits heute stark spürbarer Mangel an qualifizierten Arbeitskräften einhergeht. Allein in Deutschland benötigt der DB-Konzern beispielsweise künftig jährlich rund 5.000 bis 7.000 neue qualifizierte Mitarbeiter. Die zunehmende Verknappung an Arbeitskräften mit einer Entwicklung hin zu einem Arbeitnehmermarkt erfordert nicht nur Anstrengungen bei der Personalgewinnung, sondern rückt auch die Bindung der Mitarbeiter an das Unternehmen stärker in den Fokus. Die Erreichung einer hohen Arbeitgeberattraktivität ist maßgeblich für den Erfolg auf beiden Feldern.

Schließlich sehen wir uns nach wie vor mit Herausforderungen bei der Leistungsqualität unserer Produkte und Fahrzeuge konfrontiert, die entscheidenden Einfluss auf die Zufriedenheit unserer Kunden und unser Image hat. Eine hohe Kundenzufriedenheit und ein positives Image sind Schlüsselfaktoren für unseren dauerhaften wirtschaftlichen Erfolg.

Diese vielfältigen Entwicklungen und Herausforderungen erfordern einen Ansatz, der einen umweltschonenden Umgang mit Ressourcen und eine hohe Akzeptanz in der Gesellschaft und als Arbeitgeber als Basis für den langfristigen Erfolg betrachtet. Nur wenn wir nachhaltig erfolgreich sind, werden wir die Zukunftsfähigkeit und damit den erfolgreichen Fortbestand unseres Unternehmens langfristig sicherstellen. Daher ist uns eine gesamthafte Betrachtung des Dreiklangs Ökonomie, Soziales und Ökologie wichtig.

VISION UND ZIELE AUF NACHHALTIGKEIT AUSGERICHTET

Unsere Vision gilt unverändert: Wir werden das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen. Um dies zu erreichen, müssen wir unsere Führungsposition entlang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie ausgestalten und diese miteinander in Einklang bringen. Nur wenn wir in allen drei Dimensionen Spitzenplätze erreichen, werden wir nachhaltigen Unternehmenserfolg erzielen und gesellschaftliche Akzeptanz sicherstellen. In den drei Nachhaltigkeitsdimensionen haben wir uns daher folgende Führungsansprüche gesetzt: Wir wollen profitabler Marktführer, Top-Arbeitgeber und Umwelt-Vorreiter sein.



Profitabler Marktführer

Als profitabler Marktführer bieten wir unseren Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen. Zur Erreichung dieses Führungsanspruchs sind für uns zwei Zielsetzungen von entscheidender Bedeutung: die Verbesserung unserer Kunden- und Qualitätsorientierung sowie die Fortsetzung unseres profitablen Wachstumspfad.

Zur Verbesserung der Kunden- und Qualitätsorientierung haben wir bereits eine Vielzahl von Maßnahmen angestoßen. Insbesondere mit unserer *Kunden- und Qualitätsinitiative*¹ haben wir auf vielen Feldern (zum Beispiel bei der Fahrzeugverfügbarkeit und der Kundeninformation) deutliche Fortschritte erzielt, sodass wir unsere Qualität im deutschen Schienenverkehr stabilisieren und verbessern konnten. Durch Investitionen in Modernisierung (beispielsweise *Redesign ICE2*²) und Erweiterung (beispielsweise *Beschaffung neuer ICE-3-Züge*³) tragen wir zu einer Stärkung unserer Fahrzeugflotte bei. Die Zufriedenheit unserer Kunden steht auch zukünftig weiter im Mittelpunkt unserer Aktivitäten. Wir werden unsere Geschäftsprozesse stärker an den Bedürfnissen und Erfordernissen unserer Kunden ausrichten und Kundenorientierung bezogen auf Produkt- und Leistungsqualität fest im Unternehmen verankern. Hierzu werden wir bestehende Qualitätsmaßnahmen aufgreifen, bündeln und erweitern sowie kontinuierliche Leistungsverbesserungen vorantreiben.

¹ Seite 138, ² Seite 113, ³ Seite 113, ⁴ Seite 143, ⁵ Seite 147

Wir haben die Wirtschafts- und Finanzkrise erfolgreich bewältigt und unsere führenden Marktpositionen verteidigt oder weiter ausgebaut. Diesen Wachstumskurs werden wir weiter fortführen. Hierzu werden wir die Synergien, die der integrierte Konzern ermöglicht, konsequent ausschöpfen. Zudem werden wir sich ergebende Marktchancen nutzen, unter anderem mit neuen Angeboten wie beispielsweise intelligenten, integrierten Mobilitäts- und Logistiklösungen aus einer Hand. Hierfür müssen wir unser Netzwerk entlang der Verkehrsströme weiter verdichten und verknüpfen sowie dort, wo noch Lücken bestehen, national wie international erweitern.

Top-Arbeitgeber

Als Top-Arbeitgeber gewinnen und binden wir qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für uns und unsere Kunden arbeiten. Um dieses Ziel zu erreichen, werden wir unseren angestoßenen *Kulturwandel*⁴ weiter vorantreiben. Maßgeblich sind dabei die Förderung unserer Mitarbeiter und die Erreichung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit.

Insbesondere mit Blick auf den steigenden Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften müssen wir unsere Anstrengungen zur Bindung und Entwicklung unserer Mitarbeiter sowie bei der Schaffung von attraktiven Beschäftigungsbedingungen intensivieren. Dies allein reicht jedoch nicht aus. Der zunehmende Fachkräftebedarf erfordert die Ausrichtung unseres Unternehmens auf eine Rekrutierungsorganisation. Wir haben daher zusätzliche Aktivitäten bei der Personalgewinnung ergriffen und werden diesen Bereich weiter stärken. Nicht zuletzt aus Gründen empirisch nachgewiesener besserer Ergebnisse gemischter Teams wollen wir auch Frauen in unserem Unternehmen stärker fördern. So haben wir uns intern Ziele zur deutlichen Steigerung des Frauenanteils auf 25% sowie in Führungspositionen auf 20% bis zum Jahr 2015 gesetzt.

Neben einem verantwortungsvollen und attraktiven Arbeitgeber wollen wir auch anerkanntes Mitglied der Gesellschaft sein und dabei unser *gesellschaftliches Engagement*⁵ weiter ausbauen.

Umwelt-Vorreiter

Als Umwelt-Vorreiter setzen wir mit unseren Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen. Umweltfreundlichkeit ist Teil unseres Marken- und Leistungsversprechens. Die Schiene hat bereits heute einen deutlichen Vorsprung bei der Klimafreundlichkeit. Im Personenfernverkehr ist im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr beziehungsweise Luftverkehr der CO₂-Ausstoß der Schiene um Faktor 3 beziehungsweise 4 geringer. Im Güterverkehr liegt

der CO₂-Ausstoß der Schiene im Vergleich zum Landverkehr 4-mal beziehungsweise zum Luftverkehr 34-mal niedriger. Diese führende Umweltposition wollen wir weiter ausbauen.

Unser Ziel ist es, den Anteil regenerativer Energien zunächst bis zum Jahr 2020 auf 35% zu erhöhen. Unsere Vision ist, bis zum Jahr 2050 sämtlichen Bahnstrom aus regenerativen Quellen zu beziehen.

Mit unseren grünen Produkten und Angeboten *Umwelt-Plus*¹ im Personenverkehr und unseren Eco Solutions im Bereich Transport und Logistik haben wir zusätzliche Kunden gewinnen können und gleichzeitig dazu beigetragen, CO₂-Einsparungen zu realisieren. Wir wollen grüne Produkte durch intensive Vermarktung weiter etablieren und hierfür aktiv Nachfrage erzeugen. Zudem steigern wir kontinuierlich die Energieeffizienz in Betrieb und Produktion sowie durch die Erneuerung unserer Fahrzeugflotten (beispielsweise die *Beschaffung des ICx*²). Unser Ziel ist es, die spezifischen CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 weltweit und über alle Verkehrsträger um 20% gegenüber dem Jahr 2006 zu senken.

Klare strategische Ausrichtung in den operativen Bereichen

ÜBERZEUGENDE MOBILITÄTSANGEBOTE EUROPAWEIT ANBIETEN

Im deutschen Personenverkehr steigern wir die Leistungsfähigkeit unserer Schienenprodukte weiter und integrieren Einzelleistungen zu ganzheitlichen Mobilitätslösungen. Um unseren Kunden integrierte Tür-zu-Tür-Lösungen aus einer Hand anbieten zu können, verknüpfen wir unsere Verkehrsmittel zu übergreifenden Reiseketten. Dadurch bieten wir unseren Kunden eine konkurrenzfähige und zugleich ökologisch vorteilhafte Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Wir verfügen über effiziente und integrierte Verkehrsnetzwerke im Nah- und Fernverkehr, deren Verknüpfung kontinuierlich entlang der Kundenbedürfnisse verbessert wird und dank optimierter Anschlussmöglichkeiten zeitsparendes Reisen ermöglicht. Dazu stehen wir bei der Weiterentwicklung unserer Mobilitätsangebote im engen Austausch mit unseren Endkunden, anderen Unternehmen und der Politik.

Den zukünftigen Kundenbedürfnissen nach transparenten Reiseinformationen und integrierten Verkehrsleistungen begegnen wir mit neuen Angeboten. So unterstützt der neue Verkehrsträgervergleich auf www.bahn.de die Kunden bei der Wahl des geeigneten Verkehrsmittels und vergleicht verschiedene Transportmittel hinsichtlich Preis, Reisezeit, Nutzzeit und Umweltbelastung. Über unseren Twitter-Kanal und unsere Facebook-Präsenz wollen wir aktiver mit unseren Kunden in den Dialog treten, sodass sie bei Fragen oder Problemen direkt mit uns in Kontakt treten können. Mithilfe der Integration verschiedener Einzelsysteme wollen wir unseren Kunden alle wünschenswerten Informationen rund um die Reise anbieten und die Buchbarkeit aus einer Hand erleichtern.

Die erfolgreiche Einführung von *Touch & Travel*³ im deutschlandweiten Fernverkehr sowie in den Nahverkehrsbereichen Berlin, Potsdam und Frankfurt am Main ermöglicht es unseren Kunden, das Mobiltelefon als Ticket für verschiedene Verkehrsmittel zu nutzen. Durch diese Verknüpfung und unsere übergreifende Aufstellung können Kunden ihre Mobilitätskosten senken und von einem umfangreichen Angebot profitieren.

Daneben wollen wir die Vorteile der Schiene als umweltfreundlicher und energiesparender Verkehrsträger durch innovative Lösungen und grüne Produkte stärker nutzen. So unterstützen wir über unser Flinkster-Angebot aktiv das *Projekt BeMobility*⁴, das die CO₂-freie Vernetzung von Elektrofahrzeugen und öffentlichem Verkehr zum Ziel hat.

Der freie Zugang zum deutschen Verkehrsmarkt und der daraus resultierende intensive Wettbewerb stellen unseren Schienenverkehr in Deutschland vor Herausforderungen. Gleichzeitig bietet die Liberalisierung des europäischen Personenverkehrs große Wachstumschancen, die wir mit neuen grenzüberschreitenden Fernverkehrsangeboten, wie zum Beispiel unserer geplanten Direktanbindung nach London, nutzen wollen.

Unsere Regionalverkehrsaktivitäten haben wir im Berichtsjahr neu aufgestellt: Das Geschäftsfeld DB Arriva bündelt unsere Aktivitäten im Personenverkehr außerhalb Deutschlands. Unsere Aktivitäten im deutschen Regionalverkehrsmarkt werden seit dem Berichtsjahr vollständig im Geschäftsfeld DB Bahn Regio gesteuert.

Basierend auf unserer Position im Heimatmarkt und den internationalen Verkehrsleistungen von DB Arriva sind wir heute einer der führenden Mobilitätsanbieter in Europa. Von hier aus verfolgen wir das Ziel, unsere Position als führender Mobilitätsanbieter in Deutschland zu festigen und in Europa weiter auszubauen.

¹... Seite 144, ²... Seite 113, ³... www.touchandtravel.de, ⁴... www.bemobility.de

LEISTUNGSFÄHIGE, GLOBALE NETZWERKE MIT EINER STARKEN LOGISTIKKOMPETENZ KOMBINIEREN

Unter der Marke DB Schenker haben wir uns als einer der weltweit führenden Transport- und Logistikdienstleister positioniert. Dabei verfügen wir über dichte Netzwerke im europäischen Schienengüterverkehr, im europäischen Landverkehr, in der weltweiten Luft- und Seefracht sowie über industriespezifisches Know-how in der weltweiten Kontraktlogistik. Diese Aufstellung ermöglicht es uns, zunehmende Erwartungen von Kunden hinsichtlich der Abwicklung globaler Transporte und integrierter Angebote zu erfüllen.

Die Strategie von DB Schenker basiert auf drei Stoßrichtungen, die sich auch während der Wirtschafts- und Finanzkrise als stabil und erfolgreich erwiesen haben. Dies sind:

- ::: die stetige Optimierung unseres Kerngeschäfts,
 - ::: die Weiterentwicklung unserer Transportnetzwerke und
 - ::: der Ausbau integrierter Leistungen und Branchenlösungen.
- In Anbetracht der zunehmenden Bedeutung des Klimawandels kommt dem Transportsektor eine Schlüsselrolle zu. DB Schenker hat das Ziel, zum führenden grünen Logistikdienstleister zu werden und das Transportwachstum vom CO₂-Ausstoß zu entkoppeln.

HOCHWERTIGE DIENSTLEISTUNGEN AUS EINER HAND ANBIETEN

Das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen erbringt primär für die Gesellschaften des DB-Konzerns Dienstleistungen in den Bereichen Fahrzeuginstandhaltung, Informationstechnologie, Telekommunikationsservices, Facility-Management, Sicherheitsservices und Fuhrparkmanagement. Durch nachhaltige Senkung der konzerninternen Kosten für Dienstleistungen bei gleichzeitiger Sicherung eines marktfähigen Qualitäts- und Leistungsniveaus leistet das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen einen wesentlichen Beitrag für die Zukunft des DB-Konzerns. Dies erfolgt insbesondere durch die weitere Integration in die Wertschöpfungsketten der Kunden, durch das Heben von Synergien im Verbund und durch die Nutzung des konzernexternen Geschäfts zur Sicherung der Kapazitätsauslastung sowie zum Benchmarking von Qualität und Preis.

Zur Beschäftigungssicherung im DB-Konzern leistet das Geschäftsfeld einen aktiven Beitrag. So stellt DB Dienstleistungen eine Vielzahl an Arbeitsplätzen für Mitarbeiter aus dem konzernweiten Arbeitsmarkt zur Verfügung.

ZUVERLÄSSIGE UND BEZAHLBARE INFRASTRUKTUR GEWÄHRLEISTEN

Die Infrastruktur-Geschäftsfelder sind die Basis eines sicheren, zuverlässigen und leistungsfähigen Eisenbahnverkehrs in Deutschland. Sie stellen Produkte und Kompetenzen rund um Strecken, Anlagen, Bahnhöfe und Energieversorgung zur Verfügung. Hierbei orientieren sie sich an den Erfordernissen ihrer Kunden beziehungsweise Reisenden, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Handels- und Dienstleistungsunternehmen sowie Aufgabenträger – und gestalten die Leistungsangebote und die dazugehörigen Preissysteme zur Nutzung der Infrastruktur diskriminierungsfrei.

Auch die Infrastruktur-Geschäftsfelder werden unverändert als Wirtschaftsunternehmen agieren, Produktionskosten optimieren und Ergebnisse weiter verbessern, um so die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene langfristig zu sichern. Basis für die positive Entwicklung der Schieneninfrastruktur in Deutschland ist die integrierte Struktur des DB-Konzerns, bei der die Infrastrukturaktivitäten konsequent unternehmerisch ausgerichtet sind und der DB-Konzern für den Verkehrsträger Schiene eine ganzheitliche Verantwortung übernimmt. Dies spiegelt sich nicht zuletzt in dem hohen Beitrag wider, den der DB-Konzern zur Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen bereitstellt. Von den 95 Mrd. € Infrastrukturinvestitionen seit 1994 hat der DB-Konzern 17 Mrd. €, also knapp 1 Mrd. € jährlich, aus eigenen Mitteln finanziert. Hinzu kamen die Tilgung und die Rückzahlung von zinslosen Darlehen und Investitionszuschüssen, die sich im gleichen Zeitraum auf nominal 12 Mrd. € summiert haben. Auch für die nächsten Jahre ist eine Fortführung des hohen Eigenbeitrags des DB-Konzerns vorgesehen. Hinzu kommt, dass die von der DB AG im Berichtsjahr erstmals gezahlte Dividende in Zukunft ebenfalls zur Stabilisierung und Verstärkung der Infrastrukturfinanzierung aufseiten des Bundes genutzt werden wird.

WERTMANAGEMENT

- ::: ETABLIERTES WERTMANAGEMENTSYSTEM SEIT 1999
- ::: ROCE IM BERICHTSJAHR SPÜRBAR GESTIEGEN
- ::: VERSCHULDUNGSKENNZAHLEN VERBESSERN SICH DEUTLICH

Wertorientierte Unternehmensführung

Wertmanagementziele und Kapitalkosten — in %	DB- Konzern	DB ML- Konzern	Infra- struktur
Mindestrenditewert (ROCE -Zielwert vor Steuern)	10,0	14,0	8,0
Kapitalkosten vor Steuern	9,3	9,9	8,1
Tilgungsdeckung	30	50	30
Gearing	100	100	100
Netto-Finanzschulden/EBITDA (Multiplikator)	2,5	1,5	2,5

Die Unternehmensstrategie des DB-Konzerns zielt auf profitables Wachstum bei langfristiger Steigerung des Unternehmenswerts. Ziel ist dabei insbesondere, dass die Investitionen in das Kerngeschäft nachhaltig sichergestellt und finanziert werden können. Die finanzwirtschaftliche Führung und Steuerung des DB-Konzerns erfolgt über ein kennzahlenbasiertes wertorientiertes Managementsystem. Unsere Wertmanagementziele sind dabei ein wesentlicher Faktor für die strategische Ausrichtung, Investitionsentscheidungen und erfolgsabhängige Mitarbeiter- und Managementvergütungen. Das Steuerungskonzept orientiert sich im Wesentlichen an den beiden Dimensionen Rentabilität und Bonität.

::: Dimension Rentabilität: Die Wirtschaftlichkeit als übergeordnetes Ziel des Wertmanagements stellt sicher, über Konjunkturzyklen hinweg den Kapitalgebern langfristig eine angemessene Verzinsung zu bieten. Hierfür ermitteln wir jährlich auf Basis von Marktwerten die Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital; WACC) als gewichteten Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital. Die tatsächliche Rendite, den ROCE, messen wir als Verhältnis des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) zum operativ gebundenen Vermögen (Capital Employed). Der Ziel-ROCE für den DB-Konzern als langfristig orientierte Zielgröße ist oberhalb der Kapitalkosten gesetzt. Aus den jeweiligen Geschäftscharakteristika resultieren dabei unterschiedliche Zielwerte für unsere Aktivitäten im Teilkonzern DB Mobility Logistics (im Wesentlichen Personenverkehr sowie Transport und Logistik) und in der Infrastruktur. Die Kapitalkosten und damit auch die Renditeerwartung an die Infrastruktur-

Geschäftsfelder sind aufgrund der Annahme einer weiterhin geringeren Ergebnisvolatilität niedriger. Die Steuerung des operativen Geschäfts erfolgt grundsätzlich vor Steuern, entsprechend der Ausweis der Kennzahlen überwiegend als Vor-Steuer-Größen.

::: Dimension Bonität: Für uns als anlageintensives Unternehmen ist der jederzeitige Zugang zum Kapitalmarkt zu guten Konditionen essenziell. Folglich ist ein weiteres wesentliches Ziel unseres Wertmanagements, angemessene Verschuldungskennzahlen aus Sicht der Fremdkapitalgeber zu erreichen. Die Kennzahlen zur Steuerung der Verschuldung sind die Tilgungsdeckung (Verhältnis von operativem Cashflow zu adjustierten Netto-Finanzschulden), das Gearing (Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital) und das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu bereinigtem EBITDA. Die Zielwerte für die Verschuldungskennzahlen leiten wir aus Rating-Kennzahlen sowie aus dem jährlichen Benchmarking mit bonitätsstarken Vergleichsunternehmen ab.

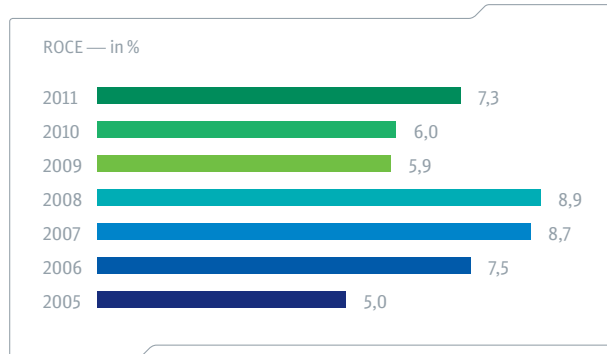
ROCE WEITER GESTIEGEN

ROCE — in Mio. € bzw. %	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
EBIT bereinigt	2.309	1.866	+ 443	+23,7
÷ Capital Employed per 31.12.	31.732	31.312	+ 420	+1,3
ROCE	7,3	6,0	-	-

Für die Berechnung des ROCE verwenden wir zur besseren Vergleichbarkeit im Zeitablauf das um Sondereffekte des Geschäftsjahres bereinigte EBIT. Das Capital Employed stellt das aus der Bilanz abgeleitete betriebsnotwendige kapitalkostenpflichtige Vermögen dar.

Der ROCE ist im Berichtsjahr um 1,3 Prozentpunkte gestiegen. Der Anstieg geht dabei auf eine deutliche *Steigerung des bereinigten EBIT*¹ aufgrund einer verbesserten operativen Leistungsfähigkeit zurück. Die Zunahme des Capital Employed konnte damit überkompensiert werden.

¹... Seite 107 ff.



Capital Employed angestiegen

— in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
AKTIVISCHE ERMITTLUNG				
Sachanlagen	37.372	37.873	-501	-1,3
+ Immaterielle Vermögenswerte/Goodwill	4.169	4.154	+15	+0,4
+ Vorräte	991	916	+75	+8,2
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.094	3.877	+217	+5,6
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	896	1.002	-106	-10,6
- Forderungen aus Finanzierung	-56	-139	+83	-59,7
+ Forderungen aus Ertragsteuern	46	99	-53	-53,5
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	11	169	-158	-93,5
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4.312	-4.286	-26	+0,6
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-3.354	-3.436	+82	-2,4
- Ertragsteuerschulden	-200	-146	-54	+37,0
- Sonstige Rückstellungen	-5.610	-6.256	+646	-10,3
- Passive Abgrenzungen	-2.315	-2.515	+200	-8,0
Capital Employed	31.732	31.312	+420	+1,3

Der Anstieg des Capital Employed geht überwiegend auf den Rückgang der sonstigen Rückstellungen zurück.

Kapitalkosten leicht gesunken

Die Kapitalkosten werden jährlich aktualisiert, um den Änderungen von Marktparametern Rechnung zu tragen. Dabei berücksichtigen wir die langfristige Ausrichtung des Steuerungskonzepts und glätten kurzfristige Schwankungen.

Für das Geschäftsjahr 2012 ergibt sich ein Rückgang der Kapitalkosten vor Steuern von 9,6 auf 9,3%. Grund ist der anhaltende Rückgang des Zinsniveaus, der sich in einem Rück-

gang von 3,5 auf 3,0% widerspiegelt. Die Eigenkapitalrendite und der aus einem geschäftsfeldgewichteten Peer-Group-Vergleich abgeleitete Betafaktor lagen auf Vorjahresniveau. Nach Steuern ergibt sich ein Kapitalkostensatz von 6,4% (im Vorjahr: 6,7%).

Kapitalkosten — in %	31.12.2011	31.12.2010
DB-Konzern	9,3	9,6
DBML-Konzern	9,9	10,2
Infrastruktur	8,1	8,0

Ableitung Kapitalkosten per 31.12.2011	Eigenkapital	Netto-Finanzschulden	Pensionsverpflichtungen
Zinssatz für risikofreie Anlagen ¹⁾	3,0	3,0	3,0
Marktrisikoprämie	5,5	-	-
x Betafaktor	1,1	-	-
+ Risikoaufschlag ²⁾	6,2	0,9	0,9
Kapitalkosten nach Steuern	9,2	3,9	3,9
x Steuerfaktor ³⁾	1,44	1,03	1,00
Kapitalkosten vor Steuern	13,2	4,0	3,9
Gewichtung	57	38	5
Kapitalkosten vor Steuern (WACC)			9,3

¹⁾ Auf Basis Renditetrend zehnjähriger Bundesanleihen unter Berücksichtigung der Langfristorientierung des Kapitalkostenkonzepts.

²⁾ Risikoaufschlag für Netto-Finanzschulden und Pensionsverpflichtungen auf Basis aktueller Emissionsspreads für Benchmark-Anleihen des DB-Konzerns gegenüber laufzeitgleichen Bundesanleihen; Anpassung für Laufzeitübereinstimmung mit risikofreier Anlage auf Basis eigener Berechnungen.

³⁾ Errechnet auf Basis eines Steuersatzes von insgesamt 30,5%; der Steuerfaktor für Netto-Finanzschulden reflektiert die anfallende Gewerbesteuer auf hinzuzurechnende Finanzierungskosten, die verbleibenden Steuern werden den Eigenkapitalkosten zugeordnet.

ROCE liegt noch unterhalb der Kapitalkosten

Renditedifferenz — in %	2011	2010	2009	2008	2007
ROCE	7,3	6,0	5,9	8,9	8,7
WACC vor Steuern ¹⁾	9,6	8,9	8,9	8,9	8,9
Differenz	-2,3	-2,9	-3,0	0,0	-0,2

¹⁾ Wert jeweils vom Jahresbeginn.

Die Entwicklung der Renditedifferenz zeigt, dass der ROCE die Kapitalkosten lediglich im Jahr 2008 erreicht hat. Im Berichtsjahr konnte die Differenz zwischen ROCE und Kapitalkosten auf -2,3 Prozentpunkte verbessert werden (im Vorjahr: -2,9 Prozentpunkte).

Ertragslage 104
Entwicklung der Geschäftsfelder 112
Finanz- und Vermögenslage 132
Nachhaltigkeit 138

Weitere Informationen 148
Risikobericht 153
Nachtragsbericht 159
Prognosebericht 160

VERSCHULDUNGSKENNZAHLEN VERBESSERT

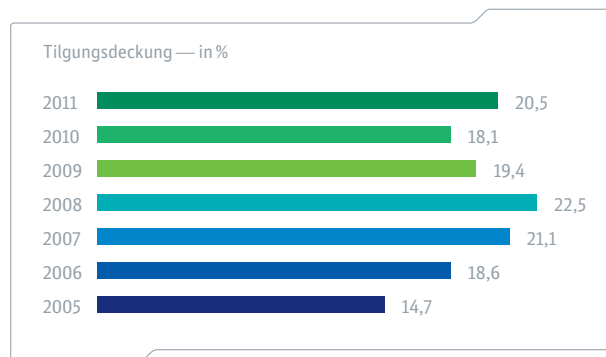
Tilgungsdeckung

— in Mio. € bzw. %	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
EBITDA bereinigt	5.141	4.651	+490	+10,5
+ Operativer Zinssaldo ^{1),2)}	-742	-752	+10	-1,3
Operativer Cashflow	4.399	3.899	+500	+12,8
Netto-Finanzschulden	16.592	16.939	-347	-2,0
+ Barwert Operate Leases	4.828	4.610	+218	+4,7
÷ Adjustierte Netto-Finanzschulden	21.420	21.549	-129	-0,6
Tilgungsdeckung	20,5	18,1	-	-

¹⁾ Zur sachgerechten Ermittlung verwenden wir einen operativen Zinssaldo unter Bereinigung derjenigen Bestandteile des Zinsergebnisses, die mit der Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen zusammenhängen.

²⁾ Bereinigt um Sondereffekte.

Die Tilgungsdeckung lag per 31. Dezember 2011 über dem Vorjahreswert. Dies ist auf eine deutliche Verbesserung des operativen Cashflows sowie auf einen leichten Rückgang der adjustierten Netto-Finanzschulden zurückzuführen. Der Rückgang der Netto-Finanzschulden konnte den Anstieg des Barwerts Operate Leases überkompensieren. Analog zum bereinigten EBIT geht der Anstieg des operativen Cashflows auf die Verbesserung der operativen Ergebnisgrößen zurück.

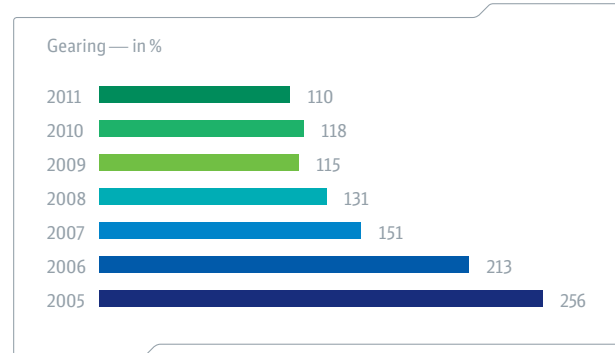


Gearing

— in Mio. € bzw. %	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Finanzschulden	18.351	18.553	-202	-1,1
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	1.759	1.614	+145	+9,0
Netto-Finanzschulden	16.592	16.939	-347	-2,0
÷ Eigenkapital	15.126	14.316	+810	+5,7
Gearing	110	118	-	-

¹⁾ Seite 131f., ²⁾ Seite 108f.

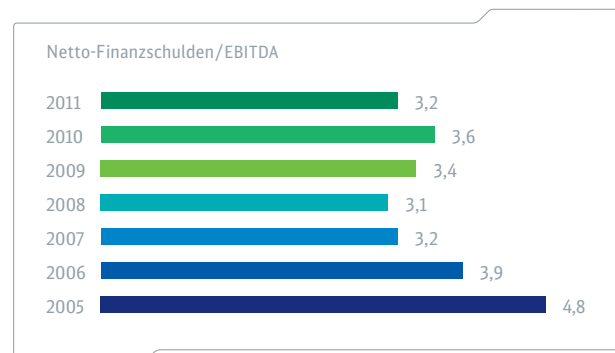
Das Gearing hat sich im Berichtsjahr ebenfalls verbessert. Ursächlich hierfür waren sowohl die gesunkenen Netto-Finanzschulden als auch das gestiegene Eigenkapital.



Netto-Finanzschulden/EBITDA

— in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Netto-Finanzschulden	16.592	16.939	-347	-2,0
÷ EBITDA bereinigt	5.141	4.651	+490	+10,5
Netto-Finanzschulden/EBITDA (Multiplikator)	3,2	3,6	-	-

Auch die Kennzahl Netto-Finanzschulden/EBITDA hat sich sowohl infolge der gesunkenen *Netto-Finanzschulden*¹⁾ als auch des gestiegenen *bereinigten EBITDA*²⁾ verbessert.



Unternehmensspezifische Frühindikatoren und operative Werttreiber

Unsere wertorientierte Steuerung basiert auf einem System von Konjunkturindikatoren und operativen Werttreibern. Da wir große und flächendeckende Verkehrsnetzwerke im Personen- und Güterverkehr betreiben, wird unser wirtschaftlicher Erfolg in besonderem Maße durch das allgemeine konjunkturelle Umfeld und die spezifische Entwicklung auf den verschiedenen Verkehrsmärkten beeinflusst.

In den Geschäftsfeldern des Personenverkehrs ist die Nachfrage nach Mobilität vor allem von der Bevölkerungszahl, der Zahl der Erwerbstätigen sowie dem real verfügbaren Einkommen abhängig. Die relative Wettbewerbssituation zur Straße wird durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise maßgeblich beeinflusst, da die »Out-of-Pocket«-Kosten des Pkw eine wichtige Einflussgröße für die individuelle Verkehrsmittelwahl darstellen.

In unseren Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Arriva kommt auch die finanzielle Ausstattung der bestellenden Gebietskörperschaften als Einflussgröße hinzu. Sowohl im Schienen- als auch im Busverkehr wird die Versorgung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen über längerfristige Verkehrsverträge sichergestellt, die zwischen öffentlichen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen geschlossen werden. Sparmaßnahmen in den öffentlichen Haushalten können Marktvolumen und Vergütungsniveaus für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beeinträchtigen. Andererseits ergeben sich im europäischen Kontext auch Chancen, da Erfahrungen in liberalisierten Märkten gezeigt haben, dass nicht nur Kunden, sondern auch Steuerzahler von einer zunehmenden Öffnung der Märkte profitieren. Diese zusätzlichen Marktchancen wollen wir insbesondere mit unserem Geschäftsfeld DB Arriva aktiv nutzen.

In den Geschäftsfeldern des Bereichs Transport und Logistik hängen wir in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung der Wirtschaft ab. Aufgrund der weltweiten Aufstellung unserer Verkehrsnetzwerke beobachten wir neben der Entwicklung des Welt-BIP und des Welthandels vor allem das Wirtschaftswachstum in jenen Regionen, Ländern und Handelsrelationen, wo wir über hohe Marktanteile verfügen beziehungsweise wo mit hohen Wachstumsraten im Warenaustausch zu rechnen ist. Darauf richten wir unsere Marktaktivitäten aus. Marktübliche Frühwarnindikatoren zu Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanagern sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.

Das spezifische Marktumfeld von DB Schenker Rail wird dabei in besonderem Maße durch die Produktion des verarbeitenden Gewerbes und die Entwicklung der Schlüsselindustrien Montan (Rohstahlproduktion), Chemie, Automotive und Maschinenbau beeinflusst. Im grenzüberschreitenden Verkehr sind die Export- und Importtätigkeit der einzelnen Länder und der Warenverkehr innerhalb Europas von besonderer Bedeutung.

Unser Geschäftsfeld DB Schenker Logistics ist ganz überwiegend im »Business-to-Business«-Geschäft tätig; das von Privatkunden dominierte Marktsegment Kurier- und Expressgeschäft spielt eine eher untergeordnete Rolle. Die Kundenbasis ist im Gegensatz zu DB Schenker Rail breit gestreut und deckt überwiegend folgende Industrien ab: Automotive, Chemie, Industrie- und Kaufmannsgüter, Hightech/Elektronik, Konsumgüter, Gesundheitswesen. In Marktbearbeitung und Produktentwicklung legen wir besonderes Augenmerk auf industriespezifische Lösungskompetenz für umfassende Logistikdienstleistungen und verkehrsträgerübergreifende Produktbilder. Damit stärken wir auch Synergien zwischen unseren Netzwerken im Interesse unserer Geschäftskunden.

Die Geschäftsfelder des Bereichs Infrastruktur decken mit ihren Leistungen wichtige Bestandteile der Wertschöpfungskette von EVU ab, die in Deutschland Personen- und Güterverkehrsleistungen auf der Schiene erbringen. Gleiches gilt für die Produktbilder des Geschäftsfelds Dienstleistungen. Insofern ist die Nachfrageentwicklung in diesen Geschäftsfeldern eine weitgehend abgeleitete Größe aus den vorgelagerten Verkehrsmärkten im Personen- und Güterverkehr, auf die bereits ausführlich eingegangen wurde. Eine gewisse eigenständige Bedeutung hat der Vermarktungsbereich im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe, wo – vergleichbar mit dem deutschen Einzelhandel – die Konsumneigung der Bevölkerung eine wichtige Einflussgröße darstellt.

Im längerfristigen Kontext ist die haushalterische Ausstattung der öffentlichen Gebietskörperschaften, insbesondere des Bundes, von großer Bedeutung für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur. Dies gilt nicht nur in Bezug auf die Finanzierung von Ersatzinvestitionen in die bestehende Infrastruktur, sondern in besonderem Maße auch für die Finanzierung von Neu- und Ausbauprojekten, damit die verkehrspolitisch gewollte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene tatsächlich abgesichert werden kann. Dabei ist eine in den Konzernverbund integrierte und unternehmerisch agierende Infrastruktur von essenzieller Bedeutung, um auch weiterhin einen hohen Eigenbeitrag zur Mitfinanzierung dieser Infrastrukturmaßnahmen leisten zu können. Regulierungsaktivitäten in der Schieneninfrastruktur dürfen diesen Sachverhalt nicht außer Acht lassen.

Die Entwicklung der aufgeführten Konjunktur- und Frühwarnindikatoren beeinflusst die Steuerung unserer Marktaktivitäten und unseren Ressourceneinsatz. Chancen und Risiken werden dadurch frühzeitig erkannt, sodass kurzfristige Steuerungsaktivitäten und langfristige Positionierungen darauf ausgerichtet werden können. Daneben arbeiten wir systematisch an der Optimierung unserer operativen Werttreiber.

Das Betreiben von Verkehrsnetzwerken zeichnet sich in der Regel durch hohe Kapitalbindung, lange Investitionszyklen und ausgeprägte Fixkostenstrukturen aus. Insoweit sind die optimale Auslastung unserer Verkehrsnetzwerke, das systematische Entwickeln und das Integrieren und ressourceneffiziente und kostenoptimale Betreiben dieser Netzwerke von herausragender Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns. Steigende Volumina in unseren Netzwerken führen nicht nur zu Skaleneffekten in der Kostenposition, sondern verbessern in der Regel auch die Servicequalität für den Kunden durch steigende Frequenzen und kürzere Reise- und Transportzeiten. Die führenden Marktpositionen, über die wir in den relevanten Verkehrsmärkten verfügen, sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Kundenzufriedenheit und Profitabilität und sollen daher gehalten beziehungsweise weiter verbessert und ausgebaut werden.

Die marktbezogene Auslastung unserer Netzwerke und die relativen Marktanteile in den Verkehrsmärkten messen wir in der Regel anhand von operativen Leistungsdaten. Zur Ermittlung einer relativen Erlösergiebigkeit werden diese Leistungsdaten auch ins Verhältnis zu den erwirtschafteten Umsätzen gesetzt (spezifische Erlössätze).

In den Geschäftsfeldern des Personenverkehrs ist die führende marktbezogene Leistungskennzahl die in Personenkilometern gemessene Verkehrsleistung. Dies gilt insbesondere für den eigenwirtschaftlich betriebenen Fernverkehr. Die relative Auslastung der Fahrzeuge wird hier zusätzlich durch die Kennzahlen Personen pro Zug sowie prozentuale Sitzplatzauslastung gemessen. Die Kostenseite korreliert weitestgehend mit der in Zug- beziehungsweise Trassenkilometern gemessenen Betriebsleistung, die wiederum von dem auf Jahressicht weitgehend stabilen Fahrplanangebot abhängt. Auf diesen Jahresfahrplan werden Ressourceneinsätze von Personal und Anlagen ausgerichtet, um die Stückkosten je gefahrenen Zugkilometer zu optimieren.

Das Geschäftsmodell bei DB Bahn Regio und DB Arriva ist im Prinzip vergleichbar mit DB Bahn Fernverkehr. Allerdings spielt die in Zug- beziehungsweise Buskilometern gemessene Betriebsleistung eine größere Rolle, weil die zugrunde liegenden Verkehrsverträge in der Regel auf diese Leistungsgröße referenzieren. Hinzu kommt, dass es Vertragsgestaltungen mit Aufgabenträgern gibt, wo der Markterfolg aus Fahrgelderlösen direkt dem Besteller zugutekommt und das Verkehrsunternehmen für das gesamte Leistungsangebot direkt und vollständig vom Aufgabenträger entschädigt wird (Bruttoverträge). Marktbezogene Leistungsdaten und Auslastungskennziffern treten bei solchen Vertragsmodellen in den Hintergrund, auch wenn Markterfolge im Fahrgastmarkt natürlich mittelbar für die Effizienz des Gesamtverkehrsmarkts relevant sind. Aufgrund der mehrjährigen Verkehrsverträge spielen funktionierende Preisgleitmechanismen, mit denen unerwartete Kostenentwicklungen an die Aufgabenträger weitergegeben werden können, eine große Rolle im Management von Beschaffungsmarktrisiken bei Energie, Personal und Infrastrukturnutzung. Ein wichtiger Baustein des Risikomanagements ist auch der Umgang mit dem Wiederverwendungsrisiko, falls die Nutzungsdauer von Fahrzeugen über die konkrete Vertragsdauer eines Verkehrsvertrags hinausreicht. Das ist insbesondere im Schienenpersonennahverkehr relevant. Ein betrieblich flexibel einsetzbarer Fahrzeugpark und ein breites und ausgewogenes Verkehrsvertragsportfolio reduzieren dieses Risiko erheblich.

Bei DB Schenker Rail ist die führende marktbezogene Leistungskennzahl die in Tonnenkilometern gemessene Verkehrsleistung, errechnet aus den beförderten Tonnen und der durchschnittlichen Transportweite. Die relevante Auslastungskennzahl wird in Tonnen je Zug gemessen. Vergleichbar zum Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr wird die Kostenstruktur hauptsächlich durch die in Zug- beziehungsweise Trassenkilometern gemessene Betriebsleistung beeinflusst. Aufgrund der höheren Volatilität der Marktnachfrage gibt es aber in viel stärkerem Ausmaß Bedarfszüge, die nicht mit langem zeitlichem Vorlauf disponiert werden können. Dies stellt erhöhte Anforderungen an die Abstimmung zwischen Vertrieb und Produktion und den darauf ausgerichteten optimalen Ressourceneinsatz.

Bei DB Schenker Logistics wird das Leistungsvolumen in Abhängigkeit vom Segment gemessen: Beim Europäischen Landverkehr spielt die Anzahl an Sendungen die entscheidende Rolle, in der Luftfracht sind es die beförderten Tonnen und in der Seefracht ist es das in TEU gemessene Frachtvolumen. In der Kontraktlogistik existiert keine vergleichbare Volumengröße, sodass Marktvergleiche in der Regel auf Umsatzbasis durchgeführt werden. Bei der Analyse von Werttreibern ist zu beachten, dass das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics eine sehr viel geringere Kapitalintensität und Wertschöpfungstiefe hat als die bislang besprochenen Geschäftsfelder. Rund 70 % des Umsatzes dieses Geschäftsfelds werden über Vorleistungen zugekauft. Die Optimierung dieser Einkaufsbeziehungen und das Ausbalancieren über verschiedene Einflussfaktoren wie Transportrelationen, Volumen, Gewichte und Verkehrsmodus stellen daher einen wichtigen Erfolgsfaktor und Werttreiber für die Geschäftsentwicklung dar. Eine effektive IT-Unterstützung ist hier von besonderer Wichtigkeit. Gleiches gilt für das Management von Schwankungen bei Frachtraten und den spezifischen Zuschlägen auf diese Frachtraten. Unterhalb des Rohertrags ist vor allem ein effektiver und effizienter Personaleinsatz essenziell. Dies gilt in besonderem Maße für das Segment Kontraktlogistik, wo industriebezogenes Know-how und Erfahrung in der optimalen Gestaltung innerbetrieblicher Logistikprozesse einen wesentlichen Erfolgsfaktor darstellen.

Die Kostenstruktur der Geschäftsfelder im Bereich Infrastruktur ist besonders fixkostenlastig. Zu den wichtigsten Kostentreibern gehören Art und Umfang der Infrastrukturanlagen, bei DB Netze Fahrweg insbesondere das Streckennetz und bei DB Netze Personenbahnhöfe die Anzahl an Haltepunkten. Der Ressourcenverbrauch für Betrieb und Instandhaltung dieser Infrastrukturanlagen wird maßgeblich durch spezifische Ausstattungsmerkmale, Anforderungen an betriebliche Öffnungszeiten und den Rationalisierungsgrad in der Betriebsdurchführung beeinflusst. Da sich die Dimensionierung

der Infrastruktur nur in längerfristigem Kontext durch Neu- und Ausbaumaßnahmen beziehungsweise gezielten Rückbau verändert, ist eine optimale Auslastung der bestehenden Infrastruktur für den wirtschaftlichen Erfolg von entscheidender Bedeutung. Eine hohe Qualität und Verfügbarkeit für die EVU erfordert außerdem eine vorausschauende und auf Substanzerhaltung ausgerichtete integrierte Investitions- und Instandhaltungsstrategie. Die marktbezogene Auslastung wird bei DB Netze Fahrweg durch die in Trassenkilometern gemessene Betriebsleistung dargestellt. Im Sinne einer relativen Netzauslastung lässt sich diese Mengengröße den Streckenkilometern gegenüberstellen. Ähnliches gilt bei DB Netze Personenbahnhöfe für die Stationshalte und die Anzahl an Bahnhöfen.

Für die langfristige Entwicklung der Schieneninfrastruktur ist es wichtig, dass sich Neu- und Ausbauprojekte gezielt auf die Beseitigung von Engpässen und die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für Verkehrswachstum auf den Kernachsen konzentrieren. Dies gilt in besonderem Maße für das im Schienengüterverkehr prognostizierte Wachstum.

GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

- ::: KEINE WESENTLICHEN ÄNDERUNGEN IM KONZERNPORTFOLIO
- ::: WIRTSCHAFTLICHES UMFELD POSITIV MIT SICH ABSCHWÄCHENDEN IMPULSEN
- ::: RELEVANTE MÄRKTE ENTWICKELN SICH WEITGEHEND POSITIV

Veränderungen im DB-Konzern

KEINE VERÄNDERUNGEN IN ORGANEN DER DB AG

Im Berichtsjahr haben sich weder im Vorstand noch im Aufsichtsrat der DB AG Änderungen ergeben.

Mit Wirkung vom 21. September 2011 wurde das Vorstandressort Compliance, Datenschutz und Recht in Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit umbenannt.

In seiner Sitzung am 14. Dezember 2011 hat der Aufsichtsrat die Bestellung für das Vorstandsmitglied für die Vorstandressorts Infrastruktur sowie Technik, Systemverbund und Dienstleistungen, Dr. Volker Kefer, um fünf Jahre bis zum Jahr 2017 verlängert. Die bisherige Bestellung lief bis September 2012.

ÄNDERUNGEN IN DER GESCHÄFTSFELDSTRUKTUR

Nach der Akquisition von Arriva haben wir eine Anpassung in der Führungsstruktur im Personenverkehr vorgenommen. Im Vorstandressort Personenverkehr wurde das Geschäftsfeld DB Arriva neu eingerichtet. In diesem Geschäftsfeld sind seit dem 1. Januar 2011 alle Regionalverkehrsaktivitäten außerhalb Deutschlands gebündelt. Dazu werden sämtliche Verkehre mit internationalem Bezug, ausgenommen sind grenzüberschreitende Verkehre von und nach Deutschland, dem Geschäftsfeld DB Arriva zugeordnet.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio werden dementsprechend seit dem 1. Januar 2011 ausschließlich Regionalverkehrsaktivitäten in Deutschland geführt. Das bisherige Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr ist im Geschäftsfeld DB Bahn Regio aufgegangen.

ARRIVA DEUTSCHLAND VERKAUFT

Für die Aktivitäten von Arriva in Deutschland musste der DB-Konzern gemäß den Zusagen gegenüber der EU-Kommission bis zum 11. Dezember 2010 einen rechtlich bindenden Kaufvertrag mit einem geeigneten Käufer unterzeichnen. Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 8. Dezember 2010 dem Abschluss eines Vertrags für den Verkauf der Arriva Deutschland-Gruppe an ein Konsortium zugestimmt. Das Konsortium besteht aus der italienischen Eisenbahngesellschaft Ferrovie dello Stato als Konsortialführerin und dem Infrastrukturfonds Cube Trans-

port SCA, Luxemburg/Luxemburg. Mit der Freigabe der Europäischen Kommission am 16. Februar 2011 zum ausgewählten Erwerber und zur kartellrechtlichen Unbedenklichkeit des Kaufs durch das Konsortium wurde der Verkauf mit Closing am 25. Februar 2011 vollzogen.

Der DB-Konzern hat damit alle Auflagen der Europäischen Kommission erfüllt, die mit dem Erwerb aller Anteile an der Arriva Plc verbunden waren.

ÜBERNAHME DER GRAND CENTRAL RAILWAY

Anfang November 2011 haben wir mit der Übernahme von 100% der Anteile an der GCRC Holdings Limited, Bristol/Großbritannien, den britischen Schienenverkehrsbetreiber Grand Central Railway Company Limited, Bristol/Großbritannien (Grand Central Railway), übernommen. Der damit im Berichtsjahr verbundene Zahlungsmittelabfluss betrug 10 Mio. €.

Mit der Akquisition erweitern wir das Portfolio von DB Arriva um sogenannte Open-Access-Verkehre. Analog zum deutschen Fernverkehrsgeschäft betreiben Open-Access-Anbieter in Großbritannien Schienenpersonenverkehr eigenwirtschaftlich und nicht auf Basis von Verkehrsverträgen mit Bestellerentgelten.

Grand Central Railway bietet Verbindungen zwischen London und den nordenglischen Städten Bradford/Halifax und Sunderland an. Rund 700.000 Fahrgäste jährlich nutzen die Züge von Grand Central Railway. Die Akquisition ergänzt unser Portfolio in der Sparte UK Trains, das bislang aus den Franchises CrossCountry, Arriva Trains Wales und Chiltern Railways sowie den beiden Konzessionsverkehren Tyne and Wear Metro und London Overground Operations besteht.

Wir gehen davon aus, Synergien mit den bisherigen Schienenaktivitäten von DB Arriva nutzen und unser Angebot an der Ostküste Englands ausweiten zu können. Grand Central Railway wird seit dem 31. Dezember 2011 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Arriva geführt.

WEITERE PORTFOLIOANPASSUNGEN

Im Rahmen weiterer kleinerer Transaktionen haben wir unter anderem Anteile an dem belgischen Logistikdienstleister Jean Heck Eupen, Transports et Logistique (Jean Heck) erworben. Jean Heck wird seit dem 30. November 2011 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt. Der damit im Berichtsjahr verbundene Zahlungsmittelabfluss betrug 6 Mio. €.

**INLÄNDISCHE DISTRIBUTION IN NORDAMERIKA
RESTRUKTURIERT**

DB Schenker Logistics hat im Berichtsjahr die Restrukturierung des inländischen Distributionsgeschäfts in den USA, Kanada und Mexiko beschlossen. Das US-Domestic-Geschäft wurde 2006 mit der Akquisition von BAX Global erworben. Es umfasste ein Luftfrachtnetzwerk mit bisher 20 Flugzeugen im Einsatz sowie ein umfangreiches Landverkehrsnetzwerk. Das Luftfrachtgeschäft wurde bis zum Ende des Berichtsjahres eingestellt. Das Landverkehrsgeschäft soll bis Anfang 2012 abgewickelt werden.

Grund für die Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts war die nachhaltig schlechte Ergebnissituation infolge der schwachen konjunkturellen Entwicklung in den USA bei gleichzeitig gestiegenen Treibstoffkosten. Diese Entscheidung bedeutet keinen Rückzug aus dem nordamerikanischen Markt, auf dem DB Schenker Logistics bisher rund 3 Mrd. USD Umsatz im Jahr generiert hat. Die von der Entscheidung betroffenen Aktivitäten stehen in Summe für weniger als 10 % des amerikanischen Geschäfts von DB Schenker Logistics.

Corporate Governance und Compliance Bericht

Der *Corporate Governance Bericht* ¹ und der *Compliance Bericht* ² sind Bestandteile des Konzernlageberichts.

Wirtschaftliches Umfeld**BEURTEILUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN UMFELDS
DURCH DEN VORSTAND**

Die anhaltende Erholung der Weltwirtschaft im Berichtsjahr sorgte für Wachstumsimpulse in unseren Kernmärkten und wirkte sich damit auch positiv auf unsere wirtschaftliche Entwicklung aus. Allerdings hat sich die wirtschaftliche Dynamik zum Jahresende 2011 hin deutlich abgeschwächt.

Getrieben vom wirtschaftlichen Wachstum war im Berichtsjahr ein unterjähriger Preisanstieg der für unsere Entwicklung wichtigen Rohstoffe Erdöl und Kohle zu beobachten. Während des Gesamtjahres waren hier genauso wie auf den Finanzmärkten deutlich erhöhte Volatilitäten zu beobachten.

Infolge der Refinanzierungsschwierigkeiten einzelner Staaten der Euro-Zone ging der Wechselkurs des Euro zum US-Dollar im Jahresverlauf leicht zurück. Im Jahresdurchschnitt hingegen stieg der Euro gegenüber dem US-Dollar an.

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten im Personenverkehr ist in hohem Maße abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Diese wurde im Berichtsjahr unterstützt durch eine positive Arbeitsmarktentwicklung und steigende Einkommen. Unser Schienenpersonenverkehr entwickelte sich in diesem Umfeld positiv. Der europäische Personenverkehrsmarkt, der für DB Arriva von zentraler Bedeutung ist, hat sich infolge der Sparbemühungen der öffentlichen Haushalte in den Staaten der Euro-Zone uneinheitlich entwickelt.

Im Schienengüterverkehr führte die positive gesamtwirtschaftliche Entwicklung zu Jahresanfang zu hohen Wachstumsraten, die im Jahresverlauf spürbar nachgelassen haben.

Eine vergleichbare Entwicklung – mit Ausnahme der Luftfracht – zeigte sich auch bei unseren global ausgerichteten Speditions- und Logistikaktivitäten.

**BIP-ENTWICKLUNG MIT SCHWÄCHERER
WACHSTUMSDYNAMIK**

Bruttoinlandsprodukt-(BIP-)Zuwachs — in %	2011	2010	2009
Welt ¹⁾	+2,5	+4,1	-2,5
USA	+1,7	+3,0	-3,4
China	+9,2	+10,4	+9,2
Japan	-0,9	+4,5	-5,5
Europa	+1,5	+2,3	-4,2
Großbritannien	+0,9	+2,1	-4,4
Euro-Raum	+1,5	+1,8	-4,2
Deutschland	+3,0	+3,7	-5,1
Frankreich	+1,7	+1,4	-2,6

¹⁾ Summe ausgewählter Industrie- und Schwellenländer.

Die Daten für die Jahre 2009 bis 2011 entsprechen den per 15.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Consensus Forecasts, FERl, Statistisches Bundesamt

¹... Seite 41ff., ²... Seite 52f.

Welt

Trotz der Auswirkungen der Natur- und Nuklearkatastrophe in Japan zeigte sich das Wachstum der Weltwirtschaft zu Jahresbeginn 2011 sehr dynamisch, verlangsamte sich dann aber im weiteren Jahresverlauf kontinuierlich. Die weltwirtschaftliche Lage wurde durch die schwache Konjunktur und die Staatsschuldenkrisen in den USA und in der Euro-Zone sowie die Wachstumsabschwächung in Asien belastet. Notwendige Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Haushalte dämpften die Konjunktur in den USA und Europa. In den Schwellenländern schwächte sich das Wachstum infolge staatlicher Maßnahmen zur Vermeidung einer konjunkturellen Überhitzung zwar ab, blieb aber deutlich stärker als in den Industrieländern. Insgesamt wuchs die Weltwirtschaft im Jahr 2011 um etwa 2,5%. Die Entwicklung des Welthandels hat nach der starken Erholung bis Ende der ersten Jahreshälfte 2011 an Schwung verloren und wies im weiteren Verlauf einen moderateren Wachstumskurs auf. Im Gesamtjahr 2011 legte der Welthandel um etwa 5,5% zu (im Vorjahr: +13,5%).

USA

Das Wirtschaftswachstum in den USA hat sich im Vergleich zum Vorjahr annähernd halbiert. Eine hohe Arbeitslosigkeit, nur moderate Einkommenszuwächse und stark gestiegene Energiepreise belasteten den privaten Konsum. Die Staatsausgaben wurden aufgrund des hohen Schuldenstands deutlich eingeschränkt. Anhaltend stagnierende Immobilienpreise verhinderten eine Erholung der Bauwirtschaft. Die mit der Verlangsamung der Konjunktur eingetrübten Absatz- und Ertragserwartungen der Unternehmen drosselten die Investitionsdynamik. Vom Außenhandel kamen keine starken Impulse für die Konjunktur. Die verhaltenen Konjunkturaussichten in wichtigen Handelspartnerländern bremsten die Exportdynamik. Positive Impulse für die Konjunktur gingen dagegen von der Geldpolitik aus.

China

Wachstumsstärkste Region blieb weiterhin Asien. In China hat sich die Konjunktur nur leicht abgeschwächt. Die gesamtwirtschaftliche Produktion nahm gestützt auf eine anhaltend starke Inlandsnachfrage deutlich zu. Die Maßnahmen der Regierung zur Vermeidung einer konjunkturellen Überhitzung und der Bildung von Preisblasen am Immobilienmarkt haben das Wachstum gedämpft, die Geld- und Kreditvergabepolitik wirkten restriktiv. Die schwächere Nachfrage insbesondere aus den USA beeinträchtigte den Export. Trotz der nachlassenden Wachstumsdynamik blieb das BIP-Wachstum mit 9,2% auf einem sehr hohen Niveau.

Japan

Die Auswirkungen des Erdbebens und der Atomkatastrophe belasteten die wirtschaftliche Aktivität in Japan deutlich. Industrieproduktion und Warenexporte gingen bis zum Jahresende 2011 zurück. Der private Konsum stagnierte angesichts der hohen Arbeitslosigkeit, einer anhaltend schwachen Lohnentwicklung und zunehmender Sorgen um bevorstehende Steuererhöhungen. Der Export wurde durch die verhaltene Konjunktur im Ausland und die Aufwertung des Yen belastet. Trotz der Impulse durch den Wiederaufbau stiegen die Investitionen nur moderat an. Im Gesamtjahr sank das BIP um rund 0,9% gegenüber dem Vorjahr.

Europa

Die konjunkturelle Entwicklung in Europa hat nach einem kräftigen Jahresauftakt im weiteren Verlauf spürbar an Schwung verloren. Im Jahr 2011 stieg die gesamtwirtschaftliche Produktion um etwa 1,5% an. In Osteuropa hat sich die Dynamik im Jahresverlauf zwar ebenfalls verlangsamt, das wirtschaftliche Wachstum lag im Gesamtjahr aber mit etwa 3,5% um fast 2 Prozentpunkte höher als in Westeuropa. Während die wirtschaftliche Expansion in Russland (+4,3%) von den infolge höherer Rohstoffpreise stark gestiegenen Exporterlösen gestützt wurde, trugen in Polen vor allem der private Konsum und die Investitionen zum überdurchschnittlichen BIP-Anstieg um 4,0% bei. In den meisten mittel- und osteuropäischen Mitgliedsländern der Europäischen Union (EU) wurde die gesamtwirtschaftliche Nachfrage jedoch durch staatliche Konsolidierungsmaßnahmen gedämpft. Die stark von der westeuropäischen Konjunktur abhängige Exportnachfrage expandierte zu Jahresbeginn 2011 noch kräftig, verlor aber im weiteren Jahresverlauf an Tempo. Die Arbeitslosigkeit ging in fast allen Ländern zurück.

Großbritannien

In Großbritannien wurde der private Konsum durch eine angespannte Arbeitsmarktlage sowie sinkende Realeinkommen belastet. Die Exportdynamik schwächte sich ab. Die gesamtwirtschaftliche Produktion stieg angesichts einer nur schwach steigenden Auslandsnachfrage, der ausgeprägten Sparpolitik der Regierung und des fortbestehenden Konsolidierungsbedarfs bei den privaten Haushalten im Gesamtjahr nur um 0,9% an.

Euro-Raum

Die europäische Wirtschaft hat im Verlauf des Jahres 2011 deutlich an Fahrt verloren. Im Euro-Raum nahm das BIP im Durchschnitt um etwa 1,5% zu. Der Zuwachs ist maßgeblich auf die starke Entwicklung in Deutschland zurückzuführen. Belastet wurde die Erholung europaweit vor allem durch die Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Staatsfinanzen und die anhaltende Unsicherheit über die Euro-Politik. Der private Konsum wurde durch den inflationsbedingten Kaufkraftentzug, die eingetrübten Einkommenserwartungen infolge der hohen Arbeitslosigkeit und die in vielen Ländern zu erwartenden Maßnahmen zur Konsolidierung der Staatshaushalte gedämpft. Die Investitionen verloren spürbar an Schwung, blieben aber angesichts niedriger Zinsen und steigender Gewinne insgesamt aufwärtsgerichtet. Die Exportdynamik ließ infolge der allgemeinen weltwirtschaftlichen Abkühlung nach.

Deutschland

In Deutschland hat sich die konjunkturelle Erholung nach dem schwungvollen Jahresauftakt spürbar abgekühlt. Im Gesamtjahr verzeichnete das BIP mit 3,0% jedoch einen deutlichen – im Euro-Raum überdurchschnittlichen – Anstieg. Die Wachstumsimpulse kamen vor allem von der Nachfrage aus dem Inland; die Konsumausgaben und die Unternehmensinvestitionen legten spürbar zu. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe stieg trotz nachlassender Dynamik der Auftrageingänge im Gesamtjahr 2011 um 9% an.

Insbesondere der Automobil- und Maschinenbau verzeichneten im Jahresdurchschnitt noch deutliche, zweistellige Produktionszuwächse. Die Chemieindustrie legte nach einem starken Jahresauftakt im Gesamtjahr nur noch um knapp 1,5% zu. Auch die Stahlkonjunktur hat sich infolge von Nachfragerückgängen in den Abnehmerbranchen im Jahresverlauf eingetrübt. Im Gesamtjahr 2011 stieg die Rohstahlproduktion zwar um 1% auf rund 44,3 Mio. t an, ging dabei im Schlussquartal jedoch bereits spürbar zurück.

Die Lage auf dem Arbeitsmarkt zeigte sich trotz der Konjunkturabschwächung im Jahresverlauf anhaltend positiv. Erwerbstätigkeit und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung lagen über dem Vorjahresniveau. Die Beschäftigung stieg im Jahresdurchschnitt um fast 1,5% an. Die gute Arbeitsmarkt- und Einkommenssituation stützte den privaten Konsum, der in gleicher Größenordnung anzog. Die Lebenshaltungskosten lagen, bedingt durch stark gestiegene Preise für Mineralölprodukte, um 2,3% über dem Vorjahr. Die Kraftstoffpreise stiegen gegenüber dem Vorjahr um 11% an, wobei sich die Preise für Dieselmotorkraftstoff mit einem Plus von 15,6% überdurchschnittlich erhöhten.

Frankreich

In Frankreich nahm die Wirtschaftsleistung mit 1,7% im Vergleich der Euro-Länder leicht überdurchschnittlich zu. Zum Wachstum trug die Nachfrage im Inland bei. Die Anlageninvestitionen und insbesondere die Investitionen in Ausrüstungen verzeichneten einen hohen Zuwachs, die Bauinvestitionen konnten hingegen kaum zulegen. Der private Konsum und die Staatsausgaben stiegen nur moderat. Da die Importe stärker als die Exporte zunahmen, kamen vom Außenhandel keine Konjunkturimpulse.

ENERGIEMÄRKTE MIT HOHEN PREISAUSSCHLÄGEN

Die Energiemärkte zeigten im Berichtsjahr eine hohe Volatilität. Die Effekte einer robusten physischen Nachfrage überlagerten sich mit der Eintrübung der Konjunkturaussichten im Laufe des Jahres.

Haupttreiber am Ölmarkt waren die Unruhen in Nordafrika und im Nahen Osten. Der Wegfall der Ölförderung in Libyen und Probleme bei Ölfeldern in der Nordsee waren mitverantwortlich für eine spürbare Verknappung des Angebots, der die Internationale Energieagentur durch eine Freigabe der strategischen Reserven der Industriestaaten entgegenzutreten versuchte. Das Nachfragewachstum wurde hauptsächlich von den Schwellenländern getragen, die einen tendenziell schwächeren Bedarf in den Ländern der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) überkompensierten. Folgerichtig war global gesehen ein Rückgang der Lagerbestände zu beobachten. Insbesondere die Destillatebestände (speziell Diesel) entwickelten sich rückläufig, nachdem China vom Nettoexporteur zum -importeur wurde. Dies führte trotz gesteigener Kapazitäten in Asien zu einem deutlichen Dieselpreisanstieg infolge gesteigener Raffineriemargen zum Jahresende 2011.

Getrieben durch gegenläufige Impulse aus Fundamentaldaten und Wirtschaftsaussichten zeigten sich selbst im Tagesverlauf starke Preisausschläge. Während der Preis für Brent zu Jahresbeginn 2011 bei rund 95 USD/Barrel (bbl) lag, stieg er in der Spitze über 127 USD/bbl und notierte am Jahresende bei rund 108 USD/bbl.

Die Preisentwicklung an den Terminmärkten für deutschen Grundlaststrom war geprägt durch den von der Bundesregierung beschlossenen Atomausstieg. Der Kontrakt zur Lieferung im Jahr 2012 erreichte in der Spitze Werte über 60 €/Megawattstunde (MWh). Dieses hohe Preisniveau ging unter dem Einfluss der sich eintrübenden Wirtschaftsaussichten im weiteren Verlauf wieder auf 52 €/MWh zurück, was in etwa den Werten zu Jahresbeginn 2011 entsprach. Die befürchteten Engpässe in der deutschen Stromversorgung infolge der Abschaltung der Atomkraftwerke materialisierten sich im Jahr 2011 nicht, da Deutschland seine Stromexporte an Nachbarländer reduzierte.

Die Preise für CO₂-Emissionsrechte erlebten zum Jahresende 2011 einen regelrechten Einbruch. Stark korrigierte Preisprognosen wichtiger Marktteilnehmer führten zu sehr hohen Verkäufen. Emissionszertifikate fielen zeitweilig bis auf 7 €/t, während zu Jahresbeginn noch 15 €/t gezahlt wurden.

Die Kohlepreise zeigten sich weiterhin durch die Nachfrage aus Asien unterstützt und erreichten am Rotterdamer Spotmarkt in der Spitze 130 USD/t. Die Ungewissheit über die Wirtschaftsentwicklung hingegen wirkte preisdämpfend und ließ die Preise zum Jahresende wieder auf 112 USD/t zurückgehen.

LEICHTER RÜCKGANG DES EURO GEGENÜBER US-DOLLAR

Im Laufe des Berichtsjahres zeichnete sich eine unterschiedliche Konjunkturentwicklung beiderseits des Atlantiks ab. Während sich zu Beginn des Jahres die Realwirtschaft in Europa mit Deutschland als Konjunkturlokomotive zusehends von den Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise erholen konnte, blieb die wirtschaftliche Entwicklung der USA aufgrund der weiterhin hohen Arbeitslosigkeit gedämpft.

Infolge dieser unterschiedlichen Entwicklungen spielten zu Beginn des Berichtsjahres die geldpolitischen Impulse der Notenbanken eine wesentliche Rolle in der Entwicklung des Wechselkurses von Euro zu US-Dollar. Während die Europäische Zentralbank (EZB) bereits mit Zinserhöhungen versuchte, der über dem Zielwert liegenden Inflation entgegenzuwirken, setzte die US-Notenbank die geldpolitische Lockerung zunächst fort, die schließlich gegen Ende des Berichtsjahres nicht weiter ausgeweitet wurde. Gleichzeitig verschlechterte sich zum Ende des Berichtsjahres der wirtschaftliche Ausblick in der Euro-Zone. Nachdem Griechenland, Irland und Portugal bereits Kredithilfen der EU durch die Europäische Finanzstabilisierungsfazilität (EFSF) und den Europäischen Finanzstabilisierungsmechanismus (EFSM) sowie des Internationalen Währungsfonds (IWF) in Anspruch genommen hatten, verschlechterte sich infolge der Staatsschuldenkrise für weitere Staaten in der Euro-Zone der gesamtwirtschaftliche Ausblick. Die Perspektive, dass die EZB nach einer ersten Zinssenkung im November 2011 mit weiteren geldpolitischen Maßnahmen die Wirtschaft unterstützen würde, führte zu Rückgängen des Euro gegenüber dem US-Dollar (per 31. Dezember 2011: 1,29 €).

RENTENMÄRKTE IM ZEICHEN DER STAATSSCHULDENKRISE

Die positive Entwicklung der Konjunktur führte zu Beginn des Berichtsjahres zu einer erhöhten Risikofreudigkeit der Investoren. Infolge der weiteren Verschärfung der wirtschaftlichen Situation in Euro-Staaten mit einer hohen Staatsverschuldung stieg im Verlauf des ersten Halbjahres 2011 unter Anleiheninvestoren die Risikoaversion bei Staatsanleihen wieder. Die Kurse der als sicher angesehenen Bundesanleihen stiegen daher bis zur Jahresmitte an und die Rendite der zehnjährigen Bundesanleihen fiel bis auf knapp 3%.

Im Zusammenhang mit der Staatsschuldenkrise haben die Emissionen von supranationalen Schuldnern, allen voran die EU mit ihren diversen Stabilitätsfonds, im zweiten Halbjahr 2011 an Bedeutung gewonnen. Nach einer weiteren Verschärfung gegen Ende des Berichtsjahres wird das Risiko weiterer Haftungsübernahmen zugunsten europäischer Peripherieländer als wahrscheinlich eingeschätzt. Dies führte dazu, dass sich die Renditen wieder erhöhten. Gegen Jahresende 2011 notierten die Renditen von zehnjährigen Bundesanleihen bei 1,84%.

Das Emissionsvolumen von Unternehmensanleihen im Euro-Raum blieb im Berichtsjahr insgesamt auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Viele Unternehmen verfügten über ausreichende Liquidität und haben sich daher mit Emissionen zurückgehalten. Da sich die Risikoeinschätzung von Unternehmens- im Vergleich zu Staatsanleihen im Berichtsjahr verbessert hat, führte dies zu einer erhöhten Emissionstätigkeit von Unternehmen mit schwacher Bonität. Im Vorjahr mussten derartige Unternehmen noch deutlich höhere Risikoprämien bei Emissionen zahlen.

Politisches Umfeld

Über Regulierungsthemen und die Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens im Eisenbahnsektor berichten wir auch in unserem jährlichen *Wettbewerbsbericht* ¹.

REGULATORISCHE THEMEN IN DEUTSCHLAND

Die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA) sowie das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) haben im Berichtsjahr im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten die Regulierung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur in Deutschland sowie die Überwachung der Einhaltung der Vorgaben zur Entflechtung von Infrastruktur und Transportleistung fortgesetzt.

Regulierung von Nutzungsentgelten für Bahnstromfernleitungen

Am 9. November 2010 hat der Bundesgerichtshof (BGH) letztinstanzlich entschieden, dass der Zugang und die Nutzungsentgelte für Bahnstromfernleitungen dem energiewirtschaftsrechtlichen Regulierungsregime unterfallen. Damit unterliegen die Netznutzungsentgelte einer Genehmigungspflicht durch die BNetzA. Zur Erfüllung der Vorgaben, die das Energiewirtschaftsrecht für den Zugang verlangt, sind umfangreiche Anpassungen bei den Geschäftsprozessen und der Informationstechnologie der DB Energie GmbH (DB Energie) erforderlich. Am 1. April 2011 reichte DB Energie fristgerecht ihre Anträge für die Netznutzungsentgelte – rückwirkend ab Oktober 2005 – bei der Behörde zur Prüfung ein. Ende Februar 2012 haben wir eine *Einigung in dem Prüfverfahren zu den Bahnstromnetzentgelten* ² mit der BNetzA erzielt.

Energieanbieter erhalten Zugang zu Bahnstromnetzen

Am 27. Oktober 2010 hatte die BNetzA eine Missbrauchsverfügung erlassen, die die DB Energie verpflichtete, ab Februar 2011 dritten Energieanbietern Zugang zu ihren Bahnstromnetzen (50-Hz-Netze) unter Erfüllung der Vorgaben des Energiewirtschaftsrechts zu gewähren. DB Energie legte dagegen Rechtsmittel ein. Am 6. April 2011 schlossen beide Parteien vor dem Oberlandesgericht (OLG) Düsseldorf einen Vergleich, wonach die DB Energie zusagte, bis zum 31. Dezember 2011 ihre Bahnstromnetze für dritte Energieanbieter zu öffnen. Die Umsetzung der energierechtlichen Vorgaben machte umfangreiche Systemanpassungen bei der DB Energie notwendig.

BGH weist Revision in Sachen Stornierungsentgelte zurück

Gegenstand des Verfahrens war eine Klage eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU), mit der die Erhöhung der Stornierungsentgelte als Bestandteil des Trassenpreissystems (TPS) 2008 für unbillig i. S. v. § 315 BGB erklärt werden sollte. Mit seinem Urteil vom 18. Oktober 2011 hat der BGH die Revision der DB Netz AG gegen ein Urteil des OLG Düsseldorf zurückgewiesen und die grundsätzliche Anwendbarkeit der zivilrechtlichen Billigkeitskontrolle im Bereich des Eisenbahnregulierungsrechts bejaht.

Gesamthafte Überprüfung des Trassenpreissystems

Mit zwei Auskunftersuchen vom 8. Juni und 24. Oktober 2011 setzte die BNetzA die gesamthafte Überprüfung des TPS fort. Im Vordergrund stehen Fragen zur Höhe der berücksichtigungsfähigen Kosten sowie deren Verteilung auf die Netznutzer. Das umfangreiche Verfahren hat eine übergeordnete Bedeutung, da die Gesamtstruktur des TPS Untersuchungsgegenstand ist.

Auslastungsfaktor entfällt Ende 2012

Der Auslastungsfaktor ist ein Bestandteil des TPS und dient der Steuerung von Engpässen. Mit Bescheid vom 1. Juli 2011 hatte die BNetzA das Preiselement zunächst mit sofortiger Wirkung für ungültig erklärt, da die DB Netz AG aus Sicht der Behörde im Verfahren keine sachliche Rechtfertigung für die entgeltliche Differenzierung vortragen konnte. Die DB Netz AG legte gegen die Entscheidung Widerspruch ein und wies dabei auf die Bedeutung von kapazitätsorientierten Steuerungsfaktoren in Preissystemen hin. Im November 2011 einigte sich die BNetzA mit der DB Netz AG auf einen Vergleich zur Beendigung des Verwaltungsverfahrens. Demnach entfällt der Auslastungsfaktor zum Fahrplanjahr 2013 ab Dezember 2012.

¹... www.db.de/wettbewerbsbericht, ²... Seite 159

Neues Stationspreissystem eingeführt

Die DB Station&Service AG (DB S&S AG) hat zum 1. Januar 2011 ein neues Stationspreissystem eingeführt. Die BNetzA hatte das neue System unter dem Vorbehalt genehmigt, dass bezüglich einzelner Elemente, vor allem des Zuglängenfaktors, zusätzliche Erläuterungen nachgeliefert und gegebenenfalls Anpassungen vorgenommen werden. Hierzu führten die BNetzA und die DB S&S AG im Laufe des Jahres 2011 zahlreiche Gespräche. Die Behörde akzeptierte die Anwendung des aktuellen Zuglängenfaktors übergangsweise auch für das Jahr 2012. Die Gespräche werden im Jahr 2012 fortgesetzt.

Entscheidung im Verfahren zur Überleitung öffentlicher Gelder

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat in seiner Entscheidung die Rechtmäßigkeit eines Bescheids des EBA aus dem Jahr 2008 bestätigt. Damals hat die Aufsichtsbehörde von der DB Netz AG verlangt, Nachweise von Investitionszuschüssen der Länder vorzulegen, um zu prüfen, ob bei der Verwendung der Mittel im DB-Konzern die Entflechtungsvorschriften eingehalten wurden. Nach Überzeugung der DB Netz AG sind anlasslose Behördenermittlungen nicht statthaft. Dieser Auffassung folgte das BVerwG nicht.

REGULATORISCHE THEMEN IN EUROPA

Britische Regierung plant Reform des Franchisesystems im Schienenverkehr

Das britische Ministerium für Transport (Department for Transport; DfT) arbeitet derzeit an einer Reform des nationalen Franchisesystems im Schienenverkehr. Die Reform soll insbesondere zu längeren und weniger einschränkenden Franchiselizenzen führen. Dadurch sollen die Franchisenehmer größere Anreize für Maßnahmen zur Steigerung von Kundenzufriedenheit und Investitionen bekommen.

In diesem Rahmen wurde vom DfT und von der britischen Regulierungsbehörde (Office of Rail Regulation; ORR) ein unabhängiges Gutachten unter Federführung von Sir Roy McNulty in Auftrag gegeben (»Rail Value for Money Study«). Das im Mai 2011 veröffentlichte Gutachten enthält die folgenden wesentlichen Feststellungen:

- ::: Franchisenehmer sollen zukünftig die Ausgestaltung ihres Angebots (Fahrpläne und Dienstleistungen) zu einem bestimmten Budget selbst festlegen können.
- ::: Die Prüfung der Angemessenheit, Verteilung und Höhe von staatlichen Mitteln soll für bestimmte Linien verstärkt durchgeführt werden.
- ::: Die finanzielle Beziehung zwischen Franchisenehmer und Regierung soll angepasst werden. Während die Regierung derzeit bis zu 80% des Umsatzausfalls deckt, wenn ein Betreiber seine Ziele innerhalb der ersten vier Jahre verfehlt, sollen in Zukunft Zahlungen an die Entwicklung des BIP geknüpft werden, um das Risiko für Unternehmen, während Rezessionen ihre Verträge nicht erfüllen zu können, zu vermindern.
- ::: Die Verantwortlichkeit der staatlichen Infrastrukturgesellschaft Network Rail soll reduziert werden. Das neue Konzept sieht vor, dass die Zugbetreiber teilweise subventioniert werden und sich dann eigenständig um die Instandhaltung der Schienen und Bahnhöfe kümmern. Das würde das Ende der Trennung zwischen Netz und Betrieb in Großbritannien bedeuten, die in der Vergangenheit für viele Unzulänglichkeiten, Ausfälle und hohe Kosten gesorgt hatte.

Während auf der einen Seite durch die geplanten Änderungen den Betreibern mehr Verantwortung und Kontrolle über Fahrpläne und die notwendige Infrastruktur gegeben werden soll, soll auf der anderen Seite der Staat bis 2019 rund 30% der Gesamtkosten im Schienenverkehr pro Jahr einsparen können. Dies entspräche rund 1 Mrd. GBP im Jahr.

Die britische Regierung wird zu dieser Thematik voraussichtlich im März 2012 ein sogenanntes Government Command Paper veröffentlichen, in dem die Ergebnisse des Gutachtens mit verarbeitet werden.

Wie ebenfalls im Gutachten empfohlen und um eine zielgerichtete Diskussion über das Government Command Paper mit der Regierung führen zu können, wurde im Mai 2011 die Rail Delivery Group (RDG) gegründet. Die RDG besteht aus den Geschäftsführern Großbritanniens führender Eisenbahnunternehmen und von Network Rail. Sie hat das Ziel, langfristig Schienenverkehrsangebote im Sinne des Fahrgasts und des Steuerzahlers leistungstärker, kosteneffizienter und nachhaltiger zu gestalten. Der DB-Konzern beteiligt sich an der RDG mit je einem Vertreter von DB Arriva und DB Schenker Rail UK.

Wettbewerbskommission schlägt Maßnahmen zur weiteren Liberalisierung des UK-Busmarkts vor

Die britische Regierung beauftragte die Wettbewerbskommission (Competition Commission; CC) mit einer Untersuchung, ob die derzeitige Ausgestaltung des Busmarkts in Großbritannien (ohne London und Nordirland) Nachteile für die Verbraucher durch fehlenden Wettbewerb bringt. Im Dezember 2011 wurde der Abschlussbericht veröffentlicht und ein entsprechender Maßnahmenkatalog vorgeschlagen. Darin kommt die CC zu dem Ergebnis, dass kein ausreichender Wettbewerb im Busmarkt herrsche. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zielen daher insbesondere auf eine Beseitigung von Markteintrittsbarrieren und eine weitere Liberalisierung des Busmarkts. Aus unserer Sicht wurden bei der Untersuchung allerdings insbesondere der zunehmende Wettbewerb mit dem Pkw und die Auswirkungen auf den Busmarkt vernachlässigt.

Zusätzlich hat die CC empfohlen, dass die Ausgleichszahlungen an Transportunternehmen für Treibstoffkosten, die sogenannten Bus Service Operator Grants (BSOG), zukünftig an die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen gekoppelt sein sollen, um Anreize zu schaffen, die Neuerungen schnellstmöglich umzusetzen.

Bereits im Oktober 2010 hatte die britische Regierung basierend auf den Ergebnissen einer Untersuchung (Comprehensive Spending Review) entschieden, dass die BSOG ab April 2012 um 20% gekürzt werden. Zudem sollen das geltende System für Konzessionszahlungen einem Review unterzogen und die verfügbaren Finanzmittel gekürzt werden.

Weiterentwicklung des relevanten ordnungspolitischen Rechtsrahmens

BGH-ENTSCHEIDUNG SCHAFFT KLARHEIT FÜR DEUTSCHEN REGIONALVERKEHRSMARKT

Der BGH hat am 8. Februar 2011 dem Nachprüfungsantrag von Abellio Rail NRW stattgegeben und die vertragliche Einigung zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der DB Regio NRW für unwirksam erklärt. Während Direktvergaben im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach EU-Recht ausdrücklich zugelassen und europaweit gängige Praxis sind, waren sie in der deutschen Rechtsprechung bislang umstritten. Der BGH stellte nun fest, dass das deutsche Kartellvergaberecht über das europäische Recht hinausgehend grundsätzlich eine Pflicht zur Ausschreibung vorsehe.

Wir sehen uns für die Vielzahl von SPNV-Vergaben in den kommenden Jahren gut gerüstet.

LIBERALISIERUNG DES FERNBUSVERKEHRS IN DEUTSCHLAND EINGELEITET

Das Bundeskabinett hat im August 2011 den Gesetzesentwurf zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) verabschiedet und in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht. Das Gesetzgebungsverfahren wird voraussichtlich im Jahr 2012 abgeschlossen sein. Gemäß den Regelungen des Kabinettsentwurfs sollen Nahverkehrsverbindungen bis 50 km vor Fernbusangeboten geschützt werden, sofern ein ausreichendes Verkehrsangebot besteht. Allerdings sollen Parallelverkehre zugelassen und diverse Regelungen zu Betriebspflicht und Tarifen beschnitten werden.

Nach einer umfassenden Prüfung haben wir uns aufgrund der zu erwartenden Volatilität im diesem Markt vorerst gegen einen offensiven Ausbau unseres bestehenden Fernbusgeschäfts entschieden. Wir bereiten uns auf einen zunehmenden Wettbewerb vor und werden die weiteren Entwicklungen beobachten, um daran unsere Geschäftsaktivitäten flexibel auszurichten.

NEUFASSUNG (RECAST) DES ERSTEN EISENBAHNPAKETS

Die EU-Kommission hat am 17. September 2010 einen Vorschlag für den Recast des ersten europäischen Eisenbahnpakets vorgelegt. Derzeit läuft das Gesetzgebungsverfahren in Rat und Europäischem Parlament. Am 16. November 2011 hat das Europäische Parlament über seine Position in erster Lesung entschieden. Der Rat hat am 12. Dezember 2011 eine politische Einigung zum Recast beschlossen. Rat und Parlament versuchen nun, Kompromisse zwischen den jeweils angenommenen Textfassungen zu finden. Eine Verabschiedung der Richtlinie könnte im ersten Halbjahr 2012 erfolgen.

Aus unserer Sicht ist der Recast grundsätzlich zu begrüßen, da er zur Schaffung einheitlicher europäischer Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr beiträgt. Es ist allerdings darauf zu achten, dass keine unverhältnismäßigen Eingriffe in die unternehmerische Ausrichtung und Unabhängigkeit der Eisenbahnen und die Haushaltshoheit der Mitgliedsstaaten erfolgen.

VERKEHRSPOLITISCHE STRATEGIE DER EU-KOMMISSION BIS 2020

Die EU-Kommission hat am 28. März 2011 das neue »Weißbuch für einen wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssektor« mit den Zielen und Arbeitsschwerpunkten bis 2020 veröffentlicht, aus dem in der Folge konkrete (Gesetzgebungs-)Maßnahmen abgeleitet werden sollen (siehe hierzu den folgenden Abschnitt zum vierten Eisenbahnpaket). Ziel ist es unter anderem, den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum durch die Beseitigung technischer, administrativer und rechtlicher Hindernisse beim Marktzugang zu vollenden. Durch den Fokus auf nachhaltige Mobilität und ambitionierte Klimaschutzziele (Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor bis 2050 um 60 % gegenüber dem Jahr 1990) sollen umweltverträgliche Alternativen zur Straße gestärkt, die Effizienzvorteile der Schiene besser entfaltet und so die Verkehrsverlagerung auf die Schiene unterstützt werden.

Das Ziel, bis zum Jahr 2030 rund 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km auf Schiene oder Wasserstraße zu verlagern, ist zu begrüßen – bis zum Jahr 2050 wird eine Steigerung der Verlagerung auf über 50 % angestrebt. Im Personenverkehr soll der Großteil der Fahrten über mittlere Entfernungen auf die Schiene entfallen.

Dem dafür notwendigen bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur und der gezielten Beseitigung von Engpässen wird hohe Priorität eingeräumt. Zur Finanzierung will die Kommission Gelder aus internationalen, EU- sowie nationalen und privaten Quellen mobilisieren und auch die Nutzer der Infrastruktur durch die Internalisierung der externen Kosten für alle Verkehrsträger stärker beteiligen. Auch sollen den Schienenverkehr benachteiligende Wettbewerbsverzerrungen, etwa die Steuerbefreiung für Flugbenzin, abgebaut und die Verkehrsträger besser miteinander verknüpft werden.

VIERTES EISENBAHNPAKET ANGEKÜNDIGT

Die EU-Kommission hat angekündigt, im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets bis Ende 2012 Gesetzesinitiativen vorzulegen zur:

- ::: vollständigen Liberalisierung der nationalen Schienenpersonenverkehrsmärkte in Europa,
- ::: weiteren Trennung von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb,
- ::: Stärkung der Europäischen Eisenbahngentur (ERA) und
- ::: zur Stärkung der Eisenbahnregulierung in Europa.

Die vollständige Liberalisierung der nationalen Schienenpersonenverkehrsmärkte ist eine Grundvoraussetzung für den fairen und vergleichbaren Marktzugang und damit für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums. Die geplante Stärkung der Kompetenzen der ERA kann einen wichtigen Beitrag zum Abbau technischer Barrieren sowie zur Beschleunigung der Zulassungsverfahren und damit zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs leisten. Kritisch zu bewerten sind die von der Kommission angekündigten zusätzlichen Vorschläge zur Trennung von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb. Die Modelloffenheit des europäischen Rechts muss erhalten bleiben, um leistungsstarke und effiziente Bahnstrukturmodelle auch in Zukunft zu ermöglichen.

WEITERENTWICKLUNG DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES

Die EU-Kommission hat eine grundlegende Neuausrichtung ihrer bisherigen Politik zur Entwicklung eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) eingeleitet. Hierzu hat sie am 19. Oktober 2011 Verordnungsvorschläge für neue Leitlinien zum Aufbau der Transeuropäischen Netze sowie einen Vorschlag für die Einrichtung einer Fazilität zur Finanzierung von Projekten im Bereich der Verkehrs-, Energie- und digitalen Netze vorgelegt. Die vorrangigen, nationalen TEN-V-Vorhaben sollen bis zum Jahr 2030 durch ein Kernnetz ersetzt werden. Dieses soll die europäischen Hauptstädte, die wichtigsten Knotenpunkte und Ballungszentren sowie Wirtschafts- und Industriezentren miteinander verbinden.

Dazu sollen zehn multimodale Korridore errichtet werden, die mindestens drei Verkehrsträger umfassen, durch mindestens drei Mitgliedsstaaten verlaufen und jeweils eine Hafenhinterlandanbindung haben. Zudem sollen auf dem Kernnetz durchgängige Infrastrukturanforderungen gelten (unter anderem European Rail Traffic Management System (ERTMS), 750 m Zuglänge, Elektrifizierung und 22,5 t Achslast für konventionellen Güterverkehr).

Für die Modernisierung der Infrastruktur, die Schaffung fehlender Verkehrsverbindungen und die Beseitigung von Engpässen auf dem Kernnetz sollen rund 32 Mrd. € bereitgestellt werden. Die EU-Kommission sieht erstmalig auch die Möglichkeit einer EU-Förderung für die Umrüstung von Güterwagen als Maßnahme des Lärmschutzes vor.

EINFÜHRUNG EINER LÄRMABHÄNGIGEN ENTGELTKOMPONENTE IM TRASSENPREISSYSTEM

Im Dezember 2012 wird die DB Netz AG für den Güterverkehr eine Entgeltkomponente einführen, die den lärmbezogenen Auswirkungen des Zugbetriebs Rechnung trägt. Voraussetzung für die Erhebung ist die Verfügbarkeit lärmarmere Bremssohlentechnologie, der sogenannten LL-Sohle (leise Bremstechnologie aus Kompositwerkstoffen).

Mit dem Finanzierungsbeitrag aus den Entgelten der lärmabhängigen Trassenbepreisung und den Zuwendungen des Bundes steht damit ein Bonussystem zur Refinanzierung der Umrüstungskosten der Bestands Güterwagen auf lärmmindernde Bremsstechnologien zur Verfügung. Eine Refinanzierung der mit der Umrüstung verbundenen erhöhten Betriebskosten ist demgegenüber bisher nicht vorgesehen. Die Kostenbelastung für den Schienengüterverkehr steigt somit im Umfang der Entgeltkomponente zusätzlich dieser Betriebskosten an.

AUSGESTALTUNG DES EMISSIONSHANDELS AB 2013

Im Mai 2009 traten die Änderungen der Emissionshandels-Richtlinie 2003/87/EG in Kraft (RL 2009/29/EG). Demnach muss die Stromwirtschaft ihre Zertifikate ab dem Jahr 2013 in vollem Umfang ersteigern. Neben der heute schon bestehenden Belastung wird sich dadurch der Traktionsstrom für den Schienenverkehr nochmals erheblich verteuern.

Andere Verkehrsträger sind vom CO₂-Emissionshandel nicht oder nur in weitaus geringerem Maße betroffen: Der Straßenverkehr und die Schifffahrt unterliegen nach wie vor nicht dem CO₂-Emissionshandel, obwohl auch sie CO₂ emittieren. Nur der Flugverkehr innerhalb der EU sowie von und nach Europa wird ab dem Jahr 2012 aufgrund der Richtlinie 2008/101/EG in den CO₂-Emissionshandel einbezogen, allerdings müssen nur 15 % der CO₂-Zertifikate bezogen auf die CO₂-Emissionen ersteigert werden.

VORBEREITUNG EINES EISENBAHN-REGULIERUNGSGESETZES

Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht zahlreiche Weiterentwicklungen des Regulierungsrechts vor. Die konkrete Umsetzung soll durch ein neues Eisenbahnregulierungsgesetz erfolgen. Der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erarbeitete Entwurf des Gesetzes wurde den beteiligten Ministerien Ende November 2011 zur Ressortabstimmung vorgelegt.

Der Gesetzentwurf sieht unter anderem die Einführung einer effizienzbasierten Anreizregulierung für die Trassen- und Stationsentgelte und eine Verschärfung der Regulierung von Serviceeinrichtungen vor. Auch eine Ausdehnung der Regulierung auf Rangierdienstleistungen in Serviceeinrichtungen ist vorgesehen. Nicht zuletzt soll die BNetzA durch eine Ausdehnung ihrer Kompetenzen und Befugnisse weiter gestärkt werden. Mit einem Abschluss des Gesetzgebungsprozesses ist nicht vor Ende 2012 zu rechnen.

Aus unserer Sicht sind einige Vorschläge des Entwurfs zu weitgehend. So ist die geplante Ausdehnung der Regulierung auf wettbewerbliche Bereiche wie Rangierleistungen ebenso kritisch zu hinterfragen wie eine effizienzbasierte Regulierung der Infrastrukturentgelte, die den besonderen Finanzierungsvoraussetzungen des Eisenbahnsektors nicht ausreichend Rechnung trägt.

Entwicklungen auf den relevanten Märkten

Der DB-Konzern erbringt nationale und internationale Dienstleistungen, deren Zielmärkte sich in unserem Konzernmarkenauftritt unter »Mobility–Networks–Logistics« widerspiegeln.

Wir agieren weltweit und sind in über 130 Ländern vertreten.

Im Personenverkehr ist es unser vorrangiges Ziel, unsere starke Marktstellung in Deutschland langfristig aufrechtzuerhalten und in Europa nachhaltig zu stärken.

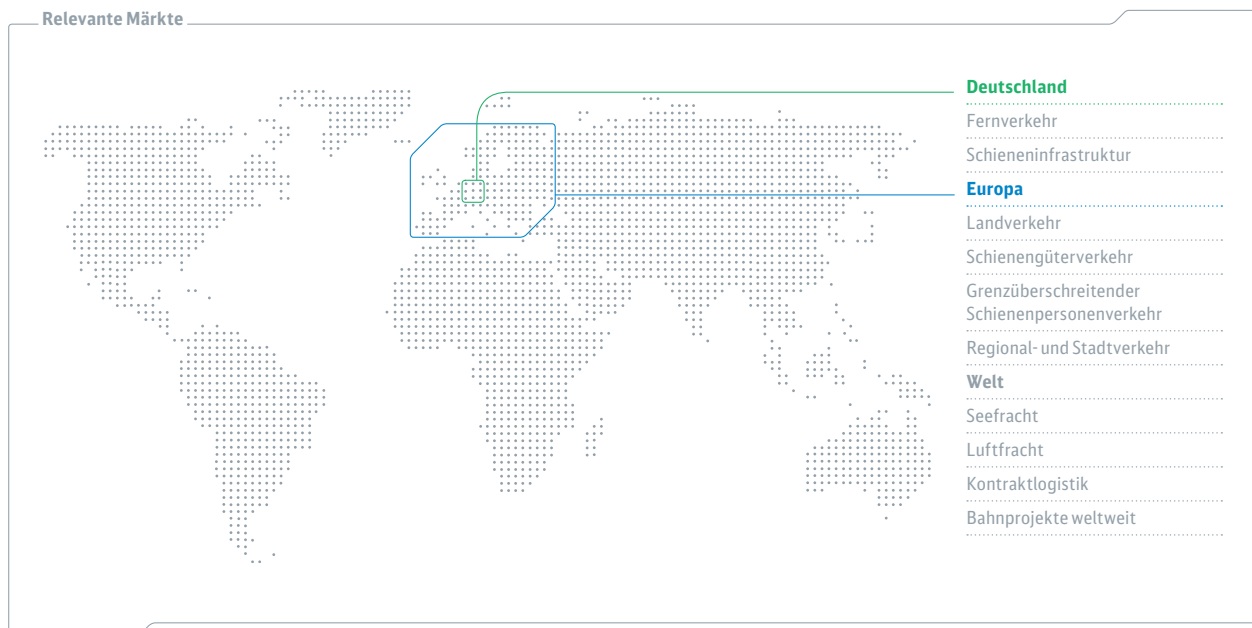
Mit der Übernahme von Arriva im Vorjahr hat der europäische Personenverkehrsmarkt noch stärker an Bedeutung für uns gewonnen. Im Regional- und Stadtverkehr werden in ganz Europa vermehrt Verkehre ausgeschrieben. Davon wollen wir zunehmend profitieren. DB Arriva ist im Regionalverkehr in zwölf europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren aktiv.

Die *Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte*¹ ist allerdings europaweit unterschiedlich weit fortgeschritten. Im Schienenpersonenfernverkehr nimmt Deutschland hinsichtlich des Marktzugangs eine Vorreiterrolle ein. Nationale Fernverkehrsmärkte in anderen Ländern sind häufig noch nicht liberalisiert.

Genauso wie im Personenverkehr haben wir uns auch im Bereich Transport und Logistik auf die aktuellen und zukünftigen Marktanforderungen frühzeitig strategisch eingestellt. So steht DB Schenker für unsere internationale logistische Leistungsfähigkeit in der weltweiten Luft- und Seefracht und der Kontraktlogistik sowie im Transportbereich für ein dichtes Netzwerk im europäischen Schienengüter- und Landverkehr. Damit wollen wir die Chancen auf wachstumsstarken Märkten nutzen.

Wir sorgen auch für die Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in Deutschland, indem wir ihn in leistungsstarke und internationale Logistiknetzwerke einbinden und so neue Wachstumschancen eröffnen. Der europäische Markt im Schienengüterverkehr ist seit dem Jahr 2007 vollständig geöffnet. Hier bedienen wir alle relevanten Achsen und sind mit eigenen Tochtergesellschaften oder Partnerschaften in allen wesentlichen Ländern aktiv.

In Deutschland übernehmen wir mit unserer integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene, da wir zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur sind.



PERSONENVERKEHR**Deutscher Personenverkehrsmarkt**

Personenverkehrsmarkt in Deutschland — in % auf Basis der Verkehrsleistung	WACHSTUMSRATE		MARKTANTEIL	
	2011	2010 ¹⁾	2011	2010 ¹⁾
Motorisierter Individualverkehr	+1,5	+0,7	84,2	84,0
Schiene	+0,8	+2,2	7,8	7,8
DB-Konzern	+0,5	+2,2	7,1	7,2
Konzernexterne Bahnen	+5,5	+2,7	0,6	0,6
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	-0,5	-1,8	7,1	7,2
DB-Konzern	-3,4	-0,5	0,8	0,9
Luftverkehr (innerdeutsch)	+0,0	+2,2	1,0	1,0
Gesamtmarkt	+1,3	+0,6	100,0	100,0

¹⁾ Die Vorjahreswerte wurden an die umgestellte Verkehrsstatistik für den motorisierten Individualverkehr angepasst.

Die Daten für die Jahre 2010 und 2011 entsprechen den per 15.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Die Nachfrage im gesamten deutschen Personenverkehrsmarkt ist im Berichtsjahr um etwa 1,3% gestiegen. Trotz eines positiven konjunkturellen Umfelds konnten nicht alle Verkehrsträger ihre Verkehrsleistung ausweiten.

Das Leistungsvolumen im Personenverkehrsmarkt wird zu gut 84% durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) bestimmt. Nach einem starken Zuwachs zu Beginn des Berichtsjahres infolge witterungsbedingter statistischer Sondereffekte hat die Entwicklung beim MIV im Jahresverlauf 2011 zwar spürbar an Dynamik verloren. Im Gesamtjahr 2011 konnte aufgrund der starken Konjunkturimpulse – trotz der erneut zweistellig gestiegenen Kraftstoffpreise – mit gut 1,5% aber ein kräftigerer Leistungsanstieg als im Vorjahr erzielt werden. Dementsprechend war auch eine leichte Ausweitung des Marktanteils zu verzeichnen.

Nach dem starken Vorjahresanstieg um 2,2% hat sich die Entwicklung im Schienenpersonenverkehr in Deutschland im Berichtsjahr zwar abgeschwächt, es konnte aber noch ein Zuwachs von knapp 1% verzeichnet werden. Hierbei standen den positiven Konjunkturimpulsen eine Reihe von Belastungen gegenüber. Dazu gehörten der Wegfall von positiven Einmalwirkungen aus dem Vorjahr (starke Winterwitterung im Jahr 2010, Einschränkungen im Flugverkehr durch einen Pilotenstreik und die Vulkanaschewolken), die erhöhte Bautätigkeit im Netz mit zum Teil spürbaren Einschränkungen für die Fahrgäste, das Aussetzen der Wehrpflicht und die Ankündigung und Durchführung von Streiks bei den konzernexternen Bahnen.

