




Unsere Zukunft:
Nachhaltig erfolgreich
Deutsche Bahn
Geschäftsbericht 2012

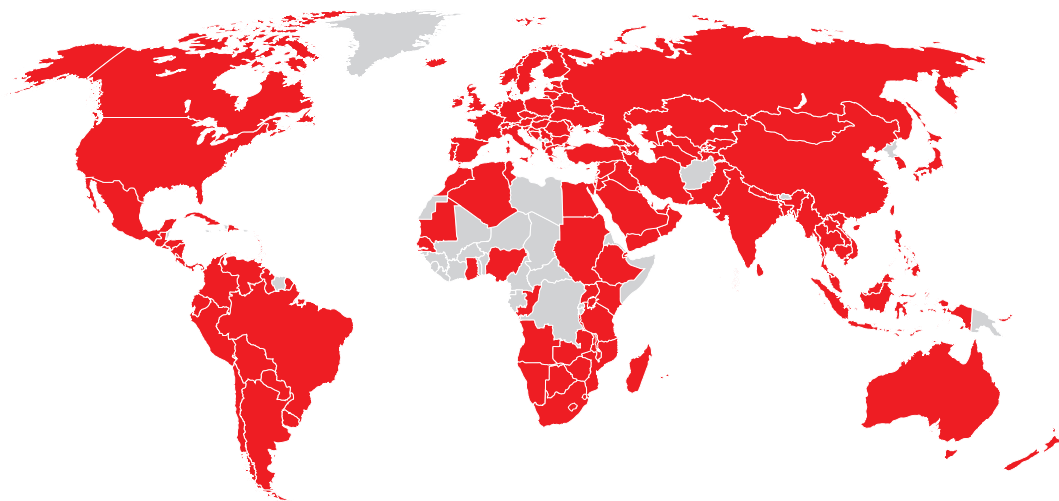
Auf einen Blick

 Ausgewählte Kennzahlen	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN – IN MIO. €				
Umsatz bereinigt	39.296	37.901	+1.395	+3,7
Umsatz vergleichbar	38.567	37.900	+667	+1,8
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.548	1.359	+189	+13,9
Jahresergebnis	1.477	1.332	+145	+10,9
EBITDA bereinigt	5.601	5.141	+460	+8,9
EBIT bereinigt	2.708	2.309	+399	+17,3
Langfristige Vermögenswerte per 31.12.	44.206	44.059	+147	+0,3
Kurzfristige Vermögenswerte per 31.12.	8.284	7.732	+552	+7,1
Eigenkapital per 31.12.	15.934	15.126	+808	+5,3
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16.366	16.592	-226	-1,4
Bilanzsumme per 31.12.	52.490	51.791	+699	+1,3
Capital Employed per 31.12.	32.691	31.732	+959	+3,0
Return on Capital Employed (ROCE) in %	8,3	7,3	-	-
Tilgungsdeckung in %	22,1	20,5	-	-
Gearing in %	103	110	-	-
Netto-Finanzschulden/EBITDA	2,9	3,2	-	-
Brutto-Investitionen	8.053	7.501	+552	+7,4
Netto-Investitionen	3.487	2.569	+918	+35,7
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	4.094	3.390	+704	+20,8
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende ¹⁾ in Mio.	4.181	2.738	+1.443	+52,7
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Reisende ²⁾ in Mio.	2.035	1.981	+54	+2,7
davon in Deutschland	1.974	1.925	+49	+2,5
Verkehrsleistung ²⁾ in Mio. Pkm	82.366	79.228	+3.138	+4,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	760,2	759,8	+0,4	+0,1
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	398,7	411,6	-12,9	-3,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	105.894	111.980	-6.086	-5,4
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.039	1.051	-12	-1,1
davon konzernexterne Bahnen	230,6	219,9	+10,7	+4,9
Anteil konzernexterner Bahnen in %	22,2	20,9	-	-
Stationshalte in Mio.	146,4	145,2	+1,2	+0,8
davon konzernexterne Bahnen	26,6	24,7	+1,9	+7,7
BUSVERKEHR				
Reisende ²⁾ in Mio.	725,4	756,3	-30,9	-4,1
Verkehrsleistung ²⁾ in Mio. Pkm	8.421	8.763	-342	-3,9
Betriebsleistung in Mio. Buskm	1.424	1.481	-57	-3,8
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	95.325	95.836	-511	-0,5
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.095	1.149	-54	-4,7
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.905	1.763	+142	+8,1
WEITERE KENNZAHLEN				
Auftragsbestand Verkehrsverträge Personenverkehr in Mrd. € per 31.12.	79,5	78,5	+1,0	+1,3
Betriebslänge Schienennetz in km	33.505	33.576	-71	-0,2
Personenbahnhöfe	5.645	5.685	-40	-0,7
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	287.508	284.319	+3.189	+1,1
Rating Moody's/Standard & Poor's/Fitch	Aa1/AA/AA	Aa1/AA/AA	-	-

¹⁾ Vorjahr ohne Arriva (2012 ohne Arriva: 2.760 Mio., +0,8 %).

²⁾ Ohne Arriva.