Die Verkehrsleistung unserer Gesellschaften lag im Berichtsjahr leicht über dem Vorjahresniveau, wobei die Entwicklung im Schienenpersonennah- und -fernverkehr deutliche Unterschiede aufwies. Während im Geschäftsfeld DB Bahn Regio ein Nachfragezuwachs von etwa 2,2% zu verzeichnen war, ging die Verkehrsleistung im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr zurück, da der Fernverkehr deutlich stärker von den genannten Belastungen betroffen war.

Die konzernexternen Bahnen konnten nach dem streikbedingt schwachen ersten Halbjahr 2011 in der zweiten Jahreshälfte wieder kräftiger expandieren. Nach weiteren Streckenübernahmen zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2010 stieg ihre Verkehrsleistung nach ersten Erkenntnissen um gut 5,5% an. Ihr Marktanteil im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland nahm damit weiter zu.

Mit Blick auf den Modal Split konnte der Schienenpersonenverkehr in Deutschland seine Vorjahresposition behaupten und weist auch weiterhin einen Marktanteil von 7,8% auf. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass wir im Berichtsjahr den Ausweis der Verkehrsleistung für den MIV nach eingehender Analyse rückwirkend bis 1994 an das auch beim BMVBS geführte höhere Niveau angepasst haben. Diese Anpassung dient der Vereinheitlichung und Vergleichbarkeit der Verkehrsstatistiken. Das Volumen des Gesamtmarkts fällt dadurch deutlich höher aus. Da sich die Werte der anderen Verkehrsträger nicht geändert haben, kam es zu Verschiebungen der Marktanteile. Für den Verkehrsträger Schiene bestätigt sich aber dennoch der seit einigen Jahren zu verzeichnende positive Entwicklungstrend.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) hat sich der bereits in den letzten Jahren gezeigte Abwärtstrend im Jahr 2011 fortgesetzt. Dabei wirkten sich die verbesserten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowohl auf den Linien- als auch auf den Gelegenheitsverkehr zwar stützend aus, konnten die negativen Effekte aus den zurückgehenden Schüler- und Auszubildendenzahlen aber nicht vollständig kompensieren. Insgesamt fiel der Rückgang mit rund 0,5% allerdings schwächer aus als im Vorjahr (1,8%). Trotzdem ging der Marktanteil des ÖSPV leicht um 0,1 Prozentpunkte zurück.

Im innerdeutschen Luftverkehr war eine ähnliche Entwicklung wie beim MIV zu beobachten. Nach einem starken Wachstum von knapp 5% im ersten Jahresdrittel 2011, gestützt auf die positiven Basiseffekte nach dem Pilotenstreik und den Einschränkungen durch die Vulkanaschewolken im Vorjahr, schwächte sich die Entwicklung im weiteren Jahresverlauf spürbar ab. Hierbei standen den kräftigen Konjunkturimpulsen dämpfende Effekte aus den hohen Kerosinpreisen und der neu eingeführten Luftverkehrssteuer gegenüber, da diese zumindest teilweise an die Kunden weitergegeben wurden. Im Gesamtjahr 2011 verzeichnete der Luftverkehr daher nur noch eine Verkehrsleistung auf Vorjahresniveau. Der Marktanteil blieb gegenüber dem Vorjahr stabil.

Europäischer Personenverkehrsmarkt

Die Staatsschuldenkrise in Europa hat zu einer angespannten Situation der öffentlichen Haushalte geführt und wirkte sich dadurch auch auf den europäischen Personenverkehrsmarkt aus. Insbesondere erhöhte sich der Druck auf die Bestellerorganisationen, Kosteneinsparungen zu realisieren, zum Beispiel durch mehr Privatisierung und Outsourcing sowie eine höhere Anzahl an Ausschreibungen.

Insgesamt ist die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr in Europa nach ersten Erkenntnissen auf Basis der bisher vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) veröffentlichten unternehmensbezogenen Daten leicht angestiegen. Dabei waren jedoch durchaus Unterschiede zwischen den Bahnen zu verzeichnen. Allein unter den führenden europäischen Marktteilnehmern im Schienenpersonenverkehr reichte die Bandbreite von einem starken Zuwachs der unter dem Dach der Association of Train Operating Companies (ATOC) organisierten britischen Bahnen mit rund 5% über ein durchschnittliches Wachstum bei der französischen SNCF, unseren Gesellschaften und der polnischen PKP bis zu einem deutlichen Rückgang bei der italienischen FS.

Der Markt für grenzüberschreitende Verkehre hat sich im Berichtsjahr vor dem Hintergrund der bestehenden Eintrittsbarrieren eher verhalten entwickelt. Hohe Investitionen und Netzzugangsgebühren, staatliche Protektion sowie technische Hürden und langwierige, teure Zulassungsverfahren behinderten auch weiterhin die Einführung neuer Angebote. Die differierenden regionalen Entwicklungen sind aber auch auf die *unterschiedlich weit fortgeschrittene Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs*¹ in den einzelnen europäischen Ländern zurückzuführen.

In den für unsere Aktivitäten wichtigsten Ländern stellte sich die Marktentwicklung im Berichtsjahr – in alphabetischer Reihenfolge – wie folgt dar.

Dänemark

Bei einer insgesamt im europäischen Vergleich leicht unterdurchschnittlichen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung fielen auch die Konjunkturreffekte für den Personenverkehrsmarkt in Dänemark mit Blick auf die schwache Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen und des Privatkonsums nur verhalten aus. Nach ersten Einschätzungen konnte der Schienenpersonenverkehr aber dennoch einen Leistungsanstieg verzeichnen.

Gekennzeichnet war der Schienenmarkt auch weiterhin von einer hohen Wettbewerbsintensität und einer anhaltend angespannten Marktlage. Zusätzliche Unsicherheiten entstanden dadurch, dass angekündigte Ausschreibungen von Schienenverkehren zurückgezogen wurden.

Das DSB Tochterunternehmen DSBFirst hat im Jahresverlauf 2011 die Fernverkehrsaktivitäten im Öresundverkehr zwischen Dänemark und Schweden reduziert und die Verkehre zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 gänzlich eingestellt, was wiederum Einstiegschancen für neue Anbieter erhöhen könnte.

Marktpositionen Personenverkehr 2010

Nr. 2 im Schienenpersonenfernverkehr in Europa
 — auf Umsatzbasis

1. SNCF
2. DB
3. FS
4. NS + Abellio
5. SBB

Nr. 1 im Schienenpersonennahverkehr in Europa
 — auf Umsatzbasis

1. DB
2. SNCF + Keolis
3. FS
4. First Group
5. Go Ahead

Nr. 3 im öffentlichen Straßenpersonenverkehr
 in Europa — auf Umsatzbasis

1. Veolia Transdev
2. RATP
3. DB
4. SNCF + Keolis
5. Transport for London (TfL)

Angaben für Wettbewerber basieren auf Geschäfts-/Research-Berichten und eigenen Berechnungen.

¹ Seite 151

DB Arriva ist sowohl im Schienenpersonen- als auch im Busverkehrsmarkt als einer der führenden Anbieter in Dänemark tätig. Im April 2011 konnte Arriva zwei Drittel der größten in Dänemark jemals durchgeführten Busausschreibung gewinnen. Hierbei wurden 217 von insgesamt 337 ausgeschriebenen Linien von der Bestellerorganisation Movia an DB Arriva vergeben. Infolge der Koppelung der Verkehrsverträge an die Zinsentwicklung hat der Kostendruck auf die Busbetreiber durch stark gesunkene Zinsen zugenommen. Auch im Busmarkt blieb die Wettbewerbsintensität weiterhin hoch.

Großbritannien

Trotz der im europäischen Vergleich nur unterdurchschnittlichen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Großbritannien stieg die Nachfrage im Schienenpersonenverkehrsmarkt mit rund 5% stark an. Laut der ATOC sind die Passagierzahlen auf das höchste Niveau seit den 1920er-Jahren geklettert, was vor allem auf die zweistellig gestiegenen Kraftstoffpreise und spürbare Angebotsverbesserungen bei den Bahnen zurückzuführen ist. Darüber hinaus konnte auch die Pünktlichkeit deutlich verbessert werden.

DB Arriva ist im Berichtsjahr über die *Akquisition von Grand Central Railway*¹ in den Open-Access-Markt eingestiegen. Wir erwarten, dass zukünftig Open-Access-Verkehre in Großbritannien an Bedeutung gewinnen werden.

Auch die Niederländischen Bahnen (NS) werden nach dem Gewinn des Greater-Anglia-Franchisevertrags im Berichtsjahr über ihre Tochtergesellschaft Abellio ab Anfang 2012 ihre Wettbewerbsposition im britischen Schienenpersonenverkehr ausbauen.

Für Busbetreiber werden die Rahmenbedingungen in Großbritannien zunehmend schwieriger, da aus der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung spürbare dämpfende Effekte resultieren. Es ist davon auszugehen, dass die staatlichen Subventionskürzungen (zum Beispiel bezogen auf Kraftstoffe) ausgeweitet werden.

Italien

In Italien hatten neben den schwachen Konjunkturreffekten die Budgetkürzungen infolge der Schuldenkrise einen starken Einfluss auf die Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs. So sind zum Beispiel aufgrund der bestehenden Verunsicherung über die Verfügbarkeit von Mitteln für den öffentlichen Nahverkehr Ausschreibungen weiter verzögert worden. Bei der staatlichen Ferrovie dello Stato (FS) hat sich der Rückgang der Verkehrsleistung nach 2% im Jahr 2010 im Berichtsjahr weiter verstärkt. Positiv entwickelte sich hingegen die Kooperation von DB Bahn Italia und den Österreichischen Bundesbahnen

(ÖBB). Im Berichtsjahr verkehrten täglich zehn Züge auf der Relation von München über Innsbruck und Bozen nach Verona, Mailand, Bologna und Venedig.

Niederlande

In den Niederlanden fielen die Konjunkturreffekte für den Personenverkehrsmarkt vor dem Hintergrund stagnierender Erwerbstätigenzahlen und eines leicht rückläufigen Privatkonsums zwar schwach aus, im Schienenpersonenverkehr konnte aber dennoch nach ersten Einschätzungen ein deutliches Nachfrageplus erzielt werden.

Den größten Anteil am Schienenmarkt hält auch weiterhin die NS. Per Gesetz ist ihr bis zum Jahr 2015 das Bedienungsmonopol auf den am stärksten frequentierten Hauptstrecken, dem »Hoofdrailnet«, gesichert. Auch im Nahverkehr sind die NS (inklusive Syntus, eines Joint Ventures mit Keolis) der mit Abstand größte Akteur, gefolgt von DB Arriva, Veolia Transdev und Connexion.

Der niederländische Busmarkt ist durch eine hohe Wettbewerbsintensität gekennzeichnet. Neu in diesen Markt eingestiegen ist im Berichtsjahr das israelische Transportunternehmen Egged, die seit Dezember 2011 den Busverkehr in der Region Waterland betreibt. DB Arriva ist auf dem niederländischen Markt sowohl mit Schienen- als auch mit Busverkehren stark vertreten. Im Busverkehr haben wir durch den Verlust der Waterland-Verkehre gegen Ende des Berichtsjahres Marktanteile verloren, die nicht durch die Betriebsaufnahme der auf zehn Jahre angelegten Stadtbusverkehre in Leystad, Provinz Flevoland, kompensiert werden konnten.

Schweden

In Schweden ist die Wirtschaft im Berichtsjahr mit rund 4,5% im europäischen Vergleich stark gewachsen. Dies hat sich auch positiv auf die Erwerbstätigkeit und den Privatkonsum ausgewirkt, die deutlich zulegen konnten, was wiederum zu einer Steigerung der Verkehrsnachfrage führte.

Während DB Arriva nach Ausschreibungsverlusten und daraus resultierenden Linienverlusten im Berichtsjahr im Busverkehr Marktanteilsverluste hinnehmen musste, haben wir unsere Marktposition im Schienenverkehr mit der Aufnahme des Betriebs unseres Joint Ventures mit der schwedischen Staatsbahn SJ, Botniatag, auf der Linie zwischen Umea und Lulea in der Region Norrland ausgebaut.

¹... Seite 85

Ertragslage 104
Entwicklung der Geschäftsfelder 112
Finanz- und Vermögenslage 132
Nachhaltigkeit 138Weitere Informationen 148
Risikobericht 153
Nachtragsbericht 159
Prognosebericht 160**GÜTERVERKEHR****Deutscher Güterverkehrsmarkt**

Güterverkehrsmarkt in Deutschland — in % auf Basis der Verkehrsleistung	WACHSTUMSRATE		MARKTANTEIL	
	2011	2010	2011	2010
Schiengüterverkehr	+5,3	+12,0	17,7	17,3
DB-Konzern	+4,3	+11,2	13,1	13,0
Konzernexterne Bahnen	+8,5	+14,3	4,6	4,3
Straßengüterverkehr	+5,0	+4,7	71,2	70,0
Binnenschiff	-10,6	+12,2	8,7	10,0
Rohrfernleitungen	-4,6	+1,9	2,4	2,6
Gesamtmarkt	+3,2	+6,6	100,0	100,0

Die Daten für das Jahr 2010/2011 entsprechen den per 15.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Die sehr dynamische Entwicklung des deutschen Güterverkehrsmarkts (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) aus dem Jahr 2010 hat sich in den ersten Monaten des Berichtsjahres fortgesetzt. Dabei wurden die kräftigen Impulse aus dem wirtschaftlichen Umfeld im ersten Quartal 2011 durch vor allem in der Baubranche wirkende Basiseffekte nach dem witterungsbedingt schwachen Vorjahresstart verstärkt. Nachdem sich die Wachstumsraten bis zum Spätsommer normalisiert hatten, verlor die Entwicklung im letzten Jahresdrittel 2011 mit der einsetzenden Konjunkturabkühlung unerwartet stark an Dynamik. Der Verkehrsleistungsanstieg auf dem deutschen Transportmarkt schwächte sich entsprechend nach rund 8,5% zu Beginn des Jahres 2011 auf gut 3% im Gesamtjahr ab.

Während sich der Schienen- und der Straßengüterverkehr überdurchschnittlich entwickelt haben und ihre Marktanteile ausbauen konnten, verzeichnete die Binnenschifffahrt vor allem witterungsbedingt einen starken Rückgang und dämpfte damit auch das Gesamtmarktwachstum. Ihr Marktanteil erreichte bei einem Verlust von über 1 Prozentpunkt einen neuen Tiefstwert.

Gekennzeichnet war der Markt, trotz der vor allem in der ersten Jahreshälfte aufgetretenen Laderaumengpässe, von einer anhaltend hohen Wettbewerbsintensität, die wiederum den Spielraum für die infolge stark gestiegener Kosten erforderlich gewordene Anhebung der Frachtraten begrenzt hat.

Für den Schienengüterverkehr verlief das Jahr 2011 bis zum Spätsommer mit einem Nachfrageplus von knapp 9% sehr positiv. Starke Impulse aus dem dynamischen Außenhandel und der expansiven Produktion im verarbeitenden Gewerbe und beim Rohstahl stützten vor allem die Nachfrage in den Bereichen Montan, Automotive und Chemie sowie im Kombinierten Verkehr. Im letzten Jahresdrittel 2011 hat sich das Bild unerwartet deutlich verändert. Die Abkühlung der Konjunktur hinterließ vor allem in der Stahl- und Chemiebranche deutliche

Spuren, was sich entsprechend in der Transportnachfrage widerspiegelte. Auch im Kombinierten Verkehr schwächte sich das Wachstum ab, die Entwicklung zeigte sich insgesamt aber weiterhin überdurchschnittlich. Im Automotive-Bereich blieb die Nachfrage, gestützt auf die starken Exporte, hoch. Im Gesamtjahr 2011 stieg die Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr zwar weniger stark als erwartet an, mit einem kräftigen Plus von 5,3% legten die Güterbahnen aber dennoch überdurchschnittlich zu. Der Marktanteil konnte weiter ausgebaut werden.

Der Verkehrsleistungsanstieg unserer Gesellschaften fiel unter Berücksichtigung der dynamischen Erholung im Vorjahr und der deutlichen Abkühlung zum Jahresende 2011 mit über 4% kräftig aus. Während der Anteil unserer Gesellschaften am Schienengüterverkehr in Deutschland um knapp 1 Prozentpunkt auf 74,1% (intramodal) zurückging, entwickelte sich der Anteil am gesamten Güterverkehrsmarkt (intermodal) leicht positiv.

Bei den konzernexternen Bahnen hat sich die überdurchschnittliche Entwicklung der letzten Jahre fortgesetzt. Nach einem Anstieg um 14,3% im Vorjahr konnte die Verkehrsleistung im Berichtsjahr erneut stark um etwa 8,5% zulegen. Neben den insbesondere aus dem Außenhandel resultierenden kräftigen Konjunkturimpulsen, die zu einem sehr dynamischen Anstieg im bei den konzernexternen Bahnen mit knapp 45% dominierenden Bereich der Containerverkehre führte, wurde das Nachfrageplus auch durch inter- und intramodale Verkehrsverlagerungen gestützt. Fortgesetzt hat sich die überdurchschnittliche Entwicklung der Montan- und Baustofftransporte sowie der Pkw-Verkehre. Im Gesamtjahr konnte der intramodale Marktanteil um fast 1 Prozentpunkt auf 25,9% ausgebaut werden.

Nachdem die Entwicklung im Straßengüterverkehr (deutsche und ausländische Lkw – inklusive Kabotageverkehren in Deutschland) im Vorjahr nur unterdurchschnittlich ausfiel, stieg die Verkehrsleistung im ersten Quartal 2011 stark um fast 10% an. Gestützt wurde das Wachstum vor allem infolge des milden Winters von Nachhol- und Basiseffekten aus dem für die Straße bedeutenden Baubereich. Im Jahresverlauf verlor die Entwicklung jedoch spürbar an Dynamik und in einzelnen Monaten waren sogar Rückgänge zu verzeichnen. Auch die ansonsten saisonübliche Herbstspitze fiel vergleichsweise moderat aus. Trotz der insgesamt schwächer als erwartet verlaufenen Gesamtentwicklung stieg die Verkehrsleistung im Gesamtjahr deutlich um etwa 5% an. Der Marktanteil konnte um gut 1 Prozentpunkt auf 71,2% ausgebaut werden.

Während die deutschen Lastkraftwagen einen Leistungsanstieg um etwa 4% verzeichneten, entwickelten sich die die grenzüberschreitenden Verkehre dominierenden ausländischen Lkw erneut deutlich dynamischer. Gestützt auf die starken Außenhandelsimpulse fiel ihr Leistungsanstieg mit etwa 7% fast doppelt so stark aus. Dabei waren es wie bereits im Vorjahr vor allem Lkw aus dem südosteuropäischen Raum, die gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr ihre Leistung mit Wachstumsraten von mehr als 20% überdurchschnittlich steigern konnten. Gekennzeichnet war der Markt auch weiterhin von einer hohen Wettbewerbsintensität und starken Kostensteigerungen, die neben Mehraufwendungen für Personal und Laderaumbeschaffung vor allem aus den gegenüber dem Vorjahr nochmals deutlich um fast 16% gestiegenen Dieselpreisen resultierten.

Nach der dynamischen Erholung im Vorjahr konnte die Binnenschifffahrt im Berichtsjahr kaum von den starken Konjunkturimpulsen profitieren. Nach der mehrwöchigen Rheinsperrung zu Jahresbeginn 2011 infolge eines Tankerunfalls waren es in den Folgemonaten witterungsbedingte Einschränkungen in Form von Hoch- und vor allem Niedrigwasser, die die Entwicklung stark belastet haben. Abgesehen vom Februar 2011 konnte in keinem Monat das Vorjahresniveau überschritten werden. Im November fielen die Pegel auf dem Rhein als der mit Abstand wichtigsten Wasserstraße auf einen historischen Tiefstand und verursachten einen Einbruch von knapp 35% in der Tank- und Trockenschifffahrt. Im Gesamtjahr ging die Verkehrsleistung entsprechend deutlich um über 10% zurück. Der Marktanteil fiel ebenso deutlich um mehr als 1 Prozentpunkt auf unter 9% und erreichte damit einen neuen Tiefstwert.

Europäischer Schienengüterverkehr

Nach der starken Erholung des europäischen Schienengüterverkehrs im Vorjahr mit einem Anstieg der Verkehrsleistung um über 7% hat sich die dynamische Entwicklung zu Jahresanfang 2011 zunächst weiter fortgesetzt, dann in der zweiten Jahreshälfte jedoch deutlich verlangsamt. Im Gesamtjahr 2011 stieg die Verkehrsleistung der Güterbahnen in Europa nach unseren Berechnungen um rund 5,5% gegenüber dem Vorjahr an. Das Wachstum wurde vor allem von einer hohen Nachfrage in den dominierenden Bereichen Kombiniertes Verkehr und Montan getragen. Mit einem Anstieg um 5,8% legte der Schienengüterverkehr von DB Schenker Rail leicht überdurchschnittlich zu.

Mit Blick auf die einzelnen Länder zeigte sich wie bereits in den letzten Jahren eine sehr heterogene Entwicklung. Analog der unterschiedlichen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Vorjahresentwicklungen (Basiseffekte) wiesen auch die Ergebnisse des Schienengüterverkehrs eine große Bandbreite auf. Während zum Beispiel der nach Deutschland zweitgrößte Markt in Polen erneut zweistellig zulegen konnte, schrumpfte der italienische Schienengüterverkehrsmarkt weiter. In den für unsere Aktivitäten wichtigsten Ländern stellte sich die Entwicklung wie folgt dar:

Großbritannien

Trotz der im europäischen Vergleich nur unterdurchschnittlichen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung konnte der Schienengüterverkehr in Großbritannien im Jahr 2011 einen kräftigen Verkehrsleistungsanstieg verzeichnen. Die positive Entwicklung der Transportvolumina wurde vor allem durch die verstärkte Nachfrage nach Kohle gestützt. Ursächlich hierfür war die relative Verteuerung von Gas im Vergleich zu Kohle. Nach dem signifikanten Einbruch in den letzten Jahren sind die Kohletransporte damit wieder der dominierende Güterbereich. Während auch bei den Exportverkehren, zum Beispiel im Bereich Intermodal, eine robuste Steigerung zu verzeichnen war, fiel die Entwicklung im Bereich Bau vergleichsweise moderat aus. Inländische Automobilverkehre konnten ebenfalls einen Anstieg verzeichnen.

Im europäischen Vergleich legte die Gesamtverkehrsleistung der Güterbahnen überdurchschnittlich zu. DB Schenker Rail UK verzeichnete dabei einen Leistungsanstieg um 7,5%. Der intermodale Marktanteil der Schiene verbesserte sich leicht und lag im Berichtsjahr bei etwa 12%.

Polen

Der Schienengüterverkehrsmarkt in Polen konnte im Berichtsjahr mit einem Wachstum von rund 11% erneut zweistellig zulegen. Gestützt wurde die Nachfrage von starken Konjunkturreffekten, vor allem aus den Schlüsselindustrien Automotive, Metall, Baustoffe und Papier. Im Bereich Kohle entwickelt sich Polen weiterhin von einem klassischen Exporteur zu einem Importeur. Seit dem Jahr 2008 übersteigt der jährliche Kohleimport infolge von Minenschließungen die Ausfuhr. Obwohl der Kohleexport seit dem Jahr 2009 wieder einen leichten Anstieg zu verzeichnen hat, erhöht sich die Differenz zwischen Kohleimport- und -ausfuhr zunehmend.

Dominiert wird der Schienengüterverkehrsmarkt nach wie vor von der staatlichen PKP Cargo, die ihre Verkehrsleistung, nicht zuletzt über entsprechende Preismaßnahmen, weiter ausbauen und ihre mit einem Anteil von etwa 70 % führende Marktposition behaupten konnte. Die DB Schenker Rail Polska hat ihre Fokussierung auf rentable Verkehre fortgesetzt, konnte infolgedessen das Leistungsniveau des Vorjahres allerdings nicht halten und verzeichnete einen leichten Rückgang des intermodalen Marktanteils um etwa 1 Prozentpunkt auf 6,4 %.

Frankreich

Nach einem starken ersten Halbjahr 2011 hat auch in Frankreich die Entwicklung auf dem Schienengüterverkehrsmarkt im weiteren Jahresverlauf spürbar an Dynamik verloren. Geringere Transportvolumina waren insbesondere in der Stahl- und der Automobilindustrie sowie im intermodalen Verkehr zu verzeichnen. Darüber hinaus war branchenübergreifend mit der steigenden Unsicherheit über die weitere Entwicklung ein Trend zur Reduzierung der Lagerbestände erkennbar. Durch den Anstieg des BIP sowie eine anhaltende Expansion des Außenhandels und der Industrieproduktion blieben die Konjunkturreffekte im Gesamtjahr jedoch kräftig. Positiv wirkte sich auch die im Vorjahresvergleich deutlich geringere Anzahl von Streiktagen aus, die die Entwicklung im Vorjahr noch spürbar belastet hatten. Während der Modal Split für die Schiene insgesamt im Berichtsjahr mit rund 9 % deutlich unter dem europäischen Durchschnitt konstant geblieben ist, ging der intramodale Anteil der Fret SNCF weiter zurück. Trotz der auch weiterhin noch bestehenden operativen und informativen Barrieren verzeichneten die Wettbewerber der Fret SNCF eine überdurchschnittliche Entwicklung und bauten ihren Anteil auf rund 25 % aus. Der größte intramodale Wettbewerber für die Fret SNCF ist unsere Tochtergesellschaft Euro Cargo Rail (ECR), die mit einem Verkehrsleistungsanstieg um 49 % ihren Marktanteil deutlich ausbauen konnte.

Spanien

Der Schienengüterverkehr in Spanien konnte in einem insgesamt schwachen gesamtwirtschaftlichen Umfeld erneut einen kräftigen Verkehrsleistungszuwachs von gut 7 % verzeichnen und blieb damit nur knapp unter dem Vorjahresanstieg, aber insgesamt noch deutlich hinter dem Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2008 zurück. Marktführer in Spanien ist die staatliche Renfe Mercancías mit einem Anteil von etwa 94 %. Der Modal Split der Schiene liegt mit nur etwa 3 % deutlich unter dem europäischen Durchschnitt.

Unsere Tochtergesellschaft Transfesa erbringt überwiegend Speditionsleistungen mit Fokus auf die Automobilindustrie. Seit Frühjahr 2011 werden die Schienenverkehre teilweise von unserer Tochtergesellschaft Activa Rail durchgeführt.

Rumänien

Der Schienengüterverkehrsmarkt in Rumänien hat sich im Jahr 2011 überdurchschnittlich stark entwickelt. Trotz eines im osteuropäischen Vergleich nur unterdurchschnittlichen Wirtschaftswachstums wurde die Transportnachfrage durch starke Impulse aus einer dynamischen Entwicklung der Industrieproduktion und einem kräftigen Außenhandel gestützt. Mit einem Verkehrsleistungsanstieg um über 15 % konnten sich die Güterbahnen im Berichtsjahr gegenüber dem dominierenden Transportträger Straße durchsetzen.

Der rumänische Schienengüterverkehrsmarkt wird mit einem Anteil von knapp 50 % von der Staatsbahn CFR Marfa dominiert. Die größte private Güterbahn ist Grup Feroviar Roman (GFR), die ihren Marktanteil auf knapp 30 % ausbauen konnte. Die DB Schenker Rail Romania konnte die Verkehrsleistung im Berichtsjahr verdoppeln und ihren Marktanteil auf knapp 5 % steigern.

Bulgarien

Mit einem Wirtschaftswachstum von gut 1,5 % fiel die Entwicklung in Bulgarien im Vergleich zu anderen osteuropäischen Ländern ebenfalls unterdurchschnittlich aus. Die Verkehrsleistung auf dem Schienengüterverkehrsmarkt legte mit einem Plus von etwa 6 % aber deutlich zu. Der Schienengüterverkehr wird von der Bulgarischen Staatsbahn (BDZ) dominiert, die sich im Berichtsjahr mit dem Markt entwickelt hat. Der größte private Anbieter ist die Bulgarian Railway Company (BRC) mit einem Marktanteil von mehr als 10 %. Mehrheitlicher Eigentümer der BRC ist die rumänische Güterbahn GFR. Die DB Schenker Rail Bulgaria konnte die Verkehrsleistung nach dem Markteintritt im Vorjahr deutlich steigern und somit ihren Marktanteil im Berichtsjahr auf knapp 8 % annähernd verdoppeln.

Europäischer Landverkehr

Die im ersten Halbjahr 2011 noch angestiegene Nachfrage im europäischen Landverkehrsmarkt hat sich durch die Schuldenkrise und die damit einhergehende Konjunkturabkühlung im weiteren Jahresverlauf abgeschwächt. Nach einem saisonbedingten Rückgang im Spätsommer legte die Nachfrage zur Hauptsaison im Herbst 2011 nur unerwartet leicht zu und schwächte sich in den letzten beiden Monaten des Jahres bereits wieder ab.

Die im Jahresverlauf vergleichsweise konstant hohen Frachtführerpreise sorgten für einen starken Margendruck bei den Netzwerkspediteuren, der Preiserhöhungen zwingend erforderlich machte. Durch den intensiven Wettbewerb zwischen den Speditionsnetzwerken blieb der Spielraum für entsprechende Erhöhungen jedoch eingeschränkt.

Auch wenn die Dynamik der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte 2011 deutlich nachgelassen hat, konnte im europäischen Landverkehrsmarkt für das Gesamtjahr 2011 gemessen am Umsatz ein Wachstum von rund 7% im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden. Aufgrund der überdurchschnittlichen Entwicklung konnte DB Schenker dabei seine Position als Marktführer im europäischen Landverkehr behaupten.

Luftfracht

Nachdem die Verluste des Luftfrachtmarkts aus dem Krisenjahr 2009 mit der dynamischen Erholung im Jahr 2010 bereits wieder mehr als ausgeglichen werden konnten, wurde für das Jahr 2011 erwartet, dass der Markt zu seinen üblichen Wachstumsraten von 4 bis 6% zurückkehren würde. Während diese Erwartung zu Beginn des Jahres 2011 noch erfüllt wurde, entwickelte sich der Markt jedoch ab dem späten Frühjahr negativ.

Die Ursachen für diese schwache Entwicklung sind vor allem in der Nuklearkatastrophe in Japan, in den Unruhen in Nordafrika und im Nahen Osten sowie in den auf der Schuldenkrise basierenden Unsicherheiten zu sehen. Insbesondere in dem für die Luftfracht wichtigsten Markt Asien/Pazifik war die Entwicklung schwach, dort sank das Volumen um etwa 5%.

Die schwache Nachfrage traf auf deutliche Kapazitätszuwächse bei den Fluggesellschaften, was zu Laderaumüberschüssen und einem entsprechenden Druck auf die Frachtraten führte. Belastend wirkte sich zusätzlich der hohe Kerosinpreis im Berichtsjahr aus, der etwa ein Drittel über dem Vorjahresniveau und damit deutlich über den Erwartungen lag. Darüber hinaus war bereits zur Jahresmitte hin eine Verlagerung von der Luft- zur Seefracht zu beobachten. Im Gesamtjahr verzeichnete der Luftfrachtmarkt einen leichten Rückgang um 0,6%.

Die schwierigen Marktbedingungen führten im Berichtsjahr bei DB Schenker Logistics zu einem überdurchschnittlichen Volumenrückgang von 6%, da DB Schenker Logistics auf den vom Rückgang besonders betroffenen Verbindungen hohe Marktanteile hat und sein inneramerikanisches Luftfrachtgeschäft im Berichtsjahr eingestellt hat. DB Schenker Logistics konnte dennoch seine Marktposition behaupten.

Seefracht

Trotz des teilweise volatilen politischen und wirtschaftlichen Marktumfelds im Berichtsjahr verlief die Entwicklung in der globalen Seefracht positiv. Im Gesamtjahr haben die Seefrachtvolumina um rund 5,5% gegenüber dem Vorjahr zugelegt. Wachstumstreiber waren erneut die aus Asien kommenden Verkehre, beispielsweise Asien – Nordeuropa (+12%) und der innerasiatische Verkehr (+9%). Darüber hinaus trugen auch die Volumina von Europa nach Asien mit einem Anstieg um etwa 15% zur positiven Entwicklung bei.

Dieses Wachstum traf auf den volumenstarken Handelsrouten auf deutlich stärker steigende Kapazitäten. Die von den Reedern dort neu eingebrachte Tonnage betrug etwa 17%, wodurch die Seefrachtraten im Jahresverlauf stark unter Druck gerieten. Überkapazitäten waren in weiten Teilen des Berichtsjahres das bestimmende Thema im Markt.

Mit einem Wachstum von 7% gegenüber dem Vorjahr fiel die Volumenzunahme bei DB Schenker Logistics im Berichtsjahr erneut stärker aus als im Gesamtmarkt. DB Schenker Logistics konnte damit seine Marktposition sichern.

Kontraktlogistik

Nachdem der Markt im Bereich Kontraktlogistik/Supply Chain Management (CL/SCM) im Vorjahr bereits um 7% gestiegen war, konnte er im Berichtsjahr mit einem Anstieg um etwa 6% erneut stark wachsen. Dies ist unter anderem auf steigende Outsourcing-Raten und die anhaltend positive Entwicklung in den Kernindustrien der Kontraktlogistik zurückzuführen.

Insgesamt waren bei Industrie und Handel weiter gute Kapazitätsauslastungen und Auftragslagen zu beobachten, mit zuletzt jedoch geringerem Wachstum. Die Produktionsmengen in unseren Kernindustrien (Automotive, Consumer, Electronics, Industrial) lagen, vor allem für Electronics, über den Vorjahreswerten. In allen Schwellenländern und Regionen – vor allem in den Schwellenländern – konnte eine positive Entwicklung verzeichnet werden.

DB Schenker Logistics verzeichnete in diesem wettbewerbsintensiven Umfeld ein Umsatzwachstum von 13% und konnte seine Marktposition damit behaupten.

Ertragslage 104
Entwicklung der Geschäftsfelder 112
Finanz- und Vermögenslage 132
Nachhaltigkeit 138

Weitere Informationen 148
Risikobericht 153
Nachtragsbericht 159
Prognosebericht 160

Marktpositionen Transport und Logistik 2010

Nr. 1 im Schienengüterverkehr in Europa
— auf Basis tkm

1. DB Schenker
2. PKP Cargo
3. SNCF
4. Rail Cargo Austria
5. Trenitalia

Nr. 3 in der weltweiten Seefracht
— auf Basis TEU

1. Kuehne + Nagel
2. DHL
3. DB Schenker
4. Panalpina

Nr. 1 im europäischen Landverkehr
— auf Umsatzbasis

1. DB Schenker
2. DHL
3. DSV
4. Dachser
5. Geodis

Nr. 5 in der globalen Kontraktlogistik
— auf Umsatzbasis

1. DHL
2. CEVA Logistics
3. Kuehne + Nagel
4. Wincanton
5. DB Schenker

Nr. 2 in der weltweiten Luftfracht
— auf Basis t

1. DHL
2. DB Schenker
3. Kuehne + Nagel
4. Panalpina

Angaben für Wettbewerber basieren auf
Geschäfts-/Research-Berichten und eigenen
Berechnungen.

SCHIENENINFRASTRUKTUR IN DEUTSCHLAND

Ausgewählte Kennzahlen — DB-Schieneinfrastruktur in Deutschland	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Eisenbahnverkehrs- unternehmen	385	370	+15	+4,1
DB-Konzern	28	30	-2	-6,7
Konzernexterne Bahnen	357	340	+17	+5,0
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.051	1.033	+18	+1,7
DB-Konzern	830,9	837,7	-6,8	-0,8
Konzernexterne Bahnen	219,8	195,3	+24,5	+12,5
Anteil konzernexterner Bahnen in %	20,9	18,9	+2,0	+10,6
Stationshalte in Mio. Stopps	145,2	143,9	+1,3	+0,9
DB-Konzern	120,5	121,8	-1,3	-1,1
Konzernexterne Bahnen	24,7	22,0	+2,7	+12,3

Vor dem Hintergrund des seit dem Jahr 1994 offenen Marktzu- gangs nutzt eine große Anzahl von Eisenbahnverkehrsunter- nehmen (EVU) unsere Schieneninfrastruktur in Deutschland. Die Zahl der konzernexternen EVU ist im Berichtsjahr erneut gestiegen. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wett- bewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Im Berichtsjahr hat die Trassennachfrage aufgrund des anhal- tenden Wachstums im Schienengüterverkehr gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 1,7% zugenommen. Der Anteil konzern- externer Bahnen hat sich dabei im Berichtsjahr weiter deutlich erhöht.

Die Zahl der Stationshalte ist gegenüber dem Vorjahr eben- falls weiter angestiegen. Insgesamt wiesen dabei, wie in den Vorjahren, die konzernexternen Bahnen deutliche Zuwächse aus, während die Stationshalte der konzerninternen Bahnen aufgrund von Ausschreibungsverlusten leicht zurückgingen.

Aufgrund der Wettbewerbssituation der Waren- und Dienst- leistungsangebote in den Stationen mit Angeboten im Gesamt- markt des Einzelhandels ist für unsere Bahnhöfe zusätzlich die Entwicklung des Einzelhandels- und Gastronomieumsatzes von besonderer Bedeutung, da sowohl die Vermietungsmögli- cheiten als auch die daraus erzielten Umsätze von der Ertrags- situation der gewerblichen Mieter abhängen. Die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland sind im Jahr 2011 insge- samt leicht gestiegen. Auch bei den Vermietungserlösen in den Bahnhöfen war im Berichtsjahr eine positive Entwicklung zu verzeichnen.

ERTRAGSLAGE

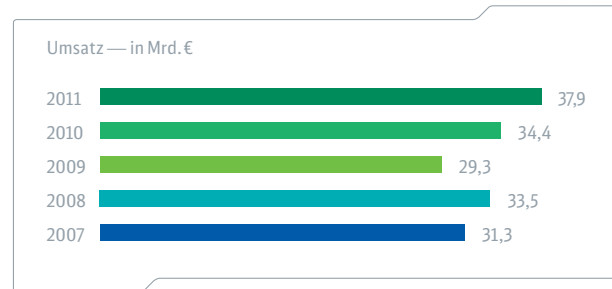
- ::: POSITIVE EFFEKTE AUS DER LEISTUNGSENTWICKLUNG
- ::: SPÜRBARE ERHÖHUNG VON UMSATZ UND BEREINIGTEM EBIT
- ::: ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER POSITIV

Wesentliche Änderungen im Vorjahresvergleich Umsatzentwicklung

Die Aufwands- und Ertragsentwicklung wurde im Berichtsjahr auch durch *Veränderungen im Konsolidierungskreis*¹ beeinflusst.

Folgende Veränderungen sind für die Vergleichbarkeit auf der Ebene der Geschäftsfelder relevant und werden nachfolgend erläutert:

- ::: Die britische Arriva wird seit dem 1. September 2010 mit Ausnahme der im Februar 2011 veräußerten Aktivitäten von *Arriva Deutschland*² vollkonsolidiert und im neuen Geschäftsfeld DB Arriva geführt. Im Berichtsjahr wurde DB Arriva erstmalig ganzjährig in den Konzernabschluss einbezogen.
- ::: Bestandteil des Geschäftsfelds DB Arriva sind seit dem 1. Januar 2011 neben den übernommenen Aktivitäten von Arriva außerhalb Deutschlands auch die europäischen Aktivitäten im Schienenpersonennah- sowie im Busverkehr, die vormals Bestandteil der Geschäftsfelder DB Bahn Regio beziehungsweise DB Bahn Stadtverkehr waren. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.
- ::: Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio werden seit dem 1. Januar 2011 ausschließlich die Regionalverkehrsaktivitäten (Bus und Schiene) des DB-Konzerns in Deutschland geführt. Das bisherige Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr ist zum 1. Januar 2011 im Geschäftsfeld DB Bahn Regio aufgegangen. Die Zahlen für das Jahr 2010 wurden entsprechend angepasst.
- ::: Infolge der im Rahmen der Tarifabschlüsse getroffenen Festlegung zur *Reduzierung der Sollarbeitszeit*³ stiegen die Mitarbeiterzahlen und Arbeitsentgelte rechnerisch an. Die Geschäftsfelder DB Arriva und DB Schenker Logistics sind davon nicht betroffen.
- ::: Eine Erläuterung der *rechnungswirtschaftlichen Veränderungen für den Vorjahresvergleich*⁴ finden Sie im Anhang.



Umsatzerlöse — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB-Konzern	37.979	34.410	+3.569	+10,4
± Sondereffekte	-78	-	-78	-
DB-Konzern bereinigt	37.901	34.410	+3.491	+10,1
± Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen	-2.025	-3	-2.022	-
± Effekte aus Währungskursänderungen	12	-	+12	-
DB-Konzern - vergleichbar	35.888	34.407	+1.481	+4,3

Der Umsatz ist im Berichtsjahr mit einem Plus von 10,4% im Vergleich zum Vorjahr weiter spürbar gestiegen. Dies resultierte zum einen aus der anhaltend positiven wirtschaftlichen Entwicklung und den damit verbundenen Leistungszuwächsen. Zum anderen machten sich auch Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen infolge der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung von Arriva bemerkbar.

Positive Effekte aus Leistungszuwächsen waren im Regionalverkehr, im Schienengüterverkehr, im Europäischen Landverkehr und in der Seefracht zu verzeichnen. In der Infrastruktur stieg die konzernexterne Nachfrage nach Trassen und Stationen leicht an.

¹ Seite 182, ² Seite 85, ³ Seite 141, ⁴ Seite 182

Ertragslage 104
Entwicklung der Geschäftsfelder 112
Finanz- und Vermögenslage 132
Nachhaltigkeit 138

Weitere Informationen 148
Risikobericht 153
Nachtragsbericht 159
Prognosebericht 160

Auf den Umsatz wirkten sich im Berichtsjahr erstmals auch Sondereffekte infolge der *Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts* ¹ aus. Seit der Entscheidung zur Neuausrichtung wurden die Umsatzerlöse der betroffenen Aktivitäten in Höhe von 78 Mio. € als Sondereffekte behandelt. Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen fast ausschließlich Arriva mit einem Beitrag in Höhe von 2.001 Mio. €. Aus Währungsänderungen resultierten im Vorjahresvergleich in Summe nur geringfügige Effekte auf die Umsatzentwicklung.

Bereinigt um Sondereffekte, Währungskurs- und Konsolidierungskreisänderungen lag das Umsatzwachstum bei 4,3%.

Gesamtumsatz nach Geschäftsfeldern — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	3.794	3.729	+ 65	+1,7
DB Bahn Regio	8.718	8.603	+115	+1,3
DB Arriva	3.367	1.236	+2.131	+172
DB Schenker Rail	4.924	4.584	+340	+7,4
DB Schenker Logistics	14.867	14.310	+557	+3,9
DB Dienstleistungen	1.413	1.274	+139	+10,9
DB Netze Fahrweg	4.642	4.580	+62	+1,4
DB Netze Personenbahnhöfe	1.077	1.044	+33	+3,2
DB Netze Energie	2.853	2.501	+352	+14,1
Sonstige	927	865	+62	+7,2
Konsolidierung	-8.681	-8.316	-365	+4,4
DB-Konzern	37.901	34.410	+3.491	+10,1

Die Umsatzentwicklung verlief im Berichtsjahr in allen Geschäftsfeldern positiv.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr profitierte von höheren spezifischen Erlösen, sodass der Gesamtumsatz trotz einer leicht gesunkenen Verkehrsleistung etwas zulegen konnte.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio konnte der Umsatz insbesondere infolge der positiven Entwicklung im Schienenverkehr gesteigert werden.

Durch die erstmalig ganzjährige Einbeziehung ist der Umsatz des Geschäftsfelds DB Arriva deutlich angestiegen. Aber auch auf vergleichbarer Basis (Zeitraum September bis Dezember) hat sich DB Arriva gut entwickelt.

Starke Anstiege des Gesamtumsatzes waren leistungsgetrieben in den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail zu verzeichnen.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg stieg der Gesamtumsatz durch eine höhere Trassennachfrage und Preismaßnahmen weiter an.

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe legte der Gesamtumsatz infolge gestiegener Stations- sowie Vermietungs- und Vermarktungserlöse zu.

Im Geschäftsfeld DB Netze Energie wirkten sich unter anderem höhere Umsatzerlöse aus Energiedienstleistungen und Traktionsstrom positiv aus.

Detaillierte Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel *Entwicklung der Geschäftsfelder* ².

Der Anstieg im Bereich Sonstige resultierte aus gestiegenen internen Umsätzen bei der DB ProjektBau infolge der ausgeweiteten Bautätigkeit im Berichtsjahr.

Höhere Innenumsätze der Infrastruktur-Gesellschaften und im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen sowie bei der DB ProjektBau führten zu gestiegenen Konsolidierungseffekten.

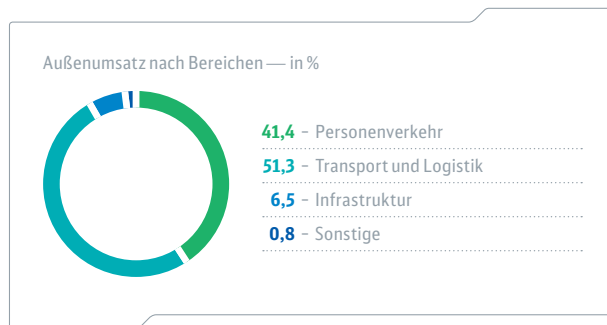
Außenumsatz nach Geschäftsfeldern — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	3.666	3.602	+ 64	+1,8
DB Bahn Regio	8.628	8.519	+109	+1,3
DB Arriva	3.365	1.235	+2.130	+172
DB Schenker Rail	4.635	4.314	+321	+7,4
DB Schenker Logistics	14.808	14.257	+551	+3,9
DB Dienstleistungen	137	128	+9	+7,0
DB Netze Fahrweg	961	913	+48	+5,3
DB Netze Personenbahnhöfe	400	387	+13	+3,4
DB Netze Energie	1.084	816	+268	+32,8
Sonstige	217	239	-22	-9,2
DB-Konzern	37.901	34.410	+3.491	+10,1

Die Entwicklung der Außenumsatzerlöse folgt mit Ausnahme der Infrastruktur-Geschäftsfelder und des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen der Entwicklung der Gesamtumsätze. In den Infrastruktur-Geschäftsfeldern ist die Entwicklung der konzernexternen Kunden anhaltend dynamisch.

¹ ... Seite 86, ² ... Seite 112ff.

In der Struktur der externen Umsatzerlöse stiegen im Berichtsjahr die Anteile der Geschäftsfelder im Personenverkehr (41,4%) und in der Infrastruktur (6,5%), während der Anteil des Bereichs Transport und Logistik (51,3%) zurückging.

Außenumsatz nach Geschäftsfeldern — in %	2011	2010
DB Bahn Fernverkehr	9,7	10,5
DB Bahn Regio	22,8	24,8
DB Arriva	8,9	3,6
DB Schenker Rail	12,2	12,5
DB Schenker Logistics	39,1	41,4
DB Dienstleistungen	0,4	0,4
DB Netze Fahrweg	2,5	2,7
DB Netze Personenbahnhöfe	1,1	1,1
DB Netze Energie	2,9	2,4
Sonstige	0,4	0,6



Außenumsatz nach Regionen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Deutschland	22.212	21.393	+ 819	+ 3,8
Übriges Europa	11.156	8.664	+ 2.492	+ 28,8
Asien/Pazifik	2.392	2.099	+ 293	+ 14,0
Nordamerika	1.626	1.780	- 154	- 8,7
Übrige Welt	515	474	+ 41	+ 8,6
DB-Konzern	37.901	34.410	+ 3.491	+ 10,1

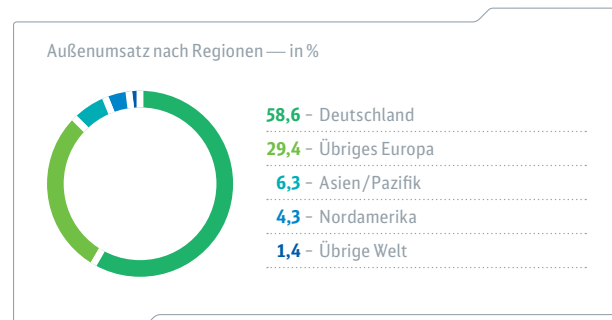
Auch in der regionalen Umsatzverteilung spiegeln sich die Effekte aus den Leistungszuwächsen, die in allen Regionen bis auf in Nordamerika zu Umsatzsteigerungen führten, und der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung von Arriva wider. Der Anteil des in Europa außerhalb Deutschlands erzielten Umsatzes legte deshalb deutlich zu.

In der Region Asien/Pazifik ist die Entwicklung anhaltend dynamisch, aber im Vergleich zum Vorjahresanstieg spürbar abgeschwächt.

Der Rückgang in Nordamerika resultierte aus der schwachen Geschäftsentwicklung sowie der *Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts*¹ bei DB Schenker Logistics in dieser Region.

In Deutschland zeigte sich die Umsatzentwicklung, bedingt durch die vergleichsweise stabile Entwicklung im Personenverkehr und in der Infrastruktur, mit einem Anstieg um 3,8% weniger stark als in den Regionen Übriges Europa und Asien/Pazifik.

Der Anteil des außerhalb Deutschlands erzielten Umsatzes stieg dementsprechend von 38% im Vorjahr auf 41% im Berichtsjahr an.



¹ ... Seite 86

Ertragslage 104
Entwicklung der Geschäftsfelder 112
Finanz- und Vermögenslage 132
Nachhaltigkeit 138

Weitere Informationen 148
Risikobericht 153
Nachtragsbericht 159
Prognosebericht 160

Ergebnisentwicklung

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung — in Mio. €	2011	Umglie- derungen	Sonder- effekte	2011 bereinigt	2010 bereinigt	Verände- rung absolut	davon Konsoli- dierungs- kreis- effekte	davon Währungs- kurs- effekte
Umsatz	37.979	-	-78	37.901	34.410	+3.491	+2.022	-12
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.457	-	7	2.464	2.207	+257	+4	-
Sonstige betriebliche Erträge	3.062	-	-212	2.850	2.636	+214	+55	-11
Materialaufwand	-20.906	-	185	-20.721	-19.134	-1.587	-683	+9
Personalaufwand	-13.076	-	28	-13.048	-11.583	-1.465	-943	+6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.375	-	70	-4.305	-3.885	-420	-281	-13
Abschreibungen	-2.964	75	57	-2.832	-2.785	-47	-96	+1
Operatives Ergebnis (EBIT) Bereinigtes EBIT	2.177	75	57	2.309	1.866	+443	+78	-20
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	-840	98	-	-742	-752	+10	-8	-2
Operatives Ergebnis nach Zinsen	-	-	-	1.567	1.114	+453	+70	-22
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen Beteiligungsergebnis	19	1	-	20	18	+2	+2	-
Übriges Finanzergebnis	3	-99	39	-57	-183	+126	+2	-14
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-75	-	-75	-	-75	-50	-
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-96	-96	-49	-47	-	-
Ergebnis vor Steuern	1.359	-	-	1.359	900	+459	+24	-36

Die im Folgenden dargestellte Entwicklung beschreibt die um Sondereffekte bereinigten Veränderungen der wesentlichen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung im Berichtsjahr. Die Auswirkungen der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung von Arriva sind in der vorhergehenden Tabelle dargestellt und werden im Folgenden nicht mehr erläutert.

In der Entwicklung der sonstigen Erträge spiegeln sich die höheren Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen (unter anderem für einen ICE-Unfall) und ein Einmaleffekt infolge der *Veränderungen im Ausweis Zinsloser Darlehen*¹ wider.

Der Materialaufwand lag im Berichtsjahr spürbar höher als im Vorjahr. Ursächlich hierfür waren mengenbedingt gestiegene bezogene Vorleistungen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics sowie deutlich höhere Energie- und Instandhaltungsaufwendungen. Der prozentuale Zuwachs des Materialaufwands lag dabei leicht unterhalb des Ertragswachstums.

Der Personalaufwand lag deutlich oberhalb des Vorjahreswerts. Hier machten sich Tarifierhöhungen und die höhere Mitarbeiterzahl bemerkbar.

Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen deutlich an. Hier machten sich gestiegene Aufwendungen für Mieten und Leasing sowie höhere Aufwendungen für sonstige Serviceleistungen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics bemerkbar.

Im Saldo war die Entwicklung des bereinigten EBITDA im Berichtsjahr mit einem Anstieg um 490 Mio. € beziehungsweise 10,5 % auf 5.141 Mio. € deutlich positiv (im Vorjahr: 4.651 Mio. €).

Die Abschreibungen lagen akquisitionsbedingt oberhalb Vorjahreswerts.

Insgesamt haben sich das bereinigte EBIT und das operative Ergebnis nach Zinsen im Berichtsjahr deutlich verbessert. Der operative Zinssaldo lag dabei auf Vorjahresniveau. Die bereinigte EBITDA- und EBIT-Marge stiegen im Berichtsjahr wieder an (von 13,5 % auf 13,6 % beziehungsweise von 5,4 % auf 6,1 %). Ursächlich dafür war die Entwicklung in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Schenker Logistics und DB Netze Fahrweg, die ihre EBIT-Margen spürbar verbessern konnten.

Das deutlich verbesserte übrige Finanzergebnis ergab sich aus einem im Vorjahreswert enthaltenen negativen Einmaleffekt infolge von Änderungen im Diskontierungszinssatz sowie aus der vorfristigen Rückzahlung von Zinslosen Darlehen im Berichtsjahr. Der Anstieg konnte die negativen Effekte aus der PPA-Amortisation von Kundenverträgen und dem Rückgang des außerordentlichen Ergebnisses kompensieren, sodass sich das Ergebnis vor Steuern in einer vergleichbaren Größenordnung wie das operative Ergebnis nach Zinsen verbesserte.

¹ Seite 180

ÜBERLEITUNG AUF DIE BEREINIGTE ERGEBNISRECHNUNG

Die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten: Erst werden standardmäßige Umgliederungen vorgenommen und dann einzelfallbezogene Sondereffekte bereinigt.

Überleitung auf die bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung — in Mio. €	2011	UMGLIEDERUNGEN			BEREINIGUNG SONDEREFFEKTE				2011 bereinigt
		Auf-/ Abzinsung IFRS	Beteili- gungs- ergebnis	PPA- Amorti- sation	personal- bezogene Rückstel- lungen	Umstruk- turierung US Domestic	Still- legung GKN I	Sonstige	
Umsatz	37.979	-	-	-	-	-78	-	-	37.901
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.457	-	-	-	-	-	-	7	2.464
Sonstige betriebliche Erträge	3.062	-	-	-	-114	-22	-	-76	2.850
Materialaufwand	-20.906	-	-	-	-	107	46	32	-20.721
Personalaufwand	-13.076	-	-	-	-	28	-	-	-13.048
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.375	-	-	-	-	70	-	-	-4.305
Abschreibungen	-2.964	-	-	75	-	13	-	44	-2.832
Operatives Ergebnis (EBIT) Bereinigtes EBIT	2.177	-	-	75	-114	118	46	7	2.309
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	-840	98	-	-	-	-	-	-	-742
Operatives Ergebnis nach Zinsen	-	98	-	75	-114	118	46	7	1.567
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen									
Beteiligungsergebnis	19	-	1	-	-	-	-	-	20
Übriges Finanzergebnis	3	98	-1	-	-	-	39	-	-57
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-	-75	-	-	-	-	-75
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	-	114	-118	-85	-7	-96
Ergebnis vor Steuern	1.359	-	-	-	-	-	-	-	1.359

Die im ersten Schritt vorgenommenen Umgliederungen umfassen im Wesentlichen zwei Sachverhalte. Aus dem Zinsergebnis werden zunächst solche Bestandteile umgegliedert, die nicht mit den Netto-Finanzschulden und Pensionsrückstellungen zusammenhängen. Dabei handelt es sich vorwiegend um Auf- und Abzinsungseffekte von langfristigen Rückstellungen (ohne Pensionsverpflichtungen) und langfristigen Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden). Der nichtoperative Charakter dieser Bestandteile zeigt sich auch daran, dass der Einfluss auf das Zinsergebnis sehr stark vom jeweiligen Zinssatz am Abschlussstichtag abhängt. Nach diesen Bereinigungen ergibt sich der operative Zinssaldo, der in seinen Bestandteilen mit den Netto-Finanzschulden (inklusive Verbindlichkeiten aus Finance Lease) sowie den Pensionsrückstellungen korreliert.

Die zweite wesentliche Umgliederung betrifft Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, die im Zuge der Kaufpreisallokation von Akquisitionen (Purchase Price Allocation; PPA) bei der Bewertung langfristiger Kundenverträge aktiviert wurden. Dieser Sachverhalt spielt insbesondere bei Akquisitionen im Personenverkehr eine Rolle, weil ein wesentlicher Bestandteil der Kaufpreisbewertung die bestehenden Verträge mit Bestellerorganisationen sind. Um eine operative Beurteilung dieser bei Akquisitionen miterworbenen Verkehrsverträge sicherzustellen und eine Ungleichbehandlung mit anderen Verkehrsverträgen zu verhindern, werden diese Abschreibungsbestandteile aus dem operativen Ergebnis eliminiert. Der im Berichtsjahr umgegliederte Betrag entfällt fast vollständig auf die Akquisition von Arriva.

Ertragslage 104
Entwicklung der Geschäftsfelder 112
Finanz- und Vermögenslage 132
Nachhaltigkeit 138

Weitere Informationen 148
Risikobericht 153
Nachtragsbericht 159
Prognosebericht 160

Im zweiten Schritt der Überleitung werden die Sondereffekte bereinigt. Dabei handelt es sich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außerordentlich gelten und deren Ausweis im bereinigten Ergebnis die operative Entwicklung im Zeitablauf wesentlich beeinträchtigen würde. Unabhängig von der Höhe werden Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen bereinigt. Darüber hinaus werden Einzelsachverhalte bereinigt, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch sauber abgegrenzt und bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Höhe des außerordentlichen Ergebnisses im Vorjahresvergleich sowie im Aufriss nach Geschäftsfeldern. Der aus dem operativen Ergebnis umgegliederte Betrag wird jeweils gesondert ausgewiesen.

AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS NACH GESCHÄFTSFELDERN

Außerordentliches Ergebnis nach Geschäftsfeldern — in Mio. €	davon EBIT-wirksam		davon EBIT-wirksam	
	2011	2010	2011	2010
DB Bahn Fernverkehr	-	43	-	43
DB Bahn Regio	38	-112	38	-112
DB Arriva	-50	-	-50	-
DB Schenker Rail	-22	-83	-22	-83
DB Schenker Logistics	-135	-56	-135	-56
DB Dienstleistungen	-	48	-	48
DB Netze Fahrweg	-32	-191	-32	-191
DB Netze Personenbahnhöfe	-	4	-	4
DB Netze Energie	-85	1	-46	1
Sonstige/Konsolidierung	190	297	190	297
DB-Konzern	-96	-49	-57	-49

Das außerordentliche Ergebnis setzt sich aus den bereits beschriebenen Sondereffekten zusammen. Auf Ebene der Geschäftsfelder besteht es im Wesentlichen aus:

- ::: der Anpassung der Rückstellung für Technikrisiken im Geschäftsfeld DB Bahn Regio,
- ::: der Bildung einer Rückstellung für Drohverluste im Regionalverkehr in England im Geschäftsfeld DB Arriva,
- ::: Sonderabschreibungen auf Lokomotiven bei DB Schenker Rail UK im Geschäftsfeld DB Schenker Rail,
- ::: Restrukturierungsaufwendungen für das US-Domestic-Geschäft¹ im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics,
- ::: Aufwendungen für die Restrukturierung einer Tochtergesellschaft im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg,

::: Aufwendungen im Zusammenhang mit der Stilllegung des Gemeinschaftskraftwerks Neckarwestheim (GKN I) im Geschäftsfeld DB Netze Energie und

::: Auflösungen von personalbezogenen Rückstellungen und Steuerrückstellungen in Deutschland (Bereich Sonstige). Im Vorjahr resultierten Sondereffekte im Wesentlichen aus Rückstellungsaufhebungen beziehungsweise -anpassungen für personalbezogene Maßnahmen, Technikrisiken bei Fahrzeugen und Schieneninfrastruktur sowie Risiken bei der Verwertung von Immobilien.

JAHRESERGEBNIS SPÜRBAR VERBESSERT

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.359	900	+459	+51,0
Ertragsteuern	-27	158	-185	-
tatsächliche Ertragsteuern	-30	-124	+94	-75,8
latenter Steuerertrag	3	282	-279	-98,9
Jahresergebnis	1.332	1.058	+274	+25,9
davon Aktionäre der DB AG	1.319	1.039	+280	+26,9
davon andere Gesellschafter	13	19	-6	-31,6
ERGEBNIS JE AKTIE				
unverwässert	3,07	2,42	+0,65	+26,9
verwässert	3,07	2,42	+0,65	+26,9

Die positive Entwicklung des Ergebnisses vor Ertragsteuern (+459 Mio. €) ist durch die deutliche Verschlechterung der Ertragsteuerposition abgeschwächt worden. Die insgesamt im Vergleich zum Vorjahr deutlich reduzierten latenten Steuererträge resultierten aus einem Einmaleffekt im Vorjahr. Nachdem sich die Erwartungen infolge der gesamtwirtschaftlichen Erholung im Vorjahr wieder verbessert hatten, ergab sich ein einmaliger latenter Steuerertrag, der sich im Berichtsjahr so nicht wiederholt hat. Dadurch wurde auch ein Einmaleffekt aus einer periodenfremden Steuerrückerstattung von Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer im Berichtsjahr überkompensiert. Das Jahresergebnis stieg infolgedessen etwas weniger stark um 274 Mio. € auf 1.332 Mio. €.

Das anderen Gesellschaftern zustehende Ergebnis lag bei 13 Mio. € (im Vorjahr: 19 Mio. €). Aus der beschriebenen Entwicklung resultierte daher insgesamt ein ebenfalls deutlich gestiegenes Jahresergebnis für die Aktionäre der DB AG in Höhe von 1.319 Mio. € (im Vorjahr: 1.039 Mio. €). Hieraus ergab sich auch ein Anstieg im Ergebnis je Aktie, das im Berichtsjahr bei 3,07 € lag (im Vorjahr: 2,42 €).

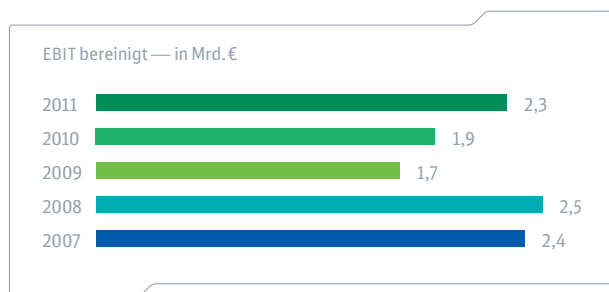
¹ Seite 86

OPERATIVE ERGEBNISENTWICKLUNG NACH GESCHÄFTSFELDERN

in Mio.€	EBIT BEREINIGT		VERÄNDERUNG		EBITDA BEREINIGT		VERÄNDERUNG	
	2011	2010	absolut	prozentual	2011	2010	absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	157	117	+40	+34,2	504	481	+23	+4,8
DB Bahn Regio	801	794	+7	+0,9	1.361	1.351	+10	+0,7
DB Arriva	160	52	+108	-	325	142	+183	+129
DB Schenker Rail	32	12	+20	+167	336	302	+34	+11,3
DB Schenker Logistics	403	304	+99	+32,6	572	478	+94	+19,7
DB Dienstleistungen	123	129	-6	-4,7	278	287	-9	-3,1
DB Netze Fahrweg	715	601	+114	+19,0	1.624	1.524	+100	+6,6
DB Netze Personenbahnhöfe	226	217	+9	+4,1	351	343	+8	+2,3
DB Netze Energie	80	82	-2	-2,4	159	165	-6	-3,6
Sonstige/Konsolidierung	-388	-442	+54	-12,2	-369	-422	+53	-12,6
DB-Konzern	2.309	1.866	+443	+23,7	5.141	4.651	+490	+10,5
Marge in %	6,1	5,4	-	-	13,6	13,5	-	-

Auf Ebene der Geschäftsfelder war die Entwicklung der bereinigten Ergebnisgrößen verglichen mit dem Vorjahreszeitraum insgesamt positiv. Zuwächse beim bereinigten EBITDA und bereinigten EBIT konnten in allen Geschäftsfeldern mit Ausnahme der Geschäftsfelder DB Dienstleistungen und DB Netze Energie erzielt werden.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr konnte infolge höherer Umsatzerlöse Steigerungen in den bereinigten Ergebnisgrößen ausweisen.



Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio war die Entwicklung der bereinigten Ergebnisgrößen in den Sparten uneinheitlich. Im Bereich Schiene verbesserten sich die bereinigten Ergebnisgrößen durch eine Leistungszunahme bei unterproportional gestiegenen Aufwendungen. Der Bereich Bus wies bei einer rückläufigen Verkehrsleistung und leicht gestiegenen Umsatzerlösen rückläufige bereinigte Ergebnisgrößen aus. Ursächlich hierfür waren Kostensteigerungen.

Die Zuwächse der bereinigten Ergebnisgrößen im Geschäftsfeld DB Arriva sind auf die erstmalig ganzjährige Einbeziehung von Arriva zurückzuführen.

Aufgrund des Umsatzanstiegs im Berichtsjahr, verbunden mit einer nur unterproportionalen Aufwandssteigerung, verbesserten sich die bereinigten Ergebnisgrößen der Geschäftsfelder DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics.

Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen waren die bereinigten Ergebnisgrößen rückläufig. Hier wirkten sich maßgeblich Tarifsteigerungen negativ aus.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg konnten die bereinigten Ergebnisgrößen infolge des Umsatzanstiegs und der nur unterproportional gestiegenen Aufwendungen gesteigert werden. Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe konnten bei steigenden Umsatzerlösen und unterproportional gestiegenen Aufwendungen die bereinigten Ergebnisgrößen leicht verbessert werden. Im Geschäftsfeld DB Netze Energie gingen die bereinigten Ergebnisgrößen unter anderem wegen zusätzlicher Belastungen im Energieaufwand leicht zurück.

Ertragslage 104
 Entwicklung der Geschäftsfelder 112
 Finanz- und Vermögenslage 132
 Nachhaltigkeit 138

Weitere Informationen 148
 Risikobericht 153
 Nachtragsbericht 159
 Prognosebericht 160

Der Bereich Sonstige/Konsolidierung wird geprägt durch die Holdinggesellschaften DB AG und DB ML AG. Zudem werden hier weitere Gesellschaften, die sich nicht einem Geschäftsfeld zuordnen lassen, zusammengefasst. Die Veränderung in den bereinigten Ergebnisgrößen wurde im Berichtsjahr maßgeblich von der Neubewertung von personalbezogenen Rückstellungen getrieben.

Weitere Ausführungen zur operativen Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel *Entwicklung der Geschäftsfelder*¹.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Erwartungen für das Geschäftsjahr 2011 — in Mio. €	Ist 2010	Prognose 03/2011	Prognose 07/2011	Ist 2011
Umsatz	34.410	rund 5 % Anstieg ¹⁾	38 Mrd. € deutlich über	37.901
Aufwand	37.387	-	-	40.906
EBIT bereinigt	1.866	weitere Verbesserung	2 Mrd. € deutlich über	2.309

¹⁾ Auf vergleichbarer Basis.

Nach der starken Entwicklung im Jahr 2010 haben wir im März 2011 mit einem weiteren Umsatzanstieg im Geschäftsjahr 2011 gerechnet. Wir haben erwartet, dass dieser auf vergleichbarer Basis etwas geringer ausfallen dürfte als im Jahr 2010 und bei einer Größenordnung von 5 % liegen wird. Gemäß unserer Prognose im Juli 2011 haben wir insbesondere durch die erstmalig vollständige Einbeziehung von Arriva im Geschäftsjahr 2011 und eine weitere positive Umfeldentwicklung einen Umsatz deutlich über 38 Mrd. € erwartet. Der Umsatz ist im Berichtsjahr auf 38 Mrd. € gestiegen und blieb damit hinter der Prognose von Juli 2011 zurück. Auch der im März 2011 auf vergleichbarer Basis erwartete Anstieg in einer Größenordnung von 5 % ist nicht ganz erreicht worden. Ursächlich für die Abweichung von der geplanten Entwicklung war die insbesondere in der zweiten Jahreshälfte sich abschwächende Dynamik im wirtschaftlichen Umfeld. Auch die Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts wirkte sich negativ auf die Umsatzentwicklung aus.

Auf Geschäftsfeldebene sind wir in allen Geschäftsfeldern mit Ausnahme des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen von einem Umsatzanstieg ausgegangen. Im Zwischenbericht Januar bis Juni 2011 hatten wir die Erwartung für das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr auf stabil zurückgenommen. Die tatsächliche Umsatzentwicklung hingegen weist in allen Geschäftsfeldern ein Wachstum auf. Das Geschäftsfeld DB Dienstleistung konnte gestiegene Aufwendungen an die Kunden weitergeben, wodurch sich eine Verbesserung des Umsatzes im Vergleich zum Vorjahr realisieren ließ. Auch im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr stieg der Umsatz an.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Geschäftsberichts 2010 sind wir davon ausgegangen, dass sich die weitere positive Umsatzentwicklung und unser kontinuierliches Kostenmanagement auch positiv in der Entwicklung des Aufwands und bereinigten EBIT widerspiegeln werden und sich das bereinigte EBIT weiter verbessert. Im Zwischenbericht Januar–Juni 2011 haben wir unsere Prognose für das bereinigte EBIT auf »deutlich über 2 Mrd. €« konkretisiert. Mit einem realisierten bereinigten EBIT von 2,3 Mrd. € hat sich diese Einschätzung bestätigt.

Auf Ebene der Geschäftsfelder sind wir in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Arriva, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics, DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe jeweils von einem steigenden bereinigten EBIT, im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen von einem rückläufigen bereinigten EBIT und im Geschäftsfeld DB Netze Energie von einem bereinigten EBIT auf Vorjahresniveau ausgegangen. Im Zwischenbericht Januar–Juni 2011 hatten wir die Erwartung für das Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe auf stabil zurückgenommen. Unsere Prognose hat sich in den Geschäftsfeldern DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie nicht bestätigt: Das bereinigte EBIT des Geschäftsfelds DB Netze Energie war im Vergleich zur Prognose leicht rückläufig. Ursächlich hierfür waren gestiegene Aufwendungen für die Energiebeschaffung. Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe war die Entwicklung des bereinigten EBIT positiv.

¹⁾ Seite 112 ff.

ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

::: ZUWÄCHSE IM PERSONENVERKEHR

::: DEUTLICHE STEIGERUNGEN IM BEREICH TRANSPORT UND LOGISTIK

::: INFRASTRUKTUR-GESCHÄFTSFELDER MIT STÄRKERER KONZERNEXTERNER NACHFRAGE

Personenverkehr

HIGHLIGHTS 2011

- ::: Im März hat die DB Regio Rheinland GmbH die Ausschreibung des Kölner Dieselnetzes gewonnen.
- ::: Ebenfalls im März konnte DB Arriva den Großteil des Ausschreibungsvolumens der bisher größten öffentlichen Ausschreibung im Busverkehr in Dänemark gewinnen.
- ::: Im Juni haben wir das 20-jährige Jubiläum des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland begangen. Die ICE-Flotte hat bis heute rund 1,4 Mrd. km zurückgelegt.
- ::: Anfang Juli hat DB Arriva auf Malta als zwölftem europäischen Land und der Nachbarinsel Gozo den Betrieb mit 264 Bussen (darunter zehn Hybridbusse) aufgenommen. Der Vertrag läuft über zehn Jahre.
- ::: Mitte Juli haben wir die grundsätzliche Zulassung unserer ICE-Züge für den Kanaltunnel bei der zuständigen Behörde beantragt und erwarten die Freigabe voraussichtlich im ersten Halbjahr 2012.
- ::: Unsere CO₂-freien Angebote sind weiter auf Erfolgskurs: Im September haben wir Puma als 100. Kunden begrüßt.
- ::: Seit September veröffentlichen wir die Pünktlichkeitswerte ¹ für den Schienenpersonen- und -fernverkehr in Deutschland im Internet.
- ::: Im November haben wir das britische Schienenpersonenverkehrsunternehmen Grand Central Railway ² übernommen.
- ::: DB Arriva hat im November eine Ausschreibung der Stockholmer Nahverkehrsgesellschaft Storstockholms Lokaltrafik (SL) ³ gewonnen. DB Arriva sichert sich damit einen Rekorderfolg: Der Vertrag hat eine Laufzeit von zwölf Jahren und ist der größte Nahverkehrsauftrag in der Geschichte Schwedens. Er umfasst die Beförderung von voraussichtlich rund 65 Mio. Fahrgästen im Jahr und den Einsatz von 550 Bussen, 45 Zügen sowie 37 Straßen- und Stadtbahnen.
- ::: Ende November haben wir den Zuschlag für die drei Teilnetze der Ausschreibung S-Bahn Rhein-Main erhalten.
- ::: Anfang Dezember haben wir ein neues Instandhaltungswerk in Frankfurt-Griesheim für unsere mehrsystemfähigen ICE-3-Züge in Betrieb genommen. Insgesamt haben wir hierfür rund 40 Mio. € investiert.

::: Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 haben wir auf verschiedenen Fernverkehrslinien Verbesserungen mit zusätzlichen Halten, optimierten Anschlüssen und neuen Direktverbindungen umgesetzt.

::: Ende Dezember besaßen 4,6 Millionen Kunden eine Bahn-Card. Das waren rund 8 % mehr als am Vorjahresende.

WEITERE INFORMATIONEN

Anhaltende Einschränkungen in der Verfügbarkeit der ICE-Flotte

Aus Einschränkungen in der Verfügbarkeit unserer ICE-Flotte infolge der deutlichen Verkürzung von Wartungs- und Ultraschallintervallen resultierten auch im Berichtsjahr durch das Fehlen einer Fahrzeugreserve teils erhebliche Einschränkungen im Betrieb.

Weitere Belastungen ergaben sich, weil die DB Fernverkehr AG mit Schreiben vom 16. Februar 2011 dem Wunsch des EBA, im Wege einer Selbstverpflichtung auch die Ultraschallprüfintervalle der Triebzüge ICE1 und 2 zu reduzieren, nachgekommen ist. Seit Februar 2011 überprüfen wir daher auch die Achsen der ICE-1- und ICE-2-Flotte in kürzeren Abständen: je nach Bauart alle 144.000, 200.000 beziehungsweise 288.000 km. Dies bedeutet eine Halbierung der bereits verkürzten Intervalle, die wir im Juli 2010 eingeführt hatten.

In Abstimmung mit Behörden und Industrie wurde ein Projekt initiiert, dessen Ziel es ist, ein tragfähiges Modell für die technisch-wissenschaftliche Untermauerung der Bestimmung von Ultraschallprüfintervallen für Radsatzwellen zu entwickeln.

Durch die Lieferung der ersten neu konstruierten und vom EBA zugelassenen Radsätze für die ICE-3-Züge und den Zugang neuer ICE-3-Züge erwarten wir ab dem Jahr 2012 wieder Verbesserungen in der Fahrzeugverfügbarkeit.

Austausch der Achsen von ICE3 und ICET bis 2015

Im Oktober 2009 hatten wir uns mit Siemens und Bombardier auf eine einvernehmliche Lösung zum Tausch der ICE-3-Treibradsätze verständigt. Ende Februar 2010 konnte auch eine Einigung mit Alstom auf eine gemeinsame Lösung zum Tausch aller Radsätze des ICE T erzielt werden.

¹... Seite 138, ²... Seite 85, ³... Seite 114

Ertragslage	104
Entwicklung der Geschäftsfelder	112
Finanz- und Vermögenslage	132
Nachhaltigkeit	138

Weitere Informationen	148
Risikobericht	153
Nachtragsbericht	159
Prognosebericht	160

Die Industrie hat die Neuentwicklung und Erprobung der Treibradsätze des ICE 3 weitgehend abgeschlossen. Das Zulassungsverfahren beim EBA dauert aber noch an. Der Abschluss der Neuentwicklung und Erprobung der Treib- und Laufradsätze des ICET durch die Industrie steht dagegen noch aus. Auch hier müssen die Radsätze anschließend noch durch das EBA zugelassen werden.

Nach erfolgter Zulassung wird zwischen uns und der Industrie gemeinsam die Umsetzung mit einem dazugehörigen Zeitplan zum Austausch erfolgen. Insgesamt sind vom Austausch rund 1.200 Treibradsätze des ICE 3 und rund 2.100 Lauf- und Treibradsätze des ICE T betroffen. Die Ausrüstung aller ICE-3- und ICE-T-Fahrzeuge mit den neuen Achsen soll im Jahr 2014 beziehungsweise 2015 abgeschlossen sein.

Verzögerungen bei der Auslieferung neuer ICE-Züge

Für den grenzüberschreitenden Personenverkehr haben wir bei Siemens 16 ICE 3 der Baureihe 407 bestellt. Diese sollen die bestehende ICE-3-Flotte verstärken und in Deutschland, Frankreich und Belgien eingesetzt werden. Ihr Einsatz könnte auf ganz Westeuropa erweitert werden.

Die Auslieferung der Fahrzeuge sollte im Oktober 2011 beginnen, um eine Aufnahme des Betriebs auf der Strecke Rhein-Rhône im Dezember 2011 zu gewährleisten. Siemens konnte allerdings die Fahrzeuge nicht rechtzeitig ausliefern. Wann die Fahrzeuge geliefert werden können, ist derzeit noch mit Unsicherheiten behaftet. Nach Angaben von Siemens sollen die ersten Züge ab Ende des Jahres 2012 in Betrieb genommen werden können.

Beginn der Modernisierung der ICE-2-Flotte

Bis zu 15 Jahre sind die 44 Halbzüge der ICE-2-Flotte bereits im Einsatz. Bis zum Jahr 2013 werden alle ICE-2-Züge einer umfassenden Modernisierung unterzogen. 17 Züge wurden im Berichtsjahr fertiggestellt. Rund 100 Mio. € investieren wir insgesamt in das Redesign der Züge.

Neben technischen Komponenten wie einer verbesserten Kupplungstechnik beinhaltet das umfangreiche Maßnahmenpaket vor allem Modernisierungsarbeiten im Innenraum der Züge. Auch in Sachen Barrierefreiheit gibt es zahlreiche Verbesserungen, die mobilitätseingeschränkten Fahrgästen ihre Reise erleichtern.

Neue Ära im Fernverkehr ab 2016 mit dem ICx

Anfang Mai 2011 haben wir mit der Unterzeichnung eines Rahmenvertrags für bis zu 300 ICx-Triebzüge den Generationenwechsel in unserer Fernverkehrsflotte eingeleitet. Der ICx setzt neue Maßstäbe hinsichtlich der Flexibilität zur Anpassung an

zukünftige Marktentwicklungen, der Innenraumvariabilität und der Energieeffizienz. Der Vertrag mit Siemens ist die größte Einzelinvestition in der Geschichte des DB-Konzerns. Der erste Abruf umfasst 130 Triebzüge im Wert von 4,2 Mrd. €, die ab Dezember 2016 sukzessive eingesetzt werden sollen.

Umfangreiche Modernisierung der IC-Flotte

Für den Einsatz bis zur Verfügbarkeit der neuen ICx-Züge modernisieren wir bis Ende des Jahres 2014 unsere IC-Flotte, die rund 800 IC-Reisezugwagen umfasst. Dabei werden zahlreiche komfortsteigernde Maßnahmen für ein modernes Erscheinungsbild mit neuen Sitzen, Tischen, Wandverkleidungen und Teppichen umgesetzt. Darüber hinaus werden technische Maßnahmen zur Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit initiiert. Diese konzentrieren sich auf die Schwerpunktbereiche Laufwerk, Bremsen, Türen, Energieversorgung und Klimaanlagen.

Europaweite Erfolge bei Vergaben

Vergaben in Deutschland

Gewonnene Vergaben im Schienenverkehr 2011 — in Mio. Zugkm	Laufzeit	Umfang (p. a.)
MWNK Teilnetz Niddertal, Taunus	12/2012 - 12/2027	0,7
RB 71 und einzelne Leistungen RB 73 RP, Rheinland-Pfalz	12/2014 - 12/2018	1,6
S-Bahn Rostock	12/2010 - 12/2012	1,6
Leistungen ZV NVR (S-Bahn-Linien), Nahverkehr Rheinland	12/2014 - 12/2019 - 23	5,9
Leistungen ZV NVR (RE/RB), Nahverkehr Rheinland	01/2011 - max. 12/2019	4,4
Kölner Dieselnetz	12/2013 - 12/2033	7,2
RE-Netz Südwest E-Traktion	12/2014 - 12/2029	5,9
RE-Kreuz Bremen	12/2013 - 12/2022	5,2
Dieselnetz Nordthüringen	12/2013 - 12/2025	2,6
Flügelkonzept RE 6 und RB 55 RP, Rhein-Neckar	12/2014 - 12/2023	1,8
Verkehrsvertrag Thüringen	01/2012 - 12/2021	6,2
2015 S-Bahn Teilnetz Gallus, Frankfurt am Main	12/2014 - 12/2029	5,4
2015 S-Bahn Teilnetz S2, Frankfurt am Main	12/2014 - 12/2029	2,0
2015 S-Bahn Teilnetz Kleyer, Frankfurt am Main	12/2014 - 12/2036	7,6
Insgesamt		58,0¹⁾

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

Im Schienenverkehr in Deutschland wurden von den Bestellerorganisationen im Berichtsjahr 24 Vergabeverfahren abgeschlossen (im Vorjahr: 19) und insgesamt 81 Mio. Zugkm p.a. vergeben (im Vorjahr: 62 Mio. Zugkm). Von den im Berichtsjahr neu vergebenen Zugkilometern wurden 80 % (im Vorjahr: 79 %) vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Wir konnten 14 Verfahren (im Vorjahr: 8 Verfahren) beziehungsweise 72 % der vergebenen Zugkilometer gewinnen (im Vorjahr: 62 %).

Im Busverkehr wurden in Deutschland im Berichtsjahr Leistungen mit einem Gesamtvolumen von rund 41 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) (im Vorjahr: 33 Mio. Nkm) in 55 Verfahren (im Vorjahr: 62 Verfahren) vergeben. Von den neu vergebenen Nutzwagenkilometern wurden 37 % (im Vorjahr: 14 %) vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Im Berichtsjahr haben wir an 25 Ausschreibungen (im Vorjahr: 24 Ausschreibungen) mit einem Volumen von 27 Mio. Nkm (im Vorjahr: 13 Mio. Nkm) teilgenommen. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 45 % (im Vorjahr: 34 %) erzielen.

Ausschreibungen in Europa (ohne Deutschland)

Wesentliche gewonnene Ausschreibungen 2011	Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm/ Buskm p. a.	Land
BUSVERKEHR			
Stockholm (integriertes Angebot mit Schienenverkehr)	08/2012 - 08/2024	29,6	Schweden
London (19 Teilstrecken)	jeweils 5 Jahre	15,2	Großbritannien
Dänemark (217 Teilstrecken)	09/2011 - 02/2018	19,6	Dänemark
SCHIENENVERKEHR			
Stockholm (integriertes Angebot mit Busverkehr)	08/2012 - 01/2024	5,1	Schweden

DB Arriva hat sich im Berichtsjahr selektiv europaweit an Ausschreibungen beteiligt und wesentliche Ausschreibungserfolge in Großbritannien, Dänemark und Schweden erzielt.

Im Schienenverkehr werden wir insbesondere in Schweden durch einen Erfolg bei einer Großausschreibung unseren Marktanteil erhöhen können.

Im Busverkehr war die Entwicklung uneinheitlich. Während wir in Großbritannien, Dänemark und Schweden unsere Marktposition durch zusätzliche Gewinne ausbauen können, wurde in den Niederlanden eine wichtige Ausschreibung an einen Wettbewerber vergeben, sodass unser Marktanteil ab dem Jahr 2012 zurückgeht.

Verbesserungen im Betrieb der S-Bahn Berlin

Die betriebliche Lage bei der S-Bahn Berlin hat sich im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr stabilisiert. Zum Fahrplanwechsel 2011/2012 ist ein Fahrplanangebot mit rund 500 Viertelzügen im Fahrgastbetrieb umgesetzt worden.

Da allerdings auch im Winter 2010 erhebliche Leistungseinschränkungen zu verzeichnen waren, haben wir unseren Kunden im Berliner öffentlichen Nahverkehr im Berichtsjahr zusätzliche Entschädigungsleistungen angeboten. Zu den bis zum Jahr 2010 gewährten Freifahrten und Rückzahlungen im Wert von rund 105 Mio. € sind im Berichtsjahr damit weitere Leistungen in Höhe von 50 Mio. € hinzugekommen.

Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Regio-Züge

Die DB Regio AG (DB Regio) und Bombardier haben im Jahr 2007 einen Rahmenvertrag über die Entwicklung, Herstellung und Lieferung von bis zu 321 elektrischen Triebzügen (ET) der BR 442 (Talent 2) auf Plattform-Basis geschlossen. Insgesamt haben wir seitdem 295 Fahrzeuge bestellt.

Die ersten Fahrzeuge hätten gemäß Vereinbarung Mitte 2009 geliefert werden sollen. Erst Ende November 2011 konnten nach umfangreichen Testfahrten, Abnahmeprüfungen und Nachbesserungen die ersten Fahrzeuge für die S-Bahn Nürnberg abgenommen werden. Aufgrund fehlender Zulassungen und technischer Probleme verzögert sich die Auslieferung von Fahrzeugen für andere Regionen allerdings weiter. Bombardier war Ende des Berichtsjahres mit 163 Fahrzeugen in Lieferverzug.

Wegen des Nichteinsatzes der Fahrzeuge drohen DB Regio aus den Verkehrsverträgen Kürzungen der Bestellerentgelte und Vertragsstrafen. Die bisher entstandenen Schäden belaufen sich auf einen Betrag in einer Größenordnung von 45 Mio. €.

Anpassung des Verkehrsvertrags mit dem VRR

Ende des Jahres 2009 hatten wir mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) eine Anpassung des bestehenden Verkehrsvertrags vereinbart. In einem gegen den VRR eingeleiteten Nachprüfungsverfahren hat der BGH diese Vertragsanpassung aus vergaberechtlichen Gründen für unwirksam erklärt.

Am 18. Mai 2011 haben wir mit dem VRR eine neue Anpassung des Verkehrsvertrags vereinbart, die insbesondere die Verbesserungen für Fahrgäste, die in der für unwirksam erklärten Vertragsanpassung enthalten waren (unter anderem erhöhte Fahrzeugkapazitäten, optimierte Linienlaufwege), so weit wie möglich aufrechterhält. Die vom BGH monierte Verlängerung der S-Bahn-Leistungen um fünf Jahre entfällt. Ein Teil der S-Bahn-Leistungen wird aufgrund einer bestehenden Option des VRR im Vertrag aus dem Jahr 2004 um ein Jahr bis zum Dezember 2019 vergaberechtskonform verlängert.

Der Interessenverband Mofair e.V. hat in mehreren Schreiben gegenüber der EU-Kommission behauptet, Verkehrsverträge zwischen dem VRR und Gesellschaften des DB-Konzerns enthielten unzulässige Beihilfen. Auskunftersuchen der Europäischen Kommission hat die Bundesrepublik Deutschland beantwortet. Aus unserer Sicht liegen keine unzulässigen Beihilfen vor.

GESCHÄFTSFELD DB BAHN FERNVERKEHR

Märkte und Strategie

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr erbringt nationale und grenzüberschreitende Fernverkehrsleistungen auf der Schiene. Der Tageslinienverkehr ist das Kerngeschäft im Fernverkehr. Mit dem Versprechen, schnelle und komfortable Verbindungen direkt in die Städte hinein zu attraktiven Preisen anzubieten, wollen wir Reisende von unseren Angeboten überzeugen. Daneben bietet DB Autozug Autoreise- und Nachtzugverkehre an.

Das Hauptaugenmerk unserer Aktivitäten liegt auf der Steigerung der Service- und Produktqualität, um einen effizienten und zuverlässigen Betrieb im Sinne unserer Kunden zu gewährleisten. Zur Erreichung dieser Ziele spielen die Kundenorientierung und die Optimierung des Fahrzeugparks eine zentrale Rolle.

Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt daher weiterhin auf der Stabilisierung und dem Ausbau der Flottenverfügbarkeit. Mit Blick auf unseren grenzüberschreitenden Verkehr werden wir auch in Zukunft unser internationales Geschäft gezielt weiterentwickeln. Dafür rüsten wir vorhandene ICE-Züge um und haben neue mehrsystemfähige *ICE-3-Züge* ¹ bestellt. Diese Aktivitäten werden uns zudem helfen, unsere starke Stellung im Heimatmarkt zu verteidigen.

Als neue Plattform für den Fernverkehr haben wir die Beschaffung der *ICx-Züge* ² eingeleitet. Ab dem Jahr 2016 sollen die ersten ICx in Betrieb gehen.

Darüber hinaus haben wir im Vorjahr 135 Doppelstockwagen und 27 Lokomotiven im Gesamtwert von rund 360 Mio. € bestellt. Damit wollen wir zum einen die Modernisierung der Fahrzeugflotte fortsetzen und zum anderen unsere Fahrzeugreserve durch frei werdende IC-Wagen stärken. Die Fahrzeuge sollen ab dem Jahr 2013 zum Einsatz kommen. Durch den vorrangigen Einsatz im Ergänzungsnetz sichern wir auch zukünftig ein umfassendes flächendeckendes Fernverkehrsangebot.

Um unserem Anspruch als Umwelt-Vorreiter gerecht zu werden, bieten wir zusätzlich zu den CO₂-freien Geschäftsreisen seit einiger Zeit auch CO₂-freie Reisen für Privatkunden an, unter anderem im Rahmen der Kooperation *Fahrtziel Natur* ³.

Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende Schiene in Mio.	125,2	125,7	-0,5	-0,4
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	35.565	36.026	-461	-1,3
Auslastung in %	46,8	48,0	-	-
Gesamtumsatz	3.794	3.729	+65	+1,7
Außenumsatz	3.666	3.602	+64	+1,8
EBITDA bereinigt	504	481	+23	+4,8
EBIT bereinigt	157	117	+40	+34,2
Brutto-Investitionen	139	48	+91	-
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	15.976	15.270	+706	+4,6

Die Leistungsentwicklung im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr war im Berichtsjahr geprägt durch zahlreiche Belastungen. Dazu gehörten der Wegfall positiver Einmaleffekte aus dem Vorjahr (starke Winterwitterung im Jahr 2010, Einschränkungen im Flugverkehr durch einen Pilotenstreik und die isländische Vulkanaschewolke), die erhöhte Bautätigkeit im Netz mit zum Teil spürbaren Einschränkungen für die Fahrgäste und das Aussetzen der Wehrpflicht. Die Zahl der Reisenden (-0,4%), die Verkehrsleistung (-1,3%) und die Auslastung (-1,2 Prozentpunkte) gingen dementsprechend im Berichtsjahr leicht zurück.

In der Umsatzentwicklung konnten die negativen Effekte aus der Leistungsentwicklung im Wesentlichen durch Steigerungen im spezifischen Erlössatz überkompensiert werden. Zudem ergab sich ein positiver Einmaleffekt aus der Ausweiseränderung der Erlöse aus grenzüberschreitenden Verkehren. Gesamt- und Außenumsatz legten daher um 65 Mio. € beziehungsweise 64 Mio. € zu. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen infolge von Versicherungsleistungen im Zusammenhang mit einem durch einen Unfall bei Lambrecht/Pfalz beschädigten ICE-Zug an.

¹... Seite 113, ²... Seite 113, ³... Seite 145

Der Materialaufwand ging leicht um 10 Mio. € beziehungsweise 0,4% zurück. Erhöhte Aufwendungen für Energie infolge höherer Energiepreise wurden unter anderem durch geringere Provisionsaufwendungen überkompensiert. Der Personalaufwand stieg infolge der Tarifierhöhungen und einer erhöhten Mitarbeiterzahl spürbar um 6,3% beziehungsweise 46 Mio. € an. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit +6 Mio. € beziehungsweise +1,5% leicht oberhalb des Vorjahresniveaus infolge eines erhöhten Aufwands für gemietete Fahrzeuge. Die Abschreibungen sind im Berichtsjahr infolge des Auslaufens von Abschreibungen auf Züge der ICE-2-Flotte spürbar um 17 Mio. € beziehungsweise 4,7% zurückgegangen.

Im Ergebnis führten die höheren Umsatzerlöse und die nur geringer gestiegenen Aufwendungen zu einem Zuwachs im bereinigten EBITDA um 23 Mio. € auf 504 Mio. € und im bereinigten EBIT um 40 Mio. € auf 157 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich oberhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Ursächlich für den Anstieg waren der Beginn der Umsetzung der Redesignmaßnahmen für die ICE-2-Flotte sowie die Modernisierung von Reisezugwagen. Weitere Details finden Sie im Kapitel *Investitionen*¹.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 31. Dezember 2010 deutlich angestiegen. Die erhöhte Mitarbeiterzahl ergab sich knapp zur Hälfte aus der *Änderung der Referenzarbeitszeit*² sowie aus konzerninternen Mitarbeiterwechseln und einem höheren Personaleinsatz in der Instandhaltung infolge der verkürzten Ultraschallprüfintervalle bei den Radsatzwellen.

GESCHÄFTSFELD DB BAHN REGIO

Märkte und Strategie

Seit dem 1. Januar 2011 beinhaltet das Geschäftsfeld DB Bahn Regio alle Aktivitäten des DB-Konzerns im deutschen Regionalverkehrsmarkt (Bus und Schiene).

Der deutsche SPNV-Markt wird in den nächsten Jahren im europäischen Vergleich einer der interessantesten Märkte sein. In den nächsten fünf Jahren ist mit der Veröffentlichung von über 80 Verfahren zu rechnen, die voraussichtlich ein Volumen von über 300 Mio. Zugkm umfassen. Das entspricht rund der Hälfte des gesamten deutschen SPNV-Markts. Unser Ziel ist es, im intensiven Wettbewerbsumfeld unsere starke Marktstellung langfristig zu sichern. Dabei stehen Kunden- und Bestellerzufriedenheit an erster Stelle. Im Rahmen der konzernweiten Kunden- und Qualitätsinitiative setzen wir dazu konkrete Maßnahmen zur Verbesserung unserer Leistungen um. Hierzu zählen beispielsweise der Einsatz zusätzlicher Kundenbetreuer, die verstärkte Präsenz von Sicherheitspersonal in unseren Zügen sowie

die Aufwertung des Erscheinungsbildes zahlreicher Züge. Zudem wurde die Freifahrtregelung für die rund 1,4 Millionen schwerbehinderten Menschen in Deutschland wesentlich erweitert. Mithilfe der bundesweit kostenfreien Nutzung aller unserer Nahverkehrszüge können damit auch Menschen mit einer Behinderung eine möglichst grenzenlose Mobilität in Anspruch nehmen.

Auch im deutschen Busverkehrsmarkt gilt es in einem zunehmend intensiven Wettbewerbsumfeld die starke Marktstellung zu verteidigen. Dem steigenden Kostendruck in wettbewerblichen Verfahren begegnet DB Regio Bus mit umfassenden Effizienzprogrammen. Durch die Schaffung einer Regionalstruktur erhöhen wir unsere Marktnähe und durch neue Produkte erschließen wir zusätzliche Zielgruppen, um den Rückgang der Schülerzahlen auszugleichen.

Mit der Anschaffung von über 300 Bussen, die über umweltfreundliche Emissionsstandards verfügen, und Investitionen in innovative Betriebsleitsysteme verbinden wir für unsere Kunden Fahrkomfort und umfassende Reisendeninformationen.

Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	VERÄNDERUNG			
	2011	2010	absolut	%
Reisende in Mio.	2.553	2.548	+5	+0,2
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	51.074	50.461	+613	+1,2
Gesamtumsatz	8.718	8.603	+115	+1,3
Außenumsatz	8.628	8.519	+109	+1,3
Bestellerentgelte	4.260	4.248	+12	+0,3
EBITDA bereinigt	1.361	1.351	+10	+0,7
EBIT bereinigt	801	794	+7	+0,9
Brutto-Investitionen	393	287	+106	+36,9
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	37.131	36.334	+797	+2,2

Aus der positiven Entwicklung in der Sparte Schiene und der leicht rückläufigen Entwicklung der Sparte Bus ergab sich insgesamt im Berichtsjahr für das Geschäftsfeld DB Bahn Regio ein erfreuliches Bild mit Steigerungen in Fahrgelderlösen und Bestellerentgelten sowie im bereinigten EBITDA und EBIT. Dabei verlief die Entwicklung im Schienen- und Busverkehr im Berichtsjahr allerdings uneinheitlich.

¹ ... Seite 134ff., ² ... Seite 141

Ertragslage 104
Entwicklung der Geschäftsfelder 112
Finanz- und Vermögenslage 132
Nachhaltigkeit 138

Weitere Informationen 148
Risikobericht 153
Nachtragsbericht 159
Prognosebericht 160

Der Anstieg des Materialaufwands (+ 81 Mio. € beziehungsweise +1,5%) und des Personalaufwands (+ 48 Mio. € beziehungsweise +2,8%) resultierte im Wesentlichen aus der Entwicklung im Schienenbereich.

Die Investitionsschwerpunkte finden Sie im Kapitel *Investitionen* ¹.

Der Anstieg der Mitarbeiterzahl resultierte zum überwiegenden Teil aus der *Anpassung der Referenzarbeitszeit* ².

Sparte Schiene

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende in Mio.	1.850	1.826	+24	+1,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	43.152	42.211	+941	+2,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm	502,5	511,4	-8,9	-1,7
Gesamtumsatz	7.776	7.665	+111	+1,4
Außenumsatz	7.412	7.317	+95	+1,3
Bestellerentgelte	4.260	4.248	+12	+0,3
EBITDA bereinigt	1.224	1.209	+15	+1,2
EBIT bereinigt	736	720	+16	+2,2
Brutto-Investitionen	304	196	+108	+55,1
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	28.644	27.699	+945	+3,4

Die Leistungsentwicklung im Schienenverkehr war geprägt durch Zuwächse bei der Reisendenzahl (+1,3%) und der Verkehrsleistung (+2,2%), getrieben von der Entwicklung in den Regionen Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen sowie bei der S-Bahn Berlin. Die Betriebsleistung ging infolge von im Berichtsjahr wirksam gewordenen Ausschreibungsverlusten sowie Leistungsanpassungen infolge von Regionalisierungsmittelkürzungen und Abbestellungen von Bestellern in Sachsen und Thüringen zurück.