Weltweite Präsenz



DB Bahn Fernverkehr

EUROPA

Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Niederlande, Österreich, Polen, Schweiz, Tschechische Republik, Ungarn

DB Bahn Regio

EUROPA

Deutschland

DB Arriva

EUROPA

Dänemark, Großbritannien, Italien, Malta, Niederlande, Polen, Portugal, Schweden, Slowakei, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn

DB Schenker Rail

EUROPA

Albanien, Belgien, Bosnien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Mazedonien, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Ungarn, Weißrussland

DB Schenker Logistics

EUROPA

Albanien, Belgien, Bosnien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Mazedonien, Moldawien, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine, Ungarn, Weißrussland, Zypern

ASIEN/PAZIFIK

Armenien, Aserbaidshan, Australien, Bahrain, Bangladesch, China, Hongkong, Indien, Indonesien, Irak, Iran, Israel, Japan, Jemen, Jordanien, Kambodscha, Kasachstan, Katar, Kirgisien, Korea, Kuwait, Laos, Libanon, Macau, Malaysia, Malediven, Mauritius, Mongolei, Myanmar, Nepal, Neuseeland, Oman, Pakistan, Palästinensische Gebiete, Philippinen, Saudi-Arabien, Singapur, Sri Lanka, Syrien, Tadschikistan, Taiwan, Thailand, Turkmenistan, Usbekistan, Vereinigte Arabische Emirate, Vietnam

AFRIKA

Ägypten, Algerien, Angola, Äthiopien, Botswana, Dschibuti, Ghana, Kenia, Lesotho, Madagaskar, Malawi, Marokko, Mauretanien, Mosambik, Namibia, Nigeria, Sambia, Senegal, Simbabwe, Südafrika, Sudan, Tansania, Tunesien, Uganda

AMERIKA

Argentinien, Aruba, Barbados, Bolivien, Brasilien, Chile, Costa Rica, Curaçao, Dominikanische Republik, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Kanada, Kolumbien, Kuba, Mexiko, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Trinidad und Tobago, Uruguay, USA, Venezuela

DB Dienstleistungen

EUROPA

Deutschland

DB Netze Fahrweg

EUROPA

Deutschland

DB Netze Personenbahnhöfe

EUROPA

Deutschland

DB Netze Energie

EUROPA

Deutschland

Unsere Flotten und Netzwerke



STRATEGIE DB2020

*Unsere Zukunft:
Nachhaltig erfolgreich*





Nachhaltige

Strategie



DB2020

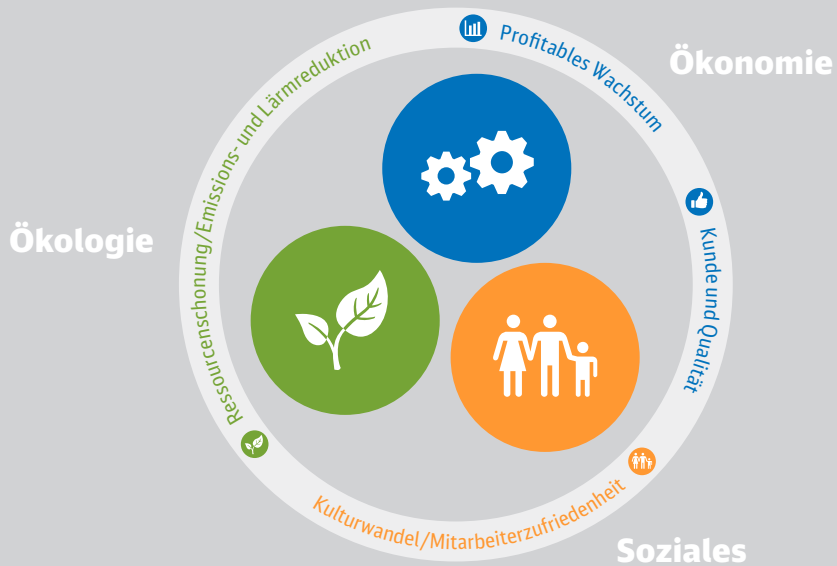
Strategie

Ökonomie, Soziales und Ökologie in Einklang bringen

Unsere Vision ist es, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu sein. Für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg müssen ökonomische, soziale und ökologische Gesichtspunkte in Einklang gebracht werden. Wir wollen profitabler Marktführer mit Fokus auf Kunde und Qualität werden, also eine führende Position in allen unseren Märkten einnehmen. Um das zu erreichen, brauchen wir Mitarbeiter, die mit Begeisterung für uns und unsere Kunden arbeiten. Als Top-Arbeitgeber wollen wir diese gewinnen und binden. Da Umweltfreundlichkeit Teil unseres Marken- und Leistungsversprechens ist, haben wir ein ambitioniertes Ziel: Wir wollen Umwelt-Vorreiter sein. Auch weil wir wissen, dass nur eine intakte Umwelt die Zukunftsfähigkeit der Gesellschaft sichert.

Strategie DB2020

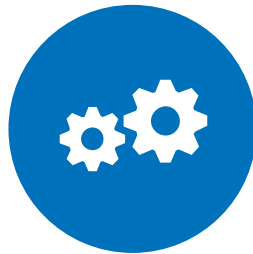
3 Dimensionen – 4 Stoßrichtungen





Ökonomie

Als profitabler Marktführer bieten wir unseren Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen an.



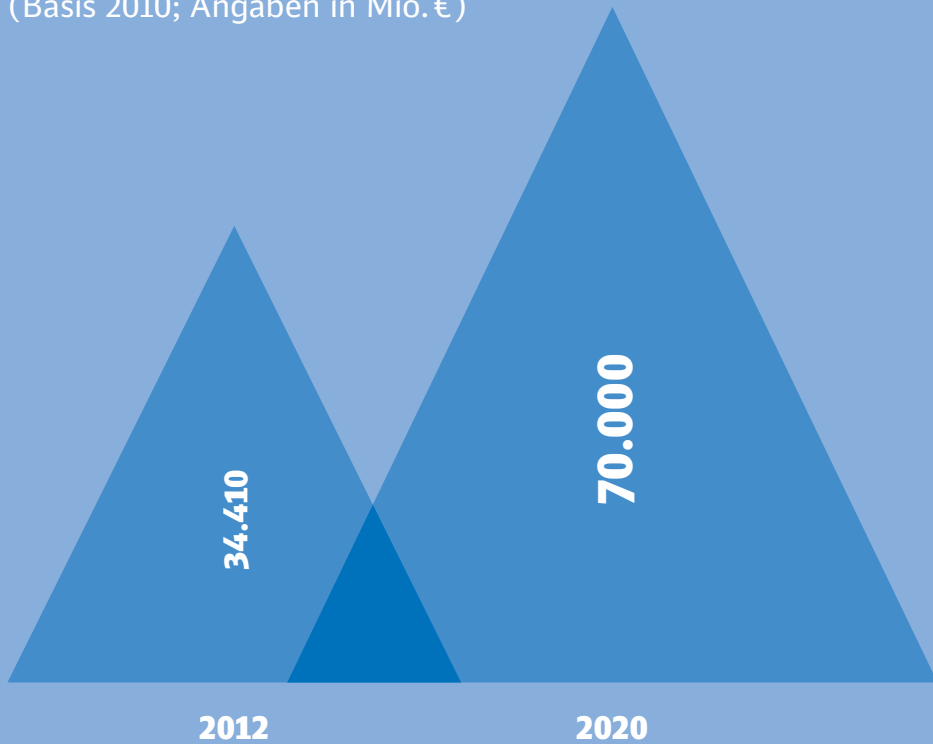
Ökonomie

Als profitabler Marktführer führende Positionen in unseren Märkten einnehmen

Profitabler Marktführer bedeutet, dass wir mit erstklassigen Angeboten und Top-Qualität unsere Kunden überzeugen. Im Jahr 2020 wollen wir 70 Milliarden Euro Umsatz erwirtschaften – das entspricht einer Verdoppelung binnen zehn Jahren. Zentrale Bedeutung hat dabei für uns die Sicherstellung einer angemessenen Profitabilität und finanziellen Stabilität des Unternehmens. Ziel sind eine Kapitalverzinsung von mindestens 10 Prozent und eine Tilgungsdeckung von mindestens 30 Prozent (Tilgung der Schulden anhand der aus der Geschäftstätigkeit erwirtschafteten Zahlungsmittel binnen drei Jahren). Unser Fokus liegt darauf, Marktchancen zu nutzen und Geschäfte konsequent und nachhaltig mit hoher Qualität zu entwickeln.

Ziele DB2020

Den Umsatz bis 2020 verdoppeln
(Basis 2010; Angaben in Mio. €)





Soziales

Als Top-Arbeitgeber gewinnen und binden wir qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für uns und unsere Kunden arbeiten.