Infolge der Leistungszuwächse stiegen innerhalb der Umsatzerlöse insbesondere die Fahrgelderlöse in Verbänden (Verkehre, die gemeinsam mit anderen Verkehrsunternehmen zum Beispiel in einem Ballungsraum erbracht werden) spürbar an. Auch die Bestellerentgelte legten leicht zu. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen unter anderem infolge von höheren Rückstellungsaufösungen.

Aufwandsseitig legte der Materialaufwand infolge von erhöhten Aufwendungen für Traktionsenergie, Instandhaltung und Stationsnutzung zu. Der Personalaufwand erhöhte sich tarifbedingt und infolge der höheren Mitarbeiterzahl spürbar. Und auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen nahmen infolge höherer IT-Aufwendungen deutlich zu. Die Abschreibungen lagen in etwa auf Vorjahresniveau.

Im Ergebnis führte der Umsatzanstieg in Verbindung mit dem nahezu proportional gestiegenen Aufwand zu einem leichten Anstieg des bereinigten EBITDA (um 19 Mio. € auf 1.224 Mio. €) und des bereinigten EBIT (um 20 Mio. € auf 736 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich über dem Vorjahresniveau. Dies resultierte maßgeblich aus der Beschaffung von Doppelstockwagen. Weitere Details finden Sie im Kapitel *Investitionen* ¹.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 31. Dezember 2010 angestiegen. Ursächlich hierfür sind unter anderem die *Anpassung der Referenzarbeitszeit* ² und konzerninterne Mitarbeiterwechsel.

Sparte Bus

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende in Mio.	702,9	721,8	-18,9	-2,6
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	7.922	8.249	-327	-4,0
Betriebsleistung in Mio. Buskm	608,5	602,1	+6,4	+1,1
Gesamtumsatz	1.314	1.296	+18	+1,4
Außenumsatz	1.216	1.196	+20	+1,7
EBITDA bereinigt	136	140	-4	-2,9
EBIT bereinigt	65	71	-6	-8,5
Brutto-Investitionen	89	91	-2	-2,2
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	8.487	8.635	-148	-1,7

Die Leistungsentwicklung im Busverkehr ist trotz einer leicht gestiegenen Betriebsleistung durch eine rückläufige Entwicklung (Reisendenzahl: -2,6%, Verkehrsleistung: -4,0%) gekennzeichnet. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen rückläufige Schienenersatzverkehre und gesunkene Schülerzahlen. Die Betriebsleistung stieg durch die Aufnahme von Neuverkehren leicht an (+1,1%).

Trotz leicht rückläufiger Leistungen stiegen Gesamtumsatz und Außenumsatz infolge von Preismaßnahmen und der höheren Betriebsleistung. Die sonstigen betrieblichen Erträge sind infolge von niedrigeren Rückstellungsaufösungen und des Verkaufs von Fahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr deutlich zurückgegangen.

Aufwandsseitig stieg der Materialaufwand insbesondere infolge gestiegener Dieselpreise und höherer Aufwendungen für Subunternehmer. Der Personalaufwand reduzierte sich geringfügig infolge der geringeren Mitarbeiterzahl. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind nach dem Wegfall eines Einmaleffekts im Vorjahr im Zusammenhang mit Verkehrsverbundrückzahlungen spürbar angestiegen. Die Abschreibungen lagen leicht oberhalb des Vorjahreswerts.

¹ ... Seite 134ff., ² ... Seite 141

Im Ergebnis führte der gestiegene Aufwand bei einem unterproportionalen Umsatzanstieg zu einem Rückgang des bereinigten EBITDA (um 4 Mio. € auf 136 Mio. €) und des bereinigten EBIT (um 6 Mio. € auf 65 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen lagen leicht unterhalb des Vorjahresniveaus. Ursächlich hierfür sind geringere Ersatzinvestitionen in Busse. Weitere Details finden Sie im Kapitel *Investitionen* ¹.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 31. Dezember 2010 durch eine gestiegene Subunternehmerquote leicht rückläufig.

GESCHÄFTSFELD DB ARRIVA

Märkte und Strategie

Die Integration von Arriva in unser Personenverkehrsressort als dritte Säule neben den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Regio ist im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen worden.

Das Geschäftsfeld DB Arriva ist unsere europäische Wachstumsplattform im Personenverkehr und wird auch zukünftig mit kundenorientierten, effizienten und wirtschaftlichen Verkehrslösungen Kunden überzeugen.

Insgesamt ist DB Arriva in zwölf europäischen Ländern aktiv: Dänemark (Bus und Schiene), Großbritannien (Bus und Schiene), Italien (Bus), Malta (Bus), den Niederlanden (Bus und Schiene), Polen (Schiene), Portugal (Bus), Schweden (Bus und Schiene), der Slowakei (Bus), Spanien (Bus), der Tschechischen Republik (Bus) und Ungarn (Bus).

Analog der bisherigen Struktur ist das Geschäft von DB Arriva in drei Sparten gegliedert: UK Trains, UK Bus und Mainland Europe.

In der Sparte UK Trains liegt der Fokus weiterhin auf dem Ausbau und der Verlängerung von bestehenden Verkehrsverträgen. Im Berichtsjahr haben wir zudem mit dem *Kauf von Grand Central Railway* ² unser Portfolio um sogenannte Open-Access-Verkehre erweitert und wollen dieses Geschäft in Zukunft ausbauen. In der Sparte UK Bus zielen wir auf eine Optimierung des bestehenden Geschäfts und eine Erhöhung des Kundenangebots. Wesentliche Komponenten zur Umsetzung dieser Strategie sind eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit lokalen Bestellerorganisationen und eine optimierte Wahrnehmung der Kundenbedürfnisse.

In der Sparte Mainland Europe wollen wir im europäischen Personenverkehr auch zukünftig über Ausschreibungen, fokussierte M&A-Aktivitäten und Open-Access-Verkehre wachsen.

Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010 ¹⁾	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Betriebsleistung in Mio. Trkm	110,2	13,7	+96,5	-
Betriebsleistung in Mio. Buskm	840,9	10,0	+830,9	-
Gesamtumsatz	3.367	1.236	+2.131	+172
Außenumsatz	3.365	1.235	+2.130	+172
EBITDA bereinigt	325	142	+183	+129
EBIT bereinigt	160	52	+108	-
Brutto-Investitionen	300	187	+113	+60,4
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	38.196	38.137	+59	+0,2

¹⁾ Arriva ist bezüglich der Finanzkennzahlen nur für den Zeitraum September bis Dezember enthalten.

Nach der Akquisition im Vorjahr wird Arriva seit dem 1. September 2010 in den DB-Konzernabschluss einbezogen und zusammen mit den anderen außerhalb Deutschlands aktiven Personenverkehrsgesellschaften des DB-Konzerns im neuen Geschäftsfeld DB Arriva geführt. Dementsprechend sind keine vergleichbaren Gesamtjahreswerte für das Vorjahr vorhanden. Die ausgewiesenen Werte für das Vorjahr spiegeln bis August 2010 ausschließlich die Entwicklung der DB-konzernintern umgegliederten Aktivitäten wider.

Im Berichtsjahr wurden bis auf die Betriebsleistung noch keine Leistungsdaten von Arriva berücksichtigt.

Insgesamt zeigen sich im Geschäftsfeld DB Arriva im Berichtsjahr infolge der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung von Arriva deutliche Anstiege in Umsatz, bereinigtem EBITDA und EBIT sowie Brutto-Investitionen.

Weitere Details zu den Brutto-Investitionen finden Sie im Kapitel *Investitionen* ¹.

Die Mitarbeiterzahl lag infolge der positiven Entwicklung in der Sparte Mainland Europe oberhalb des Vorjahreswerts.

Die nachfolgend beschriebene Entwicklung in den einzelnen Sparten von DB Arriva ist eine Proforma-Darstellung, die für die Entwicklung des DB-Konzerns im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr inhaltlich nicht relevant ist.

UK Bus

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010 ¹⁾	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Gesamtumsatz	1.138	390	+748	-
Außenumsatz	1.138	390	+748	-
EBITDA bereinigt	206	93	+113	+122
EBIT bereinigt	144	64	+80	+125
Brutto-Investitionen	120	28	+92	-
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	18.059	18.656	-597	-3,2

¹⁾ Arriva nur Zeitraum September bis Dezember.

¹ ... Seite 134ff., ² ... Seite 85

Ertragslage 104
:: Entwicklung der Geschäftsfelder 112
Finanz- und Vermögenslage 132
Nachhaltigkeit 138

Weitere Informationen 148
Risikobericht 153
Nachtragsbericht 159
Prognosebericht 160

Das Berichtsjahr verlief für die Sparte UK Bus herausfordernd. Nachdem der gesamte Markt von Budgetkürzungen stark betroffen war, konnte sich auch DB Arriva nicht von dieser Entwicklung abkoppeln. Die Kürzungen betrafen Angebotskürzungen von Bestellerorganisationen, Kürzungen von Konzessionszahlungen sowie Reduzierungen von Kraftstoffrabatten. Der insgesamt schwächeren Nachfrage sind wir dadurch begegnet, dass wir margenschwache Angebote eingeschränkt haben. Darüber hinaus haben wir Effizienzprogramme zur Verbesserung der Kostensituation durchgeführt (beispielsweise durch eine effizientere Fahrweise und die Optimierung von Werkstätten).

UK Trains

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010 ¹⁾	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Gesamtumsatz	962	405	+557	+138
Außenumsatz	960	405	+555	+137
EBITDA bereinigt	-11	4	-15	-
EBIT bereinigt	-29	-16	-13	+81,3
Brutto-Investitionen	33	26	+7	+26,9
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	5.310	5.095	+215	+4,2

¹⁾ Arriva nur Zeitraum September bis Dezember.

Die Entwicklung der Sparte UK Trains verlief uneinheitlich. Insgesamt verlief das Berichtsjahr für unser Franchise in Wales zufriedenstellend, während bei unserem Franchise Cross-Country und bei Chiltern Railways die Entwicklung schwach war. Insbesondere durch eine rückläufige Reisendenzahl konnten nicht die erwarteten Ergebnisverbesserungen erzielt werden. Wir haben darauf mit weiteren Kostensenkungsmaßnahmen und Angebotsverbesserungen reagiert.

Mainland Europe

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010 ¹⁾	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Gesamtumsatz	1.266	439	+827	-
Außenumsatz	1.266	439	+827	-
EBITDA bereinigt	152	42	+110	-
EBIT bereinigt	59	1	+58	-
Brutto-Investitionen	147	134	+13	+9,7
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	14.651	14.200	+451	+3,2

¹⁾ Arriva nur Zeitraum September bis Dezember.

In der Sparte Mainland Europe wirkten sich im Berichtsjahr Mittelkürzungen für den Personennahverkehr in vielen Ländern, in denen DB Arriva aktiv ist, negativ aus. Die schwierigen makroökonomischen Umfeldbedingungen wirkten sich auch auf die

Fahrgastzahlen aus. Wir haben hier versucht, mit Kostensenkungsmaßnahmen und Produktivitätssteigerungen gegenzusteuern.

Während die Geschäftsentwicklung in den Niederlanden, in Italien und in Skandinavien positiv verlief, war die Entwicklung in Spanien und Portugal gedämpft. Das schwache wirtschaftliche Umfeld wirkte sich auch in Dänemark auf unsere Umsatzerlöse aus. Unsere im Berichtsjahr neu aufgenommenen Busverkehre auf Malta und Gozo hatten im Berichtsjahr hohe Anlaufkosten.

Transport und Logistik

HIGHLIGHTS 2011

- ::: Seit Anfang Januar hat die Trans Eurasia Logistics (TEL), an der wir eine Minderheitsbeteiligung haben, den Transport-service für die zwischen Deutschland und den GUS-Staaten verkehrenden Container-Blockzüge »Ostwind« übernommen.
- ::: Mit einem neuen Angebot für den Güterverkehr verbindet DB Schenker seit Januar die norwegische Hauptstadt Oslo mit Narvik am Polarkreis. An fünf Tagen pro Woche bieten wir Verkehre auf der Schiene über die 1.960 km lange Strecke an.
- ::: Seit März nutzt der Spezialchemiekonzern Lanxess das im Jahr 2010 eingeführte CO₂-freie Angebot Eco Plus von DB Schenker Rail.
- ::: Nach knapp 16 Tagen Fahrzeit traf Anfang April in Duisburg ein Containerzug aus dem chinesischen Chongqing ein. Für die insgesamt 10.300 km lange Strecke braucht der von DB Schenker gesteuerte Zug damit etwa die Hälfte der Zeit, die über den Seeweg nötig wäre.
- ::: Seit Mai verbindet DB Schenker Rail Tata-Steel-Werke in den Niederlanden und Wales mehrmals die Woche mit Transporten durch den Eurotunnel.
- ::: Schenker Deutschland hat alle Materialflüsse rund um die Spielstätten und das internationale Medienzentrum zur FIFA-Frauen-WM 2011 geplant und gesteuert.
- ::: Bis August haben wir europaweit rund 30.000 Lkw-Fahrer in energiesparender Fahrweise geschult. In siebenstündigen Eco-Trainings haben die Fahrer gelernt, den Kraftstoffverbrauch und den Fahrzeugverschleiß zu reduzieren.
- ::: Mit neuen Luftfrachtlinien haben wir seit Dezember Europa und Nordamerika verbunden. Regelmäßige Direktflüge mit Vor- und Nachlauf bieten wir von Luxemburg nach Atlanta, Houston, Toronto und Chicago mit besonders effizienten Boeing-777F-Maschinen, die über verbrauchsärmere Triebwerke verfügen.

- ::: DB Schenker Logistics hat in Leipzig ein neues Logistikzentrum zur Versorgung von Automobilwerken von BMW in China und Südafrika mit Bauteilen errichtet. Das rund 63.000 qm große Logistikzentrum im Norden von Leipzig ist im September 2011 in Betrieb gegangen.
- ::: Im November hat DB Schenker Rail für BMW eine tägliche Bahnverbindung nach China eingerichtet: Rund 50 Container werden täglich über eine Strecke von rund 11.000 km in den Nordosten Chinas befördert. Der Schienenweg über die eurasische Landverbindung ist mit 23 Tagen um mehr als die Hälfte schneller als die Seefracht.
- ::: Im Rahmen seines Netzwerkausbaus eröffnete DB Schenker Logistics im Berichtsjahr unter anderem 15 neue Standorte in China.

WEITERE INFORMATIONEN

Eco Solutions bieten klimafreundliche Lösungen

Mit den *Eco Solutions*¹ macht DB Schenker seinen Kunden ein umfassendes klimafreundliches Angebot für jeden Verkehrsträger, von der Schiene über den Landverkehr, die Luft- und Seefracht bis hin zur Lagerlogistik. Wir offerieren damit umweltfreundliche Lösungen, die einen messbaren Beitrag zur CO₂-Reduktion und somit zum Klimaschutz leisten. Begleitet werden die Eco Solutions durch den neuen ECO₂PHANT. Er macht symbolisch deutlich, wie viel CO₂ Kunden bei ihren Transporten einsparen können. Jeder ECO₂PHANT steht für 5 t gespartes CO₂ – etwa so viel, wie ein echter Elefant wiegt.

Ermittlungen gegen Gesellschaften der Speditionsbranche

Seit Herbst 2007 führen Kartellbehörden weltweit Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche durch. Details hierzu finden Sie im Geschäftsbericht 2009 auf Seite 123 und im Geschäftsbericht 2010 auf Seite 122.

Das US-Justizministerium (DOJ) hat am 30. September 2010 mit der Schenker AG und der BAX Global Inc. Schuldanerkenntnis- und Vergleichsvereinbarungen (Plea Agreements) zur Beendigung der in den USA anhängigen Kartellverfahren geschlossen. Die Plea Agreements sind am 9. Dezember 2011 von dem zuständigen US-Gericht genehmigt worden. Das Gericht hat für die nächsten zwei Jahre gesonderte Berichtspflichten gegenüber dem DOJ in Bezug auf die von DB Schenker Logistics ergriffenen Maßnahmen zur Kartellrechtscompliance sowie für den Fall einer Einleitung weiterer Verfahren in den USA angeordnet. Damit ist das US-Kartellverfahren rechtskräftig abgeschlossen.

Im Verfahren vor der EU-Kommission steht nach der mündlichen Anhörung im Juli 2010 eine Entscheidung noch aus. Verfahren weiterer Kartellbehörden wurden zwischenzeitlich abgeschlossen. Mit einem Abschluss aller kartellbehördlichen Ermittlungen ist nicht vor Ende des Jahres 2012 zu rechnen.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER RAIL

Märkte und Strategie

DB Schenker Rail ist mit seinem engmaschigen internationalen Netzwerk das führende Schienengüterverkehrsunternehmen in Europa. Wir sind dadurch in der Lage, unseren Kunden Angebote aus einer Hand mit einem einheitlichen Qualitätsstandard anzubieten. Mit dieser Strategie haben wir in den letzten Jahren kontinuierlich Marktanteile in Europa gewonnen und uns von einem nationalen Netzwerkanbieter zu einem europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen weiterentwickelt.

Durch sich permanent ändernde Rahmenbedingungen und zunehmende Volatilität auf den Märkten ist es weiterhin erforderlich, dass wir uns flexibel aufstellen, wettbewerbsfähige Produktions- und Kostenstrukturen schaffen und die international gesetzten Qualitätsstandards umsetzen. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, verfolgen wir drei Stoßrichtungen:

- ::: die Weiterentwicklung des europäischen Netzwerks durch Integration der Gesellschaften und Ausbau von Partnerschaften (zum Beispiel durch *Xrail*², eine Allianz der sieben europäischen Güterbahnen DB Schenker Rail, CFL cargo, ČD Cargo, Green Cargo, Rail Cargo Austria, SBB Cargo und SNCB Logistics, die das Ziel hat, den Wagenladungsverkehr zu stärken),
- ::: die Modernisierung und Fokussierung der Produktion (zum Beispiel Netzwerkbahn),
- ::: eine starke Verzahnung mit den Kunden durch kundenspezifische Lösungen (zum Beispiel Branchenlösungen oder grüne Lösungen).

Zentrale Projekte zur Umsetzung dieser Stoßrichtungen treiben wir im Rahmen des strategischen Programms »ProRail plus« voran. Wir verfolgen damit das Ziel, für unsere Kunden der erste Ansprechpartner für Netzwerklösungen auf der Schiene in Europa zu sein.

¹... Seite 144, ²... www.xrail.eu

Ertragslage 104
::: Entwicklung der Geschäftsfelder 112
Finanz- und Vermögenslage 132
Nachhaltigkeit 138

Weitere Informationen 148
Risikobericht 153
Nachtragsbericht 159
Prognosebericht 160

Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	411,6	415,4	-3,8	-0,9
Verkehrsleistung in Mio. tkm	111.980	105.794	+6.186	+5,8
Auslastung in t pro Zug	513,6	502,4	+11,2	+2,2
Gesamtumsatz	4.924	4.584	+340	+7,4
Außenumsatz	4.635	4.314	+321	+7,4
EBITDA bereinigt	336	302	+34	+11,3
EBIT bereinigt	32	12	+20	+167
Brutto-Investitionen	260	350	-90	-25,7
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	32.466	32.618	-152	-0,5

Analog zu der *Entwicklung der Güterverkehrsmärkte*¹ stieg auch das Leistungsvolumen im Geschäftsfeld DB Schenker Rail konjunkturbedingt nach den kräftigen Zuwächsen im Vorjahr im Berichtsjahr weiter an, auch wenn sich die Entwicklung zum Ende des Berichtsjahres deutlich abgekühlt hat. Positiv wirkten Anstiege der Transporte in allen Regionen. Besonders stark konnte die Verkehrsleistung in den Regionen West infolge der erfreulichen Entwicklung in Großbritannien und Frankreich zulegen. Insgesamt stieg die Verkehrsleistung um 5,8% an. Die Auslastung der Züge konnte um 2,2% gesteigert werden.

Die Geschäftsentwicklung war im Berichtsjahr durch eine unterschiedliche Dynamik in den einzelnen Regionen gekennzeichnet. Aus der im Folgenden dargestellten Entwicklung der Regionen ergab sich insgesamt für das Geschäftsfeld DB Schenker Rail eine spürbare Steigerung in Gesamt- und Außenumsatz. Aufwandsseitig stieg der Materialaufwand infolge von höheren Instandhaltungs- und Energieaufwendungen deutlich um 263 Mio. € beziehungsweise 10,8% an. Auch der Personalaufwand legte infolge der Entwicklung in der Region Central um 23 Mio. € beziehungsweise 1,5% zu.

Insgesamt führte die Umsatzsteigerung auch zu einer leichten Verbesserung der bereinigten Ergebnisgrößen. Die Ergebnissituation bleibt aber trotzdem unbefriedigend.

Die Brutto-Investitionen waren im Berichtsjahr durch den Abschluss eines umfangreichen Investitionsprogramms in Frankreich rückläufig. Weitere Details finden Sie im Kapitel *Investitionen*².

Die Zahl der Mitarbeiter war trotz der Effekte aus der *Anpassung der Referenzarbeitszeit*³ in der Region Central infolge von Rückgängen in den Regionen West und East leicht rückläufig.

Region Central (Belgien, Dänemark, Deutschland, Italien, Niederlande, Schweiz)

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	313,0	304,1	+8,9	+2,9
Verkehrsleistung in Mio. tkm	91.401	88.093	+3.308	+3,8
Gesamtumsatz	4.539	4.224	+315	+7,5
Außenumsatz	3.660	3.417	+243	+7,1
EBITDA bereinigt	228	273	-45	-16,5
EBIT bereinigt	-4	52	-56	-
Brutto-Investitionen	203	197	+6	+3,0
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	21.709	21.435	+274	+1,3

Auf Basis der positiven Leistungsentwicklung stieg in der Region Central sowohl der Gesamt- als auch der Außenumsatz mit 7,5% beziehungsweise 7,1% spürbar an. Ursächlich hierfür war die Entwicklung in den Bereichen Montan-, Intermodal-, Chemie- und Fahrzeugtransport. Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich infolge von Erträgen aus Schadenersatz und Kostenerstattungen.

Aufwandsseitig kam es zu deutlichen Belastungen. Der Materialaufwand stieg infolge von höheren Aufwendungen für Instandhaltung, eingekaufte Leistungen, Trassennutzung und Energie. Der Personalaufwand legte tarifbedingt zu. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich leicht infolge einer erhöhten Anmietungsquote von Güterwagen. Die Abschreibungen lagen etwas oberhalb des Vorjahreswerts.

Im Ergebnis gingen infolge des überproportional gestiegenen Aufwands die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBITDA und bereinigtes EBIT deutlich zurück.

Die Brutto-Investitionen stiegen infolge von umfangreicheren Lokomotivbeschaffungen an.

Die Mitarbeiterzahl lag leicht oberhalb des Vorjahresniveaus, insbesondere infolge der *Anpassung der Referenzarbeitszeit*³.

Region West (Frankreich, Großbritannien, Spanien)

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	69,5	60,6	+8,9	+14,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm	16.067	13.367	+2.700	+20,2
Gesamtumsatz	855	720	+135	+18,8
Außenumsatz	748	648	+100	+15,4
EBITDA bereinigt	102	20	+82	-
EBIT bereinigt	50	-22	+72	-
Brutto-Investitionen	42	133	-91	-68,4
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	5.097	5.224	-127	-2,4

¹ Seite 100ff., ² Seite 134ff., ³ Seite 141

Die Region West konnte von einer signifikanten Verbesserung in der Leistungsentwicklung profitieren. Infolge der positiven Entwicklungen in Großbritannien (vor allem Kohleverkehre) und Frankreich (vor allem Intermodalverkehre) stiegen Verkehrsleistung (+20,2%), Gesamtumsatz (+18,8%) und Außenumsatz (+15,4%) spürbar an. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen infolge von höheren Verkäufen von Material und Energie leicht oberhalb des Niveaus des Vorjahres.

Der Materialaufwand lag infolge deutlich gestiegener Aufwendungen für Kraftstoffe aufgrund gestiegener Treibstoffpreise und der erhöhten Verkehrsleistung spürbar über dem Vorjahresniveau. Der Personalaufwand ging infolge der Umsetzung von Kostensenkungsmaßnahmen leicht zurück. Die Abschreibungen stiegen deutlich an. Ursächlich hierfür sind die vergleichsweise hohen Investitionen, die insbesondere bei der französischen ECR im Vorjahr getätigt wurden.

Im Ergebnis konnten infolge von eingeleiteten Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBITDA und bereinigtes EBIT deutlich gesteigert werden.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich unterhalb des Vorjahreswerts, da ein umfangreiches Beschaffungsprogramm bei der ECR abgeschlossen worden ist.

Die Mitarbeiterzahl ging im Berichtsjahr leicht zurück.

Region East (Bulgarien, Polen, Rumänien, Russland, Ungarn)

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio.€	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	74,8	90,2	-15,4	-17,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	4.511	4.334	+177	+4,1
Gesamtumsatz	301	405	-104	-25,7
Außenumsatz	227	249	-22	-8,8
EBITDA bereinigt	26	12	+14	+117
EBIT bereinigt	7	-15	+22	-
Brutto-Investitionen	16	18	-2	-11,1
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	5.324	5.689	-365	-6,4

In der Region East ist der Rückgang bei den beförderten Gütern im Berichtsjahr im Wesentlichen auf deutlich geringere Volumina im Gleisanschlussgeschäft zurückzuführen. Im Gegenzug konnte allerdings die durchschnittliche Transportweite spürbar gesteigert werden, sodass die Verkehrsleistungsentwicklung positiv war.

Umsatzseitig spiegelte sich der Zuwachs in der Verkehrsleistung infolge der geringeren Volumina im Gleisanschlussgeschäft sowie des Wegfalls von Aktivitäten, die nicht zum Kerngeschäft gehören, nicht wider. Sowohl der Gesamt- (um 25,7%) als auch der Außenumsatz (um 8,8%) gingen zurück. Bezogen auf den Gesamtumsatz waren hierfür Eliminierungen von konzerninternen Umsätzen infolge der Vereinfachungen der Legalstruktur ursächlich. Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen unter anderem infolge von rückläufigen Erträgen aus Instandhaltung zurück.

Aufwandsseitig zeigten sich die Effekte von eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen insbesondere bei der DB Schenker Rail Polska. Der Materialaufwand sank infolge stark rückläufiger Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Leistungen. Ursächlich hierfür war insbesondere der Verkauf von nicht zum Kerngeschäft gehörenden Aktivitäten. Der Personalaufwand lag nach der Reduzierung der Mitarbeiterzahl deutlich unterhalb des Vorjahreswerts. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen infolge geringer Anmietungen zurück. Die Abschreibungen lagen unterhalb des Vorjahreswerts.

Im Ergebnis stiegen die bereinigten Ergebnisgrößen deutlich an, blieben aber auf einem niedrigen Niveau.

Die Brutto-Investitionen lagen unterhalb des Niveaus des Vorjahres.

Infolge von Personalanpassungen ging die Mitarbeiterzahl deutlich zurück.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER LOGISTICS

Märkte und Strategie

Das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics verfügt in allen Marktsegmenten – europäischer Landverkehr, Luft- und Seefracht sowie Kontraktlogistik – über führende Marktpositionen, die wir in den nächsten Jahren stärken und weiter ausbauen wollen. Wichtige Voraussetzungen hierfür sind die Verbesserung der Profitabilität durch die Modernisierung der IT-Landschaft, der Ausbau neuer margenstarker Produkte und die Reduzierung der Kosten.

Ertragslage 104
Entwicklung der Geschäftsfelder 112
Finanz- und Vermögenslage 132
Nachhaltigkeit 138

Weitere Informationen 148
Risikobericht 153
Nachtragsbericht 159
Prognosebericht 160

DB Schenker Logistics ist Marktführer im europäischen Landverkehr. Durch Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität arbeiten wir daran, die unter anderem im Zuge der Wirtschaftskrise gesunkene Profitabilität zu verbessern. Darüber hinaus ergänzen wir unser Produktportfolio mit der Weiterentwicklung paneuropäischer Direktverkehre und beabsichtigen den weiteren Ausbau und Lückenschluss unseres europäischen Netzwerks.

In der Luft- und Seefracht wollen wir unsere Wettbewerbspositionen weiter ausbauen und über vereinfachte und standardisierte Prozesse sowie ein korrespondierendes, zentral gesteuertes IT-System unsere Wirtschaftlichkeit steigern. Zudem wollen wir durch das verstärkte Engagement auf stark wachsenden und margenstarken Handelsrouten eine weitere Quelle für profitables Wachstum erschließen.

Im Bereich Kontraktlogistik/Supply Chain Management (SCM) wurde das weltweite Wachstumsprogramm »Go for Growth« mit Fokus auf den vier Kernindustrien Industrial, Consumer, Electronics und Automotive fortgesetzt.

Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	95.836	80.816	+15.020	+18,6
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.149	1.225	-76	-6,2
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.763	1.647	+116	+7,0
Gesamtumsatz	14.867	14.310	+557	+3,9
Außenumsatz	14.808	14.257	+551	+3,9
Rohertragsmarge in %	30,5	29,3	-	-
EBITDA bereinigt	572	478	+94	+19,7
EBIT bereinigt	403	304	+99	+32,6
EBIT-Marge (bereinigt) in %	2,7	2,1	-	-
Brutto-Investitionen	246	189	+57	+30,2
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	62.197	58.671	+3.526	+6,0

Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics war im Berichtsjahr insgesamt positiv. Getrieben vor allem durch die weitere Erholung der Realwirtschaft insbesondere in Deutschland stiegen die Volumina in unseren Netzwerken und damit auch Umsatz und Ergebnis wieder deutlich an.

Die einzelnen Sparten entwickelten sich unterschiedlich. Das Sendungsvolumen im europäischen Landverkehr stieg um 18,6%. Von der insgesamt positiven Entwicklung konnten nicht

nur das Paketgeschäft, sondern auch die nationalen und die internationalen Landverkehre profitieren. Im Berichtsjahr wirkte sich darüber hinaus auch eine methodische Umstellung aus, die zu einer größeren Detaillierung bei der Sendungserfassung im Paketgeschäft führte. Vom Anstieg des Sendungsvolumens im Berichtsjahr entfiel darauf ein Anteil von 8.827 Tausend Sendungen. Auch das Seefrachtvolumen stieg mit 7,0% spürbar an. In der Luftfracht hingegen gingen die Volumina um 6,2% zurück. Hier war die Entwicklung bereits im Vorjahr sehr dynamisch, als bereits ein schneller Erholungsprozess von den Folgen der Wirtschaftskrise eingesetzt hatte.

Mit Ausnahme der Regionen Americas und West waren in allen Regionen Umsatzzuwächse zu verzeichnen. In der Region Americas resultiert der Rückgang aus der *Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts*¹. In der Region West lagen die Umsätze infolge der schwachen konjunkturellen Entwicklung auf Vorjahresniveau.

Aus Währungskurseffekten resultierte im Berichtsjahr insgesamt nur ein geringer Umsatzeffekt in Höhe von 14 Mio. €. Gegenläufig wirkten daraus allerdings auch Aufwandssteigerungen.

Der Materialaufwand ist im Berichtsjahr um 221 Mio. € beziehungsweise 2,2% gestiegen. Hier wirkte sich vor allem der Anstieg der eingekauften Transportleistungen infolge der positiven Leistungsentwicklung aus. Der Personalaufwand erhöhte sich um 174 Mio. € beziehungsweise 7,6%, getrieben durch die höhere Mitarbeiterzahl.

Durch die unterproportional zum Umsatz gestiegenen Aufwendungen für bezogene Leistungen stieg im Berichtsjahr die Rohertragsmarge von 29,3% im Vorjahr auf 30,5% an.

Getrieben von dem starken Umsatzzuwachs verbesserten sich das bereinigte EBITDA um 94 Mio. € auf 572 Mio. € und das bereinigte EBIT um 99 Mio. € auf 403 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich oberhalb des entsprechenden Vorjahreswerts und betrafen alle Sparten, um das anhaltende Geschäftswachstum abwickeln zu können. Weitere Details finden Sie im Kapitel *Investitionen*².

Die positive Geschäftsentwicklung spiegelt sich per 31. Dezember 2011 auch in einem Anstieg der Mitarbeiterzahl wider.

¹ Seite 86, ² Seite 134ff.

Europäischer Landverkehr

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	95.836	80.816	+15.020	+18,6
Gesamtumsatz	6.376	5.864	+512	+8,7
Außenumsatz	6.321	5.815	+506	+8,7
EBITDA bereinigt	235	194	+41	+21,1
EBIT bereinigt	135	99	+36	+36,4
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	24.267	23.666	+601	+2,5

Der Gesamtumsatz im Europäischen Landverkehr betrug im Berichtsjahr 6.376 Mio. € und lag damit 8,7% über dem Vorjahreswert. Damit lag das Umsatzwachstum bedingt durch den Einmaleffekt bei der Sendungserfassung unterhalb des Mengenwachstums.

Die positive Umsatzentwicklung wurde begleitet von nur unterproportional gestiegenen Aufwendungen. Die operative Ergebnisentwicklung war daher positiv und lag oberhalb der Vorjahreswerte. Insgesamt stiegen das bereinigte EBITDA um 41 Mio. € auf 235 Mio. € und das bereinigte EBIT um 36 Mio. € auf 135 Mio. € an.

Die positive Geschäftsentwicklung spiegelt sich per 31. Dezember 2011 auch in einem Anstieg der Mitarbeiterzahl wider.

Luft- und Seefracht

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.149	1.225	-76	-6,2
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.763	1.647	+116	+7,0
Gesamtumsatz	6.998	7.135	-137	-1,9
Außenumsatz	6.995	7.132	-137	-1,9
EBITDA bereinigt	262	227	+35	+15,4
EBIT bereinigt	234	186	+48	+25,8
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	21.124	21.343	-219	-1,0

Infolge der gegenläufigen Entwicklung in Luft- und Seefracht ist die wirtschaftliche Entwicklung in der Sparte insgesamt nur von einer geringen Dynamik geprägt. Während die Volumina in der Seefracht im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg verzeichneten, war die Volumenentwicklung in der Luftfracht insbesondere in der zweiten Jahreshälfte rückläufig. Der Gesamtumsatz und der Außenumsatz gingen jeweils um 1,9% leicht zurück. Da allerdings die Aufwendungen, insbesondere infolge der rück-

läufigen Frachtraten, sowohl in der Luft- als auch in der Seefracht stärker zurückgegangen sind als die Erträge, konnten spürbare Verbesserungen in den bereinigten Ergebnisgrößen erzielt werden. Das bereinigte EBITDA stieg um 35 Mio. € auf 262 Mio. € und das bereinigte EBIT um 48 Mio. € auf 234 Mio. € an.

Die Mitarbeiterzahl war zum 31. Dezember 2011 leicht rückläufig gegenüber dem Mitarbeiterbestand zum 31. Dezember 2010.

Kontraktlogistik/SCM

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Gesamtumsatz	1.487	1.310	+177	+13,5
Außenumsatz	1.486	1.308	+178	+13,6
EBITDA bereinigt	88	79	+9	+11,4
EBIT bereinigt	50	44	+6	+13,6
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	16.430	13.333	+3.097	+23,2

Auch in der Kontraktlogistik/SCM konnten wir im Berichtsjahr von der insgesamt positiven wirtschaftlichen Entwicklung profitieren und einen Umsatzanstieg um 13,5% (Gesamtumsatz) beziehungsweise 13,6% (Außenumsatz) erzielen. Deutliche Zuwächse konnten aufgrund einer anhaltend guten Geschäftsentwicklung insbesondere im Automotive- und Electronics-Geschäft generiert werden.

Insgesamt stiegen das bereinigte EBITDA um 9 Mio. € auf 88 Mio. € und das bereinigte EBIT um 6 Mio. € auf 50 Mio. € an.

Dienstleistungen

HIGHLIGHTS 2011

::: DB Carsharing beging im November sein zehnjähriges Jubiläum. In Deutschland stehen den Kunden in über 140 Städten an 800 Stationen rund 2.500 Autos zur Verfügung. Rund 85 Elektroautos können seit dem Berichtsjahr unter anderem in Berlin, Hamburg, Frankfurt am Main und Stuttgart gemietet werden.

::: Der Automobilclub »Mobil in Deutschland« hat Flinkster als bestes Carsharing-Angebot in Deutschland ausgezeichnet.

GESCHÄFTSFELD DB DIENSTLEISTUNGEN

Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Segmenterlöse	3.332	3.114	+218	+7,0
Gesamtumsatz	1.413	1.274	+139	+10,9
Außenumsatz	137	128	+9	+7,0
Sonstige betriebliche Erträge	1.919	1.840	+79	+4,3
EBITDA bereinigt	278	287	-9	-3,1
EBIT bereinigt	123	129	-6	-4,7
Brutto-Investitionen	247	177	+70	+39,5
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	26.556	25.131	+1.425	+5,7

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen ist im Wesentlichen von dessen Unterstützungscharakter für konzerninterne Kunden geprägt. Den größten Teil der Segmenterlöse (Gesamtumsatz zuzüglich sonstiger betrieblicher Erträge) in Höhe von 3.332 Mio. € stellen daher unverändert die internen Segmenterlöse in Höhe von 2.921 Mio. € dar. Diese sind im Berichtszeitraum um 7,9% angestiegen. Zu diesem Anstieg haben alle Aktivitäten des Geschäftsfelds beigetragen.

Aufwandsseitig stiegen analog zum Anstieg der Erträge sowohl der Material- als auch der Personalaufwand deutlich an. Im Materialaufwand (+178 Mio. € beziehungsweise +8,4%) wirkten sich vor allem gestiegene Vorleistungen für die Fahrzeuginstandhaltung aus. Der Personalaufwand (+80 Mio. € beziehungsweise +7,0%) stieg vor allem infolge der erhöhten Mitarbeiterzahl, aber auch tarifbedingt, an. Die Abschreibungen lagen infolge einer erhöhten Anmietungsquote bei Fahrzeugen bei DB Fuhrpark leicht unterhalb des Vorjahreswerts (-3 Mio. € beziehungsweise -1,9%) .

Insgesamt konnten die Steigerungen im Umsatz die Aufwendungen nicht vollständig kompensieren. Das bereinigte EBITDA ging um 9 Mio. € auf 278 Mio. € und das bereinigte EBIT um 6 Mio. € auf 123 Mio. € zurück. Dies resultierte neben den Tarifeffekten im Berichtsjahr aus positiven Einmaleffekten im Vorjahr.

Die Brutto-Investitionen lagen infolge erhöhter Fahrzeugbeschaffungen bei DB Fuhrpark und leistungsbedingt in den Werken der Fahrzeuginstandhaltung oberhalb des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Weitere Details finden Sie im Kapitel *Investitionen* ^{1.}.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2011 im Vergleich zum Vorjahresende infolge des Leistungsanstiegs bei DB Fuhrpark und DB Sicherheit deutlich angestiegen.

Infrastruktur

HIGHLIGHTS 2011

- ::: Im Rahmen der fortlaufenden Modernisierung des Bestandsnetzes haben wir im Berichtsjahr auf den Hauptstrecken und in den Bahnknoten rund 1.700 Weichen und 3,5 Mio. t Schotter ausgetauscht sowie fast 3.900 km Schienen und rund 2,6 Millionen Schwellen erneuert. Schwerpunkte der Netzmodernisierung waren die Strecken Berlin-Hannover-Rhein/Ruhr, Hannover-Hamburg, Karlsruhe-Basel und Kassel-Gießen-Frankfurt.
- ::: Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8 ist eines der anspruchsvollsten Bauvorhaben mit einer Reihe aufeinanderfolgender großer Bauwerke, insbesondere Tunnel. Im Berichtsjahr gingen die Arbeiten am Projekt planmäßig voran. Alle 25 Tunnel mit etwa 56 km Gesamtlänge befinden sich im Vortrieb, sind durchgeschlagen, im Rohbau fertig oder befinden sich in der Phase des Innenausbaus.
- ::: Im Frühjahr begannen die Arbeiten zur Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur im Knoten Merseburg in Sachsen-Anhalt. Rund 70 Mio. € fließen bis zum Jahr 2013 in die Erneuerung von rund 30 Weichen, 14 km Tiefbau und Gleisanlagen, rund 200 neue Oberleitungsmasten und 17 km Oberleitungen.
- ::: Wir haben mit dem Land Hessen eine Rahmenvereinbarung zur Modernisierung von 93 Bahnhöfen mit einem Volumen von 258 Mio. € geschlossen.
- ::: Im Juli 2011 haben wir einen Vertrag mit RWE zur Lieferung von Strom aus Wasserkraft geschlossen. In den Jahren 2014 bis 2028 werden insgesamt 14 Wasserkraftwerke jährlich 900 Gigawattstunden (GWh) an die DB Energie liefern.
- ::: Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Bahnhöfe nach erfolgter Modernisierung wiedereröffnet. Dazu gehörten unter anderem die Hauptbahnhöfe in Aschaffenburg und Bremerhaven.

WEITERE INFORMATIONEN

Volksentscheid bestätigt Stuttgart 21

Am 27. November 2011 waren die Einwohner Baden-Württembergs aufgerufen, im Rahmen eines Volksentscheids über den Ausstieg der Landesregierung aus dem Finanzierungsvertrag Stuttgart 21 abzustimmen. Bei einer Wahlbeteiligung von rund 48,3% haben sich 58,8% gegen einen Ausstieg aus der Projektfinanzierung ausgesprochen und damit ein klares Votum für den Weiterbau von Stuttgart 21 abgegeben. Wir sehen uns mit dem Ergebnis des Volksentscheids in unserem Vorgehen bestätigt, durch hohe Transparenz und Kompromissbereitschaft die Diskussionen rund um Stuttgart 21 zu versachlichen.

^{1.} Seite 134 ff.

Bereits im Sommer 2011 hatte das Schweizer Unternehmen SMA als unabhängiger Gutachter den im Rahmen der Fachschlichtung unter Vorsitz von Herrn Dr. Heiner Geißler vereinbarten Stresstest für Stuttgart 21 testiert und eine gegenüber dem heute bestehenden Kopfbahnhof 30 % höhere Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs bestätigt. Weitere Infrastrukturmaßnahmen neben der ohnehin vorgesehenen Ausrüstung der neuen Strecken mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik sowie der zweigleisigen westlichen Anbindung des Flughafens an die Neubaustrecke sind nach Ansicht der Gutachter nicht notwendig.

Trotz der im Zuge von Fachschlichtung und Stresstest entstandenen zeitlichen Verzögerungen in der Projektumsetzung ist es im Berichtsjahr gelungen, rund die Hälfte des Bauvolumens zu vergeben. Die erforderlichen Maßnahmen zur Vorbereitung der Hauptbaumaßnahmen sind angestoßen worden. Für fünf der sieben Planfeststellungsabschnitte liegt ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor – die offenen Planfeststellungs- und -änderungsverfahren sind im Zeitplan.

Abruf von Mitteln aus den Konjunkturpaketen

Um den Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise entgegenzuwirken und Arbeitsplätze in Deutschland zu sichern, ist durch die Bundesrepublik Deutschland (Bund) im Jahr 2008 ein Konjunkturprogramm mit Wirkung bis zum Jahr 2011 verabschiedet worden.

Durch die Bundesregierung wurden in den Jahren 2009 bis 2011 Finanzmittel in Höhe von rund 1,4 Mrd. € für die Schieneninfrastruktur bereitgestellt. Die in diesem Zeitraum durch den DB-Konzern umgesetzten Investitionen haben gezielt konjunkturelle Akzente gesetzt und zudem die auf Dauer angelegte verkehrspolitische Strategie der Bundesregierung unterstützt. Die zur Verfügung gestellten Mittel wurden vollständig abgerufen. Zusätzlich haben wir Eigenmittel in Höhe von rund 100 Mio. € eingesetzt und somit das Gesamtinvestitionsvolumen aufgestockt.

Für Maßnahmen im Streckennetz standen 960 Mio. € zur Verfügung. Rund 650 Mio. € flossen in laufende Neu- und Ausbauprojekte, davon über 56 Mio. € in die Weiterentwicklung der Umschlagterminals zwischen Schiene und Straße. Des Weiteren wurden Maßnahmen zur beschleunigten Einführung des Europäischen Leit- und Sicherungssystems (ETCS) umgesetzt, die eine wichtige Grundlage für die weitere Ausrüstung zur angestrebten europäischen Interoperabilität sind.

Für die Modernisierung von Bahnhöfen standen 325 Mio. € zur Verfügung. Insgesamt wurden fast die Hälfte unserer Personenbahnhöfe im Rahmen der Konjunkturprogramme modernisiert. Die wichtigsten Projekte umfassten dabei:

- ::: Umweltfreundlichkeit: 31 Bahnhöfe wurden energiesparend umgebaut, unter anderem mit besserer Dämmung.
- ::: Bessere Information: Mehr als 1.730 Bahnhöfe bekamen digitale Anzeigetafeln.
- ::: Schönere Optik: 586 Bahnhöfe wurden umgestaltet und neu ausgestattet.
- ::: Erleichterter Zugang: Auf 77 Bahnhöfen wurden Aufzüge, Rolltreppen und neue Rampen gebaut.
- ::: Besserer Wetterschutz: Auf 213 Bahnhöfen wurden Bahnsteighallen und -dächer saniert. Hinzu kamen neue Wetterschutzhäuschen.
- ::: Mehr Sicherheit: An 334 Bahnhöfen sind Bahnsteige und Unterführungen nun besser beleuchtet.

Neben der Beschleunigung von Bedarfsplanvorhaben und dem bundesweiten Modernisierungsprogramm für Personenbahnhöfe konnten nachhaltige Verbesserungen durch neue Energieanlagen, auf Strecken des Regionalverkehrs sowie durch die Erprobung und Umsetzung innovativer Lärmschutzmaßnahmen (zum Beispiel Dämpfungselemente) erzielt werden.

Qualitätsziele der LuFV erneut erfüllt

Mit der seit dem Jahr 2009 geltenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) wurde der Einsatz der Bundesmittel für die bestehenden Schienenwege qualitätsorientiert zwischen dem Bund als Zuwendungsgeber und dem DB-Konzern ausgestaltet und somit an einer höheren Effizienz ausgerichtet. Für den jährlich zu erbringenden Nachweis wurden insgesamt sieben sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen sowie weitere Parameter etabliert, mit deren Hilfe der Zustand und die Entwicklung der bestehenden Schieneninfrastruktur umfassend beschrieben und bewertet wird.

Auch im dritten Jahr der Laufzeit der LuFV haben wir die vereinbarten Vertragsziele erfüllt und die Einhaltung vertragsgemäß mit dem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2011 dokumentiert.

Dem Wortlaut der bestehenden LuFV folgend haben die Vertragsparteien in der zweiten Jahreshälfte 2011 die Verhandlungen über eine Folgevereinbarung aufgenommen, um rechtzeitig vor dem Ende der aktuellen Vertragslaufzeit eine fortgeschriebene Vertragsgrundlage abstimmen zu können.

Finanzierungskreislauf Schiene für den Ausbau des Schienennetzes

Im März 2011 hat der Bund beschlossen, in den Jahren 2012 bis 2015 rund 1 Mrd. € zusätzlich für den Aus- und Neubau von Schienenstrecken bereitzustellen. Ein Teil der Mittel stammt aus der jährlichen Dividende, die wir ab dem Jahr 2011 gemäß Plänen der Bundesregierung an den Bund ausschütten sollen. Weitere Mittel kommen aus der im Berichtsjahr erfolgten *vorzeitigen Tilgung von Zinslosen Darlehen*¹ des Bundes.

Die zusätzlichen Mittel sollen unter anderem für den Ausbau von Teilabschnitten der Strecken Hanau–Nantenbach und Karlsruhe–Basel sowie des Regionalbahnhofs Halle (Saale) Nord eingesetzt werden.

Einrichtung eines Netzfonds zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen

Die DB Netz AG verstärkt ihre Investitionen in Strecken und Anlagen. Dafür hat sie als neues Finanzierungsinstrument einen Netzfonds geschaffen. Mit diesem Fonds, der überwiegend aus Eigenmitteln finanziert wird, werden vor allem kleinere Investitionen ermöglicht, die kurzfristig realisiert werden können, wirtschaftlich sind und sich schnell amortisieren. Dabei werden vorwiegend Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung, Engpassbeseitigung und Qualitätsverbesserung umgesetzt, die über die bestehenden Finanzierungswege absehbar nicht möglich wären. Für die insgesamt 50 Einzelmaßnahmen, die gemeinsam mit Kunden aus dem Personen- und Güterverkehr entwickelt wurden, stehen bis zum Jahr 2015 rund 130 Mio. € zur Verfügung. Damit kann der Schienenverkehrsmarkt aktiv entwickelt und weiteres Wachstum generiert werden.

Zehn Jahre Regionalnetze in Deutschland

Mit der Schaffung von 29 Regionalnetzen (Infrastruktur) und fünf RegioNetzen (Infrastruktur und Betrieb) haben wir eine Struktur geschaffen, die den Erhalt der regionalen Infrastruktur in Deutschland langfristig sicherstellt. Die über 230 Kunden fahren jährlich über 130 Mio. Trkm. Kern unseres Ansatzes ist die Aufstellung regionaler Einheiten, die wie mittelständische Unternehmen funktionieren und die Strecken in Eigenverantwortung betreiben. Dieses Modell hat sich als wirtschaftlich erfolgreich bewährt und soll in Zukunft weiter ausgebaut werden.

Grundlage für die positive Entwicklung sind nicht zuletzt die umfassenden Investitionen in Gleise, Weichen und Anlagen. Durchschnittlich wurden jährlich rund 600 Mio. € in die Infrastruktur investiert. Für die Instandhaltung der Strecken und Anlagen wurden weitere 150 Mio. € aufgewendet.

Abschaltung von Kernkraftwerken

Unmittelbar nach der Naturkatastrophe in Japan und der daraus resultierenden Katastrophe im Kernkraftwerk Fukushima am 11. März 2011 hat die Bundesregierung gemeinsam mit den Landesregierungen die vorübergehende Abschaltung der sieben ältesten Kernkraftwerke in Deutschland, darunter auch das Gemeinschaftskernkraftwerk Neckarwestheim I (GKN I), verfügt. Am 30. Juni 2011 stimmte schließlich der Bundestag für die Rücknahme der Laufzeitverlängerung vom September 2010, für den Atomausstieg bis zum Jahr 2022 und für die sofortige Stilllegung der vorübergehend abgeschalteten Kernkraftwerke.

Mit GKN I hat der DB-Konzern den bis zu seiner Abschaltung größten Einzelerzeuger für Bahnstrom verloren. Da GKN I allerdings ohne die Laufzeitverlängerung bereits im Jahr 2010 abgeschaltet worden wäre, haben wir die notwendigen Ersatzinvestitionen bereits frühzeitig getätigt. Somit ist die Versorgungssicherheit mit Bahnstrom voraussichtlich gesichert, sofern die zusätzlich geplanten neuen Kapazitäten rechtzeitig in Betrieb genommen werden können. Von der Stilllegung der anderen sechs Kernkraftwerke ist der DB-Konzern nicht direkt betroffen.

DB Energie nimmt weitere Windparks ans Netz

Mit Elsdorf II hat DB Energie innerhalb von 18 Monaten den dritten Windpark unter Vertrag genommen. Die Windfarm Elsdorf II liegt an der A1 zwischen Bremen und Hamburg und verfügt über acht Windräder. Gesellschafter und Betreiber der Anlage ist die EWE Energie AG. Wie in den Windparks Märkisch Linden (seit März 2010) und Hoher Fläming (seit Januar 2011) wird auch der in Elsdorf erzeugte Strom in den Bilanzkreis der DB Energie eingespeist und zum Antrieb von Zügen genutzt. Elsdorf II liefert rund 30 GWh Strom im Jahr. Damit bezieht DB Energie jährlich insgesamt rund 104 GWh direkt aus insgesamt 33 Windenergieanlagen und spart damit rund 51.000 t CO₂ pro Jahr.

Umfangreiche Baumaßnahmen im Netz

Im Berichtsjahr wurde ein umfangreiches Bauvolumen zur Erhaltung und Erneuerung der Infrastruktur realisiert. Wie bereits in den vergangenen Jahren wurden die Bauarbeiten auch an den verkehrsschwächeren Feiertagen zu Ostern und Pfingsten umgesetzt. Ein Schwerpunkt der Maßnahmen war die Strecke Fulda–Frankfurt am Main mit der Inbetriebnahme des Neuen Schlüchterner Tunnels.

¹... Seite 182

Die Baumaßnahmen hatten teilweise erhebliche Auswirkungen auf den Personen- und Güterverkehr. Um eine möglichst frühzeitige und verlässliche Kundenkommunikation zu erreichen, wurden für diese Maßnahmen mittel- bis langfristig alternative Fahrpläne erstellt und über die Verkaufs- und Kommunikationsmedien veröffentlicht.

Maßnahmen im Ost-West-Korridor abgeschlossen

Zwischen Berlin, Hannover und Bielefeld (Ost-West-Korridor) wurden im Zeitraum April bis August 2011 Instandsetzungsmaßnahmen ausgeführt. In diesem Zusammenhang wurden unter anderem insgesamt 186 km Schienen, 130.000 Schwellen und 21 Weichen ausgewechselt und gut 110.000 t Schotter erneuert. Dabei wurde jeweils an einem Gleis gebaut, während der Zugverkehr auf dem anderen Gleis weiterrollte.

Während der Baumaßnahmen kam es zu spürbaren Einschränkungen, da die Züge auf der Strecke zwischen Berlin und Hannover/Braunschweig deutlich länger unterwegs waren.

ESTW München-Pasing und Kreiensen in Betrieb genommen

Das Elektronische Stellwerk (ESTW) München-Pasing wurde Mitte August 2011 in Betrieb genommen. Bei diesem Projekt handelt es sich um eines der größten ESTW in Deutschland. Es wurden 415 Signale und 230 Weichen in das ESTW eingebunden und rund 780 km Kupfer- und Lichtwellenkabel verlegt. Das neue ESTW ersetzt fünf teilweise veraltete Relais-Stellwerke.

Zudem wurde auf der Strecke Hannover – Göttingen – Kassel, die zu den wichtigsten Schienenverkehrsachsen in Norddeutschland gehört, mit Inbetriebnahme des ESTW Kreiensen ein Streckenabschnitt grundlegend erneuert. In diesem Stellwerk wurde erstmals modulare und gemäß neuestem Industriestandard gebaute Technik eingesetzt.

Ausbaustrecke Augsburg – München fertiggestellt

Nach mehrjähriger Bauzeit wurde eines der umfangreichsten Bahnbauprojekte der letzten Jahre beendet. Die 62 km lange Strecke zwischen Augsburg und München nimmt im deutschen und europäischen Fernstreckennetz eine besondere Position ein. Sie ist ein wichtiges Verbindungsstück und zählt sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr zu den am dichtesten befahrenen Strecken Deutschlands.

Im Sommer 2011 ging bereits die viergleisige Ausbaustrecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h in Betrieb. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 wurde die Geschwindigkeit auf 230 km/h angehoben.

Durch den viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Augsburg – Olching wurde sowohl eine Steigerung der Streckenkapazität als auch eine Verbesserung der Betriebsqualität erreicht. Die zusätzlichen Gleise ermöglichen eine Trennung der Hochgeschwindigkeitszüge vom Regional- und Güterverkehr. Damit verbunden ist eine Steigerung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie eine höhere Zugfrequenz.

Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven weiter umgesetzt

Ziel des Ausbaus der Strecke von Oldenburg bis Wilhelmshaven ist es, den bis August 2012 fertigzustellenden JadeWeserPort an das Schienennetz anzuschließen und die Leistungsfähigkeit der Strecke zu erhöhen. Dazu werden die beiden vorhandenen eingleisigen Abschnitte zweigleisig ausgebaut und die Tragfähigkeit des Untergrundes für die zu erwartenden Güterzüge erhöht. In den bereits abgeschlossenen Baustufen I und II wurde die Streckengeschwindigkeit auf durchgängig 100 km/h erhöht. Des Weiteren wurde im Januar 2011 der Hafen für Züge an das Schienennetz angeschlossen.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE FAHRWEG

Märkte und Strategie

Unsere Netzentwicklungsstrategie bildet die langfristige Grundlage für ein qualitativ hochwertiges, zuverlässiges und sicheres Verkehrsangebot auf der Schiene. So sollen mittels Aus- und Neubaumaßnahmen Engpässe beseitigt und ausreichende Kapazitäten für zukünftige Verkehrsentwicklungen bereitgestellt werden. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die kostenoptimierte und bedarfsgerechte Modernisierung und Instandhaltung des bestehenden Schienennetzes. Durch eine integrierte Investitions- und Instandhaltungsplanung, die Bündelung von Baustellen in Korridoren und deren Einarbeitung in den Jahresfahrplan wird ein effizienter Mitteleinsatz sichergestellt und werden die Auswirkungen einer hohen Bautätigkeit für die Kunden im Personen- und Güterverkehr minimiert.

Für die nachhaltige Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität und Verfügbarkeit des Schienennetzes in Deutschland haben wir durch die LuFV mit dem Bund eine langfristig tragfähige Infrastrukturpartnerschaft abgeschlossen, die sich nunmehr schon im dritten Jahr bewährt hat. Anfang 2011 wurde zudem der Finanzierungskreislauf Schiene¹ mit dem Bund vereinbart, um den bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur zu fördern. Schließlich wurde mit dem Netzfonds² im Berichtsjahr ein neues Finanzierungsinstrument geschaffen.

¹... Seite 127, ²... Seite 127

Ertragslage 104
Entwicklung der Geschäftsfelder 112
Finanz- und Vermögenslage 132
Nachhaltigkeit 138

Weitere Informationen 148
Risikobericht 153
Nachtragsbericht 159
Prognosebericht 160

Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Betriebslänge in km	33.378	33.526	-148	- 0,4
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.050	1.032	+18	+1,7
davon konzernexterne Bahnen	219,8	195,3	+24,5	+12,5
Anteil konzernexterner Bahnen in %	20,9	18,9	-	-
Gesamtumsatz	4.642	4.580	+62	+1,4
Außenumsatz	961	913	+48	+5,3
Anteil am Gesamtumsatz in %	20,7	19,9	-	-
EBITDA bereinigt	1.624	1.524	+100	+6,6
EBIT bereinigt	715	601	+114	+19,0
Operatives Ergebnis nach Zinsen	331	243	+88	+36,2
ROCE in %	4,0	3,4	-	-
Capital Employed	17.911	17.652	+259	+1,5
Netto-Finanzschulden	10.186	9.975	+211	+2,1
Tilgungsdeckung	12,1	11,7	-	-
Brutto-Investitionen	5.143	4.986	+157	+3,1
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	41.136	39.849	+1.287	+3,2

Die Trassennachfrage ist abhängig von den Betriebsprogrammen der konzerninternen und konzernexternen Kunden. In der Struktur der Trassennachfrage dominieren mit 79% (im Vorjahr: 81%) unverändert die konzerninternen Kunden, deren Nachfrage zugunsten der konzernexternen Kunden, insbesondere im Schienenpersonennahverkehr, leicht zurückging (-0,8%). Die konzernexternen Bahnen haben ihren Anteil an der Trassennachfrage durch weitere starke Nachfragesteigerungen (+12,5%) auf nun 20,9% ausgebaut (im Vorjahr: 18,9%). Insgesamt stieg die Trassennachfrage im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 1,7% an. Das Wachstum wurde getragen von einer deutlich gestiegenen Nachfrage von Kunden aus dem Schienengüterverkehr, aber auch von Kunden aus dem Schienenpersonenverkehr.

Die Umsatzerlöse stiegen mengenbedingt durch die höhere Trassennachfrage. Zudem wirkten sich Preisanpassungen aus. In der Außenumsatzentwicklung spiegeln sich die deutlichen Nachfragesteigerungen durch konzernexterne Bahnen wider. Gegenläufig gingen die Umsätze der Baugesellschaften infolge der Schließung der Sparte Tief- und Ingenieurbau deutlich zurück.

Der Materialaufwand lag mit einem Rückgang um 56 Mio. € beziehungsweise 3,2% infolge der mildernden Witterung im Berichtsjahr unter dem Vorjahresniveau. Gegenläufig stiegen der Personalaufwand insbesondere tarifbedingt um 65 Mio. € beziehungsweise 3,3% und der sonstige betriebliche Aufwand infolge höherer Aufwendungen für Teilerneuerungen im Bereich Oberbau um 56 Mio. € beziehungsweise 6,5% an.

Im Ergebnis führte die Umsatzverbesserung in Verbindung mit der unterproportionalen Aufwandssteigerung zu einem Anstieg des bereinigten EBITDA um 100 Mio. € auf 1.624 Mio. € und des bereinigten EBIT um 114 Mio. € auf 715 Mio. €.

Insbesondere in den anlagenintensiven Geschäftsfeldern der Infrastruktur müssen die absoluten Ergebnisgrößen ins Verhältnis gesetzt werden zu Kapitalbindung und Verschuldung. Dies ist vor allem für die Ergebnisbeurteilung des Geschäftsfelds DB Netze Infrastruktur wichtig, wo rund 56% des Capital Employed und rund 61% der Netto-Finanzschulden des gesamten DB-Konzerns gebunden sind. Setzt man das bereinigte EBIT des Geschäftsfelds ins Verhältnis zum betrieblich eingesetzten Vermögen (Capital Employed) von fast 18 Mrd. €, ergibt sich eine Gesamtkapitalverzinsung (ROCE) von 4,0%, die deutlich hinter den Kapitalkosten von 8,0% zurückbleibt. Mehr als die Hälfte des bereinigten EBIT von 715 Mio. € wird für Zinsbelastungen auf die im Geschäftsfeld gebundenen Netto-Finanzschulden von 10,2 Mrd. € aufgewendet. Ähnlich wie der ROCE bleibt auch die Tilgungsdeckung mit 12,1% deutlich unterhalb der Zielsetzung von 30%.

Die Brutto-Investitionen lagen infolge der fortgesetzten Abwicklung der Maßnahmen der Konjunkturpakete weiterhin auf hohem Niveau. Weitere Details finden Sie im Kapitel *Investitionen* ¹.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2011 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitpunkt insbesondere infolge der *Anpassung der Referenzarbeitszeit* ² angestiegen.

¹ Seite 134 ff., ² Seite 141

GESCHÄFTSFELD DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE**Märkte und Strategie**

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe wird in enger Zusammenarbeit mit Bund und Gebietskörperschaften der kunden- und bedarfsorientierte Modernisierungskurs für unsere Bahnhöfe fortgesetzt. Einen Fokus bildet dabei das neue Programm »Next Station«. Im Rahmen dieses Programms treiben wir auf Grundlage einer konsequenten Portfoliostrategie die Weiterentwicklung und Attraktivitätssteigerung der Bahnhöfe mit differenzierten Maßnahmen voran.

Im Berichtsjahr wurden von uns zusätzlich zu den geplanten Investitionen mit Mitteln aus dem Konjunkturpaket des Bundes rund 3.000 Einzelmaßnahmen an über 2.000 vorwiegend kleinen und mittleren Verkehrsstationen umgesetzt.

Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Anzahl Personenbahnhöfe	5.391	5.397	-6	-0,1
Stationshalte in Mio.	142,3	140,9	+1,4	+1,0
davon konzernexterne Bahnen	24,7	22,0	+2,7	+12,3
Gesamtumsatz	1.077	1.044	+33	+3,2
davon Stationserlöse	717	693	+24	+3,5
Außenumsatz	400	387	+13	+3,4
EBITDA bereinigt	351	343	+8	+2,3
EBIT bereinigt	226	217	+9	+4,1
ROCE in %	7,9	7,4	-	-
Capital Employed	2.853	2.908	-55	-1,9
Netto-Finanzschulden	1.320	1.369	-49	-3,6
Tilgungsdeckung	21,0	20,2	-	-
Brutto-Investitionen	547	511	+36	+7,0
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	4.817	4.636	+181	+3,9

Die Zahl der Stationshalte ist im Berichtsjahr um 1,0% gestiegen. Hierbei wirkte sich eine höhere Nachfrage konzernexterner Kunden positiv aus. Die Nachfrage von konzerninternen Kunden ging im Berichtsjahr leicht zurück.

Der Anstieg im Gesamtumsatz ist auf preis- und mengenbedingt höhere Stationserlöse und gestiegene Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung zurückzuführen. Bei den Vermietungsumsätzen wirkte sich die positive Einzelhandelsentwicklung aus. In der Außenumsatzsteigerung spiegelt sich die gestiegene Zahl von Stationshalten konzernexterner Bahnen wider.

Aufwandsseitig stiegen der Materialaufwand um 6 Mio. € beziehungsweise 1,1% infolge höherer Aufwendungen für Sicherheitsleistungen und Winterdienst sowie der Personalaufwand tarifbedingt um 6 Mio. € beziehungsweise 2,7% an. Die Abschreibungen lagen in etwa auf Vorjahresniveau (-1 Mio. € beziehungsweise -0,8%).

Im Ergebnis führte die verbesserte Umsatzentwicklung in Verbindung mit der leicht unterproportionalen Aufwandssteigerung zu einem Anstieg des bereinigten EBITDA um 8 Mio. € auf 351 Mio. € und des bereinigten EBIT um 9 Mio. € auf 226 Mio. €. Bei einem leicht rückläufigen Capital Employed verbesserte sich auch der ROCE auf 7,9%. Infolge der niedrigeren Netto-Finanzschulden stieg die Tilgungsdeckung auf 21,0%.

Die Brutto-Investitionen lagen im Berichtsjahr deutlich über dem Wert des Vorjahres. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der fortgesetzten Abwicklung der Maßnahmen der Konjunkturpakete. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel *Investitionen* ¹.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 31. Dezember 2011 über dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitpunkts. Ursächlich hierfür waren die *Anpassung der Referenzarbeitszeit* ² und die Aufstockung der Zahl von Servicemitarbeitern.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE ENERGIE**Märkte und Strategie**

Ziel des Geschäftsfelds DB Netze Energie ist die langfristige Gewährleistung höchster Verfügbarkeit für den täglichen Energiebedarf der EVU. Es verfügt über eine leistungsfähige Infrastruktur zur Strom- und Dieselversorgung von mobilen und stationären Verbrauchern. Mit langfristigen Beschaffungsverträgen, dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente und intelligenter Netznutzung sichern wir die EVU gegen negative Effekte aus volatilen Rohstoffpreisen ab. Unter Berücksichtigung der Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit wird der Ausbau der regenerativen Energien im Energiebeschaffungsportfolio vorangetrieben.

¹ ... Seite 134ff., ² ... Seite 141

Ertragslage 104
Entwicklung der Geschäftsfelder 112
Finanz- und Vermögenslage 132
Nachhaltigkeit 138

Weitere Informationen 148
Risikobericht 153
Nachtragsbericht 159
Prognosebericht 160

Im Jahr 2020 soll der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix mindestens 35% betragen. Unsere Vision ist, bis zum Jahr 2050 einen CO₂-freien Schienenverkehr zu erreichen. Neben dem Ausbau des Bezugs von Strom aus regenerativen Quellen wie der Wasserkraft treiben wir die Entwicklung neuer Verfahren der umweltfreundlichen Energieerzeugung weiter voran. So wurde im Oktober 2011 in Prenzlau/Brandenburg das weltweit erste Hybridkraftwerk in Betrieb genommen. Das von dem Windenergieunternehmen Enertrag in Kooperation mit dem DB-Konzern und weiteren Partnern errichtete Kraftwerk kann Windstrom speichern und dann bei Windstille in das Stromnetz abgeben.

Das Geschäftsfeld DB Netze Energie nutzt das Know-how aus der strukturierten Energiebeschaffung auch, um Energiedienstleistungen am Markt erfolgreich anzubieten.

Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	10.427	10.326	+101	+1,0
Stationäre Energie (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	1.719	1.700	+19	+1,1
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	480,1	480,8	-0,7	-0,1
Gesamtumsatz	2.853	2.501	+352	+14,1
Außenumsatz	1.084	816	+268	+32,8
EBITDA bereinigt	159	165	-6	-3,6
EBIT bereinigt	80	82	-2	-2,4
ROCE in %	8,9	9,3	-	-
Capital Employed	896	882	+14	+1,6
Netto-Finanzschulden	218	223	-5	-2,2
Tilgungsdeckung	32,6	33,1	-	-
Brutto-Investitionen	207	144	+63	+43,8
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	1.584	1.536	+48	+3,1

Die Nachfrage nach Traktionsstrom ist im Berichtsjahr leicht um 1,0% gestiegen. Dies resultierte insbesondere aus einer höheren Betriebsleistung von Kunden im Schienengüterverkehr. Der Absatz von Dieselmotorkraftstoff blieb auf Vorjahresniveau. Der Absatz von stationärer Energie lag trotz milder Witterung leicht oberhalb des Vorjahres. Ursächlich hierfür war der Wegfall von Einmaleffekten aus Nachverrechnungen im Vorjahr.

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld DB Netze Energie lagen im Berichtsjahr um 14,1% über dem Vorjahreswert. Treiber der positiven Entwicklung waren vor allem der Bereich Traktionsenergie sowie der weitere Ausbau des Geschäfts mit Energiedienstleistungen. Hierunter fassen wir unsere Aktivitäten zur Vermarktung unseres Know-hows bei Unternehmen aus Indus-

trie und Gewerbe zusammen, die ihr Energiebeschaffungsmanagement optimieren und die Möglichkeiten der sich verändernden Energiemärkte und -regularien nutzen wollen.

In der Umsatzentwicklung im Bereich Traktionsenergie spiegelt sich zum einen die fortgesetzte konjunkturelle Erholung mit steigenden Betriebsleistungen im Schienenverkehr und zum anderen die Weitergabe von Preissteigerungen auf den Energiebeschaffungsmärkten für Strom und Dieselmotorkraftstoff an die Kunden wider. Beim Produkt Energiedienstleistungen zeigen sich sowohl im Stromgeschäft als auch im Geschäft der Gasbeschaffung deutliche Umsatzsteigerungen.

Die positive Absatzentwicklung, verbunden mit höheren Energiebezugspreisen, führte zu einem spürbaren Anstieg des Materialaufwands um 339 Mio. € beziehungsweise 15,2%. Der Personalaufwand lag in etwa auf Vorjahresniveau. Die Abschreibungen lagen unterhalb des Niveaus des Vorjahres (-4 Mio. € beziehungsweise -4,6%).

Der Rückgang des bereinigten EBITDA um 6 Mio. € auf 159 Mio. € ist bei unterproportional gestiegenen Aufwandspositionen auf gesunkene sonstige betriebliche Erträge zurückzuführen. Das bereinigte EBIT in Höhe von 80 Mio. € lag leicht unterhalb des Vorjahreswerts. Bei einem leichten Anstieg des Capital Employed ging auch der ROCE im Berichtsjahr auf 8,9% zurück. Trotz leicht gesunkener Netto-Finanzschulden verschlechterte sich die Tilgungsdeckung etwas und liegt nun bei 32,6%.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich oberhalb des Vorjahresniveaus. Ursächlich hierfür sind verstärkte Investitionen in Bahnstromleitungen im Rahmen der Konjunkturpakete sowie die Ablösung rotierender Umformer- durch effiziente leistungselektronische Umrichterwerke. Weitere Details finden Sie im Kapitel *Investitionen* ¹.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 31. Dezember 2011 insbesondere infolge der *Veränderung der Referenzarbeitszeit* ² über dem Vorjahresniveau.

¹ Seite 134 ff., ² Seite 141

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- ::: RATING-EINSTUFUNGEN BESTÄTIGT
- ::: NETTO-FINANZSCHULDEN WEITER RÜCKLÄUFIG
- ::: BRUTTO-INVESTITIONEN DEUTLICH GESTIEGEN

Finanzmanagement

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können.

Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. Bei Aufnahmen konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande. Diese Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DB ML AG im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht.

Die Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns sind direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. Mit diesem Konzept sichern wir einen konzernübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Das für den langfristigen Bereich ausgelegte Debt-Issuance-Programm über 15 Mrd. € war per 31. Dezember 2011 mit 12,4 Mrd. € in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2010: 11,8 Mrd. €). Die Inanspruchnahme des Programms ist infolge der Umfinanzierung von vorzeitig abgelösten Zinslosen Darlehen des Bundes ¹ im Berichtsjahr angestiegen.

Im kurzfristigen Bereich stand per 31. Dezember 2011 wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses wurde per 31. Dezember 2011 in Höhe von 202 Mio. € (im Vorjahr: 42 Mio. €) in Anspruch genommen. Zudem verfügten wir per 31. Dezember 2011 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,5 Mrd. € (per 31. Dezember 2010: 2,5 Mrd. €) und konnten auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 1,4 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2010: 1,4 Mrd. €). Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Im Berichtsjahr wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen.

RATING-EINSTUFUNGEN BESTÄTIGT

Ratings DB AG	Ersterteilung	Letzte Bestätigung	AKTUELLE EINSTUFUNGEN		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
Moody's	16.05.2000	30.08.2011	P-1	Aa1	stabil
Standard&Poor's	16.05.2000	17.01.2012	A-1+	AA	stabil
Fitch	17.02.2009	03.08.2011	F1+	AA	stabil

Stand: 21.02.2012

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard&Poor's (S&P), Moody's und Fitch laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben alle drei Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG bestätigt. Diese Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert.

Am 8. Dezember 2011 hat S&P als Folge der angekündigten Überprüfung des Ratings des Bundes eine Überprüfung des Ratings der DB AG angekündigt. Der Ausblick des Ratings der DB AG wurde als Konsequenz wie beim Bund auf CreditWatch negativ gesetzt. Dies resultierte aus der Unterstützung des Ratings der DB AG durch das Rating des Bundes, die aus der Sicht von S&P im Falle einer Herabstufung des Bundes schwächer werden könnte. Am 17. Januar 2012 hat S&P den Creditwatch wieder aufgelöst ² und die Rating-Einstufungen der DB AG und den positiven Ausblick bestätigt. Weitere Informationen zum Thema Rating ³ und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG finden Sie auf unserer Internetseite.

Kapitalflussrechnung

Kurzfassung — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.390	3.409	-19	-0,6
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-2.283	-3.479	+1.196	-34,4
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-904	27	-931	-
Veränderung des Finanzmittelbestands	203	-43	+246	-
Flüssige Mittel per 31.12.	1.703	1.475	+228	+15,5

¹ Seite 182, ² Seite 159, ³ www.db.de/rating

Der Mittelabfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit betrug 3.390 Mio. € und lag im Berichtsjahr mit 0,6% leicht unter dem Vorjahresniveau. Das um 459 Mio. € erhöhte Ergebnis vor Steuern wurde unter anderem durch rückläufige Veränderungen der passivischen Working-Capital-Bestandteile überkompensiert.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ging im Berichtsjahr um 1.196 Mio. € zurück. Hierbei wirkten sich sowohl unsere Investitionen in Sach- als auch in Finanzanlagen aus. Der höhere Mittelabfluss durch deutlich gestiegene Netto-Investitionen wurde dabei durch den Einmaleffekt aus dem Erwerb von Arriva im Vorjahr deutlich überkompensiert.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit reduzierte sich um 931 Mio. € auf – 904 Mio. €. Hier wirkten sich ganz maßgeblich die Dividendenzahlung an den Bund in Höhe von 500 Mio. € sowie die vorzeitige Ablösung von Zinslosen Darlehen des Bundes im Rahmen des *Finanzierungskreislaufs Schiene*¹ aus.

Per 31. Dezember 2011 verfügte der DB-Konzern mit 1.703 Mio. € über einen um 228 Mio. € höheren Bestand an liquiden Mitteln.

Netto-Finanzschulden

— in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Darlehen des Bundes	2.092	2.936	- 844	- 28,7
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	1.270	1.424	- 154	- 10,8
Sonstige Finanzschulden ¹⁾	14.989	14.193	+ 796	+ 5,6
Finanzschulden	18.351	18.553	- 202	- 1,1
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	1.759	1.614	+ 145	+ 9,0
Netto-Finanzschulden	16.592	16.939	- 347	- 2,0

¹⁾ Im Wesentlichen Anleihen, Bankschulden, EUROFIMA-Darlehen und Commercial Paper.

Die Darlehen des Bundes gingen insgesamt um 844 Mio. € auf 2.092 Mio. € zurück (per 31. Dezember 2010: 2.936 Mio. €). Dabei verringerten sich die unter IFRS zum Barwert angesetzten Zinslosen Darlehen des Bundes um 679 Mio. € auf 1.927 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 2.606 Mio. €). Hier wirkte sich insbesondere eine *vorzeitige Ablösung von Zinslosen Darlehen des Bundes*² reduzierend aus. Im Berichtsjahr wurden darüber hinaus zinspflichtige Darlehen des Bundes in Höhe von 165 Mio. € zurückgeführt.

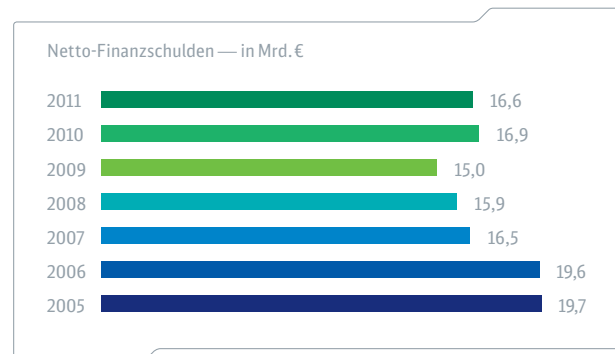
Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing waren im Berichtsjahr durch das kontinuierliche Leisten von Tilgungsraten rückläufig.

Im Rahmen der Kapitalmarktaktivitäten wurden im Berichtsjahr neun Anleihen mit einem Volumen von 2,1 Mrd. € begeben und fünf Anleihen mit einem Gegenwert von 1,4 Mrd. € getilgt. Durch die Umfinanzierung der vorzeitig abgelösten Zinslosen Darlehen gab es innerhalb der Finanzschulden eine Verschiebung von Darlehen des Bundes hin zu den Anleihen.

Die Finanzschulden sind im Berichtsjahr um 202 Mio. € auf 18.351 Mio. € gesunken. Der Rückgang resultierte aus dem anhaltend positiven Mittelabfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit, der den Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit deutlich überstiegen hat. Dämpfend wirkte hingegen die erstmalige Dividendenzahlung in Höhe von 500 Mio. € im Berichtsjahr.

Die vorgehaltene Liquidität ist per 31. Dezember 2011 um 145 Mio. € auf 1.759 Mio. € gestiegen. Auch die Finanzforderungen sind im Berichtsjahr angestiegen. Dementsprechend sind die Netto-Finanzschulden mit 347 Mio. € stärker zurückgegangen als die Finanzschulden mit 202 Mio. €.

Die Fälligkeitsstruktur der Finanzschulden ist per 31. Dezember 2011 nahezu unverändert. Es kam zu einer leichten Verschiebung hin zu den langfristigen Finanzschulden, deren Anteil an den Finanzschulden von 88 auf 89% gestiegen ist.



Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich per 31. Dezember 2011 infolge der vorzeitigen Ablösung von Zinslosen Darlehen verändert und bestand mit rund 69% im Wesentlichen aus Anleihen (per 31. Dezember 2010: 64%) und mit rund 11% aus Darlehen des Bundes (per 31. Dezember 2010: 16%).

Unsere ausstehenden Anleihen setzten sich per 31. Dezember 2011 zu 75,2% aus festverzinslichen Euro-Emissionen, zu 23,1% aus festverzinslichen Fremdwährungsanleihen, zu 1,2% aus variablen Fremdwährungsanleihen und zu 0,5% aus variablen Euro-Emissionen zusammen. Zur Vermeidung von Wechselkursrisiken wurden dabei Zins-/Währungsswaps mit jeweils identischen Laufzeiten abgeschlossen.

¹ Seite 127, ² Seite 182

Zusammensetzung Finanzschulden — in %



68,8 - Anleihen
11,4 - Darlehen des Bundes
6,9 - Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing
6,3 - EUROFIMA-Darlehen
6,6 - Bankschulden/Sonstige

Fristigkeit Finanzschulden — in %



10,8 - bis 1 Jahr
7,8 - 1 bis 2 Jahre
7,5 - 2 bis 3 Jahre
5,7 - 3 bis 4 Jahre
12,0 - 4 bis 5 Jahre
56,2 - Über 5 Jahre

Investitionen

Investitionen in Mio. €	BRUTTO-INVESTITIONEN		VERÄNDERUNG		NETTO-INVESTITIONEN		VERÄNDERUNG	
	2011	2010	absolut	prozentual	2011	2010	absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	139	48	+ 91	-	137	48	+ 89	-
DB Bahn Regio	393	287	+106	+ 36,9	365	251	+114	+ 45,4
DB Arriva	300	187	+113	+ 60,4	296	187	+109	+ 58,3
DB Schenker Rail	260	350	- 90	- 25,7	260	348	- 88	- 25,3
DB Schenker Logistics	246	189	+ 57	+ 30,2	246	189	+ 57	+ 30,2
DB Dienstleistungen	247	177	+ 70	+ 39,5	247	177	+ 70	+ 39,5
DB Netze Fahrweg	5.143	4.986	+157	+ 3,1	765	665	+100	+ 15,0
DB Netze Personenbahnhöfe	547	511	+ 36	+ 7,0	144	148	- 4	- 2,7
DB Netze Energie	207	144	+ 63	+ 43,8	92	48	+ 44	+ 91,7
Sonstige/Konsolidierung	19	12	+ 7	+ 58,3	17	11	+ 6	+ 54,5
DB-Konzern	7.501	6.891	+ 610	+ 8,9	2.569	2.072	+ 497	+ 24,0
- Investitionszuschüsse	4.932	4.819	+113	+ 2,3	-	-	-	-
Netto-Investitionen	2.569	2.072	+ 497	+ 24,0	-	-	-	-

Im Berichtsjahr haben wir unsere langfristige Ausrichtung mit deutlich gestiegenen Brutto-Investitionen in Höhe von 7.501 Mio. € unterlegt. Diese lagen im Berichtsjahr rund 9 % über dem Vorjahreswert.

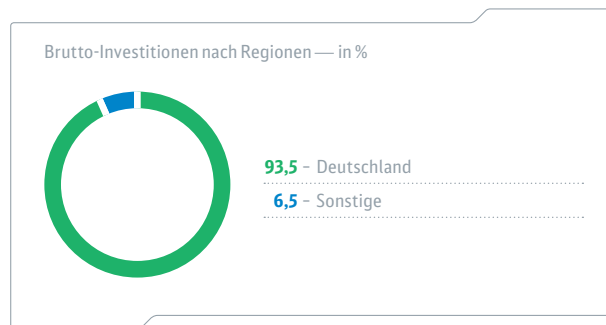
Mit Ausnahme des Geschäftsfelds DB Schenker Rail wurden in allen Geschäftsfeldern höhere Brutto-Investitionen getätigt. In den Geschäftsfeldern des Personenverkehrs stiegen die Brutto-Investitionen infolge von Fahrzeugbeschaffungen und in den Geschäftsfeldern der Infrastruktur durch die Umsetzung der Konjunkturpakete besonders stark an. Die Zuwächse im Geschäftsfeld DB Arriva sind im Wesentlichen durch die erstmalig ganzjährige Einbeziehung von Arriva bedingt.

Brutto-Investitionen nach Bereichen — in %



11 - Personenverkehr
7 - Transport und Logistik
79 - Infrastruktur
3 - Sonstige

Die Investitionsstruktur wurde weiterhin dominiert von den Geschäftsfeldern im Bereich Infrastruktur und hier unverändert vor allem vom Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg. Auf die Infrastruktur-Geschäftsfelder entfielen in Summe rund 79% (im Vorjahr: rund 82%) der Brutto-Investitionen und dabei auf das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg allein rund 69% (im Vorjahr: rund 72%). Die Geschäftsfelder im Bereich Personenverkehr hatten einen Anteil von rund 11% (im Vorjahr: 8%) und die Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik von rund 7% (im Vorjahr: 8%). In der regionalen Verteilung lag der Schwerpunkt mit rund 94% (im Vorjahr: 94%) unverändert in Deutschland.



DB-konzernweit waren die wesentlichen Schwerpunkte Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie die weitere Verjüngung unseres Fahrzeugparks im Schienen- und Busverkehr.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr bildeten Investitionen in Fahrzeuge den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit. Im Mittelpunkt standen dabei Investitionen in das *Redesign der ICE-2-Flotte*¹, die Modernisierung von IC-Reisezugwagen, die Ausrüstung der ICE-3-Flotte mit dem europäischen Zug-sicherungssystem ETCS, die Errichtung einer dreigleisigen Werkstatt in Frankfurt-Griesheim für die bestellten *neuen ICE-3-Züge*² und die Beschaffung von weiteren Ultraschallprüfanlagen für die Radsatzwellen der ICE-Züge.

Der Schwerpunkt der Investitionen im Geschäftsfeld DB Bahn Regio lag im Bereich der Fahrzeuge. Dazu gehörte die Beschaffung von Doppelstockwagen. Umfangreiche Investitionen erfolgten zudem in Busbeschaffungen. Und auch im Bereich der Werkstätten (insbesondere in Nürnberg) haben wir verstärkt investiert.

Der Schwerpunkt im Geschäftsfeld DB Arriva lag auf der Beschaffung von Bussen.

Der Rückgang der Investitionen im Geschäftsfeld DB Schenker Rail ist bedingt durch verminderte Investitionen bei der französischen Euro Cargo Rail (ECR) in der Region West nach dem Abschluss von Beschaffungsprogrammen für Lokomotiven der BR 186 und der Class 77. Gegenläufig wurden in der Region Central in Deutschland höhere Investitionen, insbesondere in Lokomotiven und Anlagen, getätigt. Daneben wurde vermehrt in den Neubau der Triebfahrzeug-Servicestelle Nürnberg sowie in die Modernisierung der Telematikgeräte in der Region investiert.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics haben wir den überwiegenden Anteil unserer Investitionen in Europa getätigt. Die größten Einzelprojekte sind die Erweiterungen von Speditionsanlagen in Deutschland, Finnland, Österreich, der Schweiz und Tschechien sowie die Projekte zur Einführung neuer IT-Systeme.

Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen tätigte DB Fuhrpark Investitionen in Straßenfahrzeuge und DB Systel Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen in Hard- und Software.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg waren Maßnahmen zur Stärkung der Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes mit einem Anteil von rund 70% unverändert der Schwerpunkt. Dazu gehörten insbesondere die Sanierung des Oberbaus, die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik und von Brücken, Maßnahmen an Bahnübergängen sowie Tunneln und die Lärmsanierung. Rund 30% des Investitionsvolumens entfielen auf Neu- und Ausbaustrecken. Hierzu gehörten Großprojekte wie die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8.1 Nürnberg-Erfurt, VDE Nr. 8.2 Erfurt-Halle/Leipzig, die Flughafen-anbindung Berlin-Brandenburg International (BBI), die Ausbau- (ABS)/Neubaustrecke (NBS) Stelle-Lüneburg, VDE Nr. 9 Leipzig-Dresden/S1 Dresden-Coswig, die Strecke Augsburg-Olching, das Projekt Stuttgart 21, die ABS/NBS Karlsruhe-Basel, die Streckenerüchtigung Berlin-Rostock und die ABS Berlin-Cottbus.

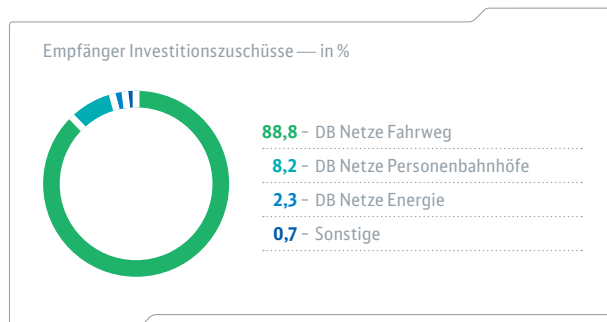
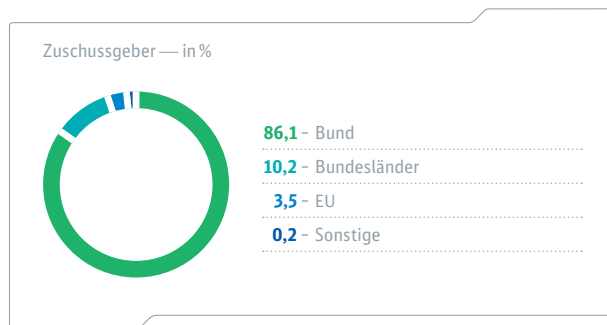
Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe dominierten die Abschluss- und Erweiterungsarbeiten am Hauptbahnhof Berlin, das Projekt Stuttgart 21, der City-Tunnel Leipzig, der Wiesbadener Hauptbahnhof, der Knoten Berlin Ostkreuz und der Ingolstädter Hauptbahnhof.

¹... Seite 113, ²... Seite 113

Der Schwerpunkt der Investitionen im Geschäftsfeld DB Netze Energie lag in der bundesweiten Erneuerung von Unterwerken im Bereich des 110-kV-Bahnstromleitungsnetzes sowie im Bau von Umrichterwerken.

ENTWICKLUNG DER INVESTITIONSZUSCHÜSSE

Die im Berichtsjahr erhaltenen Investitionszuschüsse sind um 2,3% auf 4.932 Mio. € angestiegen. Empfänger waren wie im Vorjahr fast ausschließlich unsere Infrastrukturgesellschaften.



Bilanz

Bilanz per 31.12. — in Mio.€	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Bilanzsumme	51.791	52.003	-212	-0,4
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	44.059	44.530	-471	-1,1
Kurzfristige Vermögenswerte	7.732	7.473	+259	+3,5
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	15.126	14.316	+810	+5,7
Langfristiges Fremdkapital	24.238	24.762	-524	-2,1
Kurzfristiges Fremdkapital	12.427	12.925	-498	-3,9

Bilanzstruktur per 31.12. — in %	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
STRUKTUR DER AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	85,1	85,6	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	14,9	14,4	-	-
STRUKTUR DER PASSIVSEITE				
Eigenkapital	29,2	27,5	-	-
Langfristiges Fremdkapital	46,8	47,6	-	-
Kurzfristiges Fremdkapital	24,0	24,9	-	-

Der Konzernabschluss wird gemäß den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt. Im Berichtsjahr gab es keine wesentlichen Änderungen in den IFRS-Vorschriften und keine Änderungen der Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätze des Konzerns. Somit wirkten sich im Berichtszeitraum daraus auch keine Veränderungen auf den Konzernabschluss aus.

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2011 leicht um 212 Mio. € beziehungsweise 0,4% auf 51.791 Mio. € gesunken (per 31. Dezember 2010: 52.003 Mio. €).

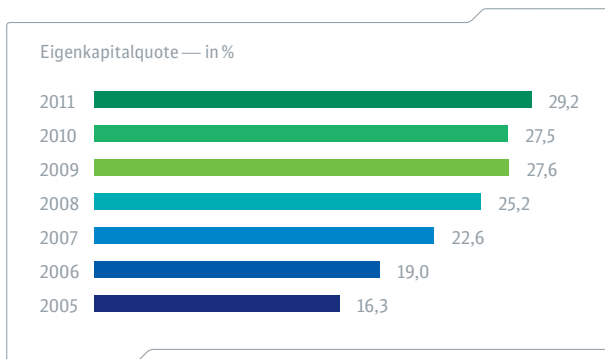
Die langfristigen Vermögenswerte lagen mit 44.059 Mio. € um 1,1% beziehungsweise 471 Mio. € nur leicht unterhalb des Vorjahresendwerts (per 31. Dezember 2010: 44.530 Mio. €). Maßgeblich dafür war der Rückgang der Sachanlagen von 37.873 Mio. € per 31. Dezember 2010 auf 37.372 Mio. € per 31. Dezember 2011.

Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen per 31. Dezember 2011 um 3,5% beziehungsweise 259 Mio. € auf 7.732 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 7.473 Mio. €). Ursächlich hierfür war insbesondere die Zunahme der liquiden Mittel um 228 Mio. €.

Strukturell ergab sich daraus eine leichte Verschiebung in Richtung der kurzfristigen Vermögenswerte.

Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen per 31. Dezember 2011 insbesondere das Eigenkapital. Dieses stieg im Wesentlichen ergebnisbedingt um 5,7% beziehungsweise 810 Mio. € auf 15.126 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 14.316 Mio. €). Gegenläufig gingen das langfristige (um 524 Mio. €) und das kurzfristige Fremdkapital (um 498 Mio. €) zurück. Ursächlich hierfür war der *Rückgang der kurz- und der langfristigen Finanzschulden*¹.

Infolge des Anstiegs des Eigenkapitals und des Rückgangs des Fremdkapitals stieg die Eigenkapitalquote von 27,5% per 31. Dezember 2010 auf 29,2% per 31. Dezember 2011 an.



In der Struktur des Fremdkapitals ist der Anteil des langfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme per 31. Dezember 2011 von 47,6 auf 46,8% zurückgegangen. Der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals ist per 31. Dezember 2011 von 24,9 auf 24,0% zurückgegangen.

AUSSERBILANZIELLE FINANZIERUNGSMITTEL UND NICHT BILANZIERTES VERMÖGEN

Neben dem in der Konzernbilanz ausgewiesenen Vermögen nutzt der DB-Konzern auch außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente und nicht bilanzierungsfähige Vermögenswerte.

Bei den außerbilanziellen Finanzierungsinstrumenten handelt es sich im Wesentlichen um gepachtete oder gemietete Güter (Operate Leases). Für die Operate Leases wird im Rahmen des Wertmanagements ein finanzwirtschaftlicher Barwert ermittelt. Dieser beträgt zum 31. Dezember 2011 4.828 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 4.610 Mio. €). Bei DB Arriva werden Operate-Lease-Verträge, teilweise regulatorisch bedingt, insbesondere im Rahmen der Bereitstellung von Fahrzeugen für den Schienenpersonen- und Straßenpersonenverkehr

abgeschlossen. Im Berichtsjahr wurden keine großen Einzeltransaktionen mit wesentlichen Effekten auf die Finanzlage umgesetzt. Dementsprechend werden daraus auch keine wesentlichen künftigen Auswirkungen beziehungsweise Veränderungen erwartet.

Bei der betrieblichen Altersversorgung für Arbeitnehmer werden bei den jeweiligen Versorgungsordnungen teilweise die Verpflichtungen mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt und saldiert. Per 31. Dezember 2011 beträgt die Gesamtverpflichtung 5.076 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 4.844 Mio. €), der Zeitwert des Planvermögens 2.597 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 2.442 Mio. €) und die in der Bilanz erfasste Nettoschuld 1.981 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 1.938 Mio. €). Durch die Saldierung der Verpflichtungen mit dem Planvermögen ergibt sich daher eine Verkürzung der Bilanzsumme in Höhe von 2.597 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 2.442 Mio. €). Im Berichtsjahr wurden keine großen Dotierungen mit wesentlichen Effekten auf die Finanzlage umgesetzt. Dementsprechend werden daraus auch keine wesentlichen künftigen Auswirkungen erwartet. *Weitere Informationen*² hierzu finden Sie im Anhang.

Nicht konsolidierte Zweckgesellschaften werden im DB-Konzern nicht eingesetzt. Diese außerbilanziellen Finanzierungsinstrumente haben daher keine Bedeutung für die Vermögenslage des DB-Konzerns. Auch andere außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente wie beispielsweise Factoring werden im DB-Konzern nicht eingesetzt. Insgesamt wurden im Berichtsjahr keine nennenswerten zusätzlichen Finanzierungsinstrumente als Einzeltransaktion umgesetzt. Dementsprechend werden daraus auch keine wesentlichen künftigen Auswirkungen erwartet.

INANSPRUCHNAHME BILANZIELLER WAHLRECHTE

Bezüglich der *Inanspruchnahme bilanzieller Wahlrechte*³ verweisen wir auf den Anhang.

¹ Seite 133f., ² Seite 231ff., ³ Seite 178 ff.

NACHHALTIGKEIT

- ::: PÜNKTLICHKEITSWERTE WERDEN MONATLICH VERÖFFENTLICHT
- ::: WEITERENTWICKLUNG DER UNTERNEHMENSKULTUR FORTGESETZT
- ::: ENERGIEVERBRAUCH UND CO₂-EMISSIONEN IM SCHIENENVERKEHR WEITER REDUZIERT

Durch nachhaltiges Handeln stellen wir die Zukunftsfähigkeit und damit den erfolgreichen Fortbestand unseres Unternehmens sicher. Dazu gehört immer die gesamthafte Betrachtung unserer Ziele, profitabler Marktführer, Top-Arbeitgeber und Umwelt-Vorreiter zu sein.

Kunden und Qualität

KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE FORTGESETZT

Im Vorjahr haben wir unsere Kunden- und Qualitätsinitiative gestartet, die wir auch im Berichtsjahr fortgeführt haben. Im Fokus stehen dabei die Erhöhung der Betriebsstabilität des Schienenverkehrs in Deutschland sowie die Steigerung der Kundenzufriedenheit. In zehn Projekten wurden Maßnahmen für den Fern- und Nahverkehr sowie den Güterverkehr und die Infrastruktur entwickelt, um in schwierigen betrieblichen Situationen, die zum Beispiel aus außergewöhnlichen Witterungsverhältnissen resultieren können, eine möglichst hohe Betriebsqualität sicherstellen zu können.

Im Berichtsjahr haben wir für unsere Kunden- und Qualitätsinitiative rund 480 Mio. € aufgewendet (davon rund 260 Mio. € für Investitionen). In Hinblick auf den Winter 2011/2012 sowie Folgewinter wurden auf Basis umfassender Ursachenanalysen die Maßnahmen aus dem Vorjahr weiterentwickelt und unter anderem folgende Vorbereitungsmaßnahmen getroffen:

- ::: Einrichtung von Enteisungsanlagen in sechs Fernverkehrswerken,
- ::: Verstärkung durch acht Abtauzelte, 200 neue Heizlüfter und 13 Außenreinigungsanlagen mit Abtauanlagen,
- ::: Erhöhung der beheizten Weichen um 700 auf jetzt knapp 48.000,
- ::: Einführung eines GPS-gestützten Meldesystems für Rückmeldungen über den Räumzustand von Bahnsteigen und zur Verbesserung der Disposition der Schneesäumkräfte,
- ::: Installation von 2.000 dynamischen Schriftanzeigern auf den Bahnhöfen zur Verbesserung der Kundeninformation.

PÜNKTLICHKEITSWERTE MONATLICH VERÖFFENTLICHT

Im Berichtsjahr haben wir uns entschieden, mehr Transparenz beim Thema Pünktlichkeit zu zeigen. Seit dem Start der neuen *Online-Statistik* ¹ am 20. September 2011 weisen wir monatlich drei Pünktlichkeitskategorien aus: für den Nahverkehr, für den Fernverkehr sowie für den gesamten Personenverkehr in Deutschland. Die Pünktlichkeitsstatistik bildet die mehr als 800.000 Fahrten von Personenzügen eines Monats ab (davon mehr als 20.000 im Fernverkehr und rund 780.000 im Nahverkehr, inklusive aller S-Bahnen). Wir bewerten deren Pünktlichkeit sowohl bei der Abfahrt und am Endhalt des Zuges als auch an den Unterwegshalten.