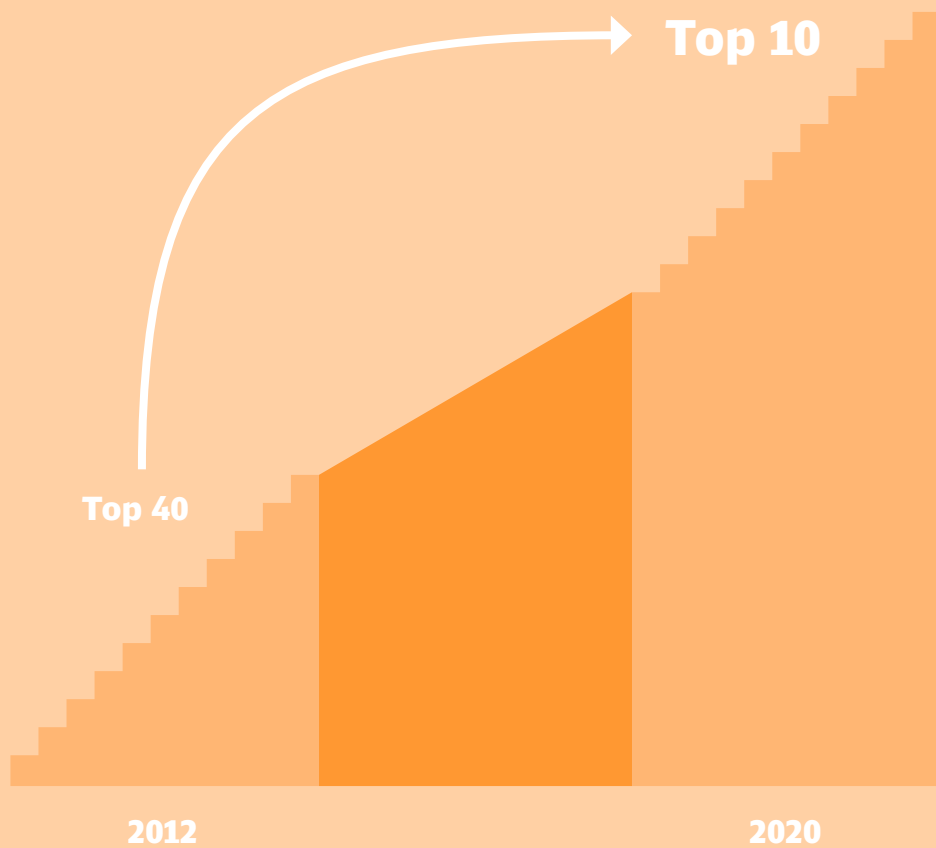
Soziales

Als Top-Arbeitgeber national und international Spitzenpositionen einnehmen

Als führender Mobilitäts- und Logistikdienstleister ist für uns der Mensch Dreh- und Angelpunkt. Zufriedene Mitarbeiter sind für uns die Voraussetzung für zufriedene Kunden und somit für unseren nachhaltigen Unternehmenserfolg. Daher wollen wir bis 2020 zu den Top-10-Arbeitgebern in Deutschland gehören und auch international Spitzenpositionen einnehmen. Um dieses Ziel zu erreichen, haben wir uns vorgenommen, unsere Attraktivität als Arbeitgeber zu steigern, die Mitarbeiterzufriedenheit nachhaltig zu erhöhen und unsere Robustheit gegen demografische Herausforderungen zu stärken. So wollen wir es unseren Mitarbeitern ermöglichen, angepasst an die jeweilige Berufs- und Lebensphase ein Berufsleben lang im DB-Konzern arbeiten zu können.

Ziele DB2020

Unter die Top 10 der Arbeitgeber in Deutschland kommen
(Ranking-Position)





Ökologie

Als Umwelt-Vorreiter setzen wir mit unseren Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen.



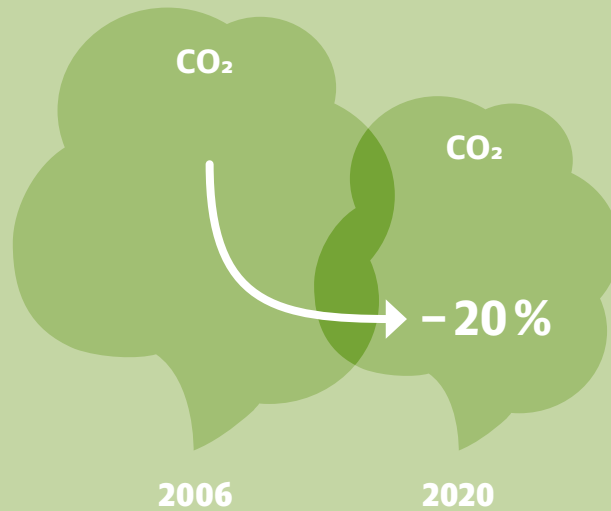
Ökologie

Als Umwelt-Vorreiter unsere führende Umweltposition ausbauen

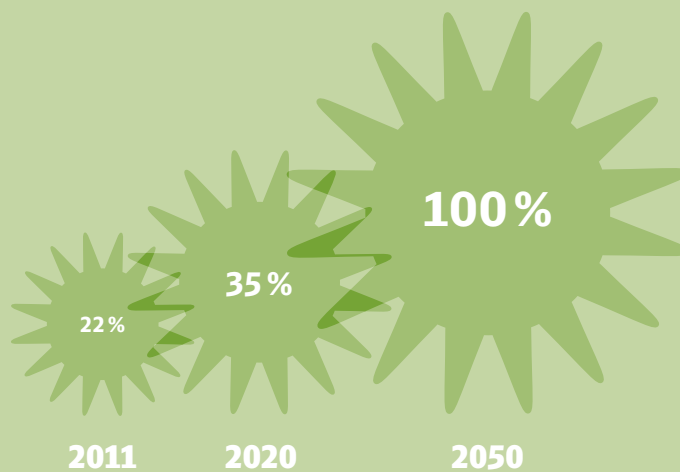
Als international führendes Mobilitäts- und Logistikunternehmen übernehmen wir Verantwortung für einen umweltschonenden Verkehr. Umweltfreundlichkeit ist Teil unseres Marken- und Leistungsversprechens. Der Schienenverkehr hat bereits heute einen Umweltvorsprung im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln. Umweltfreundliche Angebote werden künftig ein, wenn nicht sogar der wesentliche Faktor für Kaufentscheidungen von immer mehr Kunden sein. Unsere großen Geschäftskunden haben anspruchsvolle Klimaziele, daher wächst der Bedarf an CO₂-reduzierten Verkehrsleistungen. Unser Ziel ist es, eine Vielzahl grüner Produkte und Dienstleistungen anzubieten und die spezifischen CO₂-Emissionen bis 2020 um 20 Prozent zu reduzieren. Eine wichtige Maßnahme auf diesem Weg ist der Ausbau des Anteils erneuerbarer Energien im Bahnstrommix. Bis 2050 soll unser Schienenverkehr in Deutschland zu 100 Prozent mit Ökostrom fahren. Ein weiterer Schwerpunkt ist das Ziel, den Schienenlärm in Deutschland bis 2020 zu halbieren.

Ziele DB2020

Die spezifischen CO₂-Emissionen deutlich reduzieren
(indizierte Darstellung auf Basis des Jahres 2006)



Anteil erneuerbarer Energien im Bahnstrommix
(aus Wasser-, Wind- und Sonnenenergie)





Wir sind auf dem Weg

Ökonomie



Soziales



Ökologie



Ökonomie: Leistung und Qualität verbessern

Um profitabler Marktführer zu werden, wollen wir vor allem in unser Geschäft – in unsere Netzwerke, unsere Infrastruktur und unsere Flotten – investieren, um unsere Kunden zufriedenzustellen. Bei unserer strategischen Stoßrichtung »Kunde und Qualität« liegt das Augenmerk auf der Service- und Produktqualität. Dafür initiieren wir kontinuierliche Verbesserungsprozesse, um zum Beispiel die Kundeninformation auszubauen und bestmöglichen Service zu bieten. Unser Konzernportfolio bietet übergreifend interessante Wachstumspotenziale, die wir in unserer strategischen Stoßrichtung »Profitables Wachstum« bestmöglich nutzen wollen – sei es durch das Angebot neuer Verbindungen und den Gewinn von Verkehrsverträgen im Personenverkehr oder durch den Ausbau unserer Leistungen sowie den Gewinn neuer Kunden im Bereich Transport und Logistik. Zudem werden wir unser Konzerngeschäft gezielt erweitern.



Zugang verbessern: Online-Angebote ausgebaut (1)

Der Ausbau unserer Online-Angebote war 2012 ein zentrales Thema. Unter »Meine Bahn« können unsere Kunden aktuelle Informationen zu ihrer Verbindung per E-Mail-Service anfordern. Die neue App DB Tickets vereinfacht den Ticketkauf. Der DB Navigator sorgt dafür, dass Informationen in Echtzeit immer verfügbar sind. Seit Dezember bieten wir für den Großteil unserer ICE-Verbindungen eine individuelle grafische Sitzplatzwahl bei der Buchung an. Auf bahn.de haben wir die Buchung vereinfacht und die Bedienbarkeit auf Tablet-PCs verbessert.



(1)



(6)

Smarte Lösungen anbieten: Sendungsverfolgung optimiert (6)

Mit dem neuen Advanced Air&Ocean Tracking können Kunden, die den DB SCHENKERsmartbox-Service in Anspruch nehmen, ihre Containersendungen in Echtzeit rund um die Uhr verfolgen. Zudem lassen sich verschiedene Sensorparameter wie Feuchtigkeit, Beschleunigungskraft, Bewegung und Erschütterung abrufen. Über eine automatisierte Funktion wird der Kunde per E-Mail mit den entsprechenden voreingestellten Informationen versorgt, sobald seine Sendung bestimmte Meilensteine erreicht hat oder sich Parameter der Sendung verändert haben.

In die Infrastruktur investieren: Bahnhofsmodernisierungen umgesetzt (5)

Im Zuge des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms werden zahlreiche Bahnhöfe umfassend modernisiert. Als Erstes wurde der Bahnhof Bad Reichenhall in Bayern fertiggestellt. Unter anderem wurden die Bahnsteige modernisiert und mit neuen Dächern versehen.



(5)



Netzwerke ausbauen: neue Verbindungen aufgebaut (2)

Die neue Direktverbindung zwischen Frankfurt am Main und Marseille, die wir mit der SNCF in Betrieb genommen haben, verkürzt die Fahrzeit um 90 Minuten. Somit wird der Zugverkehr in Europa wieder ein Stück kundenorientierter und grenzüberschreitender.

Stärken auspielen: Verkehre durch den Tunnel erweitert (3)

Mit dem Ausbau unseres Angebots zwischen Polen und Großbritannien haben wir auf eine steigende Nachfrage reagiert und innerhalb unseres paneuropäischen Netzwerks von DB Schenker Rail einen neuen Transportkorridor etabliert. Der Zug ist der zweite reguläre Transport, der die High-Speed-1-Route befährt. Die Route verbindet den Kanaltunnel mit London und lässt als einzige Strecke in Großbritannien europäische Lademaße zu.



Wachstum realisieren: neue internationale Verkehre aufgenommen (4)

Eine besondere Herausforderung war 2012 die Betriebsaufnahme von umfangreichen neu gewonnenen Verkehren. Im August startete die erste Stufe des größten verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsvertrags in Schweden. 82 Straßenbahnen und 255 Busse wurden als Teil eines integrierten und komplexen Verkehrssystems in Betrieb genommen. Anfang Januar kamen in der zweiten Stufe noch einmal 183 Straßenbahnen und 484 Busse hinzu. In den Niederlanden hat DB Arriva den Betrieb von vier gewonnenen Verkehrsverträgen aufgenommen, die Bus- und Schienenleistungen mit knapp 400 neuen Bussen und 38 neuen Zügen umfassen.

Angebote erweitern: mit neuer BahnCard Verkehrsträger optimal verknüpft (7)

Die neue BahnCard 25 mobil plus, die zunächst in Berlin getestet wird, kombiniert erstmalig vier Mobilitätsangebote auf einer Karte. Sie enthält zusätzlich die Angebote Flinkster und Call a Bike. Die Nutzung des Berliner ÖPNV kann mittels eTicket hinzugebucht werden. Damit haben wir einen wichtigen Meilenstein für die zukunftsweisende und maßgeschneiderte CO₂-freie urbane Mobilität erreicht.



Komfort erhöhen: in neue Züge investiert (8)

Ein wesentlicher Meilenstein war 2012 die lange erwartete Auslieferung der ersten Talent-2-Züge. Modernes Farbdesign im Innenraum, Klimaanlage sowie Informationsdisplays für die Fahrgäste, die zum Beispiel über die nächsten Anschlüsse informieren, zeichnen den Komfort dieser neuen Triebzüge aus.

Fahrgefühl verbessern: Züge modernisiert (12)

Für unsere Kunden im Fernverkehr unterziehen wir sowohl die ICE-2-Flotte als auch unsere IC- und EC-Züge einem umfassenden Redesign. Mittlerweile sind 38 unserer 44 ICE-2-Züge modernisiert unterwegs. Im Dezember 2012 wurden auch die ersten überholten IC-Wagen wieder in Betrieb genommen. Das neue Design der IC- und EC-Züge orientiert sich an unseren ICEs. Es wurden neue Sitze eingebaut sowie die Wandverkleidungen, Tische und Teppiche ausgetauscht. Außerdem gibt es in allen Wagen Steckdosen am Platz. Die Bistrowagen und das Kleinkindabteil im Servicewagen wurden ebenfalls modernisiert.