Im Berichtsjahr haben wir die Pünktlichkeit unserer Züge deutlich verbessert. Bei der Fünf-Minuten-Pünktlichkeit stieg der Durchschnittswert von 91,0 % im Jahr 2010 auf 92,9 % im Jahr 2011. Dabei erzielten sowohl der Nah- als auch der Fernverkehr höhere Jahreswerte: Im Fernverkehr wurden 80,0 % (im Vorjahr: 72,4 %) und im Nahverkehr 93,2 % (im Vorjahr: 91,5 %) gemessen.

KUNDENZUFRIEDENHEIT AUF HOHEM NIVEAU

Personenverkehr

Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität ist das regelmäßige, systematische Kundenfeedback.

Ein zentraler Themenbereich im Berichtsjahr war für uns die Verbesserung der Kommunikation nicht nur im Regelfall, sondern besonders bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen. Wir haben daher unter anderem auch in diesem Jahr die Betreuungsmaßnahmen am Bahnhof, im Zug und im Internet ausgeweitet und einen regelmäßigen Kundenmonitor als Kurzfrismessinstrument etabliert, der zeitnah die Produkt- und Servicequalität im Schienenpersonenverkehr misst. Darüber hinaus haben wir während der Baumaßnahme im *Ost-West-Korridor* ² im Sommer des Berichtsjahres ein umfassendes Kommunikations- und Servicekonzept initiiert, um unseren Fahrgästen einerseits genaue Informationen zu Fahrplanänderungen zu geben und ihnen andererseits kompensatorisch eine verbesserte Reisebetreuung anzubieten (verstärkter Service im Zug, in den Lounges und am Bahnsteig).

¹... www.bahn.de/puenktlichkeit, ²... Seite 128

Ertragslage 104
Entwicklung der Geschäftsfelder 112
Finanz- und Vermögenslage 132
::: Nachhaltigkeit 138

Weitere Informationen 148
Risikobericht 153
Nachtragsbericht 159
Prognosebericht 160

Deutschland

Kundenzufriedenheit Personenverkehr in Deutschland — in Schulnoten	2011	2010
Fernverkehr	2,9	2,9
Nachtreisezüge	2,5	2,7
Autozüge	2,6	2,5
Regionalverkehr	2,7	2,7

Skala nach Schulnoten: 1 = sehr zufrieden bis 6 = sehr unzufrieden.

In Deutschland befragen wir jährlich rund 130.000 Fahrgäste und etwa 1.600 Geschäftspartner zu ihrer Wahrnehmung unserer Leistungen. Dabei differenzieren wir zwischen den einzelnen Prozessschritten der Reisekette, beginnend bei der Information und Fahrkartenbuchung, über den Eindruck der Kunden als Einkäufer, Abholer oder Fahrgast am Bahnhof und die Wahrnehmung im Zug bis hin zu einer gegebenenfalls erforderlichen Betreuung am Zielbahnhof oder der Abwicklung von Beschwerdevorgängen. Die Ergebnisse der Studien werden strukturiert ausgewertet, um bei Schwachstellen zielgerichtet gegenzusteuern.

Im Jahr 2011 wurde die Kundenzufriedenheit, bezogen jeweils auf die zuletzt durchgeführte Fernverkehrsfahrt, mit der Schulnote 2,2 (im Vorjahr: 2,3) bewertet. Die Gesamtzufriedenheit mit der DB Fernverkehr AG erreichte im Berichtsjahr eine Schulnote von 2,9 (im Vorjahr: 2,9). Ebenso wurden Kunden der DB AutoZug GmbH nach ihrer Gesamtzufriedenheit befragt. Sie bewerteten diese im Durchschnitt mit der Schulnote 2,6 (im Vorjahr: 2,5) für die Autozugverkehre und mit der Schulnote 2,5 (im Vorjahr: 2,7) für die Nachtreiseverkehre.

Die Kunden der DB Regio AG beurteilten im Jahr 2011 die Zufriedenheit mit der letzten Fahrt mit der Schulnote 2,2 (im Vorjahr: 2,2). Für die Zufriedenheit mit DB Bahn Regio Schiene insgesamt wurde im Berichtsjahr eine Schulnote von 2,7 erzielt (im Vorjahr: 2,7).

Europa (ohne Deutschland)

Im Zeitraum Mai bis Juli 2011 wurde die erste das gesamte *Railteam*¹ Netzwerk abdeckende Kundenzufriedenheitsbefragung durchgeführt. Mitglieder der Allianz im Bereich des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Europa sind neben uns die SNCF, SNCB, Eurostar, NS Hispeed, ÖBB und SBB.

Die Befragten beurteilten die jeweilige Leistung mit den Noten 5 (vollständig zufrieden) bis 1 (überhaupt nicht zufrieden). Dabei waren 75 % der Befragten mit der gesamten Reise zufrieden oder sehr zufrieden. »An Bord« war die Zufriedenheit mit 79 % am höchsten ausgeprägt (zufrieden oder sehr zufrieden). Vor allem die Punkte Pünktlichkeit und Komfort an Bord wurden positiv bewertet.

Im Geschäftsfeld DB Arriva dient die Kundenzufriedenheit als ein wichtiger von den Bestellerorganisationen ermittelter Erfolgsfaktor. Durch die von DB Arriva verfolgte Kundenorientierung konnten wir wieder gute Werte bei der Kundenzufriedenheit erreichen.

In der Sparte UK Bus erreichten wir im Berichtsjahr eine hohe Kundenzufriedenheit von 92 %. Gute Bewertungen wurden insbesondere für die Freundlichkeit der Fahrer, den Ein- und Ausstiegsbereich der Busse sowie den Service beim Ticketkauf ausgesprochen.

Die Entwicklung der Kundenzufriedenheit innerhalb der Sparte UK Trains war ebenfalls gut. Mehr als 80 % der Befragten bestätigten im Rahmen von Umfragen, mit unseren Angeboten zufrieden zu sein.

Auch in der Sparte Mainland Europe ergaben die regionalen Umfragen eine hohe Kundenzufriedenheit. Die Kundenzufriedenheitserhebungen werden jeweils regional durchgeführt. Die Ergebnisse sind daher aufgrund von unterschiedlichen Bestelleranforderungen beziehungsweise verschiedenen angewandten Fragetechniken und Bewertungssystemen untereinander nur eingeschränkt vergleichbar. Für das Berichtsjahr liegen derzeit nur unvollständige Daten vor.

Transport und Logistik

Die konsequente europäische Ausrichtung von DB Schenker Rail spiegelt sich jetzt auch bei der regelmäßigen Kundenbefragung wider. Im Berichtsjahr wurden erstmals neben Deutschland und den Niederlanden auch Kunden aus Großbritannien, Frankreich, Polen und Spanien nach ihrer Zufriedenheit mit DB Schenker Rail befragt. Die Gesamtnote 4,7 (auf der Skala 7 = völlig zufrieden bis 1 = völlig unzufrieden) bestätigte dabei das positive Ergebnis aus dem Jahr 2009, das noch auf die Region Central fokussiert war.

Infrastruktur

Im unseren Bahnhöfen sorgt DB Services nach kategoriespezifischen Qualitätsbandbreiten für die Sauberkeit. An großen Bahnhöfen wird die Sauberkeit durch Präsenzreiniger und an kleineren Bahnhöfen durch turnusmäßige Grundreinigung und zwischenzeitliche Intervalle zur Grobmüllbeseitigung sichergestellt. Im Rahmen des »Frühjahrsputzes« wurden alle Bahnhöfe im Berichtsjahr zusätzlich grundgereinigt. Die Qualität der Reinigung wird monatlich mit dem Standardprozess »BahnhofsQualitätsCheck« ermittelt. Im Berichtsjahr lagen die Werte durchschnittlich bei der Schulnote 2,2 (im Vorjahr: 2,0).

In allen drei Infrastruktur-Geschäftsfeldern wurden im Berichtsjahr Befragungen unserer Geschäftskunden durchgeführt.

¹... www.railteam.eu

Kundenzufriedenheit Schieneninfrastruktur in Deutschland — in Schulnoten	2011	2010
DB Netz AG	2,0	2,1
DB Station & Service AG		
Verkehrsstation (Privatkunden)	2,6	2,6
Verkehrsstation (EVU und Aufgabenträger)	3,2	3,4
Mieter	2,3	2,5
DB Energie GmbH		
Traktions- und stationäre Energie	2,1	2,1
Energiedienstleistungen	2,2	2,3

Skala nach Schulnoten: 1 = sehr zufrieden bis 6 = sehr unzufrieden.

DB Netze Fahrweg

Im Herbst 2011 wurden die Kunden der DB Netz AG zu allen Leistungsbereichen befragt. Dazu zählten die Themen Kommunikation, Netz- und Gelegenheitsfahrplan sowie Betrieb, aber auch Fragen zur Infrastruktur, zu Baumaßnahmen und zur Mitarbeiter- und Servicekompetenz. Mit einer Gesamtnote von 2,0 hat sich die Zufriedenheit der Kunden mit dem Leistungsspektrum der DB Netz AG gegenüber dem Vorjahr erneut verbessert (im Vorjahr: 2,1). Vor allem im Service, bei der Kommunikation und der Trassenvergabe konnten wieder gute Werte verzeichnet werden. Ähnlich zufrieden mit der Vergabe von Netzfahrplan und Gelegenheitstrassen äußerten sich die EVU auch im Rahmen der diesjährigen Marktbefragung der BNetzA.

DB Netze Personenbahnhöfe

Eine differenzierte Betrachtung der Leistungsaspekte bei DB Station & Service führt seit dem Jahr 2009 zu einem stabilen Gesamturteil von 2,6. Das Kundenfeedback umfasst dabei die Bereiche Erreichbarkeit, Erscheinungsbild, Sicherheit, Fahrkartenaufkauf, Ausstattung, Service und Information sowie Gastronomie und Geschäfte. Eine erfreuliche Entwicklung der Kundenzufriedenheit lässt sich beim Thema der Information von Reisenden insbesondere im Störfall erkennen. Hier hat die zusätzliche Installation von dynamischen Schriftanzeigern (DSA) auf Bahnhöfen zu einer signifikant verbesserten Bewertung im Berichtsjahr geführt.

Im Frühjahr 2011 fand die Befragung zur Zufriedenheit der EVU und Aufgabenträger mit DB Netze Personenbahnhöfe statt. Auch hier wurden Aspekte aus dem gesamten Leistungsspektrum von Sauberkeit und Sicherheit über Ausstattung, Beschilderung, Informationen und Service bis zu Preisgestaltung, Abrechnung und Betreuung abgefragt. Die Kundenzufriedenheit liegt bei 3,2 und damit etwas besser als im Vorjahr (3,4).

Im Herbst 2011 wurde die Befragung der Mieter in den Bahnhöfen durchgeführt. Die Kundenzufriedenheit liegt bei 2,3 (im Vorjahr: 2,5). Auch hier zeigt sich eine positive Tendenz. In der Befragung wird wie bei allen Infrastrukturbereichen der gesamte Prozess von Betreuung über Produktleistung und Abrechnung bis zu Beschwerdebehandlung abgebildet.

DB Netze Energie

Ebenfalls im Herbst 2011 wurden die Kunden der DB Netze Energie befragt. Im Bereich Traktions- und stationäre Energie sowie im Bereich Energiedienstleistungen wurden die Teilprozesse Mitarbeiter, Leistungserbringung, Abrechnung und Service bei Rückfragen abgefragt. Im Kerngeschäft des Bereichs Traktions- und stationäre Energie liegt die Kundenzufriedenheit ebenso wie im Vorjahr bei 2,1. Im Bereich Energiedienstleistungen liegt der Mittelwert im Berichtsjahr bei 2,2 (im Vorjahr: 2,3).

Mitarbeiter

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern — in VZP per 31.12.	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	15.976	15.270	+706	+4,6
DB Bahn Regio	37.131	36.334	+797	+2,2
DB Arriva	38.196	38.137	+59	+0,2
DB Schenker Rail	32.466	32.618	-152	-0,5
DB Schenker Logistics	62.197	58.671	+3.526	+6,0
DB Dienstleistungen	26.556	25.131	+1.425	+5,7
DB Netze Fahrweg	41.136	39.849	+1.287	+3,2
DB Netze Personenbahnhöfe	4.817	4.636	+181	+3,9
DB Netze Energie	1.584	1.536	+48	+3,1
Sonstige	24.260	24.128	+132	+0,5
DB-Konzern	284.319	276.310	+8.009	+2,9
- Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen	263	-	+263	-
- Effekte aus neuer Referenzarbeitszeit	2.939	-	+2.939	-
DB-Konzern - vergleichbar	281.117	276.310	+4.807	+1,7

Ertragslage 104
 Entwicklung der Geschäftsfelder 112
 Finanz- und Vermögenslage 132
 ::: Nachhaltigkeit 138

Weitere Informationen 148
 Risikobericht 153
 Nachtragsbericht 159
 Prognosebericht 160

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern — in natürlichen Personen per 31.12.	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	16.938	16.436	+502	+3,1
DB Bahn Regio	38.681	38.257	+424	+1,1
DB Arriva	40.051	39.973	+78	+0,2
DB Schenker Rail	32.775	33.387	-612	-1,8
DB Schenker Logistics	65.044	61.738	+3.306	+5,4
DB Dienstleistungen	27.687	26.487	+1.200	+4,5
DB Netze Fahrweg	41.786	41.432	+354	+0,9
DB Netze Personenbahnhöfe	5.052	4.937	+115	+2,3
DB Netze Energie	1.603	1.603	-	-
Sonstige	25.555	25.845	-290	-1,1
DB-Konzern	295.172	290.095	+5.077	+1,8

Per 31. Dezember 2011 ist die Zahl der Mitarbeiter auf 295.172 natürliche Personen angestiegen (per 31. Dezember 2010: 290.095 Personen). Neben einem Personalanstieg außerhalb Deutschlands um 1.345 Personen ist insbesondere die Belegschaft in Deutschland deutlich auf 193.109 Personen gestiegen (per 31. Dezember 2010: 189.377 Personen).

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, wird die Zahl der Mitarbeiter im DB-Konzern auf Basis von Vollzeitpersonen (VZP) berechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit in VZP umgerechnet. Per 31. Dezember 2011 waren im DB-Konzern dementsprechend 284.319 Mitarbeiter beschäftigt. Gegenüber dem Jahresende 2010 bedeutet dies einen Anstieg um 8.009 Mitarbeiter. Dieser Anstieg resultierte zum einen aus einem Mitarbeiteraufbau insbesondere in den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics (Geschäftsausweitung) und DB Dienstleistungen, zum anderen aus einem statistischen Effekt durch die im Rahmen der Tarifabschlüsse getroffene Festlegung zur Arbeitszeit. Danach wurde die Sollarbeitszeit um eine Stunde auf 39 Wochenstunden gesenkt und entspricht damit wieder der tatsächlich geleisteten Wochenarbeitszeit. Dies führte dazu, dass ab dem 1. März 2011 in den betroffenen Bereichen die Mitarbeiterzahl rechnerisch um rund 2,5% angestiegen ist und sich gleichzeitig das Arbeitsentgelt um 2,5% erhöht hat. Auf vergleichbarer Basis ergibt sich ein Personalanstieg von 4.807 Mitarbeitern (+ 1,7%).

Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands beträgt rund 35% (per 31. Dezember 2010: rund 35%).

Mitarbeiterstruktur (VZP) per 31.12.2011

Nach Regionen — in %



- 65,2 - Deutschland
- 26,6 - Übriges Europa
- 4,6 - Asien/Pazifik
- 2,8 - Nordamerika
- 0,8 - Übrige Welt

Nach Bereichen — in %



- 32,1 - Personenverkehr
- 33,3 - Transport und Logistik
- 16,8 - Infrastruktur
- 17,8 - Sonstige

Nach Geschäftsfeldern — in %	2011	2010
DB Bahn Fernverkehr	5,6	5,5
DB Bahn Regio	13,1	13,1
DB Arriva	13,4	13,8
DB Schenker Rail	11,4	11,8
DB Schenker Logistics	21,9	21,2
DB Dienstleistungen	9,3	9,1
DB Netze Fahrweg	14,5	14,4
DB Netze Personenbahnhöfe	1,7	1,7
DB Netze Energie	0,6	0,6
Sonstige	8,5	8,8

VERANTWORTUNGSVOLLER ARBEITGEBER UND MANAGEMENT DES DEMOGRAFISCHEN WANDELS

Der DB-Konzern wandelt sich derzeit von einer Sanierungs- zu einer Wachstumsorganisation. In den kommenden Jahren werden altersbedingte Abgänge weiter zunehmen. Zugleich wird sich der Wettbewerb um Fachkräfte auf dem Arbeitsmarkt intensivieren. Um den Herausforderungen des demografischen Wandels zu begegnen, haben wir mit Blick auf Gewinnung, Entwicklung und Mitarbeiterbindung unsere Personalarbeit zukunftsfähig ausgerichtet.

Verbundenheit der Mitarbeiter ¹⁾	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Fluktuation ²⁾ in %	2,1	1,8	-	-
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit Konzern in Jahren	22,9	23,3	- 0,4	- 1,7
Altersdurchschnitt in Jahren	46,0	45,9	+ 0,1	+ 0,2

¹⁾ Quoten Inland ohne DB Schenker Logistics.

²⁾ Ohne Altersfluktuation.

Personalgewinnung

Um auch in Zeiten angespannter Arbeitsmärkte erfolgreich Mitarbeiter für uns gewinnen zu können, haben wir uns im Bereich Personalrekrutierung neu aufgestellt.

Mit einer starken Arbeitgebermarke sollen der DB-Konzern als attraktiver Arbeitgeber positioniert und insbesondere Stärken wie berufliche Vielfalt und Entwicklungsmöglichkeiten im DB-Konzern deutlicher kommuniziert werden. Um auch in Zukunft ausreichend geeignete Bewerber für den DB-Konzern zu interessieren und alle Synergien eines großen Konzerns zu nutzen, werden die Rekrutierungsaktivitäten auf regionalen Arbeitsmärkten für wesentliche Zielgruppen gebündelt und geschäftsfeldübergreifend organisiert. Für einen bewerberorientierten und professionellen Kontakt mit potenziellen Mitarbeitern des DB-Konzerns, aber auch für eine gelungene Einstiegsphase wird das Bewerbermanagement neu organisiert.

Ausbildung und Nachwuchsgewinnung

Nachwuchskräfte im DB-Konzern	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Auszubildende	9.579	8.950	+ 629	+ 7,0
Neueinstellung Auszubildende	3.592	2.887	+ 705	+ 24,4
Anteil weibliche Auszubildende in %	20,8	22,8	-	-
Trainees	143	88	+ 55	+ 62,5
Praktikanten	418	348	+ 70	+ 20,1
Studenten im dualen Studium	835	717	+ 118	+ 16,5
»Chance plus«-Praktikanten	400	400	-	-
Anteil der übernommenen Nachwuchskräfte (Auszubildende und Studenten im dualen Studium) in %	95,7	94,2	-	-

Der DB-Konzern ist nicht nur einer der größten Arbeitgeber, sondern mit derzeit über 10.000 Auszubildenden und Dual-Studierenden auch einer der größten Ausbilder in Deutschland. Ausbildung und duales Studium sind ein festes Fundament der Fachkräftesicherung im DB-Konzern. Im Berichtsjahr haben knapp 3.600 Jugendliche eine Berufsausbildung, weitere rund 230 ein duales Studium im DB-Konzern begonnen. Rund 400

bedingt ausbildungsfähige Schulabgänger können sich im Rahmen des Qualifizierungsprogramms »Chance plus« für den Einstieg ins Berufsleben qualifizieren.

Neben der Vermittlung fachlicher Kenntnisse und praktischer Fertigkeiten ist der Erwerb von Service-, Sozial- und Methodenkompetenzen wie unternehmerischem Denken, Kundenorientierung, Selbstständigkeit und Teamgeist zentraler Bestandteil der Ausbildung im DB-Konzern.

Nachhaltige Personalentwicklung

Eine strategisch ausgerichtete und nachhaltige Personalentwicklung sichert dem DB-Konzern kompetente und engagierte Mitarbeiter. Stärker denn je setzt der DB-Konzern auf die unternehmensinterne Entwicklung von Fach- und Führungskräften durch eine systematische Förderung von Leistungs- und Potenzialträgern. Auf die strukturelle Veränderung der Hochschullandschaft reagieren wir mit verstärkten Angeboten zur berufsbegleitenden Weiterbildung.

Seit dem Berichtsjahr verantwortet die DB Akademie die Qualifizierung nicht nur für das Top-Management, sondern insgesamt auch für alle leitenden und betrieblichen Führungskräfte des DB-Konzerns. Mit einer weiterentwickelten Qualifizierungsphilosophie bietet sie systematische und kontinuierliche Karrierebegleitung aus einer Hand. Die Qualifizierung der übrigen Mitarbeiter erfolgt durch DB Training als Experten und Partner in Lern-, Entwicklungs- und Veränderungsprozessen. DB Training ist auch auf externen Mobilitäts- und Logistikmärkten tätig und führte im Berichtsjahr für interne und externe Kunden rund 22.000 Veranstaltungen mit 230.000 Teilnehmern durch.

Tarifrunde 2011

Eine gute Personalarbeit schafft Beschäftigungsbedingungen, die für Engpassgruppen attraktiv und für die Unternehmen finanzierbar bleiben. Die Tarifabschlüsse im Berichtsjahr leisten hierzu einen wesentlichen Beitrag.

Am 25. Januar 2011 konnte die Tarifrunde mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) abgeschlossen werden. Nach Einmalzahlungen von 500 € im Dezember 2010 wurden die Entgelte zum 1. März 2011 um 1,8% angehoben und zum 1. Januar 2012 um weitere 2% erhöht. Bei der Altersvorsorge und bei Strukturfragen wurden weitere Verbesserungen vereinbart. Die Vereinbarung mit der EVG hat eine Laufzeit von 29 Monaten.

In der Tarifrunde mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurde am 15. April 2011 ein Abschluss mit einer Laufzeit von 23 Monaten erzielt. Nach einer Einmalzahlung von insgesamt 500 € im Dezember 2010 wurden die Entgelte ab

Ertragslage 104
 Entwicklung der Geschäftsfelder 112
 Finanz- und Vermögenslage 132
 :::: Nachhaltigkeit 138

Weitere Informationen 148
 Risikobericht 153
 Nachtragsbericht 159
 Prognosebericht 160

1. Januar 2011 um 2% angehoben. Zudem wurden die Konditionen für die betriebliche Altersvorsorge verbessert und einzelne Zulagen erhöht.

Erstmals in unserer Unternehmensgeschichte gelten bei uns und unseren wesentlichen Wettbewerbern im Schienenpersonennahverkehr für Entgelt und Arbeitszeit branchenweit flächendeckende Tarifstandards. Der Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (Agv MoVe) sowie 24 weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen haben sich mit der EVG auf einen Branchentarifvertrag geeinigt. Auch mit der GDL wurden einheitliche Standards zu Arbeits- und Entgeltbedingungen von Lokomotivführern auf den Weg gebracht.

Sowohl mit der EVG als auch mit der GDL wurde vereinbart, das bestehende Beschäftigungsbündnis über 2011 hinaus fortzusetzen. Betriebsbedingte Kündigungen sind damit auch weiterhin ausgeschlossen. Die Tarifparteien haben sich darauf geeinigt, dies in einem Zukunft-Tarifvertrag festzuschreiben, der darüber hinaus eine stärkere Berücksichtigung der demografischen Entwicklung in der Personalpolitik festschreiben soll.

Konzernarbeitsmarkt

Vor dem Hintergrund eines deutlich gestiegenen Personalbedarfs finden derzeit nahezu alle Mitarbeiter ohne Beschäftigungseinschränkungen, die von einem Arbeitsplatzwegfall betroffen sind, unmittelbar eine neue Beschäftigung im DB-Konzern. Die aus der strategischen Personalplanung gewonnene Transparenz führt zu einer deutlichen Verbesserung bei den Vermittlungsaktivitäten. Über bedarfsorientierte Qualifizierungsmaßnahmen können Mitarbeiter schnell und gezielt in neue Aufgabenfelder vermittelt werden.

UNTERNEHMENSKULTUR

Eine starke Unternehmenskultur ist Voraussetzung für engagierte und zufriedene Mitarbeiter und Führungskräfte und maßgebliche Basis für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg. Der DB-Konzern fördert daher eine an den Konzernwerten orientierte Unternehmenskultur.

Die im Vorjahr als Auftakt für die Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur initiierten Zukunftskonferenzen fanden Anfang des Berichtsjahres einen ersten Abschluss. Jeweils bis zu 1.000 Teilnehmer entwickelten auf den insgesamt fünf Zukunftskonferenzen gemeinsam Ideen für ein anderes Miteinander und eine bessere Zusammenarbeit im DB-Konzern. Dabei sehen die Mitarbeiter und Führungskräfte vier zentrale Handlungsfelder: Entscheidungs- und Handlungsspielräume, Führung, Kommunikation und Stärkung der bereichsübergreifenden

Zusammenarbeit. An konkreten Veränderungen in diesen Bereichen wird intensiv gearbeitet, und einige Ideen konnten auch bereits umgesetzt werden.

Um die Aufbruchsstimmung und die Ergebnisse der Zukunftskonferenzen in die Regionen zu tragen, starteten im Oktober 2011 die Regionalen Zukunftsdialoge. Bis März 2012 finden 14 Termine in ganz Deutschland sowie eine Veranstaltung in Barcelona statt. Jeweils rund 300 Teilnehmer kommen an verschiedenen Standorten zusammen, um an den Themen der Zukunftskonferenzen weiterzuarbeiten und den Austausch über die Geschäftsfelder hinweg zu intensivieren.

CHANCENGLEICHHEIT UND VIELFALT

Vielfalt in der Belegschaft — in %	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Frauenanteil	21,8 ¹⁾	16,3	-	-
davon in Deutschland	21,9	21,6	-	-
Beschäftigte in Elternzeit in natürlichen Personen ²⁾	1.522	1.875	-353	-18,8
davon Anteil Frauen (rund)	85,7	85,4	-	-
davon Anteil Männer (rund)	14,3	14,6	-	-
Anteil Schwerbehinderte ²⁾	5,9	5,8	-	-
Anteil der übernommenen Nachwuchskräfte (Auszubildende und Studenten im dualen Studium) ²⁾	95,7	94,2	-	-

¹⁾ Inklusive DB Schenker Logistics und DB Arriva.

²⁾ Inland ohne DB Schenker Logistics.

Der DB-Konzern fördert die Vielfalt im Unternehmen und befürwortet einen partnerschaftlichen Umgang miteinander, denn jeder einzelne Mitarbeiter trägt mit seiner Individualität zu unserem Erfolg bei. Mit dem Bekenntnis zu Vielfalt und zielgruppenspezifischen Programmen begegnen wir auch den Herausforderungen des demografischen Wandels und gehen gezielt auf diejenigen zu, die bisher nicht im Fokus standen. Als ein Handlungsfeld wurde die Steigerung des Frauenanteils identifiziert, konkrete Ziele wurden vereinbart. Bis zum Jahr 2015 soll der Frauenanteil im Inland auf 25% und der Anteil weiblicher Führungskräfte im Inland auf 20% steigen.

Umwelt

Eine ökonomisch, sozial und ökologisch ausgerichtete Unternehmenspolitik sehen wir nicht nur als gesellschaftliche Aufgabe. Sie ist zugleich der Schlüssel zu unternehmerischem Erfolg. Unsere Umweltstrategie setzt dabei die Maßstäbe für anspruchsvolle Umweltziele im Unternehmen. Im Berichtsjahr haben wir uns ein zusätzliches Ziel gesetzt: Der Anteil erneuerbarer Energien im Traktionsstrommix soll bis zum Jahr 2020 auf mindestens 35% steigen. Der DB-Konzern baut dadurch die Position des Schienenverkehrs als Verkehrsmittel mit dem höchsten Anteil erneuerbarer Energien in Deutschland weiter aus und schont gleichzeitig die immer knapper werdenden Ressourcen. Das Ziel ist Teil unseres Klimaschutzprogramms, mit dem wir die weltweiten spezifischen CO₂-Emissionen zwischen den Jahren 2006 und 2020 um weitere 20% reduzieren wollen. Dazu steigern wir kontinuierlich die Energieeffizienz in Betrieb und Produktion und entwickeln unsere grünen Produkte weiter.

PROJEKT ECO RAIL INNOVATION ZUR ERREICHUNG UNSERER VISION VOM CO₂-FREIEN SCHIENENVERKEHR

Gemeinsam mit zwölf Partnern haben wir im Sommer 2011 den Kooperationsvertrag für das Projekt Eco Rail Innovation (ERI) unterschrieben. Ziel von ERI ist es, innovative Technologien zu entwickeln, um die Vision »Null Emission 2050« für den Schienenverkehr im DB-Konzern umzusetzen. Mit der Initiative ERI wollen wir gemeinsam mit unseren Partnern nachhaltige Entwicklungskonzepte für Produkte und Transporte entwickeln sowie Forschungsbedarf identifizieren und Forschungsvorhaben anstoßen.

MODERNISIERUNG UNSERER FAHRZEUGFLOTTE

Im Berichtsjahr haben wir mit dem *Redesign unserer ICE-2-Flotte*¹ begonnen und steigern damit auch die Energieeffizienz des ICE 2.

Die im Berichtsjahr bestellten 56 Coradia-Lint-Regionalzüge von Alstom sollen ab Dezember 2013 auf den nichtelektrifizierten Strecken in der Region Köln und in der Eifel, dem sogenannten Kölner Dieselnetz, fahren. Diese neuen Fahrzeuge erfüllen die strenge Abgasnorm IIIB und entlasten die Umwelt nicht nur im Vergleich zum Pkw, sondern auch im Vergleich zu den bisher eingesetzten. Erstmals werden unsere Dieseltriebzüge mit einer SCR-(Selective-Catalytic-Reduction-)Abgasreinigung ausgerüstet. Damit werden die Emissionen von Stickoxiden so weit wie technisch möglich reduziert und nach Angaben des Herstellers die Emissionen von Partikeln im Vergleich zu aktuellen Fahrzeugen um über 90% vermindert.

ECO SOLUTIONS ZEIGEN UNSERE GRÜNE KOMPETENZ IN DER LOGISTIK

Mit den *Eco Solutions*² haben wir umweltfreundliche Angebote für Kunden im Bereich Transport und Logistik entwickelt. Nach dem Prinzip »CO₂-Emissionen vermeiden, reduzieren, kompensieren« bietet DB Schenker seinen Kunden Lösungen für jedes Verkehrsmittel entlang der gesamten Wertschöpfungskette an. Mit unserem *Eco-Solutions-Rechner*³ können Kunden im Internet ihre CO₂-Einsparpotenziale ermitteln.

CO₂-FREIE ANGEBOTE AUF DER SCHIENE

Die Nachfrage nach unseren Angeboten an CO₂-freien Reisen und Transporten auf der Schiene steigt weiter an. Für diese Angebote wird zusätzlich Strom aus regenerativen Energien eingekauft.

Im Personenverkehr konnten wir im September 2011 mit Puma den 100. Firmenkunden begrüßen, der unser Produkt »bahn.corporate Umwelt-Plus« nutzt. Auch unsere Mitarbeiter fahren auf ihren Dienstreisen mit dem Zug CO₂-frei.

Im Schienengüterverkehr konnten wir neue Kunden für unser Angebot »Eco Plus« gewinnen.

Für unsere CO₂-freien Angebote wurden wir als ausgewählter Ort im »Land der Ideen« – einer Initiative von Wirtschaft und Bundesregierung – ausgezeichnet.

Der TÜV SÜD zertifiziert die Stromherkunft. Die Kunden erhalten am Jahresende eine Bescheinigung ihrer CO₂-Einsparung mit dem Prüfsiegel des TÜV SÜD. Berücksichtigt man alle Angebote (»Umwelt-Plus« im Personenverkehr und »Eco Plus« im Güterverkehr sowie die S-Bahn Hamburg und den Schienenpersonennahverkehr im Saarland), wurden die Klimabilanzen der beteiligten Unternehmen im Berichtsjahr um insgesamt 162.000 t CO₂ entlastet.

Die Strommenge wird auf Grundlage des *UmweltMobilCheck (UMC)*⁴ ermittelt. Der Umweltrechner ist unter der Reiseauskunft für alle Internetnutzer verfügbar. Er ermittelt den Energieverbrauch sowie den CO₂- und Schadstoffausstoß der Eisenbahn im Vergleich zu Pkw und Flugzeug auf beliebigen Strecken in Deutschland und weiten Teilen Europas.

Mit 10% der Mehreinnahmen aus den »Umwelt-Plus«- und »Eco Plus«-Angeboten unterstützen wir die Errichtung neuer Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energie. Im Berichtsjahr haben wir gemeinsam mit dem Windstromerzeuger Enertrag AG und den weiteren Projektpartnern Total Deutschland GmbH und Vattenfall Europe Innovation GmbH das weltweit erste Hybridkraftwerk in Prenzlau in Betrieb genommen. Das Wasserstoff-Hybridkraftwerk vereinigt erstmals die Energiequellen Wind, Wasserstoff und Biogas zu einem Verbund und beweist,

¹... Seite 113, ²... www.dbschenker.com/ecosolutions, ³... <http://ecosolutionscalculator.dbschenker.com>, ⁴... www.bahn.de/umweltmobilcheck

dass Windenergie rund um die Uhr und planbar zur Stromerzeugung genutzt werden kann. Insgesamt 16 GWh Ökostrom wird das Kraftwerk im Jahr erzeugen.

ZEHN JAHRE FAHRTZIEL NATUR

»Fahrtziel Natur«, unsere Kooperation mit den Umweltverbänden Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU) und dem umweltorientierten Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), besteht mittlerweile seit zehn Jahren. Die Kooperation bietet umweltfreundliche Reisen und Ausflugstipps in 19 Nationalparks, Biosphärenreservate und Naturparks an.

ELEKTROMOBILITÄT ALS WEGBEREITER FÜR CO₂-FREIE INTERMODALE ANGEBOTE

Wir sehen in der intermodalen Verknüpfung von Verkehrsträgern einen wesentlichen Schlüssel für eine klimafreundliche Mobilität. Mit der Einbindung von elektrisch angetriebenen Kraftfahrzeugen und Fahrrädern in unser Personenverkehrsangebot haben wir die Möglichkeit, zukünftig CO₂-freie Mobilitätsketten von Haustür zu Haustür anzubieten. Im Berichtsjahr haben wir die »Elektrifizierung« unserer Carsharing-Flotte (»Flinkster«) fortgesetzt. In Berlin, Hamburg, Frankfurt am Main, Saarbrücken, Aachen und Magdeburg können Kunden rund 100 Elektroautos unter dem Namen »e-Flinkster« buchen. Rund 100 Pedelects – Fahrräder mit Elektrounterstützung – stehen seit dem Berichtsjahr in Aachen und Stuttgart als »e-Call a Bike« zur Verfügung.

Zudem haben wir uns an verschiedenen Projekten unter anderem im Rahmen des Programms »Modellregionen Elektromobilität« des BMVBS beteiligt. Einen Schwerpunkt des Engagements stellt das Projekt BeMobility (Berlin elektro-Mobil) dar. Das Forschungsvorhaben mit Partnerunternehmen aus der Energiewirtschaft, Automobilzulieferindustrie, Solarwirtschaft, IT-Dienstleistungsbranche, dem öffentlichen Personennahverkehr in Berlin sowie wissenschaftlichen Instituten wurde von uns koordiniert und maßgeblich entwickelt. Ziel der Aktivitäten ist es, mit der Integration von Elektrofahrzeugen in das Flinkster-Programm neue Kundengruppen für den öffentlichen Personenverkehr zu erschließen. Aufgrund der positiven Ergebnisse in der ersten Phase haben wir uns entschieden, das Projekt um zwei Jahre zu verlängern.

BERECHNUNG DER UMWELTBILANZ IM GÜTERVERKEHR AUSGEZEICHNET

Der Umweltrechner *EcoTransIT World*¹ wurde im Berichtsjahr mit dem 11. Logistikkonventionspreis ausgezeichnet. EcoTransIT World berechnet weltweit verlässlich den Energieverbrauch sowie den CO₂- und den Schadstoffausstoß für beliebige Gütertransporte mit den Verkehrsmitteln Zug, Lkw, Flugzeug, See- und Binnenschiff sowie für den kombinierten Verkehr. Kunden können so nicht nur ihre bisherigen Transporte auf bestimmten Routen nach Umweltgesichtspunkten überprüfen, sondern auch mit Alternativrouten vergleichen. Zugleich haben sie damit auch eine Entscheidungsgrundlage, um den Mix der unterschiedlichen Verkehrsmittel zu verändern – basierend auf realen Strecken.

KONZERNWEITES KLIMASCHUTZPROGRAMM

VORANGEBRACHT

Bis zum Jahr 2020 sollen die konzernweiten spezifischen, also auf die Verkehrsleistung bezogenen CO₂-Emissionen um 20 % im Vergleich zum Jahr 2006 sinken. Nach derzeitigem Datenstand ist hier bis zum Berichtsjahr ein Rückgang von 8,5 % zu verzeichnen. Die weltweiten absoluten CO₂-Emissionen lagen im Berichtsjahr auf gleichem Niveau wie im Vorjahr.

ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN GESTIEGEN

Bahnstrommix (Traktionsstrom) — in %	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Kohle	45,2	45,1	-	-
Kernenergie	22,3	22,2	-	-
Erneuerbare Energien	21,8	19,8	-	-
Erdgas	9,0	10,5	-	-
Sonstige	1,7	2,4	-	-

Die Daten entsprechen den per 21.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen und sind vorläufig.

Im Berichtsjahr wurde der Anteil der erneuerbaren Energien im Traktionsstrommix weiter ausgebaut. Mit einem Zuwachs von 2 Prozentpunkten auf 21,8 % ist der Anteil der erneuerbaren Energien im Bahnstrommix deutlich höher als im allgemeinen Strommix in Deutschland. Dabei wurde im Wesentlichen Strom aus fossilen Primärenergieträgern substituiert. Aufgrund langlaufender Strombezugsverträge aus Kohlekraftwerken bleibt das Niveau des Traktionsstromanteils aus Kohle nahezu unverändert. Ebenso nahezu unverändert bleibt der Anteil der Kernenergie, trotz der *Abschaltung von GKN I*². Dies begründet sich darin, dass GKN I bereits im Vorjahr aufgrund von Revisionen und Betriebseinschränkungen nur geringe Strommengen erzeugt hatte.

¹... www.ecotransit.org, ²... Seite 127

Bis zum Jahr 2020 soll der Anteil erneuerbarer Energien im Traktionsstrommix des Schienenverkehrs auf mindestens 35 % ansteigen. Im Berichtsjahr haben wir dafür zwei weitere *Stromlieferverträge mit Windparkbetreibern*¹ sowie mit RWE einen *Vertrag über die Lieferung von Strom aus Wasserkraft ab 2014*² abgeschlossen.

Die für unsere grünen Produkte zusätzlich beschafften 275 GWh Strom aus erneuerbaren Energien, das entspricht 2,3 % des gesamten Bahnstromverbrauchs, sind im Anteil von 21,8 % für erneuerbare Energien nicht berücksichtigt.

ENERGIEVERBRAUCH UND CO₂-EMISSIONEN IM SCHIENENVERKEHR WEITER REDUZIERT

Ausgewählte Kennzahlen — Schienenverkehr in Deutschland	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Spezifischer Primärenergieverbrauch Schienenpersonenverkehr in MJ ¹⁾ /Pkm	0,97	1,01	- 0,04	- 4,0
Spezifischer Primärenergieverbrauch Schienengüterverkehr in MJ ¹⁾ /tkm	0,38	0,38	-	-
Spezifische CO ₂ -Emissionen Schienenpersonenverkehr in g/Pkm	54,6	58,0	- 3,4	- 5,9
Spezifische CO ₂ -Emissionen Schienengüterverkehr in g/tkm	22,0	21,9	+ 0,1	+ 0,5
Emissionen von Rußpartikeln der Dieselfahrzeuge im Schienenverkehr in t/tkm	201	191	+ 10	+ 5,2
Stickoxidemissionen der Dieselfahrzeuge im Schienenverkehr in t/tkm	11.280	10.724	+ 556	+ 5,2

¹⁾ Megajoule.

Die Daten für das Jahr 2011 entsprechen den per 10.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Bei der Berechnung der spezifischen CO₂-Emissionen wurde die Wirkung der grünen Produkte berücksichtigt.

Insgesamt haben wir unsere spezifischen CO₂-Emissionen im Schienenverkehr in Deutschland seit dem Jahr 1990 um 45 % reduziert.

Der Schienenverkehr macht rund 34 % der gesamten Emissionen aus. Rund 26 % entfallen auf die Luftfracht, 17 % auf den Straßengüterverkehr und 13 % auf die Seefracht. Die restlichen CO₂-Emissionen entfallen auf stationäre Anlagen und den Busverkehr (inklusive DB Fuhrpark).

Die Emissionen von Rußpartikeln und Stickoxidemissionen aus dieselgetriebenen Fahrzeugen sind leistungsbedingt angestiegen.

*Daten für DB Schenker Logistics*³ sind in der zweiten Jahreshälfte 2012 verfügbar.

SCHIENENVERKEHRSLÄRM REDUZIERT

Unser Ziel ist es, mit einem Gesamtkonzept den Schienenverkehrslärm ausgehend vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2020 zu halbieren. Zentrales Element hierbei ist das 1999 von der Bundesregierung ins Leben gerufene Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes«, das im Berichtsjahr weiter erfolgreich umgesetzt wurde. So konnten 2011 unter anderem Schallschutzwände mit einer Länge von rund 55 km fertiggestellt werden, wodurch sich deren Gesamtlänge auf etwa 387 km erhöhte. Zudem wurden im Berichtsjahr 2.550 Wohnungen mit Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern ausgestattet. So wurden in den vergangenen Jahren insgesamt 46.400 Wohnungen entsprechend ausgerüstet.

Ergänzend zum Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes« stellte die Bundesregierung für die Jahre 2009 bis 2011 im Konjunkturpaket II rund 85 Mio. € für die Erprobung innovativer Technologien im Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg bereit. Hierbei wurden in den Jahren 2009 und 2010 deutschlandweit 13 neue und innovative Technologien in rund 88 Einzelmaßnahmen geplant und zum Teil umgesetzt. Der Fokus des Programms lag hierbei auf den Lärmbrennpunkten des Schienennetzes.

DB Schenker Rail Deutschland erhöhte bis Ende des Berichtsjahres die Zahl der mit Verbundstoffbremssohlen, der sogenannten Flüsterbremse (K-Sohle), ausgestatteten Güterwagen um rund 540 auf rund 6.890. Diese Technologie senkt den Lärm eines vorbeifahrenden Zuges um 10 Dezibel (db(A)), was einer wahrgenommenen Halbierung entspricht.

Mit Fördermitteln des Bundes können wir die Umrüstung von rund 1.250 Güterwagen auf leisere Verbundstoff-Bremssohlen pilotieren. Die Umrüstung dieser Wagen, die vorrangig im Rheinkorridor eingesetzt werden, soll wichtige Erkenntnisse für weitere Maßnahmen bringen. Nach umfangreichen Vorbereitungsarbeiten im Berichtsjahr sollen im Jahr 2012 die ersten umgerüsteten Wagen zum Einsatz kommen.

Im Berichtsjahr haben wir gemeinsam mit dem Internationalen Eisenbahnverband UIC und weiteren 29 europäischen Bahnen das Projekt EuropeTrain gestartet. Der Zug besteht aus rund 30 Güterwagen unterschiedlicher Bauart, die bis auf wenige Wagen mit herkömmlicher Bremsausrüstung alle mit modernsten Verbundstoff-Bremssklotzsohlen (LL-Sohlen) ausgestattet sind. Ziel ist es, die LL-Sohle unter allen klimatischen Bedingungen zu testen und sie zur Serienreife zu bringen. Wie die K-Sohle halbiert die LL-Sohle ebenfalls das Fahrgeräusch von Güterwagen.

Gesellschaftliches Engagement

Als einer der größten Arbeitgeber und Ausbilder Deutschlands haben wir eine besondere Verantwortung – für Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und die Gesellschaft insgesamt. Die Förderung von Kindern und Jugendlichen liegt uns besonders am Herzen. Bildung und Sport sind dabei die Themenfelder, auf die sich unsere Aktivitäten konzentrieren.

In der Gesellschaft unterstützen wir zahlreiche kulturelle, soziale und sportliche Einrichtungen, Initiativen und Aktivitäten. Der Schwerpunkt liegt dabei ebenfalls im Kinder- und Jugendbereich. In der Wissensgesellschaft von heute und morgen sind Bildung und Ausbildung das größte Kapital. Sie zu vermitteln ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, bei deren Bewältigung wir uns aktiv einbringen. So engagieren wir uns seit dem Jahr 1996 als Partner und Mitglied der Stiftung Lesen für die Stärkung der Lese- und Vorlesekultur in Deutschland.

Die soziale Integration von in Not geratenen Kindern und Jugendlichen ist das Ziel der überregional tätigen Stiftung Off Road Kids. Seit dem Jahr 1994 fördern wir die Stiftung und ermöglichen den Streetworkern Mobilität in ganz Deutschland. Über 2.000 jungen Menschen konnten seit 1994 neue Lebensperspektiven eröffnet werden.

Die Sportförderung genießt bei uns auch einen hohen Stellenwert, vermittelt sie doch gleichermaßen Freude an der Bewegung und Werte wie Leistungsbereitschaft und Teamgeist, Fair Play und soziale Integration. Sie liefert Leitbilder, die Vorbildfunktion für Kinder und Jugendliche haben. Dies gilt besonders für »Jugend trainiert für Olympia«. Als langjähriger offizieller Mobilitätspartner dieser größten Schulsportveranstaltung der Welt sorgen wir für die kostengünstige An- und Abreise der Teilnehmer sowie die Organisation ihrer Unterbringung. Ein Zeichen für die Werte des Sports setzen wir auch mit der seit dem Jahr 2002 bestehenden engen Partnerschaft mit dem Deutschen Behindertensportverband. Das Engagement haben wir seit dem Jahr 2010 auf die Behindertenjugend ausgeweitet und unterstützen seitdem als exklusiver Hauptsponsor das Projekt »Jugend trainiert für Paralympics«, mit dem wir einen wertvollen Beitrag für die gesellschaftliche Integration von Schülerinnen und Schülern mit Behinderung über den Sport leisten. Neben der Förderung des Spitzensports, unter anderem als Partner mehrerer Fußball-Bundesligisten, setzt unser Engagement auch an der Basis und damit der Zukunft der jungen Generation an. Mit der Verleihung des DB Nachwuchs-Förderpreises würdigen wir das Engagement vieler Menschen für Kinder und Jugendliche an der Basis des Fußballs. Diese gelebte Integration ist für die Zukunft der Gesellschaft ebenso wichtig wie die Vermittlung von Einsatzfreude und der Gemeinschaftssinn, den junge Menschen in den DB Fußball Camps erleben. Die Förderung von Toleranz, Teamfähigkeit, Kulturtechniken und Bildungsperspektiven und damit einen Beitrag zur Gestaltung unserer Gesellschaft zu leisten ist uns ein wichtiges Anliegen. Nachhaltiges Engagement bedeutet für das Unternehmen eine Investition in die Jugend.

Als Partner von Hamburg als »Umwelthauptstadt Europas 2011« unterstützte der DB-Konzern die Hansestadt mit zahlreichen Aktionen, beispielsweise im Infopavillon am Hauptbahnhof und mit dem Sonderzug »Train of Ideas«.

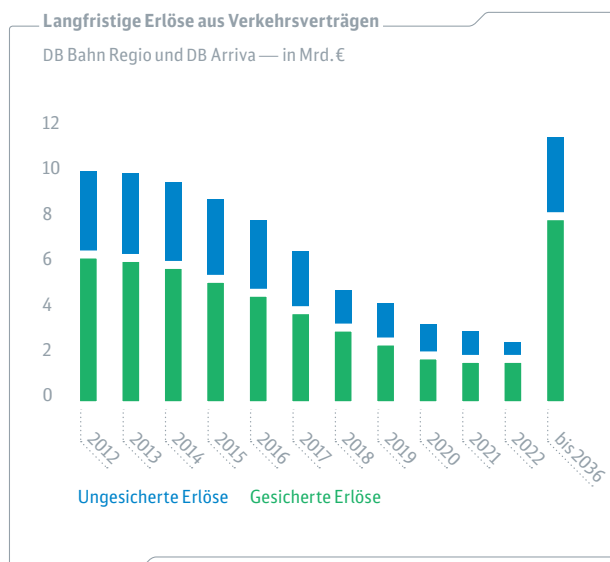
WEITERE INFORMATIONEN

- ::: GESICHERTES AUFTRAGSVOLUMEN GESTIEGEN
- ::: DEUTSCHLAND BEI ÖFFNUNG DER SCHIENENVERKEHRSMÄRKTE IN EUROPA FÜHREND
- ::: PRÜFUNG VON SCHADENERSATZANSPRÜCHEN GEGEN SCHIENENHERSTELLER

Auftragsentwicklung weiter positiv

Die vom DB-Konzern erbrachten Dienstleistungen werden im Regelfall mit einem Zeithorizont von wenigen Stunden/Tagen abgewickelt. Insofern ist in den meisten Geschäftsfeldern der Auftragseingang keine relevante Steuerungsgröße. Ausnahmen bilden im Wesentlichen die Geschäftsfelder DB Bahn Regio und DB Arriva. Hier hat die Auftragsentwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung.

Bei der Betrachtung der langfristigen Erlöse unterscheiden wir zwischen gesicherten Erlösen, die direkt in Zusammenhang mit bestehenden Verkehrsverträgen oder Konzessionen stehen und unabhängig von der Zahl der Reisenden sind (im Wesentlichen Bestellerentgelte), sowie ungesicherten Erlösen, die auch aus bestehenden Verkehrsverträgen oder Konzessionen resultieren, aber abhängig von der Zahl der Reisenden sind (im Wesentlichen Fahrgelderlöse). Insgesamt hat sich das Auftragsvolumen im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 7 Mrd. € auf 78,4 Mrd. € (DB Bahn Regio Schiene: 58,7 Mrd. €, DB Bahn Regio Bus: 0,8 Mrd. €, DB Arriva: 18,9 Mrd. €) erhöht und unterteilt sich in 46,0 Mrd. € gesicherte Erlöse und 32,4 Mrd. € ungesicherte Erlöse.



Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr führen die Verkäufe von Fahrkarten in der Regel unmittelbar zu Umsatz und werden zeitnah vereinnahmt.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics werden auch Rahmenverträge mit Kunden abgeschlossen, die einen kontinuierlichen Bedarf an Transportleistungen beziehungsweise Transport- und Logistikdienstleistungen haben.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg betreffen Auftragsengänge in der Regel die an EVU vergebenen Trassen. Hier wird zwischen Dauerverkehren und Gelegenheitsverkehren unterschieden.

Eine ähnliche Struktur weist das Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe auf. Hier werden Verträge mit den EVU für Stationshalte und langfristige Verträge in der Vermietung von Bahnhofsflächen abgeschlossen. Im Geschäftsfeld DB Netze Energie betreffen die Auftragseingänge den Energiebezug von EVU. Die Infrastrukturgeschäftsfelder generieren den überwiegenden Teil ihrer Umsätze mit konzerninternen Kunden.

Auch im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen werden Leistungen überwiegend für konzerninterne Kunden erbracht.

Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen neu ausgerichtet

Das Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen wurde zum 1. Januar 2011 inhaltlich neu ausgerichtet. Dabei wurden Verantwortlichkeiten innerhalb eines Prozesses neu zugewiesen und zum Beispiel die Aufgabe der Bauartbetreuung von der Zentrale zu den Geschäftsfeldern verlagert. Die Rollen und Aufgaben der Bereiche im Systemverbund wurden weiter geschärft. Strategische Aufgaben wurden insgesamt stärker in den Vordergrund gestellt. Die Neuausrichtung des Ressorts führte aber auch zu Änderungen in der Organisationsstruktur.

Neu beziehungsweise verändert sind die Funktionen des Chief Technology Officers (CTO) und des Chief Quality Officers (CQO). Diese Funktionen haben Richtlinienkompetenz in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich für den gesamten Konzern. So ist der CTO beispielsweise der Treiber der Gesamtstrategie Technik des Konzerns und koordiniert die dazugehörigen Einzelstrategien. Hierzu wurden die technischen Kernkompetenzen des DB-Konzerns in der neu gegründeten Einheit des CTO

gebündelt. Die neue Funktion des Chief Procurement Officers (CPO) gehört zu den Servicefunktionen und hat eine große Nähe zu den Geschäftsfeldern.

Zur Erschließung des Marktpotenzials bei den eisenbahntechnischen Ingenieurdienstleistungen wurde die Ausgründung der DB Systemtechnik beschlossen. Mit dem erfolgten Eintrag in das Handelsregister wurden die formaljuristischen Voraussetzungen für die Ausgründung als eigenständige GmbH rückwirkend zum 1. Januar 2011 abgeschlossen. Die neue Geschäftseinheit soll zum europaweit führenden Anbieter für Ingenieur- und Prüfdienstleistungen im Eisenbahnsektor entwickelt werden.

Die neuen Rollen der Organisationseinheiten im Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen gliedern sich in

- ::: Gruppenfunktionen als Treiber und Gestalter von konzernübergreifenden Themen,
- ::: Servicefunktionen als Unterstützer der Geschäftsfelder und
- ::: Geschäftseinheiten mit eigener Ergebnisverantwortung.

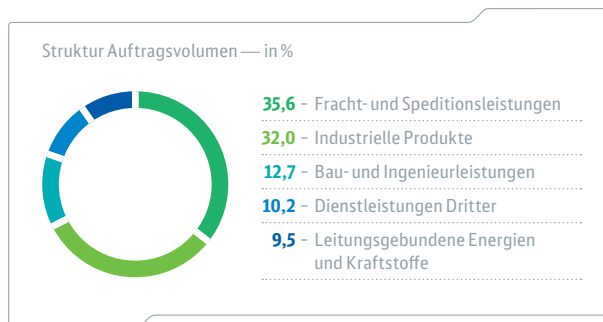
FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Wir betreiben als Dienstleistungskonzern keine eigene Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Aufgrund unserer technischen Kompetenz und unserer Betreibererfahrung initiieren wir jedoch anwenderorientierte Entwicklungen und unterstützen die Industrie unter anderem durch breit angelegte Testbetriebe.

Einkaufsvolumen deutlich angestiegen

Eine zentrale, einheitlich ausgestaltete Beschaffungspolitik schafft Mehrwert für den DB-Konzern. Das hat sich gerade in den volatilen Beschaffungsmärkten im Berichtsjahr gezeigt. Waren zu Jahresbeginn noch klare Aufwärtstendenzen bei den Beschaffungspreisen erkennbar, so ist zum Jahresende eine deutliche Abflachung der wirtschaftlichen Aktivitäten zu spüren.

Auch unter den Bedingungen des vergangenen Jahres ist es gelungen, konzernweite Einsparungen zu realisieren. Das schon seit 2009 laufende Einkaufsprogramm FAST hat seinen Arbeitsumfang ausgeweitet. Mehr als 1.800 Einzelmaßnahmen sind in Angriff genommen worden, um in praktisch allen großen Warengruppen systematische und nachhaltige Potenzialeffekte erzielen zu können. Das Programm wird im Jahr 2012 in der Linienorganisation fortgeführt. Dabei ist der Fokus auf das internationale Beschaffungsvolumen gerichtet. Hier sind insbesondere Bündelungspotenziale zu erwarten. Ein erster Erfolg war die Vergabe von IT-Hardware in internationalem Maßstab,



bei der deutliche Preissenkungen realisiert werden konnten. Parallel treiben wir die Standardisierung von Beschaffungsinhalten voran. Über standardisierte Leistungsverzeichnisse wird auf eine regionen- oder projektübergreifende Bündelung von Beschaffungsgütern gezielt.

Das im Berichtsjahr eingeführte IT-System zur Lieferantenbewertung wird im Jahr 2012 optimiert und im Hinblick sowohl auf die Lieferantenqualifizierung als auch -entwicklung ausgebaut. Mit einem durchgängigen Gesamtsystem gelingt die Steuerung des Lieferantenportfolios im Hinblick auf Qualität und Preis. Erste eingeführte Instrumente sind sogenannte Quality Gates. Die Einführung dieser Meilensteine in Beschaffungsprojekten soll frühzeitig Projektrisiken erkennen und minimieren, um künftig die vertragskonforme und termingerechte Lieferung von Schienenfahrzeugen auf einem möglichst hohen Qualitätsniveau sicherstellen zu können. Hierzu werden an bis zu zehn festen Zeitpunkten die vom Auftragnehmer bis zum jeweiligen Zeitpunkt erbrachten Lieferungen und Leistungen durch den Auftraggeber gemessen und hinsichtlich ihrer Qualität und Vollständigkeit bewertet.

Jedes Quality Gate wird als gemeinsame Sitzung des Auftraggebers mit dem Auftragnehmer durchgeführt. Hierbei zeigt der Auftragnehmer den Projektstand und den Projektfortschritt anhand einer Quality-Gate-Kriterienliste konkret auf und stellt den kritischen Pfad für die weitere termin- und qualitätsgerechte Auftragserfüllung dar. Der Auftraggeber stellt anschließend seine Einschätzung vor, gibt seine Gesamteinschätzung des Projektrisikos ab und entscheidet über das Durchschreiten des Quality Gates. Seitens der Industrie wird diese Vorgehensweise begrüßt, sodass mittlerweile in acht Beschaffungsprojekten die Anwendung der Quality Gates fixiert werden konnte und in fünf weiteren Vorhaben vorbereitet wird.

Im Berichtsjahr haben wir ein deutlich gestiegenes Beschaffungsvolumen im Umfang von 28,5 Mrd. € getätigt (im Vorjahr: 22,8 Mrd. €). Die Steigerung um 25 % im Vergleich zum Vorjahr ist fast vollständig auf die erste Bestellung von 130 *neuen ICx-Zügen*¹ zurückzuführen.

¹ Seite 113

Die einzelnen Bestandteile des Beschaffungsvolumens haben sich wie folgt entwickelt:

- ::: Speditionsleistungen stiegen von 9,8 Mrd. € auf 10,1 Mrd. € an,
- ::: industrielle Produkte erhöhten sich infolge der ICx-Bestellung von 4,2 Mrd. € im Vorjahr auf 9,1 Mrd. € im Berichtsjahr,
- ::: Bauleistungen sind leicht von 3,8 Mrd. € auf 3,6 Mrd. € zurückgegangen,
- ::: Dienstleistungen Dritter sind von 2,7 auf 2,9 Mrd. € gestiegen,
- ::: Energie und Kraftstoffe erhöhten sich von 2,3 Mrd. € auf 2,7 Mrd. €.

Die Preisentwicklung für Energie zeigt sich im Laufe des Berichtsjahres uneinheitlich. Insgesamt ist das Preisniveau im Vergleich zum Vorjahr angestiegen, sodass bei einem nahezu konstanten Energieverbrauch die Energiekosten gestiegen sind.

WESENTLICHE VERGABEN

Infrastruktur

- ::: Vergabe Bauvorhaben Fildertunnel im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 mit einem Auftragsvolumen von über 700 Mio. €.
- ::: Umbau Ostkreuz Berlin mit einer Vergabesumme von knapp 90 Mio. €.
- ::: VDE Nr. 8.2., Abschnitt Erfurt-Gröbers mit einem Vergabevolumen von knapp 190 Mio. €.
- ::: Modulvertrag für die Elektronischen Stellwerke mit einer Vertragssumme von rund 200 Mio. €.
- ::: Rahmenverträge für die Herstellung und Lieferung von einbaufertigen Schienen (rund 160 Mio. €) und die Transporte für die Baustellenbelieferung von weiteren schienenbezogenen Materialien (rund 100 Mio. €).
- ::: Ergänzende Arbeiten am City-Tunnel Leipzig mit einem Auftragswert von mehr als 60 Mio. €.
- ::: Vergabe von IT-Leistungen im Bereich Betriebsführung, Telekommunikation und Vertrieb (35 Mio. €) als gebündelte, europaweite Vergabe mit 23 Vertragspartnern mit einer Laufzeit bis maximal 2018; zudem weltweite Vergabe von IT-Hardware mit einem Beschaffungsvolumen bis 100 Mio. € über drei Jahre.

Fahrzeuge

- ::: Vertragsabschluss im Beschaffungsprojekt ICx mit einem Abruf von bis zu 300 Zügen für den nationalen und europäischen Einsatz. Bis zum Jahr 2021 sollen alle 130 Züge aus dem ersten Abruf mit einem Volumen von 4,2 Mrd. € ausgeliefert sein. Die Beschaffung von weiteren 90 Zügen ist geplant. Weitere Abrufe aus diesem Rahmenvertrag sind bis zum Jahr 2030 möglich.
- ::: Modernisierungsmaßnahmen, zum Beispiel Sitzausstattung der IC-Flotte mit rund 25 Mio. €, Beschaffung von Dieselmotoren für Verbrennungstriebzüge (VT) bei DB Bahn Regio im Volumen von rund 3 Mio. € oder Beschaffung von Radsätzen für Güterwagen im Umfang von rund 45 Mio. €
- ::: Vertragsabschluss im Beschaffungsprojekt ET-Rahmenvertrag zur Abnahme von insgesamt 400 Triebzügen abgeschlossen. Je nach Herstellermodell und Sitzplatzkapazität beträgt das Rahmenvertragsvolumen rund 2 Mrd. €.
- ::: Vertragsabschluss zur Fahrzeugausschreibung ET Südwest für die Entwicklung, Herstellung und Lieferung von 28 Schienenfahrzeugen. Die Betriebsaufnahme ist für Dezember 2014 im Bereich der DB Regio Südwest vorgesehen. Das Auftragsvolumen beträgt rund 165 Mio. €.
- ::: Vertragsabschluss zur Fahrzeugausschreibung Diesel-Netz Köln für die Entwicklung, Herstellung und Lieferung von 56 Schienenfahrzeugen mit Mehrabrufoption. Die Betriebsaufnahme ist für den Fahrplanwechsel 2013 geplant. Das Auftragsvolumen beträgt rund 325 Mio. €.

Strategische Partnerschaft in Katar neu aufgestellt

Die Qatar Railways Company (RAIL) hat im Berichtsjahr einen Vertrag zum Kauf der bisher von der DB International gehaltenen Anteile an dem Joint Venture Qatar Railways Development Company (QRDC) unterzeichnet und wird damit Alleineigentümerin der QRDC. Die QRDC sollte für die Regierung von Katar ein integriertes Schienennetz für Fracht- und Personenverkehr im Emirat Katar einrichten. Nach der organisatorischen Neustrukturierung wird das Projekt direkt von der RAIL mit Unterstützung der DB International und nicht mehr über die QRDC umgesetzt.

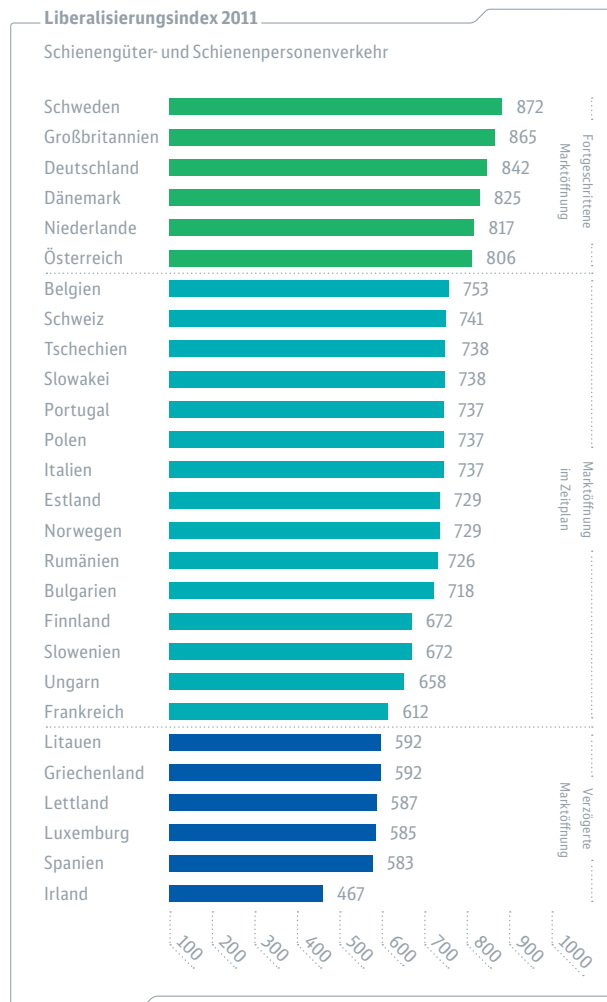
DB International bleibt damit wichtigster strategischer Partner von Katar bei Entwicklung und Aufbau eines Verkehrsnetzes für das Emirat am Persischen Golf. DB International stellt vor Ort eigene Experten der RAIL zur Seite und übernimmt um-

fangreiche Ingenieurdienstleistungen sowie die technische Beratung und perspektivisch auch Training und Qualifizierung des katarischen Personals.

Kernstück des Projekts ist das geplante Metro-Netz in Doha, das den Flughafen mit dem Zentrum und den Fußballstadien für die Weltmeisterschaft 2022 verbinden soll.

Deutschland führend bei Öffnung der Schienenverkehrsmärkte

Deutschland liegt gemäß dem im April 2011 veröffentlichten *Liberalisierungsindex Bahn 2011 (LIB-Index)*¹ bei der Öffnung seines Schienenverkehrsmarkts im europaweiten Vergleich in der Spitzengruppe. Angeführt wird diese Gruppe von Schweden, gefolgt von Großbritannien und Deutschland.



¹ www.db.de/liberalisierungsindex

Der LIB-Index stellt den Stand der relativen Marktöffnung der Schienenverkehrsmärkte in Europa dar und bewertet die gesetzlichen und faktischen Marktzugangsbarrieren aus Sicht eines EVU, das in den Markt eintreten möchte. Der Studie zufolge hat sich der Zugang zu den Schienenverkehrsmärkten in Europa in den vergangenen vier Jahren seit der Erstellung des letzten LIB-Index 2007 weiter verbessert, auch weil alle in der Studie betrachteten Länder die rechtlichen Grundlagen für den Zugang ausgebaut haben.

Weitere rechtliche Themen

PRÜFUNG VON SCHADENERSATZANSPRÜCHEN GEGEN SCHIENENHERSTELLER

Seit Juni 2011 ermitteln die Staatsanwaltschaft Bochum und das Bundeskartellamt gegen eine Vielzahl von Unternehmen wegen des Verdachts jahrelanger unerlaubter Preisabsprachen beim Verkauf von Eisenbahnschienen und möglicherweise sonstigem Oberbaumaterial. Dem DB-Konzern könnte dadurch ein Schaden in Millionenhöhe entstanden sein. Wir prüfen mögliche Schadenersatzansprüche und werden diese gegebenenfalls geltend machen.

KARTELLRECHTLICHES MISSBRAUCHSVERFAHREN GEGEN KONZERNUNTERNEHMEN

Die EU-Kommission hat im Rahmen eines kartellrechtlichen Missbrauchsverfahrens von Ende März bis Anfang April und im Juli 2011 an mehreren Standorten des DB-Konzerns Nachprüfungen durchgeführt. Gegenstand ist unter anderem das seit dem Jahr 2003 geltende Bahnstrompreissystem der DB Energie GmbH. Dieses System wurde bereits im Jahr 2006 vom Oberlandesgericht Frankfurt am Main als zulässig erachtet.

Gegen die Nachprüfungen haben wir Klagen beim Gericht der Europäischen Union in Luxemburg eingereicht.

DEUTSCHLAND WEGEN MANGELHAFTER UMSETZUNG DES ERSTEN EISENBAHNPAKETS VERKLAGT

Die Europäische Kommission hat am 24. Juni 2010 entschieden, gegen Deutschland und zwölf weitere EU-Mitgliedsstaaten Klage vor dem Europäischen Gerichtshof zu erheben. Den betroffenen Staaten wird die mangelhafte Umsetzung der Vorschriften des ersten europäischen Eisenbahnpakets, insbesondere der Entflechtungsvorgaben, vorgeworfen. Parteien des Vertragsverletzungsverfahrens sind die Europäische Kommission und die Bundesrepublik Deutschland. Die Bundesregierung hat die Vorwürfe der Kommission vollumfänglich zurückgewiesen.

Auch wir sind der Auffassung, dass die Argumente der Kommission nicht belastbar sind. Die DB Netz AG ist in ihren Entscheidungen über Trassenzugang und Trassenentgelte unabhängig von anderen Unternehmen des DB-Konzerns. Die in Deutschland gewählte Holdingstruktur wird vom europäischen Eisenbahnrecht ausdrücklich zugelassen.

BEIHILFEBESCHWERDE VERKEHRSVERTRAG

BERLIN UND BRANDENBURG

Die Veolia Verkehr GmbH (Veolia, vormals Connex Regiobahn GmbH) hat im August 2003 bei der Europäischen Kommission (EU-Kommission) eine Beschwerde wegen der angeblichen Gewährung rechtswidriger Beihilfen eingereicht. Gegenstand des Verfahrens ist der Abschluss eines Verkehrsvertrags zwischen der DB Regio AG und den Bundesländern Berlin und Brandenburg. Veolia ist der Auffassung, dass es sich bei der von der DB Regio AG erhaltenen vertraglichen Vergütung (Bestellerentgelte) um eine Beihilfe im Sinne der europarechtlichen Vorschriften handele.

Die EU-Kommission hat mit Beschluss vom 23. Oktober 2007 das förmliche Prüfverfahren gegen den Bund eingeleitet. Sowohl der Bund als auch die DB Regio AG haben in ihren Stellungnahmen ausgeführt, dass aus ihrer Sicht keine Beihilfe vorliegt. Die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens ist ein Verfahrensschritt und greift den Ergebnissen der Kommissionsprüfung in keiner Weise vor.

ERMITTLUNGEN BEI DB INTERNATIONAL

Nach in Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Frankfurt am Main bekannt gewordenen Vorwürfen gegen die DB International GmbH (DB International) hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG eine Sonderuntersuchung bei der DB International durchgeführt. Die Staatsanwaltschaft wirft ehemaligen Mitarbeitern vor, in der Vergangenheit unmittelbar oder über Dritte Geld- und Sachzuwendungen an Entscheidungsträger im Ausland geleistet zu haben. Die Sonderuntersuchung hat die Vorwürfe teilweise bestätigt. Bei der DB International wurden entsprechende Konsequenzen gezogen. Die behördlichen Ermittlungen dauern an.

Metro Mekka ging pünktlich zum Hadsch in automatischen Betrieb

Am 5. November 2011, dem ersten offiziellen Tag des jährlichen Hadsch (islamische Pilgerfahrt nach Mekka), wurde die zweite Ausbaustufe der Al Mashaer Al Mugaddassah Metro Makkah (Metro Mekka) im »Automatic Mode« erfolgreich in Betrieb genommen. Die rund 72.000 Fahrgäste pro Stunde stellten eine große Herausforderung für die Verkehrsinfrastruktur dar.

Ein Team von DB International war in der zweiten Ausbaustufe für die Bauüberwachung der baulichen und ausrüstungstechnischen Anlagen verantwortlich. Bereits für die erste Ausbaustufe war DB International mit der Plan- und Abnahmeprüfung des gesamten Bahnsystems und der Metro-Fahrzeuge sowie für die Bauüberwachung beauftragt worden.

Transparente Leistungsbeziehungen im DB-Konzern

Die Verrechnung der Infrastrukturnutzung von konzerninternen und -externen Kunden erfolgt auf Basis der entsprechenden Preissysteme (Trassenpreissystem, Anlagenpreissystem und Stationspreissystem). Die Leistungen werden von der DB Netz AG beziehungsweise der DB Station & Service AG erbracht. Konzerninterne Leistungsempfänger sind im Wesentlichen die EVU im Personen- und Güterverkehr. Durch die Konzentration der Energieaktivitäten erfolgt der Energieeinkauf am externen Beschaffungsmarkt vorwiegend durch die DB Energie, die diese Leistungen dann an die Kunden zu marktgerechten Konditionen weiterverrechnet. Dies umfasst sowohl Traktionsenergie (Dieselkraftstoff, Bahnstrom) als auch Strom für stationäre Anlagen (zum Beispiel Weichenheizungen und Zugvorheizanlagen).

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen konzerninternen Leistungsbeziehungen zwischen den Geschäftsfeldern des DB-Konzerns. Dargestellt sind die infrastrukturbezogenen Verrechnungen für die Nutzung von Trassen, örtlicher Infrastruktur (inklusive Rangier- und Abstellanlagen) und Personenbahnhöfen sowie die Energieverrechnung.

— in Mio.€	DB Bahn Fernverkehr	DB Bahn Regio	DB Arriva	DB Schenker Rail	DB Schenker Logistics	DB Dienstleistungen	DB Netze Fahrweg	DB Netze Personbahnhöfe	DB Netze Energie	Beteiligungen/Sonstige
Trassennutzung	780	2.101	0	478	0	1	-3.364	0	0	4
Nutzung örtlicher Infrastruktur	24	50	0	140	0	1	-217	0	2	0
Stationsnutzung	92	532	1	-1	0	0	-6	-618	0	0
Energieverrechnung	328	788	-2	410	0	28	148	86	-1.802	16

Ertragslage 104
Entwicklung der Geschäftsfelder 112
Finanz- und Vermögenslage 132
Nachhaltigkeit 138

::: Weitere Informationen 148
::: Risikobericht 153
Nachtragsbericht 159
Prognosebericht 160

RISIKOBERICHT

::: INTEGRIERTES RISIKOMANAGEMENT SICHERT TRANSPARENZ

::: WESENTLICHE RISIKEN IN DEN BEREICHEN MARKT, PRODUKTION, TECHNIK UND BESCHAFFUNGSMARKT

::: RISIKOPORTFOLIO OHNE BESTANDSGEFÄHRDENDE RISIKEN

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt unsere Geschäftspolitik sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen mit unserem *Chancen-managementsystem*¹ als auch im Rahmen unseres Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt in unserem integrierten Risikomanagementsystem, das an den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Risikomanagement im DB-Konzern

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen unseres Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG quartalsweise berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung. Die im Jahr 2010 erworbene Arriva wurde im Berichtsjahr in das Risikomanagementsystem des DB-Konzerns integriert.

In unserem Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen. Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für unser Risikomanagement.

Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die möglichen Risiken zentral gesteuert und begrenzt. Das Konzern-Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten

»Mindestanforderungen an das Risikomanagement« (MaRisk) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des KonTraG.

WESENTLICHE MERKMALE DES INTERNEN KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENTS IM HINBLICK AUF DEN KONZERNRECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Unser Risikomanagementsystem wird durch ein unternehmensweit eingerichtetes internes Kontrollsystem unterstützt, das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt.

Unser internes Kontrollsystem orientiert sich an den Kriterien des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen »Internal Control – Integrated Framework«. Das COSO-Modell ist ein allgemein anerkannter theoretischer Rahmen, der ein internes Kontrollsystem in fünf Ebenen unterteilt und diese einzeln bewertet. Ausgehend hiervon stützt sich unser rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem auf grundlegende Kontrollmechanismen wie zum Beispiel systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen sowie auf die Einhaltung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen.

Zu den von uns eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus

- ::: eine konzernweit einheitliche Berichterstattung auf Basis der Standardsoftware Hyperion Financial Management (HFM) aller konsolidierten Gesellschaften, die im Firmen Informations System (FIS) dokumentiert werden,
- ::: die systematische Verfolgung von Änderungen der Rechnungslegungsvorschriften nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) beziehungsweise dem deutschen Handelsgesetzbuch (HGB),
- ::: die regelmäßige und umfassende Aktualisierung der entsprechenden Bilanzierungsrichtlinien und der rechnungslegungsbezogenen Systeme,
- ::: der einheitliche Positionsnummernplan sowie
- ::: die dazugehörige Unterrichtung von mit der Berichterstattung betrauten Mitarbeitern.

¹... Seite 165f.

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die als prozess-unabhängiges Instrument ein wesentliches Element unserer Kontrollmechanismen darstellen, zielen mit einem Prüfungsplanschwerpunkt auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit unseres internen Kontrollsystems. Darüber hinaus erfolgen Prüfungshandlungen im Rahmen der Sachanlagen- und Vorratsinventur.

Ergänzt werden unsere Überwachungsmechanismen durch die Befassung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses beziehungsweise Aufsichtsrats mit dem Rechnungslegungsprozess und der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems.

Einem verbindlichen Terminplan für den Abschluss folgend werden die abschlussrelevanten Sachverhalte in den dezentralen Buchhaltungen, die im Wesentlichen unter Verwendung einer Standardsoftware geführt werden, nach den Grundsätzen der IFRS unter Beachtung der konzernweit geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentrale HFM gemeldet.

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und der einzelnen Geschäftsfelder unter anderem die Korrektheit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Es erfolgt insbesondere die Bestätigung, dass die Finanzdaten in allen wesentlichen Belangen ein den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der berichtenden Einheit vermitteln. Zusätzlich wird bestätigt, dass das verantwortliche Management die zentral vorgegebenen internen Kontrollsysteme der Berichterstattung eingerichtet und diese, wenn erforderlich, um eigene dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt hat.

Wesentliche Risikokategorien und Einzelrisiken

Zu den wesentlichen Risiken für die Gewinn- und Verlustrechnung des DB-Konzerns zählen insbesondere:

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Die Nachfrage nach unseren Mobilitäts- und insbesondere nach unseren Transport- und Logistikdienstleistungen ist unter anderem abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Megatrends in den für uns relevanten Märkten. Gesamtwirtschaftliche Schocks wie zum Beispiel Wirtschafts- und Finanzkrisen können sich insofern negativ auf unser Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen zudem

durch die möglichen Auswirkungen der Staatsschuldenkrise in Europa auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren.

Für den Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren, wie des verfügbaren Einkommens oder der Zahl der Erwerbstätigen, von Bedeutung. Risiken aus der Staatsschuldenkrise könnten insbesondere negative Auswirkungen auf unsere internationalen Aktivitäten im Geschäftsfeld DB Arriva haben, da DB Arriva in denen Staaten, in denen die Haushaltslage angespannt und die Staatsverschuldung hoch ist, direkt von Ausgabenkürzungen betroffen sein könnte.

Im Schienengüterverkehr sind die wichtigsten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemierzeugnissen und Baumaterialien. Diese unterliegen zum einen konjunkturellen Schwankungen. Zudem sind strukturelle Veränderungen der Produktionsstrukturen unserer Kunden zu berücksichtigen, die sich häufig in einem globalen Wettbewerb befinden.

Im Bereich von Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung unserer Kunden den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen.

MARKTRISIKEN

Im deutschen Personenverkehrsmarkt stehen wir in einem harten inter- und intramodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Um unsere Position im Wettbewerb zu stärken, verbessern wir fortlaufend unsere Service- und Leistungsqualität. Auf der Angebotsseite optimieren wir unsere Fahrplangestaltung und können teilweise kürzere Reisezeiten anbieten (zum Beispiel nach der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen). Auf der Leistungsseite setzen wir unter anderem im Rahmen der *Kunden- und Qualitätsinitiative*¹ zahlreiche Verbesserungsmaßnahmen um. Die *Entwicklung der Pünktlichkeit*² unterliegt einem strengen Monitoring. Die Preiswahrnehmung unserer Produkte versuchen wir durch Angebotsmaßnahmen zu verbessern. In den nächsten Jahren investieren wir zudem umfangreich in unsere Fahrzeugflotte im Fernverkehr.

¹... Seite 138 , ²... Seite 138

Im Regionalverkehr gibt es europaweit einen intensiven intramodalen Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Um uns in diesem Marktumfeld behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen, um attraktive Angebote zu wirtschaftlichen Konditionen abgeben zu können. In Deutschland wird in den nächsten Jahren ein umfangreiches Volumen in den Wettbewerb kommen, das alle Anbieter vor große organisatorische Herausforderungen stellt.

Im Schienengüterverkehr besteht sowohl ein hoher intramodaler als auch ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Dieser verschärft sich durch die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger Lkw-Flotten aus den neuen EU-Staaten. Für den Schienengüterverkehr bestehen insofern Marktrisiken aus der Notwendigkeit, sich an die verkehrsträgerübergreifend zunehmende Wettbewerbsintensität anzupassen, und daraus resultierenden Margenverlusten. Wir reagieren darauf mit Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung. Zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote und binden den Schienengüterverkehr in umfassende Logistikangebote ein.

Unsere Aktivitäten im Bereich Spedition und Logistik sind insbesondere von einem sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld betroffen. Hierauf reagieren wir mit dem weiteren Ausbau unserer Netzwerke sowie der Verbesserung unserer Kostenstrukturen, Angebote und IT-Infrastruktur.

Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten unserer Kunden oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnen wir konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung und einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Portfolios. Hinsichtlich Marktrisiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler wie internationaler Ebene bringen wir unsere Position in die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.

BETRIEBSRISIKEN

Unsere Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Aktivitäten. Im Fernverkehr verschlechtert eine Beeinträchtigung der Pünktlichkeit die Qualität der Dienstleistung und kann damit zu Kundenverlusten führen. Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit.

Kritisch ist zudem eine ausreichende Verfügbarkeit unserer Fahrzeugflotte. Signifikante Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Wir versuchen diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten zum Beispiel durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

Im Schienengüterverkehr ist die Pünktlichkeit der Transporte für unsere Kunden ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten beim Transport ergeben, wie zum Beispiel Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnen wir unter anderem durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden. Betriebsstörungen könnten sich nach der Abschaltung von GKN I und bestehenden Unsicherheiten über die zukünftig verfügbaren Kraftwerke zur Bahnstromerzeugung auch aus möglichen Engpässen in der Energieversorgungssicherheit in Phasen einer hohen Netzbelastung ergeben.

Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.

TECHNIKRISIKEN

Das Angebot und die Qualität unserer Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führen wir einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern.

Die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr müssen zudem den sich möglicherweise ändernden geltenden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zur technischen Beanstandung von Fahrzeugen kommen kann. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen oder Wagentypen gar nicht oder nur unter Auflagen – zum Beispiel geringere Geschwindigkeiten, kürzere Wartungsintervalle oder geringere Radsatzlasten – eingesetzt werden dürfen. Zudem können neu beschaffte Fahrzeuge, die keine Zulassung bekommen, von den Herstellern nicht an uns ausgeliefert werden. Daraus können Störungen im Betriebsablauf und höhere Aufwendungen resultieren.

Es ist nicht auszuschließen, dass es zukünftig zu weiteren Verkürzungen der Wartungs-/Ultraschallintervalle kommt. Daraus würden bei unveränderter Dimensionierung der Fahrzeugflotte weitere Einschränkungen im Betrieb resultieren.

Wichtige Rahmenbedingungen für den Betrieb sind zudem die sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen im Bereich der Schieneninfrastruktur. Auch hier kann der Betrieb bei Abweichungen eingeschränkt oder untersagt werden. Um diesen Risiken zu begegnen, haben wir die entsprechenden Aktivitäten gebündelt und führen einen aktiven Dialog mit den zuständigen Behörden.

BESCHAFFUNGSRISIKEN

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen schwanken. In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es dabei kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen.

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnen wir durch den Einsatz geeigneter *derivativer Finanzinstrumente*¹.

PROJEKTRISIKEN

Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben. Auch können Preissteigerungen bei bezogenen Leistungen beziehungsweise Leistungen für Baumaßnahmen negative Auswirkungen haben. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

RISIKEN AUS DER INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend sind eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz haben wir mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2013 festschreibt. Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich. Zur Durchführung dieser Investitionen sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es bereits abschließende Vereinbarungen hierfür geben konnte. Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

RISIKEN AUS DER REDUZIERUNG VON FINANZMITTELN FÜR DEN REGIONALVERKEHR

Maßgeblich für die Entwicklung im Regionalverkehrsmarkt in Europa ist die Höhe von verfügbaren finanziellen Mitteln für die Bestellung oder Unterstützung von Verkehrsangeboten. Für unsere Aktivitäten im europäischen Regionalverkehr stellen daher Zahlungen von in der Regel staatlichen oder staatlich finanzierten Bestellerorganisationen (im Wesentlichen Bestellerentgelte) einen wesentlichen Teil der Umsatzerlöse dar. Hier besteht vor dem Hintergrund der Sparbemühungen der öffentlichen Haushalte (insbesondere in Staaten mit hoher Staatsverschuldung) das Risiko, dass die verfügbaren Mittel gekürzt werden könnten. Wir begegnen diesem Risiko, indem wir unser Leistungsangebot entsprechend anpassen und die Fahrgeldeinnahmen ausbauen.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert. Hier besteht das Risiko, dass sich Absicherungen nicht oder nicht wie beabsichtigt materialisieren.

¹... Seite 240 ff.

Mit dem Ausbau unseres internationalen Geschäfts entsteht ein Währungsrisiko, da Cashflows in verschiedenen Währungen anfallen. Dies gilt insbesondere für den US-Dollar, das britische Pfund und die schwedische Krone.

Ein Teil der Verpflichtungen aus Pensions- und anderen pensionsähnlichen Leistungszusagen ist durch Planvermögen gedeckt, das aus Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen besteht. Wertverluste bei diesen Anlagen verringern direkt die Abdeckung der Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen und können unter Umständen Zuführungen durch das Unternehmen erforderlich machen.

Auf Basis unserer guten Rating-Einstufungen verfügen wir über einen sehr guten Kapitalmarktzugang. Um jederzeit die Zahlungsfähigkeit sowie die finanzielle Flexibilität des DB-Konzerns sicherstellen zu können, verfügen wir über liquide Mittel, Kreditlinien, ein 2-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm und ein 15-Mrd.-€-Debt-Issuance-Programm. Im Rahmen unseres konzernübergreifenden Cashpoolings stellen wir sicher, dass die Mittel konzernintern bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt werden können.

RECHTLICHE UND VERTRAGLICHE RISIKEN

Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen vielfach Bauprojekte und Immobilien oder Umweltangelegenheiten (insbesondere die Folgen aus dem Ausstieg aus der Atomenergie). Es besteht zudem das Risiko, dass einige der langfristigen Verkehrsverträge unter anderem aufgrund von unvorhersehbaren Kostensteigerungen unwirtschaftlich werden könnten. Wir versuchen, hier entsprechend kosten- und erlösseitig gegenzusteuern.

Für rechtliche und vertragliche Risiken wurden unter Abschätzung der jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten Rückstellungen gebildet. Die tatsächliche Inanspruchnahme dieser Rückstellungen ist davon abhängig, ob sich die Risiken in Höhe der heutigen Einschätzungen realisieren.

REGULATORISCHE UND POLITISCHE RISIKEN

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Der DB-Konzern erbringt im Schienenverkehr Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Der Zugang zum deutschen Schienennetz ist seit dem Jahr 1994 diskriminierungsfrei möglich. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von unseren

Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs.

Auch die Struktur des DB-Konzerns ist potenziell regulatorischen Risiken ausgesetzt. Diese könnten sowohl auf der nationalen als auch der europäischen Ebene entstehen.

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.

PERSONALRISIKEN

Unsere Mitarbeiter und ihre Fähigkeiten sind für unseren zukünftigen Erfolg von zentraler Bedeutung. Unsere Vergütungssysteme und Personalentwicklungsprogramme und -maßnahmen zielen darauf ab, unsere Mitarbeiter zu binden und zu gemeinsamen Höchstleistungen zu motivieren. Die unerwünschten Mitarbeiterabgänge liegen bei uns auf einem niedrigen Niveau. Darin drücken sich zum einen unsere Anstrengungen aus, Engagement und Identifikation der Beschäftigten mit dem DB-Konzern zu erhöhen. Zum anderen zeigt sich hierin unsere Attraktivität als Arbeitgeber.

Die aktuelle Altersstruktur im DB-Konzern wird zukünftig einen deutlich höheren Personalbedarf zur Folge haben, der infolge der demografischen Entwicklung schwieriger am Arbeitsmarkt zu decken sein wird. Wir stehen zudem in einem immer stärker werdenden Wettbewerb um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte. Beiden Herausforderungen begegnen wir unter anderem durch enge Kontakte zu Schulen und Universitäten und durch unsere Rekrutierungsmaßnahmen, die wir über den Ausbau unserer Personalgewinnungsorganisation weiter verstärken.

Bei der Integration neu akquirierter Gesellschaften zielen unsere Bemühungen zudem auf die Bindung von Mitarbeitern in Schlüsselpositionen.

Um uns im Wettbewerb behaupten zu können, ist unsere Personalkostenstruktur in Relation zu der unserer Wettbewerber von entscheidender Bedeutung. Zusätzliche einseitige Belastungen, zum Beispiel in Form von höheren Tarifabschlüssen als bei unseren Wettbewerbern, verschlechtern hier unsere Wettbewerbsposition. Einen wichtigen Baustein hierzu stellt der Abschluss des Branchentarifvertrags für den Schienenpersonennahverkehr dar. Damit gelten für Entgelt und Arbeitszeit branchenweit flächendeckende Tarifstandards. Auch mit der GDL wurden einheitliche Standards zu Arbeits- und Entgeltbedingungen von Lokführern auf den Weg gebracht.

COMPLIANCE-RISIKEN

Durch die Neuaufstellung unseres Compliance-Bereichs im Jahr 2009 haben wir dokumentiert, dass die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB-Konzerns ist. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient unsere Compliance-Organisation. Details hierzu finden Sie im *Compliance Bericht* ¹.

IT-RISIKEN

Unzureichendes IT-Management kann zu schwerwiegenden Gefährdungen der Geschäftsprozesse des DB-Konzerns führen (zum Beispiel durch die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen oder den unautorisierten Zugang Dritter zu Kundendaten). Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um eventuelle Risiken zu ermitteln und zu minimieren.

Für das Risikomanagement in IT-Projekten existiert eine besondere Gruppe von Fachleuten (IT Project Assurance Group), die alle größeren IT-Projekte mit dem Ziel begleitet, den Projekterfolg sicherzustellen.

Das IT-Risikomanagement für Anwendungen und Infrastrukturen ermittelt systematisch Risiken und eliminiert oder minimiert diese. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie gegebenenfalls an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht.

Zusätzlich erfolgen eine regelmäßige Überprüfung der Systemarchitektur und eine regelmäßige Erneuerung der Hardware-Plattformen, sodass die Informationstechnologie stets die sich ändernden Geschäftsanforderungen erfüllt und dem aktuellen Stand der Technik entspricht.

Um eine hohe Verfügbarkeit im IT-Betrieb sicherzustellen, verwenden wir auf mehrere Standorte verteilte und redundante Systeme für Betrieb und Datensicherung, ausfallsichere Systeme sowie ausgelagerte Bandsicherungen und getrennte Administrationen. Insbesondere das Wide Area Network (WAN) ist überall da redundant ausgelegt, wo IT-Sicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern. Diese Maßnahmen sollen das Risiko eines Ausfalls von IT-Systemen reduzieren, massive Störungen vermeiden und damit unternehmenskritische Geschäftsprozesse sichern.

Beurteilung der Risikosituation durch die Unternehmensleitung

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis unseres Risikomanagementsystems. Die wesentlichen Risiken lagen im Berichtsjahr in den Bereichen gesamtwirtschaftliche Risiken, Marktrisiken und Betriebsrisiken. Im Vergleich zum Jahr 2010 hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr leicht erhöht.

Ein wichtiger Indikator für die Gesamtrisikoeinschätzung ist auch eine Bewertung durch Dritte. Neben der internen, unternehmenseigenen Risikobewertung werden die Bonität und das aggregierte Ausfallrisiko des DB-Konzerns durch die drei Rating-Agenturen Moody's, S&P und Fitch eingeschätzt. Die positiven Bewertungen der Rating-Agenturen stimmen dabei mit unseren internen Einschätzungen zur Gesamtrisikoposition überein.

Als Ergebnis unserer Analysen von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Konzernvorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und unserer Mittelfristplanung keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

Organisatorisch haben wir alle Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Unser kontinuierliches Risikomanagement und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risikobegrenzung im DB-Konzern bei.

¹... Seite 52f.

NACHTRAGSBERICHT

::: VERHANDLUNGEN ZUM ZUKUNFT-TARIFVERTRAG GESTARTET

::: S & P LANGFRISTRATING BESTÄTIGT

::: EINIGUNG ZU NUTZUNGSENTGELTEN FÜR BAHNSTROMFERNLEITUNGEN ERZIELT

Zukunft-Tarifvertrag soll Herausforderungen des demografischen Wandels begegnen

Mit EVG und GDL wurde vereinbart, das bestehende Beschäftigungsbündnis fortzusetzen und an den bestehenden demografischen Herausforderungen neu auszurichten. Hierzu wurden Eckpunkte für einen Zukunft-Tarifvertrag (ZukunftTV) vereinbart.

Zentrales Element des ZukunftTV ist ein sogenanntes Lebensphasenmodell, das gezielter auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter ausgerichtet ist und den Mitarbeitern für ihr gesamtes Berufsleben eine Perspektive im DB-Konzern eröffnen soll. Die im Sommer 2011 aufgenommenen Verhandlungen zum ZukunftTV wurden nicht wie ursprünglich geplant bis Ende 2011 abgeschlossen. Sie werden 2012 vereinbarungsgemäß fortgeführt. Der bestehende Beschäftigungssicherungs-Tarifvertrag (BeSiTV) wurde in diesem Zusammenhang konditioniert verlängert, sodass durch die Verlängerung während der Verhandlungsphase für die Arbeitnehmer keine Nachteile entstehen. Der ZukunftTV wird dabei auch eine Neuregelung zur Beschäftigungssicherung beinhalten. Betriebsbedingte Kündigungen wird es somit auch weiterhin nicht geben.

S&P löst CreditWatch auf

Die Rating-Agentur S&P hat am 17. Januar 2012 die am 8. Dezember 2011 begonnene Überprüfung des Langfrustratings der DB AG beendet, den CreditWatch aufgelöst und die bisherigen Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt. Das Langfrustrating der DB AG bleibt damit unverändert »AA« mit stabilem Ausblick.

DB Schenker Logistics baut Position im Landverkehr in Finnland aus

Am 12. Januar 2012 hat die finnische DB Schenker-Landesgesellschaft Oy Schenker East Ab vereinbart, das gesamte Aktienkapital der Suomen Kiitoautot Oy zu erwerben. Dieses Unternehmen gehörte bislang der Kiitoautot Yhtiöt Oy. DB Schenker übernimmt das gesamte operative Geschäft.

Suomen Kiitoautot Oy und Schenker Cargo Oy, eine Tochtergesellschaft der Oy Schenker East Ab, machen zusammen zwei Drittel der Kiitolinja-Kette aus, die sich auf inländische Beschaffung und Distribution in Finnland spezialisiert hat.

Bund investiert 100 Mio. € zusätzlich in die Infrastruktur

Im Rahmen des kürzlich beschlossenen Infrastrukturbeschleunigungsprogramms plant der Bund, innerhalb der nächsten zwei Jahre weitere 100 Mio. € in die Modernisierung von mehr als 130 vorwiegend kleineren und mittleren Bahnhöfen zu investieren.

Die Maßnahmen reichen von der Herstellung der Stufenfreiheit über die Modernisierung von Bahnsteigen sowie deren technische Ausstattung bis zur Verbesserung des Wetterschutzes. Im Wesentlichen wurden Bahnhöfe ausgewählt, die bereits in der Bedarfsplanung sind. Dadurch kann die Umsetzung der Maßnahmen beschleunigt werden.

Einigung zu Nutzungsentgelten für Bahnstromfernleitungen erzielt

Ende Februar 2012 wurde eine Einigung in dem Prüfverfahren zu den Bahnstromnetzentgelten¹ mit einem noch zu schließenden Vergleich zwischen BNetzA und DB Energie erzielt. Die BNetzA genehmigt demnach die Nutzungsentgelte für die Jahre 2005 bis 2008 unter Kürzungen, und die DB Energie wird rückwirkend ab dem Jahr 2009 in das Regime der Anreizregulierung einbezogen. Für die erste Regulierungsperiode von 2009 bis 2013 wurde ein Erlöspfad definiert, der eine fixe Obergrenze der pro Jahr erzielbaren Erlöse festlegt.

Die aus den tatsächlich erhobenen Netzentgelten in der Vergangenheit erzielten Mehrerlöse werden von der genehmigten Erlösobergrenze ab dem Jahr 2009 abgezogen.

Die Erlösobergrenzen für die zweite Regulierungsperiode von 2014 bis 2018 sind Gegenstand einer weiteren Überprüfung, die in der zweiten Jahreshälfte 2012 beginnen wird.

¹ Seite 90

PROGNOSEBERICHT

- ::: ABSCHWÄCHUNG DES WIRTSCHAFTSWACHSTUMS IM JAHR 2012
- ::: UMSATZ- UND ERGEBNISSTEIGERUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2012 ERWARTET
- ::: AUSBLICK BLEIBT MIT UNSICHERHEITEN BEHAFTET

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts besteht ein hohes Maß an Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Insbesondere die Auswirkungen einer weiteren Verschärfung der Staatsschuldenkrise sind im Augenblick nicht absehbar. Wir gehen aber davon aus, dass sich das Wirtschaftswachstum spürbar abschwächen wird. Dies dürfte in einigen Staaten zu rezessiven Entwicklungen führen.

Künftige Ausrichtung des DB-Konzerns

KÜNFTIGE GESCHÄFTSPOLITIK

Wir wollen im Geschäftsjahr 2012 unsere Marktpositionen behaupten und in unseren Geschäftsfeldern organisch weiter wachsen. Nach der Akquisition von Arriva im Jahr 2010 haben wir unsere Position im europäischen Personenverkehrsmarkt deutlich ausgebaut und wollen auch in diesem Markt mit unserem Geschäftsfeld DB Arriva zukünftig eine starke Rolle spielen. Wir beabsichtigen im Geschäftsjahr 2012 keine grundlegende Änderung unserer Geschäftspolitik.

KÜNFTIGE STRATEGISCHE AUSRICHTUNG

Wir richten unsere Strategie unverändert an den langfristigen Megatrends in unseren Märkten aus. Unsere Analysen zeigen, dass diese intakt sind. Die strategische Zielsetzung des DB-Konzerns ist damit unverändert. Im Berichtsjahr haben wir unseren strategischen Ansatz um die soziale und die ökologische Dimension erweitert. Ziel ist es, einen nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz mit einer erweiterten, auf Nachhaltigkeit basierenden unternehmerischen Ausrichtung sicherzustellen.

KÜNFTIGE ABSATZMÄRKTE

Im deutschen Personenverkehrsmarkt (Bus und Schiene) sind unsere Wachstumsmöglichkeiten aufgrund unserer bestehenden starken Position, der hohen Wettbewerbsintensität und von kartellrechtlichen Einschränkungen begrenzt. Unser Fokus liegt folgerichtig darauf, unsere starke Position zu verteidigen. Der Schwerpunkt unserer Wachstumserwartungen im Personenverkehr liegt mit unserem Geschäftsfeld DB Arriva im europäischen Ausland und im grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr.