Wachstum sichern: europaweit neue Verkehrsverträge abgeschlossen ⁽⁹⁾

DB Arriva und DB Bahn Regio ist es auch 2012 gelungen, große Verkehrsverträge zu gewinnen. Trotz eines wettbewerbsintensiven Umfelds konnten wir uns umfangreiche Verkehre in Deutschland, den Niederlanden, Großbritannien, Ungarn, Italien und Dänemark sichern. Damit konnten wir unseren Marktanteil in den einzelnen Ländern zum Teil deutlich ausbauen.



(9)



(11)

Portfolio erweitern: Krankentransportdienstleister Ambuline übernommen ⁽¹¹⁾

DB Arriva als führender Busbetreiber in Großbritannien hat den britischen Krankentransportspezialisten Ambuline übernommen. Mit der Übernahme wollen wir das Geschäft im Bereich der Krankentransporte und sozialen Fahrdienste in Großbritannien ausbauen. DB Arriva und Ambuline hatten bereits 2011 gemeinsam eine Reihe von Ausschreibungen für Krankentransporte gewonnen, die Anfang Juli 2012 in Betrieb gegangen sind.

Visionen realisieren: Schienengüter- verkehre bis nach China etabliert ⁽¹⁰⁾

Die 2011 aufgenommenen Schienengüterverkehre nach China haben wir weiter ausgebaut. Mit der Einführung eines einheitlichen Frachtbriefs arbeiten wir an einem wesentlichen Hebel, um die Wettbewerbsfähigkeit der Transporte weiter zu verbessern.



(10)



Soziales: Top-Arbeitgeber werden

Um unser Ziel, Top-Arbeitgeber zu werden, zu erreichen, haben wir uns vorgenommen, qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen, die mit Begeisterung für uns und unsere Kunden arbeiten. Neben unseren Bemühungen, neue Mitarbeiter zu gewinnen, müssen wir uns aber insbesondere auch um diejenigen kümmern, die bereits bei uns sind. Daher arbeiten wir intensiv an dem Miteinander im DB-Konzern und richten unsere Beschäftigungsbedingungen verstärkt an den individuellen Berufs- und Lebensphasen unserer Mitarbeiter aus. Dabei achten wir auch darauf, die Vielfalt im DB-Konzern zu fördern. So haben wir uns beispielsweise zum Ziel gesetzt, den Frauenanteil im gesamten DB-Konzern und in Führungspositionen nachhaltig zu steigern.



Neue Mitarbeiter gewinnen: Arbeitgeberauftritt neu gestartet (1)

Der Wettbewerb um junge Talente und gut ausgebildete Fachkräfte wird künftig weiter zunehmen. Unsere Mitarbeiter stehen im Mittelpunkt der Kampagne und präsentieren die Vielfalt und den Facettenreichtum des DB-Konzerns als Arbeitgeber. Zudem haben wir unseren Arbeitgeberauftritt im Internet mit einer neuen Karriere-Website (www.db.de/karriere) und Social-Media-Angebote grundsätzlich überarbeitet.



(1)



Nachwuchs fördern: Ausbildungsangebote ausgebaut (5)

Mit rund 3.700 Auszubildenden und 350 Dual-Studierenden haben wir 2012 erneut mehr Nachwuchskräfte eingestellt als im Vorjahr. Mit der Eröffnung einer neuen Ausbildungswerkstatt haben wir zudem unsere Kapazitäten erweitert. Als einer der größten Arbeitgeber in Deutschland bilden wir an über 20 Standorten in mehr als 25 Berufen aus und bieten duale Studiengänge in 23 Fachrichtungen an.

(5)



International Dialogue on the Future

Barcelona, 17-18 January 2012



(2)

An der Kultur arbeiten: den Wandel weiter vorangetrieben (2)

Auch 2012 wurde der Kulturentwicklungsprozess weiter vorangetrieben. Um ihn stärker in den Geschäftsfeldern und Regionen zu verankern, haben wir bis März 2012 14 regionale Zukunftsdialoge und einen internationalen Zukunftsdialog durchgeführt. Den Gemeinschaftsgedanken und die Zusammengehörigkeit zu stärken ist ein wichtiges Ziel des kulturellen Wandels.

Arbeitszeitgestaltung verbessern: Lösungen im Dialog gefunden (3)

In betrieblichen Arbeitszeitprojekten erarbeiten Mitarbeiter im Schicht- und Wechseldienst vor Ort gemeinsam mit den Führungskräften und Betriebsräten Lösungen, um die Arbeitszeit besser an die individuellen Bedürfnisse anzupassen. Rund 90.000 Mitarbeitern wollen wir es mithilfe dieser Projekte ermöglichen, Beruf und Familie besser zu vereinbaren.



(3)



(4)

Alle Mitarbeiter einbinden: konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt (4)

Mit der konzernweiten Mitarbeiterbefragung, die wir im Herbst 2012 erstmals durchgeführt haben, sind wir den nächsten konsequenten Schritt im Kulturentwicklungsprozess gegangen. Unsere rund 300.000 Mitarbeiter weltweit waren aufgerufen, ihre Meinung zu sagen, und über 61 Prozent haben von dieser Möglichkeit auch Gebrauch gemacht. Sowohl die Beteiligung als auch die Ergebnisse zeigen ein großes Interesse der Mitarbeiter, sich einzubringen und aktiv die Kultur im Unternehmen mitzugestalten.