Im Schienengüterverkehr liegt unser Fokus unverändert auf dem europäischen Markt. Nach dem Aufbau unseres Netzwerks in den letzten Jahren verfügen wir über eine gute Position auf allen zentralen europäischen Achsen und können auch heute schon Verbindungen bis nach China anbieten.

Auch im Bereich Spedition und Logistik erwarten wir bezogen auf die Absatzmärkte keine Veränderungen im Geschäftsjahr 2012. DB Schenker Logistics ist bereits heute in allen wichtigen Märkten und Regionen sehr gut vertreten.

Konjunkturelle Aussichten

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2012 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Gleichzeitig sind die nachfolgenden Einschätzungen in Anbetracht der Eintrübung der Konjunkturperspektiven in den letzten Monaten und der bestehenden Risiken mit Blick auf die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hohen Unsicherheiten behaftet.

Voraussichtliche Entwicklung — in %	2011	2012
BIP Welt ¹⁾	+2,5	<+2,5
Welthandel	+5,5	<+4,0
BIP Euro-Raum	+1,5	±0,0
BIP Deutschland	+3,0	+0,5

¹⁾ Summe ausgewählter Industrie- und Schwellenländer.

Die Daten für 2011 entsprechen den per 15.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Das Weltwirtschaftswachstum dürfte sich im Jahr 2012 weiter abschwächen. Die Auswirkungen der Staatsschuldenkrise werden die Weltkonjunktur belasten. In den USA und Europa werden Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Haushalte das Wirtschaftswachstum dämpfen. Stützende Impulse für die Weltkonjunktur dürften trotz der staatlichen Maßnahmen zur Vermeidung einer konjunkturellen Überhitzung einzig von den Schwellenländern – insbesondere Asiens – ausgehen. In den Industriestaaten ist nur ein moderates Wachstum, in einigen europäischen Krisenländern eine Rezession zu erwarten. Für die Weltwirtschaft dürfte es im Jahr 2012 selbst in einem optimistischen Szenario zu einer Konjunkturdelle kommen, bei der das Welt-BIP um knapp 2,5% und der Welthandel um maximal 4% zulegen würden. Sollte es nicht gelingen, das

Vertrauen in die fiskalpolitische Konsolidierung der Staatshaushalte und in die Stabilität des Bankensystems wiederherzustellen, kann eine erneute weltwirtschaftliche Rezession nicht ausgeschlossen werden.

Die konjunkturelle Dynamik dürfte sich in den USA und in Japan nach dem Wegfall im Jahr 2011 belastender temporärer Faktoren wie der Auswirkungen der Naturkatastrophe in Japan und eines hohen Rohölpreisanstiegs wieder etwas verstärken, das Wachstum aber insgesamt moderat bleiben. In den asiatischen Schwellenländern dürfte die konjunkturelle Entwicklung zwar schwächer als in den letzten Jahren, aber immer noch sehr kräftig ausfallen. Für China erwarten wir im Jahr 2012 einen Produktionsanstieg um etwa 8%.

In Europa und insbesondere im Euro-Raum dürften die Unsicherheiten und die Verschlechterung der Finanzierungsbedingungen infolge der Verschärfung der Schuldenkrise die Konjunktur stark beeinträchtigen. Die Investitionen und der private Konsum werden spürbar gedämpft, die öffentlichen Ausgaben durch die hohe Staatsverschuldung eingeschränkt. Gestützt wird die Wirtschaft in den europäischen Ländern im Jahr 2012 voraussichtlich durch die weiterhin expansive Geldpolitik sowie die hohe, wenn auch abgeschwächte Wachstumsdynamik in den Schwellenländern Asiens, Lateinamerikas sowie Mittel- und Osteuropas. Die gesamtwirtschaftliche Produktion in Europa dürfte im Jahr 2012 stagnieren. Sofern die Staatsschuldenkrise nicht weiter eskaliert und keine größeren Ansteckungseffekte auf den europäischen Finanzmärkten verursacht, dürfte sich die Unsicherheit im Jahresverlauf 2012 verringern und die Finanzierungsbedingungen sich wieder leicht verbessern. In der Folge wird sich die Konjunktur wieder beleben. Einer stärkeren Erholung werden jedoch die notwendigen Konsolidierungsbemühungen in vielen Mitgliedsländern entgegenstehen.

In den Ländern Mittel- und Osteuropas (MOE) dürfte das Expansionstempo im Jahr 2012 zurückgehen. Die Exporte werden durch eine schwächere konjunkturelle Entwicklung in Westeuropa belastet. Vonseiten der privaten Haushalte sind nur geringe Impulse zu erwarten. Wegen der zuletzt gestiegenen Risikoaversion der Kreditinstitute ist mit schwächeren Kapitalzuflüssen und einer restriktiveren Kreditvergabe zu rechnen. Das BIP dürfte in der MOE-Region weiterhin über dem EU-Durchschnitt liegen.

Die Staatsschuldenkrise belastet zunehmend die deutsche Konjunktur. Die Dynamik der konjunkturellen Expansion wird auch in Deutschland deutlich an Schwung verlieren und das BIP im Jahr 2012 nur noch moderat zulegen. Infolge der Konjunkturabschwächung in wichtigen Handelspartnerländern werden die außenwirtschaftlichen Impulse nachlassen. Der Export dürfte sogar etwas schwächer zulegen als die Importe. Der Außenhandel trägt voraussichtlich nicht mehr zum Wachstum des BIP bei. Die inländische Verwendung dürfte damit die Konjunktur tragen. Dabei wird der Staatsverbrauch infolge der Konsolidierungsmaßnahmen nur noch gering ausgeweitet. Die privaten Konsumausgaben dürften infolge der anhaltend hohen Verunsicherung bei den Konsumenten ebenfalls geringer zulegen als im Jahr 2011. Die deutsche Wirtschaft wird im Jahr 2012 vor allem von den erwarteten niedrigen Zinsen im Euro-Raum profitieren. Durch niedrige Finanzierungskosten gestützt, dürften die Investitionen gegenüber dem Vorjahresniveau leicht zulegen. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt bleibt voraussichtlich weiterhin stabil. Wir gehen davon aus, dass die Erwerbstätigkeit im kommenden Jahr aufgrund der schwachen Konjunktur nur noch marginal zunimmt. Die verfügbaren Realeinkommen dürften infolge der leicht verbesserten Erwerbstätigkeit und etwas höherer Lohnabschlüsse trotz weiterer Inflation noch leicht zulegen können. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe wird infolge der abgeschwächten Nachfrage nur moderat anziehen. Die Rohstahlproduktion dürfte hingegen ihr hohes Vorjahresniveau nicht mehr überschreiten.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Voraussichtliche Entwicklung — in %	2011	2012
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+1,3	<=+1,0
Europäischer Schienenpersonenverkehr (Basis Pkm)	+0,5	<+0,5
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	+3,2	<=+2,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	+5,5	<=+1,5
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+7,4	+4,0 bis +6,0
Globale Luftfracht (Basis t)	-0,6	<+1,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+5,5	+4,0 bis +5,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+6,0	+5,0 bis +7,0

Die Daten für 2011 entsprechen den per 15.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Aufgrund der erwarteten positiven Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und der weiter leicht zunehmenden Realeinkommen bleiben auch die Konjunkturreffekte für den deutschen Personenverkehrsmarkt erhalten und die Gesamtnachfrage dürfte weiter leicht ansteigen. Während der innerdeutsche Luftverkehr nach der schwachen Entwicklung im Jahr 2011 von einem positiven Basiseffekt profitieren wird, ist hingegen unklar, wie hoch die Belastungen durch zusätzliche Kosten für Emissionsrechte sein werden beziehungsweise welche Auswirkungen das auf die Nachfrage haben wird. Auch für den Schienenpersonenverkehr erwarten wir nach der im Berichtsjahr unter anderem durch den Wegfall der positiven Sondereffekte aus dem Jahr gedämpften Entwicklung wieder ein dynamischeres Wachstum. Eine mögliche Stabilisierung im öffentlichen Straßenpersonenverkehr wird von den Entwicklungen im Zuge der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs beziehungsweise vom Umfang der Angebote und deren Nachfragestärke abhängen.

Für den europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkt erwarten wir in Anbetracht der abgekühlten gesamtwirtschaftlichen Perspektive und der Konsolidierungsbemühungen vieler Mitgliedsstaaten eine Entwicklung, die sich annähernd auf dem Vorjahresniveau bewegt. Hierbei werden aber auch weiterhin deutliche regionale Unterschiede zu verzeichnen sein. Vor dem Hintergrund der in einigen Ländern bereits initiierten beziehungsweise geplanten Sparprogramme ist auch von einem erhöhten Streikrisiko mit entsprechend dämpfenden Effekten auf die Verkehrsnachfrage auszugehen.

Auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt ist mit Blick auf die bestehenden Unsicherheiten nach der dynamischen Erholung im Jahr 2010 und dem kräftigen Anstieg im Berichtsjahr für das Jahr 2012 von einem moderateren Nachfrageanstieg auszugehen. Die weitere Entwicklung hängt maßgeblich davon ab, wie schnell sich die finanzpolitische und wirtschaftliche Situation in Europa stabilisiert und die Transportnachfrage nach einem erwarteten schwachen Jahresauftakt im weiteren Verlauf wieder an Dynamik gewinnen kann. Die Wettbewerbsintensität wird bei einer insgesamt zu erwartenden Nachfrageabschwächung wieder ansteigen und den Preisdruck erhöhen. Nicht zuletzt mit Blick auf die hohen Unsicherheiten wird das Jahr 2012 daher für alle Marktakteure zu einer erneuten Herausforderung werden.

Auch für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt erwarten wir für das Jahr 2012 nur eine schwache Entwicklung. Das Vorjahresniveau dürfte nur leicht überschritten werden. Grund hierfür ist, dass infolge der allgemeinen Konjunkturabkühlung und der Staatsschuldenkrise kaum Wachstumsimpulse aus der Wirtschaft zu erwarten sind. Mit der sich

abschwächenden Nachfrage werden sowohl der inter- als auch der intramodale Wettbewerbsdruck deutlich zunehmen und somit der Preis als entscheidendes Kriterium wieder stärker in den Vordergrund rücken. Vor dem Hintergrund der bereits initiierten beziehungsweise geplanten Sparprogramme ist in einigen Ländern von einem erhöhten Streikrisiko mit entsprechend dämpfenden Effekten auf die Verkehrsnachfrage auszugehen. Belastungen sind darüber hinaus auch durch die für Sommer 2012 geplante mehrwöchige Sperrung beziehungsweise eingeschränkte Betriebsdurchführung auf der Brennerstrecke zu erwarten.

In Anbetracht der verhaltenen Konjunkturaussichten ist für den europäischen Landverkehrsmarkt im Jahr 2012 eine gegenüber dem Berichtsjahr abgeschwächte, aber immer noch deutlich positive Entwicklung zu erwarten. Dementsprechend gehen wir für das Jahr 2012 von einer nach wie vor angespannten Marktlage und einem anhaltend starken Margendruck aus.

Für den globalen Luftfrachtmarkt rechnen wir im Jahr 2012 bestenfalls wieder mit einem leichten Wachstum. Die bereits im Berichtsjahr zu beobachtende Verlagerung von der Luft zur Seefracht wird sich voraussichtlich auch im Jahr 2012 fortsetzen.

Für die Seefracht wird ein Nachfragewachstum von etwa 4 bis 5 % erwartet, wobei das Marktumfeld auch im Jahr 2012 von Überkapazitäten bestimmt wird.

In der Sparte Kontraktlogistik/SCM gehen wir infolge der erwartender steigender Outsourcing-Raten in den für uns wichtigen Industrien sowie eines, wenn auch gebremsten, anhaltenden Wirtschaftswachstums in vielen Kernländern der Kontraktlogistik für das Jahr 2012 von einer grundsätzlich positiven Marktentwicklung aus, die auch in einer ähnlichen Größenordnung wie im Berichtsjahr liegen könnte. Dies gilt vor allem für die wichtigen Schwellenländer. In den Hauptindustrien der Kontraktlogistik bleibt der Ausblick insgesamt positiv, jedoch wird insbesondere für Automotive mit einem abgeschwächten Wachstum gerechnet.

Nach dem deutlichen Wachstum im Berichtsjahr dürfte sich die Trassennachfrage im Jahr 2012 auf dem Vorjahresniveau bewegen. Auch bei den Stationshalten ist von einer stabilen Entwicklung auszugehen. Die Perspektiven für den Bereich Vermietung sind infolge der für den Einzelhandel und die Gastronomie zwar abgeschwächten, aber anhaltend guten Rahmenbedingungen ebenfalls positiv. Die Einzelhandelsumsätze in Deutschland dürften weiter leicht ansteigen.

Voraussichtliche Entwicklung der Beschaffungs- und Finanzmärkte

Für das Geschäftsjahr 2012 erwarten wir keine prinzipiellen Engpässe auf der Beschaffungsseite. Eine entscheidende Rolle spielt die weitere Entwicklung der Energiepreise. Insgesamt erwarten wir eine moderate Energie- und Rohstoffpreisentwicklung.

MODERATE ENERGIEPREISENTWICKLUNG WAHRSCHEINLICH

Angesichts der wirtschaftlichen Unsicherheiten aufgrund der Staatsschuldenkrise und einer möglichen Wirtschaftsabkühlung in Asien scheint eine moderate Preisentwicklung an den Energiemärkten wahrscheinlich. Das Basisszenario bildet die Annahme, dass sich die Wachstumsraten in Asien verringern, ein Abschwung in den USA vermieden werden kann und Teile des Euro-Raums in eine leichte Rezession rutschen. Jedoch bestehen Unsicherheiten infolge der Staatsschuldenkrise und hoher geopolitischer Risiken, sodass weiterhin mit hohen Preisschwankungen gerechnet werden muss.

Für die Ölpreisentwicklung im Jahr 2012 wird ausschlaggebend sein, ob die physische Versorgungslage oder die Konjunktorentwicklung in der Wahrnehmung der Marktteilnehmer die Oberhand behält. Es wird erwartet, dass die OPEC angesichts des Preisniveaus ihr Fördervolumen beibehält. Ein großer Unsicherheitsfaktor sind jedoch die Spannungen mit dem Iran. Der prognostizierte weitere Nachfragezuwachs bei Öl und Ölprodukten sollte über ein steigendes Angebot aus Nicht-OPEC-Ländern gedeckt werden können.

Am deutschen Strommarkt steht der Stresstest für die Netz- und Erzeugungskapazitäten bei harten winterlichen Bedingungen noch aus. Der notwendige Netzausbau und der Zuwachs bei erneuerbaren Energien verzögern sich bisher. Die anfallenden Kosten dürften Strompreiserhöhungen nach sich ziehen.

WEITERHIN HOHE EMISSIONSTÄTIGKEIT BEI STAATSANLEIHEN ERWARTET

Infolge der hohen Verschuldung der überwiegenden Anzahl von Staaten in Europa gehen wir davon aus, dass das Emissionsvolumen von Staaten und staatlichen Institutionen im Jahr 2012 weiter hoch sein wird. Von besonderer Bedeutung wird hier die Emissionstätigkeit von verschiedenen Institutionen im Rahmen verabschiedeter Rettungspakete sein.

Aufgrund des hohen Refinanzierungsbedarfs der Staaten im Euro-Raum und der Erwartung einer vergleichsweise positiven Cashflow-Situation von Unternehmen rechnen wir damit, dass der Anteil von Staatsanleihen am Kapitalmarkt im Jahr 2012 zunehmen dürfte. Wir gehen in diesem Umfeld davon aus, dass Unternehmen mit hoher Bonität weiterhin einen guten Kapitalmarktzugang haben werden, auch wenn sich das Wirtschaftswachstum etwas abschwächen sollte.

Die zu erwartende weitere starke Inanspruchnahme der Kapitalmärkte durch staatliche und supranationale Emittenten und das damit einhergehende höhere Angebot an Schuldtiteln im Markt sollten zu attraktiveren Investorenrenditen führen. Insofern rechnen wir mit höheren langfristigen Refinanzierungssätzen als im Jahr 2011, auch bei Anleiheemissionen von Unternehmen mit guter Bonität.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds können die Gesetzesinitiativen der EU-Kommission zum vierten Eisenbahnpaket sowie die Vorbereitungen zum Eisenbahnregulierungsgesetz in Deutschland spürbare Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit haben. Aufgrund der derzeitigen zeitlichen Planungen gehen wir jedoch davon aus, dass frühestens Ende 2012 mit konkreten Umsetzungen zu rechnen ist.

Voraussichtliche Ertragslage

DB-KONZERN

Die im Folgenden dargestellte Entwicklung basiert auf den in unserer Mittelfristplanung hinterlegten Annahmen zu den von uns erwarteten Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen. Diese Annahmen und Einschätzungen unterliegen mit zunehmendem Zeithorizont größeren Prognoseunsicherheiten. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der hohen makroökonomischen Unsicherheit infolge der Staatsschuldenkrise.

Voraussichtliche Entwicklung — in Mio. €	2011	2012	2013
Umsatz	37.901	- 40.000	↗
EBIT bereinigt	2.309	> 2.600	↗
ROCE in %	7,3	> 7,5	↗

↗ oberhalb des Vorjahreswerts, → auf Vorjahresniveau,
 ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Nach der positiven Entwicklung im Berichtsjahr rechnen wir auch im Geschäftsjahr 2012 mit einem weiteren Umsatzanstieg. Dieser dürfte angesichts der gedämpfteren konjunkturellen Erwartungen auf vergleichbarer Basis ähnlich ausfallen wie im Berichtsjahr. Auch für das Geschäftsjahr 2013 erwarten wir weiter steigende Umsätze.

Die positive Umsatzentwicklung und unser Kostenmanagement werden sich voraussichtlich auch in der Entwicklung des bereinigten EBIT im Geschäftsjahr 2012 und im Geschäftsjahr 2013 widerspiegeln. Kritisch für die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2012 wird vor allem das wirtschaftliche Umfeld sein. Im Falle einer Verschärfung der weltweiten Staatsschuldenkrise werden auch unsere weltweiten geschäftlichen Aktivitäten davon betroffen sein.

Aufgrund der derzeit erwarteten weiteren Steigerung des bereinigten EBIT wird sich auch der ROCE weiter in Richtung seiner Zielmarke von 10 % verbessern. Abgeschwächt wird diese Entwicklung voraussichtlich durch das Capital Employed, das infolge einer umfangreicheren Investitionstätigkeit in den nächsten Jahren zunehmen dürfte.

GESCHÄFTSFELDER

Voraussichtliche Entwicklung — in Mio. €	UMSATZ		EBIT BEREINIGT	
	2011	2012	2011	2012
DB Bahn Fernverkehr	3.794	↗	157	↗
DB Bahn Regio	8.718	↗	801	↗
DB Arriva	3.367	↗	160	↗
DB Schenker Rail	4.924	↗	32	↗
DB Schenker Logistics	14.867	↗	403	↗
DB Dienstleistungen	1.413	→	123	↘
DB Netze Fahrweg	4.642	↗	715	↗
DB Netze Personenbahnhöfe	1.077	↗	226	→
DB Netze Energie	2.853	↗	80	→

↗ oberhalb des Vorjahreswerts, → auf Vorjahresniveau,
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

DB Bahn Fernverkehr

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr rechnen wir auf Basis einer wieder verbesserten Fahrzeugverfügbarkeit und einer geringeren Belastung durch Bautätigkeiten im Schienennetz im Geschäftsjahr 2012 mit einer höheren Verkehrsleistung sowie steigenden Umsatzerlösen. Diese sollten auch die steigenden Aufwendungen kompensieren können, sodass das bereinigte EBIT über dem Vorjahresniveau liegen sollte.

DB Bahn Regio

Unterstützt von Angebotsverbesserungen im Schienen- und Busverkehr werden Umsatz und bereinigtes EBIT voraussichtlich ansteigen.

DB Arriva

Das Geschäftsfeld DB Arriva wird im Geschäftsjahr 2012 durch weitere Angebotsverbesserungen und Erfolge bei Vergabeverfahren voraussichtlich Steigerungen in Umsatz und bereinigtem EBIT ausweisen.

DB Schenker Rail

Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail erwarten wir weitere Verbesserungen. Ausgehend von einem zwar abgeschwächten, aber immer noch leicht positiven konjunkturellen Umfeld wird voraussichtlich das Transportvolumen weiter zunehmen. Diese Entwicklung dürfte sich entsprechend auf Umsatz und bereinigtes Ergebnis auswirken.

DB Schenker Logistics

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics erwarten wir nach den deutlichen Zuwächsen im Berichtsjahr auch im Geschäftsjahr 2012 weitere Verbesserungen, die sowohl auf Mengen- als auch auf Preiseffekten basieren. Diese Entwicklung dürfte sich auch auf das bereinigte EBIT auswirken.

DB Dienstleistungen

Wir erwarten, dass der Umsatz im Geschäftsjahr 2012 auf Vorjahresniveau liegen wird. Ergebnisseitig werden Belastungen wirken, die nicht an die Kunden weitergegeben werden, sodass das bereinigte EBIT voraussichtlich zurückgehen wird.

DB Netze Fahrweg

Auch im Geschäftsjahr 2012 wird der Umsatz im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg mengen- und preisbedingt weiter steigen. Die Umsatzsteigerung sowie weitere Rationalisierungsmaßnahmen werden sich voraussichtlich positiv auf das bereinigte EBIT auswirken.

DB Netze Personenbahnhöfe

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe werden die Umsätze nach unseren Erwartungen leicht über dem Niveau des Berichtsjahres liegen. Ergebnisseitig wird das Niveau des Vorjahres erreicht werden.

DB Netze Energie

Die Trends in der Umsatzentwicklung im Berichtsjahr werden sich voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2012 fortsetzen, sodass der Außenumsatz über dem Vorjahresniveau liegen sollte. Ergebnisseitig erwarten wir infolge steigender Kosten ein bereinigtes EBIT auf Vorjahresniveau.

Erwartete Investitionen

Unseren Modernisierungskurs werden wir mit hohen Investitionen weiter fortführen. Diese werden im Geschäftsjahr 2012 und im Geschäftsjahr 2013 voraussichtlich deutlich oberhalb des Niveaus des Berichtsjahres liegen.

Der Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit wird unverändert bei Investitionen in die Schieneninfrastruktur im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg liegen. In das Bestandsnetz in Deutschland werden wir im Geschäftsjahr 2012 erneut rund 4,4 Mrd. € investieren. Der Fokus liegt dabei auf den Strecken Hamburg – Bremen – Münster, Hannover – Göttingen, Hamm – Dortmund – Düsseldorf sowie den Knoten Magdeburg, Leipzig und Erfurt. Hinzu kommen höhere Investitionen in Fahrzeuge in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Bahn Fernverkehr.

In Summe erwarten wir in den kommenden fünf Jahren bis 2016 auf Basis unserer umfangreichen Programme Investitionen von nahezu 50 Mrd. €. Davon sollen etwa zwei Drittel in die Infrastruktur in Deutschland und ein Drittel in neue Züge und eine bessere Angebotsqualität fließen.

Erwartete Finanzlage

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch im Geschäftsjahr 2012 eine hohe Priorität für uns. Wir konzentrieren uns darauf, den Mittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit unserer Geschäftsfelder kontinuierlich zu prognostizieren, da dieser die Hauptquelle für liquide Mittel im Konzern darstellt. Die Liquiditätsprognose erfolgt monatsweise rollierend anhand eines Liquiditätsplans für zwölf Monate.

Im Geschäftsjahr 2012 hat der DB-Konzern fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in Höhe von rund 1,7 Mrd. € zu tilgen. Zur Refinanzierung dieser Finanzschulden werden wir die internationalen Finanzmärkte in Anspruch nehmen.

Der Finanzmittelbedarf wird durch die Emission von öffentlichen und nichtöffentlichen Anleihen gedeckt. Wie in den Vorjahren werden wir unsere Investorenbasis in Europa und Asien ansprechen. Emissionsbegleitend sind Finanzpräsentationen in Europa und Asien geplant.

Wir gehen davon aus, dass durch die Finanzierungsmaßnahmen die Struktur der Passivseite der Bilanz nicht wesentlich verändert wird, da die Maßnahmen der Refinanzierung von auslaufenden Finanzschulden dienen.

Für unsere Kapitalmarktaktivitäten verfügen wir unverändert über einen angemessenen *Finanzierungsspielraum aus unserem Debt-Issuance- und unserem Commercial-Paper-Programm*¹. Die bestehenden, bislang nicht genutzten Kreditfazilitäten dienen als Rückfallebene im Falle der Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung des DB-Konzerns ist daher im Geschäftsjahr 2012 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen werden auch im Geschäftsjahr 2012 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse, im Wesentlichen Mittel des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung, abgedeckt. Die von uns zu finanzierenden Netto-Investitionen werden im Geschäftsjahr 2012 voraussichtlich plangemäß deutlich ansteigen. Wir gehen allerdings davon aus, die Netto-Investitionen auf Basis des im Jahresverlauf kontinuierlich erwarteten positiven operativen Cashflows voraussichtlich vollständig aus der Innenfinanzierung abdecken zu können.

Da allerdings die DB AG erwartungsgemäß für das Geschäftsjahr 2011 erneut eine Dividende an ihren Eigentümer ausschütten wird, werden die Netto-Finanzschulden per 31. Dezember 2012 voraussichtlich auf dem Niveau des Berichtsjahresendes liegen.

Unsere M&A-Aktivitäten werden wir im Geschäftsjahr 2012 selektiv und fokussiert fortführen. Wir erwarten hieraus im Geschäftsjahr 2012 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Finanzlage.

Chancenbericht

CHANCENMANAGEMENT IM DB-KONZERN

Unser Chancenmanagement leiten wir im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von Chancen liegt primär bei dem operativen Management in den Geschäftsfeldern und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Wir beschäftigen uns dazu intensiv mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in unserem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete geschäftsbereichsspezifische Chancenpotenziale abgeleitet und analysiert.

¹... Seite 132

Um unseren Kurs eines profitablen Wachstums abzusichern, setzen wir umfassende Maßnahmenpakete im Rahmen konzernübergreifender oder geschäftsfeldspezifischer Programme um, von denen wir Absicherungen oder Verbesserungen in Leistungsqualität, Effizienz und Kostenstrukturen erwarten. Wir sehen hierin auch Chancen für weiteres organisches Wachstum, das sich zudem in weiteren Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen widerspiegeln dürfte.

Die strategische Aufstellung des DB-Konzerns hat sich über verschiedene Konjunkturzyklen bewährt und maßgeblich zur positiven Entwicklung im Berichtsjahr beigetragen. Im Fokus unserer Maßnahmen liegt es auch immer, unsere langfristige Wettbewerbsposition zu verbessern. Der DB-Konzern ist insgesamt gut aufgestellt für das Nutzen von Chancen, die aus den wesentlichen Trends in unseren Märkten resultieren. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die Ausführungen im Kapitel *Strategie* ¹.

Damit der DB Konzern sein Leistungsversprechen einhalten kann, haben wir eine *Kunden- und Qualitätsinitiative* ² aufgesetzt. Mit der Umsetzung umfangreicher Leistungspakete in den nächsten Jahren erwarten wir, spürbare Verbesserungen für unsere Kunden erreichen zu können. Hierin sehen wir signifikante Chancen, den Kundenzuspruch zu verbessern.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln, als wir es erwarten. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf die Leistungsentwicklung der Geschäftsfelder insbesondere im Bereich Transport und Logistik auswirken.

Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten zudem darin, absehbare Marktkonsolidierungen aus unseren führenden Marktpositionen heraus aktiv gestalten zu können. Wir wollen dabei die Möglichkeiten nutzen, die uns gerade die Konsolidierung und die fortschreitende Globalisierung im Bereich Spedition und Logistik eröffnen. Mit DB Arriva haben wir zudem eine starke Position im europäischen Verkehrsmarkt und verfügen über eine Wachstumsplattform in allen unseren europäischen Zielmärkten.

Wir haben uns so positioniert, dass wir auch auf ein Umfeld offener beziehungsweise sich öffnender Märkte sowohl im europäischen Schienengüter- als auch im europäischen Personenverkehr gut vorbereitet sind und so sich bietende Chancen nutzen können. Infolge der Staatsschuldenkrise in Europa sehen wir Chancen aus einer Verstärkung der Ausschreibungsaktivitäten für Bus- und Schienenverkehre in den Staaten, in denen die Haushaltslage angespannt ist und die Regierungen

Sparmaßnahmen durchsetzen müssen. Von dieser Entwicklung könnten wir über die sehr gute Positionierung unseres Geschäftsfelds DB Arriva profitieren. Zudem bestehen Chancen, dass neue Märkte oder Marktsegmente für den Wettbewerb geöffnet werden.

Günstige Wechselkurs- und Zinsentwicklungen können sich potenziell positiv auf das Finanzergebnis auswirken. Das Konzern-Treasury verfolgt daher die Entwicklungen auf den Finanzmärkten genau, um mögliche Chancen zu erkennen und zu nutzen.

MITARBEITERENTWICKLUNG

Um auch in Zukunft Chancenpotenziale heben zu können, setzen wir auf eine verantwortungsvolle Personalpolitik, die sich am Mitarbeiter orientiert und zugleich Basis für unsere Zukunftsfähigkeit als international führender Mobilitäts- und Logistikdienstleister ist. Wir sind mit rund 10.400 Auszubildenden und Mitarbeitern im dualen Studium einer der größten Ausbilder in Deutschland. Die Berufsausbildung ist das Fundament unserer Nachwuchssicherung. Bis zum Jahr 2015 wird das Durchschnittsalter unserer Mitarbeiter von 45 auf 50 Jahre steigen. Wir stellen uns darauf ein, indem wir mit spezifischen Mitarbeiterentwicklungsprogrammen wie 50plus und Chance plus ältere Mitarbeiter und den Nachwuchs fördern.

CHANCENMANAGEMENT IN DEN GESCHÄFTSFELDERN

DB Bahn Fernverkehr

Chancen im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr bestehen unter anderem darin, unser Ergebnissteigerungsprogramm »energy« weiter umzusetzen. Im Berichtsjahr konnten hier bereits erste Erfolge erzielt werden.

Darüber hinaus sehen wir Chancen, unseren Kundenzuspruch zu steigern. Zentrale Maßnahmen hierfür sind eine Erhöhung der Kundenbindung, unter anderem mittels eines sukzessiven Ausbaus des BahnCard-Bestands, und die umfangreichen Investitionen in unsere Fahrzeugflotte in den nächsten Jahren. Auch die Fahrzeugverfügbarkeit wird sich in den nächsten Jahren wieder deutlich entspannen. Darüber hinaus sehen wir Chancen, die Wirtschaftlichkeit durch Maßnahmen der Vermarktung und der Ertragssteuerung zu steigern.

Zusätzliche Chancen bietet eine kontinuierliche Weiterentwicklung des internationalen Verkehrs. Zum Fahrplan 2012 wurde ein neuer Expressbusverkehr zwischen München und Prag eingerichtet.

¹... Seite 73ff., ²... Seite 138

DB Bahn Regio

Das Geschäftsfeld DB Bahn Regio will den aktuellen Marktanteil in Deutschland durch attraktive Verkehrsangebote langfristig sichern. Im deutschen Regionalverkehrsmarkt bestehen umfangreiche Chancen, da in den nächsten Jahren sehr viele Strecken und Netze neu vergeben werden. Unsere starke und fokussierte Aufstellung in diesem Markt eröffnet uns die Möglichkeit, sowohl quantitativ als auch qualitativ ein großes Ausschreibungsvolumen zu bewältigen.

Die Stärkung des Inlandsmarkts steht im Fokus des Projekts »Zukunftsfähigkeit Regio«, das strategische und operative Aktivitäten zur Weiterentwicklung der Geschäftstätigkeit bündelt. Zentrale Zielstellung des Programms ist die Schaffung von Strukturen und Prozessen zur Sicherstellung des langfristigen wirtschaftlichen Erfolgs des Geschäftsfelds. Chancen bieten sich insbesondere durch eine intensivere Zusammenarbeit mit Bestellern, optimierte Fahrgastangebote, eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit mittels Kostenoptimierung sowie eine marktorientierte Organisation und Steuerung der Aktivitäten.

Vor dem Hintergrund der erwarteten zunehmenden Wettbewerbsintensität in den regionalen Busmärkten wollen wir unsere Wettbewerbsfähigkeit sicherstellen. Im Jahr 2011 wurde das zentrale Programm »BUS2012plus« etabliert. Die Zielsetzung dieses Programms besteht in der Nutzung von Wachstumschancen, der Sicherung der Mittelfristplanung und der Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit.

DB Arriva

Um die Marktchancen im europäischen Personenverkehr wahrnehmen zu können, hat DB Arriva ein »Fit 4 Growth«-Programm initiiert. Im Rahmen dieses Programms wurden Projekte zur Effizienzsteigerung und Allokation von Kapazitäten auf geplante Wachstumsvorhaben angestoßen. Darüber hinaus sollen Einkaufsvorteile für DB Arriva identifiziert und gehoben werden.

DB Schenker Rail

Bereits im Jahr 2010 wurde das Programm »ProRail plus« gestartet. Das Programm wurde initiiert, um die wichtigsten Projekte des Geschäftsfelds zu bündeln, die einen signifikanten Ergebnisbeitrag leisten und die Entwicklung des europäischen Netzwerks unterstützen. Im Berichtsjahr haben sich die Projekte aus »ProRail plus« positiv auf das Ergebnis ausgewirkt. Allerdings hat sich im Laufe des Jahres gezeigt, dass weitere Maßnahmen nötig sind, um zukünftige Chancenpotenziale voll auszuschöpfen. Zu diesem Zweck wurde ein »Aktionsplan Deutschland« ins Leben gerufen. Neben operativen Verbesse-

rungen im bestehenden Geschäftsmodell werden Ansätze zur Weiterentwicklung des Geschäftsmodells und Begrenzung der Faktorpreisentwicklung vertieft.

DB Schenker Logistics

Im Rahmen des Projekts »Schenker 2015« haben wir im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics das IT Programm »Level 4« definiert und konkretisiert. Kernelement des Programms ist die Erreichung einer EBIT-Marge von 4% im Jahr 2015. In diesem Zusammenhang umfasst das Programm die Entwicklung und Implementierung neuer operativer IT-Systeme, Volumenzunahme im Bereich Seefracht durch besonderen Fokus auf Großkunden und margenstarke Produkte, Profitabilitätsverbesserungen durch optimiertes, länderübergreifendes Trailer-Management und die Fortführung des Programms »Go-for-Growth« in der Kontraktlogistik.

DB Dienstleistungen

Chancen bieten sich im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen unter anderem durch eine weitere Optimierung des Komponentenmanagements im Bereich der Fahrzeuginstandhaltung. Ein entsprechendes Projekt wird von der DB Fahrzeuginstandhaltung durchgeführt. Dabei wird das bestehende Komponentenmanagement optimiert und ausgebaut.

DB Netze Fahrweg

Bereits seit dem Jahr 2007 bündelt das Programm »ProNetz« wichtige strategische und wirtschaftliche Handlungsfelder zur langfristigen Zukunftssicherung des Netzes. Das Programm wird jährlich an aktuelle Herausforderungen angepasst. Für die Hebung von Chancen und Potenzialen umfasst »ProNetz« acht ressortübergreifende Top-Projekte. So dient das Projekt »Chance und Risiko Umsatz« der Sicherung und Steigerung der Umsatzerlöse. Hauptansätze sind die Weiterentwicklung der Preissysteme, die Beherrschung von Regulierungsrisiken sowie Umsatzsteigerung bei Bestands- und Neukunden. Das Projekt »EFFIZIENZ IH« hat die maßgeschneiderte Absicherung der Produktivitätserhöhung vor allem in der Inspektion, Wartung und Entstörung zum Ziel.

DB Netze Personenbahnhöfe

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe sollen Chancen insbesondere mit dem Projekt »Next Station« identifiziert und realisiert werden. Zu diesem Zweck umfasst das Projekt die Weiterentwicklung des Geschäftsmodells, der Kunden und Mitarbeiter, innovativer Produktionskonzepte sowie die Effizienz und Effektivität der Prozessabläufe.

DB Netze Energie

Im Geschäftsfeld DB Netze Energie wollen wir weiterhin die Versorgung der Kunden mit Energiedienstleistungen sicherstellen. Weiteres Chancenpotenzial bietet sich hier insbesondere durch Anbieten von Beratungsdienstleistungen zur Optimierung der technischen Wirkungsgrade bei der Energiebeschaffung und -distribution.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung des DB-Konzerns durch die Unternehmensleitung

Nach der positiven Entwicklung im Berichtsjahr geht der Vorstand der DB AG davon aus, dass sich der DB-Konzern auch im Geschäftsjahr 2012 weiter positiv entwickeln sollte, auch wenn sich die Impulse aus dem wirtschaftlichen Umfeld im Geschäftsjahr 2012 abschwächen dürften.

In unseren relevanten Märkten gehen wir mit Ausnahme der Luftfracht, bei der wir nach der schwächeren Entwicklung im Berichtsjahr mit einer leichten Erholung rechnen, von schwächeren, aber immer noch positiven Wachstumsraten aus.

Wir erwarten weiterhin, dass wir bei einer hohen Emissionstätigkeit von Staaten und supranationalen Institutionen auch im Geschäftsjahr 2012 über einen sehr gut funktionierenden Kapitalmarktzugang verfügen.

Nach der positiven Entwicklung im Berichtsjahr rechnen wir auf Basis unserer Erwartungen für das Geschäftsjahr 2012 mit einem weiteren Umsatzanstieg auf Ebene des DB-Konzerns und in allen Geschäftsfeldern. Dementsprechend erwarten wir, dass sich auch das bereinigte EBIT verbessern wird. Eine Ausnahme hiervon sehen wir in den Geschäftsfeldern DB Dienstleistungen und DB Netze Energie, in denen das bereinigte EBIT voraussichtlich rückläufig sein wird.

Unsere Aktivitäten unterliegen unterschiedlichen Risiken, die im *Risikobericht*¹ dargestellt wurden. Für das Geschäftsjahr 2012 sehen wir insbesondere Risiken aus der Nachhaltigkeit der wirtschaftlichen Erholung, die sich bei einer Verschärfung der Staatsschuldenkrise materialisieren könnten. Zudem ist die weiterhin angespannte Fahrzeugverfügbarkeit ein kritischer Faktor.

Der DB-Konzern ist aus Sicht des Vorstands gut aufgestellt, um sich gegen die aktuellen Risiken zu schützen. Wir wollen unsere Marktpositionen weiter stärken und unsere Strategie umsetzen. Die Aussichten für den DB-Konzern bewerten wir daher insgesamt als positiv.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des DB-Konzerns, seiner Geschäftsfelder und einzelner Gesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Der DB-Konzern übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

¹... Seite 153 ff.

KONZERNABSCHLUSS

HYBRIDKRAFTWERK

Hybridanlagen sind Zukunftstechnologie. Unter Hybridanlagen versteht man die Kombination unterschiedlicher Energiegewinnungssysteme mit dem Ziel einer unterbrechungsfreien Stromversorgung aus erneuerbaren Energien, der Zwischenspeicherung von Energie und einer Optimierung des Stromverbrauchs. Das erste deutsche Hybridkraftwerk, das Wind, Wasserstoff und Biogas miteinander verbindet, wurde im Oktober 2011 in Betrieb genommen.

ENERTRAG
HYBRIDKRAFTWERK

Mobility
Networks
Logistics

DB

171	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS	176	KONZERN-ANHANG
172	KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	176	Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten
173	KONZERN-BILANZ	178	Informationen nach Regionen
174	KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG	178	Grundlagen und Methoden
175	KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL	202	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
		207	Erläuterungen zur Bilanz
		237	Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
		238	Erläuterungen zur Segmentberichterstattung
		240	Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente
		246	Sonstige Angaben

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den von der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis, Konzern-Bilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Konzern-Eigenkapitalspiegel und Konzern-Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach §317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Berlin, den 28. Februar 2012

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper	Rainer Kroker
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	Anhang	2011	2010
Umsatzerlöse	(1)	37.979	34.410
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	2.457	2.207
Gesamtleistung		40.436	36.617
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	3.062	3.120
Materialaufwand	(4)	-20.906	-19.314
Personalaufwand	(5)	-13.076	-11.602
Abschreibungen	(6)	-2.964	-2.912
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-4.375	-4.092
Operatives Ergebnis (EBIT)		2.177	1.817
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	19	17
Zinsergebnis	(9)	-840	-911
Übriges Finanzergebnis	(10)	3	-23
Finanzergebnis		-818	-917
Ergebnis vor Ertragsteuern		1.359	900
Ertragsteuern	(11)	-27	158
Jahresergebnis		1.332	1.058
Jahresergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG		1.319	1.039
anderen Gesellschaftern		13	19
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	(12)	3,07	2,42
verwässert		3,07	2,42

Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	2011	2010
Jahresergebnis	1.332	1.058
VERÄNDERUNG DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN		
Änderung aus Währungsumrechnung	34	104
Aktionäre der Deutschen Bahn AG	35	97
andere Gesellschafter	-1	7
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	-6	10
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	-25	131
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	0	1
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	3	246
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen	11	-40
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	14	206
Gesamtergebnis	1.346	1.264
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den		
Aktionären der Deutschen Bahn AG	1.334	1.238
anderen Gesellschaftern	12	26

KONZERN-BILANZ

Aktiva

— in Mio. €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	(13)	37.372	37.873
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	4.169	4.154
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	579	528
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(17)	17	63
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	94	162
Derivative Finanzinstrumente	(21)	367	279
Aktive latente Steuern	(16)	1.461	1.471
		44.059	44.530
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	(18)	991	916
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(17)	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	4.094	3.877
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	802	840
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	46	99
Derivative Finanzinstrumente	(21)	84	96
Flüssige Mittel	(22)	1.703	1.475
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	(23)	11	169
		7.732	7.473
Bilanzsumme		51.791	52.003

Passiva

— in Mio. €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(24)	2.150	2.150
Rücklagen	(25)	5.384	5.374
Erwirtschaftete Ergebnisse	(26)	7.457	6.638
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG		14.991	14.162
Anteile anderer Gesellschafter	(27)	135	154
		15.126	14.316
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	16.367	16.394
Übrige Verbindlichkeiten	(29)	350	327
Derivative Finanzinstrumente	(21)	155	88
Pensionsverpflichtungen	(32)	1.981	1.938
Sonstige Rückstellungen	(33)	3.375	3.743
Passive Abgrenzungen	(34)	1.657	1.895
Passive latente Steuern	(16)	353	377
		24.238	24.762
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	1.984	2.159
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(29)	4.312	4.286
Sonstige Verbindlichkeiten	(29)	3.004	3.109
Ertragsteuerschulden	(30)	200	146
Derivative Finanzinstrumente	(21)	34	92
Sonstige Rückstellungen	(33)	2.235	2.513
Passive Abgrenzungen	(34)	658	620
		12.427	12.925
Bilanzsumme		51.791	52.003

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	Anhang	2011	2010
Ergebnis vor Steuern		1.359	900
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		2.964	2.912
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		0	0
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		-19	16
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		-3	-6
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen		7	-1
Zins- und Dividendenerträge		-310	-315
Zinsaufwendungen		1.149	1.225
Fremdwährungsergebnis		-2	20
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen		-19	-17
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge ¹⁾		521	601
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		-363	-665
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten ¹⁾		-1.340	-557
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel		3.944	4.113
Erhaltene Zinsen		88	62
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen		1	1
Gezahlte Zinsen		-719	-780
Erstattete (+)/gezahlte (-) Ertragsteuern		76	13
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit		3.390	3.409
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		261	254
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-7.482	-6.864
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4.932	4.819
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		-152	-90
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten		172	24
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-2	0
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettzahlungsmittel		7	2
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettzahlungsmittel		-16	-1.622
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen		-3	-2
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-2.283	-3.479
Gewinnausschüttung an Gesellschafter		-500	-
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter		-13	-14
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-159	-212
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen		2.060	2.477
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen		-1.390	-1.000
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen des Bundes		0	0
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Darlehen des Bundes		-968	-481
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper		246	244
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper		-180	-987
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-904	27
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel		203	-43
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	1.475	1.470
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel		5	3
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		20	45
Flüssige Mittel am Ende der Periode	(22)	1.703	1.475

¹⁾ Ab dem Berichtsjahr werden unter den sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträgen auch die Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen, die bisher bei der Veränderung der Verbindlichkeiten und der passiven Abgrenzungsposten dargestellt wurden. Die Vorjahreszahl wurde angepasst.

KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

— in Mio. €	RÜCKLAGEN						Summe Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungs-umrechnung	Marktbe-wertung Wert-papiere ¹⁾	Marktbe-wertung Cashflow-Hedges ¹⁾	sonstige Veränderungen					
Stand am 01.01.2011	2.150	5.310	7	14	38	5	5.374	6.638	14.162	154	14.316
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	-500	-500	-13	-513
± Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	-5	-5	0	-5	-18	-23
± Gesamtergebnis	0	0	35	-5	-15	0	15	1.319	1.334	12	1.346
Stand am 31.12.2011	2.150	5.310	42	9	23	0	5.384	7.457	14.991	135	15.126

— in Mio. €	RÜCKLAGEN						Summe Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungs-umrechnung	Marktbe-wertung Wert-papiere ¹⁾	Marktbe-wertung Cashflow-Hedges ¹⁾	sonstige Veränderungen					
Stand am 01.01.2010	2.150	5.310	-91	6	-55	4	5.174	5.596	12.920	146	13.066
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-14	-14
± Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	1	1	3	4	-4	0
± Gesamtergebnis	0	0	98	8	93	0	199	1.039	1.238	26	1.264
Stand am 31.12.2010	2.150	5.310	7	14	38	5	5.374	6.638	14.162	154	14.316

¹⁾ Eigenkapitalposition enthält latente Steuern.

KONZERN-ANHANG

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	DB BAHN FERNVERKEHR		DB BAHN REGIO ¹⁾		DB ARRIVA ²⁾		DB SCHENKER RAIL		DB SCHENKER LOGISTICS	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
externe Umsatzerlöse	3.666	3.602	8.628	8.519	3.365	1.235	4.635	4.314	14.808	14.257
interne Umsatzerlöse	128	127	90	84	2	1	289	270	59	53
Umsatzerlöse	3.794	3.729	8.718	8.603	3.367	1.236	4.924	4.584	14.867	14.310
externe übrige Erlöse	130	130	250	227	217	134	250	247	163	122
interne übrige Erlöse	50	50	115	112	0	1	37	47	2	3
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2	2	66	53	18	3	13	13	10	9
Summe Erträge	3.976	3.911	9.149	8.995	3.602	1.374	5.224	4.891	15.042	14.444
Materialaufwand	-2.293	-2.303	-5.461	-5.380	-1.169	-410	-2.696	-2.433	-10.460	-10.239
Personalaufwand	-778	-732	-1.748	-1.700	-1.525	-516	-1.519	-1.496	-2.449	-2.275
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-401	-395	-579	-564	-583	-306	-673	-660	-1.561	-1.452
EBITDA	504	481	1.361	1.351	325	142	336	302	572	478
Planmäßige Abschreibungen ¹⁾	-338	-364	-553	-547	-165	-89	-296	-287	-178	-175
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ¹⁾	-9	0	-7	-10	0	-1	-8	-3	9	1
EBIT (operatives Ergebnis)	157	117	801	794	160	52	32	12	403	304
Operativer Zinssaldo ²⁾	2	-9	-31	-68	-12	-20	-86	-98	-26	-64
Operatives Ergebnis nach Zinsen ²⁾	159	108	770	726	148	32	-54	-86	377	240
Sachanlagen	1.870	2.076	4.984	5.166	1.630	1.524	3.232	3.343	1.340	1.315
+ Immaterielle Vermögenswerte	0	0	12	12	2.054	2.052	518	542	1.258	1.222
davon Goodwill	0	0	6	5	1.383	1.355	451	462	1.098	1.076
+ Vorräte	67	69	133	122	54	44	94	89	38	39
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	106	107	310	275	272	247	497	441	2.485	2.402
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.324	1.111	1.002	716	473	265	200	231	1.492	1.523
- Forderungen aus Finanzierung	-1.301	-1.082	-915	-586	-281	-68	-122	-156	-1.274	-1.321
+ Forderungen aus Ertragsteuern	0	0	7	2	1	1	5	6	18	24
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	0	0	0	167	11	0	0	0
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-268	-278	-713	-744	-367	-386	-566	-637	-1.814	-1.628
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-239	-244	-418	-457	-315	-282	-455	-465	-670	-595
- Ertragsteuerschulden	0	0	0	0	-62	-56	-23	-13	-107	-62
- Sonstige Rückstellungen	-58	-52	-1.083	-1.265	-186	-196	-179	-266	-334	-309
- Passive Abgrenzungen	-311	-327	-106	-113	-78	-73	-13	-11	-7	-11
- Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capital Employed ³⁾	1.190	1.380	3.213	3.128	3.195	3.239	3.199	3.104	2.425	2.599
Netto-Finanzschulden	-1.048	-796	1.036	1.002	1.104	1.178	1.526	1.514	-171	414
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	0	4	5	152	118	75	104	11	10
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	5	3	9	7	1	2
Brutto-Investitionen	139	48	393	287	300	187	260	350	246	189
Erhaltene Investitionszuschüsse	-2	0	-28	-36	-4	0	0	-2	0	0
Netto-Investitionen	137	48	365	251	296	187	260	348	246	189
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	0	0	1	0	31	3.400	0	4	9	10
Mitarbeiter ⁴⁾	15.976	15.270	37.131	36.334	38.196	38.137	32.466	32.618	62.197	58.671

¹⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

²⁾ Keine externe Darstellung.

³⁾ Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentschulden zugerechnet.

⁴⁾ Die Mitarbeiterzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende zum Jahresende an (Teilzeitbeschäftigte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).

DB NETZE FAHRWEG		DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE		DB DIENST- LEISTUNGEN		BETEILIGUNGEN/ SONSTIGE		SUMME SEGMENTE		KONSOLIDIERUNG ⁵⁾		DB-KONZERN BEREINIGT		ÜBERLEITUNG ⁶⁾		INSGESAMT	
2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
961	913	400	387	137	128	1.301	1.055	37.901	34.410	-	-	37.901	34.410	78	-	37.979	34.410
3.681	3.667	677	657	1.276	1.146	2.479	2.311	8.681	8.316	-8.681	-8.316	-	-	-	-	-	-
4.642	4.580	1.077	1.044	1.413	1.274	3.780	3.366	46.582	42.726	-8.681	-8.316	37.901	34.410	78	-	37.979	34.410
769	728	182	197	274	279	615	572	2.850	2.636	-	-	2.850	2.636	212	484	3.062	3.120
230	214	30	28	1.645	1.561	1.662	1.673	3.771	3.689	-3.771	-3.689	-	-	-	-	-	-
660	614	19	18	783	748	27	12	1.598	1.472	866	735	2.464	2.207	-7	-	2.457	2.207
6.301	6.136	1.308	1.287	4.115	3.862	6.084	5.623	54.801	50.523	-11.586	-11.270	43.215	39.253	283	484	43.498	39.737
-1.711	-1.767	-552	-546	-2.288	-2.110	-3.418	-3.039	-30.048	-28.227	9.327	9.093	-20.721	-19.134	-185	-180	-20.906	-19.314
-2.047	-1.982	-228	-222	-1.228	-1.148	-1.527	-1.512	-13.049	-11.583	1	0	-13.048	-11.583	-28	-19	-13.076	-11.602
-919	-863	-177	-176	-321	-317	-1.294	-1.284	-6.508	-6.017	2.203	2.132	-4.305	-3.885	-70	-207	-4.375	-4.092
1.624	1.524	351	343	278	287	-155	-212	5.196	4.696	-55	-45	5.141	4.651	0	78	5.141	4.729
-920	-935	-125	-125	-154	-156	-136	-137	-2.865	-2.815	37	35	-2.828	-2.780	-76	-1	-2.904	-2.781
11	12	0	-1	-1	-2	1	0	-4	-4	-	-1	-4	-5	-56	-126	-60	-131
715	601	226	217	123	129	-290	-349	2.327	1.877	-18	-11	2.309	1.866	-132	-49	2.177	1.817
-384	-358	-58	-54	-16	-18	-131	-63	-742	-752	0	0	-742	-752	-	-	-	-
331	243	168	163	107	111	-421	-412	1.585	1.125	-18	-11	1.567	1.114	-	-	-	-
20.020	20.218	3.182	3.150	613	563	1.179	1.179	38.050	38.534	-678	-661	37.372	37.873	-	-	37.372	37.873
225	244	0	1	22	16	80	65	4.169	4.154	-	-	4.169	4.154	-	-	4.169	4.154
0	0	0	0	0	0	13	13	2.951	2.911	-	-	2.951	2.911	-	-	2.951	2.911
217	218	0	0	332	287	59	51	994	919	-3	-3	991	916	-	-	991	916
581	598	104	216	195	253	803	828	5.353	5.367	-1.259	-1.490	4.094	3.877	-	-	4.094	3.877
85	173	5	6	243	237	17.210	16.401	22.034	20.663	-21.138	-19.661	896	1.002	-	-	896	1.002
0	-44	0	0	-139	-143	-16.561	-15.715	-20.593	-19.115	20.537	18.976	-56	-139	-	-	-56	-139
0	0	0	0	0	0	15	66	46	99	-	-	46	99	-	-	46	99
0	0	0	0	0	0	0	2	11	169	-	-	11	169	-	-	11	169
-643	-746	-128	-149	-226	-260	-845	-948	-5.570	-5.776	1.258	1.490	-4.312	-4.286	-	-	-4.312	-4.286
-732	-877	-90	-88	-135	-142	-903	-904	-3.957	-4.054	603	618	-3.354	-3.436	-	-	-3.354	-3.436
0	0	0	0	0	-1	-8	-14	-200	-146	-	-	-200	-146	-	-	-200	-146
-364	-418	-30	-30	-108	-108	-3.197	-3.547	-5.539	-6.191	-71	-65	-5.610	-6.256	-	-	-5.610	-6.256
-1.478	-1.647	-190	-198	-3	-4	-130	-131	-2.316	-2.515	1	0	-2.315	-2.515	-	-	-2.315	-2.515
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0
17.911	17.719	2.853	2.908	794	698	-2.298	-2.667	32.482	32.108	-750	-796	31.732	31.312	-	-	31.732	31.312
10.186	9.975	1.320	1.369	67	210	2.572	2.073	16.592	16.939	0	0	16.592	16.939	-	-	16.592	16.939
1	1	0	0	0	0	336	290	579	528	-	-	579	528	-	-	579	528
0	0	0	0	0	0	4	5	19	17	-	-	19	17	-	-	19	17
5.143	4.986	547	511	247	177	271	191	7.546	6.926	-45	-35	7.501	6.891	-	-	7.501	6.891
-4.378	-4.321	-403	-363	0	0	-117	-97	-4.932	-4.819	-	-	-4.932	-4.819	-	-	-4.932	-4.819
765	665	144	148	247	177	154	94	2.614	2.107	-45	-35	2.569	2.072	-	-	2.569	2.072
0	0	0	0	0	0	0	1	41	3.415	-	-	41	3.415	-	-	41	3.415
41.136	39.849	4.817	4.636	26.556	25.131	25.844	25.664	284.319	276.310	-	-	284.319	276.310	-	-	284.319	276.310

⁵⁾ Vorjahreszahlen wurden angepasst. Das bisherige Segment DB Bahn Stadtverkehr entfällt ersatzlos. Die inländischen Gesellschaften des Segments DB Bahn Stadtverkehr wurden dem Segment DB Bahn Regio und die ausländischen Gesellschaften dem Segment DB Arriva zugeordnet. Die ausländischen Regionalverkehrsaktivitäten des bisherigen Segments DB Bahn Regio wurden auf das Segment DB Arriva übertragen.

⁶⁾ Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge.

Informationen nach Regionen

Für den Zeitraum vom 01. 01. bis 31. 12. — in Mio. €	EXTERNE UMSATZERLÖSE		LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE ¹⁾		CAPITAL EMPLOYED ¹⁾		BRUTTO- INVESTITIONEN		NETTO- INVESTITIONEN		MITARBEITER ¹⁾	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Inland	22.212	21.393	35.212	35.719	26.029	25.347	7.014	6.446	2.086	1.627	185.404	179.039
Übriges Europa	11.156	8.664	6.175	6.166	5.655	5.742	498	453	494	453	75.754	75.629
Nordamerika	1.626	1.780	189	197	141	239	7	7	7	7	7.864	7.428
Asien/Pazifik	2.392	2.099	675	654	619	679	24	16	24	16	12.952	11.972
Übrige Welt	515	474	27	29	30	27	4	5	4	5	2.345	2.242
Konsolidierung	-	-	-646	-621	-742	-722	-46	-36	-46	-36	-	-
DB-Konzern bereinigt	37.901	34.410	41.632	42.144	31.732	31.312	7.501	6.891	2.569	2.072	284.319	276.310
Überleitung	78	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	37.979	34.410	41.632	42.144	31.732	31.312	7.501	6.891	2.569	2.072	284.319	276.310

¹⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

Grundlagen und Methoden

GRUNDLEGENDE INFORMATIONEN

Die Deutsche Bahn AG (nachfolgend als »DB AG« bezeichnet) sowie ihre Tochtergesellschaften (zusammen nachfolgend als »DB-Konzern« bezeichnet) erbringen Dienstleistungen in den Bereichen Personenverkehr, Transport und Logistik und betreiben eine umfangreiche Eisenbahninfrastruktur, die auch konzernexternen Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung steht. Während die Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr und in der Eisenbahninfrastruktur maßgeblich im Heimatmarkt Deutschland stattfinden, sind die Geschäftsaktivitäten im Bereich Transport und Logistik weltweit aufgestellt.

Wesentliche Akquisitionen sind im Berichtsjahr nicht erfolgt. Zur Vergleichbarkeit durch die erstmals ganzjährige Einbeziehung der Ende August 2010 erworbenen Arriva-Gruppe siehe Abschnitt »Vergleichbarkeit zum Vorjahr«.

Die DB AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, ist eine Aktiengesellschaft, deren Anteile vollständig von der Bundesrepublik Deutschland (nachfolgend auch als »Bund« bezeichnet) gehalten werden. Im Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg wird die Gesellschaft unter der Nummer HRB 50000 geführt. Der DB-Konzern hat Wertpapiere i. S. d. § 2 Abs. 1 Satz 1 des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) emittiert, die an organisierten Märkten gemäß § 2 Abs. 5 WpHG gehandelt werden.

Dieser Konzernabschluss wurde durch den Vorstand aufgestellt und wird dem Aufsichtsrat für die Aufsichtsratsitzung am 28. März 2012 vorgelegt.

GRUNDLAGEN DER ABSCHLUSSERSTELLUNG

Der Konzernabschluss wird auf der Grundlage des § 315a HGB und in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden

sind, und deren Auslegung durch das International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Die Rechnungslegungsnormen wurden über die gesamte Berichtsperiode hinweg und unverändert zum Vorjahr stetig angewendet.

Das Geschäftsjahr der DB AG und ihrer einbezogenen Tochtergesellschaften entspricht dem Kalenderjahr. Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden, soweit nicht anders angegeben, in Millionen Euro (Mio. €) ausgewiesen.

a) Standards, Überarbeitungen von Standards und Interpretationen, die erstmalig verbindlich für Berichtsperioden ab dem 1. Januar 2011 anzuwenden sind

Im Berichtsjahr wurden im DB-Konzernabschluss alle neuen und überarbeiteten Standards und Interpretationen berücksichtigt, die erstmalig verbindlich ab dem 1. Januar 2011 anzuwenden sind, darüber hinaus Relevanz für den DB-Konzern besitzen und nicht bereits in Vorperioden vorzeitig angewendet wurden. Die Änderungen der Standards wurden entsprechend den Übergangsvorschriften berücksichtigt. Die erstmalige Anwendung dieser neuen Regelungen hat zu keinen materiellen Auswirkungen auf den Konzernabschluss geführt. Es handelt sich um:

::: IAS 24: Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen (überarbeitet November 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2011)
IAS 24 wurde dahin gehend geändert, dass Unternehmen der öffentlichen Hand eine Teilausnahme von bestimmten Angabepflichten erhalten. Zudem wurde die Definition eines nahestehenden Unternehmens oder einer nahestehenden Person präzisiert. Der Standard hat Auswirkungen auf die Angaben zu Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen im Abschluss des DB-Konzerns.

- ::: IAS 32: Änderung von IAS 32 Finanzinstrumente: Darstellung; Einstufung von Bezugsrechten (überarbeitet Oktober 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2011)

IAS 32 regelt die Bilanzierung von Bezugsrechten, die auf eine von der funktionalen Währung abweichende Währung lauten. Bisher wurden solche Bezugsrechte als derivative Verbindlichkeiten bilanziert. Künftig sind solche Rechte unter bestimmten Voraussetzungen als Eigenkapital einzustufen. Hieraus ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für den DB-Konzern.

- ::: IFRS 1: Änderung von IFRS 1 »Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards: Begrenzte Befreiung erstmaliger Anwender von Vergleichszahlen nach IFRS 7« (überarbeitet Januar 2010; anzuwenden für Berichtsperioden ab 1. Juli 2010)

IFRS 1 wurde dahin gehend ergänzt, dass IFRS-Erstanwender von den im März 2009 im Zuge der Änderung des IFRS 7 eingeführten Anhangangaben befreit sind. Hiermit wird sichergestellt, dass die Übergangsregeln zur Anwendung des geänderten IFRS 7 auch für IFRS-Erstanwender gelten. Es ergeben sich keine Auswirkungen für den DB-Konzern.

- ::: Improvements to IFRS 2010: »Improvements to IFRS« (veröffentlicht Mai 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2010/1. Januar 2011)

»Improvements to IFRS 2010« stellt einen dritten Sammelstandard zur Änderung verschiedener IFRS dar. Dieser enthält Änderungen an sechs bestehenden IFRS und einem IFRIC. Dabei geht es hauptsächlich um als unwesentlich angesehene Änderungen wie die Beseitigung von Inkonsistenzen innerhalb der Standards und die Klarstellung missverständlicher Formulierungen. Die Änderungen führen zu keinen wesentlichen Auswirkungen für den DB-Konzern.

- ::: IFRIC 14: Änderung des IFRIC 14 »Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswertes, Mindestdotierungsverpflichtungen und ihre Wechselwirkung: Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen« (veröffentlicht November 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2011)

IFRIC 14 wurde dahin gehend geändert, dass Unternehmen, die Mindestdotierungsverpflichtungen unterliegen und Beitragsvorauszahlungen leisten, um diese Mindestdotierungsverpflichtungen zu erfüllen, den Vorteil aus einer solchen Vorauszahlung als Vermögenswert erfassen können. Hieraus ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für den DB-Konzern.

- ::: IFRIC 19: Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente (veröffentlicht November 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2010)

IFRIC 19 regelt die bilanzielle Abbildung sogenannter Debt-for-Equity Swaps. Dabei tilgt ein Unternehmen eine finanzielle Verbindlichkeit teilweise oder vollständig durch die Ausgabe von Aktien oder anderen Eigenkapitalinstrumenten. Diese Interpretation hat derzeit keine Relevanz im DB-Konzern.

b) Standards, Überarbeitungen von Standards und Interpretationen, die zum Berichtszeitpunkt verabschiedet waren, jedoch noch nicht verpflichtend anzuwenden sind und nicht vorzeitig angewendet werden

- ::: IAS 1: Änderung von IAS 1 »Darstellung des Abschlusses: Presentation of Items of Other Comprehensive Income« (überarbeitet Juni 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2012)

Mit den Änderungen an IAS 1 werden neue Vorschriften zur Darstellung des sonstigen Gesamtergebnisses eingeführt. Das sonstige Gesamtergebnis ist in Posten, für die eine erfolgswirksame Umgliederung erfolgt (sogenanntes Recycling), und in Posten, die im Eigenkapital verbleiben, zu unterteilen. Die Änderung wird Auswirkungen auf die Darstellungsweise im Abschluss des DB-Konzerns haben.

- ::: IAS 12: Änderung von IAS 12 »Ertragsteuern: Deferred Tax: Recovery of Underlying Assets« (veröffentlicht Dezember 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2012)

Nach IAS 12 hängt die Bewertung latenter Steuern davon ab, ob sich die bestehenden Differenzen im Rahmen der fortgeführten Nutzung oder im Zuge einer Veräußerung realisieren. Für als Finanzinvestition gehaltene Immobilien nach IAS 40, die zum Zeitwert bewertet werden, wird mit dieser Änderung die widerlegbare Vermutung eingeführt, dass die Realisierung durch eine Veräußerung erfolgt. Die Änderung hat derzeit keine Relevanz für den DB-Konzern.

- ::: IAS 19: Änderung von IAS 19 »Leistungen an Arbeitnehmer: Employee Benefits« (überarbeitet Juni 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

IAS 19 wurde umfassend überarbeitet. Die vorgenommenen Anpassungen reichen von grundlegenden Änderungen bis hin zu bloßen Klarstellungen und Umformulierungen. Eine grundlegende Änderung betrifft die Abschaffung des im DB-Konzern verwendeten Korridoransatzes zur Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste sind künftig sofort im sonstigen Gesamtergebnis zu erfassen. Die erwar-

teten Erträge aus dem Planvermögen werden künftig als Bestandteil des Nettozinsaufwands/-ertrags mit dem Zinssatz ermittelt, der auch für die Abzinsung der Verpflichtung verwendet wird. Darüber hinaus ergeben sich Änderungen bei der Erfassung von nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand, bei der Erfassung von Abfindungsleistungen und bei den Anhangangaben. Der DB-Konzern prüft derzeit die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den Konzernabschluss.

- ::: IAS 27: Separate Financial Statements (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

Mit der Verabschiedung von IFRS 10 und IFRS 12 beschränkt sich der Anwendungsbereich von IAS 27 auf die Bilanzierung von Beteiligungen an Tochter-, assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen in Einzelabschlüssen eines Unternehmens. Wir gehen von keiner wesentlichen Auswirkung für den DB-Konzern aus.

- ::: IAS 28: Investments in Associates and Joint Ventures (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

Mit der Verabschiedung von IFRS 11 und IFRS 12 wurde der Regelungsbereich von IAS 28, der sich bislang auf assoziierte Unternehmen beschränkte, um die Anwendung der Equity-Methode auf Gemeinschaftsunternehmen erweitert. Wir gehen von keiner wesentlichen Auswirkung für den DB-Konzern aus.

- ::: IAS 32: Änderung von IAS 32 »Finanzinstrumente: Darstellung: Offsetting Financial Assets and Financial Liabilities« (veröffentlicht Dezember 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014)

Mit der Änderung erfolgt eine Klarstellung der Voraussetzungen für eine Saldierung von Finanzinstrumenten. Dabei wird insbesondere die Bedeutung des gegenwärtigen Rechtsanspruchs zur Aufrechnung herausgestellt. Der DB-Konzern prüft derzeit die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den Konzernabschluss.

- ::: IFRS 1: Änderung von IFRS 1 »Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards: Severe Hyperinflation and Removal of Fixed Dates for First-time Adopters« (veröffentlicht Dezember 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2011)

Durch die Änderung werden die bislang in IFRS 1 enthaltenen Verweise auf das feste Umstellungsdatum 1. Januar 2004 durch einen Verweis auf den Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS ersetzt. Zusätzlich wurden Anwendungsleitlinien ergänzt, wie bei der Darstellung von IFRS-konformen

Abschlüssen vorzugehen ist, wenn ein Unternehmen für einige Zeit die IFRS-Vorschriften nicht einhalten konnte, weil seine funktionale Währung starker Hyperinflation unterlag. Die Änderung hat keine Auswirkung auf den Abschluss des DB-Konzerns.

- ::: IFRS 7: Änderung von IFRS 7 »Finanzinstrumente: Angaben: Übertragung finanzieller Vermögenswerte« (veröffentlicht Oktober 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2011)

Die Änderungen betreffen erweiterte Angabepflichten bei der Übertragung von finanziellen Vermögenswerten. Sie sollen ein besseres Verständnis der Auswirkungen der beim Unternehmen verbleibenden Risiken sowie der zurückbehaltenen beziehungsweise übernommenen Rechte und Pflichten ermöglichen. Der DB-Konzern prüft derzeit die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den Konzernabschluss.

- ::: IFRS 7: Änderung von IFRS 7 »Finanzinstrumente: Angaben: Offsetting Financial Assets and Financial Liabilities« (veröffentlicht Dezember 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

Die Änderung betrifft erweiterte Angabepflichten in Bezug auf die Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten. Der DB-Konzern prüft derzeit die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den Konzernabschluss.

- ::: IFRS 9: Finanzinstrumente (veröffentlicht November 2009/ergänzt Oktober 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2015¹⁾)

Der im November 2009 veröffentlichte Teil von IFRS 9 regelt die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten neu. Es wird lediglich zwei Bewertungskategorien (fortgeführte Anschaffungskosten und beizulegender Zeitwert) geben. Künftig basiert die Klassifizierung finanzieller Vermögenswerte zum einen auf dem Geschäftsmodell des Unternehmens und zum anderen auf charakteristischen Eigenschaften der vertraglichen Zahlungsströme der jeweiligen finanziellen Vermögenswerte.

Der im Oktober 2010 ergänzte Teil regelt die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Verbindlichkeiten. Hierbei werden im Wesentlichen die bestehenden Regelungen des IAS 39 übernommen. Eine Änderung ergibt sich für finanzielle Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Bei diesen ist der Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts, der aus einer Änderung des eigenen Kreditrisikos resultiert, im sonstigen Ergebnis und nicht als Gewinn oder Verlust zu erfassen.

¹⁾ Im Dezember 2011 hat der IASB vorläufig den Zeitpunkt des Inkrafttretens vom 01.01.2013 auf den 01.01.2015 verschoben.

Die in IAS 39 bestehenden Regelungen zur Ausbuchung von Finanzinstrumenten wurden ebenfalls unverändert in IFRS 9 übernommen.

Der IASB beabsichtigt, IFRS 9 um neue Vorschriften für die Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, und die Sicherungsbilanzierung zu erweitern.

Aus der Anwendung von IFRS 9 werden sich Auswirkungen auf die Bilanzierung von Finanzinstrumenten im DB-Konzern ergeben.

- ::: IFRS 10: Consolidated Financial Statements (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

IFRS 10 ersetzt die Bestimmungen des IAS 27 zur Konzernrechnungslegung und des SIC-12 zur Einbeziehung von Zweckgesellschaften. Er definiert ein einheitliches Beherrschungskonzept, das künftig auf alle Unternehmen einschließlich der Zweckgesellschaften Anwendung findet. Aufgrund der Änderungen wird die Beurteilung der Frage, ob über ein Konzernunternehmen Kontrolle ausgeübt werden kann, künftig ein deutlich höheres Ermessen als bislang erfordern. Wir erwarten Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den DB-Konzernabschluss.

- ::: IFRS 11: Joint Arrangements (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

IFRS 11 ersetzt die Regelungen des IAS 31 und des SIC-13. Im Unterschied zu IAS 31, der zwischen gemeinschaftlich geführten Unternehmen, gemeinschaftlich geführten Vermögenswerten und gemeinschaftlichen Tätigkeiten unterscheidet, erfolgt künftig lediglich eine Klassifizierung in Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftliche Tätigkeiten. Da sich die Klassifizierungskriterien geändert haben, können sich Auswirkungen auf den DB-Konzernabschluss ergeben. Das bisherige Wahlrecht der Quotenkonsolidierung von Gemeinschaftsunternehmen wurde abgeschafft; Partnerunternehmen eines Gemeinschaftsunternehmens haben verpflichtend die Equity-Methode anzuwenden. Hieraus werden sich keine Auswirkungen auf den DB-Konzernabschluss ergeben, da Gemeinschaftsunternehmen bereits at Equity in den Konzernabschluss einbezogen werden.

- ::: IFRS 12: Disclosures of Interests in Other Entities (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

IFRS 12 regelt künftig einheitlich die Angabepflichten zur Konzernrechnungslegung. Dies umfasst die Angaben über Tochterunternehmen, die bislang in IAS 27 geregelt waren, die Angaben zu gemeinschaftlich geführten und assoziierten Unternehmen, die bislang in IAS 31 und IAS 28 enthalten waren, sowie Angaben zu strukturierten Unternehmen (Zweckgesellschaften). Die Angabeerfordernisse erweitern sich dadurch. Wir erwarten Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den DB-Konzernabschluss.

- ::: IFRS 13: Fair Value Measurement (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

IFRS 13 definiert künftig einheitliche Richtlinien zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts sowie zu den erforderlichen Anhangangaben bei Bewertungen zum beizulegenden Zeitwert. Dabei geht es ausschließlich um die Frage, wie der beizulegende Zeitwert sachgerecht zu ermitteln ist. Die Frage, wann etwas zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten ist, ist nicht Gegenstand des Standards. Die Anhangangaben werden sich erweitern. Der DB-Konzern prüft derzeit die sonstigen Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den Konzernabschluss.

- ::: IFRIC 20: Stripping Costs in the Production Phase of a Surface Mine (veröffentlicht Oktober 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

IFRIC 20 regelt die Bilanzierung von Abraumbeseitigungskosten während der Produktionsphase einer Tagebergbauminerale. Wir gehen von keiner wesentlichen Auswirkung für den DB-Konzern aus.

GLIEDERUNG DER BILANZ UND DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Vermögenswerte und Schulden werden in der Bilanz entsprechend ihrer Fristigkeit als kurz- oder langfristige Positionen dargestellt. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, sofern sie innerhalb von zwölf Monaten nach dem Ende des Berichtszeitraums realisiert werden oder fällig sind. Die Bilanzgliederung berücksichtigt die Anforderungen der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung folgt der Gliederung des Gesamtkostenverfahrens.

GRUNDLAGEN DES KONZERNABSCHLUSSES

Vergleichbarkeit zum Vorjahr

Die Vergleichbarkeit der für das Berichtsjahr vorgelegten Finanzinformationen mit dem Vorjahreszeitraum ist durch die Berücksichtigung folgender Sachverhalte gegeben.

Veränderungen des Konsolidierungskreises

Veränderungen des Konsolidierungskreises, im Besonderen der Erwerb von Arriva im Vorjahr, führten für das Berichtsjahr zu Finanzinformationen in der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung, der Kapitalflussrechnung sowie der Segmentberichterstattung, die nicht direkt vergleichbar sind mit denen der Vorperiode. Detaillierte Informationen zu diesen Erwerben sowie Erläuterungen zu den übrigen Transaktionen sind im Abschnitt »Veränderungen im Konzern« dargelegt.

Veränderungen in der Segmentzuordnung

Mit Wirkung vom 1. Januar 2011 wurden die inländischen Gesellschaften des Segments DB Bahn Stadtverkehr dem Segment DB Bahn Regio und die ausländischen Gesellschaften dem Segment DB Arriva zugeordnet. Die ausländischen Regionalverkehrsaktivitäten des bisherigen Segments DB Bahn Regio sind auf das Segment DB Arriva übertragen worden. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Das Segment DB Bahn Stadtverkehr entfällt damit. Weitere vorgenommene Veränderungen in der Segmentzuordnung waren unwesentlich.

Veränderungen im Ausweis

Die Auflösung des unter den passiven Abgrenzungen ausgewiesenen Unterschiedsbetrags zwischen dem Nominalwert zinslos gewährter Darlehen des Bundes und deren Barwert erfolgt seit dem 1. Juli 2011 einheitlich im sonstigen betrieblichen Ertrag. Diese wurden bisher überwiegend im Zinsergebnis erfasst, nur ein geringer Anteil wurde in den sonstigen betrieblichen Erträgen gebucht. Die Umstellung dient der Vereinheitlichung in der Erfassung. Zudem enthalten Zinslose Darlehen eine Zuschussung von Investitionen durch den Bund in Höhe des nicht erhobenen Zinses auf den Darlehensbetrag. Dieser Vorteil hat dem wirtschaftlichen Gehalt nach operativen Charakter, da er der Förderung von Infrastrukturinvestitionen dient und eine wirtschaftliche Darstellbarkeit der entsprechenden Projekte ermöglicht. Der Zeitpunkt der Änderung geht auf Diskussionen mit der Bundesnetzagentur über die Angemessenheit der Rendite im Bereich Infrastruktur zurück. Dabei wird die bisherige im Zeitablauf zunehmende effektivzinskonstante Auflösung durch eine sich an der Abschreibung orientierende Auflösung ersetzt.

Mit dem Berichtsjahr wurde die Darstellung der Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten sowie der Informationen nach Regionen neu strukturiert und erweitert. Die Angaben zu den Posten der Gewinn- und Verlustrechnung wurden bis zum operativen Ergebnis nach Zinsen fortgeführt, die Angaben zum Segmentvermögen und zu den Segmentschulden wurden durch das aufgegliederte Capital Employed ersetzt.

Konsolidierungsmethoden

a) Grundsätze der Konsolidierung

Im Konzernabschluss der DB AG werden die DB AG und grundsätzlich alle Unternehmen (Tochtergesellschaften) vollkonsolidiert, deren Finanz- und Geschäftspolitik von der DB AG bestimmt werden kann. Die Einbeziehung in den Konzernabschluss beginnt mit dem Zeitpunkt, zu dem die DB AG die Möglichkeit der Beherrschung (Control) erlangt. »Control« beruht bei den Tochtergesellschaften in der Regel darauf, dass die DB AG direkt oder indirekt die Mehrheit der Stimmrechte innehat. Auch wenn diese Mehrheit nicht vorliegt, liegt eine Beherrschung vor, wenn die DB AG die Möglichkeit hat, kraft einer Stimmrechtsvereinbarung über mehr als die Hälfte der Stimmrechte zu verfügen, gemäß der Satzung oder einer Vereinbarung die Finanz- und Geschäftspolitik der Tochtergesellschaft zu bestimmen, die Mehrheit der Mitglieder der Geschäftsführungs- und/oder Aufsichtsorgane zu ernennen oder abzu-berufen oder die Mehrheit der Stimmen bei Sitzungen der Geschäftsführungs- und/oder Aufsichtsorgane zu bestimmen. Der Stichtag des Abgangs aus dem Vollkonsolidierungskreis bestimmt sich nach dem Zeitpunkt, zu dem die Möglichkeit der Beherrschung (Control) endet.

Die verbundenen Unternehmen haben zum Zweck der einheitlichen Bilanzierung die Bilanzierungsrichtlinien des Mutterunternehmens angewendet.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt entsprechend IFRS 3.4 nach der Erwerbsmethode.

Anteile Fremder am Eigenkapital von Tochtergesellschaften werden getrennt vom Eigenkapital der Konzernaktionäre ausgewiesen. Die Höhe des Anteils Fremder ergibt sich aus den Anteilen der Fremden im Zeitpunkt des Erwerbs der Tochtergesellschaft sowie dem auf den Dritten entfallenden Anteil an der Veränderung des Eigenkapitals der Tochtergesellschaft seit dem Erwerb. Anteilig auf die Fremden entfallende Verluste, die den Anteil der Fremden am Eigenkapital übersteigen, werden dem Eigenkapital der Konzernaktionäre zugerechnet, es sei denn, die außenstehenden Anteilseigner haben eine bindende Verpflichtung zum Ausgleich derartiger Verluste und sind wirtschaftlich und finanziell dazu befähigt.

Konzerninterne Schuldverhältnisse beziehungsweise Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen voll konsolidierten Gesellschaften werden vollständig eliminiert.

b) Unternehmenszusammenschlüsse

Alle nach dem 31. Dezember 2002 erworbenen Tochtergesellschaften sind nach der Erwerbsmethode im Sinne des IFRS 3 konsolidiert worden. Danach bestimmen sich die Anschaffungskosten eines Unternehmenszusammenschlusses nach den beizulegenden Zeitwerten der entrichteten Vermögenswerte und der eingegangenen oder übernommenen Schulden zum Tauschzeitpunkt. Die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden, unabhängig von eventuellen Minderheitenanteilen, nach IFRS 3 mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Abweichend hiervon werden erworbene langfristige Vermögenswerte beziehungsweise Gruppen von Vermögenswerten, die gemäß IFRS 5 als »zur Veräußerung gehalten« klassifiziert werden, mit dem Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten (Fair Value less Costs to Sell) ausgewiesen.

Ein Differenzbetrag zwischen den Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses und dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen wird als Firmenwert ausgewiesen. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die Anteile Fremder ergeben sich anteilig aus den zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten, Schulden und Eventualverpflichtungen.

Der Erwerb und der Verkauf von Anteilen an einem bereits voll konsolidierten Unternehmen, die zu keiner Änderung der Beherrschungsmöglichkeit führen, werden erfolgsneutral im Eigenkapital ausgewiesen. Es ergeben sich insofern keine Buchwertänderungen der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden aus solchen Transaktionen.

c) Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

Als Gemeinschaftsunternehmen gelten Unternehmen, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden.

Assoziierte Unternehmen sind Beteiligungen, bei denen der DB-Konzern einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Der maßgebliche Einfluss beruht regelmäßig darauf, dass die DB AG direkt oder indirekt 20 bis 50 % der Stimmrechte an diesen Unternehmen innehat und die damit verbundene Assoziierungsvermutung nicht widerlegt wird.

In Ausnahmefällen werden Gesellschaften, an denen der DB-Konzern weniger als 20 % der Stimmrechte hält, als assoziierte Unternehmen eingestuft und at Equity bilanziert. Maßgeblicher Einfluss besteht hier trotz geringerer Anteilsquote zum Beispiel aufgrund verschiedener Mitbestimmungsrechte in wesentlichen Fragen der Geschäftspolitik oder weil Mitglieder der Geschäftsführung durch den DB-Konzern gestellt werden.

Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Rahmen der Equity-Bewertung einbezogen. Abweichend hiervon werden sie nach IFRS 5 bewertet, soweit die Anteile als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden.

Im Rahmen der Equity-Bewertung werden die Anteile an assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen zu Anschaffungskosten im Konzernabschluss ausgewiesen, angepasst um die darauf entfallenden Änderungen im Reinvermögen des assoziierten und Gemeinschaftsunternehmens und um eventuelle Wertminderungen aus Impairment-Tests. Anteilig auf den DB-Konzern entfallende Verluste, die das Gesamtinvestment in das assoziierte beziehungsweise Gemeinschaftsunternehmen, bestehend aus fortgeschriebenem Equity-Ansatz sowie anderen langfristigen Forderungen, übersteigen, werden nicht berücksichtigt, es sei denn, der DB-Konzern hat entsprechende Verpflichtungen übernommen oder Zahlungen geleistet.

Ein positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten der erworbenen Anteile und dem anteiligen zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen stellt einen Firmenwert dar, der in dem fortgeschriebenen Equity-Ansatz enthalten ist und insoweit auch dem Impairment-Verfahren unterliegt. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des anteilig erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit assoziierten oder Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig eliminiert.

Die Quotenkonsolidierung findet im DB-Konzern keine Anwendung.

Veränderungen im Konzern

a) Tochtergesellschaften

Der Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns hat sich wie folgt entwickelt:

— Anzahl	Inland 2011	Ausland 2011	Gesamt 2011	Gesamt 2010
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN				
Stand 01.01.	169	691	860	579
Zugänge	1	10	11	335
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	1	1	5
Abgänge	27	43	70	58
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	1
Stand 31.12.	143	659	802	860

Geschäftsaktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen für die Schieneninfrastruktur werden zum Teil in Form von Gesellschaften bürgerlichen Rechts (Arbeitsgemeinschaften) durchgeführt. Diese Arbeitsgemeinschaften enden jeweils mit dem Abschluss des betreffenden Projekts. Sie entfalten ihre geschäftlichen Aktivitäten im Wesentlichen über einen Zeitraum von ein bis fünf Jahren. Da die Arbeitsgemeinschaften überwiegend als gemeinschaftlich geführte Tätigkeiten beurteilt werden, werden diese Aktivitäten nicht voll konsolidiert.

Es werden wie im Vorjahr alle Tochtergesellschaften konsolidiert.

ZUGÄNGE VON UNTERNEHMEN UND UNTERNEHMENSTEILEN

Insgesamt wurden im Berichtsjahr 18 Mio. € (im Vorjahr: 1.929 Mio. €) für Unternehmenskäufe aufgewandt.

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um fünf im Berichtszeitraum neu gegründete Gesellschaften, um den Erwerb sämtlicher Anteile an der GCRC Holdings Limited (nachfolgend: Grand Central), York/Großbritannien, sowie um den Erwerb sämtlicher Anteile an der Jean Heck Eupen, Transports et Logistique SA (nachfolgend: Jean Heck), Eupen/Belgien.

Der Zugang aus der Änderung der Einbeziehungsart betrifft den Erwerb weiterer Anteile an der Corridor Operations NMBS/SNCB DB Schenker Rail N.V. (nachfolgend: COBRA), Brüssel/Belgien, die bisher at Equity bilanziert wurde.

Die bedeutsamen Transaktionen werden nachfolgend erläutert:

::: Am 4. November 2011 (Closing) hat DB Arriva 100 % der Anteile an der Grand Central erworben. Grand Central bietet Eisenbahnverbindungen zwischen London und den nord-englischen Städten Bradford/Halifax und Sunderland an. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 31. Dezember 2011 im Segment DB Arriva.

::: Mit Vertrag vom 19. Juli 2011 (rechtswirksam am 12. Oktober 2011) hat DB Schenker Logistics 100 % der Anteile an der Jean Heck-Gruppe erworben. Bei diesem Erwerb handelt es sich um eine an fünf Standorten ansässige Speditionsgesellschaft, die im Wesentlichen in den Bereichen internationale Landverkehre, Stückgutverteilung und Logistik tätig ist. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 30. November 2011 im Segment DB Schenker Logistics.

::: Am 24. Juni 2011 hat DB Schenker Rail Deutschland AG ihre Anteile an der COBRA um weitere 2 % erhöht und hält jetzt 51 % der Anteile. Diese Gesellschaft erbringt internationale Zugleistungen über die Montzenroute zwischen Antwerpen, Kinkempois, Zeebrugge und Châtelet auf belgischer Seite und Aachen-West beziehungsweise Köln-Gremberg auf deutscher Seite. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 30. Juni 2011 im Segment DB Schenker Rail.

Nachfolgend werden die Anschaffungskosten und der beizulegende Zeitwert des erworbenen Nettovermögens kumulativ für alle Veränderungen des Konsolidierungskreises dargestellt. Sämtliche Kaufpreisallokationen für Erwerbe im Berichtszeitraum wurden gemäß IFRS 3 vorgenommen. Der Firmenwert wird maßgeblich durch die für den Zeitraum nach Erwerb erwarteten Synergieeffekte substantiiert. Darüber hinaus entfällt ein erheblicher Teil auf nach IFRS 3 nicht ansatzfähige Vermögenswerte, insbesondere den Mitarbeiterstamm, den Marktzugang sowie das künftige Umsatzpotenzial. Die Ermittlung des Firmenwerts ergibt sich wie folgt:

— in Mio. €	2011	davon COBRA	davon Jean Heck	davon Grand Central
KAUFPREIS				
Geleistete Zahlungen	18	0	6	12
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	10	0	0	10
Gesamte übertragene Gegenleistung	28	0	6	22
+ Beizulegender Zeitwert des bereits vor dem Erwerb gehaltenen Eigenkapital- anteils	1	1	0	0
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	28	1	5	22
Firmenwert	1	0	1	0

Im Rahmen der Kaufpreisverhandlungen beim Erwerb von Grand Central wurden bedingte Kaufpreisbestandteile vereinbart, die in Abhängigkeit von der Erfüllung bestimmter künftiger Bedingungen weitere Zahlungen an den Veräußerer auslösen. Die Vereinbarung enthält fünf Komponenten. Zum einen ist im Jahr 2014 eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio. € fällig, falls die behördliche Genehmigung zum Betrieb der gegenwärtigen Strecken über das Jahr 2016 hinaus verlängert wird. Für die Ermittlung des Kaufpreises wurde eine Verlängerung unterstellt, sodass diese künftige Zahlung in voller Höhe als Verbindlichkeit erfasst wurde. Eine maximale Zahlung von 6,0 Mio. € wird im Juni 2012 und eine weitere maximale Zahlung von 18,0 Mio. € wird im Juni 2013 fällig, falls die Umsätze des jeweils vorangegangenen Jahres eine bestimmte Schwelle überschreiten. Wird eine bestimmte Umsatzschwelle unterschritten, sind keine Zahlungen zu leisten. Innerhalb dieser Bandbreite steigt der jeweils zu zahlende Betrag proportional zum Umsatz an. Basierend auf den Umsatzplanungen wurde für das Jahr 2012 eine Zahlung in Höhe von 4,4 Mio. € und für das Jahr 2013 eine Zahlung in Höhe von 2,3 Mio. € als Verbindlichkeit erfasst. Eine weitere maximale Zahlung in Höhe von 9,0 Mio. € wird im Juni 2014 fällig, falls die kumulierten Umsätze für die vorangegangenen zwei Jahre eine bestimmte Höhe überschreiten. Innerhalb einer bestimmten Spannbreite steigt die Zahlung proportional zu den Umsätzen an. Eine weitere maximale Zahlung in Höhe von 12,0 Mio. € wird im Jahr 2014 fällig, falls die Umsätze der vorangegangenen drei Jahre eine bestimmte Schwelle übersteigen. Die über diese Schwelle hinausgehenden Umsätze werden zur Hälfte an den Veräußerer bis zum vorgenannten Maximalbetrag ausgezahlt. Basierend auf den Umsatzplanungen wurde ermittelt, dass bei den beiden zuvor genannten Regelungen die Mindestschwellen nicht erreicht werden, sodass keine Zahlungen angenommen werden.

KAUFPREISALLOKATION COBRA

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

— in Mio. €	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	0	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	0	9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2	0	2
Flüssige Mittel	5	0	5
Vermögenswerte	16	0	16
Übrige Verbindlichkeiten	13	0	13
Schulden	13	0	13
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	0	0
Fremdanteil	2	0	2
Erworbenes Nettovermögen	1	0	1
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	0	0	0
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	5	0	5
Zahlungsmittelzufluss durch Transaktionen	5	0	5

Gegenüber der Kaufpreisallokation zum Halbjahresabschluss 2011 wurde der Wertansatz bei den übrigen Verbindlichkeiten um 2 Mio. € erhöht. Dadurch hat sich das erworbene Nettovermögen von 3 Mio. € auf 1 Mio. € vermindert. Änderungen des Firmenwertansatzes haben sich nicht ergeben.

Im Zuge dieses sukzessiven Anteilserwerbs wurde auch der Zahlungsmittelbestand der Gesellschaft in Höhe von 5 Mio. € erstmalig im DB-Konzern berücksichtigt.

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 9 Mio. €, Wertberichtigungen sind darin nicht enthalten.

Wäre COBRA bereits zum 1. Januar 2011 in den DB-Konzernabschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 12 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von 2 Mio. € ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat COBRA einen Umsatz von 12 Mio. € sowie ein Jahresergebnis von 0 Mio. € erwirtschaftet.

KAUFPREISALLOKATION JEAN HECK

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

— in Mio. €	Buchwert	Anpas- sung	Beizu- legender Zeitwert
Sachanlagen	5	3	8
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	0
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	0	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4	0	4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1	0	1
Flüssige Mittel	0	0	0
Vermögenswerte	10	3	13
Finanzschulden	4	0	4
Übrige Verbindlichkeiten	3	0	3
Passive latente Steuern	0	1	1
Schulden	7	1	8
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	0	0
Fremdanteil	0	0	0
Nettovermögen	3	2	5
Anteil des DB-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	0	0	0
Erworbenes Nettovermögen	3	2	5
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	6	0	6
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	0	0	0
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	6	0	6

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 4 Mio. €, darin sind Wertberichtigungen von 0,2 Mio. € enthalten.

Wir erwarten nicht, dass ein Teil des Goodwills für ertragsteuerliche Zwecke abzugsfähig ist.

Wäre Jean Heck bereits zum 1. Januar 2011 in den DB-Konzernabschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 3,9 Mio. € und ein Jahresergebnis von – 0,2 Mio. € ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat Jean Heck einen Umsatz von 1 Mio. € sowie ein Jahresergebnis von 0 Mio. € erwirtschaftet.

KAUFPREISALLOKATION GRAND CENTRAL

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

— in Mio. €	Buchwert	Anpas- sung	Beizu- legender Zeitwert
Sachanlagen	3	-1	2
Immaterielle Vermögenswerte	0	30	30
Vorräte	0	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	0	1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	7	0	7
Flüssige Mittel	2	0	2
Aktive latente Steuern	0	9	9
Vermögenswerte	13	38	51
Finanzschulden	10	0	10
Übrige Verbindlichkeiten	9	0	9
Sonstige Rückstellungen	0	3	3
Passive latente Steuern	0	7	7
Schulden	19	10	29
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	0	0
Fremdanteil	0	0	0
Nettovermögen	-6	28	22
Anteil des DB-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	0	0	0
Erworbenes Nettovermögen	-6	28	22
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	12	0	12
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	2	0	2
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	10	0	10

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 1 Mio. €, Wertberichtigungen sind darin nicht enthalten.

Wäre Grand Central bereits zum 1. Januar 2011 in den DB-Konzernabschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 25 Mio. € und ein um 20 Mio. € niedrigeres Konzernjahresergebnis ausgewiesen.

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um 51 Verschmelzungen sowie um elf Liquidationen und acht Verkäufe. Aus den Verkäufen ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 7 Mio. €.

Die folgende Übersicht zeigt zusammengefasst die Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus den gegenüber dem Vorjahreszeitraum eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises:

— in Mio. €	DB-Konzern 01.01. bis 31.12.2011	davon aus	
		Konsolidierungs- kreis- zugängen	Beträge für Konsoli- dierungs- kreisabgänge
Umsatzerlöse	37.979	2.025	-3
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.457	4	0
Gesamtleistung	40.436	2.029	-3
Sonstige betriebliche Erträge	3.062	74	-19
Materialaufwand	-20.906	-684	1
Personalaufwand	-13.076	-944	1
Abschreibungen	-2.964	-97	1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.375	-290	9
Operatives Ergebnis (EBIT)	2.177	88	-10
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	19	2	0
Zinsergebnis	-840	-8	0
Übriges Finanzergebnis	3	-9	11
Finanzergebnis	-818	-15	11
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.359	73	1
Ertragsteuern	-27	-13	0
Jahresergebnis	1.332	60	1

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 2.025 Mio. € betreffen im Wesentlichen mit 2.001 Mio. € (für Januar bis August 2011) die im Vorjahr erworbene Arriva. Zusätzlich zu den dargestellten Abschreibungen aus Konsolidierungskreiszugängen (97 Mio. €) sind Abschreibungen von 50 Mio. € auf die Arriva-Kunden- und -Franchiseverträge für Januar bis August 2011 entstanden.

Bei den Beträgen für Konsolidierungskreisabgänge handelt es sich im Wesentlichen um die im Vorjahr verkaufte Schenker Libya for Transport and Services, Tripolis/Libyen.

b) Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

— Anzahl	Inland 2011	Ausland 2011	Gesamt 2011	Gesamt 2010
AT EQUITY BEWERTETE GEMEINSCHAFTS- UNTERNEHMEN				
Stand 01.01.	12	14	26	19
Zugänge	0	0	0	7
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	1
Abgänge	0	1	1	0
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	1
Stand 31.12.	12	13	25	26
AT EQUITY BEWERTETE ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN				
Stand 01.01.	63	59	122	103
Zugänge	0	4	4	24
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	4
Abgänge	3	1	4	5
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	1	1	4
Stand 31.12.	60	61	121	122

Bei den Zugängen von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen handelt es sich um 4 (im Vorjahr: 31) Gesellschaften mit Anschaffungskosten von insgesamt 182 T€.

Für die wesentlichen assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen werden nachfolgend ausgewählte wirtschaftliche Eckdaten angegeben, die den Konzern- beziehungsweise den Jahresabschlüssen der betreffenden Gesellschaften zum 31. Dezember 2011 entnommen wurden:

AGGREGIERTE FINANZINFORMATIONEN

Zum 31.12. — in Mio. €	Kapital- anteil in %	VERMÖGENSWERTE		EIGENKAPITAL		SCHULDEN		UMSATZERLÖSE		JAHRESERGEBNIS	
		2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN											
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande ^{1),3),4),5)}	50,00	11		4		7		7		0	
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{3),5)}	50,00	10	8	7	4	3	4	13	11	0	-1
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien ^{4),5)}	50,00	74	42	11	4	63	37	143	0	4	4
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{3),5)}	50,00	14	13	1	1	12	12	1	1	0	0
ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN											
ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Stendal ^{2),4),5)}	49,00	38	32	18	19	20	13	32	35	0	2
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ⁴⁾	26,00	7	9	5	6	2	2	16	4	0	0
Autoport Emden GmbH, Emden	33,30	4	3	0	0	4	3	21	18	0	0
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal ⁴⁾	31,50	553	529	195	215	358	314	334	288	-1	12
BLS Cargo AG, Bern/Schweiz ^{3),5)}	45,00	148	147	75	63	73	84	139	107	-2	-2
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{3),5)}	24,90	261	226	133	98	128	128	278	285	4	1
Centrebus Holdings Limited, Leicester/Großbritannien ^{2),7)}	40,00	10	0	0	0	10	0	17	0	0	0
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{3),5)}	30,00	5	5	3	2	2	3	17	14	2	1
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ^{2),5)}	22,50	8	8	2	3	6	5	33	3	1	1
DAP Barging B.V., Rotterdam/Niederlande ^{4),5)}	55,00	6	4	2	2	4	2	32	19	1	1
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{2),5)}	51,00	2	3	0	1	1	2	14	13	0	0
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, Basel/Schweiz ^{5),6)}	22,60	28.271	27.416	1.218	1.152	27.054	26.265	0	0	33	34
EuroShuttle A/S i.L., Kopenhagen/Dänemark ^{3),5)}	27,08	28	0	2	0	26	0	64	0	0	0
Express Air Systems GmbH (EASY), Krißfel ⁴⁾	50,00	8	7	4	3	4	5	45	14	1	1
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{4),5)}	24,53	18	19	2	2	16	16	1	1	0	0
Hispanauto – Empresas Agrupadas A.E.I.E.®, Madrid/Spanien	75,06	6	6	0	0	6	6	26	23	0	0
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien ^{4),5)}	30,00	68	67	9	9	59	58	7	7	0	-1
INTERCONTAINER – INTERFRIGO SA, Brüssel/Belgien ^{3),5),8)}	36,77	42	45	-6	5	48	40	0	144	-24	-14
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{3),5)}	28,00	13	13	10	10	2	2	9	9	1	1
KM S.P.A., Cremona/Italien ⁴⁾	49,00	11	11	5	4	7	7	0	0	0	0
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{3),5)}	50,00	52	45	16	15	35	30	384	347	1	0

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 171
 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 172
 Konzern-Bilanz 173

Konzern-Kapitalflussrechnung 174
 Konzern-Eigenkapitalspiegel 175
 ::: Konzern-Anhang 176

Zum 31.12. — in Mio. €	Kapital- anteil in %	VERMÖGENSWERTE		EIGENKAPITAL		SCHULDEN		UMSATZERLÖSE		JAHRESERGEBNIS	
		2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN											
LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	49,00	21	22	5	5	16	17	1	1	0	0
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, München ^{4),5)}	30,00	17	14	7	6	11	8	35	23	1	-1
METRANS a. s., Prag/Tschechische Republik	35,04	181	169	103	97	78	72	148	132	22	22
Omfesa Logística S.A., Madrid/Spanien	50,00	23	23	0	3	23	20	16	16	-3	-3
POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg ³⁾	33,33	10	11	7	6	3	4	41	43	0	0
Pool Ibérico Ferroviario A.E.I.E., Madrid/Spanien	11,67	6	0	0	0	6	0	20	20	0	0
PORT HANDLOWY ŚWINOUJŚCIE Sp. z o.o., Świnoujście/Polen ⁵⁾	46,23	15	9	7	4	8	5	19	19	1	1
Prometro S.A., Porto/Portugal ^{3),4),5)}	20,00	14	0	3	0	10	0	32	0	0	0
Railmax C.V., Nijmegen/Niederlande	49,50	2	3	0	0	2	3	11	16	0	0
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{3),5)}	30,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sociedad de Estudios y Explotacion Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien ⁵⁾	62,80	37	38	10	12	27	26	19	19	-2	-2
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{3),5)}	25,50	4	3	1	1	2	2	15	13	0	0
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,00	40	28	-9	-1	50	29	249	218	-8	-5
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien ⁵⁾	39,94	99	101	45	44	54	57	72	71	4	7
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{3),5)}	33,94	6	5	0	0	6	5	4	4	0	0
VT-Transman Szemelyszallito es Szolgaltato Kft, Szekesfehervar/Ungarn ⁴⁾	49,91	11	13	5	4	6	9	18	17	2	1

¹⁾ Keine Zahlen aus dem Vorjahresabschluss verfügbar.

²⁾ Abweichendes Wirtschaftsjahr.

³⁾ Zahlen aus Vorjahresabschluss.

⁴⁾ Auf Basis vorläufiger Abschlussdaten.

⁵⁾ Zahlen nach lokalen Rechnungslegungsnormen.

⁶⁾ Betrifft ausschließlich Finanzierungsgeschäfte.

⁷⁾ Werte zum Zeitpunkt des Erwerbs.

⁸⁾ Keine/unvollständige Daten.

Währungsumrechnung

a) Funktionale Währung und Berichtswährung

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung. Die funktionale Währung aller in den Konzernabschluss der DB AG einbezogenen Tochterunternehmen ist die jeweilige Landeswährung.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt (Berichtswährung).

b) Transaktionen und Salden

Transaktionen, die eine in den Konsolidierungskreis einbezogene Gesellschaft nicht in ihrer funktionalen Währung durchführt (Fremdwährungsgeschäfte), werden in die funktionale Währung der entsprechenden Einheit mit dem Kurs zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. Kursgewinne und -verluste aus der Abwicklung solcher Transaktionen und aus der Bewertung von monetären Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum Stichtagskurs im Jahresabschluss werden in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

c) Tochtergesellschaften

Tochtergesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, rechnen ihre in Landeswährung aufgestellten Abschlüsse für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss der DB AG wie folgt in die Berichtswährung Euro um: Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs, Erträge und Aufwendungen zum Durchschnittskurs umgerechnet. Die Differenzen aus der Währungsumrechnung werden im Eigenkapital gesondert gezeigt.

Das im Rahmen eines Erwerbs ausländischer Tochtergesellschaften erstkonsolidierungspflichtige Eigenkapital wird zum jeweiligen Bilanzstichtag mit dem historischen Kurs zum Erwerbszeitpunkt umgerechnet. Entstehende Differenzen aus der Währungsumrechnung werden gesondert im Eigenkapital ausgewiesen.

Solange das Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis einbezogen wird, erfolgt die Fortführung der Umrechnungsdifferenzen im Konzerneigenkapital. Scheiden Tochterunternehmen aus dem Konsolidierungskreis aus, werden die entsprechenden Umrechnungsdifferenzen erfolgswirksam aufgelöst.

Firmenwerte und Anpassungen an die beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden infolge von Akquisitionen ausländischer Tochtergesellschaften werden als Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der ausländischen Gesellschaften behandelt und mit dem Kurs zum Bilanzstichtag umgerechnet.

Jahresabschlüsse von Tochtergesellschaften, die ihren Sitz in einem Hochinflationland haben, werden gemäß IAS 29 umgerechnet. Im Berichts- und im Vergleichszeitraum hatte kein wesentliches Tochterunternehmen seinen Sitz in einem Hochinflationland.

Währungsumrechnungsdifferenzen aus der Umrechnung von Anteilen an einer ausländischen Tochtergesellschaft sowie aus Darlehen, die Teil der Netto-Investition in diese ausländischen Tochtergesellschaften sind, werden im Eigenkapital erfasst. Wenn die ausländische Tochtergesellschaft den Konsolidierungskreis verlässt, werden die Währungsumrechnungsdifferenzen über die Gewinn- und Verlustrechnung ausgebucht.

Für die Währungsumrechnung wurden unter anderem folgende Wechselkurse zugrunde gelegt:

— in €	STICHTAG 31.12.		DURCHSCHNITT	
	2011	2010	2011	2010
1 kanadischer Dollar (CAD)	0,75672	0,75064	0,72669	0,73256
1 Schweizer Franken (CHF)	0,82264	0,79974	0,81129	0,72431
1 chinesischer Yuan Renminbi (CNY)	0,12257	0,11335	0,11116	0,11145
1 britisches Pfund (GBP)	1,19717	1,16178	1,15223	1,16543
1 Hongkong-Dollar (HKD)	0,09949	0,09629	0,09228	0,09708
1 japanischer Yen (JPY)	0,00998	0,00920	0,00901	0,00860
1 norwegische Krone (NOK)	0,12897	0,12821	0,12831	0,12493
1 polnischer Zloty (PLN)	0,22432	0,25157	0,24268	0,25041
1 schwedische Krone (SEK)	0,11221	0,11154	0,11074	0,10484
1 Singapur-Dollar (SGD)	0,59457	0,58357	0,57180	0,55367
1 US-Dollar (USD)	0,77286	0,74839	0,71841	0,75422

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Die im DB-Konzern erwirtschafteten Erlöse betreffen die Erbringung von Beförderungs-, Transport- und Logistikleistungen, die Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur, den Verkauf von Gütern und sonstige, insbesondere im Zusammenhang mit dem Eisenbahngeschäft stehende Dienstleistungen abzüglich Umsatzsteuer, Rabatten und gegebenenfalls Preisnachlässen. Sie werden zum erhaltenen beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die vom DB-Konzern erbrachten Dienstleistungen werden im Regelfall mit einem Zeithorizont von wenigen Stunden/Tagen abgewickelt. Erlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen werden erfasst, sobald die Leistung erbracht, die Höhe der Erlöse und der Kosten zuverlässig ermittelbar ist und der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern wahrscheinlich zufließen wird.

Dividendenerträge werden in dem Zeitpunkt erfasst, in dem das Recht auf den Empfang der Zahlung entsteht. Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode in der Periode, in der sie entstehen, erfolgswirksam erfasst.

Grundsätzlich sind alle Aufwendungen und Erträge unsaldiert ausgewiesen, es sei denn, die Rechnungslegungsvorschriften gemäß IFRS erlauben oder verlangen eine Saldierung.

Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung oder zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

a) Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um die kumulierten planmäßigen Abschreibungen sowie unter Berücksichtigung von Wertminderungen und Wertaufholungen. Die Anschaffungskosten enthalten den Anschaffungspreis zuzüglich Anschaffungsnebenkosten abzüglich Anschaffungspreisminderungen. Soweit Stilllegungs- beziehungsweise Wiederherstellungsverpflichtungen bestehen, erfolgt deren Berücksichtigung in den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Sachanlagen bei gleichzeitigem Ausweis einer Rückstellung. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten direkt zurechenbare Gemeinkosten.

Ist für die Herstellung eines Vermögenswerts ein beträchtlicher Zeitraum erforderlich, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Berichtsjahres herangezogen. Im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung von Sachanlagen anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Nachträgliche Kosten werden aktiviert, wenn die Aufwendungen den wirtschaftlichen Nutzen der Sachanlage erhöhen und die Kosten verlässlich ermittelt werden können. Alle anderen Reparaturen oder Wartungen werden dagegen grundsätzlich als Aufwand erfasst.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear über die erwartete Nutzungsdauer. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden für die wesentlichen Gruppen des Sachanlagevermögens zugrunde gelegt:

	Jahre
Bahnkörper, Tunnel, Brücken	75
Gleisanlagen	20-25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10-50
Grundstückseinrichtungen	8-20
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5-20
Schienefahrzeuge	15-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	3-25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2-20

Die Angemessenheit der gewählten Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauern wird jährlich überprüft. Ebenso werden unsere Erwartungen hinsichtlich des Restwerts jährlich aktualisiert.

Investitionszuschüsse werden direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt.

b) Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing

Gemietete und geleaste Vermögenswerte, deren zugrunde liegende Leasingverträge nach IAS 17 als Finanzierungsleasing eingestuft werden, werden zum Zeitpunkt des Beginns der Vertragslaufzeit mit dem beizulegenden Zeitwert oder dem niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert und über die wirtschaftliche Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder die kürzere Laufzeit des Leasingverhältnisses linear abgeschrieben.

c) Immaterielle Vermögenswerte und Firmenwerte

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit den Anschaffungskosten angesetzt. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden zu ihren Herstellungskosten bilanziert und betreffen größtenteils Software. Die Kosten der Entwicklungsphase werden aktiviert, wenn dem DB-Konzern ein zukünftiger wirtschaftlicher Nutzen zufließt und die sonstigen Aktivierungsvoraussetzungen erfüllt sind. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt zurechenbaren Kosten sowie diejenigen Kosten, die anfallen, um den Vermögenswert auf seine vorgesehene Verwendung vorzubereiten.

Bei internationalen Ausschreibungsprozessen können Auftrags- und Mobilisierungskosten entstehen, die mit einer zukünftigen Geschäftstätigkeit im Rahmen eines Verkehrsvertrags verbunden sind. Derartige Kosten werden unter der Voraussetzung, dass die Erlangung des Vertrags höchst wahrscheinlich ist und dass die Kosten abrechenbar sind, aktiviert und über die voraussichtliche Vertragslaufzeit abgeschrieben.

Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen Kosten für Material und Dienstleistungen, Lohn- und Gehaltskosten sowie zuzurechnende Gemeinkosten.

Ist für die Herstellung eines Vermögenswerts ein beträchtlicher Zeitraum erforderlich, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen oder verkaufsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Berichtsjahres herangezogen.

Im Zusammenhang mit der Anschaffung und Herstellung von immateriellen Vermögenswerten anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Die Folgebewertung der immateriellen Vermögenswerte (außer Firmenwerten) erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen zuzüglich Wertaufholungen. Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear. Die Angemessenheit der Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauer wird jährlich überprüft.

Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden der planmäßigen Abschreibung auf immaterielle Vermögenswerte zugrunde gelegt:

	Jahre
Konzessionen, Rechte o. Ä.	Vertragslaufzeit
Warenzeichen	Nutzungszeit
Markennamen	Nutzungszeit
Kundenstamm	Nutzungszeit
Entgeltlich erworbene Software	3 - 5
Selbst erstellte Software	3

Firmenwerte ergeben sich als positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten für den Erwerb der Anteile und den beizulegenden Zeitwerten der einzelnen erworbenen Vermögenswerte, übernommenen Schulden und Eventualverbindlichkeiten. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern unterliegen dem jährlichen Impairment-Test. Impairment-Verluste auf Firmenwerte werden nicht wieder aufgeholt.

d) Wertminderungen von Vermögenswerten

IAS 36 regelt die Werthaltigkeitsprüfung materieller und immaterieller Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer, die mithilfe eines sogenannten indikatorbasierten Asset-Impairment-Tests durchgeführt wird. Ein solcher Asset-Impairment-Test ist dann durchzuführen, wenn Indikatoren (sogenannte Triggering Events) einen möglichen Wertverlust anzeigen. Ferner sind gemäß IAS 36 Firmenwerte (Goodwills) sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung in Form eines Goodwill-Impairment-Tests zu unterziehen.

ABGRENZUNG DER CASH-GENERATING UNITS

Werthaltigkeitsprüfungen im Rahmen des Asset-Impairment-Tests sind grundsätzlich auf Ebene einzelner Vermögenswerte durchzuführen. Sofern für einzelne Vermögenswerte keine weitgehend unabhängigen zukünftigen Cashflows festgestellt werden können, sind sogenannte Zahlungsmittel generierende Einheiten (Cash-generating Units; CGUs) als Aggregation von Vermögenswerten, deren zukünftige Cashflows voneinander abhängen, zu bilden. Im DB-Konzern werden die CGUs weitgehend auf Ebene der operativ tätigen Segmente identifiziert, wobei innerhalb des Segments DB Dienstleistungen aufgrund unterschiedlicher Leistungsinhalte eine weitere Differenzierung vorgenommen werden kann. Durch die Kongruenz zwischen Führungsstruktur und Legalstruktur bestehen die identifizierten CGUs zudem immer aus mindestens einer rechtlichen Einheit. Dadurch können die für den Asset-Impairment-Test notwendigen Daten aus Jahresabschluss- und Planungsdaten abgeleitet werden.

Die Werthaltigkeitsprüfung von Firmenwerten wird auf Ebene der CGU durchgeführt, der dieser Firmenwert zugeordnet worden ist. Wesentliche Firmenwerte bestehen derzeit in den CGUs DB Arriva, DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics. Wir verweisen hierzu auf die Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten.

METHODISCHES VORGEHEN

Beim Impairment-Test nach IAS 36 ist der Buchwert (Carrying Amount) eines Vermögenswerts, einer CGU oder für den Goodwill-Impairment-Test auf Basis einer Gruppe von CGUs mit dem entsprechenden erzielbaren Betrag (Recoverable Amount) zu vergleichen. Ist der positive Buchwert nicht mehr durch den erzielbaren Betrag gedeckt, führt dies zu einer entsprechenden Wertminderung.

Der Buchwert einer CGU ergibt sich durch die Addition der Buchwerte der Vermögenswerte abzüglich der Verbindlichkeiten, die mit den einbezogenen Vermögenswerten verbunden sind (Nettoposition). Darüber hinaus sind bei der Bestimmung des Buchwerts einer CGU auch gemeinschaftlich von mehreren CGUs genutzte Vermögenswerte (Corporate Assets) und Verbindlichkeiten (Corporate Liabilities) anteilig zu berücksichtigen sowie das für die entsprechende CGU notwendige Umlaufvermögen (Working Capital) mit einzubeziehen.

Der erzielbare Betrag ist definiert als der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value less Costs to Sell) und dem Nutzungswert (Value in Use). In den im DB-Konzern durchgeführten Impairment-Tests wird der erzielbare Betrag durch den Nutzungswert repräsentiert. Der Nutzungswert ermittelt sich als Barwert der aus der Fortführung einer CGU oder einer Gruppe von CGUs zu erwartenden Free Cashflows vor Zinsen und nach Steuern. Gegenüber dem Vorgehen im Vorjahr wurden zum Zwecke der methodischen Angleichung an die vorherrschende Praxis bei den Impairment-Tests erstmalig Steuern in den Free Cashflows berücksichtigt. Dabei wurde eine typische Steuerquote auf das EBIT in Höhe von 30,5% angesetzt. Die Prognosen der Cashflows spiegeln vergangene Erfahrungen wider und berücksichtigen die Erwartungen der Unternehmensführung hinsichtlich zukünftiger Marktentwicklungen. Die durchschnittlichen Wachstumsraten stimmen mit der Erwartung der Industrie überein. Basis dieser Cashflow-Prognosen ist die dem Aufsichtsrat der DB AG vorgelegte Mittelfristplanung, die einen Planungshorizont von fünf Jahren umfasst. Sofern Cashflow-Prognosen über den fünfjährigen Planungshorizont hinaus notwendig sind, wird aus der Planung ein nachhaltiger Free Cashflow abgeleitet und auf Basis einer an der spezifischen Marktentwicklung orientierten Wachstumsrate fortgeschrieben. In der Regel wird von einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 1% p.a. sowie bei der CGU DB Arriva von 2% p.a. ausgegangen.

Zur Diskontierung der Free Cashflows wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber dem DB-Konzern widerspiegelt. In Konsistenz zur Ermittlung der Free Cashflows nach Unternehmensteuern wird ein Kapitalkostensatz nach Unternehmensteuern verwendet. Risiken der Free Cashflows werden durch einen risikoäquivalenten Kapitalisierungszinssatz berücksichtigt. Vor dem Hintergrund der Teilkonzernstruktur einerseits bei gleichzeitig weitgehendem Risiko- und Ressourcenverbund innerhalb des DB-Konzerns andererseits wird dieser Kapitalisierungszinssatz nach Steuern für alle CGUs des DB ML-Konzerns beziehungsweise des DB-Konzerns einheit-

lich zugrunde gelegt. Für die CGUs des DB ML-Konzerns wurde einheitlich ein Kapitalisierungszinssatz von 6,9% verwendet, was unter Berücksichtigung der typischen Steuerquote auf das EBIT von 30,5% einem korrespondierenden Kapitalisierungszinssatz vor Steuern von 9,9% (im Vorjahr: 10,2%) entspricht. Für die CGUs der Infrastruktur wurde einheitlich ein Kapitalisierungszinssatz von 5,6% verwendet, was unter Berücksichtigung der typischen Steuerquote auf das EBIT von 30,5% einem korrespondierenden Kapitalisierungszinssatz vor Steuern von 8,1% (im Vorjahr: 8,0%) entspricht. Die leichten Veränderungen der Kapitalisierungszinssätze im Vergleich zum Vorjahr basierten auf aktuellen Erwartungen der mittel- beziehungsweise langfristigen Entwicklung des externen Kapitalmarkts.

ASSET-IMPAIRMENT-TEST

Zur Durchführung des Asset-Impairment-Tests wurden Prozesse implementiert, die den spezifischen Anforderungen des IAS 36 gerecht werden. Die im Rahmen des Asset-Impairment-Tests verwendeten Nutzungsdauern für die einzelnen CGUs orientieren sich an der Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder einer Gruppe homogener Vermögenswerte, der oder die für die betreffende CGU am bedeutsamsten ist.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Nutzungswernermittlung künftige Cashflows, die sich aus wesentlichen künftigen strukturellen Veränderungen, Desinvestitionsmaßnahmen oder Erweiterungsinvestitionen ergeben, nicht berücksichtigt. Die sich hieraus ergebenden Anpassungen der originären Planungen betreffen vor allem die in der Infrastruktur geplanten größeren Neu- und Ausbauprojekte, deren Bauzeit sich über den Mittelfristzeitraum (über das Jahr 2016) hinaus erstreckt.

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Bei Leistungsbeziehungen zwischen Transport- und Infrastrukturbereichen gelten die veröffentlichten Infrastrukturpreise, wobei im Prognosezeitraum auch Preissteigerungen berücksichtigt werden.

Regelmäßig nach Fertigstellung der Mittelfristplanung wird überprüft, ob Wertberichtigungen auf CGU-Ebene notwendig werden. Außerhalb dieses jährlichen Turnus wird eine Überprüfung vorgenommen, wenn aktuelle Erkenntnisse aus der Geschäftsentwicklung oder Prämissenveränderungen eine wesentliche Verschlechterung des Nutzungswerts vermuten lassen.

Die im betrachteten Zeitraum freiwillig durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen zeigten für keine CGU einen Wertminderungsbedarf an. Auch der nach Verabschiedung der Mittelfristplanung im Dezember 2011 durchgeführte freiwillige Asset-Impairment-Test ergab für keine der CGUs einen Impairment-Bedarf.

GOODWILL-IMPAIRMENT-TEST

Für alle CGUs oder Gruppen von CGUs, denen ein Firmenwert zugeordnet werden kann, muss jährlich ein Goodwill-Impairment-Test durchgeführt werden. Da die im DB-Konzern aufgrund erfolgter Akquisitionen entstandenen Firmenwerte immer eindeutig einer CGU zugeordnet werden können, ist dieser Goodwill-Impairment-Test integraler Bestandteil des ohnehin jährlich auf freiwilliger Basis für alle CGUs durchgeführten Asset-Impairment-Tests.

Die für die betroffenen CGUs DB Arriva, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics, DB Regio und Beteiligungen/Sonstige durchgeführten Goodwill-Impairment-Tests ergaben keinen Wertberichtigungsbedarf. Der entsprechende erzielbare Betrag wird dabei grundsätzlich durch den Nutzungswert der CGU repräsentiert, der wiederum aus der Mittelfristplanung der fünf Segmente abgeleitet wurde. Die weiter oben dargestellten methodischen Ausführungen gelten daher analog. Bei DB Arriva, DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics ist zusätzlich zu beachten, dass für die relevanten internationalen Märkte gesonderte Annahmen zur Entwicklung von Konjunktur, Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie Währungsrelationen getroffen wurden. Basis für diese Annahmen waren die zum Planungszeitpunkt verfügbaren externen und internen Experteneinschätzungen.

e) Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen

Anteile an assoziierten und gemeinschaftlich geführten Unternehmen werden nach IAS 28 (Anteile an assoziierten Unternehmen) oder nach dem Wahlrecht gemäß IAS 31 (Anteile an Joint Ventures) at Equity bewertet. Aufbauend auf den Konzernanschaffungskosten im Erwerbszeitpunkt wird der Wertansatz jeweils in Höhe der auf die Anteile des DB-Konzerns entfallenden Eigenkapitalveränderung bei dem at Equity bewerteten Unternehmen fortgeschrieben.

f) Finanzielle Vermögenswerte

Marktübliche Käufe oder Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden zum Erfüllungstag angesetzt oder ausgebucht. Derzeit bestehen im DB-Konzern die folgenden Kategorien nach IAS 39.

ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBARE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte werden grundsätzlich mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Wenn der beizulegende Zeitwert von Eigenkapitalinstrumenten nicht verlässlich ermittelbar ist, werden die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte mit den Anschaffungskosten abzüglich Wertminderung angesetzt.

Anteile an nicht einbezogenen Tochtergesellschaften und sonstigen Beteiligungen gelten als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Sie werden grundsätzlich mit ihren fortgeschriebenen Anschaffungskosten ausgewiesen, da die künftigen Cashflows zur Bestimmung des Marktwerts dieser Anteile nicht verlässlich ermittelt werden können.

Zur Veräußerung verfügbare lang- oder kurzfristige Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag – soweit vorhanden – mit ihren Marktwerten angesetzt. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden erfolgsneutral in der Rücklage aus der Marktbewertung von Wertpapieren berücksichtigt.

FORDERUNGEN UND SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Die erstmalige Bewertung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Dieser entspricht im Regelfall den Anschaffungskosten. Langfristige unverzinsliche oder niedrigverzinsliche Forderungen (Forderungslaufzeit von mehr als einem Jahr) werden auf den Barwert der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse abgezinst. Abgezinste Forderungen werden in Folgeperioden mit dem bei der Erstbewertung festgesetzten Effektivzins wieder aufgezinnt.

Forderungen, bei denen objektiv substantielle Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen, werden angemessen einzelwertberichtigt. Außerdem werden portfoliobasierte Wertminderungen auf Gruppen von Vermögenswerten vorgenommen; dabei werden vor allem historische Ausfallquoten berücksichtigt.

FLÜSSIGE MITTEL

Die flüssigen Mittel umfassen Kassen- und Scheckbestände, Einlagen bei Kreditinstituten, die bei Sicht jederzeit fällig sind, sowie Zahlungsmitteläquivalente. Zu den Guthaben bei Kreditinstituten zählen sowohl täglich fällige Gelder als auch Festgelder mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

Die flüssigen Mittel werden zum Nennwert angesetzt.

g) Vorräte

Als Anschaffungskosten der Vorräte werden alle Kosten aktiviert, die mit dem Beschaffungsvorgang in direkter Beziehung stehen. Die Bestimmung der Anschaffungskosten von fungiblen und homogenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen erfolgt auf Basis der Durchschnittsmethode. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten die direkt zurechenbaren Gemeinkosten; Fremdkapital- und Leerkosten werden nicht aktiviert, sondern in der Periode ihres Anfalls als Aufwand erfasst.

Zum Bilanzstichtag werden die Vorräte mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet.

h) Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Langfristige Vermögenswerte werden als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte nach IFRS 5 klassifiziert, wenn ihr Buchwert durch Verkauf realisiert werden soll und nicht durch fortgesetzte Nutzung. Es kann sich dabei um einen einzelnen Vermögenswert, eine Veräußerungsgruppe oder einen Bestandteil eines Unternehmens handeln. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden mit dem niedrigeren Wert von Buchwert und Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten bewertet. Im Berichtsjahr ergaben sich Umklassifizierungen fast ausschließlich für das erworbene Geschäft von Arriva in Deutschland.

i) Latente Steuern

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 (Ertragsteuern) bilanziert.

Zur Ermittlung der latenten Steuern bei inländischen Gesellschaften wird der Konzernsteuersatz von 30,5% herangezogen. Der Konzernsteuersatz berücksichtigt den Körperschaftsteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie einen durchschnittlichen Gewerbesteuersatz. Ausländische Tochtergesellschaften verwenden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweiligen lokalen Steuersätze.

Ein latenter Anspruch wird in Anwendung von IAS 12.24 beziehungsweise IAS 12.34 angesetzt, soweit es nach Abzug entsprechender passiver latenter Steuern wahrscheinlich ist, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis verfügbar ist. Als Grundlage hierfür wird die Mittelfristplanung unter Berücksichtigung ergänzender Abschätzungen herangezogen. Aktive latente Steuern auf nach dem Mittelfristzeitraum erzielbare Erträge werden als nicht zuverlässig abschätzbar nicht angesetzt.

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, deren Gültigkeit für die Periode, in der die latente Steuer realisiert wird, aufgrund bestehender oder im Wesentlichen verabschiedeter Gesetze erwartet werden kann.

j) Finanzschulden und Verbindlichkeiten

Die Bewertung von kurzfristigen Verbindlichkeiten erfolgt grundsätzlich zum Nominalbetrag, der dem beizulegenden Zeitwert im Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung und den fortgeführten Anschaffungskosten bis zum Ausgleichsdatum entspricht. Finanzschulden und andere langfristige Verbindlichkeiten werden im Rahmen ihres erstmaligen Ansatzes mit dem Wert angesetzt, der dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Vermögenswerte entspricht, gegebenenfalls abzüglich der Transaktionskosten. In der Folge werden sie zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Zinslos gewährte Darlehen des Bundes, die mit Investitionen in die Infrastruktur in Zusammenhang stehen, werden mit dem Barwert der Rückzahlungsbeträge erfasst und über die Laufzeit auf ihren nominalen Rückzahlungsbetrag aufgezinnt. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominalen Darlehensbetrag und dem Barwert wird als gewährter Zinsvorteil in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst. Wir verweisen auf die Ausführungen im Abschnitt »Vergleichbarkeit zum Vorjahr«.

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, die gemäß den Zuordnungskriterien des IAS 17 als Finanzierungsleasingverträge zu klassifizieren sind, werden zum Beginn der Vertragslaufzeit mit dem niedrigeren Wert aus dem beizulegenden Zeitwert (Fair Value) und dem Barwert der Mindestleasingzahlungen passiviert und in der Folge in Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten unter den Finanzschulden ausgewiesen. Die Leasingraten werden in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

k) Leistungen an Arbeitnehmer

PENSIONSVERPFLICHTUNGEN UND ÄHNLICHE VERPFLICHTUNGEN

Im DB-Konzern bestehen sowohl leistungsorientierte (Defined Benefit) als auch beitragsorientierte (Defined Contribution) Altersversorgungssysteme.

Die in der Bilanz angesetzte Rückstellung für leistungsorientierte Altersversorgungssysteme entspricht dem Barwert der Pensionsverpflichtung (Defined Benefit Obligation; DBO) abzüglich des Zeitwerts des Planvermögens am Bilanzstichtag, angepasst um kumulierte noch nicht ergebniswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne und Verluste und noch nicht ergebniswirksam erfassten nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwand. Die Pensionsverpflichtung wird jährlich auf der Basis von unabhängigen versicherungsmathematischen Gutachten unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Method) berechnet. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste werden nicht ergebniswirksam berücksichtigt, soweit sie 10 % des größeren Betrags aus Verpflichtungsumfang und Zeitwert des Planvermögens nicht übersteigen (10%-Korridor-Regel). Der den Korridor übersteigende Betrag wird über die erwartete durchschnittliche Restdienstzeit der vom Plan erfassten Arbeitnehmer erfasst. Die gemäß IAS 19.93 und 19.93A alternativ zulässigen Verfahren zur Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste, das heißt die sofortige Erfassung in der Gewinn- und Verlustrechnung oder direkt im Eigenkapital, finden im DB-Konzern keine Anwendung.

Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand wird sofort erfolgswirksam erfasst, es sei denn, die Änderungen des Pensionsplans (Altersversorgungssystem) hängen vom Verbleib des Mitarbeiters im Unternehmen für einen festgelegten Zeitraum ab (Zeitraum bis zum Eintritt der Unverfallbarkeit). In diesem Fall wird der nachzuerrechnende Dienstzeitaufwand linear über den Zeitraum bis zum Eintritt der Unverfallbarkeit erfolgswirksam erfasst.

Der Aufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

Bei beitragsorientierten Altersversorgungssystemen zahlt der DB-Konzern, freiwillig oder aufgrund einer gesetzlichen oder vertraglichen Verpflichtung, Beiträge an öffentliche oder private Altersversorgungseinrichtungen. Der DB-Konzern hat über die Zahlung der Beiträge hinaus keine weiteren Zahlungsverpflichtungen. Die Beiträge werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst. Vorauszahlungen von Beiträgen

werden in dem Umfang als Vermögenswerte angesetzt, in dem ein Recht auf eine Rückzahlung oder eine Minderung künftiger Zahlungen besteht.

Der Rechnungszins für die Bewertung von Pensionsverpflichtungen wurde auf der Grundlage der Renditen bestimmt, die am Bilanzstichtag für erstrangige, festverzinsliche Industrieanleihen am Markt erzielt werden. Als Basis dienen erstrangige Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating.

Arbeitnehmer, die unter den Geltungsbereich des »Tarifvertrags über arbeitgeberfinanzierte Leistungen zur betrieblichen Altersvorsorge für die Arbeitnehmer verschiedener Unternehmen des DB-Konzerns (bAV-TV)« oder den Tarifvertrag für Lokomotivführer von Schienenverkehrsunternehmen des Agv MoVe (LfTV) fallen, erhalten eine arbeitgeberfinanzierte Leistung zur betrieblichen Altersversorgung, die – rückwirkend zum Juli 2011 – im Jahr 2012 gezahlt und zukünftig monatlich abgeführt wird.

Der Durchführungsweg für diese neue arbeitgeberfinanzierte Leistung zur betrieblichen Altersversorgung ist der Pensionsfonds, die DEVK Pensionsfonds-AG, der den Arbeitnehmern bereits für die Entgeltumwandlung angeboten wird. Für die neue arbeitgeberfinanzierte Leistung werden beitragsorientierte Pensionspläne eingerichtet. Der Pensionsfonds ist als Durchführungsweg nicht rückstellungsrelevant.

LEISTUNGEN AUS ANLASS DER BEENDIGUNG DES ARBEITSVERHÄLTNISSES (ABFINDUNGEN)

Abfindungszahlungen werden fällig, wenn ein Mitarbeiter vor dem regulären Renteneintritt freigesetzt wird oder wenn ein Mitarbeiter gegen eine Abfindungsleistung freiwillig aus dem Arbeitsverhältnis austritt. Abfindungsleistungen werden erfasst, wenn eine nachweisliche Verpflichtung besteht, entweder das Arbeitsverhältnis von gegenwärtigen Mitarbeitern entsprechend einem detaillierten formalen Plan, der nicht rückgängig gemacht werden kann, zu beenden oder Abfindungen bei freiwilliger Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Mitarbeiter im Rahmen von Aufhebungsverträgen zu leisten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 (Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen) sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Altersteilzeitvereinbarungen basieren auf dem sogenannten Blockmodell. Die vom DB-Konzern während des Zeitraums der Altersteilzeit zum Gehalt gezahlten Aufstockungsbeträge sowie zusätzliche Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung stellen Leistungen aus Anlass der Beendigung der Arbeitsverhältnisse dar. Sie werden zum Zeitpunkt des Entstehens der Verpflichtung mit dem Barwert bewertet. Der Vergütungsrückstand (zuzüglich der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung) für die während der Beschäftigungsphase geleistete Mehrarbeit wird ebenfalls mit dem Barwert bewertet. Die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Verpflichtungen werden im Personalaufwand gezeigt.

ANDERE LANGFRISTIG FÄLLIGE LEISTUNGEN

Arbeitnehmer, die unter den Regelungsbereich des Tarifvertrags zur Führung von Langzeitkonten für die Arbeitnehmer verschiedener Unternehmen des DB-Konzerns (nachfolgend »Lzk-TV«) fallen, haben die Möglichkeit, ihre geleisteten Überstunden in ein in Geldeswert geführtes Langzeitkonto einzubringen oder Entgelt zugunsten dieses Kontos einmalig oder regelmäßig umzuwandeln. Der DB-Konzern hat sich verpflichtet, die Vergütung für die geleistete Mehrarbeit oder die umgewandelten Entgeltbeträge auf Grundlage einer gesonderten Einbringungsvereinbarung zuzüglich der darauf entfallenden Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung monatlich zum Fälligkeitszeitpunkt des Entgelts an den »Fonds zur Sicherung von Wertguthaben e.V.« (Wertguthabenfonds) abzuführen. Der Wertguthabenfonds wurde in der Rechtsform eines eingetragenen Vereins als gemeinsame Einrichtung der Tarifvertragsparteien im Sinne des Tarifvertragsgesetzes gegründet. Die Tarifvertragsparteien sind als Mitglieder des Vereins für die Führung und Verwaltung der Wertguthaben verantwortlich.

Die mit Beginn einer Freistellungsphase an die Arbeitnehmer gezahlten Vergütungen werden aus dem Wertguthabenfonds finanziert. Die Länge der Freistellungsphase wird durch die Höhe des angesammelten Wertguthabens oder durch einen Antrag des Arbeitnehmers bestimmt.

Hinsichtlich der Wertguthaben verbleiben mit Abfluss der Mittel keine weiteren wirtschaftlichen Risiken im DB-Konzern.

l) Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, soweit eine rechtliche oder faktische Verpflichtung besteht, die aus einem vergangenen Ereignis resultiert, deren Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme (die zu einem Abfluss von Ressourcen führt) größer als 50 % ist und sofern eine verlässliche Schätzung der Verpflichtungshöhe möglich ist. Wenn die Erstattung eines zurückgestellten Betrags zu erwarten ist, etwa aufgrund einer

Versicherung, wird die Erstattung als separater Vermögenswert nur dann angesetzt, wenn sie so gut wie sicher ist. Die Erträge aus Erstattungen werden nicht mit den Aufwendungen saldiert.

Langfristige Rückstellungen werden mit Marktzinssätzen abgezinst. Der voraussichtliche Erfüllungsbetrag, der der Abzinsung zugrunde liegt, umfasst auch die am Bilanzstichtag zu berücksichtigenden künftigen Ereignisse. Die Rückstellung wird dann in Höhe des Barwerts angesetzt. Die Umweltschutzrückstellungen zur Sanierung ökologischer Altlasten werden auf der Basis realer Zinssätze, die dem Risiko und dem Zeitraum bis zur Erfüllung angepasst werden, abgezinst. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominellen Wert der erwarteten Zahlungsabflüsse und dem bilanzierten Barwert für die Umweltschutzrückstellungen der DB AG aus übernommenen Verpflichtungen zur Beseitigung der Altlasten aus der Zeit vor der Gründung der DB AG wird in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und bildet damit den Zinsvorteil aus der längerfristigen Abwicklung der Rückstellung ab. Der Aufzinsungsaufwand aus den sonstigen Rückstellungen wird im Finanzergebnis erfasst. Drohverlustrückstellungen werden in Höhe des niedrigeren Betrags aus den erwarteten Kosten der Erfüllung des Vertrags und den erwarteten Kosten für die Beendigung des Vertrags bewertet.

m) Passive Abgrenzungen

ABGEGRENZTE ÖFFENTLICHE ZUWENDUNGEN

Der DB-Konzern erhält verschiedene öffentliche Zuwendungen, die grundsätzlich vermögenswert- beziehungsweise erfolgsbezogen gewährt werden. Die Zuwendungen werden bilanziell erfasst, sofern Sicherheit darüber besteht, dass sie erfolgen und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, vor allem Investitionszuschüsse, werden direkt von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. Die Zinsvorteile (Differenz aus Nominalwert und Barwert) aus gewährten zinslosen Darlehen werden auf der Grundlage der vertraglichen Zuwendungsbedingungen passivisch abgegrenzt. Bezüglich der Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen wird auf die Ausführungen im Abschnitt »Vergleichbarkeit zum Vorjahr« verwiesen.

ABGEGRENZTE GEWINNE AUS

SALE-AND-LEASEBACK-VERTRÄGEN

Sofern bei Abschluss von Sale-and-Leaseback-Verträgen Veräußerungsgewinne realisiert wurden und das anschließende Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing zu klassifizieren ist, werden diese passivisch abgegrenzt und über die Laufzeit der jeweiligen Verträge erfolgswirksam aufgelöst.

n) Derivative Finanzinstrumente

BILANZIERUNG DERIVATIVER FINANZINSTRUMENTE

Derivative Finanzinstrumente werden bei Abschluss des Vertrags in der Bilanz als finanzieller Vermögenswert oder als finanzielle Schuld angesetzt. Die Erst- und Folgebewertung von derivativen Finanzinstrumenten erfolgt grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert. Die Behandlung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts hängt von der Art des gesicherten Grundgeschäfts ab. Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsabschluss generell als Sicherungsinstrument (a) zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts bestimmter bilanzierter Vermögenswerte oder Schulden (»Fair-Value-Hedge«) oder (b) zur Absicherung der Zahlungsströme aus vertraglichen Verpflichtungen oder aus erwarteten Geschäftsvorfällen (»Cashflow-Hedge«) klassifiziert.

Fair-Value-Hedges

Fair-Value-Hedges zielen auf die Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzpositionen. In diesen Fällen werden sowohl das Sicherungsgeschäft als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Zeitwert angesetzt. Bewertungsänderungen werden ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der DB-Konzern hat derzeit keine Fair-Value-Hedges im Bestand.

Cashflow-Hedges

Mit Cashflow-Hedges werden Schwankungen der Cashflows von finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten oder erwarteten Geschäftsvorfällen abgesichert. Bei Sicherung der zukünftigen Zahlungsströme wird die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert vorgenommen. Bewertungsänderungen werden zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und erst zu dem Zeitpunkt erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, zu dem die korrespondierenden Verluste oder Gewinne aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden oder die Geschäfte auslaufen.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht den Anforderungen zur Bilanzierung von

Sicherungsgeschäften gemäß IAS 39 entsprechen

Sofern Sicherungsgeschäfte, die betriebswirtschaftlich der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, nicht die Anforderungen des IAS 39 für eine Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllen, werden die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts (Fair Value)

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- beziehungsweise Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet. Geschäfte, für die keine Prämie gezahlt worden ist, haben bei Abschluss einen Zeitwert von null. Bei langlaufenden Derivaten wird eine Kreditrisikoadjustierung des Zeitwerts vorgenommen, falls der Kontrahent von den Rating-Agenturen nicht mehr als »Investment Grade« eingestuft wird und die Gesamtposition eine Forderung aus Sicht des DB-Konzerns darstellt. Im vorliegenden Abschluss wird hierauf jedoch aus Wesentlichkeitsgründen verzichtet.

Sämtliche im DB-Konzern eingesetzten Derivate werden mit gängigen Methoden wie Optionspreis- oder Barwertmodellen bewertet, da ihre beizulegenden Zeitwerte nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden. Es werden keine Parameter aus nicht beobachtbaren Märkten für die Bewertung herangezogen.

Kapitalmanagement im DB-Konzern (gemäß IAS 1)

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt außer auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Die Steuerung der Kapitalstruktur erfolgt anhand der Kennzahl Gearing. Das Gearing wird dabei definiert als Verhältnis der Netto-Finanzschulden (Finanzschulden abzüglich der Finanzforderungen und liquiden Mittel) und des Eigenkapitals. Als Instrumente der Steuerung dienen in erster Linie die planmäßige Rückführung von Finanzschulden sowie die Stärkung der Eigenkapitalbasis durch Gewinnthesaurierung.

Als mittelfristiges Ziel wird ein Gearing von 100% angestrebt und somit eine Parität zwischen Fremd- und Eigenkapital in der Finanzierungsstruktur. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

— in Mio. €	2011	2010
Finanzschulden	18.351	18.553
- Forderungsforderungen	-56	-139
- Liquide Mittel	-1.703	-1.475
Netto-Finanzschulden	16.592	16.939
+ Buchwert Eigenkapital	15.126	14.316
Gearing in %	110	118

Das Gearing verbesserte sich im Vorjahresvergleich sowohl durch eine Reduzierung der Netto-Finanzschulden als auch durch das positive Jahresergebnis mit der entsprechenden Stärkung des Eigenkapitals in Richtung Zielwert.

Als zentraler Bestandteil des Wertmanagementkonzepts wird auf Basis des bereinigten EBIT als weitere Kennzahl ein Return on Capital Employed (ROCE) errechnet. Das Capital Employed stellt dabei den im DB-Konzern gebundenen und mit Renditeerwartungen versehenen Kapitaleinsatz von Eigen- und Fremdkapitalgebern dar. Die Ableitung erfolgt auf Basis der jeweiligen Schlussbilanz des Berichtsjahres. Die folgende Tabelle zeigt die aktivische Herleitung des Capital Employed unter Zugrundelegung der in der Bilanz ausgewiesenen Aktiv- und Passivpositionen.

— in Mio. €	2011	2010
Sachanlagen	37.372	37.873
+ Immaterielle Vermögenswerte/Goodwill	4.169	4.154
+ Vorräte	991	916
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.094	3.877
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	896	1.002
- Forderungen aus Finanzierung	-56	-139
+ Forderungen aus Ertragsteuern	46	99
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	11	169
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4.312	-4.286
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-3.354	-3.436
- Ertragsteuerschulden	-200	-146
- Sonstige Rückstellungen	-5.610	-6.256
- Passive Abgrenzungen	-2.315	-2.515
Capital Employed	31.732	31.312

Zur weiteren Berechnung wird in der folgenden Tabelle das bereinigte EBIT und EBITDA aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen operativen Ergebnis (EBIT) hergeleitet. Die entsprechenden Angaben auf Segmentebene sind nach der gleichen Methodik abgeleitet worden.

— in Mio. €	2011	2010
Operatives Ergebnis (EBIT)	2.177	1.817
Auflösung personalbezogener Rückstellungen	-114	-140
Restrukturierungsaufwendungen für das Distributionsgeschäft innerhalb der USA	118	-
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Stilllegung des Gemeinschaftskraftwerks Neckarwestheim I	46	-
Sonstiges	7	189
Operatives Ergebnis (EBIT) nach Sondereffekten	2.234	1.866
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	75	-
EBIT bereinigt	2.309	1.866
Abschreibungen	2.964	2.912
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	-75	-
Außerplanmäßige Wertminderungen	-57	-127
EBITDA bereinigt	5.141	4.651

Im Berichtsjahr wurden im EBIT Sondereffekte von insgesamt 57 Mio. € bereinigt. Diese resultieren im Wesentlichen aus der Auflösung von personalbezogenen Rückstellungen (-114 Mio. €) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der Restrukturierung des Distributionsgeschäfts innerhalb der USA (118 Mio. €). Des Weiteren wurde die Amortisation von Kunden- und Franchiseverträgen aus dem EBIT umgegliedert, die infolge der Aktivierung als immaterielle Vermögenswerte im Rahmen der Kaufpreisallokation (Purchase Price Allocation; PPA) von Arriva über die Restdauer der jeweiligen Verträge abgeschrieben werden (75 Mio. €).

Aus dem Capital Employed und dem bereinigten EBIT ergeben sich dann folgende Werte für den Return on Capital Employed (ROCE).

— in Mio. €	2011	2010
EBIT bereinigt	2.309	1.866
+ Capital Employed	31.732	31.312
Return on Capital Employed (ROCE) in %	7,3	6,0

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Der Konzernabschluss basiert auf Einschätzungen und Annahmen, die die Zukunft betreffen. Hieraus abgeleitete Schätzungen und Beurteilungen werden kontinuierlich neu bewertet und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftigerweise erscheinen. Die Schätzungen werden naturgemäß den späteren tatsächlichen Gegebenheiten nicht immer entsprechen.

Die Schätzungen und Annahmen, die ein signifikantes Risiko in Form einer wesentlichen Anpassung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden innerhalb des nächsten Berichtsjahres mit sich bringen könnten, werden im Folgenden erörtert.

a) Wertminderungsbedarf bei Zahlungsmittel generierenden Einheiten (Cash-generating Units)

Je nach Ereignissen oder Umständen wird im DB-Konzern regelmäßig untersucht, ob ein Wertminderungsbedarf bei einer Zahlungsmittel generierenden Einheit vorliegt. Grundlagen und Prämissen des gemäß IAS 36 (Wertminderung von Vermögenswerten) im DB-Konzern angewendeten Impairment-Verfahrens sind im Abschnitt »Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden« unter dem Titel »Wertminderungen von Vermögenswerten« dargestellt. Zu einzelnen Prämissen und Annahmen, die Einfluss auf die Werthaltigkeit einer CGU haben, geben wir nachfolgende Erläuterungen.

EBIT-MARGE

Sofern die tatsächliche EBIT-Marge die derzeit getroffenen Annahmen um 10 % unterschreitet, würde sich ausschließlich bei der CGU DB Systel GmbH ein Wertberichtigungsbedarf im Sinne einer Unterdeckung eines positiven Buchwerts (Carrying Amount) durch den Nutzungswert (Value in Use) ergeben. Dieser Wertminderungsbedarf würde entfallen, sofern die EBIT-Marge nicht stärker als 4,8 % abgesenkt wird.

DURCHSCHNITTLICHE REALE WACHSTUMSRATE DER CASHFLOWS

Läge die langfristige Wachstumsrate der Cashflows um 10 % unter der aktuellen Annahme, die ein durchschnittliches Wachstum bei der CGU DB Arriva von 2,0 % und bei allen anderen CGUs von 1,0 % pro Jahr unterstellt, würde sich – analog zum Vorjahr – ebenfalls kein Wertberichtigungsbedarf ergeben.

GEWICHTETE KAPITALKOSTEN

Wenn der Kapitalisierungszinssatz nach Steuern, der standardmäßig zur Barwertberechnung des Nutzungswerts (Value in Use) herangezogen wurde, um 10 % oberhalb der aktuellen Modellannahmen von 5,6 % für CGUs der Infrastruktur und 6,9 % für CGUs des DB ML-Konzerns liegen würde, ergäbe sich ausschließlich bei der CGU DB Systel GmbH ein Wertminderungsbedarf. Dieser Wertminderungsbedarf entfielen, sofern der Kapitalisierungszinssatz nicht stärker als 1,9 % angehoben würde. Für alle übrigen CGUs ergäbe sich auch bei Erhöhung des Kapitalisierungszinssatzes von 10 % kein Wertminderungsbedarf.

NUTZUNGSDAUER UND RESTWERT

Ab einem um 2,8 % geringeren Restwert der Zahlungsmittel generierenden Einheiten am Ende ihrer Nutzungsdauer würde sich für die CGU DB Systel GmbH ein Wertminderungsbedarf ergeben. Für alle anderen Zahlungsmittel generierenden Einheiten würde auch bei einem um 10 % geringeren Restwert kein Wertminderungsbedarf entstehen.

b) Latente Steuern

Der Bestimmung der aktiven latenten Steuern liegt in der Regel die Mittelfristplanung zugrunde. Sollte sich die Summe der im Mittelfristzeitraum geplanten Jahresüberschüsse bei ansonsten unveränderten steuerlichen Parametern um 10 % verringern, wären die aktiven latenten Steuern um 117 Mio. € (im Vorjahr: 141 Mio. €) wertzuberichtigen.

c) Umweltschutzrückstellungen

Die Umweltschutzrückstellungen betreffen primär die Verpflichtung der DB AG zur Beseitigung von vor dem 1. Januar 1994 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Die ökologischen Altlasten beziehen sich im Wesentlichen auf Kontaminationen von Boden und Grundwasser infolge der Nutzung von Liegenschaften. Die Verpflichtung zur Sanierung ergibt sich aus dem Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG), dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG), der Deponieverordnung (DepV) sowie weiteren ergänzenden Gesetzen und Verordnungen.

Die Bewertung der Rückstellung erfolgt auf der Grundlage eines Diskontierungsverfahrens zum Barwert, soweit Sanierungsmaßnahmen wahrscheinlich sind, die Sanierungskosten verlässlich geschätzt werden können und kein zukünftiger Nutzen aus diesen Maßnahmen erwartet wird.

Die Schätzung künftiger Sanierungskosten unterliegt vielfältigen Unsicherheiten. Neben der technischen Entwicklung im Sanierungsbereich und der Innovationsintensität können sich auch Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen materiell auf die sanierungsbezogenen Kosten auswirken. Für die bilanzielle Herleitung des Rückstellungsausweises wurden auf der Grundlage der derzeit physisch bekannten beziehungsweise erkennbaren Sanierungsverpflichtungen die erwarteten Kosten auf Basis des heutigen Preisniveaus geschätzt.

Der Ansatz der Umweltschutzrückstellungen ergibt sich auf der Basis erwarteter zahlungswirksamer Abflüsse und aufgrund der Anwendung eines risikoadjustierten Realzinssatzes in Höhe von 0,72 % (im Vorjahr: 0,71 %).

Sollten wesentliche gesetzliche Rahmenbedingungen beziehungsweise behördliche Auflagen zu Realisationszeitpunkten von Sanierungsmaßnahmen führen, die erheblich von dem geschätzten Zeitkorridor abweichen, könnte dies zu einem veränderten Zeithorizont für die erwarteten Zahlungsabflüsse, mithin zu einem veränderten Rückstellungsansatz führen. Darüber hinaus können Preissteigerungen zu einem erhöhten Rückstellungsansatz führen.

d) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Die Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen umfasst in erheblichem Maß Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Forderungen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, aktuellen Konjunkturlagen und der Analyse historischer Forderungsausfälle auf Portfoliobasis beruhen. Soweit die Wertberichtigung aus historischen Ausfallraten auf Portfoliobasis abgeleitet wird, führt ein Rückgang des Forderungsvolumens zu einer entsprechenden Verminderung solcher Vorsorgen und umgekehrt.

e) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung leistungsorientierter Pensionszusagen sowie pensionsähnlicher Leistungszusagen und der hieraus resultierenden Aufwendungen und Erträge erfolgt mittels versicherungsmathematischer Methoden. Den Bewertungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Hierzu zählen insbesondere Abzinsungsfaktoren, Gehalts- und Rententrends sowie biometrische Rechnungsgrundlagen. Die angesetzten Abzinsungsfaktoren spiegeln die Zinssätze unter Berücksichtigung der der Verpflichtung zugrunde liegenden Duration wider, die am Bilanzstichtag für hochwertige festverzinsliche Anleihen mit entsprechender Laufzeit erzielt werden. Im Falle extern finanzierter Pensionspläne basieren die Werte des zugehörigen Planvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche auf den Marktwerten zum Bilanzstichtag. Dieser Wert dient als Basis für die Bestimmung der erwarteten Rendite des Fondsvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche. Die erwartete Rendite des Fondsvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche wird auf einheitlicher Basis bestimmt, unter Berücksichtigung historischer langfristiger Renditen, der Portfoliostruktur und der Einschätzungen der künftigen langfristigen Renditen. Andere Schlüsselprämissen für Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen basieren teilweise auf aktuellen Marktverhältnissen. Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen können sich aufgrund von Änderungen dieser zugrunde liegenden Schlüsselprämissen verändern.

f) Rückstellungen

Die Bestimmung von Rückstellungen jeglicher Art ist mit Einschätzungen zur Höhe und/oder zum Zeitpunkt von Verpflichtungen verbunden.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Bei den Sondereffekten handelt es sich um Sachverhalte, die ihrer Art nach außergewöhnlichen Charakter haben. Eine Bereinigung im internen Berichtswesen wird vorgenommen, wenn im Einzelfall ein außergewöhnlicher und nichtoperativer Charakter vorliegt und der Ergebniseffekt der Höhe nach wesentlich ist. Darüber hinaus werden Konsolidierungskreis- und Währungseffekte gesondert angegeben.

(1) UMSATZERLÖSE

— in Mio. €	2011	2010
Umsatzerlöse aus Dienstleistungen und Warenverkäufen	37.979	34.410
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	4.604	4.370
Insgesamt	37.979	34.410
- Sondereffekte	-78	-
- Konsolidierungskreiseffekte	-2.025	-3
- Währungskurseffekte	12	-
Insgesamt - vergleichbar	35.888	34.407

Die Umsatzerlöse im Berichtsjahr übertreffen den Vorjahreswert um 3.569 Mio. € (+10,4%). Dieser Anstieg ist insbesondere auf die erstmalig ganzjährige Einbeziehung von Arriva und die anhaltend positive, wenn auch sich im Jahresverlauf abschwächende konjunkturelle Entwicklung zurückzuführen. Bereinigt um konsolidierungskreisbedingte Effekte und Währungseffekte betrug das Umsatzwachstum 4,3%. Die deutlichsten Umsatzzunahmen (ohne diese Effekte) verzeichnen die Segmente DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail.

Der leichte Anstieg der Bestellerentgelte aus Schienenverkehr resultiert fast ausschließlich aus der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung von Arriva.

In den Umsatzerlösen sind negative Währungseffekte in Höhe von 12 Mio. € enthalten.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung ersichtlich.

(2) BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

— in Mio. €	2011	2010
Bestandsveränderungen	4	26
Andere aktivierte Eigenleistungen	2.453	2.181
Insgesamt	2.457	2.207
- Sondereffekte	7	-
- Konsolidierungskreiseffekte	-4	0
- Währungskurseffekte	-	-
Insgesamt - vergleichbar	2.460	2.207

Investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit dem Bau- und Projektgeschäft in der Eisenbahninfrastruktur sowie bei der Modernisierung von Fahrzeugen und der Aufarbeitung entsprechender Fahrzeugersatzteile an.

(3) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

— in Mio. €	2011	2010
LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	4	5
Verkauf von Material und Energie	182	163
Sonstige Leistungen für Dritte	804	732
990	900	
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	190	184
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	109	80
ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN		
Ausgleichszahlungen des Bundes	71	77
Übrige Investitionszulagen ¹⁾	2	1
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen ¹⁾	89	35
Übrige staatliche Zuschüsse	186	213
348	326	
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	195	168
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	6	15
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	539	812
ÜBRIGE ERTRÄGE		
Erträge aus Gebühren von Dritten	29	30
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	55	44
Sonstige übrige Erträge	601	561
685	635	
Insgesamt	3.062	3.120
- Sondereffekte	-212	-484
- Konsolidierungskreiseffekte	-74	-19
- Währungskurseffekte	11	-
Insgesamt - vergleichbar	2.787	2.617

¹⁾ Hinweis auf die Ausführungen im Abschnitt »Vergleichbarkeit zum Vorjahr«. Vorjahreszahl wurde angepasst.

Die sonstigen Leistungen für Dritte enthalten auch Instandhaltungsleistungen an Schienenfahrzeugen Dritter in Höhe von 104 Mio. € (im Vorjahr: 119 Mio. €).

Der Rückgang der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen resultiert vor allem aus gegenüber dem Vorjahr geringeren Teilaufösungen von personalbezogenen Rückstellungen. Des Weiteren enthalten die sonstigen Leistungen für Dritte vor allem Erträge aus Dienstleistungen wie Facility-Management und Fahrzeugreinigung, Personalkostenerstattungen durch das Bundeseisenbahnvermögen, Versicherungsentschädigungen und Provisionserträge.

In den sonstigen übrigen Erträgen sind unter anderem Erträge aus dem Ausgleich für den Betrieb und die Erhaltung von höhengleichen Kreuzungen nach EG-VO 1192/69 Anl. IV, die Erstattung von Infrastrukturkosten in Zusammenhang mit dem Projekt Evergreen 3 in Großbritannien sowie Erstattungen für den Betrieb von Infrastruktur auf Schweizer Gebiet enthalten.

(4) MATERIALAUFWAND

— in Mio. €	2011	2010
AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBSSTOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN		
Aufwendungen für Energie		
Strom	1.789	1.494
Stromsteuer	209	174
Diesel, sonstige Treibstoffe	1.332	958
Sonstige Energien	179	147
	3.509	2.773
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	411	364
Preis- und Wertberichtigungen Material	-82	-46
	3.838	3.091
AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		
Eingekaufte Leistungen Transport	11.292	10.942
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	273	267
Provisionen	149	144
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur		
Nutzung Trassen	325	191
Nutzung Stationen	21	9
	346	200
Sonstige bezogene Leistungen	750	724
	12.810	12.277
Aufwendungen für Instandhaltung/Erstellung	4.258	3.946
Insgesamt	20.906	19.314
- Sondereffekte	-185	-180
- Konsolidierungskreiseffekte	-684	-1
- Währungskurseffekte	9	-
Insgesamt - vergleichbar	20.046	19.133

Der Anstieg des Materialaufwands ist neben der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung von Arriva insbesondere auf gestiegene Energieaufwendungen infolge höherer Energiepreise zurückzuführen. Des Weiteren sind die eingekauften Leistungen Transport infolge der positiven Leistungsentwicklung im Segment DB Schenker Logistics gestiegen.

(5) PERSONALAUFWAND UND BESCHÄFTIGTE

— in Mio. €	2011	2010
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	9.298	8.051
für zugewiesene Beamte	1.358	1.371
	10.656	9.422
SOZIALE ABGABEN		
für Arbeitnehmer	1.667	1.511
für zugewiesene Beamte	277	282
Aufwendungen zur Personalanpassung	211	226
Aufwendungen für Altersversorgung	265	161
	2.420	2.180
Insgesamt	13.076	11.602
- Sondereffekte	-28	-19
- Konsolidierungskreiseffekte	-944	-1
- Währungskurseffekte	6	-
Insgesamt - vergleichbar	12.110	11.582

In dem ausgewiesenen Personalaufwand sind Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne in Höhe von 836 Mio. € (im Vorjahr: 744 Mio. €) enthalten.

Der Betrag zur Personalanpassung umfasst im Wesentlichen Aufwendungen aus Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen sowie aus Restrukturierungsaufwendungen. Der Rückgang ergibt sich hauptsächlich aus dem deutlich günstigeren gesamtwirtschaftlichen Umfeld und damit verbunden dem höheren Leistungsvolumen und niedrigeren Anpassungsbedarf.

Die Aufwendungen zur Altersversorgung erstrecken sich auf aktive sowie nicht mehr im DB-Konzern beschäftigte Personen beziehungsweise deren Hinterbliebene. Sie resultieren primär aus dem Dienstzeitaufwand, den Arbeitgeberanteilen zur betrieblichen Zusatzversorgung sowie den Beiträgen zum Pensions-Sicherungs-Verein aG. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Für detaillierte Erläuterungen zur Entwicklung der Pensionsverpflichtungen verweisen wir auf die Ausführungen unter Anhangsziffer (32). Der Anstieg der Aufwendungen für Altersversorgung ist im Wesentlichen auf die im Tarifabschluss 2011 für die inländischen Gesellschaften vereinbarte Erhöhung der betrieblichen Altersversorgung sowie die ganzjährige Berücksichtigung von Arriva zurückzuführen.

Die Tätigkeit der Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art.2 §12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DBAG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung).

Die Entwicklung der Löhne und Gehälter wird maßgeblich durch die Akquisitionen im Vorjahr (insbesondere Arriva) geprägt. Daneben wirken für die inländischen Gesellschaften die Vereinbarungen aus dem Tarifabschluss im Frühjahr 2011.

Die Entwicklung der Beschäftigtenanzahl im DB-Konzern, jeweils auf Vollzeitpersonen umgerechnet, wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

— in VZP	AM JAHRESENDE		IM JAHRES DURCHSCHNITT	
	2011	2010	2011	2010
Arbeitnehmer	250.622	241.525	247.687	216.245
Beamte	33.697	34.785	34.573	35.565
Mitarbeiter	284.319	276.310	282.260	251.810
Auszubildende und Dual-Studierende	10.414	9.667	8.929	8.515
Beschäftigte	294.733	285.977	291.189	260.325

Im Falle von Veränderungen des Konsolidierungskreises werden die Mitarbeiter bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt beziehungsweise ab dem Datum der Erstkonsolidierung zeitanteilig einbezogen.

Der hohe Anstieg der Arbeitnehmerzahl resultiert neben einem Mitarbeiteraufbau aus einem statistischen Effekt durch die im Rahmen der Tarifabschlüsse getroffenen Festlegungen zur Arbeitszeit. Auf vergleichbarer Basis ergibt sich ein Mitarbeiteranstieg um 4.803 Personen.

Die Entwicklung der Beschäftigten nach Anzahl der natürlichen Personen ergibt folgendes Bild:

— in natürlichen Personen	AM JAHRESENDE	
	2011	2010
Arbeitnehmer	260.494	253.479
Beamte	34.678	36.616
Mitarbeiter	295.172	290.095
Auszubildende und Dual-Studierende	10.414	9.667
Beschäftigte	305.586	299.762

(6) ABSCHREIBUNGEN

Die Abschreibungen betreffen überwiegend die als Eisenbahninfrastruktur genutzten Vermögenswerte des Sachanlagevermögens sowie die Schienenfahrzeuge. Die Abschreibungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung vermindert um die im Berichtszeitraum vorgenommenen Wertaufholungen ausgewiesen.

Für weitere Erläuterungen wird auf die Darstellungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens beziehungsweise der immateriellen Vermögenswerte unter den Anhangziffern (13) und (14) verwiesen.

Die Abschreibungen enthalten Sondereffekte aus Bereinigung (-132 Mio. €; im Vorjahr: -127 Mio. €), Effekte aus Konsolidierungskreisveränderungen (+97 Mio. €; im Vorjahr: -1 Mio. €) und aus Währungskursveränderungen (-1 Mio. €).

(7) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

— in Mio. €	2011	2010
AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN, PACTEN		
Aufwendungen aus Operate Leases	1.430	1.241
Bedingte Leasingaufwendungen	6	5
	1.436	1.246
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	202	182
Gebühren und Beiträge	241	231
Aufwendungen aus Versicherungen	193	173
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	93	88
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	87	79
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	258	225
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	12	8
SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN		
Bezogene IT-Leistungen	184	165
Sonstige Kommunikationsdienste	54	67
Sonstige Serviceleistungen	464	388
	702	620
Aufwendungen aus Schadenersatz	130	90
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte ¹⁾	45	75
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	176	184
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	10	8
Sonstige betriebliche Steuern	6	79
ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	70	77
Sonstiger personalbezogener Aufwand	148	108
Sonstige übrige Aufwendungen	567	620
Saldo Aufwands- und Ertragskonsolidierung	-1	-1
	784	804
Insgesamt	4.375	4.092
- Sondereffekte	-70	-207
- Konsolidierungskreiseffekte	-290	-9
- Währungskurseffekte	13	-
Insgesamt - vergleichbar	4.028	3.876

¹⁾ Einschließlich Zahlungseingängen auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Die im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind wesentlich auf die erstmalig ganzjährige Einbeziehung von DB Arriva sowie die gestiegene Geschäftstätigkeit im Segment DB Schenker Logistics zurückzuführen.

Die Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung sind im Berichtsjahr insbesondere infolge der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung von Arriva angestiegen. Dabei entfällt im Berichtsjahr der überwiegende Teil der Aufwendungen auf Verkaufsförderung, Öffentlichkeitsarbeit und klassische Werbung.

Die sonstigen Serviceleistungen enthalten unter anderem Aufwendungen für eingekaufte Dienstleistungen im Segment DB Schenker Logistics.

In den sonstigen übrigen Aufwendungen werden unter anderem Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen und Kosten im Zusammenhang mit der Erstellung von Infrastruktur in Zusammenhang mit dem Projekt Evergreen 3 in Großbritannien ausgewiesen.

Der Rückgang der Aufwendungen für sonstige betriebliche Steuern resultiert im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen.

In den Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten sind Honoraraufwendungen für den Konzernabschlussprüfer in Höhe von 17,0 Mio. € (im Vorjahr: 20,8 Mio. €) erfasst; davon entfallen auf Abschlussprüfungsleistungen 10,7 Mio. € (im Vorjahr: 11,0 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 3,6 Mio. € (im Vorjahr: 3,7 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,5 Mio. € (im Vorjahr: 0,3 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 2,2 Mio. € (im Vorjahr: 5,8 Mio. €).

(8) ERGEBNIS AUS AT EQUITY BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

Aus Anteilen an Unternehmen, auf die ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann beziehungsweise die gemeinschaftlich geführt werden, werden folgende Ergebnisbeiträge in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen:

— in Mio. €	2011	2010
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
Übrige	3	0
	3	0
ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		
METRANS a. s.	7	8
EUROFIMA	7	8
Übrige	2	1
	16	17
Insgesamt	19	17

(9) ZINSERGBNIS

— in Mio. €	2011	2010
ZINSERTRÄGE		
Erwartete Erträge aus Planvermögen	132	71
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	110	108
Erträge aus Wertpapieren	0	0
Operative Zinserträge	242	179
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	67	135
	309	314
ZINSAUFWENDUNGEN		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-722	-708
Aufzinsung von Pensionsrückstellungen	-187	-152
Zinsaufwand aus Finanzierungsleasing	-75	-71
Operativer Zinsaufwand	-984	-931
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-165	-294
	-1.149	-1.225
Insgesamt	-840	-911
- Sondereffekte	39	-
- Konsolidierungskreiseffekte	8	0
- Währungskurseffekte	2	-
Insgesamt - vergleichbar	-791	-911
Nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	-742	-752

Der Anstieg der sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge ist neben der erstmals ganzjährigen Konsolidierung von Arriva auf den Anstieg der erwarteten Erträge aus Planvermögen zurückzuführen.

Der Rückgang der Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge resultiert in Höhe von 76 Mio. € aus der geänderten Methodik zur Auflösung der passiven Abgrenzungen im Zusammenhang mit zinslos gewährten Darlehen des Bundes. Es wird auf die Ausführungen im Abschnitt »Vergleichbarkeit zum Vorjahr« verwiesen.

Der Rückgang der Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten ergibt sich aus einem im Vorjahr enthaltenen Einmaleffekt aus Zinssatzanpassungen (61 Mio. €) sowie aus der vorfristigen Rückzahlung von Zinslosen Darlehen des Bundes.

Die Zinserträge und -aufwendungen aus den nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten beziehungsweise Verbindlichkeiten belaufen sich auf 83 Mio. € (im Vorjahr: 54 Mio. €) beziehungsweise -816 Mio. € (im Vorjahr: -884 Mio. €).

(10) ÜBRIGES FINANZERGEBNIS

— in Mio. €	2011	2010
Ergebnis aus Beteiligungen	1	1
Ergebnis aus Währungskurseffekten	-111	-221
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	113	200
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	0	-3
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	1
Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente	0	0
Übriges Finanzergebnis	0	-1
Insgesamt	3	-23
- Sondereffekte	-	-
- Konsolidierungskreiseffekte	9	11
- Währungskurseffekte	14	-
Insgesamt - vergleichbar	26	-12

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultiert aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten beziehungsweise Forderungen zum Stichtagskassakurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist gedanklich mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten zu saldieren. Beide Ergebnisgrößen verringerten sich gegenüber dem Vorjahreswert aufgrund der im Berichtsjahr erfolgten Rückzahlungen von in Euro gesicherten Fremdwährungsanleihen über 1.020 Mio. USD und 300 Mio. CHF beziehungsweise der tilgungsbedingten Beendigung der entsprechenden Sicherungsgeschäfte. Das Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten enthält die Reklassifizierung der erfolgsneutral im Eigenkapital erfassten währungsinduzierten Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges. Das Ergebnis aus sonstigen Derivaten betrifft die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IAS 39 qualifiziert werden.

(11) ERTRAGSTEUERN

— in Mio. €	2011	2010
Tatsächlicher Steueraufwand	-42	-127
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	12	3
Tatsächliche Ertragsteuern	-30	-124
Latenter Steuerertrag	3	282
Ertragsteuern	-27	158

Die erhebliche Minderung des tatsächlichen Steueraufwands ergibt sich insbesondere aus periodenfremden Steuererstattungen. Ein wesentlicher Teil dieser periodenfremden Erträge beruht auf einer Anerkennung der ertragsteuerlichen Organshaft 2008.

Die Minderung des latenten Steuerertrags gegenüber dem Vorjahr resultiert insbesondere aus der aktualisierten Mittelfristplanung, die niedrigere steuerliche Ergebnisse im Mittelfristzeitraum erwarten lässt als die Mittelfristplanung des Vorjahres.

Beginnend mit dem Ergebnis des DB-Konzerns vor Ertragsteuern und den darauf bei einer Konzernsteuerquote von 30,5% entfallenden rechnerischen Ertragsteuern, wird nachfolgend die steuerliche Überleitungsrechnung zu den tatsächlichen Ertragsteuern dargestellt:

— in Mio. €	2011	2010
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.359	900
Konzernsteuersatz in %	30,5	30,5
Erwarteter Steueraufwand	-414	-275
Zusätzlicher Ansatz (im Vorjahr: Verminderter Ansatz) sowie Inanspruchnahme von Unterschiedsbeträgen beziehungsweise Verlustvorträgen	107	423
Steuerfreie Erträge	15	16
Steuerliche Sachverhalte gemäß IAS 12.33	97	102
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	-17	-32
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	30	14
Übrige Effekte	155	-90
Ausgewiesene Ertragsteuern	-27	158
Effektiver Steuersatz in %	2,0	-17,6

Der Überleitungsbetrag im Sinne des IAS 12.33 bezieht sich ausschließlich auf steuerliche Mehrabschreibungen, die daraus resultieren, dass steuerfreie Zuschüsse im IFRS-Abschluss direkt von den Anschaffungskosten der Vermögenswerte abgesetzt wurden. Auf diese temporären Unterschiede dürfen keine latenten Steuern gebildet werden.

In den übrigen Effekten sind im Berichtsjahr insbesondere Auswirkungen aus der Abweichung bei den Bemessungsgrundlagen unterschiedlicher Ertragsteuerarten, periodenfremde Ertragsteuern und Verluste ohne die Bildung latenter Steuern enthalten. Im Berichtsjahr ergab sich ein Ertrag aus periodenfremden Ertragsteuern von 130 Mio. € (im Vorjahr: Aufwendungen von 1 Mio. €).

(12) ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich nach IAS 33 (Ergebnis je Aktie) aus der Division des den Aktionären der DB AG zustehenden Jahresergebnisses des DB-Konzerns und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Berichtsjahres ausgegebenen Aktien. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

— in Mio. €	2011	2010
Jahresergebnis	1.332	1.058
davon anderen Gesellschaftern zurechenbares Jahresergebnis	13	19
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	1.319	1.039
Anzahl der ausgegebenen Aktien	430.000.000	430.000.000
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie), unverwässert	3,07	2,42
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie), verwässert	3,07	2,42

Erläuterungen zur Bilanz

(13) SACHANLAGEN

Sachanlagen zum 31.12.2011 — in Mio. €	Grund- stücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienen- wegs	Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Siche- rungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand zum 01.01.2011	4.488	6.117	12.851	15.494	24.141	1.618	3.706	3.075	71.490
Änderungen									
Konsolidierungskreis	4	11	0	0	7	1	3	0	26
davon Zugang									
Konsolidierungskreis	4	11	0	0	7	1	3	0	26
davon Abgang									
Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zugänge ¹⁾	78	198	498	1.415	825	96	415	3.870	7.395
Investitionszuschüsse	-1	-59	-391	-1.185	-12	-13	-41	-3.228	-4.930
Umbuchungen	-126	174	271	125	162	36	70	-712	0
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	1	0	0	-1	0	3	-3	0
Abgänge	-78	-90	-16	-172	-488	-27	-264	26	-1.109
Währungsumrechnungs- differenzen	4	2	1	-2	20	1	7	1	34
Stand zum 31.12.2011	4.369	6.354	13.214	15.675	24.654	1.712	3.899	3.029	72.906
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand zum 01.01.2011	-553	-2.307	-3.825	-9.313	-13.760	-1.105	-2.470	-284	-33.617
Änderungen									
Konsolidierungskreis	0	-7	0	0	-4	-1	-3	0	-15
davon Zugang									
Konsolidierungskreis	0	-7	0	0	-4	-1	-3	0	-15
davon Abgang									
Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	-11	-198	-191	-641	-1.277	-89	-339	0	-2.746
Wertminderungen	-1	-3	-1	-4	-66	-1	-3	-1	-80
Wertaufholung	0	0	0	19	1	0	0	0	20
Umbuchungen	51	-48	-27	29	5	1	-10	0	1
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge	38	59	12	143	421	25	227	1	926
Währungsumrechnungs- differenzen	-1	-1	-1	1	-15	-1	-5	0	-23
Stand zum 31.12.2011	-477	-2.505	-4.033	-9.766	-14.695	-1.171	-2.603	-284	-35.534
Bilanzwert 31.12.2011	3.892	3.849	9.181	5.909	9.959	541	1.296	2.745	37.372
Bilanzwert 31.12.2010	3.935	3.810	9.026	6.181	10.381	513	1.236	2.791	37.873

¹⁾ In den Zugängen des Geschäftsjahres sind 193 Mio. € Gutschriften aus Vorjahren enthalten.

Sachanlagen zum 31.12.2010 — in Mio. €	Grund- stücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienen- wegs	Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicher- ungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand zum 01.01.2010	4.404	5.512	12.574	15.182	21.579	1.554	3.489	3.531	67.825
Änderungen									
Konsolidierungskreis	69	302	0	0	1.894	37	184	19	2.505
davon Zugang									
Konsolidierungskreis	69	302	0	0	1.894	37	190	19	2.511
davon Abgang									
Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	-6	0	-6
Zugänge ¹⁾	64	165	484	1.349	669	64	299	3.724	6.818
Investitionszuschüsse	-2	-45	-401	-1.097	-20	-8	-33	-3.212	-4.818
Umbuchungen	14	200	204	192	373	27	29	-1.040	-1
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten									
Abgänge	-71	-78	-12	-132	-366	-64	-296	53	-966
Währungsumrechnungs- differenzen	10	61	2	0	9	8	34	3	127
Stand zum 31.12.2010	4.488	6.117	12.851	15.494	24.141	1.618	3.706	3.075	71.490
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand zum 01.01.2010	-454	-2.045	-3.633	-8.800	-11.901	-1.024	-2.241	-288	-30.386
Änderungen									
Konsolidierungskreis	-1	-86	0	0	-941	-22	-135	0	-1.185
davon Zugang									
Konsolidierungskreis	-1	-86	0	0	-941	-22	-136	0	-1.186
davon Abgang									
Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Abschreibungen	-10	-189	-188	-655	-1.201	-92	-326	0	-2.661
Wertminderungen	-126	-4	-5	-6	-14	-1	-3	0	-159
Wertaufholung	1	0	0	26	0	0	1	0	28
Umbuchungen	4	-4	-7	5	-3	-4	9	0	0
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten									
Abgänge	35	48	9	117	307	42	249	4	811
Währungsumrechnungs- differenzen	-2	-27	-1	0	-7	-4	-24	0	-65
Stand zum 31.12.2010	-553	-2.307	-3.825	-9.313	-13.760	-1.105	-2.470	-284	-33.617
Bilanzwert 31.12.2010	3.935	3.810	9.026	6.181	10.381	513	1.236	2.791	37.873
Bilanzwert 31.12.2009	3.950	3.467	8.941	6.382	9.678	530	1.248	3.243	37.439

¹⁾ In den Zugängen des Geschäftsjahres sind 144 Mio. € Gutschriften aus Vorjahren enthalten.

Wertminderungen in Höhe von 80 Mio. € (im Vorjahr: 159 Mio. €) betreffen im Wesentlichen Fahrzeuge der DB Schenker Rail (UK) Limited, DB Fernverkehr AG und DB Schenker Rail Deutschland AG.

Wertaufholungen entfielen in Höhe von 20 Mio. € (im Vorjahr: 28 Mio. €) im Wesentlichen auf Gleisanlagen der DB Netz AG.

Die positiven Buchwertabgänge von 26 Mio. € (im Vorjahr: 57 Mio. €) bei den Anlagen im Bau resultieren aus der Rückzahlung von bereits in Vorjahren erhaltenen und aktivisch abgesetzten Investitionszuschüssen.

Finanzschulden waren durch Sachanlagen mit Buchwerten von 223 Mio. € (im Vorjahr: 196 Mio. €) gesichert. Dies betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge und Busse, die der Besicherung von Krediten, hauptsächlich der EUROFIMA (Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale),

Basel/Schweiz, dienen und bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Arriva und DB Bahn Fernverkehr im Einsatz sind. Beschränkungen an Verfügungsrechten über Sachanlagevermögen bestanden in Höhe von 51 Mio. € (im Vorjahr: 58 Mio. €) im Wesentlichen bei der SüdbadenBus GmbH, der S.A.B. Autoservizi S.R.L., Bergamo/Italien und der S.I.A. Società Italiana Autoservizi S.P.A.

In den Sachanlagen sind gemietete Vermögenswerte enthalten, die in der nachfolgenden Übersicht gesondert ausgewiesen werden. Bei den gemieteten Sachanlagen handelt es sich um Vermögenswerte, die dem wirtschaftlichen, nicht jedoch dem juristischen Eigentum des DB-Konzerns zugerechnet werden, sodass die zugrunde liegenden Leasingverträge als Finanzierungsleasing zu klassifizieren sind.

Gemietete Vermögenswerte — in Mio. €	Grund- stücke	Geschäfts- Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienen- wegs	Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Siche- rungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Summe
ALS FINANZIERUNGSLEASING KLASSIFIZIERTE GEMIEETE VERMÖGENSWERTE								
Anschaffungs- und Herstellungskosten	18	792	19	0	1.112	6	0	1.947
Kumulierte Abschreibungen	-1	-217	-3	0	-636	-3	0	-860
Buchwert 31.12.2011	17	575	16	0	476	3	0	1.087
Anschaffungs- und Herstellungskosten	18	769	19	0	1.177	7	0	1.990
Kumulierte Abschreibungen	-1	-192	-2	0	-618	-3	0	-816
Buchwert 31.12.2010	17	577	17	0	559	4	0	1.174

Der Ausweis zu den Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten bei den gemieteten Vermögenswerten des Sachanlagevermögens betrifft hauptsächlich Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station & Service AG. Der Ausweis unter den Fahrzeugen für Personen- und Güterverkehr bezieht sich im Wesentlichen auf von den Transportgesellschaften des DB-Konzerns genutzte Schienenfahrzeuge (Lokomotiven, Güterwagen, Busse). Der Anstieg betrifft insbesondere DB Arriva.

Die zum Teil auf der Grundlage retrograder Ermittlungen wie auch auf Grundlage eigener Erhebungen ermittelten Vermö-

genswerte, die im Wege des Operating Lease vermietet werden, weisen zum 31. Dezember 2011 für Grundstücke und Gebäude einen Restbuchwert von 1.048 Mio. € (im Vorjahr: 1.073 Mio. €) und für Mobilien (hauptsächlich Fahrzeuge) einen Restbuchwert von 2.146 Mio. € (im Vorjahr: 2.175 Mio. €) aus. Der Rückgang der Restbuchwerte bei Immobilien und Mobilien ist maßgeblich auf die planmäßige Abschreibung der vermieteten Anlagen zurückzuführen. Aus der Vermietung dieser Vermögenswerte werden Miet- und Leasingeinzahlungen in zukünftigen Jahren gemäß nachfolgender Übersicht erwartet:

Erwartete Miet- und Leasingzahlungen — in Mio. € (Nominalwerte)	RESTLAUFZEIT							Summe über 1 Jahr	Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre			
31.12.2011									
Mindestleasingzahlung	447	276	236	203	169	871	1.755	2.202	
31.12.2010									
Mindestleasingzahlung	404	253	219	192	166	882	1.712	2.116	

(14) IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Immaterielle Vermögenswerte zum 31.12.2011 — in Mio. €	Aktiviere Entwicklungs- kosten für der- zeit genutzte Produkte	Aktiviere Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Erworbene immaterielle Vermögens- werte	Firmenwerte	Geleistete Anzahlungen	Summe
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN						
Stand zum 01.01.2011	30	86	1.906	2.931	1	4.954
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	29	1	0	30
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	29	1	0	30
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0
Zugänge	0	32	74	1	0	107
Investitionszuschüsse	0	0	-2	0	0	-2
Umbuchungen	0	-36	37	0	0	1
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	0	0	-54	0	0	-54
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	9	38	0	47
Stand zum 31.12.2011	30	82	1.999	2.971	1	5.083
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN						
Stand zum 01.01.2011	-28	0	-752	-20	0	-800
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	-1	0	-157	0	0	-158
Wertminderungen	0	0	0	0	0	0
Wertaufholung	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	0	0	-1	0	0	-1
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	0	0	48	0	0	48
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-3	0	0	-3
Stand zum 31.12.2011	-29	0	-865	-20	0	-914
Bilanzwert 31.12.2011	1	82	1.134	2.951	1	4.169
Bilanzwert 31.12.2010	2	86	1.154	2.911	1	4.154

Immaterielle Vermögenswerte zum 31.12.2010 — in Mio. €	Aktivier- te Entwick- lungs- kosten für der- zeit genutzte Produkte	Aktivier- te Entwick- lungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Erworbene immaterielle Vermögens- werte	Firmenwerte	Geleistete Anzahlungen	Summe
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN						
Stand zum 01.01.2010	44	18	1.163	1.488	43	2.756
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	741	1.388	0	2.129
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	741	1.389	0	2.130
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	-1	0	-1
Zugänge	0	27	45	0	1	73
Investitionszuschüsse	0	0	-1	0	0	-1
Umbuchungen	0	39	5	0	-43	1
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	-14	0	-51	0	0	-65
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	2	4	55	0	61
Stand zum 31.12.2010	30	86	1.906	2.931	1	4.954
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN						
Stand zum 01.01.2010	-40	0	-625	-21	0	-686
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	-40	2	0	-38
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	-40	0	0	-40
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	2	0	2
Abschreibungen	-2	0	-118	0	0	-120
Wertminderungen	0	0	0	0	0	0
Wertaufholung	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	14	0	41	0	0	55
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-10	-1	0	-11
Stand zum 31.12.2010	-28	0	-752	-20	0	-800
Bilanzwert 31.12.2010	2	86	1.154	2.911	1	4.154
Bilanzwert 31.12.2009	4	18	538	1.467	43	2.070

Die erworbenen immateriellen Vermögenswerte enthalten im Wesentlichen erworbene Kunden- und Franchiseverträge sowie die Marke Arriva.

Es liegen keine sonstigen rechtlichen, regulatorischen, vertraglichen, wettbewerbsbedingten, wirtschaftlichen oder anderen Faktoren vor, die die Nutzungsdauer der erworbenen Marke Arriva beschränken.

Die Zuordnung der ausgewiesenen Firmenwerte auf die Segmente ist in der Segmentberichterstattung enthalten.

(15) ANTEILE AN AT EQUITY BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

— in Mio. €	2011	2010
Stand zum 01.01.	528	369
Zugänge	29	103
Abgänge durch Veräußerung	0	0
Anteil des Konzerns am Ergebnis	19	17
Kapitalerhöhung	4	0
Sonstige Kapitalveränderungen	0	0
Vereinnahmte Dividenden	-11	-5
Wertberichtigung	0	0
Umgliederungen	0	-2
Währungsumrechnungsdifferenzen	10	45
Sonstige Bewertungen	0	1
Stand zum 31.12.	579	528

Der Bilanzansatz zum 31. Dezember 2011 umfasst einen Goodwill von 47 Mio. € (im Vorjahr: 43 Mio. €) und entfällt im Wesentlichen auf die gehaltenen Anteile an den assoziierten Unternehmen EUROFIMA, Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal, METRANS a.s., Prag/Tschechische Republik, und der BLS Cargo AG, Bern/Schweiz. Die Anteile an der EUROFIMA sind hinsichtlich ihrer Veräußerbarkeit eingeschränkt.

Die Zugänge von 29 Mio. € betreffen eine 10-prozentige Anteilserhöhung an der Barraqueiro SGPS SA, die in Form eines Anteilstauschs durch Hingabe aller Anteile an der sonstigen Beteiligung GB – Barraqueiro Holdings SGPS SA, Lissabon/Portugal, erfolgte.

(16) LATENTE STEUERN

— in Mio.€	2011	2010
Aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen	517	529
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge	944	942
Insgesamt	1.461	1.471

Auf folgende Verlustvorträge und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet:

— in Mio.€	2011	2010
Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	13.445	13.482
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	4.439	5.295
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gemäß IAS 12.24b i. V. m. 12.33 unterliegen	4.097	4.389
Insgesamt	21.981	23.166

Die Verlustvorträge resultieren primär aus der steuerrechtlichen Behandlung der in Vorjahren geleisteten Zuwendungen des Bundes an die DB AG nach §21 Abs. 5 und §22 Abs. 1 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) als Einlage.

Die inländischen Verlustvorträge sind nach dem derzeitigen Gesetzesstand dem Grunde und der Höhe nach unbegrenzt abzugsfähig.

Die temporären Differenzen, die dem Ansatzverbot nach IAS 12.24b i. V. m. 12.33 unterliegen, betreffen ausschließlich steuerliche Mehrabschreibungen aus früher erhaltenen steuerfreien Investitionszuschüssen.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorträge entfallen die nachfolgend dargestellten bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

— in Mio. €	AKTIVE LATENTE STEUERN		PASSIVE LATENTE STEUERN	
	2011	2010	2011	2010
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Sachanlagen	76	67	230	217
Immaterielle Vermögenswerte	2	3	185	207
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	1	1	10	28
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	5	12	1	1
Andere finanzielle Vermögenswerte	0	0	2	2
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Vorräte	0	0	2	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	24	21	9	1
Andere finanzielle Vermögenswerte	6	4	1	1
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	4	0	3	3
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	66	96	3	3
Übrige Verbindlichkeiten	32	16	0	0
Derivative Finanzinstrumente	3	0	22	24
Pensionsverpflichtungen	31	57	8	4
Sonstige Rückstellungen	194	188	4	2
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	31	30	2	0
Sonstige Verbindlichkeiten	37	26	14	8
Sonstige Rückstellungen	152	138	4	6
Verlustvorträge	944	942	0	0
Zwischensumme	1.608	1.601	500	507
Saldierung ¹⁾	-147	-130	-147	-130
Bilanzansatz	1.461	1.471	353	377

¹⁾ Soweit zulässig gemäß IAS 12 (Income Taxes).

Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden saldiert, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen, fristenkongruent sind und dasselbe Steuersubjekt betreffen.

Aktive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung in Höhe von 5 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) und passive latente Steuern von 11 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) sind im Bilanzansatz der latenten Steuern enthalten.

**(17) ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBARE FINANZIELLE
VERMÖGENSWERTE**

— in Mio. €	ANTEILE AN VERBUNDENEN UNTERNEHMEN		SONSTIGE BETEILIGUNGEN		WERTPAPIERE		GESAMT	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Stand zum 01.01.	0	1	59	32	5	5	64	38
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-1	0	0	0	-1	0
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	30	0	0	0	30
Zugänge	0	0	2	0	0	0	2	0
Abgänge durch Veräußerung	0	0	-29	-11	-1	0	-30	-11
Sonstige Abgänge	0	0	0	0	0	0	0	0
Marktwertänderungen	0	0	-4	10	0	0	-4	10
Reklassifizierungen	0	0	-14	-2	0	0	-14	-2
Wertberichtigung infolge langfristiger Wertminderung	0	0	0	0	0	0	0	0
Übrige	0	-1	1	0	0	0	1	-1
Stand zum 31.12.	0	0	14	59	4	5	18	64
Langfristiger Anteil	0	0	14	59	3	4	17	63
Kurzfristiger Anteil	0	0	0	0	1	1	1	1

Die Abgänge von 29 Mio. € betreffen den Verkauf aller Anteile an der sonstigen Beteiligung GB – Barraqueiro Holdings SGPS SA, der in Form eines Anteilstauschs durch den Erwerb einer 10-prozentigen Anteilserhöhung an der Barraqueiro SGPS SA erfolgte.

(18) VORRÄTE

— in Mio. €	2011	2010
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.043	974
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	189	193
Fertige Erzeugnisse und Waren	52	44
Geleistete Anzahlungen	6	18
Wertberichtigungen	-299	-313
Insgesamt	991	916

(19) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

— in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Forderungen aus Finanzierung	Geleistete Anzahlungen	Übrige Vermögens- werte	Gesamt
31.12.2011					
Bruttowert	4.369	58	210	636	5.273
Wertberichtigung	-250	-1	0	-32	-283
Nettowert	4.119	57	210	604	4.990
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	48	19	0	78	145
31.12.2010					
Bruttowert	4.166	142	199	663	5.170
Wertberichtigung	-250	-3	0	-38	-291
Nettowert	3.916	139	199	625	4.879
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	41	4	0	88	133

Die Wertberichtigungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente haben sich wie folgt entwickelt (IFRS 7.16):

— in Mio. €	Forde- rungen aus Liefe- rungen und Lei- stungen	Forde- rungen aus Finan- zierung	Übrige Vermö- gens- werte	Gesamt
Stand zum 01.01.2011	-250	-3	-38	-291
Zuführung	-42	0	-3	-45
Auflösung	33	0	4	37
Inanspruchnahme	10	1	5	16
Änderungen				
Konsolidierungskreis	0	0	0	0
Währungsumrechnungs- differenzen	-1	1	0	0
Stand zum 31.12.2011	-250	-1	-32	-283
Stand zum 01.01.2010	-209	-9	-36	-254
Zuführung	-60	0	-3	-63
Auflösung	29	0	2	31
Inanspruchnahme	1	8	1	10
Änderungen				
Konsolidierungskreis	-7	-2	0	-9
Währungsumrechnungs- differenzen	-4	0	-2	-6
Stand zum 31.12.2010	-250	-3	-38	-291

Forderungen werden einzelwertberichtigt, sofern objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Für gleichartige Forderungen (Forderungsportfolios), die nicht einzeln als wert-

gemindert identifiziert werden können, werden auf Grundlage der Altersstruktur dieser Forderungen pauschalierte Einzelwertberichtigungen – basierend auf Erfahrungswerten – vorgenommen. Vorgenommene Wertberichtigungen werden aktivisch von den finanziellen Vermögenswerten abgesetzt. Liegen die Gründe für eine Wertminderung nicht mehr vor, wird eine Wertaufholung vorgenommen.

Der Gesamtbetrag der Zuführungen zu den Wertberichtigungen von 45 Mio. € (im Vorjahr: 63 Mio. €) setzt sich aus Einzelwertberichtigungen von 30 Mio. € (im Vorjahr: 43 Mio. €) und pauschalierten Einzelwertberichtigungen von 15 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) zusammen.

Im Rahmen der Auflösungen wurden Rücknahmen von Einzelwertberichtigungen in Höhe von 31 Mio. € (im Vorjahr: 25 Mio. €) und Rücknahmen von pauschalierten Einzelwertberichtigungen in Höhe von 6 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) berücksichtigt.

Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten fielen in Höhe von 47 Mio. € (im Vorjahr: 49 Mio. €) an.

Erträge aus dem Eingang auf ausgebuchte Forderungen und sonstige Vermögenswerte waren in Höhe von 5 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) zu verzeichnen.

In der nachfolgenden Übersicht wird die Fälligkeitsstruktur der Forderungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente und die geleisteten Anzahlungen dargestellt:

— in Mio. €	RESTLAUFZEIT						Summe über 1 Jahr	Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
31.12.2011								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.094	14	9	1	1	0	25	4.119
Forderungen aus Finanzierung	33	2	2	16	0	3	23	56
Geleistete Anzahlungen	182	28	0	0	0	0	28	210
Übrige Vermögenswerte	587	5	1	1	0	11	18	605
Insgesamt	4.896	49	12	18	1	14	94	4.990
31.12.2010								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.877	23	8	8	0	0	39	3.916
Forderungen aus Finanzierung	107	4	4	6	16	2	32	139
Geleistete Anzahlungen	171	28	0	0	0	0	28	199
Übrige Vermögenswerte	562	8	0	1	2	52	63	625
Insgesamt	4.717	63	12	15	18	54	162	4.879

Der leichte Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betrifft im Wesentlichen die Segmente DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail; gegenläufige Entwicklungen ergaben sich im Segment DB Netze Personenbahnhöfe.

Aufgrund der großen Anzahl von Kunden in den jeweiligen operativen Segmenten ist bei den Lieferungs- und Leistungsforderungen eine Konzentration von Kreditrisiken nicht festzustellen.

Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Das maximale Ausfallrisiko entspricht im Wesentlichen jeweils dem Buchwert. Sicherheiten werden regelmäßig nicht gehalten.

Die Bruttowerte der einzelwertberechtigten Forderungen sowie die Altersstrukturdarstellung entsprechend IFRS 7.37a zeigt nachfolgende Übersicht:

— in Mio. €	Bruttowert- berechtigt	Weder wertgemin- dert noch überfällig	NICHT WERTGEMINDERT UND IN DEN FOLGENDEN ZEITBÄNDERN (TAGEN) ÜBERFÄLLIG						
			bis 29	30 bis 59	60 bis 89	90 bis 179	180 bis 359	über 359	
31. 12. 2011									
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	237	2.931	808	155	71	71	55	41	
Forderungen aus Finanzierung	0	46	1	0	0	1	2	8	
Übrige Vermögenswerte	32	299	53	4	2	5	10	14	
Insgesamt	269	3.276	862	159	73	77	67	63	
31. 12. 2010									
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	247	2.807	711	166	72	68	33	62	
Forderungen aus Finanzierung	4	137	1	0	0	0	0	0	
Übrige Vermögenswerte	38	265	48	8	2	9	5	21	
Insgesamt	289	3.209	760	174	74	77	38	83	

Zum Abschlussstichtag liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Schuldner der weder wertgeminderten noch überfälligen Forderungen ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

(20) FORDERUNGEN AUS ERTRAGSTEUERN

Die Forderungen aus Ertragsteuern betreffen überwiegend geleistete Vorauszahlungen und anrechenbare Quellensteuern.

(21) DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte ergibt sich aus der folgenden Übersicht der Nominalwerte:

— in Mio. €	2011	2010
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Zinsswaps	206	168
	206	168
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenswaps	1.954	1.252
Devisenforwards/-futures	579	552
Zins-Währungs-Swaps	3.615	3.448
	6.148	5.252

	2011	2010
SONSTIGE GESCHÄFTE		
Diesel in 1.000 t	1.658	1.269
Schweres Heizöl in 1.000 t	187	173
Kohle in 1.000 t SKE	1.660	949

Das Volumen der Zinsswaps erhöhte sich durch ein Neugeschäft auf 206 Mio. €. Der Nominalwert der Zins-Währungsswaps erhöhte sich im Berichtsjahr geringfügig um 167 Mio. € auf 3.615 Mio. €, da die Zunahme von in Euro geswapten Fremdwährungsdarlehen an Tochtergesellschaften auslaufende Geschäfte überkompensiert hat.

Der Bestand an Devisenswaps stieg um 702 Mio. € auf 1.954 Mio. €. Dies ist insbesondere auf eine kurzfristige Finanzierung einer Tochtergesellschaft in Großbritannien zurückzuführen, die von der DB ML AG Darlehen in Landeswährung erhielt, die mit Devisenswaps abgesichert wurden. Das Volumen der Devisenforwards blieb zum Vorjahr nahezu unverändert.

Das Volumen der Dieselpreissicherungen erhöhte sich hauptsächlich durch einen Zuwachs von Sicherungsgeschäften für Auslandstöchter um 0,4 Mio. t auf 1,7 Mio. t. Der Umfang der Kohlepreissicherungen stieg um 0,7 Mio. t auf etwa 1,7 Mio. t,

da im Berichtsjahr verstärkt Kohlesicherungen getätigt wurden, um Preisschwankungen zu glätten. Die Sicherungen für schweres Heizöl verblieben in etwa auf Vorjahresniveau.

Grundsätzlich unterliegen sämtliche derivativen Finanzinstrumente einer stichtagsbezogenen Marktbewertung. Die nachfolgende Gesamtübersicht stellt die Aufgliederung des Bilanzausweises nach der Art des zugrunde liegenden Sicherungsgeschäfts dar:

— in Mio. €	VERMÖGENSWERTE		SCHULDEN	
	2011	2010	2011	2010
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	0	0	23	12
Sonstige Zinsderivate	0	0	0	0
	0	0	23	12
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	18	8	11	10
Devisenforwards/-futures	2	2	4	5
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	272	210	143	132
	292	220	158	147
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	159	155	8	21
	159	155	8	21
Insgesamt	451	375	189	180
Zinsbezogene Geschäfte	0	0	22	12
Währungsbezogene Geschäfte	251	167	126	74
Sonstige Geschäfte	116	112	7	2
Langfristiger Anteil	367	279	155	88
Kurzfristiger Anteil	84	96	34	92

Cashflow-Hedges

Zur Minimierung des Zins- und Wechselkursänderungsrisikos werden sowohl Fremdwährungsemissionen als auch konzerninterne Fremdwährungsdarlehen in Euro transformiert und variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeiten in der Regel in festverzinsliche umgewandelt. Energiepreissicherungen dienen der Verringerung der Preisschwankungen beim Energiebezug.

Die negative Bewertung der Zinsswaps resultiert aus einem Absinken des Zinsniveaus seit Abschluss der Transaktionen. Die Abwertung des Euro insbesondere gegenüber dem japanischen Yen führte zu einer deutlichen Zunahme der Vermögenswerte aus Zins-Währungs-Swaps.

Die Wertentwicklung der Devisenswaps ergab sich überwiegend aus Sicherungsgeschäften in den Währungen britisches Pfund, schwedische Krone, US-Dollar, Singapur-Dollar und polnischer Zloty. Des Weiteren hat sich das Volumen der Devisenswaps im Jahr 2011 deutlich erhöht.