Auf morgen vorbereitet sein: Demografie-Tarifvertrag abgeschlossen (6)

Mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) haben wir uns auf einen neuartigen Demografie-Tarifvertrag verständigt. Damit werden unsere Beschäftigungsbedingungen individueller und flexibler gestaltet, um die Personalpolitik stärker an den individuellen Berufs- und Lebensphasen ausrichten zu können. Vereinbart wurden

unter anderem ein unbefristetes Übernahmeangebot für alle Auszubildenden mit erfolgreichem Abschluss, ein Demografiemodell zur Arbeitszeitabsenkung für ältere Arbeitnehmer sowie eine unbefristete (konditionierte) Beschäftigungssicherung.



(6)

Vereinbarkeit von Beruf und Familie fördern: Angebote für unsere Mitarbeiter ausgebaut (10)

Zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben haben wir für unsere Führungskräfte eine berufliche Auszeit von bis zu sechs Monaten und Teilzeitmöglichkeiten eingeführt. Zudem bauen wir unsere Kinderbetreuungsangebote für Mitarbeiterkinder mit betriebsnahen Kindertagesstätten und Kooperationspartnern aus. So haben wir beispielsweise unsere Ferienbetreuung für Mitarbeiterkinder »DB RasselBAHNde« 2012 ausgeweitet.



(10)



Führung verbessern: an dem Miteinander arbeiten (7)

Unsere Führungskräfte haben maßgeblichen Einfluss auf die Kultur im Unternehmen. Daher haben wir 2012 mit der konzernweiten Entwicklung und Verankerung eines gemeinsamen Führungsverständnisses begonnen, das Führungselemente wie »Vorbild sein«, »Inspiration und geistige Anregung geben« sowie »individuelle Behandlung der Mitarbeiter« stärker betont.



(7)



(8)

Arbeitsalltag erleichtern: Tablet-PCs für Lokführer eingeführt (8)

Unsere Lokführer bei DB Schenker Rail nutzen für ihre Fahrplanunterlagen, Anweisungen und Regelwerke künftig moderne mobile Tablet-PCs. Informationen können so schneller zugänglich gemacht werden. Die Investition in Tablet-PCs verbessert nicht nur die Arbeitsbedingungen, sondern spart zusätzlich Papier und Zeit. Bis Ende 2013 werden rund 5.000 Tablet-PCs angeschafft.

Mitarbeiter qualifizieren: Logistik-Akademie in China gegründet (9)

DB Schenker hat in Peking eine Akademie zur Qualifizierung der Mitarbeiter gegründet, da der Bedarf an qualifiziertem Personal in China steigt. Die Akademie ist ein internes Schulungs- und Entwicklungsprogramm und trägt dazu bei, berufliche und persönliche Fähigkeiten gezielt weiterzuentwickeln. Das Programm richtet sich in erster Linie an das operative Management in der Kontraktlogistik.



(9)



Ökologie: Maßstäbe setzen

Um unsere ökologischen Ziele zu erreichen, treiben wir zahlreiche Themen voran. Durch den verstärkten Einkauf von erneuerbaren Energien steigt deren Anteil am Bahnstrommix zukünftig deutlich. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung und Vermarktung von grünen Produkten. Nach der Einführung der Eco Solutions, unseren grünen Transport- und Logistiklösungen, erreichen wir mit unserem Angebot eines grünen Fernverkehrs ab April 2013 einen weiteren Meilenstein. Durch den Einsatz von weiteren Elektroautos und die einfache Verknüpfung von Mobilitätsangeboten werden wir unser bestehendes Angebot an komplett CO₂-freien Mobilitätsketten sukzessive ausweiten und verbessern. Zudem investieren wir in Fahrzeuge mit alternativen Antrieben wie zum Beispiel Hybridbusse. Zentrale Themen sind für uns auch der effiziente Umgang mit unseren Ressourcen, die Lärminderung an Schienenwegen und -fahrzeugen und der Natur- und Artenschutz. In Hanau haben wir die Wiederansiedelung von Wildpferden unterstützt.





CO₂-Emissionen vermeiden: Fernverkehr »vergrünt« (1)

Ab dem 1. April 2013 können rund fünf Millionen BahnCard- und Zeitkarten-Inhaber sowie unsere bahn.corporate-Kunden in Fernverkehrszügen innerhalb Deutschlands mit 100 Prozent Ökostrom fahren, ohne dafür extra zu zahlen. Damit werden rund 75 Prozent aller Fahrten im Fernverkehr auf erneuerbare Energien umgestellt. Die Kosten für dieses Angebot tragen wir. Durch den direkten Bezug von Ökostrom (vorwiegend aus Wasserkraftwerken) wird verhindert, dass bei diesen Fernverkehrsfahrten CO₂ überhaupt erst entsteht.



(1)



(5)

Flächen sinnvoll nutzen: neue Photovoltaikanlagen ans Netz gegangen (5)

Seit 1997 stellen wir freie Flächen für Photovoltaikanlagen zur Verfügung. In Wittenberge/Brandenburg haben wir im August das bisher größte und leistungsstärkste Solarkraftwerk eingeweiht. Insgesamt werden hier jährlich 3,3 Millionen Kilowattstunden Strom erzeugt, die ins öffentliche Netz eingespeist werden.

Lärm reduzieren: zahlreiche Maßnahmen umgesetzt (4)

Um den Schienenlärm bis zum Jahr 2020 zu halbieren, verfolgen wir zahlreiche Maßnahmen: Im Güterverkehr halbieren wir mit Flüsterbremsen das Rollgeräusch, Schallschutzwände aus Gabionen dämmen den Schall, und Schienenstegdämpfer reduzieren die Schienenstegschwingungen und verringern die Lärmabstrahlung.