Die Marktbewertung der Energiepreisderivate bewegt sich in etwa auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Marktwerte der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

— in Mio. €	VERMÖGENSWERTE		SCHULDEN	
	2011	2010	2011	2010
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	0	0	23	12
	0	0	23	12
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	18	8	11	10
Devisenforwards/-futures	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	272	210	143	132
	290	218	154	142
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	159	155	8	21
	159	155	8	21
Insgesamt	449	373	185	175
Zinsbezogene Geschäfte	0	0	22	12
Währungsbezogene Geschäfte	251	167	126	74
Sonstige Geschäfte	116	112	7	2
Langfristiger Anteil	367	279	155	88
Kurzfristiger Anteil	82	94	30	87

Die folgenden Tabellen zeigen die Zeiträume, innerhalb derer die gesicherten Cashflows der Grundgeschäfte (Zins- und Tilgungszahlungen sowie Zahlungen für Energie) eintreten:

Nominalwert — in Mio.	FÄLLIGKEIT IM JAHR					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017 ff.
TILGUNGEN						
EUR	-	-	-	-	-	-
USD	106	-	-	-	400	-
GBP	1.073	45	34	26	21	15
CHF	107	-	-	6	-	1.125
JPY	5.000	-	55.000	-	-	54.600
HKD	262	-	250	-	836	-
NOK	93	180	-	-	1.250	-
SEK	3.468	2.000	1.350	750	-	250
DKK	777	75	68	68	61	297
SGD	18	93	210	61	-	153
NZD	29	-	-	-	-	-
CAD	58	-	-	-	-	-
MXN	92	-	-	-	-	-
PLN	323	227	216	-	-	-
CZK	45	28	17	5	3	36
RON	11	-	-	-	-	-
ZAR	50	-	-	-	-	-
SAR	5	13	-	-	-	-

Nominalwert — in Mio.	FÄLLIGKEIT IM JAHR					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017ff.
ZINSAUHLUNGEN						
EUR	4	2	3	4	5	12
USD	11	9	10	11	12	-
GBP	18	4	3	2	1	2
CHF	21	19	19	19	19	58
JPY	1.622	1.562	1.562	658	658	2.507
HKD	41	29	23	17	17	-
NOK	50	50	42	42	42	-
SEK	199	181	91	40	11	46
DKK	25	20	17	15	13	23
SGD	16	16	10	7	5	8
NZD	2	-	-	-	-	-
CAD	0	-	-	-	-	-
MXN	0	-	-	-	-	-
PLN	37	22	11	-	-	-
CZK	3	2	2	1	1	4
RON	0	-	-	-	-	-
ZAR	0	-	-	-	-	-
SAR	0	0	-	-	-	-
ENERGIE IN MIO. €						
Diesel	373	316	165	87	18	16
Schweres Heizöl	35	22	16	9	1	-
Kohle	66	36	34	24	2	-

Die Zinszahlungen werden grundsätzlich in den oben genannten Zeiträumen ergebniswirksam. Der Zeitraum der ergebniswirksamen Erfassung kann vom Fälligkeitszeitraum der Zinszahlungen abweichen.

Die Energiezahlungen werden grundsätzlich in den Perioden der Fälligkeit ergebniswirksam.

Bei Zins- und Zins-/Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Hypothetical-Derivative-Methode. Bei dieser Methode wird die Wertentwicklung des tatsächlich abgeschlossenen Sicherungsgeschäfts mit der Wertentwicklung eines fiktiven Sicherungsgeschäfts, bei dem alle bewertungsrelevanten Parameter mit dem Grundgeschäft übereinstimmen, verglichen. Bei Energiepreisderivaten wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der linearen Regression überprüft. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Dollar-Offset-Methode. Hierbei werden die Marktwertänderungen des Grundgeschäfts den Marktwertänderungen des Sicherungsinstruments gegenübergestellt. Der hieraus ermittelte Quotient bestimmt die Ineffektivität.

Die erfolgswirksam erfassten Ineffektivitäten aus Cashflow-Hedges der Energiepreisderivate betragen im Berichtsjahr -1 Mio. € (im Vorjahr: +2 Mio. €).

Non-Hedge-Derivate

Zur Absicherung des operativen Geschäfts getätigte Devisenforwards werden grundsätzlich als Non-Hedge-Derivate klassifiziert. Die Marktwerte zum Jahresende haben sich im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig verändert.

Die Marktwerte der Non-Hedge-Derivate werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

— in Mio. €	VERMÖGENSWERTE		SCHULDEN	
	2011	2010	2011	2010
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	0	0	0	0
Sonstige Zinsderivate	0	0	0	0
	0	0	0	0
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenforwards/-futures	2	2	4	5
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	0	0	0	0
	2	2	4	5
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	0	0	0	0
	0	0	0	0
Insgesamt	2	2	4	5
Zinsbezogene Geschäfte	0	0	0	0
Währungsbezogene Geschäfte	0	0	0	0
Langfristiger Anteil	0	0	0	0
Kurzfristiger Anteil	2	2	4	5

(22) FLÜSSIGE MITTEL

— in Mio. €	2011	2010
Bankguthaben/Kassenbestände	1.702	1.474
Zahlungsmitteläquivalente	1	1
Insgesamt	1.703	1.475
Effektivzinssatz kurzfristiger Bankeinlagen in %	1,04	0,51
Durchschnittliche Laufzeit kurzfristiger Bankeinlagen in Monaten	0,1	0,2

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen in einem Korridor zwischen 0,3 und 2,1% (im Vorjahr: 0,2 bis 1,2%).

(23) ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN

Nach der am 16. Februar 2011 erfolgten Kartellfreigabe durch die Europäische Kommission wurde am 18. Februar 2011 der Verkauf der Arriva Deutschland-Gruppe vollzogen.

Der Zugang von 11 Mio. € betrifft die zum Fair Value bewerteten Anteile an der PCC INTERMODAL S.A., Gdynia/Polen.

(24) GEZEICHNETES KAPITAL

Das Grundkapital der DB AG beträgt 2.150 Mio. €. Es ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Sämtliche Anteile werden von der Bundesrepublik Deutschland gehalten.

(25) RÜCKLAGEN

a) Kapitalrücklage

Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um Rücklagen, die kein Ergebnisbestandteil waren.

b) Rücklage aus erfolgsneutraler Bewertung

Rücklage für Unterschiede aus Währungsumrechnung

Die sich aufgrund der Methode der funktionalen Währung (IAS 21) ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden separat als Bestandteil des Konzerneigenkapitals ausgewiesen.

Rücklage für die Marktbewertung von Wertpapieren

Bestandteil der Rücklage sind die erfolgsneutral zu berücksichtigenden Marktwertänderungen von Finanzinstrumenten, die als »zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte« klassifiziert wurden. Die Rücklage ist erfolgswirksam aufzulösen beziehungsweise auszubuchen bei Veräußerung oder bei dauerhaftem Absinken des Marktwerts eines Finanzinstruments.

Aus der erfolgsneutralen Bewertung von Finanzinstrumenten wurden im aktuellen Berichtsjahr aktive latente Steuern in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr passive latente Steuern: 2 Mio. €) gebildet.

Rücklage aus der Marktbewertung von Cashflow-Hedges

In dieser Rücklage werden die zins-, währungs- und marktpreis-induzierten Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges ausgewiesen, die wirksame Sicherungsgeschäfte betreffen.

Die Entwicklung der Rücklage wird nachfolgend dargestellt:

— in Mio. €	2011	2010
Stand zum 01.01.	38	-55
Marktwertänderung	78	328
Reklassifizierungen		
Finanzergebnis	-104	-193
Zinsergebnis	0	-2
Materialaufwand	1	-2
Änderung latenter Steuern	10	-38
Stand zum 31.12.	23	38

Effekte aus der Reklassifizierung ergeben sich ausschließlich bei dieser Rücklage.

(26) ERWIRTSCHAFTETE ERGEBNISSE

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die gesamten erwirtschafteten Jahresergebnisse seit dem 1. Januar 1994 abzüglich der unter HGB bis zum 31. Dezember 2002 verrechneten Firmenwerte und der im Jahr 2011 erstmals an den Aktionär gezahlten Dividende.

Unter dieser Position werden auch die Eigenkapitalauswirkungen durch die erstmalige Anwendung von IFRS ausgewiesen, soweit sie nicht unter die Rücklagen aus erfolgsneutraler Bewertung fallen.

(27) ANTEILE ANDERER GESELLSCHAFTER

Die Anteile anderer Gesellschafter enthalten den Anteil Dritter am Reinvermögen konsolidierter Tochterunternehmen.

(28) FINANZSCHULDEN

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der zum Barwert angesetzten zinslos gewährten Darlehen des Bundes ausgewiesen. Im Einzelnen weisen die Finanzschulden folgende Fälligkeitsstruktur auf:

— in Mio. €	RESTLAUFZEIT						Summe über 1 Jahr	Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
31. 12. 2011								
Darlehen des Bundes	380	206	197	189	180	940	1.712	2.092
Anleihen	651	748	573	695	1.454	8.513	11.983	12.634
Commercial Paper	202	0	0	0	0	0	0	202
Bankschulden	116	26	11	7	404	427	875	991
EUROFIMA-Darlehen	434	0	519	0	0	200	719	1.153
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	192	452	68	163	157	238	1.078	1.270
Sonstige Finanzierungs- verbindlichkeiten	9	0	0	0	0	0	0	9
Insgesamt	1.984	1.432	1.368	1.054	2.195	10.318	16.367	18.351
davon gegenüber nahe- stehenden Unternehmen	819	206	716	188	180	1.140	2.430	3.249
31. 12. 2010								
Darlehen des Bundes	433	413	238	227	219	1.406	2.503	2.936
Anleihen	1.371	644	747	530	693	7.850	10.464	11.835
Commercial Paper	42	0	0	0	0	0	0	42
Bankschulden	157	84	35	19	9	842	989	1.146
EUROFIMA-Darlehen	0	434	0	519	0	200	1.153	1.153
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	145	196	463	80	160	380	1.279	1.424
Sonstige Finanzierungs- verbindlichkeiten	11	0	3	0	0	3	6	17
Insgesamt	2.159	1.771	1.486	1.375	1.081	10.681	16.394	18.553
davon gegenüber nahe- stehenden Unternehmen	436	847	238	746	219	1.609	3.659	4.095

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Marktwerte:

— in Mio. €	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
	2011	2011	2010	2010
Darlehen des Bundes	2.092	2.289	2.936	3.082
Anleihen	12.634	13.595	11.835	12.475
Commercial Paper	202	202	42	42
Bankschulden	991	993	1.146	1.150
EUROFIMA-Darlehen	1.153	1.222	1.153	1.224
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	1.270	1.426	1.424	1.557
Sonstige Finanzierungs- verbindlichkeiten	9	9	17	17
Insgesamt	18.351	19.736	18.553	19.547

Die Unterschiede zwischen den Buch- und den Marktwerten der Finanzschulden sind in den zumeist veränderten Marktzinssätzen für Finanzschulden mit vergleichbarem Risikoprofil begründet. Die sonstigen Finanzierungsverbindlichkeiten weisen infolge kurzer Laufzeiten und demzufolge einer markt-nahen Verzinsung keine materiellen Abweichungen zwischen den Buchwerten und den Marktwerten auf.

Die Darlehen des Bundes ergeben sich fast ausschließlich aus Finanzierungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege. Grundlage hierfür bildet die grundgesetzlich verankerte und im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) konkretisierte Verantwortung für die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit (Art. 87e Abs. 4 GG). Die Darlehen werden grundsätzlich unverzinslich gewährt.

Die Tilgung der Darlehen ist in Einzel- und Sammelfinanzierungsvereinbarungen geregelt. In der Regel werden die Darlehen in jährlich gleichen Raten zurückgezahlt, deren Höhe sich an den entsprechenden jährlichen Abschreibungsbeträgen der finanzierten Vermögenswerte orientiert.

Die vom Bund gewährten Darlehen haben sich wie folgt entwickelt:

— in Mio. €	2011	2010
Stand zum 01.01.	2.936	3.276
Tilgung	- 954	- 481
Umgliederungen	10	18
Aufzinsung	100	123
Stand zum 31.12.	2.092	2.936

Im Berichtsjahr wurden vorfristig Zinslose Darlehen des Bundes mit einem Barwert von 583 Mio. € (Nominalwert: 839 Mio. €) zurückgezahlt.

Ein Darlehen in Höhe von 660 Mio. € ist in vier gleichen Raten jeweils zum Beginn der Jahre 2009 bis 2012 zu tilgen. Für diesen Zeitraum sind die Tilgungsraten – anders als sonst – zu verzinsen.

Die begebenen Anleihen setzen sich aus nachfolgenden Transaktionen zusammen:

— in Mio. €	Emissionsvolumen	Emissionswährung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	Buchwert 2011	Marktwert 2011	Buchwert 2010	Marktwert 2010
NICHT BÖRSENNOTIERTE ANLEIHEN								
Gesamt DB AG	21	USD	1		16	16	61	62
Gesamt DB Finance	395	HKD, JPY, CHF, EUR	0,5-14,9		438	445	269	279
Insgesamt					454	461	330	341
BÖRSENNOTIERTE ANLEIHEN DER DB FINANCE:								
Anleihe 2001 - 2013	750	EUR	1,9	5,250	748	801	748	820
Anleihe 2002 - 2012	500	EUR	0,6	5,500	500	511	499	530
Anleihe 2003 - 2018	1.000	EUR	6,2	5,000	991	1.124	990	1.107
Anleihe 2003 - 2015	700	EUR	3,5	4,600	695	753	693	746
Anleihe 2004 - 2011	209	USD	-	5,090	-	-	187	190
Anleihe 2004 - 2018	300	EUR	6,2	4,850	298	337	298	332
Anleihe 2004 - 2016	500	EUR	4,9	4,300	499	547	499	543
Anleihe 2004 - 2014	366	JPY	2,9	1,700	498	515	459	477
Anleihe 2004 - 2011	197	CHF	-	2,300	-	-	234	244
Anleihe 2006 - 2011	678	USD	-	5,200	-	-	599	599
Anleihe 2006 - 2011	316	USD	-	5,820	-	-	300	299
Anleihe 2006 - 2018	300	EUR	6,2	4,510	304	337	304	332
Anleihe 2006 - 2017	500	EUR	5,0	4,116	497	540	497	527
Anleihe 2007 - 2019	600	EUR	7,6	5,110	596	686	597	666
Anleihe 2009 - 2019	1.000	EUR	7,2	4,923	995	1.136	995	1.094
Anleihe 2009 - 2021	600	EUR	9,8	4,445	597	666	597	658
Anleihe 2009 - 2017	500	EUR	5,8	3,774	497	533	497	515
Anleihe 2010 - 2020	500	EUR	8,5	3,572	497	521	497	493
Anleihe 2010 - 2025	500	EUR	13,5	3,870	494	519	494	479
Anleihe 2010 - 2020	410	JPY	8,8	1,150	469	472	433	423
Anleihe 2010 - 2022	500	EUR	10,8	3,464	496	505	496	476
Anleihe 2010 - 2020	567	CHF	8,4	1,924	609	643	592	584
Anleihe 2011 - 2021	700	EUR	9,4	3,797	697	743	-	-
Anleihe 2011 - 2016	500	EUR	4,5	3,003	497	521	-	-
Anleihe 2011 - 2017	323	CHF	6,0	1,566	308	319	-	-
Anleihe 2011 - 2016	160	NOK	4,7	3,551	160	167	-	-
Anleihe 2011 - 2016	78	HKD	4,8	2,021	83	83	-	-
Anleihe 2011 - 2016	146	USD	4,9	FRN	155	155	-	-
Insgesamt					12.180	13.134	11.505	12.134
Gesamtbetrag Anleihen					12.634	13.595	11.835	12.475

Im Jahr 2011 wurden eine fällig gewordene nicht börsennotierte Anleihe der DB AG über 5.000 Mio. JPY (46 Mio. €) sowie vier fällig gewordene börsennotierte Anleihen der Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, über jeweils nominal 300 Mio. CHF (197 Mio. €), 800 Mio. USD (678 Mio. €), 400 Mio. USD (316 Mio. €) und 250 Mio. USD (209 Mio. €) getilgt.

Des Weiteren hat die DB Finance neun neue Anleihen emittiert. Dabei handelt es sich um drei nicht börsennotierte Anleihen über 92 Mio. €, 50 Mio. € und 10 Mio. € sowie um sechs börsennotierte Anleihen über 700 Mio. €, 500 Mio. €, 375 Mio. CHF (323 Mio. €), 1.250 Mio. NOK (160 Mio. €), 836 Mio. HKD (78 Mio. €) und 200 Mio. USD (146 Mio. €).

Die Bankschulden werden in der nachfolgenden Tabelle detailliert:

Bankschulden — in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2011	Marktwert 2011	Buchwert 2010	Marktwert 2010
Bankdarlehen 2002 – 2016	EUR	4,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2002 – 2022	EUR	10,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003 – 2016	EUR	4,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003 – 2022	EUR	10,7	FRN	200	200	200	200
Sonstige				191	193	346	350
Insgesamt				991	993	1.146	1.150

Der Rückgang der sonstigen Bankschulden resultiert aus planmäßigen Tilgungen sowie hauptsächlich aus vorfristig abgelösten oder umfinanzierten Verbindlichkeiten von DB Arriva.

Bankschulden waren in Höhe von 85 Mio. € (im Vorjahr: 197 Mio. €) besichert. Verbindlichkeiten werden im DB-Konzern grundsätzlich nicht besichert. Besicherte Bankschulden sind akquisitionsbedingt, der Rückgang ist auf die Umfinanzierung von Verbindlichkeiten der DB Arriva zurückzuführen.

Dem DB-Konzern standen per 31. Dezember 2011 garantierte Kreditfazilitäten in einem Gesamtvolumen von 3.871 Mio. € (im Vorjahr: 3.901 Mio. €) zur Verfügung. Davon entfielen

2.505 Mio. € (im Vorjahr: 2.500 Mio. €) auf Back-up-Linien für das 2,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der DB Finance. Keine dieser Back-up-Linien war am 31. Dezember 2011 in Anspruch genommen. Globale Kreditfazilitäten über insgesamt 1.366 Mio. € (im Vorjahr: 1.401 Mio. €) dienen der Working-Capital- und Avalfinanzierung der weltweit tätigen Tochtergesellschaften, überwiegend in den Segmenten DB Schenker Logistics und DB Arriva.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA — in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2011	Marktwert 2011	Buchwert 2010	Marktwert 2010
Darlehen 2000 – 2014	EUR	2,8	5,970	219	244	219	249
Darlehen 2001 – 2014	EUR	2,7	5,410	300	330	300	334
Darlehen 2002 – 2012	EUR	0,6	FRN	34	34	34	34
Darlehen 2002 – 2012	EUR	0,6	FRN	400	400	400	400
Darlehen 2010 – 2021	EUR	9,8	4,050	200	214	200	207
Insgesamt				1.153	1.222	1.153	1.224

Die Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA sind aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeugen) gesichert.

Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing betreffen mit 397 Mio. € (im Vorjahr: 415 Mio. €) Immobilienleasingverträge über verschiedene Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG und ein Logistikzentrum der Schenker

Deutschland AG in Echingen sowie mit 469 Mio. € (im Vorjahr: 557 Mio. €) Leasingverträge über diverses Rollmaterial (Triebzüge, Lokomotiven, Waggons, Busse). Diese Vereinbarungen wurden im Wesentlichen als Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Realisierung vorteilhafter Finanzierungsbedingungen mit deutschen Leasinggebern abgeschlossen.

Die nachfolgende Übersicht enthält Angaben zu den wesentlichen Finanzierungsleasingverhältnissen:

— in Mio. €	Nominalvolumen	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2011	Marktwert 2011	Buchwert 2010	Marktwert 2010
FINANZIERUNGSLEASING ÜBER MOBILIEN								
Doppelstockwagen (1994)	174	DEM	1,0	5,87	87	90	95	101
Lokomotiven/Güterwagen (1999)	182	NLG	1,0-1,3	5,69-5,83	16	17	31	33
Güterlokomotiven (2000)	101	DEM	4,0	5,35	65	73	69	77
Güterlokomotiven (2000)	154	EUR	5,0	5,40	115	130	121	134
Lokomotiven (2001)	178	EUR	3,5-5,0	4,87	134	147	141	152
Nahverkehrsdieseltriebwagen (2009)	55	EUR	7,0	8,34	52	70	53	70
Busse (2009)	56	GBP	-	4,91	0	0	47	51
					469	527	557	618
FINANZIERUNGSLEASING ÜBER IMMOBILIEN								
Logistikzentrum (1986)	24	DEM	4,0	8,50	7	8	10	14
Bahnhofsempfangsgebäude (1998)	497	DEM	1,3-10,0	4,00-5,95	390	408	405	431
					397	416	415	445
Sonstige					404	483	452	494
Insgesamt					1.270	1.426	1.424	1.557

Die vorbezeichneten Finanzierungsleasingverträge über Lokomotiven und Triebzüge sind im Rahmen einer festen Grundmietzeit unkündbar und haben eine maximale Restlaufzeit von sieben Jahren. Der Großteil der Verträge enthält nach Ablauf der Mietzeit für den Leasingnehmer ein Ankaufsrecht zum Restwert beziehungsweise höheren Verkehrswert, wobei die Differenz aus einem den Restwert zum Ende der Vertragslaufzeit übersteigenden Verkehrswert anteilig zu 25 % beim Leasinggeber verbleibt und zu 75 % an den Leasingnehmer ausgekehrt wird.

Der Rückgang des Finanzierungsleasings über Mobilien resultiert aus planmäßigen Tilgungen sowie im Wesentlichen aus der Ablösung eines Finanzierungsleasingvertrags über Busse in Großbritannien.

Die Finanzierungsleasingverträge für die Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG haben eine maximale Restlaufzeit von zehn Jahren und sind im Rahmen der festen Grundmietzeit unkündbar. Zum Ende der Vertragslaufzeit verfügt der Leasingnehmer über ein Ankaufsrecht zum Festpreis. Im Falle der Nichtausübung verlängert sich das Mietverhältnis um eine zweite Mietperiode, an deren Ende der Leasinggeber ein Andienungsrecht für die Immobilien gegenüber DB Station&Service AG hat.

Darüber hinaus sind Verpflichtungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen (siehe Anhangziffer (13)) durch Rechte der Leasinggeber an den Leasinggegenständen gesichert. Die Leasinggegenstände haben einen Buchwert von 1.087 Mio. € (im Vorjahr: 1.174 Mio. €).

Die Position »Sonstige« umfasst neben zahlreichen europaweiten Leasingverträgen für Busse und Züge bei DB Arriva unter anderem den Buchwert eines Strombezugsvertrags der DB Energie GmbH in Höhe von 115 Mio. € (im Vorjahr: 122 Mio. €) sowie den Buchwert eines Umrichterwerksvertrags der DB Energie GmbH in Höhe von 52 Mio. € (im Vorjahr: 54 Mio. €). Beide Verträge werden aufgrund der überwiegenden Abnahme durch die DB Energie GmbH sowie der zugrunde liegenden Vertragsdauer gemäß IFRIC 4 in Verbindung mit IAS 17 als eingebettete Finanzierungsleasingverhältnisse (Embedded Financial Leases) klassifiziert.

In den Folgejahren sind im Zusammenhang mit Finanzierungsleasingverhältnissen folgende Zahlungen zu leisten:

— in Mio. €	RESTLAUFZEIT						Summe über 1 Jahr	Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
31. 12. 2011								
Mindestleasingzahlungen (nominal)	262	499	104	196	180	412	1.391	1.653
- Zukünftiger Zinsaufwand	70	47	36	33	23	174	313	383
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	192	452	68	163	157	238	1.078	1.270
31. 12. 2010								
Mindestleasingzahlungen (nominal)	220	263	507	114	191	553	1.628	1.848
- Zukünftiger Zinsaufwand	75	67	44	34	31	173	349	424
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	145	196	463	80	160	380	1.279	1.424

(29) ANDERE VERBINDLICHKEITEN

— in Mio. €	RESTLAUFZEIT						Summe über 1 Jahr	Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
31. 12. 2011								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.312	45	43	30	31	151	300	4.612
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	3.004	13	8	10	6	13	50	3.054
Insgesamt	7.316	58	51	40	37	164	350	7.666
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	327	0	0	0	0	0	0	327
31. 12. 2010								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.286	33	27	37	24	156	277	4.563
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	3.109	21	4	2	6	17	50	3.159
Insgesamt	7.395	54	31	39	30	173	327	7.722
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	401	0	0	0	0	0	0	401

Die sonstigen/übrigen Verbindlichkeiten betreffen im Einzelnen:

— in Mio. €	2011	2010
PERSONALBEZOGENE VERBINDLICHKEITEN		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	290	283
Verbindlichkeiten für nicht abgewickelte Arbeitsmehrlieferungen	237	216
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	88	86
Verbindlichkeiten für Abfindungen	21	21
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	8	8
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	16	15
Sonstige Personalverpflichtungen	598	603
SONSTIGE STEUERN		
Umsatzsteuer	73	59
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	93	102
Übrige Steuern	128	130
Verbindlichkeiten aus Zinsen	251	270
Erlösschmälerungen	113	150
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	111	132
Verbindlichkeiten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz	6	4
Verbindlichkeiten aus Rückgabeverpflichtungen	2	2
Übrige Verbindlichkeiten	1.019	1.078
Insgesamt	3.054	3.159

Die sonstigen Personalverpflichtungen enthalten auch Tantiemeverpflichtungen.

Die anderen Verbindlichkeiten waren im Berichtsjahr mit 0 Mio. € besichert (im Vorjahr: 1 Mio. €).

(30) ERTRAGSTEUERSCHULDEN

Die Ertragsteuerschulden per 31. Dezember 2011 betrafen insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden in Großbritannien, Deutschland und Italien.

(31) ZUSÄTZLICHE ANGABEN ZU DEN FINANZINSTRUMENTEN

Buchwerte und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien.

Bilanzklassen zum 31.12.2011 – Aktiva

Bewertungskategorie (nach IAS 39) — in Mio. €	ZU HANDELSZWECKEN GEHALTEN (HELD FOR TRADING) ¹⁾	HELD TO MATURITY
	Fair Value (erfolgswirksam)	at amortised Cost/ fortgeführte AK ²⁾
BILANZKLASSEN		
AKTIVA		
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE		
Anteile an verbundenen Unternehmen (at Cost)	0	0
Beteiligungen (at Cost)	0	0
Beteiligungen (at Fair Value)	0	0
Wertpapiere (at Cost)	0	0
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0
Plan Assets nach IAS 19	0	0
Übrige sonstige Vermögenswerte	0	0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0	0
Zinsbezogene Derivate – Hedging	0	0
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0
Commodity-Derivate – Hedging	0	0
Zinsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0
Derivative Finanzinstrumente	0	0
Insgesamt langfristige finanzielle Vermögenswerte	0	0
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE		
Beteiligungen (at Cost)	0	0
Wertpapiere (at Cost)	0	0
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0
Held-to-Maturity-Wertpapiere	0	0
Forderungen aus sonstigen Steuern	0	0
Plan Assets nach IAS 19	0	0
Übrige sonstige Vermögenswerte	0	0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	0
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0
Commodity-Derivate – Hedging	0	0
Zinsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	2	0
Commodity-Derivate – Non-Hedge	0	0
Derivative Finanzinstrumente	2	0
Flüssige Mittel	0	0
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0
Insgesamt kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	2	0

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten. Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBAR (AVAILABLE FOR SALE)		KREDITE UND FORDERUNGEN (LOANS AND RECEIVABLES)		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ³⁾	Summe	Fair Value
at Cost /AK ²⁾	Fair Value (erfolgsneutral)	at Cost /AK ²⁾	at amortised Cost/ fortgeführte AK ²⁾			
0	0	0	0	0	0	n/a
14	0	0	0	0	14	n/a
0	0	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	1	n/a
0	2	0	0	0	2	2
15	2	0	0	0	17	2
0	0	0	25	0	25	25
0	0	0	4	0	4	4
0	0	0	0	19	19	19
0	0	0	0	28	28	n/a
0	0	0	0	1	1	n/a
0	0	0	16	1	17	17
0	0	0	45	49	94	65
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	251	251	251
0	0	0	0	116	116	116
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	367	367	367
15	2	0	45	416	478	434
0	0	0	0	0	0	n/a
1	0	0	0	0	1	n/a
0	0	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	1	0
0	0	0	4.094	0	4.094	4.094
0	0	0	22	0	22	22
0	0	0	0	11	11	11
0	0	0	0	182	182	182
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	166	166	166
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	373	48	421	421
0	0	0	395	407	802	802
0	0	0	0	39	39	39
0	0	0	0	43	43	43
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	2	2
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	82	84	84
0	0	0	1.703	0	1.703	1.703
11	0	0	0	0	11	11
12	0	0	6.192	489	6.695	6.694

²⁾ Anschaffungskosten.

³⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

Bilanzklassen zum 31.12.2010 – Aktiva

Bewertungskategorie (nach IAS 39) — in Mio. €	ZU HANDELSZWECKEN GEHALTEN (HELD FOR TRADING) ¹⁾	HELD TO MATURITY
	Fair Value (erfolgswirksam)	at amortised Cost/ fortgeführte AK ²⁾
BILANZKLASSEN		
AKTIVA		
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE		
Anteile an verbundenen Unternehmen (at Cost)	0	0
Beteiligungen (at Cost)	0	0
Beteiligungen (at Fair Value)	0	0
Wertpapiere (at Cost)	0	0
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0
Plan Assets nach IAS 19	0	0
Übrige sonstige Vermögenswerte	0	0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0	0
Zinsbezogene Derivate – Hedging	0	0
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0
Commodity-Derivate – Hedging	0	0
Zinsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0
Derivative Finanzinstrumente	0	0
Insgesamt langfristige finanzielle Vermögenswerte	0	0
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE		
Beteiligungen (at Cost)	0	0
Wertpapiere (at Cost)	0	0
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0
Held-to-Maturity-Wertpapiere	0	0
Forderungen aus sonstigen Steuern	0	0
Plan Assets nach IAS 19	0	0
Übrige sonstige Vermögenswerte	0	0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	0
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0
Commodity-Derivate – Hedging	0	0
Zinsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	2	0
Commodity-Derivate – Non-Hedge	0	0
Derivative Finanzinstrumente	2	0
Flüssige Mittel	0	0
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0
Insgesamt kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	2	0

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten. Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 171
 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 172
 Konzern-Bilanz 173

Konzern-Kapitalflussrechnung 174
 Konzern-Eigenkapitalspiegel 175
 ::: Konzern-Anhang 176

ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBAR (AVAILABLE FOR SALE)		KREDITE UND FORDERUNGEN (LOANS AND RECEIVABLES)		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ³⁾	Summe	Fair Value
at Cost /AK ²⁾	Fair Value (erfolgsneutral)	at Cost /AK ²⁾	at amortised Cost/ fortgeführte AK ²⁾			
0	0	0	0	0	0	n/a
41	0	0	0	0	41	n/a
0	18	0	0	0	18	18
0	0	0	0	0	0	n/a
0	4	0	0	0	4	4
41	22	0	0	0	63	22
0	0	0	39	0	39	39
0	0	0	11	0	11	11
0	0	0	0	21	21	21
0	0	0	0	28	28	n/a
0	0	0	0	4	4	n/a
0	0	0	18	41	59	59
0	0	0	68	94	162	130
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	166	166	166
0	0	0	0	113	113	113
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	279	279	279
41	22	0	68	373	504	431
0	0	0	0	0	0	n/a
0	0	0	0	0	0	n/a
0	1	0	0	0	1	1
0	1	0	0	0	1	1
0	0	0	3.877	0	3.877	3.877
0	0	0	106	0	106	106
0	0	0	0	1	1	1
0	0	0	0	171	171	171
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	142	142	142
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	339	81	420	420
0	0	0	445	395	840	840
0	0	0	0	51	51	51
0	0	0	0	43	43	43
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	2	2
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	94	96	96
0	0	0	1.475	0	1.475	1.475
167	0	0	0	2	169	169
167	1	0	5.797	491	6.458	6.458

²⁾ Anschaffungskosten.

³⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

Bilanzklassen zum 31.12.2011 – Passiva

Bewertungskategorie (nach IAS 39) — in Mio. €	ZU HANDELS- ZWECKEN GEHALTEN (HELD FOR TRADING) ¹⁾	ANDERE VERBINDLICHKEITEN (OTHER LIABILITIES)		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ³⁾	Summe	Fair Value
	Fair Value (erfolgs- wirksam)	at Cost /AK ²⁾	at amortised Cost /fort- geführte AK ²⁾			
BILANZKLASSEN						
PASSIVA						
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN						
Darlehen des Bundes	0	0	1.712	0	1.712	1.909
Anleihen	0	0	11.983	0	11.983	12.944
Commercial Paper	0	0	0	0	0	0
Bankschulden	0	0	875	0	875	875
EUROFIMA-Darlehen	0	0	719	0	719	1.656
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0	1.078	1.078	1.234
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	0	0	0	0
Finanzschulden	0	0	15.289	1.078	16.367	18.618
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	51	249	300	51
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	0	0	50	0	50	50
Übrige Verbindlichkeiten	0	0	101	249	350	101
Zinsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	23	23	23
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	125	125	125
Commodity-Derivate – Hedging	0	0	0	7	7	7
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0	0	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente	0	0	0	155	155	155
Insgesamt langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	0	0	15.390	1.482	16.872	18.874
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN						
Darlehen des Bundes	0	0	380	0	380	380
Anleihen	0	0	651	0	651	651
Commercial Paper	0	0	202	0	202	202
Bankschulden	0	0	116	0	116	116
EUROFIMA-Darlehen	0	0	434	0	434	434
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0	192	192	192
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	9	0	9	9
Finanzschulden	0	0	1.792	192	1.984	1.984
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	4.171	141	4.312	4.312
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	4.171	141	4.312	4.312
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	0	0	0	293	293	293
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	0	0	1.452	1.259	2.711	2.711
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	1.452	1.552	3.004	3.004
Zinsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	0	0	0
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	28	28	28
Commodity-Derivate – Hedging	0	0	0	2	2	2
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	4	0	0	0	4	4
Derivative Finanzinstrumente	4	0	0	30	34	34
Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	0	0	0	0	0	0
Insgesamt kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	4	0	7.415	1.915	9.334	9.334

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten. Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

²⁾ Anschaffungskosten.

³⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

Bilanzklassen zum 31.12.2010 – Passiva

Bewertungskategorie (nach IAS 39) — in Mio. €	ZU HANDELS- ZWECKEN GEHALTEN (HELD FOR TRADING) ¹⁾	ANDERE VERBINDLICHKEITEN (OTHER LIABILITIES)		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ³⁾	Summe	Fair Value
	Fair Value (erfolgs- wirksam)	at Cost /AK ²⁾	at amortised Cost /fort- geführte AK ²⁾			
BILANZKLASSEN						
PASSIVA						
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN						
Darlehen des Bundes	0	0	2.503	0	2.503	2.649
Anleihen	0	0	10.465	0	10.465	11.104
Commercial Paper	0	0	0	0	0	0
Bankschulden	0	0	989	0	989	989
EUROFIMA-Darlehen	0	0	1.153	0	1.153	1.224
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0	1.278	1.278	1.412
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	6	0	6	6
Finanzschulden	0	0	15.116	1.278	16.394	17.384
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	18	259	277	18
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	0	0	50	0	50	50
Übrige Verbindlichkeiten	0	0	68	259	327	68
Zinsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	12	12	12
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	74	74	74
Commodity-Derivate – Hedging	0	0	0	2	2	2
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0	0	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente	0	0	0	88	88	88
Insgesamt langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	0	0	15.184	1.625	16.809	17.540
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN						
Darlehen des Bundes	0	0	433	0	433	433
Anleihen	0	0	1.370	0	1.370	1.370
Commercial Paper	0	0	42	0	42	42
Bankschulden	0	0	157	0	157	157
EUROFIMA-Darlehen	0	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0	146	146	146
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	11	0	11	11
Finanzschulden	0	0	2.013	146	2.159	2.159
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	4.133	153	4.286	4.286
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	4.133	153	4.286	4.286
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	0	0	0	291	291	291
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	0	0	1.586	1.232	2.818	2.818
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	1.586	1.523	3.109	3.109
Zinsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	0	0	0
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	68	68	68
Commodity-Derivate – Hedging	0	0	0	19	19	19
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	5	0	0	0	5	5
Derivative Finanzinstrumente	5	0	0	87	92	92
Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	0	0	0	0	0	0
Insgesamt kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	5	0	7.732	1.909	9.646	9.646

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten. Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

²⁾ Anschaffungskosten.

³⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

Das Nettoergebnis enthält insbesondere ein Zinsergebnis von – 661 Mio. € (im Vorjahr: –756 Mio. €).

Die Zinsen aus Finanzinstrumenten werden im Zinsergebnis ausgewiesen (siehe Anhangziffer (9)); die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses sind im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Das Nettoergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Kategorie »Andere Verbindlichkeiten« enthält unter anderem Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung von zinslos gewährten Darlehen.

Den Währungskursgewinnen und -verlusten aus der Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten stehen nahezu gleich hohe Verluste/Gewinne aus Derivaten gegenüber (siehe Anhangziffer (10)).

(32) PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

Im DB-Konzern muss zwischen der Altersversorgung für Arbeitnehmer und für Beamte unterschieden werden.

Altersversorgung für Beamte

Die den Gesellschaften des DB-Konzerns zugewiesenen Beamten erhalten nach ihrer Zuruhesetzung durch das Bundes-eisenbahnvermögen (BEV) Ruhestandsbezüge nach dem Beamtenversorgungsgesetz aus ihrem Beamtenverhältnis.

Nur während der aktiven Tätigkeit der zugewiesenen Beamten für den DB-Konzern werden Zahlungen an das BEV im Rahmen der Als-ob-Abrechnung wie für neu eingestellte Arbeitnehmer (§21 Abs. 1 DBGrG) geleistet. Hierin enthalten sind auch fiktive Anteile für gesetzliche Rentenversicherungsbeiträge sowie fiktive Aufwendungen nach dem Tarifvertrag über die betriebliche Zusatzversorgung der Arbeitnehmer der DBAG (ZVerTV). Bei den Zahlungen an das BEV für die Altersversorgung und die Zusatzversorgung der Beamten handelt es sich um beitragsorientierte Altersversorgungspläne.

Betriebliche Altersversorgung für Arbeitnehmer

Die Altersversorgungsverpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern betreffen überwiegend folgende Regelungen:

a) Arbeitnehmer, die vor der Gründung der DBAG (1. Januar 1994) zur Deutschen Bundesbahn gehörten, verfügen über eine fortwirkende Zusatzversorgung im Rahmen ihrer damaligen Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst. Der Anspruch der Arbeitnehmer auf Leistungen dieser Renten-Zusatzversicherung richtet sich gegen die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS). Die KBS hat als Behörde nicht nur

die Führung und Zahlung der gesetzlichen Rente von Arbeitnehmern des DB-Konzerns übernommen, sondern führt für die anspruchsberechtigten übergeleiteten Arbeitnehmer die Renten-Zusatzversicherung fort.

Das BEV trägt die Kosten für diese Zusatzversorgung, reduziert um die Selbstbeteiligung des Arbeitnehmers (§14 Abs. 2 DBGrG). Für die DB AG entstehen daher keine Rückstellungen für diese Versorgung durch die öffentliche Hand.

b) Arbeitnehmer der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und die nach dem 1. Januar 1994 eingestellten Arbeitnehmer erhalten eine betriebliche Zusatzversorgung durch die DB AG im Rahmen des ZVerTV. Bei dieser betrieblichen Zusatzversorgung handelt es sich um eine leistungsorientierte Altersversorgungsordnung, die gehalts- und dienstzeitabhängig ist.

c) Arbeitnehmer von DB Schenker Logistics im Inland haben im Wesentlichen eine Zusage auf Leistungen aus einem gehaltsunabhängigen beitragsorientierten arbeitgeberfinanzierten Versorgungsplan. In Abhängigkeit von der Leistungshöhe und bei vorzeitigen Leistungsfällen sind Kapital- oder gegebenenfalls zu kapitalisierende Rentenleistungen zu erbringen. Für Führungskräfte gibt es einen beitragsorientierten arbeitgeberfinanzierten Versorgungsplan, der gehaltsabhängig ist. Die Leistungen sind als Rente mit Kapitalwahlrecht zu gewähren.

Für beide Versorgungspläne besteht kein Planvermögen. Darüber hinaus haben die meisten Arbeitnehmer die Möglichkeit zur Teilnahme an einem mitarbeiterfinanzierten Versorgungsplan, bei dem eine beitragsorientierte Direktzusage ohne Planvermögen gegen Gehaltsverzicht erteilt wird. Die Mitarbeiterbeiträge werden durch den Arbeitgeber aufgestockt.

Führungskräfte haben einen rein arbeitnehmerfinanzierten Versorgungsplan. Dieser Plan besitzt saldierungsfähiges Planvermögen.

Arbeitnehmer von DB Schenker Logistics im Ausland haben überwiegend entgeltabhängige Versorgungspläne mit und ohne Dienstzeitabhängigkeit. Darunter sind einige staatliche Pläne.

Etwa die Hälfte des Verpflichtungsumfangs im Ausland ist ausschließlich rückstellungsfinanziert. Die andere Hälfte besteht in Plänen, die anteilig fonds- beziehungsweise versicherungsgedeckt sind. Hierzu werden in der Regel Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge eingezahlt.

Im Inland bestehen bei DB Schenker Logistics beitragsdefinierte Pläne in Form von Direktversicherungen. Im Ausland sind einige Versorgungspläne als beitragsdefinierte Pläne zu behandeln.

d) Bei den arbeitsvertraglichen Direktzusagen gegenüber Führungskräften und bei den Zusagen aus sonstigen Pensionsverpflichtungen handelt es sich sowohl um leistungsorientierte als auch um beitragsorientierte Altersversorgungsordnungen. Diese sind arbeitnehmer- sowie arbeitgeberfinanziert und teilweise oder vollständig mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt.

e) Darüber hinaus bestehen arbeitnehmerfinanzierte Direktversicherungen, überwiegend bei der DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G., sowie ein tarifvertraglich geregelter, rein arbeitnehmerfinanzierter Pensionsfonds bei der DEVK Pensionsfonds-AG. Diese externen Durchführungswege der betrieblichen Altersversorgung sind nicht rückstellungsrelevant.

f) Im Ausland überwiegen entgeltabhängige leistungsorientierte Versorgungspläne mit und ohne Dienstzeitabhängigkeit. Die Verpflichtungen sind sowohl rückstellungsfinanziert als auch anteilig mittels Arbeitnehmer- sowie Arbeitgeberbeiträgen fonds- beziehungsweise versicherungsgedeckt.

g) Bei der betrieblichen Altersversorgung der DB Schenker Rail (UK) handelt es sich im Wesentlichen um einen leistungsorientierten Pensionsplan (gehalts- und dienstzeitabhängig) innerhalb des britischen »Railway Pension Scheme«. Die Kosten des Pensionsplans werden in einem 60:40-Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen und entsprechend anteilig bilanziert. Die Planvermögenswerte werden von einem unabhängigen Treuhänder verwaltet; die Bewertung der Vermögenswerte erfolgte zuletzt zum 31. Dezember 2011. Die Erhebung der Mitgliederdaten im Plan zum Zwecke der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen gegenüber den Planmitgliedern erfolgt in der Regel alle drei Jahre, zuletzt zum 31. Dezember 2010. Zu den dazwischenliegenden Bewertungsstichtagen erfolgt die Bewertung der Verpflichtungen im Plan auf den entsprechend fortgeschriebenen Bestandsdaten.

h) Innerhalb von DB Arriva bestehen hauptsächlich leistungsorientierte Altersversorgungszusagen. Die mit Abstand bedeutendsten leistungsorientierten Versorgungspläne (entgelt- und dienstzeitabhängig) bestehen für Mitarbeiter von DB Arriva innerhalb des »Railway Pension Scheme« in Großbritannien. Die Kosten des Pensionsplans werden ebenfalls in einem 60:40-Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen und anteilig bilanziert. Die entsprechenden Pensionsverpflichtungen sind weitestgehend durch Fondsvermögen gedeckt.

Arriva Trains Wales Limited und XC Trains Limited leisten im Rahmen einer Franchisevereinbarung Beiträge an das britische »Railway Pension Scheme« für die auf die Dauer der Vereinbarung (Franchisedauer) entliehenen Arbeitnehmer. Unter IAS 19 wird daher das Planvermögen mit dem Barwert der erwarteten Beiträge gemäß dem Beitragszahlungsplan für die Franchisedauer angesetzt. Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen wird in Höhe des Barwerts des erwarteten künftigen Dienstzeitaufwands während der Franchisedauer bestimmt.

Ferner gewähren vereinzelte Gesellschaften von DB Arriva ihren Mitarbeitern beitragsorientierte Altersversorgungszusagen. Hierbei geht der Arbeitgeber über die Entrichtung von Beitragszahlungen an einen externen Versorgungsträger hinaus keine weiteren Verpflichtungen ein. Die Höhe der zukünftigen Pensionsleistungen richtet sich ausschließlich nach der Höhe der an den externen Versorgungsträger gezahlten Beiträge, einschließlich der Erträge aus der Anlage dieser Beiträge.

Außerdem werden vereinzelt Beiträge zu sozialen Pensionsfonds im Rahmen gesetzlicher Bestimmungen geleistet (staatliche Pläne). Zudem ist DB Arriva an einigen gemeinschaftlichen Plänen mehrerer Arbeitgeber beteiligt.

Der Bilanzansatz der Pensionsrückstellungen wird in nachfolgender Tabelle unterlegt:

— in Mio. €	2011	2010
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	3.084	2.907
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	1.992	1.937
Gesamtverpflichtung zum 31. 12.	5.076	4.844
Zeitwert des Planvermögens zum 31. 12. ¹⁾	-2.597	-2.442
Nicht erfasste versicherungsmathematische Verluste ²⁾	-305	-197
Effekt aus Kostenaufteilung ²⁾	-129	-158
Effekt aus Franchisevereinbarungen ²⁾	-64	-109
Nicht erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0	0
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	0	0
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	1.981	1.938

¹⁾ Zuzüglich 0 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) als Pension Asset erfasster Vermögenswert.

²⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

— in Mio. €	2011	2010
Verpflichtungsumfang zum 01.01.	4.844	3.104
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	119	97
Arbeitnehmerbeiträge	31	11
Zinsaufwand	187	152
Rentenzahlungen	-153	-115
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	11	2
Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	0	-2
Plankürzungen	-1	-44
Transfers	43	36
Änderung Konsolidierungskreis	0	1.560
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	1.560
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	-88	42
Währungseffekte	83	1
Verpflichtungsumfang zum 31.12.	5.076	4.844

Die Entwicklung des Planvermögens wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

— in Mio. €	2011	2010
Zeitwert des Planvermögens zum 01.01.	2.442	1.010
Arbeitgeberbeiträge	77	56
Arbeitnehmerbeiträge	29	10
Erwartete Erträge aus Planvermögen	133	71
Rentenzahlungen	-91	-59
Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	0	-1
Plankürzungen	0	-2
Transfers	57	57
Änderung Konsolidierungskreis	0	1.163
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	1.163
Versicherungsmathematische Verluste (-)/Gewinne	-121	148
Währungseffekte	71	-11
Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.¹⁾	2.597	2.442

¹⁾ Zuzüglich 0 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) als Pension Asset erfasster Vermögenswert.

Bei dem angesetzten Planvermögen handelt es sich um:

— in Mio. €	2011	2010
Aktien und sonstige Wertpapiere	1.944	1.729
Zinstragende Wertpapiere	376	312
Immobilien oder andere selbst genutzte Vermögenswerte	4	4
Rückdeckungsversicherungen	150	88
Andere Vermögenswerte	123	313
	2.597	2.446
davon als Pension Asset erfasster Vermögenswert	0	-4
	2.597	2.442

Die tatsächlichen Erträge aus Planvermögen betragen 12 Mio. € (im Vorjahr: Erträge 219 Mio. €).

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung wird nachfolgend dargestellt:

— in Mio. €	2011	2010
Rückstellung zum 01.01.	1.938	1.736
Pensionsaufwand	194	158
Arbeitgeberbeiträge	-77	-56
Rentenzahlungen	-62	-56
Transfers	-14	-23
Änderung Konsolidierungskreis	0	174
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	174
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0
Währungseffekte	2	5
Rückstellung zum 31.12.	1.981	1.938

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung zu berücksichtigenden Aufwendungen werden nachfolgend dargestellt:

— in Mio. €	2011	2010
Amortisation des nicht realisierten Gewinns (-)/Verlusts	9	20
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	119	97
Arbeitnehmerbeiträge	2	1
Zinsaufwand	187	152
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	11	2
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-133	-71
Plankürzungen	-1	-42
Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	0	-1
Asset Ceiling	0	0
Pensionsaufwand	194	158

Der Zinsaufwand und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Zinsergebnis erfasst.

Die erwarteten Erträge aus Planvermögen werden aus den in der Vergangenheit erzielten Erträgen abgeleitet.

Alle übrigen Beträge werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Die der Bewertung des überwiegenden Teils der Pensionsrückstellung zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Parameter werden nachfolgend gezeigt:

— in %	2011	2010
Rechnungszinsfuß	4,25 ¹⁾ /5,00 ²⁾	4,25 ¹⁾ /5,25 ²⁾
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50/4,00	2,50/4,50
Erwarteter Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	0,00	0,00
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00/2,00	2,00/2,80
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67	2,67
Erwarteter Vermögensertrag	1,25 - 8,00	1,25 - 11,00

¹⁾ Inland und Ausland (außer Großbritannien).

²⁾ Großbritannien.

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die deutschen Konzernunternehmen fanden die Richttafeln 2005 G von Professor Dr. Klaus Heubeck Anwendung. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die übrigen Konzernunternehmen wurden länderspezifische Sterbetafeln verwendet.

Für das Jahr 2012 werden direkte Rentenzahlungen von 64 Mio. € sowie Einzahlungen in das Planvermögen von 72 Mio. € erwartet.

— in Mio. €	2011	2010	2009	2008	2007
Barwert der Versorgungsverpflichtung zum 31.12.	5.076	4.844	3.104	2.581	2.746
Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	-2.597	-2.442	-1.010	-813	-1.359
Defizit	2.479	2.402	2.094	1.768	1.596
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Pensionsverpflichtung	-11	-85	91	3	-11
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	121	-148	-88	368	5

(33) SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

— in Mio. €	UMWELTSCHUTZ-RÜCKSTELLUNGEN		RÜCKSTELLUNGEN FÜR BAU- UND PROJEKTRISIKEN		PERSONALBEZOGENE RÜCKSTELLUNGEN		STILLEGUNGS-VERPFLICHTUNGEN		ÖBRIGE RÜCKSTELLUNGEN		INSGESAMT	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Stand zum 01.01.	1.490	1.534	58	63	1.327	1.540	374	383	3.007	2.899	6.256	6.419
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	1	3	0	0	6	5	7	8
Änderung Konsolidierungskreis	0	1	0	0	0	1	0	0	3	157	3	159
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	1	0	0	0	1	0	0	3	158	3	160
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	-1
Inanspruchnahme	-58	-49	-6	-3	-241	-298	-20	-4	-807	-543	-1.132	-897
Auflösung	0	-1	-4	-6	-260	-391	-3	-32	-464	-489	-731	-919
Umgliederung	-1	-1	0	0	-32	26	0	0	8	-42	-25	-17
Zuführung	7	2	0	2	318	349	75	9	728	980	1.128	1.342
Auf- und Abzinsung	0	4	1	2	35	97	39	18	29	40	104	161
Stand zum 31.12.	1.438	1.490	49	58	1.148	1.327	465	374	2.510	3.007	5.610	6.256

Die Aufteilung der sonstigen Rückstellungen in kurz- und langfristige Beträge sowie die geschätzten Fälligkeiten der sonstigen Rückstellungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

— in Mio. €	RESTLAUFZEIT						Summe über 1 Jahr	Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
STAND ZUM 31. 12. 2011								
Umweltschutzrückstellungen	86	80	84	82	95	1.011	1.352	1.438
Rückstellungen für Bau- und Projektrisiken	22	8	7	5	3	4	27	49
Personalbezogene Rückstellungen	339	171	103	59	97	379	809	1.148
Stilllegungsverpflichtungen	32	0	0	0	0	433	433	465
Übrige Rückstellungen	1.756	332	137	76	65	144	754	2.510
Insgesamt	2.235	591	331	222	260	1.971	3.375	5.610
STAND ZUM 31. 12. 2010								
Umweltschutzrückstellungen	103	95	106	101	101	984	1.387	1.490
Rückstellungen für Bau- und Projektrisiken	25	11	7	7	6	2	33	58
Personalbezogene Rückstellungen	329	195	134	94	115	460	998	1.327
Stilllegungsverpflichtungen	9	0	0	0	0	365	365	374
Übrige Rückstellungen	2.047	499	172	86	67	136	960	3.007
Insgesamt	2.513	800	419	288	289	1.947	3.743	6.256

Umweltschutzrückstellungen

In den Umweltschutzrückstellungen sind mit 1.417 Mio. € (im Vorjahr: 1.474 Mio. €) Sanierungsverpflichtungen der DBAG enthalten. Zur Wahrnehmung der in den Umweltschutzrückstellungen berücksichtigten Sanierungsverpflichtungen hat die DBAG die Programme

- ::: 4-Stufen-Programm Bodensanierung,
- ::: 3-Stufen-Kanalprogramm,
- ::: 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung

aufgesetzt, die eine systematische, rechtskonforme und kostenoptimierte Sanierungserkundung/-durchführung sicherstellen.

Im 4-Stufen-Programm Bodensanierung werden über die Stufen historische Erkundung, orientierende Untersuchung und Detailuntersuchung die Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen lokalisiert. Über die Programmschritte Machbarkeitsstudie, Ausführungs- und Genehmigungsplanung sowie Sanierung erfolgt die Abwicklung einer nutzungsorientierten Sanierung unter Berücksichtigung fachtechnischer und gesetzlicher Anforderungen.

Das 3-Stufen-Kanalprogramm zielt auf eine Beseitigung der sich aus Leckagen ergebenden Verunreinigungen von Boden und/oder Grundwasser. Damit geht eine Optimierung des vorhandenen Kanalnetzes auf die zukünftige Nutzung einher, sodass die Gefahrenabwehr auf dieses zukünftige Netz begrenzt werden kann. Das nicht genutzte Netz wird stillgelegt.

Durch das 2-Stufen-Deponieprogramm wird die standardisierte Erfassung und Bewertung von Deponien auf Bahnflächen sowie die Schließung dieser Deponien gemäß Deponieverordnung (DepV)/Technische Anleitung Siedlungsabfall (TASi) beziehungsweise Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) sichergestellt.

Die Laufzeit der Rückstellung ökologische Altlasten ist aufgrund der langfristigen Sanierungszeiträume unverändert bis zum Jahr 2028.

Personalbezogene Rückstellungen

— in Mio. €	2011	2010
Personalvertragliche Verpflichtungen	659	804
Vorruhestands- und Altersteilzeitverpflichtungen	239	252
Jubiläumsrückstellungen	108	110
Sonstige	142	161
Insgesamt	1.148	1.327

Die personalbezogenen Rückstellungen enthalten Verpflichtungen, die sich aus dem arbeitsrechtlichen Anspruch vieler Beschäftigter sowie der Bereitschaft der DB AG ergeben, bis Ende des Jahres 2023 auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten. In diesen Fällen entstehen dem DB-Konzern bis zur Weitervermittlung beziehungsweise bis zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses Verluste aus zu tragenden Personalkosten, denen keine Gegenleistungen gegenüberstehen. Zur Aufnahme von Mitarbeitern, die im leistungswirtschaftlichen Prozess freigesetzt wurden, hat die DB AG eine eigene Tochtergesellschaft, die DB JobService GmbH.

Die Rückstellungen für Vorruhestandsverpflichtungen und Altersteilzeit berücksichtigen die Verpflichtungen aus tarifvertraglichen Regelungen und wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt.

Stilllegungsrückstellungen

Die Stilllegungsrückstellungen betreffen die anteilige Stilllegungsverpflichtung bei einem Gemeinschaftskraftwerk. Der Bewertung der Rückstellung liegt ein Diskontierungssatz von unverändert 5,0 % zugrunde.

Übrige Rückstellungen

Die übrigen Rückstellungen enthalten neben Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen, Drohverluste, Erlösschmälerungen, Prozessrisiken, Rückbau- und Abbruchverpflichtungen, Drittverpflichtungen für Instandhaltungen, sowie sonstige Immobilienrisiken eine Vielzahl weiterer Sachverhalte, die im Einzelfall von untergeordneter Bedeutung sind.

(34) PASSIVE ABGRENZUNGEN

— in Mio. €	2011	2010
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	1.565	1.744
Erlösabgrenzungen	462	471
Abgegrenzte Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Geschäften	43	55
Sonstige	245	245
Insgesamt	2.315	2.515
Langfristiger Anteil	1.657	1.895
Kurzfristiger Anteil	658	620

Die abgegrenzten öffentlichen Zuwendungen betreffen im Wesentlichen den Zinsvorteil (Unterschiedsbetrag zwischen Nominal- und Barwert) aus den zinslos gewährten Darlehen, der sich in der Berichtsperiode wie folgt entwickelt hat:

— in Mio. €	2011	2010
Stand zum 01.01.	1.537	1.789
Zugang	0	0
Umgliederungen	-2	-38
Auflösung	-172	-214
Stand zum 31.12.	1.363	1.537

Ein Teil der Auflösung im Berichtsjahr entfällt mit 58 Mio. € (im Vorjahr: 123 Mio. €) auf die Kompensation des Aufzinsungsbetrags des Barwerts zinslos gewährter Darlehen des Bundes, ein weiterer Teil der Auflösung resultiert in Höhe von 30 Mio. € aus der geänderten Methodik zur Auflösung passiver Abgrenzungen. Der übrige Teil entfällt auf die Auflösung fortgeführter Abgrenzungen im Rahmen vorfristiger Einmaltilgungen zum jeweiligen Barwert im Jahr 1999, 2004 beziehungsweise im Jahr 2011.

Bezüglich der Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen wird auf die Ausführungen im Abschnitt »Vergleichbarkeit zum Vorjahr« verwiesen.

Die Erlösabgrenzungen stellen den Teil der Vergütungsleistungen dar, der auf den Zeitraum nach dem Bilanzstichtag entfällt.

Die abgegrenzten Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Geschäften betreffen die Empfangsgebäude diverser Bahnhöfe mit den dazugehörigen gewerblichen Vermarktungsflächen sowie Schienenverkehrsfahrzeuge.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im Berichtsjahr und wird in Übereinstimmung mit dem IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) erstellt. Die Zahlungsströme werden nach den Bereichen gewöhnliche Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Die Darstellung des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Zinseinzahlungen und Zinsauszahlungen, Dividendeneinzahlungen sowie Steuerzahlungen werden im Bereich der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sowie Wertpapieranlagen) mit einer Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten.

MITTELFLOSS AUS GEWÖHNLICHER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit wird ermittelt, indem das Periodenergebnis vor Steuern um nicht zahlungswirksame Größen (insbesondere Zuführungen und Auflösungen von sonstigen Rückstellungen) bereinigt und um die sonstigen Veränderungen des kurzfristigen Vermögens, der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden) und der Rückstellungen ergänzt wird. Nach Berücksichtigung der Zins- und Steuerzahlungen ergibt sich ein Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit.

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit blieb gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Dies ergibt sich einerseits aus einem um 459 Mio. € deutlich gestiegenen Ergebnis vor Steuern und einem im Vergleich zum Vorjahr verminderten Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und der derivativen Finanzinstrumente und andererseits aus einer verminderten Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie einer höheren Inanspruchnahme der sonstigen Rückstellungen.

Der Rückgang der zahlungsunwirksamen Erträge im Vergleich zum Vorjahr resultiert insbesondere aus gesunkenen Erträgen aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen; die zahlungsunwirksamen Aufwendungen verminderten sich durch deutlich gesunkene Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen.

Im Berichtsjahr führten periodenfremde Steuererstattungen zu einem Anstieg der erstatteten Ertragsteuern.

MITTELFLOSS AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich aus dem Mittelzufluss aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus Investitionszuwendungen und dem Mittelabfluss für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie in langfristige finanzielle Vermögenswerte.

Einzahlungen aus Investitionszuschüssen werden unter Investitionstätigkeit ausgewiesen, da zwischen erhaltenen Investitionszuschüssen und den Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagevermögen ein enger Zusammenhang besteht.

Der deutlich verminderte Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich trotz der um 9% gestiegenen Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen insbesondere aus dem Rückgang der Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen (im Berichtszeitraum 16 Mio. € für den Erwerb Jean Heck und Grand Central; im Vorjahr 1.622 Mio. € insbesondere für den Erwerb von Arriva). Daneben führten gestiegene Einzahlungen aus dem Verkauf finanzieller Vermögenswerte (insbesondere aus dem Verkauf der Arriva Deutschland-Gruppe) sowie ein leicht gestiegener Einzahlungssaldo aus Investitionszuwendungen zu erhöhten Mittelzuflüssen gegenüber dem Vorjahr.

Bei Veränderungen des Konsolidierungskreises durch Kauf oder Verkauf von Unternehmen wird der bezahlte Kaufpreis (ohne übernommene Schulden) abzüglich der erworbenen oder verkauften Finanzmittel als Mittelfluss aus Investitionstätigkeit erfasst. Die übrigen bilanziellen Auswirkungen des Kaufs oder Verkaufs werden in den jeweiligen Positionen der drei Gliederungsbereiche eliminiert.

Hinsichtlich des in der Kapitalflussrechnung nicht ersichtlichen Anteilstauschgeschäfts verweisen wir auf Anhangziffer (15) und (17).

MITTELFLOSS AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus dem Saldo von Ein- und Auszahlungen aus begebenen Anleihen, aufgenommenen Bankschulden und Darlehen sowie Einzahlungen aus der Aufnahme und Auszahlungen für die Tilgung der Darlehen des Bundes.

Der deutlich angestiegene Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus der Gewinnausschüttung (500 Mio. €) an den Bund, aus im Saldo verminderten Zuflüssen aus der Begebung und Tilgung von Anleihen und aus der erhöhten (vorfristigen) Rückzahlung der Darlehen des Bundes bei einem deutlich gestiegenen Einzahlungssaldo aus der Aufnahme von Finanzmitteln aufgrund gegenüber dem Vorjahr reduzierter Tilgung von Bankkrediten.

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung des DB-Konzerns wurde nach IFRS 8 (Geschäftssegmente) aufgestellt. Dabei ergeben sich die Geschäftssegmente des DB-Konzerns aus der Aggregation von vollkonsolidierten Legaleinheiten, deren eindeutige Segmentzuordnung sich aus der gesellschaftsspezifischen, operativen Leistungserstellung auf einem abgegrenzten Markt bestimmt. Auf Ebene der Geschäftssegmente trifft der Konzernvorstand seine Entscheidungen und nimmt wirtschaftliche Analysen sowie Beurteilungen vor (»Management Approach«).

Die Zuordnung der Legaleinheiten zu Geschäftssegmenten im externen Rechnungswesen stimmt mit der Zuordnung in der internen Managementberichterstattung überein. Damit sind die Führungs- und die Legalstruktur des DB-Konzerns kongruent. Infolge dieses Zuordnungsprinzips existieren innerhalb einer Legaleinheit keine Teilbilanzen beziehungsweise -ergebnisrechnungen, die unterschiedlichen Segmenten zugeordnet werden.

Als Adressat der Managementberichterstattung gilt in diesem Zusammenhang der Konzernvorstand in seiner Funktion als Hauptentscheidungsträger. Die Managementberichterstattung im DB-Konzern beruht auf den Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS. Bei der Überleitung der Segmentdaten auf die entsprechenden Unternehmensdaten sind somit im Wesentlichen Konsolidierungseffekte zu berücksichtigen. Aus diesem Grund erfolgt die Überleitung in einer Konsolidierungsspalte. Der Unternehmens- und Organisationsstruktur des DB-Konzerns folgend sind die Aktivitäten der Geschäftssegmente Gegenstand des Berichtsformats. Die Darstellung der geografischen Tätigkeitsschwerpunkte des DB-Konzerns erfolgt in den Segmentinformationen nach Regionen.

Folgende Segmente werden im DB-Konzern geführt:

::: DB Bahn Fernverkehr

Im Segment DB Bahn Fernverkehr sind sämtliche überregionalen Transport- und Serviceleistungen im Schienenpersonenverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil dieser Verkehrsleistungen wird in Deutschland erbracht.

::: DB Bahn Regio

Im Segment DB Bahn Regio sind die Aktivitäten für die deutschen Transport- und Serviceleistungen im regionalen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zusammengefasst. Diese umfassen auch die S-Bahnen in Berlin und Hamburg.

Ab dem Geschäftsjahr 2011 sind die ausländischen Gesellschaften dem Segment DB Arriva zugeordnet.

::: DB Arriva

Im Segment DB Arriva sind alle europäischen Nahverkehrsaktivitäten (Schiene und Bus) außerhalb Deutschlands gebündelt.

Mit dem Geschäftsjahr 2011 sind die ausländischen Regionalverkehrsaktivitäten, die bisher den Segmenten DB Bahn Stadtverkehr und DB Bahn Regio zugeordnet waren, auf das Segment DB Arriva übertragen worden.

::: DB Schenker Rail

Im Segment DB Schenker Rail sind die europäischen Aktivitäten für den Schienentransport im Waren- und Güterverkehr gebündelt. Der Marktauftritt erfolgt primär in Deutschland, Dänemark, den Niederlanden, Italien, Großbritannien, Polen und Spanien.

::: DB Schenker Logistics

Im Segment DB Schenker Logistics werden alle globalen Logistikaktivitäten des DB-Konzerns, die Speditions-, Transport- und sonstige Serviceleistungen im Waren- und Güterverkehr umfassen, geführt.

::: DB Netze Fahrweg

Das Segment DB Netze Fahrweg verantwortet Herstellung, Instandhaltung und Betrieb unserer schienengebundenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.

::: DB Netze Personenbahnhöfe

In diesem Segment sind der Betrieb, die Entwicklung und die Vermarktung der Personenbahnhöfe und Bahnhofsfelder in Deutschland gebündelt.

::: DB Dienstleistungen

Im Segment DB Dienstleistungen werden Dienstleistungen, vor allem in den Bereichen Verkehr, Logistik, Informationstechnologie und Telekommunikation, angeboten. Die Gesellschaften des Segments erbringen ihre Leistungen überwiegend konzernintern.

::: Beteiligungen/Sonstige

In diesem Segment werden die DB AG sowie die DB ML AG mit ihren zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen als Management-Holding des DB-Konzerns ausgewiesen. Darüber hinaus werden unter Beteiligungen/Sonstige die DB Energie GmbH, die DB ProjektBau GmbH und die übrigen Beteiligungen und verbleibenden Aktivitäten geführt.

::: Konsolidierung

Die Daten zu den Segmenten werden nach Eliminierung der intrasegmentären Beziehungen dargestellt. Die Transaktionen zwischen den Segmenten (intersegmentäre Beziehungen) werden in der Spalte »Konsolidierung« eliminiert.

::: Überleitung

Die in den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten dargestellten Erträge und Aufwendungen sind um Sachverhalte, die ihrer Art nach außergewöhnlichen Charakter haben, bereinigt. Eine generelle Bereinigung erfolgt in Höhe der Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden. Darüber hinaus wird eine Bereinigung vorgenommen, wenn im Einzelfall ein außergewöhnlicher und nichtoperativer Charakter zu bejahen ist und der Ergebniseffekt der Höhe nach wesentlich ist. Diese Sondereffekte sind in der Spalte »Überleitung Sondereffekte« gesondert dargestellt.

Die Segmentberichterstattung orientiert sich an den betriebswirtschaftlichen Kennzahlen, die zur internen Steuerung der Geschäftssegmente verwendet werden. Diese Kennzahlen bilden die Grundlage des wertorientierten Steuerungskonzepts (siehe Abschnitt »Kapitalmanagement im DB-Konzern«).

Die externen Umsatzerlöse und übrigen Erträge betreffen ausschließlich Erträge der Segmente mit Konzernexternen. Die internen Umsatzerlöse und übrigen Erträge zeigen die Erträge mit anderen Segmenten (intersegmentäre Erträge). Die Verrechnungspreise für konzerninterne Transaktionen werden marktbezogen festgelegt.

Zur Beurteilung der rein operativen Ertragskraft der Geschäftssegmente dient das EBITDA (»Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization«). Das EBITDA enthält keine Aufwendungen aus dem betriebsnotwendig gebundenen Kapital in Form von Abschreibungen und Zinsen. Damit wird das EBITDA nicht beeinflusst durch segmentspezifische Finanzierungsstrukturen und langfristige Investitionszyklen (insbesondere in den Infrastruktursegmenten), da Abschreibungen

früher anfallen als die positiven Rückflüsse aus diesen Investitionen. Das EBITDA besitzt somit den Charakter eines Cashflows vor Steuern.

Demgegenüber beinhaltet das EBIT zusätzlich die Abschreibungen auf das Anlagevermögen (Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte). Das EBIT stellt das operativ erwirtschaftete Ergebnis dar, das zur Befriedigung der Verzinsungsansprüche der Kapitalgeberseite zur Verfügung steht.

Für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung sind zusätzlich die Finanzierungskosten relevant, die infolge einer zum Teil sehr hohen Kapitalbindung in den Geschäftssegmenten des DB-Konzerns (vor allem in den Infrastruktursegmenten) anfallen. Daher wird in der Kennzahl operatives Ergebnis nach Zinsen zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

Neben den vorgenannten Ertragsgrößen ist für die interne Steuerung der Geschäftssegmente auch das eingesetzte betriebsnotwendige Vermögen (Capital Employed) einzubeziehen. Das Capital Employed umfasst das von Eigen- und Fremdkapitalgebern eingesetzte zu verzinsende betriebsnotwendige Kapital.

Die Netto-Finanzschulden entsprechen dem Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Finance Leasing sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen. Die Netto-Finanzschulden der Segmente enthalten zudem die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Konzernfinanzierung und konzerninternem Finance Leasing.

Die Brutto-Investitionen umfassen die insgesamt getätigten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände. Durch Abzug der Finanzierungsbeteiligung Dritter (im Wesentlichen die Baukostenzuschüsse des Bundes und der Länder) an spezifischen Investitionsvorhaben ergeben sich die Netto-Investitionen.

Die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen umfassen als Teil der Segmentgesamtinvestitionen ausschließlich die Investitionen in die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte einschließlich der Firmenwerte, die im Zuge von Unternehmenserwerben angeschafft beziehungsweise erstmalig in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Die Anzahl der Mitarbeiter gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende zum Ende des Berichtszeitraums an, dabei sind Teilzeitbeschäftigte auf Vollzeitpersonen umgerechnet.

Für die Segmente gelten grundsätzlich die gleichen, im Abschnitt »Grundlagen und Methoden« beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze wie für den übrigen Konzernabschluss. Konzerninterne Segmenttransaktionen werden in der Regel zu Marktpreisen getätigt.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN INFORMATIONEN NACH REGIONEN

Die regionale Zuordnung der externen Umsatzerlöse erfolgt jeweils nach dem Sitz der leistenden Konzerngesellschaft.

Die Zuordnung der langfristigen Vermögenswerte wird jeweils nach dem Sitz der Gesellschaft vorgenommen. Die inhaltliche Abgrenzung entspricht der der Segmentberichterstattung. Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen sowie langfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Finanzinstrumente, latente Steueransprüche, Rechte aus Versicherungsverträgen sowie Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses).

INFORMATIONEN ÜBER WICHTIGE KUNDEN

Im Berichtsjahr und im Vorjahr hat der DB-Konzern mit keinem einzelnen Kunden mehr als 10 % der Umsatzerlöse erzielt.

Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente

MANAGEMENT DER FINANZ- UND ENERGIEPREISRISIKEN

Der DB-Konzern ist als international tätiger Logistikkonzern Finanzrisiken durch Veränderungen von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Energiepreisrisiken durch Preisschwankungen für Dieselkraftstoff und Strom. Teil der Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente aktiv zu steuern und damit zu begrenzen.

Die DB AG ist mit ihrem zentralen Konzern-Treasury für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte des DB-Konzerns zuständig. In Abstimmung mit den Tochtergesellschaften werden Finanz- und Energiepreisrisiken identifiziert, bewertet und gesteuert. In regelmäßigen Abständen wird der Vorstand über wesentliche Finanzrisiken informiert und erhält eine Wertaufstellung aller Finanzinstrumente sowie Informationen über die Auswirkung auf das Ergebnis und die Bilanz. Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

Der Vorstand der DB AG hat Grundsätze für das Risikomanagement festgelegt. In den Richtlinien zur Konzernfinanzierung und zum internen Kontrollsystem werden der Einsatz derivativer Finanzinstrumente zur Steuerung von Zins-, Währungs- und Energiepreisänderungsrisiken sowie der Umgang mit den damit verbundenen Adressenausfallrisiken verbindlich geregelt. Bei der Aufbau- und Ablauforganisation besteht eine klare funktionale und organisatorische Trennung zwischen Disposition und Handel einerseits (Front Office) sowie Abwicklung und Kontrolle andererseits (Back Office). Das Konzern-Treasury operiert auf den globalen Finanzmärkten unter sinngemäßer Anwendung der von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht aufgestellten »Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk)« der Kreditinstitute und unterliegt einer regelmäßigen internen und externen Kontrolle.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen oder antizipierten Grundgeschäften (zum Beispiel Anleihen, Einkauf von Dieselkraftstoff und Strom). Es wird jeweils die Qualifizierung als wirksames Sicherungsgeschäft nach IAS 39 angestrebt.

ZINSÄNDERUNGSRISIKEN

Entsprechend der aktivischen Bindungsdauer der Vermögenswerte erfolgt die Deckung des Finanzbedarfs maßgeblich durch die Emission langfristiger und festverzinslicher Anleihen. Das Zinsmanagement beinhaltet einen vergleichsweise geringen Anteil variabler Verzinsung zur Optimierung der Zinsaufwendungen. Zur Steuerung der Fix-Floating-Ratio werden Zinsderivate wie Zinsswaps, -caps, floors und -collars eingesetzt.

Bestehende Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels einer Sensitivitätsanalyse dargestellt, die die Effekte von hypothetischen Änderungen der Marktzinssätze auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht.

Bei der durchgeführten Sensitivitätsanalyse wurden folgende Finanzinstrumente berücksichtigt:

- ::: In Cashflow-Hedges abgebildete Derivate (Zins- und Zins-/Währungssicherungen) haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.
- ::: Finanzinstrumente mit variabler Verzinsung haben Auswirkungen auf das Zinsergebnis. Das betrifft einerseits variabel verzinsten Zins-Währungs-Swaps und andererseits Darlehen/Finance Leases mit variabler Verzinsung.

::: Bankguthaben und kurzfristige Geldaufnahmen/-anlagen bei Banken haben Auswirkungen auf das Zinsergebnis.

Wenn das Marktzinsniveau für das Exposure zum Bilanzstichtag um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Ergebnis wie folgt beeinflusst worden:

— in Mio. €	VERÄNDERUNG DES MARKTZINSNIVEAUS UM			
	2011		2010	
	+100 BP ¹⁾	-100 BP ¹⁾	+100 BP ¹⁾	-100 BP ¹⁾
Auswirkungen auf das Gesamtergebnis	-17	+18	-13	+15
davon ergebniswirksam	-12	+12	-1	+1
davon direkt im Eigenkapital	-5	+6	-12	+14

¹⁾ Basispunkte.

FREMDWÄHRUNGSRIKEN

Die Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten.

Die im Rahmen der Konzernfinanzierung begebenen Fremdwährungsanleihen werden zur Vermeidung von Zins- und Wechselkursänderungsrisiken mithilfe von Zins-Währungs-Swaps in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt. In Einzelfällen kann auch auf eine Umwandlung verzichtet werden, falls eine Bedienung der Anleihe aus Zahlungseingängen in Fremdwährung gewährleistet ist.

Das Konzern-Treasury vergibt Darlehen an ausländische Tochtergesellschaften in deren Funktionalwährung. Diese Positionen werden grundsätzlich mithilfe von derivativen Finanzinstrumenten abgesichert.

Mit unseren Aktivitäten im Bereich Transport und Logistik sind wir international tätig und hierdurch operativen Wechselkursrisiken ausgesetzt. Zur Minimierung dieser Risiken schließen die Tochtergesellschaften interne Devisentransaktionen mit dem Konzern-Treasury und sichern alle wesentlichen Fremdwährungspositionen in ihrer Funktionalwährung ab. Das Konzern-Treasury wiederum sichert seine offenen Fremdwährungspositionen durch gegenläufige Geschäfte auf den Finanzmärkten ab. In besonderen Ausnahmefällen und in begrenztem Ausmaß wird es Tochtergesellschaften gestattet, eigenständig Fremdwährungspositionen mit Banken zu sichern.

Zur Darstellung von Wechselkursrisiken verlangt IFRS 7 eine Sensitivitätsanalyse, die die Auswirkungen hypothetischer Änderungen von Fremdwährungsrelationen auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht.

Der Währungssensitivitätsanalyse liegen folgende Annahmen zugrunde:

::: Die abgeschlossenen Zins-Währungs-Swaps und Devisentransaktionen sind stets originären Grundgeschäften zugeordnet.

::: Alle wesentlichen Fremdwährungspositionen aus operativer Geschäftstätigkeit werden grundsätzlich zu 100 % gesichert. Währungskursänderungen haben bei 100 %-Absicherung keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.

::: Fremdwährungsrisiken können auftreten, wenn in begründeten Ausnahmefällen keine 100 %-Absicherung vorliegt, zum Beispiel, wenn Hedge-Volumina für erwartete Zahlungsströme in Fremdwährung konservativ geschätzt werden, um ein Overhedging zu vermeiden.

::: Darüber hinaus können bilanzielle Fremdwährungsrisiken aus Energiepreissicherungen, die nicht in der jeweiligen Funktionalwährung denominated sind, auftreten.

Wenn die folgenden Fremdwährungen für Währungssicherungen zum Bilanzstichtag um 10 % abgewertet (beziehungsweise aufgewertet) würden, wäre das Ergebnis wie folgt beeinflusst worden:

— in Mio. €	AUFWERTUNG DER FREMDWÄHRUNGSKURSE UM			
	2011		2010	
	+10 %	-10 %	+10 %	-10 %
GBP	+23	-28	-4	+5
CHF			-3	+4
DKK			-2	+2
TRY	-1	+1		
USD	-1	+1		

Zum DB-Konzern zählen zahlreiche Beteiligungen an ausländischen Tochterunternehmen, deren Nettovermögen einem Umrechnungsrisiko ausgesetzt ist. Dieses Translationsrisiko wird nicht als Fremdwährungsrisiko im Sinne des IFRS 7 verstanden und wird nicht abgesichert.

ENERGIEPREISRIKEN

Der DB-Konzern ist einer der größten Stromabnehmer in Deutschland. Darüber hinaus besteht ein erheblicher Bedarf an Dieselmotorkraftstoff. Das hohe Energiebeschaffungsvolumen und die Volatilität der Strom- und Mineralölmärkte führen zu materiellen Ergebnisrisiken, die mittels eines kontinuierlichen Monitorings überwacht werden.

Die Steuerung und Minimierung dieser Risiken obliegt dem Energiepreis-Risikomanagement-Komitee (ERMC), das die Umsetzung der Risikopolitik des DB-Konzerns speziell im Hinblick auf Energiepreissicherungen sicherstellt. Das ERMC beschließt spezifische Absicherungsstrategien und -maßnahmen, bei denen Finanz- und Energiederivate genutzt werden.

Als Sicherungsgeschäfte für Preisänderungsrisiken beim Bezug von Strom werden Swaps auf die den Preisformeln zugrunde liegenden Rohstoffe (Kohle und Heizöl) eingesetzt. Dieselpreisrisiken werden zum Beispiel durch den Abschluss von Dieselswaps begrenzt (Hybridsicherungen von Dieselpreis- und Währungsrisiken sowie Einzelsicherungen von Währungsrisiken sind im Ausnahmefall möglich).

Energiepreissicherungen werden nach IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen quantifiziert. Sie geben Aufschluss darüber, welche Auswirkungen hypothetische Energiepreisänderungen auf Ergebnis und Eigenkapital haben (bezogen auf das bilanzielle Exposure am Bilanzstichtag).

Zur Durchführung der Sensitivitätsanalysen wurden folgende Annahmen getroffen:

- ::: Bei Energiepreisswaps wird der effektive Anteil in das Eigenkapital gebucht, der ineffektive Anteil wird dagegen in die Ergebnisrechnung gebucht.
- ::: Bei Einsatz von Optionen (Collars) bildet der innere Wert den effektiven Teil des Hedges, sodass der innere Wert in das Eigenkapital gebucht wird. Der Zeitwert ist dagegen nicht Teil der Sicherungsbeziehung und wird erfolgswirksam abgebildet.

Wenn die Energiepreise zum Jahresultimo um 10 % niedriger (beziehungsweise höher) gelegen hätten, wäre das Ergebnis wie folgt beeinflusst worden:

— in Mio. €	VERÄNDERUNG DER MARKTPREISE UM			
	2011		2010	
	+10 %	-10 %	+10 %	-10 %
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+126	-126	+89	-89
davon ergebniswirksam	-1	+1	+1	-1
Diesel	-1	+1	+1	-1
Kohle	+0	+0	+0	+0
Schweres Heizöl	+0	+0	+0	+0
davon direkt im Eigenkapital	+127	-127	+88	-88
Diesel	+107	-107	+73	-73
Kohle	+12	-12	+9	-9
Schweres Heizöl	+8	-8	+6	-6

ADRESSENAUSFALLRISIKO DER ZINS-, WÄHRUNGS- UND ENERGIEDERIVATE

Als Adressenausfallrisiko werden mögliche Vermögensverluste durch den Ausfall von Gegenparteien bezeichnet (»Worst-Case-Szenario«). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der derivativen Finanzinstrumente dar, bei denen Forderungen des DB-Konzerns an Vertragspartner bestehen. Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimiten wird das Adressenausfallrisiko überwacht und aktiv gesteuert.

Das aus den derivativen Finanzinstrumenten zum Bilanzstichtag resultierende maximale Adressenausfallrisiko beträgt 451 Mio. € (im Vorjahr: 375 Mio. €).

Der Anstieg der Adressenausfallrisiken im Vergleich zum Vorjahr basiert vor allem auf der Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps und der Energiepreisderivate.

Das maximale Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 129 Mio. € und besteht gegenüber einer Bank mit einem Moody's-Rating von Aa3. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Banken, mit denen ein Adressenausfallrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Baa1 auf.

LIQUIDITÄTSRISIKO

Das Liquiditätsmanagement umfasst die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Bestands an flüssigen Mitteln, die fortwährende Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Markts zur Gewährleistung hinreichender Marktliquidität und -tiefe sowie die jederzeitige Verfügbarkeit von Finanzmitteln über garantierte Kreditfazilitäten von Banken (siehe Anhangziffer (28)).

Aus der nachfolgenden Tabelle sind die vertraglich vereinbarten undiskontierten Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten sowie der derivativen Finanzinstrumente mit positivem und negativem Zeitwert des DB-Konzerns ersichtlich:

31.12.2010— in Mio. €	2011		2012		2013-2015		2016-2020		2021 FF.	
	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung
FREIWILLIG ZU LEISTENDE ANGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DERIVATEN										
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (NET SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Energiepreisderivate	50	-	37	-	57	-	8	-	-	-
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-100	-1.111	-56	-205	-115	-1.044	-98	-1.248	-	-
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-1.259	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-498	-	-12	-	-1	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FINANZGARANTIE	-	194	-	-	-	-	-	-	-	-

Einbezogen wurden alle Instrumente, die zum Jahresultimo 2011 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vereinbart wurden. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden auf Basis der am 31. Dezember 2011 (im Vorjahr: am 31. Dezember 2010) gültigen Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind dem frühestmöglichen Zeitsegment zugeordnet.

Den finanziellen Verbindlichkeiten stehen flüssige Mittel in Höhe von 1.703 Mio. € gegenüber, die sich jeweils hälftig aus Kontoguthaben und kurzfristigen Festgeldanlagen zusammensetzen.

Sonstige Angaben

(35) EVENTUALFORDERUNGEN, EVENTUALSCHULDEN UND BÜRGCHAFTSVERPFLICHTUNGEN

Eventualforderungen bestanden per 31. Dezember 2011 in Höhe von 51 Mio. € (im Vorjahr: 76 Mio. €) und umfassen überwiegend einen Rückforderungsanspruch auf Erstattung geleisteter Baukostenzuschüsse, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Bilanzstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war. Der Rückgang ergibt sich aus der Realisierung eines Versicherungsanspruchs.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Eventualschulden aus		
der Begebung und Übertragung von Wechseln	0	1
der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	0	0
Gewährleistungsverpflichtungen	1	2
Sonstige Eventualschulden	99	93
Insgesamt	100	96

In den sonstigen Eventualschulden sind unter anderem Risiken aus Rechtsstreitigkeiten berücksichtigt, die aufgrund der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit von weniger als 50 % nicht als Rückstellungen bilanziert wurden.

Darüber hinaus bestanden zum 31. Dezember 2011 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 137 Mio. € (im Vorjahr: 188 Mio. €). Des Weiteren dienten Sachanlagen mit Buchwerten von 223 Mio. € (im Vorjahr: 196 Mio. €) der Besicherung von Krediten, unter anderem der EUROFIMA an die DB AG; dies betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge und Busse, die bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Arriva und DB Bahn Fernverkehr im Einsatz sind.

Seit Herbst 2007 führen Kartellbehörden weltweit Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche durch. Das US-Justizministerium (DOJ) hat am 30. September 2010 mit der Schenker AG und der BAX Global Inc. Schuldanerkenntnis- und Vergleichsvereinbarungen (Plea Agreements) zur Beendigung der in den USA anhängigen Kartellverfahren geschlossen. Die Plea Agreements sind am 9. Dezember 2011 von dem zuständigen US-Gericht genehmigt worden. Das Gericht hat für die nächsten zwei Jahre gesonderte Berichtspflichten gegenüber dem DOJ in Bezug auf die von DB Schenker Logistics ergriffenen Maßnahmen zur Kartellrechts-Compliance sowie für den Fall einer Einleitung weiterer Verfahren in den USA angeordnet. Damit ist das US-Kartellverfahren rechtskräftig abgeschlossen. Ein Schadenersatz-Sammelklageverfahren in den USA wurde gegen Zahlung von 8,75 Mio. USD und Zusage verschiedener Kooperationsleistungen – vorbehaltlich der noch ausstehenden gerichtlichen Genehmigung – hinsichtlich der Gesellschaften des DB-Konzerns vergleichsweise beigelegt. Im Verfahren vor der EU-Kommission steht nach der mündlichen Anhörung im Juli 2010 eine Entscheidung noch aus. Im August 2010 hatte die spanische Kartellbehörde ihre Bußgeldentscheidungen gegen mehrere Spediteure wegen Absprachen im Bereich Landfracht verhängt. Gegen Spain-Tir wurde ein Bußgeld in Höhe von 1,662 Mio. € festgesetzt. Verfahren weiterer Kartellbehörden wurden zwischenzeitlich eingestellt beziehungsweise beendet. Mit einem Abschluss aller kartellbehördlichen Verfahren ist nicht vor Ende des Jahres 2012 zu rechnen.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

(36) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt zum 31. Dezember 2011 18.632 Mio. € (im Vorjahr: 13.088 Mio. €).

Die Investitionsausgaben, für die zum Bilanzstichtag vertragliche Verpflichtungen bestehen, für die aber noch keine Gegenleistung erbracht wurde, setzen sich wie folgt zusammen:

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Bestellobligo für den Erwerb von		
Sachanlagevermögen	12.501	7.181
immateriellen Vermögenswerten	3	3
Ausstehende Einlagen	387	376
Insgesamt	12.891	7.560

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen resultiert im Wesentlichen aus der Bestellung neuer Fahrzeuge – insbesondere ICx-Zügen – sowie aus einem gestiegenen kontrahierten Investitionsvolumen aufgrund eigener Bauleistungen, insbesondere in Zusammenhang mit dem Bauvorhaben »Stuttgart 21«. Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen mit höchster Bonität, gegenüberstehen.

Die ausstehenden Einlagen betreffen in Höhe von 387 Mio. € (im Vorjahr: 376 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA. Verschiedene Gesellschaften des DB-Konzerns haben Vermögenswerte wie Immobilien, Gebäude, technische Anlagen und Maschinen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattungen im Rahmen von Operating-Lease-Verträgen angemietet.

Die Fälligkeit der zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

— in Mio. €	NOMINALWERTE	
	2011	2010
bis 1 Jahr	1.220	1.139
1 bis 2 Jahre	871	790
2 bis 3 Jahre	666	659
3 bis 4 Jahre	537	513
4 bis 5 Jahre	476	430
über 5 Jahre	1.971	1.997
Insgesamt	5.741	5.528

Der leichte Anstieg reflektiert die Geschäftsausweitung in dem Segment DB Schenker Logistics.

(37) INFRASTRUKTUR- UND VERKEHRSVERTRÄGE

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC-29 (Angabe – Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen).

Infrastrukturverträge

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns sind insbesondere die DB Netz AG, die DB Station & Service AG und die DB Energie GmbH.

Auf der Grundlage des § 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bedürfen die EIU, die Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreiben, hierfür einer Genehmigung. Dies betrifft insbesondere die DB Netz AG und die DB Station & Service AG, deren Genehmigungen bis zum Ablauf des 31. Dezember 2048 befristet sind.

Dem Recht der EIU, die Eisenbahninfrastruktur zu betreiben, stehen verschiedene Verpflichtungen gegenüber. Insbesondere haben sie die Verpflichtung, ihren Betrieb sicher zu führen, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten, § 4 Abs. 1 AEG. Die EIU des DB-Konzerns unterliegen in Bezug auf die Einhaltung dieser Vorschrift der Aufsicht durch das EBA.

Darüber hinaus unterliegen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei Neu- und Ausbauvorhaben gesetzlichen Auflagen, zum Beispiel zum Schallschutz. Bei bestehenden Strecken nimmt der DB-Konzern freiwillig am Lärmsanierungsprogramm des Bundes teil.

Die EIU gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß §§ 14 ff. AEG und erheben hierfür von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Entgelte. Die Entgelte der DB Netz AG und der DB Station & Service AG müssen den Vorgaben des AEG und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) entsprechen, die DB Energie ist gemäß Entscheidung vom 9. November 2010 verpflichtet, die Entgelte für die Nutzung der Bahnstromfernleitungen nach EnWG genehmigen zu lassen. Das erste Genehmigungsverfahren läuft noch.

Die DB Netz AG, die DB Station & Service AG sowie die DB Energie GmbH haben im Berichtsjahr insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von 8.299 Mio. € (im Vorjahr: 7.803 Mio. €) erzielt, davon 2.284 Mio. € (im Vorjahr: 1.910 Mio. €) gegenüber kernexternen Kunden.

Die Vermögenswerte der Eisenbahninfrastruktur stehen grundsätzlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften.

Verkehrsverträge

Gesellschaften des DB-Konzerns wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und öffentlichen Einrichtungen gewähren. Dies betrifft insbesondere die DB Regio AG und deren Tochtergesellschaften, die Schienenpersonennahverkehr betreiben.

Die DB Regio AG und ihre Tochtergesellschaften erbringen Verkehrsleistungen aufgrund von Bestellungen. Hierzu werden mit dem jeweiligen Besteller der Verkehrsleistung (zum Beispiel Bundesland, Zweckverband, Nahverkehrsgesellschaft) sogenannte Verkehrsverträge über Schienenpersonennahverkehrsleistungen abgeschlossen, in denen Umfang und Qualität der Verkehrsleistung, deren Weiterentwicklung sowie deren Vergütung (Bestellerentgelt) geregelt sind.

Die hierfür erforderlichen Finanzmittel werden den Bundesländern vom Bund nach den Bestimmungen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Verfügung gestellt. Der Gesamtbeitrag der von den Tochtergesellschaften des Segments DB Bahn Regio vereinnahmten Bestellerentgelte belief sich im Berichtsjahr auf 4.276 Mio. € (im Vorjahr: 4.263 Mio. €) (siehe Anhangziffer (1)).

Die Gesamtlaufzeit der Verkehrsverträge beträgt in der Regel zwischen 8 und 15 Jahren. Die in den meisten inländischen Verkehrsverträgen verankerte Dynamisierung des Bestellerentgelts um 1,5% p.a., Erlöse aus Schlussabrechnungen für Vorjahre und erzielte Qualitätsverbesserungen konnten im Berichtsjahr Effekte aus Ausschreibungs- und Margenverlusten sowie Leistungskürzungen der Besteller auffangen.

Darüber hinaus existieren im Segment DB Arriva ähnlich gelagerte Verkehrsverträge mit ausländischen Bestellerorganisationen mit einem Volumen von 328 Mio. € (im Vorjahr: 107 Mio. €) (siehe Anhangziffer (1)).

Die Zahl der insgesamt gesicherten Verkehrsverträge bleibt bis Ende 2014 konstant, 80% der Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens 2016, 50% bis mindestens 2018 und ein Drittel bis mindestens 2021. Eine Kündigung des jeweiligen Verkehrsvertrags durch den Besteller während der Laufzeit ist nur aus wichtigem Grund möglich. Für die Zeit nach dem Auslaufen der Verkehrsverträge ist eine Vergabe der Verkehrsleistungen im Wettbewerb zu erwarten.

Die erforderlichen Vermögenswerte zur Erbringung der Dienstleistungen, insbesondere Fahrzeuge, stehen nahezu ausschließlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften. Besondere Verpflichtungen nach Ablauf der Vertragslaufzeit bestehen im Regelfall nicht.

(38) BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Als dem DB-Konzern nahestehende Unternehmen und Personen im Sinne des IAS 24 (Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen) gelten:

- ::: der Bund als Eigentümer sämtlicher Anteile an der DB AG,
- ::: die der Kontrolle der Bundesrepublik Deutschland unterstehenden Gesellschaften beziehungsweise Unternehmen (nachfolgend »Bundesunternehmen«),
- ::: verbundene nicht konsolidierte beziehungsweise assoziierte Gesellschaften sowie Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns sowie
- ::: die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG und deren nahe Angehörige.

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden zu Bedingungen wie unter fremden Dritten abgeschlossen.

Die nahestehende Unternehmen und Personen betreffenden Beträge werden in den »Erläuterungen zur Bilanz« bei den betreffenden Positionen jeweils als »davon«-Angabe in Summe ausgewiesen. Einzelangaben finden sich unter den Anhangziffern (19), (28) und (29).

Hinweise und Erläuterungen zu Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und der Bundesrepublik Deutschland sind unter den Anhangziffern (3), (5), (9), (13), (32), (36) und (37) ausgewiesen.

Wesentliche beziehungsweise gesondert berichtspflichtige wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen werden nachfolgend erläutert:

Beziehungen zur Bundesrepublik Deutschland

— in Mio. €	BUND	
	2011	2010
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.712	1.716
Geleistete Miet- und Leasingzahlungen	0	0
Erhaltene Lizenzen	0	0
Erhaltene Investitionszuschüsse	4.396	4.316
Erhaltene sonstige Ertragszuschüsse	243	248
	6.351	6.280
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	332	281
Verkauf von Grundstücken, Gebäuden, Schienenanlagen und anderen Vermögenswerten	0	0
Erhaltene Miet- und Leasingzahlungen	11	9
Sonstige erbrachte Leistungen	110	118
Rückführung Darlehen	1.225	478
Rückführung Investitionszuschüsse	120	67
Rückführung sonstige Ertragszuschüsse	1	2
	1.799	955
SONSTIGE ANGABEN		
Unbesicherte Forderungen	78	88
Unbesicherte Verbindlichkeiten	2.387	3.307
Bestand der erhaltenen Bürgschaften	2.023	3.200

Der Kauf von Waren und Dienstleistungen betrifft im Wesentlichen die an den Bund gezahlten Entgelte im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamten sowie Kostenerstattungen für die Personalstellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich.

Im Jahr 2011 war der Einsatz von Kurzarbeit nur noch in sehr geringem Umfang erforderlich und endete zur Jahresmitte. Der DB AG wurden von der Bundesagentur für Arbeit rund 2 Mio. € Kurzarbeitergeld und die darauf zu entrichtenden Beiträge zur Sozialversicherung erstattet.

Die Agentur für Arbeit erstattete der DB AG im Jahr 2011 beantragte Förderleistungen nach dem Altersteilzeitgesetz §3 AltTZG i. V. m. §§4, 16 AltTZG in Höhe von rund 22 Mio. €. Der Anspruch auf diese Erstattungsleistungen wird durch die Wiederbesetzung des durch Altersteilzeit frei gewordenen Arbeitsplatzes begründet.

Mit Wirkung ab 1. Januar 2009 wurde durch die DB AG und den Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mit einem Volumen von 2,5 Mrd. € pro Jahr bis zum Jahr 2013 abgeschlossen, die das Finanzierungsregime für das Bestandsnetz grundlegend reformiert. Mit dieser Vereinbarung soll der Einsatz der Bundesmittel qualitätsorientiert gesteuert werden. Ziel ist die Verbesserung der Planbarkeit, Effizienz und Transparenz des Mitteleinsatzes zur Erhaltung der Infrastruktur. Der Bund verpflichtet sich für die Durchführung von Ersatzinvestitionen in die Schienenwege zur Zahlung von 2,5 Mrd. € pro Jahr, der Eigenbeitrag der DB AG beträgt jährlich 500 Mio. €. Der DB-Konzern gewährleistet die Vorhaltung und den Vertrieb der Infrastruktur und wird an der Erreichung der Qualitätsziele sowie am Nachweis der Mindestersatzinvestitionen und Mindestinstandhaltung (1,0 Mrd. € bis 1,25 Mrd. € p. a.) gemessen. Mit Wirkung ab 1. Januar 2010 wurden die Bestimmungen der LuFV bezüglich der Qualitätskennzahlen präzisiert beziehungsweise ergänzt. Zusätzlich wurden Präzisierungen zum Nachweis der Investitionen und Instandhaltungen vorgenommen.

Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Maßnahmen des Verkehrsprogramms gewährt. Investitionszuschüsse nach dem Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesetz (VIFGG) werden ab dem 1. Januar 2011 nicht mehr ausgereicht.

Für Infrastrukturvorhaben auf dem Gebiet der transeuropäischen Netze (TEN) und für die regionale Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur (EFRE) werden der DB AG Fördermittel der Europäischen Union bewilligt.

Die im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II begonnenen Baumaßnahmen zur Qualitätsverbesserung in den Infrastrukturbereichen wurden im Jahr 2011 fortgeführt beziehungsweise beendet.

Die erfolgswirksam vereinnahmten Zuschüsse betreffen unter anderem Leistungen des Bundes für die Abgeltung überhöhter Belastungen des DB-Konzerns aus dem Betrieb und der Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Bau- lastträger.

Der Verkauf von Waren und Dienstleistungen betrifft unter anderem erbrachte Beförderungsleistungen für Schwerbehinderte, Wehrpflichtige und Zivildienstleistende sowie Bundeswehrverkehre. Das Angebot »Familienheimfahrten« der DB wurde durch den Beschluss der Bundesregierung, die »Allgemeine Wehrpflicht« zum 1. Juli 2011 auszusetzen, nur noch deutlich reduziert in Anspruch genommen.

Darlehen des Bundes nach dem BSchWAG zahlte die DB AG in Höhe von 968 Mio. € (Nominalbetrag: 1.224 Mio. €) an den Bund zurück. Die Zahlungen fielen im Rahmen der vereinbarten jährlichen Regeltilgung und als vorzeitige Tilgung von Rückzahlungsforderungen des Bundes an.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund bestehen außer in den gewährten Darlehen, die hier mit ihren Barwerten dargestellt sind, aus sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 295 Mio. € (im Vorjahr: 371 Mio. €).

Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betreffen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen beziehungsweise Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der DB AG bei der EUROFIMA. In dem Bestand der erhaltenen Bürgschaften ist eine Höchstbetragszusage des Bundes von 1.153 Mio. € für Darlehen der EUROFIMA enthalten. Das Darlehensvolumen beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 1.153 Mio. €.

Im Berichtsjahr wurden mit dem Bund folgende Vereinbarungen getroffen:

Für Bedarfsplanvorhaben wurden neben der Anpassungsvereinbarung 2011 (APV) sechs neue Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen. Der vom Bund finanzierte Anteil beträgt insgesamt rund 573 Mio. €, auf das Jahr 2011 entfallen davon rund 23 Mio. €. Die Finanzierungsvereinbarungen haben Laufzeiten bis zum 31. Dezember 2014 beziehungsweise bis zum 31. Dezember 2015. Die Finanzierung erfolgt vollständig über nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse.

Die DB AG hat für die Jahre 2004 bis 2008 auf die Erstattung der Kosten für Arbeitnehmer und zugewiesene Beamte, die ihr bei Durchführung von technischen, betrieblichen oder organisatorischen Maßnahmen, welche zu einem Personalminderungsbedarf führen, dadurch entstehen, dass Arbeitsverhältnisse, die gemäß §14 Abs. 2 DBGrG auf die DB AG übergegangen sind, unkündbar sind (vergleiche §21 Abs. 5 und 6 DBGrG), verzichtet. Ab 2009 werden diese Ansprüche nach den Bestimmungen des §21 Abs. 5 DBGrG für die Jahre 2009 bis 2012 pauschal mit einem Jahresbetrag von rund 70 Mio. € durch den Bund abgegolten. Für den gesamten Zeitraum erhält die DB AG eine Erstattung von rund 279 Mio. €.

In diesem Zusammenhang erfolgte die Rückschichtung der vom Bund an die DB AG ausgereichten Darlehen von rund 660 Mio. €, die diese auf Grundlage der Gemeinsamen Erklärung zum Umfang der Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 2001 bis 2003 (Trilaterale Vereinbarung) erhalten hat. Entsprechend den getroffenen Vereinbarungen wird das Darlehen ab dem 1. Januar 2009 verzinst und ab dem Jahr 2009 in vier Jahresraten von jeweils rund 165 Mio. € an den Bund zurückgeführt. Anfang 2012 wurde die letzte Rate entrichtet.

Beziehungen zu Bundesunternehmen

Die im Berichtsjahr und im Vorjahr mit Bundesunternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen ganz überwiegend den operativen Geschäftsbereich und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung für den DB-Konzern. Die entstandenen Forderungen beziehungsweise Verbindlichkeiten waren zum Stichtag nahezu vollständig beglichen.

Geschäftsbeziehungen zur Deutschen Telekom und zur Deutschen Post über die Nutzung von Telekommunikationsbeziehungsweise Postdienstleistungen erfolgten im üblichen Rahmen.

Beziehungen zu verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen, assoziierten Gesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern Waren und Dienstleistungen im Wert von 153 Mio. € (im Vorjahr: 123 Mio. €) erworben, die im Wesentlichen den Einkauf von Personenbeförderungs- und Güterverkehrsleistungen betreffen. Mit 148 Mio. € (im Vorjahr: 120 Mio. €) entfällt der überwiegende Anteil des Gesamtausweises auf Transaktionen mit assoziierten Unternehmen.

Im Berichtsjahr wurden darüber hinaus Zinszahlungen in Höhe von 43 Mio. € (im Vorjahr: 36 Mio. €) geleistet. Der Ausweis betrifft nahezu ausschließlich Zinszahlungen für von der EUROFIMA gewährte Darlehen. Auf die Darstellung unter Anhangziffer (28) wird hingewiesen.

Aus dem Verkauf von Waren und Dienstleistungen erzielte der DB-Konzern im Berichtsjahr Erträge von 622 Mio. € (im Vorjahr: 582 Mio. €). Die Erträge wurden überwiegend im Segment DB Schenker Rail erwirtschaftet und betreffen Umsatzerlöse aus erbrachten Transportleistungen.

Es wurden Bürgschaften in Höhe von insgesamt 25 Mio. € (im Vorjahr: 22 Mio. €) gewährt; davon entfielen 24 Mio. € (im Vorjahr: 22 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen wurden im Vorjahreszeitraum in einem vergleichbaren Umfang getätigt.

Beziehungen zum Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG

Nachfolgend werden die Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und den Mitgliedern des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats und den Unternehmen dargestellt, an denen Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats mehrheitlich beteiligt sind.

— in T €	2011	2010
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	19.311	16.386
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	492	782
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	78.087	61.323
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	4.968	7.229

Die vom DB-Konzern (Leistungserbringer) erwirtschafteten Umsatzerlöse in Höhe von 19.311 T € (im Vorjahr: 16.386 T €) betreffen ganz überwiegend Transport- und Speditionsleistungen der Segmente DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics, die mit 2.637 T € (im Vorjahr: 1.666 T €) gegenüber der SMS GmbH-Gruppe und mit 16.655 T € (im Vorjahr: 14.714 T €) gegenüber der Georgsmarienhütte Holding GmbH-Gruppe erbracht wurden.

Die vom DB-Konzern eingekauften Waren und Dienstleistungen (Leistungsempfänger) betreffen fast ausschließlich Lieferungen der Georgsmarienhütte Holding GmbH-Gruppe.

Vergütung des Vorstands

— in T €	2011	2010
Gesamtbezüge des Vorstands	10.781	14.362
fixer Anteil	5.983	6.218
variabler Anteil	4.798	6.294
Abfindungen einschließlich Nebenbezügen	0	1.850
Auszahlungen aus Deferred Compensation	0	0
kurzfristige Bezüge	6.883	10.960
langfristig fällige Bezüge ¹⁾	3.898	3.402
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen	3.246	2.316
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen ²⁾	58.256	58.241

¹⁾ Die langfristigen Bezüge betreffen mit 2.848 T € Bezüge für Altersversorgung und mit 1.050 T € Long-term Incentives.

²⁾ Angabe der Defined Benefit Obligation.

Kredite und Vorschüsse wurden den Vorstandsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Vergütung des Aufsichtsrats

— in T €	2011	2010
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	1.008	808
davon kurzfristige Bezüge	1.008	808
davon fester Anteil	525	541
davon erfolgsorientierter Anteil	299	74
davon Sitzungsgeld	35	33
davon geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	51	41
davon Vergütungen für Aufsichtsrats-/Beiratstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DB AG (inklusive Sitzungsgeldern)	98	119

Bezüge für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen fielen nicht an. Pensionsverpflichtungen für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen bestehen nicht.

Kredite und Vorschüsse wurden den Aufsichtsratsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen.

Die Individualisierung sowie weitere Details zu den Bezügen der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sind im Vergütungsbericht auf den Seiten 43 bis 46 des Geschäftsberichts enthalten.

(39) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag haben sich nicht ergeben.

**(40) BEFREIUNG VON TOCHTER-
UNTERNEHMEN VON DEN
OFFENLEGUNGSVORSCHRIFTEN
DES HANDELSGESETZBUCHS**

Die folgenden Tochterunternehmen beabsichtigen, von der Möglichkeit des §264 Abs. 3 HGB Gebrauch zu machen und ihren Jahresabschluss nicht offenzulegen:

<ul style="list-style-type: none"> ::: A. Philippi GmbH, Quierschied ::: AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe ::: Anerist & Schneider GmbH, Saarbrücken ::: Anerist + Schneider Automotive Service GmbH, Saarwellingen ::: Anerist + Schneider Möbel-Logistik GmbH, Saarbrücken ::: Autokraft GmbH, Kiel ::: Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin ::: BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn ::: BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein ::: BRN Stadtbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein ::: BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede ::: BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld ::: BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf ::: DB Akademie GmbH, Potsdam ::: DB Busverkehr Hessen GmbH, Weiterstadt ::: DB Dialog Telefonservice GmbH, Berlin ::: DB Dienstleistungen GmbH, Berlin ::: DB European Railservice GmbH, Dortmund ::: DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main ::: DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main ::: DB Intermodal Services GmbH, Mainz ::: DB International GmbH, Berlin ::: DB JobService GmbH, Berlin ::: DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin ::: DB Media & Buch GmbH, Kassel ::: DB Mobility Logistics AG, Berlin ::: DB ProjektBau GmbH, Berlin ::: DB Rent GmbH, Frankfurt am Main ::: DB Schenker BTT GmbH, Mainz ::: DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing 	<ul style="list-style-type: none"> ::: DB Schenker Rail Automotive GmbH, Kelsterbach ::: DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz ::: DB Schenker Rail GmbH, Mainz ::: DB Services Immobilien GmbH, Berlin ::: DB Sicherheit GmbH, Berlin ::: DB Stadtverkehr Bayern GmbH, Coburg ::: DB Systel GmbH, Frankfurt am Main ::: DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main ::: DB Zeitarbeit GmbH, Berlin ::: DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz- Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg ::: ECO-Trucking GmbH, Coburg ::: ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden ::: ELSPED Speditions-Gesellschaft m.b.H., Hamburg ::: EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden ::: EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz ::: Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall ::: H. Albrecht Speditions Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main ::: Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode- Honerdingen ::: Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg ::: Heider Stadtverkehr GmbH, Heide ::: Intertec GmbH, Landau in der Pfalz ::: Intertec Retail Logistics GmbH, Landau in der Pfalz ::: Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz ::: Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main ::: NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster/Westfalen ::: Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg ::: ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz ::: RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg ::: Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart ::: Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB -, Braunschweig 	<ul style="list-style-type: none"> ::: Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf ::: Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel ::: Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München ::: RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz ::: RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen ::: RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel ::: RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe ::: Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken ::: SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau ::: Schenker (BAX) Europe Holding GmbH, Essen ::: SCHENKER AIR TRANSPORT GmbH, Kelsterbach ::: Schenker Aktiengesellschaft, Essen ::: SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH, Dortmund ::: Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main ::: SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen ::: Schenker NIGHT PLUS GmbH, Wülfrath ::: Stinnes Beteiligungs-Verwaltungs GmbH, Essen ::: Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co. KG, Mülheim an der Ruhr ::: Stinnes Logistics GmbH, Essen ::: Südwest Mobil GmbH, Mainz ::: TLS Transa Logistik & Service GmbH, Offenbach am Main ::: TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main ::: Trilag Geschäftsführungs GmbH, Trier ::: UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf ::: Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU -, Aschaffenburg ::: Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein mbH, Flensburg ::: WB Westfalen Bus GmbH, Münster ::: Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen ::: Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin ::: Zweite Kommanditgesellschaft Stinnes Immo- bilien dienst GmbH & Co., Mülheim an der Ruhr
--	---	--

(41) ANTEILSBESITZLISTE

Die Anteilsbesitzliste ist auf den nachfolgenden Seiten dargestellt. Darin sind die Gesellschaften aus dem erworbenen Geschäft von Arriva in Deutschland nicht enthalten, da uns

entsprechende Informationen aufgrund kartellrechtlicher Auflagen nicht vorliegen. Informationen zur Arriva Deutschland GmbH, Viechtach, und ihren Tochterunternehmen sind im Bundesanzeiger unter www.ebundesanzeiger.de erhältlich.

Aufstellung des Anteilsbesitzes DB AG
(gemäß §313 Abs. 2 HGB)

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB BAHN FERNVERKEHR			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahn Italia S.r.l., Verona / Italien	EUR	13.321	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund ²⁾	EUR	-197	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	2.128.480	100,00
DB Reise & Touristik Suisse SA, Basel / Schweiz	CHF	482	100,00
DBAutoZug GmbH, Dortmund ²⁾	EUR	134.126	100,00
GERMAN RAIL UK LIMITED, London / Großbritannien	GBP	-23	100,00
le train DB S.A.S., Paris / Frankreich	EUR	1.517	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH, Saarbrücken ²⁾	EUR	157	50,00
RailLink B.V., Amsterdam / Niederlande ^{2), 6)}	EUR	-5.875	25,00
Railteam B.V., Amsterdam / Niederlande ^{2), 3), 6)}	EUR	82	25,00
Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau ^{2), 4)}	EUR	86	50,00
DB BAHN REGIO			
VOLLKONSOLIDIERT			
A. Philippi GmbH, Quierschied ²⁾	EUR	406	100,00
Autokraft GmbH, Kiel ²⁾	EUR	8.663	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin ²⁾	EUR	3.910	100,00
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn ²⁾	EUR	2.206	100,00
BERLIN LINIEN BUS Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	EUR	26	65,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein ²⁾	EUR	13.329	100,00
BRN Stadtbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein ²⁾	EUR	205	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede ²⁾	EUR	4.558	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	5.556	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.707	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld ²⁾	EUR	11.409	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf ²⁾	EUR	4.284	100,00
DB Busverkehr Hessen GmbH, Weiterstadt ²⁾	EUR	-107	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	1.816.314	100,00
DB Regio Nord GmbH, Hannover ²⁾	EUR	25	100,00
DB Regio NRW GmbH, Düsseldorf ²⁾	EUR	280.023	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	67.482	100,00
DB Stadtverkehr Bayern GmbH, Coburg ²⁾	EUR	32	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm ²⁾	EUR	24.667	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall ²⁾	EUR	350	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-Honerdingen ²⁾	EUR	25	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg ²⁾	EUR	557	100,00
Heider Stadtverkehr GmbH, Heide ²⁾	EUR	54	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	829	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster / Westfalen ²⁾	EUR	1.390	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg ²⁾	EUR	13.779	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz ²⁾	EUR	5.212	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg ²⁾	EUR	10.135	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart ²⁾	EUR	16.009	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig ²⁾	EUR	7.105	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf ²⁾	EUR	3.071	70,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	EUR	5.700	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel ²⁾	EUR	15.492	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München ²⁾	EUR	12.383	100,00
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH, Kassel	EUR	185	50,96
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	281	48,69
Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH, Montabaur	EUR	119	61,36
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz ²⁾	EUR	9.556	74,90
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen ²⁾	EUR	1.348	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel ²⁾	EUR	521	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe ²⁾	EUR	7.176	100,00
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken ²⁾	EUR	9.466	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin ²⁾	EUR	169.568	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg ²⁾	EUR	61.973	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau ²⁾	EUR	6.793	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Südwest Mobil GmbH, Mainz ²⁾	EUR	51	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU -, Aschaffenburg ²⁾	EUR	2.579	100,00
Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein mbH, Flensburg ²⁾	EUR	59	100,00
Verkehrsgesellschaft Schwalm-Eder mbH (VSE), Kassel	EUR	26	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster ²⁾	EUR	6.015	100,00
WBL GmbH, Berlin	EUR	8.482	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen ²⁾	EUR	10.208	100,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin ²⁾	EUR	414	100,00
AT EQUITY			
»Steig ein« GmbH, Kempten ^{2),4)}	EUR	34	23,33
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg ^{2),4)}	EUR	97	25,31
die Linie GmbH, Kellinghusen ^{2),5)}	EUR	1.043	25,00
ETP EURO TRAFFIC PARTNER GmbH, Chemnitz ^{2),6)}	EUR	447	12,75
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen	EUR		30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{2),3)}	EUR	144	47,50
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück ^{2),8)}	EUR	11	50,00
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2),4)}	EUR	10.249	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen	EUR		50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2),3)}	EUR	1.218	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden (Main) ^{2),4)}	EUR	9	25,00
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{2),6)}	EUR	4	46,90
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld ^{2),4)}	EUR	58	31,30
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{2),6)}	EUR	77	33,33
Regionalverkehr Bayerisch Schwaben GmbH (RBS), Augsburg ^{2),4)}	EUR	119	50,00
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg ^{2),6)}	EUR	411	45,00
Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH, Ingelheim am Rhein ^{2),7)}	EUR	127	38,33
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),5)}	EUR	50	30,00
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{2),4)}	EUR	25	45,20
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{2),5)}	EUR	225	48,50
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{2),4)}	EUR	206	33,94
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH, Kaiserslautern ⁵⁾	EUR	29	61,67
Verkehrsgemeinschaft Aalen GmbH (VGA), Aalen ^{2),6)}	EUR	64	26,67

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{2),4)}	EUR	61	16,67
Verkehrsgemeinschaft Schwäbisch Gmünd GmbH (VSG), Schwäbisch Gmünd ^{2),5)}	EUR	29	25,00
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser ²⁾	EUR	26	47,00
Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen ^{2),4)}	EUR	48	42,19
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{2),5)}	EUR	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg ^{2),4)}	EUR	28	19,82
Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN), Bremen ^{2),4)}	EUR	108	21,47
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{2),3)}	EUR	52	26,92
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{2),4)}	EUR	40	21,00
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{2),4)}	EUR	17	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{2),6)}	EUR	88	33,08
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{2),4)}	EUR	327	32,50
VHN Verkehrrholding Nord GmbH & Co. KG, Flensburg ^{2),4)}	EUR	648	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Flensburg ^{2),4)}	EUR	366	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{2),3)}	EUR	58	38,46
Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen ^{2),7)}	EUR	229	25,50
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{2),4)}	EUR	284	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{2),4)}	EUR	89	40,00
ZOB Zentral-Omnibus-Bahnhof GmbH, Bremen ^{2),4)}	EUR	29	25,60
AT COST			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{2),4)}	EUR	229	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil ^{2),4)}	EUR	90	70,20
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{2),4)}	EUR	139	52,92
DB ARRIVA			
VOLLKONSOLIDIERT			
A & T Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.514	100,00
ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid/Spanien	EUR	483	100,00
AJ Transit Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, York/Großbritannien	GBP	-283	75,10
Alliance Rail Management Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	75,10
Alnery 1345 Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Ambermile Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	99	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	-17.424	100,00
Arriva (2007) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	378.333	100,00
Arriva (Doxford) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Abbey Line Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Achterhoek – Rivierenland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	63.704	100,00
Arriva Beheer NV, Heerenveen/Niederlande	EUR	-1.483	100,00
Arriva Brabant BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	-14	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	20.883	100,00
Arriva Bus and Coach Finance Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.064	100,00
Arriva Bus and Coach Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.978	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (1) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.465	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (2) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.166	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (3) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.831	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (4) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	-2.230	100,00
Arriva Busfleet NV, Heerenveen/Niederlande	EUR	-4.734	100,00
Arriva Cheshire Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.251	100,00
Arriva Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-64	100,00
Arriva Concessie BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00
Arriva Coöperatie W.A., Heerenveen/Niederlande	EUR	691.011	100,00
Arriva Croydon & North Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-16	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.579	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	1.449.716	100,00
Arriva DAV BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	-1.874	100,00
Arriva Derby Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.835	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.679	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.085	100,00
Arriva Finance Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	76.550	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.618	100,00
Arriva Finance Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Findiv Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	259.966	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Fox County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Guildford & West Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.524	100,00
Arriva Holding Česká Republika s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	618.700	100,00
Arriva Hongarije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	33.468	100,00
Arriva HWGO BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	155	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	51.874	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	GBP	5.530	100,00
Arriva International (2) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	52	100,00
Arriva International (7) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	151.922	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	357.999	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	357.998	100,00
Arriva International Finance Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	372.706	100,00
Arriva International Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	327.019	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	12.696	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS, SA, Almada/Portugal	EUR	216.877	99,99
Arriva Italia S.R.L., Bergamo/Italien	EUR	17	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	EUR	176.811	99,99
Arriva Kent & Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.129	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	11.802	100,00
Arriva Leasing (UK) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	EUR	8	99,99
Arriva Liverpool Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	716	100,00
Arriva London Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
ARRIVA LONDON NORTH EAST LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.752	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	98.995	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	24.994	100,00
Arriva Magyarorszag Vagyonkezele Kft, Budapest/Ungarn	HUF	7.718.603	100,00
Arriva Malta Finance & Investments Limited, Valletta/Malta	EUR	587.241	99,99
Arriva Malta Holdings Limited, Valletta/Malta	EUR	582.423	100,00
Arriva Malta Limited, Qormi/Malta	EUR	-4.398	66,67
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-1.032	100,00
Arriva Medway Towns Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.231	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	10.545	100,00
Arriva Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.653	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	11.840	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	140.858	100,00
Arriva Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	67.492	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00
Arriva Noroeste s.l., Ferrol/Spanien	EUR	72.549	100,00
Arriva North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.320	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	- 861	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.155	100,00
Arriva Openbaar Vervoer NV, Heerenveen/Niederlande	EUR	37.933	100,00
Arriva Passenger Services (International) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-156	100,00
Arriva Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	785.725	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	225.069	100,00
Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien	GBP	621.995	100,00
Arriva Polen Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	6.561	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	24.363	100,00
ARRIVA PORTUGAL – TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	9.788	99,99
Arriva RP Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	5.908	100,00
Arriva Scotland West Limited, Inchinnan/Großbritannien	GBP	1.993	100,00
Arriva Slowakije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	19	100,00
Arriva Southend Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.282	100,00
Arriva Southern Counties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	680	100,00
Arriva Sverige AB, Helsingborg/Schweden	SEK	440.391	100,00
Arriva Tag AB, Malmö/Schweden	SEK	47.702	100,00
Arriva Techniek BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	302	100,00
Arriva Tees & District Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	625	100,00
Arriva Teeside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	237	100,00
Arriva the Shires Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.048	100,00
Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	432.184	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	2.751	100,00
Arriva Tours Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	5	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Trains (Poland) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	686	100,00
Arriva Trains Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	21.110	100,00
Arriva Trains Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	48.736	100,00
Arriva Trains Scotrail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Wales Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	64.152	100,00
Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	109	100,00
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada/Portugal	EUR	82.201	99,99
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	151.166	100,00
Arriva vlakys s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	-1.248	100,00
Arriva Wadden BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	2.002	100,00
Arriva Waterland Rivierenland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	2.985	100,00
Arriva Watford Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	5	100,00
Arriva West Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.331	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.660	100,00
Arriva Yorkshire North Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	600	100,00
Arriva Yorkshire South Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.263	100,00
Arriva Yorkshire West Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.374	100,00
Arriva Zuid Europa Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	570.350	100,00
Arrowline (Travel) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	41	100,00
ASC 2001 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	245.884	100,00
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-12	100,00
AUTOBUSES GREISI S.L., Madrid/Spanien	EUR	261	100,00
AUTOCARES FRAY ESCOBA SLU, Madrid/Spanien	EUR	1.233	100,00
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	EUR	5.126	100,00
Autocares Pujols.l., Alcudia/Spanien	EUR	-132	100,00
Autoservizi F.V.G. S.P.A. – SAF, Udine/Italien	EUR	64.115	60,00
B.B. Motors (Bristol) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	93,66
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	65,76
BOSAK BUS spol. s.r.o., Dobris/Tschechische Republik	CZK	47.673	100,00
Botniatag AB, Stockholm/Schweden	SEK	14.971	60,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
British Bus (1993) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1	100,00
British Bus (Properties) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	66.608	100,00
British Bus Group Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	43.138	100,00
British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-7.003	100,00
Broadwood Finance Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-42.546	100,00
Bus Nord Balear s.l., Alcudia/Spanien	EUR	-2.798	100,00
Buscompagniet 2004 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	9.435	100,00
BUSCOMPAGNIET ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	124.969	100,00
BUSDAN 20 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	1.739	100,00
BUSDAN 21 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	154.966	100,00
BUSDAN 24 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	8.107	100,00
BUSDAN 25 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	6.103	100,00
BUSDAN 26 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	-21.053	100,00
BUSDAN 27 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	-25.383	100,00
BUSDAN 28 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	-21.663	100,00
BUSDAN 29 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	-21.991	100,00
BUSDAN 29.1 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	-25.090	100,00
BUSDAN 30 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	-8.219	100,00
BUSDAN 31 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	-1.926	100,00
BUSDAN 32 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	873	100,00
BUS-SERVICE SLOVAKIA, spol. s r.o., Komarno/Slowakei	EUR	1.104	100,00
BWS Cymru Cyfyngedig, Sunderland/Großbritannien	GBP	5	100,00
Caserapid Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	241	100,00
CDK Ejendomme 2005 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	914	100,00
CDK Fleet Management A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	1.202	100,00
CDK Service A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	226	100,00
Chase Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-212	100,00
Chiltern Railway Company Limited, London/Großbritannien	GBP	-25.953	100,00
Classic Buses (Stanley) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	214	100,00
Classic Trim Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Clydeside Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
COMBUS EJENDOMME ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	27.517	100,00
Cooperativa Bergamasca Trasporti a r.l., Bergamo/Italien	EUR	-69	59,52
County Bus Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	98	100,00
Cowie Contract Hire Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Cowie Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Crossville Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1	100,00
CTD Leasing 2001 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	513	100,00
Curtis Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	104	100,00
DB Regio Essex Thameside Limited, London/Großbritannien	GBP	0	100,00
DB Regio Sverige AB, Stockholm/Schweden	SEK	63.178	100,00
DB Regio Tyne and Wear Limited, London/Großbritannien	GBP	-2.500	100,00
DB Regio UK Limited, London/Großbritannien	GBP	-11.296	100,00
Derby City Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	11	100,00
Derby Omnibus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.420	100,00
East Coast Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Eastern Tractors (1981) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Eastern Tractors (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
EMPRESA DE BLAS Y CIA S.L., Madrid/Spanien	EUR	75.127	100,00
ESFERA BUS SLU, Madrid/Spanien	EUR	1.127	100,00
ESFERA UNIVERSAL SLU, Madrid/Spanien	EUR	18.928	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	EUR	261	80,14
ET Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
EUROBUS-INVEST Regionalis Kozkedesfejlesztési Zrt, Budapest/Ungarn	HUF	3.676.352	100,00
EUROBUS-INVEST SLOVAKIA, s.r.o., Komarno/Slowakei	EUR	22.747	100,00
Eurocare Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	283	100,00
Excel Gatwick Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	17	100,00
Excel Passenger Logistics Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	182	100,00
Fareway Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2	100,00
Fickling Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Flight Delay Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	87	100,00
Foxhound Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	168	100,00
GCRC Holdings Limited, Bristol/Großbritannien	GBP	46.626	100,00
Grand Central Railway Company Limited, Bristol/Großbritannien	GBP	-37.680	100,00
Great North Eastern Railway Company Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	75,10
Great North Western Railway Company Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	75,10

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Green Travel Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3	100,00
Greenline Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00
Grey Green Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00
Guildford & West Surrey Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3	100,00
GW Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Hanger Trucks Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Hoppanstopper Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	3	100,00
Horsham Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	62	100,00
Hylton Castle Motors Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	84	100,00
INFRA-S, spol. s.r.o., Komarno/Slowakei	EUR	1.400	100,00
INTER-BUS INVEST Befektetesi Zrt, Budapest/Ungarn	HUF	1.153.236	100,00
JTL 2004 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	3.291	100,00
JTL 2009 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	14.017	100,00
K Line Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	195	100,00
Kennan Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien	EUR	10	56,94
Linkline Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	15	100,00
Liverline Travel Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1	100,00
LJ Transit (Southern) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London & Country Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	282	100,00
London and Northwestern Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-3.504	99,97
London Country Bus (North West) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London Pride (Bus Sales) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	65	100,00
London Pride Bus and Coach Sales Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	41	100,00
London Pride Engineering Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London Pride Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	452	100,00
London Pride Sightseeing Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.388	100,00
Londonlinks Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-6	100,00
LSK Leasing A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	2.663	100,00
M40 Trains Limited, London/Großbritannien	GBP	39.571	100,00
Maidstone & District Advertising Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-13	100,00
Maidstone & District Motor Services Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.046	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Maldencrest Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1	100,00
Meadowhall Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	52	100,00
Merseyrail Electrics Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Merseyrider Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	66	100,00
Merseyside Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Midland Red North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Milton Keynes Coaches Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MK Metro Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.792	100,00
Moor-dale Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	678	100,00
Motor Coach (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	553	100,00
MTL (Heysham) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MTL Asset Management Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MTL Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MTL Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	29.289	100,00
MTL Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00
MTL Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	61	100,00
MTL Trust Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	15	100,00
NETOSEC SLU, Madrid/Spanien	EUR	337	100,00
Network Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	556	100,00
New Enterprise Coaches (Tonbridge) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-286	100,00
North British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.369	100,00
North East Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	16.234	100,00
North East Bus Properties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	118	100,00
North Western Road Car Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	28	100,00
Northern Spirit Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Rail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	25	100,00
Northern Spirit Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Travel Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northumbria Motor Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	126	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
NV Arriva Groningen, Heerenveen/Niederlande	EUR	4.311	100,00
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	EUR	421	100,00
OFJ Connections Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	276	100,00
OFJ Ground Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	63	100,00
OSNADO spol. s.r.o., Svoboda nad Upou/Tschechische Republik	CZK	44.564	100,00
Peter Sherratt Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Pickerings Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.032	100,00
Premier Buses Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.102	100,00
Proudmutual Fleet Management Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	221	100,00
RDS bus s.r.o., Babylon/Tschechische Republik	EUR	73	100,00
Regional Railways North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
RIVIERA TRASPORTI LINEA S.P.A., Imperia/Italien	EUR	-1.226	79,99
Runway Motors (Bristol) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo/Italien	EUR	28.853	99,99
S.A.L. Servizi automobilistici Lecchesi S.R.L., Lecco/Italien	EUR	6.743	99,99
S.I.A. Società Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia/Italien	EUR	42.364	99,99
SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO)/Italien	EUR	6.664	99,99
SAD-BUSZ Szemelyszallitasi es Szolgáltato Kft, Szekesfehervar/Ungarn	HUF	3.083	100,00
SADEM - SOCIETA' PER AZIONI, Turin/Italien	EUR	18.299	99,99
SAIA TRASPORTI S.P.A., Brescia/Italien	EUR	21.145	99,99
SBM ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	9.972	100,00
Selby and District Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00
SERVICIOS INTEGRALES BUS & TRUCK S.A., Madrid/Spanien	EUR	293	100,00
Slovenska autobusova doprava Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	EUR	9.629	60,14
Slovenska autobusova doprava Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	EUR	7.571	60,36
South Lancs Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	120	100,00
Stevensons Bus Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	531	100,00
T.Cowie Property Developments (Sheffield) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-35	100,00
Teeside Motor Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3	100,00
Teesside Bus Services Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Tellings Golden Miller Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-1.853	100,00
TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.026	100,00
TGMGroup Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-7.566	100,00
The Beeline Buzz Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.743	100,00
The Keep Motor Group (Epsom) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Keep Motor Group (High Wycombe) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Keep Motor Group (Wolverhampton) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Keep Motor Group (Worcester) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Keep Trust Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Original London Sightseeing Tour Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.215	100,00
The Original Passenger Picture Show Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	880	100,00
The Proudmutual Transport Group Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	113	100,00
TL Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Transcare Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-9	100,00
TRANSCENTRUM bus s.r.o., Kosmonosy/Tschechische Republik	CZK	57.837	100,00
Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	EUR	-2.507	99,99
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	798	99,99
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	91,99
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	92,99
Trolebuses Coruna Carballo S.A., Ferrol/Spanien	EUR	224	98,38
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMILICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	EUR	-282	66,66
U Drive Rental Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Uddannelsescenteret for kollektiv trafik A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	21.599	100,00
United Automobile Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	13.085	100,00
Upperchance Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Utbildningscenteret för kollektivtrafik AB, Malmö/Schweden	SEK	4.702	100,00
Viajes Ideal S.L., Ferrol/Spanien	EUR	3	100,00
Viking Tours and Travel Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	242	100,00
VSK Bus 2007 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	370.024	100,00
West Riding Automobile Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
XC Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	68.332	100,00
Yorkshire Bus Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	38.544	100,00
Yorkshire Bus Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	34.408	100,00
Yorkshire Woolen District Transport Co Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	68	100,00
AT EQUITY			
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande ^{2),3),4)}	EUR	4.050	50,00
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal ³⁾	EUR	195.007	31,50
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien ^{2),3)}	EUR	10	25,57
Bus Point Srl, Lallio (BG)/Italien ²⁾	EUR	125	30,00
Centrebus Holdings Limited, Leicester/Großbritannien ¹¹⁾	GBP	155	40,00
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien ⁴⁾	EUR	9	33,33
Explotacion Gasoleos de la Coruna, s.l., Ferrol/Spanien ⁴⁾	EUR	98	40,00
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien	EUR	30,01	
Garda Trasporti Scarl, Desenzano del Garda (BS)/Italien ^{2),3)}	EUR	20	23,00
Great Park Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien ¹¹⁾	GBP	0	50,00
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien ^{2),3)}	EUR	9.362	30,00
KM S.P.A., Cremona/Italien ³⁾	EUR	4.671	49,00
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien ^{2),3)}	GBP	10.003	50,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien ^{2),3)}	EUR	7.835	50,00
Prometro S.A., Porto/Portugal ^{2),3),4)}	EUR	3.433	20,00
PTI (South East) Limited, Sunderland/Großbritannien ¹¹⁾	GBP	238	20,00
Rodinform - Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal ¹¹⁾	EUR	182	20,00
S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., Charvensod (AO)/Italien ^{2),3)}	EUR	100	20,00
S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Cordenons PN/Italien	EUR		9,81
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien ^{2),3)}	EUR	83	15,00
Trieste Trasporti S.P.A., Trieste/Italien ²⁾	EUR	44.726	39,94
Union Ferrolana de Transportes S.A., Ferrol/Spanien ⁵⁾	EUR	2	50,00
Veroercombinatie Noord B.V., Heerenveen/Niederlande ³⁾	EUR	37	33,00
Viajeros del Eo, Ferrol/Spanien ⁵⁾	EUR	9	50,00
VT-Transman Szemelyszallito es Szolgaltato Kft, Szekesfehervar/Ungarn ³⁾	HUF	1.664.184	49,91
Wrexham, Shropshire & Marylebone Holdings Limited, London/Großbritannien ^{2),3)}	GBP	14.878	50,00
DB SCHENKER RAIL			
VOLLKONSOLIDIERT			
Activa Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	649	77,32
ATG Autotransportlogistic Sp. z o.o., Malaszewicz/Polen	PLN	2.132	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Autologic Poland Sp. z o.o., Tychy/Polen	PLN	2.540	51,00
Auxiliar Logistica de Vehiculos S.L., Saragossa/Spanien	EUR	4	65,28
Axiom Rail (Cambridge) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	644	100,00
Axiom Rail (Stoke) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-7.570	100,00
Axiom Rail Components Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.410	100,00
Axiom Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	-401	100,00
Boreal & Austral Railfreight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	67.500	100,00
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	EUR	13.566	65,28
Container Szállítmányátrakó Állomás Kft., Győr/Ungarn	EUR	105	100,00
Container-Terminal Púchov s. r. o., Púchov/Slowakei	EUR	287	100,00
Contiwagon SA, Fribourg/Schweiz	CHF	10.593	77,32
Corridor Operations NMBS/SNCB DB Schenker Rail N.V., Brüssel/Belgien	EUR	1.800	51,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz ²⁾	EUR	4.075	100,00
DB Polska Acquisition Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	422.274	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Szczecin/Polen	PLN	13.547	93,40
DB Schenker BTT GmbH, Mainz ²⁾	EUR	2.062	100,00
DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing ²⁾	EUR	3.992	100,00
DB Schenker Rail (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	180.928	100,00
DB Schenker Rail Automotive GmbH, Kelsterbach ²⁾	EUR	11.781	100,00
DB Schenker Rail Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	2.589	100,00
DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz ²⁾	EUR	47	100,00
DB Schenker Rail Danmark Services A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	6.837	100,00
DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz ²⁾	EUR	473.029	100,00
DB Schenker Rail GmbH, Mainz ²⁾	EUR	651.560	100,00
DB Schenker Rail Italia S.r.l., Alessandria/Italien	EUR	13.415	100,00
DB Schenker Rail Italia Services S.r.l., Mailand/Italien	EUR	656	100,00
DB Schenker Rail Nederland N. V., Utrecht/Niederlande	EUR	-25.457	100,00
DB Schenker Rail Polska S.A., Zabrze/Polen	PLN	696.300	100,00
DB Schenker Rail Romania S.R.L., Timisoara/Rumänien	RON	38.726	100,00
DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	303.375	51,00
DB Schenker Rail Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	CHF	1.092	100,00
DB Schenker Rail Slawkow S.A. i. L., Slawkow/Polen	PLN	1.820	100,00
DB Schenker Rail Spedkol Sp. z o.o., Kedzierzyn-Kozle/Polen	PLN	37.174	100,00
DB Schenker Rail Tabor S.A., Rybnik/Polen	PLN	27.144	100,00

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 171
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 172
Konzern-Bilanz 173

Konzern-Kapitalflussrechnung 174
Konzern-Eigenkapitalspiegel 175
::: Konzern-Anhang 176

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/Rhein	EUR	1.145	77,32
Doker-Port Sp. z o.o., Szczecin/Polen	PLN	-333	58,38
DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona/Italien	EUR	113	80,00
East & West Railway Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	519	100,00
English Welsh & Scottish Railway Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	195.678	100,00
English Welsh & Scottish Railway International Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-12.081	100,00
Euro Cargo Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	-1.508	100,00
Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	36.342	100,00
EW & S Trustees Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
EWS Information Services Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	986	100,00
Guga B.V., Amsterdam/Niederlande	EUR	6.139	77,32
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	PLN	8.957	100,00
LGP Lagerhausgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf	EUR	266	49,08
Loadhaul Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.131	100,00
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Logistic Center Hungaria Kft., Győr/Ungarn	HUF	256.699	100,00
Logística Sanmival S.L., Burgos/Spanien	EUR	418	57,99
Mainline Freight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	21.266	100,00
Marcroft Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.996	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spanien	EUR	3.263	77,32
MDL Servicios de Marketing y Logística S.A., Barcelona/Spanien	EUR	115	77,32
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau ²⁾	EUR	1.953	80,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
NordCargo S.r.l., Mailand/Italien	EUR	8.112	60,00
OOO Railion Russija Services, Moskau/Russland	RUB	60.213	100,00
PRZEDSIĘBIORSTWO INWESTYCYJNO-TECHNICZNE »INTECHKOP« Sp. z o.o., Kattowitz/Polen	PLN	403	71,75
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	29.271	100,00
Rail Service Center Rotterdam B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	9.032	100,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.191	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	255	100,00
Railway Investments Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	69.385	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck ²⁾	EUR	38.078	100,00
RES December Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.048	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
TGP Terminalgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf	EUR	248	75,50
Transervi France S.A.S., Cerbère/Frankreich	EUR	191	77,32
Transervi S.A., Madrid/Spanien	EUR	2.459	77,32
Transfesa Benelux S.P.R.L., Brüssel/Belgien	EUR	194	77,32
Transfesa Distribución y Logística S.L., Madrid/Spanien	EUR	14.905	77,32
Transfesa France SAS, Gennevilliers/Frankreich	EUR	1.880	77,32
Transfesa Italia S.r.l., Mailand/Italien	EUR	172	77,32
Transfesa Marítimo Terrestre, S.L., Cantabria/Spanien	EUR	18	46,39
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	EUR	804	77,32
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Großbritannien	GBP	348	77,32
Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spanien	EUR	192.665	77,32
Transportes Jouchoux España S.L., Valencia/Spanien	EUR	145	77,32
AT EQUITY			
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{2),4)}	EUR	7.114	50,00
Autoterminal Slask Logistic Sp. z o.o., Dabrowa Gornicza/Polen ⁴⁾	PLN	14.701	50,00
Autotrax Limited, Lufton/Großbritannien	GBP		24,00
BLS Cargo AG, Bern/Schweiz ^{2),4)}	CHF	91.256	45,00
Cereraill A.I.E., Madrid/Spanien	EUR		25,77
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{2),4)}	EUR	2.868	30,00
Cross Baltic Terminaloperators (CBT) i. L., Szczecin/Polen	PLN		46,70
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ²⁾	EUR	1.598	22,50
DAP Barging B.V., Rotterdam/Niederlande ^{2),3)}	EUR	2.297	55,00
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ²⁾	EUR	377	51,00
Doerpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{2),4)}	EUR	3.843	35,00
EuroShuttle A/S i. L., Kopenhagen/Dänemark ^{2),9)}	DKK	17.302	27,08
Hansa Rail GmbH i. L., Frankfurt am Main ⁶⁾	EUR	260	50,00
Hispanauto – Empresas Agrupadas A.E.I.E. ⁸⁾ , Madrid/Spanien	EUR	0	58,04
INTERCONTAINER – INTERFRIGO SA i. L., Brüssel/Belgien ^{2),10)}	EUR	-5.874	36,20
Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria/Spanien	EUR		11,48
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{2),4)}	EUR	14.999	50,00
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{2),3)}	EUR	6.804	30,00
METRANS a. s., Prag/Tschechische Republik	EUR	103.304	35,04
OPF La Rochelle Maritime Rail Services SAS, La Rochelle/Frankreich	EUR		24,90
Omfesa Logística S.A., Madrid/Spanien	EUR	-380	38,66

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande ^{2),6)}	EUR	300	24,34
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{2),4)}	EUR	1.071	50,00
POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg ⁴⁾	EUR	6.728	33,33
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spanien	EUR	0	9,02
PORT HANDLOWY SWINUJSCIE Sp. z o.o., Swinoujscie/Polen ²⁾	PLN	29.493	46,23
Rail Euro Concept SAS i. L., Levallois-Perret/Frankreich ^{2),6)}	EUR	193	50,00
Railmax B.V., Nijmegen/Niederlande	EUR	87	38,66
Railmax C.V., Nijmegen/Niederlande	EUR	0	38,28
SLASKIE CENTRUM LOGISTYKIS A., Gliwice/Polen	PLN		21,86
Sociedad de Estudios y Explotacion Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien ²⁾	EUR	10.053	48,56
Stifa S.A. i. L., Malveira/Portugal	EUR	-85	38,66
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{2),4)}	EUR	690	50,00
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main	EUR	-9.199	50,00
TFG Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	127	50,00
Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin ^{2),4)}	EUR	306	30,00
Vistula Rail Operator Sp. z o.o., Swiecie/Polen ^{2),3)}	PLN	1.430	50,00
Xrail S.A., Brüssel/Belgien	EUR		32,41
ZA0 Eurasia Rail Logistics i. L., Moskau/Russland ^{2),6)}	RUB	1.675	34,90
DB SCHENKER LOGISTICS			
VOLLKONSOLIDIERT			
Air Terminal Handling S.A., Tremblay en France/Frankreich	EUR	-1.085	94,49
ALB Automotive Logistica LTDA, Juiz de Fora – MG/Brasilien	BRL	3.127	51,00
Anterist & Schneider GmbH, Saarbrücken ²⁾	EUR	7.028	100,00
Anterist + Schneider Automotive Service GmbH, Saarwellingen ²⁾	EUR	2.412	100,00
Anterist + Schneider Logistik GmbH, Zwenkau	EUR	341	100,00
Anterist + Schneider Möbel-Logistik GmbH, Saarbrücken ²⁾	EUR	85	100,00
Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge/Belgien	EUR	941	100,00
AS Schenker, Tallinn/Estland	EUR	22.955	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import – Export SAS, Stiring-Wendel/Frankreich	EUR	773	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	357	99,91
BAX Global (Aust.) Pty Ltd., Alexandria/Australien	AUD	190	100,00
BAX Global (Israel) Ltd., Ramat Gan/Israel	ILS	-4.023	100,00
BAX Global (Malaysia) Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	-3.395	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	ZAR	30	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
BAX Global (Thailand) Limited, Bangkok/Thailand	THB	391.183	100,00
BAX Global (UK) Limited, London/Großbritannien	GBP	7.979	100,00
BAX Global EPE Transportation Freight Forwarding & Logistics Solutions, Athen/Griechenland	EUR	52	100,00
BAX Global Holding, S.L.U., Barcelona/Spanien	EUR	20.268	100,00
BAX Global Holdings Pty Ltd., Alexandria/Australien	AUD	0	100,00
BAX Global Inc., Irvine/Großbritannien	USD	70.219	100,00
BAX Global Kft., Csor/Ungarn	HUF	-40.005	100,00
BAX Global Limited, London/Großbritannien	GBP	2.738	100,00
BAX Global Logistics (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai/China	CNY	116.269	100,00
BAX Global Logistics Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	91.570	100,00
BEMI JOYAU SCI, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	96	99,94
Bischof Betriebsführungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	EUR	38	100,00
BTL AB, Göteborg/Schweden	SEK	2.109.495	100,00
BTL Nord GmbH, Lübeck ²⁾	EUR	19.663	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	SEK	43.882	100,00
DB Schenker FLLC, Minsk/Weißrussland	BYR	688.428	100,00
DP Schenker, Kiew/Ukraine	UAH	-13.603	100,00
ECO-Trucking GmbH, Coburg ²⁾	EUR	0	100,00
ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden ²⁾	EUR	1.361	100,00
ELSPED Speditions-Gesellschaft m.b.H., Hamburg ²⁾	EUR	3.695	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	VEF	10.682	100,00
EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden ²⁾	EUR	1.320	100,00
EVH Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz ²⁾	EUR	25	100,00
Facility Plus B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	855	100,00
Fastighets Aktieföretaget Orbyn, Göteborg/Schweden	SEK	11.076	100,00
Fertrans AG, Buchs SG/Schweiz	CHF	1.326	100,00
FERTRANS d.o.o. za međunarodni prijevoz, Zagreb/Kroatien	HRK	-1.279	100,00
H. Albrecht Speditions Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	0	100,00
HANGARTNER Terminal AG, Aarau/Schweiz	CHF	-377	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	EUR	843	100,00
HB Zolldeklarationsservice GmbH, Wien/Österreich	EUR	181	100,00
Heck Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	91	100,00
Hemobat SA, Eupen/Belgien	EUR	1.885	100,00
Herber Hausner Süd-Ost Speditions-gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	406	100,00
Herber Hausner Szállítványozási Kft., Budapest/Ungarn	HUF	74.487	100,00

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 171
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 172
Konzern-Bilanz 173

Konzern-Kapitalflussrechnung 174
Konzern-Eigenkapitalpiegel 175
::: Konzern-Anhang 176

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
I.C.S. »Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	- 492	99,46
Intertec Asia Limited, Sheung Wan/Hongkong	HKD	1.253	100,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz ²⁾	EUR	26	100,00
INTERTEC Polska Sp.zo.o., Nardarzyn/Polen	PLN	505	100,00
Intertec Retail Logistics GmbH, Landau in der Pfalz ²⁾	EUR	26	100,00
Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich ²⁾	EUR	19	100,00
Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz ²⁾	EUR	26	100,00
Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	2.715	96,69
Jean Heck Eupen, Transports et Logistique SA, Eupen/Belgien	EUR	3.742	100,00
Joyau S.A., Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	17.125	99,94
Karpeles Flight Services (H.K.) Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	- 86	100,00
Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	1.694	100,00
KB Ädelgasen 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	114.388	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	20.248	100,00
KB Älghunden 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	28.334	100,00
KB Anholt 3, Stockholm/Schweden	SEK	9.203	100,00
KB Arbetsbasen 4-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	42.384	100,00
KB Ätthögen Östra 1-Helsingborg, Helsingborg/Schweden	SEK	59.832	100,00
KB Backa 107:3-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	128.113	100,00
KB Backa 107:4-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	33.707	100,00
KB Backa 107:5-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	27.585	100,00
KB Baggböle 2:35-Umeå, Umeå/Schweden	SEK	21.486	100,00
KB Benkammen 12-Malmö, Malmö/Schweden	SEK	118.467	100,00
KB Bleket 1-Karlstad, Karlstad/Schweden	SEK	40.099	100,00
KB Distributören 3 och 4-Örebro, Örebro/Schweden	SEK	79.493	100,00
KB Forsmark 2-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	63.979	100,00
KB Forsmark 3-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	159.424	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	SEK	- 305	100,00
KB Frysens 1 Visby, Visby/Schweden	SEK	16.392	100,00
KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	SEK	813	100,00
KB Hajen 19 Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	39.850	100,00
KB Husby 4:2-Sigtuna, Sigtuna/Schweden	SEK	4	100,00
KB Husby 6:7-Sigtuna, Sigtuna/Schweden	SEK	1	100,00
KB Kolet 4-Malmö, Malmö/Schweden	SEK	24.502	100,00
KB Köpmannen 10-Västerås, Västerås/Schweden	SEK	34.536	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
KB Kungsängen 28:1-Uppsala, Uppsala/Schweden	SEK	13.559	100,00
KB Langtradaren 2-Borlänge, Borlänge/Schweden	SEK	33.986	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	SEK	46.376	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	SEK	65.891	100,00
KB Maskinen 3-Linköping, Linköping/Schweden	SEK	57.880	100,00
KB Neonljuset 3-Eskilstuna, Eskilstuna/Schweden	SEK	4.978	100,00
KB Önnestad 108:4-Kristianstad, Kristianstad/Schweden	SEK	40.788	100,00
KB Överön 1:66-Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	SEK	10.816	100,00
KB Pantern 1-Växjö, Växjö/Schweden	SEK	36.825	100,00
KB Reläet 8-Norrköping, Norrköping/Schweden	SEK	29.471	100,00
KB Sandstuhagen 3-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	26.578	100,00
KB Sörby 24:3-Gävle, Gävle/Schweden	SEK	33.723	100,00
KB Storheden 1:8-Luleå, Luleå/Schweden	SEK	28.259	100,00
KB Tingstadsvassen 31:3-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	44.802	100,00
KB Transporten 1-Hultsfred, Hultsfred/Schweden	SEK	18.603	100,00
KB Transportören 1-Värnamo, Värnamo/Schweden	SEK	82.321	100,00
KB Viken 3-Karlshamn, Karlshamn/Schweden	SEK	11.584	100,00
KB Vindtrycket 1-Borås, Borås/Schweden	SEK	62.524	100,00
KB Vivstamon 1:13-Timrå, Timrå/Schweden	SEK	52.601	100,00
Kiinteistö Oy Ferryroad, Helsinki/Finnland	EUR	464	100,00
Kiinteistö Oy Helsingin Metsäläntie 2-4, Helsinki/Finnland	EUR	4.498	100,00
Kiinteistö Oy Kaakon Terminaali, Lappeenranta/Finnland	EUR	124	100,00
Kiinteistö Oy Porin Kiitolinja, Björneborg/Finnland	EUR	151	100,00
Kiinteistö Oy Reininkatu 9, Vaasa/Finnland	EUR	28	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland	EUR	124	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finnland	EUR	401	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentaustankatu/Finnland	EUR	463	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finnland	EUR	1.174	100,00
Kiinteistö Oy Varastohotelli, Vantaa/Finnland	EUR	7.441	100,00
Kiinteistömaaliikenne Oy, Helsinki/Finnland	EUR	1.865	54,70
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	SEK	5.823	100,00
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	EUR	389	100,00
Nordisk Bilspedition AB, Göteborg/Schweden	SEK	25.558	100,00
Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland	EUR	63.283	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Rengaslinja Oy, Helsinki/Finnland	EUR	269	100,00
Romtrans GmbH Internationale Speditionsgesellschaft i. L., München	EUR	0	99,46
Romtrans Holiday Ltd., Eforie Sud, Constanta/Rumänien	RON	-141	99,46
Scansped S.A., Mitry-Mory Cedex/Frankreich	EUR	1.260	99,99
Scanspol Sp.zo.o., Warschau/Polen	PLN	2.956	99,62
Scantrans SAS, Rouen/Frankreich	EUR	1.031	99,99
SCHENKER & Co. AG, Wien/Österreich	EUR	166.300	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	SGD	252.927	100,00
Schenker (BAX) Europe Holding GmbH, Essen ²⁾	EUR	21.525	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	USD	137.614	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	225.249	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	EUR	14.554	100,00
Schenker (L.L.C.), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	21.067	60,00
Schenker (NZ) Ltd., Auckland/Neuseeland	NZD	-1.084	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	THB	53.150	100,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	1.160.120	100,00
Schenker A.E., Athen/Griechenland	EUR	546	100,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	138.722	100,00
Schenker AB, Göteborg/Schweden	SEK	443.515	100,00
SCHENKER AIR TRANSPORT GmbH, Kelsterbach ²⁾	EUR	0	100,00
Schenker Akeri AB, Göteborg/Schweden	SEK	99.500	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen ²⁾	EUR	925.708	100,00
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	ARS	-7.222	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	NOK	650.064	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	AUD	237.360	100,00
Schenker B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	18.777	100,00
SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH & Co. OHG, Mülheim an der Ruhr	EUR	0	100,00
SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH, Dortmund ²⁾	EUR	26	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Beijing/China	CNY	1.108	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Beijing/China	CNY	65.116	70,00
Schenker Cargo Oy, Turku/Finnland	EUR	19.213	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	CLP	5.319.245	100,00
Schenker China Ltd., Pudong, Shanghai/China	CNY	1.430.346	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	SEK	12.793	100,00
Schenker Customs Agency B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	5	100,00
Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien	EUR	17.102	100,00
Schenker d.o.o., Belgrad/Serbien	RSD	52.460	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina	BAM	702	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker d.o.o., Zagreb/Kroatien	HRK	18.037	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	SEK	18.911	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	56	100,00
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	BRL	35.477	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	MKD	32.049	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	EGP	8	60,00
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	8.122	100,00
Schenker Espana, S.A., Coslada/Madrid/Spanien	EUR	9.471	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	3.831	100,00
Schenker High Tech Logistics B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	20.213	100,00
Schenker Holdings (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	1.819	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	INR	1.730.387	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	1.966.196	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau/Macau	HKD	33.576	100,00
SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen ²⁾	EUR	56	100,00
Schenker International B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	14.889	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexiko/Mexiko	MXN	246.858	100,00
Schenker Ireland Holding Limited, Dublin/Irland	EUR	23.752	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera/Italien	EUR	62.402	100,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat/Oman	OMR	250	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul/Südkorea	KRW	34.644.931	100,00
Schenker Limited, London/Großbritannien	GBP	32.438	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing/China	CNY	5.838	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	CNY	64.827	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	110.278	100,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	CNY	24.100	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	CNY	27.754	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	CNY	111.789	100,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	45.244	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	SEK	31.055	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba City/Philippinen	PHP	11.050	100,00
Schenker Logistics LTD, Lod/Israel	ILS		100,00
Schenker Logistics, Inc., Greensboro, NC/USA	USD	22.504	100,00
Schenker Ltd., Nairobi/Kenia	KES	-33.566	100,00

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 171
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 172
Konzern-Bilanz 173

Konzern-Kapitalflussrechnung 174
Konzern-Eigenkapitalspiegel 175
::: Konzern-Anhang 176

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	EUR	455	100,00
Schenker Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	200	100,00
Schenker Maroc S.a.r.l., Casablanca/Marokko	MAD	18.457	99,99
Schenker Mauritanie SAS, Nouakchott/Mauretanien	MRO	-428.717	99,99
Schenker Mauritius (Malaysian Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	35.936	100,00
Schenker Mauritius (Thai Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	33.153	100,00
Schenker Metafores A.G. i. L., Athen/Griechenland	EUR	786	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	11.145	100,00
SCHENKER N.V., Antwerpen/Belgien	EUR	26.674	100,00
Schenker Nederland B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	242	100,00
Schenker Nemzetközi Szallitmanyozasi Logisztikai Kft., Budapest/Ungarn	HUF	2.776.743	100,00
Schenker NIGHT PLUS GmbH, Wülfrath ²⁾	EUR	0	100,00
Schenker North AB, Göteborg/Schweden	SEK	848.432	100,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	CAD	105.080	100,00
Schenker OY, Helsinki/Finnland	EUR	24.840	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	PEN	5.955	100,00
Schenker Petrolog Utama, PT, Jakarta/Indonesien	USD	16.235	71,00
Schenker Philippines, Inc., Makati City/Philippinen	PHP	655.041	100,00
Schenker Privpak AB, Boras/Schweden	SEK	3.095	100,00
Schenker Privpak AS, Oslo/Norwegen	NOK	-13.475	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	SEK	134.201	100,00
Schenker Re Limited, Dublin/Irland	EUR	54.416	100,00
Schenker Romtrans S.A., Bukarest/Rumänien	RON	372.085	99,46
Schenker Russia LLC, Moskau/Russland	RUB	689	100,00
Schenker S.A., Guatemala City/Guatemala	GTQ	-10.479	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	1.811	100,00
Schenker SA, Gennevilliers/Frankreich	EUR	95.979	99,99
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	SAR	10.771	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	CHF	87.095	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing/China	CNY	3.709	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., International Forwarders, Singapur/Singapur	SGD	168.145	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	ZAR	142.163	100,00
Schenker Sp.zo.o., Warschau/Polen	PLN	229.371	99,62
SCHENKER spol. s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	210.809	100,00
Schenker Transitários, S.A., Loures/Portugal	EUR	3.633	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	70.771	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	1.117	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho Chi Minh City (Saigon)/Vietnam	USD	6.170	51,00
Schenker Warehousing & Customs Brokerage (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	2.554	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	USD	90.983	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	TRY	39.532	55,00
Schenker-Gemadep Logistics Vietnam Company Limited, Binh Duong Province/Vietnam	USD	-402	51,00
SCHENKER-JOYAU SAS, Montaigne Cedex/Frankreich	EUR	21.933	99,94
Schenkeroccean Ltd, Wanchai/Hongkong	HKD	18.152	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	JPY	4.756.164	60,00
SIA Schenker, Riga/Lettland	LVL	2.260	100,00
SIA Sky Partners, Riga/Lettland	LVL	14	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	EUR	916	100,00
SPAIN-TIR Transportes Internacionales S.A., Barcelona/Spanien	EUR	131.674	100,00
Star Global (Shanghai) Ltd., Shanghai/China	CNY	455	100,00
Star Global International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	-1.143	100,00
Star Global Services Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	4.529	100,00
Stinnes (UK) Limited, Feltham, Middlesex/Großbritannien	GBP	21.913	100,00
Stinnes Danmark A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	120.433	100,00
Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co. KG, Mülheim an der Ruhr	EUR	6.957	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Dortmund	EUR	2.577	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	CHF	13.260	90,00
TLS Transa Logistik & Service GmbH, Offenbach am Main ²⁾	EUR	268	100,00
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	SEK	2.154	100,00
TRANS A Spedition GmbH, Offenbach am Main ²⁾	EUR	13.339	100,00
Transorient SA, Bukarest/Rumänien	RON	2.917	53,71
Transport Gesellschaft mbH, Hamburg	EUR	541	96,70
Transworld Asig – Broker de Asigurare Ltd., Bukarest/Rumänien	RON	278	99,46
Trilag Geschäftsführungs GmbH, Trier ²⁾	EUR	0	100,00
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	LTL	4.311	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	1.313	100,00
ZAO Schenker Russija, Moskau/Russland	RUB	22.984	100,00
ZAO Schenker, Moskau/Russland	RUB	-5.169	100,00
Zweite Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co., Mülheim an der Ruhr	EUR	109.960	100,00
AT EQUITY			
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ³⁾	CHF	5.586	26,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Autoport Emden GmbH, Emden	EUR	86	33,30
Bäckeblols Akeri AB, Hisings Backa/Schweden ³⁾	SEK	51.976	35,00
BTU – Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden	SEK	7.111	50,00
DASH Global Logistics SAS, Saint Julien/Frankreich	EUR	43	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel ³⁾	EUR	3.680	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen ³⁾	NOK	3.677	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien ³⁾	EUR	569	20,00
Halmstadsakarnas Fastighets AB, Halmstad/Schweden ³⁾	SEK	17.544	31,44
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau/Moldawien ³⁾	MDL	17.275	33,15
Immo Fumeron S.A.R.L., Arnage/Frankreich	EUR	352	27,98
LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	EUR	4.733	49,00
Speditionsbau und Verwertungsgesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich ⁴⁾	EUR	52	25,00
Titan Containers Romania SRL, Constanța/Rumänien ³⁾	RON	42	19,89
Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien ³⁾	EUR	217	20,00
Transatlantic Shipping and Trading SRL, Bukarest/Rumänien ³⁾	RON	1.282	49,73
Värnamo Akeri AB, Värnamo/Schweden ³⁾	SEK	14.514	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen	NOK	11.037	50,00
DB DIENSTLEISTUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Dienstleistungen GmbH, Berlin ²⁾	EUR	618.690	100,00
DB Fahrzeugstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	180.575	100,00
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	3.644	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin ²⁾	EUR	4.549	100,00
DB Rent GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	32	100,00
DB Services GmbH, Berlin ²⁾	EUR	6.039	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin ²⁾	EUR	1.101	100,00
DB System GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	182.108	100,00
DB Waggonbau Niesky GmbH, Niesky	EUR	12.571	100,00
AT EQUITY			
Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH, Leipzig ^{2),4)}	EUR	285	49,00
DB NETZE FAHRWEG			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin ²⁾	EUR	26.259	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin ²⁾	EUR	2.545	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	7.344.323	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	1.564	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein ²⁾	EUR	2.895	87,50

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
AT EQUITY			
EEIG Corridor Rotterdam-Genoa EWIV, Frankfurt am Main ^{2),6)}	EUR	0	33,33
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),3)}	EUR	1.861	24,53
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover ^{2),3)}	EUR	315	29,17
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{2),4)}	EUR	25	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2),4)}	EUR	544	21,88
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	3.102	51,00
DB Station & Service Aktiengesellschaft, Berlin ²⁾	EUR	1.487.555	100,00
AT COST			
Immobilien-Vermietungsgesellschaft Schumacher & Co Objekt Bahnhöfe Deutschland KG, Düsseldorf ^{2),4)}	EUR	-21.099	100,00
TUDO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe KG Düsseldorf, Düsseldorf ^{2),4)}	EUR	-2.101	100,00
DB NETZE ENERGIE			
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	696.603	100,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe ²⁾	EUR	2.709	100,00
CLG Lagerhaus GmbH i. L., Mannheim	EUR	-1.192	100,00
DB (UK) Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	935.159	100,00
DB (UK) Logistics Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.880.044	100,00
DB Akademie GmbH, Potsdam ²⁾	EUR	6.039	100,00
DB Belgie Holding BVBA, Antwerpen/Belgien	EUR	37.420	100,00
DB Czech Holding s.r.o., Rudna/Tschechische Republik	CZK	195	100,00
DB Danmark Holding ApS, Hvidovre/Dänemark	DKK	223.946	100,00
DB Dialog Telefonservice GmbH, Berlin ²⁾	EUR	982	100,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	538.304	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	946	100,00
DB Hungaria Holding Kft., Budapest/Ungarn	HUF	11.147.441	100,00
DB International GmbH, Berlin ²⁾	EUR	31.819	100,00
DB International USA, Inc., Delaware/USA	USD	107	100,00
DB JobService GmbH, Berlin ²⁾	EUR	551	100,00
DB Media & Buch GmbH, Kassel ²⁾	EUR	26	100,00
DB Mobility Logistics AG, Berlin ²⁾	EUR	2.709.172	100,00
DB Nederland Holding B.V., Utrecht/Niederlande	EUR	49.186	100,00
DB Polska Holding Sp.z.o.o., Warschau/Polen	PLN	1.319.167	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB ProjektBau GmbH, Berlin ²⁾	EUR	26.494	100,00
DB Schweiz Holding AG, Zug/Schweiz	CHF	85.593	100,00
DB Services Immobilien GmbH, Berlin ²⁾	EUR	- 819	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	4.544	100,00
DB UK Holding Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.884.770	100,00
DB US Corporation, Tarrytown/USA	USD	438.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA	USD	464.444	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	8.848	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin ²⁾	EUR	- 183	100,00
Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	15.982.867	100,00
Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande	EUR	35.153	100,00
Deutsche Bahn France Voyages & Tourisme SARL, Paris/Frankreich	EUR	223	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	EUR	183.391	100,00
Deutsche Bahn Romania Holding S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	333	100,00
Deutsche Industrieholz GmbH, Essen	EUR	1.142	29,15
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg ²⁾	EUR	2.081	65,00
DVA Marine Re S.A., Luxemburg/Luxemburg	EUR	4.980	65,00
DVA REINSURANCE LIMITED, Dublin/Irland	EUR	5.586	65,00
Frank & Schulte GmbH, Essen	EUR	26	100,00
GI-Consult Geo Information Consult GmbH, Berlin	EUR	2.532	50,00
GI-CONSULT GEO INFORMATION CONSULT Polska Sp.zo.o. i. L., Warschau/Polen	EUR	0	50,00
Grundstückspool Potsdam Center GbR mbH, Berlin	EUR		70,00
HD ocel s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	- 9.225	100,00
HEROS Rail Rent GmbH, Fürth ¹²⁾	EUR	3.433	2,00
Mataki Kemi AB, Malmö/Schweden	SEK	19.113	100,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	USD	- 15.872	100,00
Schenker International AB, Göteborg/Schweden	SEK	1.138.422	100,00
Stinnes Beteiligungs-Verwaltungs GmbH, Essen ²⁾	EUR	175.181	100,00
Stinnes Handel GmbH & Co. Beteiligungs OHG, Essen	EUR	- 92	100,00
Stinnes Holz GmbH, Essen	EUR	422	53,00
Stinnes Logistics GmbH, Essen ²⁾	EUR	2.743	100,00
Stinnes Montan Gesellschaft mit beschränkter Haftung i. L., Essen	EUR	182	100,00
Stinnes ocel s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	2.048	100,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde/Polen	PLN	237	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringdorf ²⁾	EUR	2.447	100,00
Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg	EUR	203	100,00
Vienna Consult Verkehrsberatungsgesellschaft mbH i. L., Wien/Österreich	EUR	34	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
AT EQUITY			
ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Stendal ^{2),3)}	EUR	17.552	49,00
BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen ^{2),3)}	EUR	251	49,90
Beijing HuaJing DeBo International Engineering Consulting Co., Ltd, Beijing/China	CNY		25,00
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{2),4)}	EUR	133.282	24,90
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechische Republik ^{2),3)}	CZK	6.281	49,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover ^{2),4)}	EUR	237	50,00
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz ²⁾	CHF	1.480.397	22,60
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin ^{2),5)}	EUR	54	50,40
Qatar Railways Development Company, Doha/Katar	QAR		49,00
Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien ⁴⁾	SAR	1.132	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),4)}	EUR	1.385	25,50
AT COST			
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin ^{2),4)}	EUR	4.133	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG, Düsseldorf ^{2),4)}	EUR	- 229	100,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen (bei EAV-Gesellschaften nur bezogen auf Jahresüberschuss/-fehlbetrag).

³⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2010.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2009.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2008.

⁷⁾ Daten für Geschäftsjahr 2007.

⁸⁾ Daten für Geschäftsjahr 2006.

⁹⁾ Daten für Geschäftsjahr 2005.

¹⁰⁾ Daten aus Liquidationsbilanz zum 30.09.2010.

¹¹⁾ Daten aus Zwischenbilanz 2004.

¹²⁾ Einbeziehung in den Konzernabschluss aufgrund SIC-12 (Konsolidierung Zweckgesellschaften).

(42) VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands der DB AG sind der Übersicht auf den nachfolgenden Seiten zu entnehmen.

Vorstand

::: Dr. Rüdiger Grube

Vorsitzender des Vorstands,
Vorsitzender des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Gechingen

- a) DB Netz AG¹⁾ (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien¹⁾
(Board of Directors)
Deutsche Bank AG
(Beirat Geschäftsregion Stuttgart)

::: Gerd Becht

Ressort Compliance, Datenschutz,
Recht und Konzernsicherheit,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Bad Homburg

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
Schenker AG¹⁾
DB International GmbH¹⁾
DB Regio AG¹⁾
DB Sicherheit GmbH¹⁾
DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-
Aktiengesellschaft
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen
Bahn (Beirat)

::: Dr. Volker Kefer

Ressort Technik, Systemverbund und
Dienstleistungen, Ressort Infrastruktur
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Erlangen

- a) DB Energie GmbH¹⁾ (Vorsitz)
DB International GmbH¹⁾ (Vorsitz)
DB ProjektBau GmbH¹⁾ (Vorsitz)
DB Station & Service AG¹⁾ (Vorsitz)
DB Systemtechnik GmbH¹⁾
- b) DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn (Beirat)

::: Dr. Richard Lutz

Ressort Finanzen/Controlling,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Hoppegarten (Mark)

- a) DB Netz AG¹⁾
- b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien¹⁾
(Board of Directors)

::: Ulrich Weber

Ressort Personal,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Krefeld

- a) DB Regio AG¹⁾
DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
Schenker AG¹⁾
DB Gastronomie GmbH¹⁾ (Vorsitz)
DB JobService GmbH¹⁾ (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn
HDI-Gerling Industrie Versicherung AG
HDI-Gerling Sach Serviceholding AG
- b) DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (Beirat)
DB Zeitarbeit GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)

Aufsichtsrat

::: Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Partner One Equity Partners Europe GmbH,
München

- a) DB Mobility Logistics AG (Vorsitz)
- b) CRH plc, Dublin/Irland
Jungbunzlauer Holding AG, Basel/Schweiz
(Verwaltungsrat)

::: Alexander Kirchner*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Runkel

- a) DB Mobility Logistics AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn (Vorsitz)
DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-
Aktiengesellschaft (Vorsitz)

::: Dr. Hans Bernhard Beus

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

- a) DB Mobility Logistics AG
Deutsche Telekom AG
- b) KfW IPEX-Bank GmbH

::: Christoph Dänzer-Vanotti

Rechtsanwalt,
Essen

- a) E.ON Energie AG
E.ON Energy from Waste AG

::: Patrick Döring

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Hannover

- a) VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungs-
gesellschaft mbH
- b) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Beirat)

::: Dr.-Ing. Dr. E.h. Jürgen Großmann

Vorsitzender des Vorstands der RWE AG,
Hamburg

- a) BATIG Gesellschaft für Beteiligungen mbH
British American Tobacco (Germany) GmbH
British American Tobacco (Industrie) GmbH
SURTECO SE (Vorsitz)
- b) Hanover Acceptances Limited,
London/Großbritannien

::: Dr. Bernhard Heitzer

Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie,
Alfter

- a) DB Mobility Logistics AG

::: Jörg Hensel*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Schenker Rail Deutschland AG,
Vorsitzender des Spartenbetriebsrats der
DB Mobility Logistics AG,
Hamm

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG
- b) DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

::: Klaus-Dieter Hommel*

Stellvertretender Vorsitzender der
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Frankfurt am Main

- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung
der Deutschen Bahn
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn
DEVK Pensionsfonds-AG
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG

::: Wolfgang Joosten*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Fernverkehr AG,
Lünen

- a) DB Fernverkehr AG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn (Beirat)

::: Günter Kirchheim*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der
Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Netz AG,
Essen

- a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn
DEVK Pensionsfonds-AG (Vorsitz)
DEVK Vermögensvorsorge-
und Beteiligungs-AG (Vorsitz)

::: Helmut Kleindienst*

Betriebsratsvorsitzender der
DB Dienstleistungen GmbH,
Eppstein/Taunus

- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

::: Dr. Jürgen Krumnow

Ehem. Mitglied des Vorstands der Deutschen Bank AG, Wiesbaden

- a) DB Mobility Logistics AG
Lenze AG
- b) Bahlsen GmbH & Co. KG (Beirat)
Peek & Cloppenburg KG (Beirat)

::: Prof. Dr. Knut Löschke

Unternehmer-Berater, Leipzig

- a) Stratos Aktiengesellschaft
Universitätsklinikum Leipzig, AÖR
- b) Druck & Werte GmbH (Beirat, Vorsitz)

::: Vitus Müller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats Regio/Stadtverkehr des Deutsche Bahn Konzerns, Stuttgart

- a) DB Regio AG

::: Ute Plambeck*

Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für die Länder Hamburg/Schleswig-Holstein, Hamburg

- a) Autokraft GmbH
S-Bahn Hamburg GmbH
Sparda-Bank Hamburg eG
- b) Seehafen Kiel GmbH & Co. KG (Beirat)

::: Mario Reiß*

Vorsitzender des Betriebsrats der DB Schenker Rail Deutschland AG NL Süd-Ost, Süptitz

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG

::: Regina Rusch-Ziemba*

Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Hamburg

- a) DB Station & Service AG
DB Bahnbau Gruppe GmbH
DB Fahrwegdienste GmbH
DB JobService GmbH
DB ProjektBau GmbH
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Vorsitz)
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
DEVK Pensionsfonds-AG

::: Prof. Klaus-Dieter Scheurle

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn

- a) DB Mobility Logistics AG
Fraport AG
- b) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Vorsitz)

::: Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Heinrich Weiss

Vorsitzender der Geschäftsführung der SMS Holding GmbH, Hilchenbach-Dahlbruch

- a) DB Mobility Logistics AG
SMS Siemag AG¹⁾ (Vorsitz)
Voith AG
- b) Bombardier Inc., Montreal/Kanada

Aufsichtsratsausschüsse

::: Mitglieder des Präsidialausschusses

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)

Günter Kirchheim

Alexander Kirchner

Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

::: Mitglieder des Prüfungs- und

Compliance-Ausschusses

Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)

Helmut Kleindienst

Regina Rusch-Ziemba

Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

::: Mitglieder des Personalausschusses

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)

Günter Kirchheim

Alexander Kirchner

Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

::: Mitglieder des Vermittlungsausschusses

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)

Günter Kirchheim

Alexander Kirchner

Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

¹⁾ Konzerninternes Mandat.

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31.12.2011 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2011. Bei einem Eintritt nach dem 31.12.2011 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

Berlin, den 21. Februar 2012

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

Der Vorstand

WEITERE INFORMATIONEN

PUMPSPEICHERKRAFTWERK

Energie aus Wind und Sonne gilt als unzuverlässig, da es schwierig ist, sie zu speichern. Doch die Forschung ist in Deutschland in den letzten Jahren deutlich damit vorangekommen, dieses Problem zu lösen. Deutsche Forscher haben verschiedene Methoden entwickelt, um den Strom zu speichern, zum Beispiel in Pumpspeicherkraftwerken, in Druckluftspeicherwerken oder durch die Umwandlung des Stroms in Erdgas.

273 BAHNBEIRAT

274 GLOSSAR

274 Finanzwirtschaftliche Begriffe

275 Geschäftsspezifische Begriffe

276 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS



BAHNBEIRAT

Um unabhängige Ratgeber für die öffentliche Debatte und die Positionierung des Unternehmens zu gewinnen, hat der Konzernvorstand im Jahr 2002 den BahnBeirat gegründet.

Der BahnBeirat ist ein Gremium renommierter Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlichem Leben, mit dem der DB-Konzern zentrale unternehmerische Positionen und Anliegen intensiv diskutiert. Seine Aufgaben bestehen darin, die Positionen des DB-Konzerns zu hinterfragen und mit dem

Vorstand zu erörtern, Aussagen zu untermauern und den Dialog mit der Öffentlichkeit zu unterstützen.

Mindestens zweimal jährlich diskutiert der BahnBeirat in den Beiratssitzungen aktuelle Fragen zur unternehmerischen Entwicklung des DB-Konzerns. Darüber hinaus bildet der BahnBeirat begleitende Ausschüsse, in denen Schwerpunktthemen mit den Fachabteilungen des DB-Konzerns vertieft werden.

::: Prof. Dr. Dr. h. c. Gerd Aberle
Justus-Liebig-Universität Gießen

::: Prof. Dr. Herbert Henzler
Ludwig-Maximilians-Universität München

::: Prof. Dr. Dr. Christian Kirchner
Humboldt-Universität zu Berlin

::: Prof. Dr. Thomas Ehrmann
Westfälische Wilhelms-Universität Münster

::: Prof. Dr. Dres. h. c. Peter Hommelhoff
Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg

::: Prof. Dr. Werner Rothengatter
Universität Karlsruhe

::: Dr. Volker Hauff
Bundesminister a. D.

::: Jürgen Hubbert
Ehemaliger Vorstand der Daimler AG

::: Prof. Dr. Thomas Straubhaar
Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut

::: Hans Jochen Henke
Rechtsanwalt, Staatssekretär a. D.

::: Dr. Walther Leisler Kiep
Minister a. D.

::: Dr. Jürgen Weber
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Deutschen Lufthansa AG

GLOSSAR

Finanzwirtschaftliche Begriffe

::: Brutto-Investitionen

Insgesamt getätigte Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände – unabhängig von der Finanzierungsart.

::: Capital Employed

Umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) sowie das Nettoumlaufvermögen.

::: Commercial-Paper-Programm (CP-Programm)

Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung kurzfristiger Schuldverschreibungen.

::: Debt-Issuance-Programm

Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung von Anleihen. Hierdurch wird eine hohe Flexibilität in der Emissionstätigkeit gewährleistet.

::: Derivative Finanzinstrumente (Derivate)

Finanzkontrakte, deren Werte von der Kursentwicklung eines zugrunde liegenden Vermögenswerts abhängen (Bezugsgrößen sind zum Beispiel Zinssätze oder Warenpreise). Wichtige Beispiele sind Optionen, Futures, Forwards und Swaps.

::: Earnings before Interest and Taxes (EBIT)

Operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern.

::: Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)

Operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

::: Eigenkapitalquote

Finanzkennzahl, die auf die Bilanzstruktur abstellt: Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme in Prozent.

::: Equity-Methode/At-Equity-Bilanzierung

Verfahren zur Bilanzierung von Beteiligungen, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzernabschluss einbezogen werden. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals an der Beteiligung fortgeschrieben.

::: Gearing

Finanzkennzahl, die als Strukturkennziffer das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital in Prozent beschreibt.

::: International Financial Reporting Standards (IFRS)

International anerkannter Rechnungslegungsstandard. Seit 2002 gilt die Bezeichnung IFRS für das Gesamtkonzept der vom International Accounting Standards Board verabschiedeten Standards. Bereits zuvor verabschiedete Standards werden weiter als International Accounting Standards (IAS) zitiert.

::: Investitionszuschüsse

Finanzierungsbeteiligungen Dritter an spezifizierten Investitionsvorhaben ohne zukünftige Tilgungserfordernisse.

::: Kapitalkosten

Auf Basis von Marktwerten als gewichteter Durchschnittswert aus risikoadäquaten Markttrenditen für Eigen- und Fremdkapital berechnete Mindestrenditeanforderung.

::: Konsolidierungskreis

Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzernabschluss einbezogen sind.

::: Kreditfazilitäten

Von Banken eingeräumte Kreditmöglichkeiten, die bei Bedarf in Anspruch genommen werden können.

::: Netto-Finanzschulden

Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen.

::: Netto-Investitionen

Brutto-Investitionen abzüglich der Investitionszuschüsse von Dritten, zum Beispiel für Infrastrukturinvestitionen.

::: Operate Leases

Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente: gepachtete oder gemietete Vermögensgegenstände.

::: Operatives Ergebnis nach Zinsen

Ergebniskennzahl, die für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung zusätzlich die Finanzierungskosten berücksichtigt (vor allem in den Infrastruktur-Geschäftsfeldern relevant). Daher wird im Vergleich zum EBIT zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

::: Rating

Bonitätseinstufung, die durch Rating-Agenturen vorgenommen wird und Auswirkungen auf die Refinanzierungsmöglichkeiten und -kosten eines Unternehmens hat.

::: Return on Capital Employed (ROCE)

Kennziffer zur wertorientierten Steuerung. Entspricht der Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Capital Employed). Verhältniszahl in Prozent, definiert als (bereinigtes) EBIT im Verhältnis zum Capital Employed.

::: Saldierungsfähiges Planvermögen

Vermögensgegenstände, die bilanziell mit Brutto-Pensionsverpflichtungen verrechnet werden.

::: Swap

Bei einem Swap »tauschen« zwei Vertragspartner ihre Finanzierungsbedingungen aus und profitieren von Kostenvorteilen des jeweils anderen.

::: Tilgungsdeckung

Finanzkennziffer, die das Verhältnis zwischen laufender Finanzierungskraft und den finanziellen Verpflichtungen des Unternehmens (adjustierte Netto-Finanzschulden) beschreibt.

::: Zinslose Darlehen

Zu tilgende, aber unverzinsliche Darlehen des Bundes. Resultieren aus Finanzierungsbeteiligungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege.

Geschäftsspezifische Begriffe

Bedarfsplan

In den Bundesverkehrswegeplan eingestellte Neu- und Ausbaustrecken.

Bestandsnetz

Bestehendes Schienennetz und damit Rückgrat der Infrastruktur.

Besteller

In der Regel Bundesländer, die als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Nahverkehrsleistungen bei Verkehrsunternehmen bestellen.

Betriebsleistung

Von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz zurückgelegte Strecke. Maßgröße: Trassenkilometer (Trkm).

Buskilometer (Buskm)

Ein Buskilometer entspricht der Fahrt eines Busses über eine Entfernung von 1 km.

Einzelwagenverkehr

Angebot im Güterverkehr zur Beförderung einzelner Güterwagen, die mit anderen Güterwagen zu einem Zug zusammengeschlossen werden. Die einzelnen Güterwagen eines solchen Zuges können unterschiedliche Ausgangs- und Zielbahnhöfe haben.

Frachtführer

Unternehmen, das für den Warentransport eingesetzt wird.

Ganzzugverkehr

Angebot im Güterverkehr zur Beförderung von zu einem ganzen Zug zusammengestellten Güterwagen.

Integrierte Konzernstruktur

Eisenbahnverkehrsunternehmen, das zugleich auch Eisenbahninfrastrukturbetreiber ist.

Intermodaler Wettbewerb

Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern, zum Beispiel zwischen Schiene und Luftverkehr.

Interoperabilität (Mehrsystemfähigkeit)

Fähigkeit von Schienenfahrzeugen, sich an unterschiedliche technische Standards (zum Beispiel Spurweiten oder Stromsysteme) anpassen und so möglichst durchgängig zwischen verschiedenen Schienennetzen einzelner Staaten verkehren zu können.

Intramodaler Wettbewerb

Wettbewerb innerhalb eines Verkehrsträgers, zum Beispiel innerhalb des Eisenbahnsektors.

Kombinierter Verkehr (KV)

Verknüpfter Transport von Containern oder ganzen Lkw auf Schiene und Straße.

Kontraktlogistik

Leistungsbündel, das mehrere logistische Aktivitäten umfasst. Der Dienstleister ist nicht nur Organisator von Transportaufträgen, sondern übernimmt eigenverantwortlich Teile der Wertschöpfungskette.

Netzzugang

Eisenbahninfrastrukturunternehmen stellen ihr Schienennetz gegen Entgelt Eisenbahnverkehrsunternehmen für Zugfahrten zur Verfügung.

Personenkilometer (Pkm)

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reisereichweite.

Stationspreissystem

Transparentes und diskriminierungsfreies Preissystem für die Nutzung der Personenbahnhöfe. Die Höhe der Stationspreise ist maßgeblich von dem Leistungs- und Ausstattungsstand des jeweiligen Bahnhofs abhängig.

Supply Chain (Wertschöpfungskette)

Die Supply Chain eines Produkts umfasst alle wertgenerierenden Aktivitäten sämtlicher Fertigungs- und Absatzstufen, angefangen bei den Rohmaterialien bis hin zu den fertigen Produkten.

Tonnenkilometer (tkm)

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Güterverkehr: Produkt aus der transportierten Menge (Tonnen) und der zurückgelegten Entfernung (Kilometer).

Traktion

Antrieb zur Beförderung von Zügen. Je nach Energiequelle, Antriebsmaschine und Kraftübertragung werden unter anderem elektrische, dieselektrische und dieselhydraulische Traktion unterschieden. Triebfahrzeuge, die neben der elektrischen Traktion auch über eine dieselgestützte Traktion verfügen, werden auch als Hybridfahrzeuge bezeichnet.

Trasse

Im Fahrplan festgelegter Laufweg eines Zuges.

Trassenkilometer (Trkm)

Siehe Betriebsleistung.

Trassenpreissystem (TPS)

Regelt transparent und diskriminierungsfrei die Preise für die Nutzung des Schienennetzes durch interne und externe Kunden unter Berücksichtigung der individuellen Charakteristiken der benutzten Infrastruktur.

Twenty Foot Equivalent Unit (TEU)

Standardisierte Containereinheit mit 20 Fuß Länge (1 Fuß = 30 cm).

Verkehrsleistung

Zentrale Kennzahl zur Messung der erbrachten Leistung im Personen- und Güterverkehr. Maßgrößen: Personenkilometer (Pkm), Tonnenkilometer (tkm).

Verkehrsvertrag

Vertrag zwischen Besteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Erbringung von Personennahverkehrsleistungen.

Zugkilometer (Zugkm)

Ein Zugkilometer entspricht der Fahrt eines Zuges über eine Entfernung von 1 km.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

... A

ABS – Ausbaustrecke
 AEG – Allgemeines Eisenbahngesetz
 AgvMoVe – Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister
 APS – Anlagenpreissystem
 ATOC – Association of Train Operating Companies

... B

bbl – Barrel
 BDZ – Bulgarische Staatsbahn
 BEV – Bundeseisenbahnvermögen
 BGH – Bundesgerichtshof
 BilMoG – Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts
 BIP – Bruttoinlandsprodukt
 BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
 BNetzA – Bundesnetzagentur
 BR – Baureihe
 BSOG – Bus Service Operators Grant
 Bund – Bundesrepublik Deutschland
 BUND – Bund für Naturschutz Deutschland e.V.
 Buskm – Buskilometer
 BVerwG – Bundesverwaltungsgericht

... C

CHF – Schweizer Franken
 CL – Kontraktlogistik
 COSO – Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission
 CO₂ – Kohlenstoffdioxid, auch Kohlendioxid

... D

DBAG – Deutsche Bahn AG
 DB Finance – Deutsche Bahn Finance B.V.
 DB-Konzern – Deutsche Bahn Konzern
 DBMLAG – DB Mobility Logistics AG
 DBML-Konzern – DB Mobility Logistics Konzern
 DfT – Department for Transport
 DOJ – US-Justizministerium
 DSA – Dynamische Schriftanzeige

... E

EBA – Eisenbahn-Bundesamt
 ECR – Euro Cargo Rail
 EFSF – Europäische Finanzstabilisierungsfazilität
 EFSM – Europäischer Finanzstabilisierungsmechanismus
 EIU – Eisenbahninfrastrukturunternehmen
 ERA – Europäische Eisenbahnagentur
 ERTMS – European Rail Traffic Management System
 ESTW – Elektronisches Stellwerk
 ET – Elektrischer Triebzug

ETCS – Europäisches Leit- und Sicherungssystem
 EVG – Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
 EVU – Eisenbahnverkehrsunternehmen
 EZB – Europäische Zentralbank

... F

FIS – Firmen Informations System
 FS – Ferrovie dello Stato (italienische Staatsbahn)

... G

GBP – Britisches Pfund Sterling
 GDL – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
 GFR – Grup Feroviar Roman
 GKN – Gemeinschaftskraftwerk Neckarwestheim
 GPS – Global Positioning System
 GWh – Gigawattstunde

... H

HFM – Hyperion Financial Management
 HGB – Handelsgesetzbuch
 HKD – Hongkong-Dollar

... I

IFRS – International Financial Reporting Standards
 IT – Informationstechnologie

... J

JPY – Japanischer Yen

... K

KonTraG – Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich
 kV – Kilovolt

... L

LIB-Index – Liberalisierungsindex
 Lkw – Lastkraftwagen
 LuFV – Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

... M

M & A – Mergers & Acquisitions
 MaRisk – Mindestanforderungen an das Risikomanagement
 MIV – Motorisierter Individualverkehr
 MJ – Megajoule
 MOE – Mittel- und Osteuropa
 MWh – Megawattstunde

... N

NABU – Naturschutzbund Deutschland e.V.
 NBS – Neubaustrecke
 Nkm – Nutzwagenkilometer
 NOK – Norwegische Krone
 NS – Niederländische Bahnen

... O

ÖBB – Österreichische Bundesbahnen
 OECD – Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

OLG – Oberlandesgericht
 OPEC – Organisation Erdöl exportierender Länder
 ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr
 ORR – Office of Rail Regulation
 ÖSPV – Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

... P

P – Personen
 PBefG – Personenbeförderungsgesetz
 PCGK – Public Corporate Governance Kodex des Bundes
 Pkm – Personenkilometer
 Pkw – Personenkraftwagen
 PPA – Kaufpreisallokation

... Q

QRDC – Qatar Railways Development Company

... R

RDG – Rail Delivery Group
 ROCE – Return on Capital Employed

... S

SBB – Schweizerische Bundesbahnen
 SCM – Supply Chain Management
 SNCF – Société Nationale des Chemins de fer Français (französische Staatsbahn)
 SPNV – Schienenpersonennahverkehr
 SPS – Stationspreissystem
 S & P – Standard & Poor's

... T

t – Tonnen
 TEL – Trans Eurasia Logistics
 TEN – Transeuropäische Netze
 TEU – Twenty Foot Equivalent Unit
 tkm – Tonnenkilometer
 TPS – Trassenpreissystem
 Trkm – Trassenkilometer

... U

UIC – Internationaler Eisenbahnverband
 UMC – UmweltMobilCheck
 USD – US-Dollar

... V

VCD – Verkehrsclub Deutschland
 VDE – Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
 VZP – Vollzeitpersonen

... W

WACC – Weighted Average Cost of Capital (gewichtete Kapitalkosten)
 WAN – Wide Area Network

... Z

Zugkm – Zugkilometer

10-JAHRES-ÜBERSICHT

— IN MIO. €	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003 ¹⁾	2002 ¹⁾
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG										
Umsatz	37.979	34.410	29.335	33.452	31.309	30.053	25.055	23.962	28.228	18.685
Gesamtleistung	40.436	36.617	31.271	35.324	33.254	31.943	26.728	25.890	30.438	20.900
Sonstige betriebliche Erträge	3.062	3.120	3.864	3.046	3.219	2.859	2.366	2.860	3.138	2.830
Materialaufwand	-20.906	-19.314	-15.627	-18.544	-17.166	-16.449	-12.650	-12.054	-15.776	-9.546
Personalaufwand	-13.076	-11.602	-11.115	-10.583	-9.913	-9.782	-9.211	-9.556	-10.337	-8.387
Abschreibungen	-2.964	-2.912	-2.825	-2.723	-2.795	-2.950	-2.801	-2.722	-2.694	-2.434
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.375	-4.092	-3.360	-3.927	-3.704	-3.144	-3.080	-3.274	-4.316	-3.358
Operatives Ergebnis (EBIT)	2.177	1.817	2.208	2.593	2.895	2.477	1.352	1.144	-	-
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	19	17	9	21	32	18	76	49	-	-
Übriges Finanzergebnis	3	-23	-4	-47	-3	1	7	-55	-	-
Zinsergebnis	-840	-911	-826	-760	-908	-941	-945	-984	-637	-489
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.359	900	1.387	1.807	2.016	1.555	490	154	-133	-438
Jahresergebnis	1.332	1.058	830	1.321	1.716	1.680	611	180	-245	-468
BETRIEBLICHE ERGEBNISGRÖSSEN										
EBITDA bereinigt	5.141	4.651	4.402	5.206	5.113	-	-	-	-	-
EBIT bereinigt	2.309	1.866	1.685	2.483	2.370	2.143	1.350	1.011	465	37
WERTMANAGEMENT										
Capital Employed per 31.12.	31.732	31.312	28.596	27.961	27.393	28.693	27.013	26.490	30.964	30.428
Return on Capital Employed (ROCE) in %	7,3	6,0	5,9	8,9	8,7	7,5	5,0	3,8	1,5	0,1
Tilgungsdeckung in %	20,5	18,1	19,4	22,5	21,1	18,6	14,7	12,7	-	-
Gearing in %	110	118	115	131	151	213	256	276	-	-
Netto-Finanzschulden/EBITDA	3,2	3,6	3,4	3,1	3,2	-	-	-	-	-
CASHFLOW/INVESTITIONEN										
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.390	3.409	3.133	3.539	3.364	3.678	2.652	2.736	-	-
Brutto-Investitionen	7.501	6.891	6.462	6.765	6.320	6.584	6.381	7.238	9.121	9.994
Netto-Investitionen	2.569	2.072	1.813	2.599	2.060	2.836	2.362	3.251	4.013	5.355
BILANZ PER 31. 12.										
Langfristige Vermögenswerte	44.059	44.530	41.308	42.353	42.046	43.360	42.907	43.200	-	-
davon Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	41.541	42.027	39.509	39.976	39.855	41.081	40.430	40.861	40.093	38.869
davon aktive latente Steuern	1.461	1.471	1.173	1.692	1.644	1.800	1.556	1.301	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	7.732	7.473	5.995	5.840	6.483	5.080	4.194	4.416	-	-
davon flüssige Mittel	1.703	1.475	1.470	879	1.549	295	305	765	265	271
Eigenkapital	15.126	14.316	13.066	12.155	10.953	9.214	7.675	7.067	5.076	5.708
Eigenkapitalquote in %	29,2	27,5	27,6	25,2	22,6	19,0	16,3	14,8	10,7	12,4
Langfristiges Fremdkapital	24.238	24.762	23.359	23.161	25.612	26.319	27.963	29.440	30.464	27.779
davon Finanzschulden	16.367	16.394	14.730	14.083	16.228	17.165	18.310	19.045	-	-
davon Pensionsverpflichtungen	1.981	1.938	1.736	1.649	1.594	1.514	1.414	1.341	-	-
Kurzfristiges Fremdkapital	12.427	12.925	10.878	12.877	11.964	12.907	11.463	11.109	12.107	12.524
davon Finanzschulden	1.984	2.159	1.780	2.770	1.834	2.716	1.664	1.231	-	-
Netto-Finanzschulden	16.592	16.939	15.011	15.943	16.513	19.586	19.669	19.511	-	-
Bilanzsumme	51.791	52.003	47.303	48.193	48.529	48.440	47.101	47.616	47.647	46.023

— IN MIO. €	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003 ¹⁾	2002 ¹⁾
LEISTUNGSDATEN IM SCHIENENVERKEHR										
PERSONENVERKEHR ²⁾										
Reisende in Mio.	1.981	1.950	1.908	1.920	1.835	1.854	1.785	1.695	1.681	1.657
Fernverkehr	125	126	123	123	119	120	119	115	117	128
Regional- und Stadtverkehr	1.856	1.824	1.785	1.797	1.717	1.735	1.667	1.580	1.564	1.529
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	79.228	78.582	76.772	77.812	74.792	74.788	72.554	70.260	69.534	69.848
Fernverkehr	35.565	36.026	34.708	35.457	34.137	34.458	33.641	32.330	31.619	33.173
Regional- und Stadtverkehr	43.663	42.556	42.064	42.355	40.654	40.331	38.913	37.930	37.915	36.675
GÜTERVERKEHR										
Beförderte Güter in Mio. t	411,6	415,4	341,0	378,7	312,8	307,6	274,6	295,3	282,3	289,4
Verkehrsleistung in Mio. tkm	111.980	105.794	93.948	113.634	98.794	96.388	88.022	89.494	85.151	82.756
Verkehrsleistung insgesamt in Mio. Ptkm	191.208	184.376	170.720	191.446	173.586	171.177	160.576	159.754	154.685	152.604
INFRASTRUKTUR										
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.051	1.034	1.003	1.043	1.050	1.016	998	1.001	988	967
davon konzernexterne Kunden	220	195	170	162	147	128	110	88	70	50
MITARBEITER ³⁾										
Im Jahresdurchschnitt	282.260	251.810	239.888	240.008	231.356	228.990	220.343	229.830	249.251	224.758
Zum Jahresende	284.319	276.310	239.382	240.242	237.078	229.200	216.389	225.632	242.759	250.690

¹⁾ Finanzkennzahlen nach HGB.

²⁾ Ohne Arriva.

³⁾ In Vollzeitpersonen, das heißt, Teilzeitkräfte werden anteilig umgerechnet.

IMPRESSUM

REDAKTION Deutsche Bahn AG, Investor Relations | GESTALTUNG UND DTP Studio Delhi, Mainz | LEKTORAT AdverTEXT, Düsseldorf
LITHOGRAFIE Koch Lichtsatz und Scan, Wiesbaden | DRUCK ColorDruck Leimen, Leimen | FOTOGRAFIE UND BERATUNG
Max Lautenschläger, Berlin | BILDNACHWEIS Bartłomiej Banaszak (Seite U3, 55, 65), Norbert Basner (Seite U4), Christian Bedeschinski
(Seite 22, 60), Ralf Braum (Seite U4, 67), Martin Busbach (Seite 65), Samfoto/Svein Erik Dahl (Seite 58), DBAG (Seite 54, 64), Volker Emerleben
(Seite 58, 62), Clemens Emmler (Seite 60), Alexander Fischer (Seite 26), Alex Grimm (Seite 61), Axel Hartmann (Seite 56), Tobias Heyer
(Seite 66), Roland Horn (Seite U4, 54, 58), Roland Horn/Max Lautenschläger (Seite U3), Jürgen Hörstel (Seite 63), iStockphoto.com/
Justin Hutchings (Seite 271/272), Jet-Foto (Seite 27, 28), Wolfgang Klee (Seite 65), Michal Málek (Seite 61), Lothar Mantel (Seite 55),
Roberto Matthaei (Seite 68), Christoph Müller (Seite 65), Rüdiger Nehmzow (Seite 16), Michael Neuhaus (Seite 63, 66), Peter-Michael Petsch
(Seite 67), Philipp von Recklinghausen (Seite 28), Hartmut Reiche (Seite 27, 59), Christoph Siegert (Seite 63), Siemens AG (Seite 22, 55, 59, 62),
Elke Sönnecken (Seite 61), Axel Stephan (Seite 60), Suzesizu/Fotolia.com (Seite 69/70), Tupungato/Fotolia.com (Seite 30/31), Georg Wagner
(Seite 68), Claus Weber (Seite U4, 63), Heinz-Hermann Wesche (Seite U4), Mark Wilson (Seite 18)



Gedruckt auf
Circlesilk Premium White
(100 % Recyclingpapier)

KONTAKTINFORMATIONEN

INVESTOR RELATIONS

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon: 030.297-64031
Telefax: 069.265-20110
E-Mail: ir@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/ir



Dieser Geschäftsbericht, der Geschäftsbericht des DB Mobility Logistics Konzerns, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG, die Geschäftsberichte der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der DB Station & Service AG und der DB Netz AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar.

Dieser Geschäftsbericht, der Geschäftsbericht des DB Mobility Logistics Konzerns und der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG erscheinen auch in englischer Sprache.

Der Geschäftsbericht 2011 wurde am 29. März 2012 veröffentlicht und ist auch im Internet unter www.db.de/gb abrufbar.

KONZERNKOMMUNIKATION

Allgemeine Unternehmenspublikationen, den Wettbewerbsbericht und den Nachhaltigkeitsbericht können Sie im Internet einsehen beziehungsweise bei der Konzernkommunikation bestellen:

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon: 030.297-61480
Telefax: 030.297-61485
E-Mail: presse@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Unsere Servicenummer 01805996633 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden.

Dabei gelten folgende Gebühren: für Anrufe aus dem deutschen Festnetz 14 ct/Min., Tarif bei Mobilfunk maximal 42 ct/Min.

FINANZTERMINE

26. JULI 2012

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Zwischenberichts
zum 1. Halbjahr 2012

21. MÄRZ 2013

Bilanzpressekonferenz,
Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2012



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com