(4)

E-Mobilität ausbauen: neue Angebote eingeführt (2)

CO₂-freien Mobilitätsketten gehört die Zukunft. Gerade in Metropolen kommt der E-Mobilität in Hinblick auf die Reichweite ein besonders hoher Stellenwert zu. Unsere e-Flinkster-Flotte für das Carsharing haben wir auch 2012 weiter ausgebaut und in Berlin in Zusammenarbeit mit Citroën das erste rein elektrische Carsharing-Angebot eta-

bliert. Auch für betriebliche Zwecke setzen wir vermehrt Elektroautos mit Ökostrom ein. Dafür haben wir geeignete Einsatzbereiche identifiziert. Seit Ende 2012 kommt zum Beispiel das Hybridauto Opel Ampera als Dienstfahrzeug im Fuhrparkmanagement zum Einsatz.



(2)



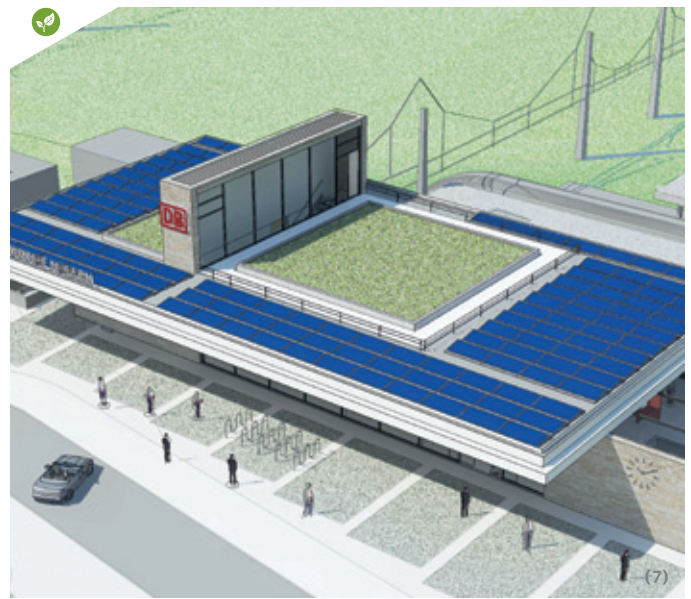
Grüne Logistiklösungen anbieten: energieeffiziente Logistikzentren in Betrieb genommen (3)

DB Schenker Logistics hat in London Heathrow einen besonders umweltfreundlichen Standort eröffnet, der zugleich auch als größter britischer Luftfracht-Hub dient. Das Gebäude besitzt eine Regenwassernutzungsanlage sowie eine Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung. Die Beleuchtungssteuerung erfolgt über lichtschrankenbasierte Bewegungsmelder, die den CO₂-Ausstoß reduzieren.

(3)

Innovation fördern: erstes Hybrid-fahrzeug für den Nahverkehr getestet (6)

Seit Februar befindet sich ein umgerüsteter Nahverkehrstriebwagen der Baureihe VT 642 auf Hybridbasis mit innovativer Klimatechnik in der Erprobung. Das Fahrzeug verfügt über einen Hybridantrieb, bestehend aus dieselmechanischem Antrieb mit zusätzlicher elektrischer Maschine und Energiespeicher.



Infrastruktur optimieren: Bau des ersten grünen Bahnhofs begonnen (7)

In Kerpen-Horrem entsteht der erste grüne Bahnhof. Da Heizung und Kühlung über eine Geothermieanlage reguliert werden, eine Photovoltaikanlage auf dem Dach für Strom sorgt und Solarthermie warmes Wasser erzeugt, wird beim Betrieb des Bahnhofs kein CO₂ produziert.

Emissionen vermeiden: CO₂-freie Gütertransporte ausgebaut (11)

Mit Eco Plus können Güter auf der Schiene CO₂-frei transportiert werden. Die benötigte Menge an Ökostrom beschaffen wir vorab und speisen sie ins Bahnstromnetz ein. Dort ersetzt die erneuerbare Energie den herkömmlichen Strom. Die Nachfrage wächst stetig: Über ein Dutzend Kunden von DB Schenker Rail nutzen mittlerweile Eco Plus, darunter Audi, Mondeléz International, Lanxess und Vinnolit.



Energie sparen: Potenziale in der Infrastruktur nutzen ⁽⁸⁾

Unser besonderes Augenmerk gilt der Energieeinsparung. Dafür erfassen wir systematisch Schwachstellen und verbessern diese dann. Regelmäßige Energiemessungen in unseren Bahnhöfen gehören hier mit dazu. Intelligente Lichtsteuerungskonzepte und sparsamere Beleuchtungen, wie LED-Panels, helfen, den Energieverbrauch zu senken.



Neue grüne Angebote schaffen: Call-a-Bike-Angebot erweitert ⁽¹⁰⁾

Neben e-Flinkstern bieten wir unseren Kunden auch e-Call a Bikes an. Diese Räder, auch Pedelecs genannt, zeichnen sich durch eine motorbetriebene Tretunterstützung aus. Der Elektromotor wird an Ladestationen geladen, kann sich jedoch aufgrund der Energierückgewinnung auch während der Fahrt aufladen.



Alternative Antriebe einsetzen: neue Hybridbusse angeschafft ⁽⁹⁾

In vielen Ländern setzen wir mittlerweile alternative Antriebe im Busverkehr ein und haben auch 2012 unsere grüne Flotte spürbar erweitert. Prominentester Neuzugang ist der Nachfolger des legendären roten Londoner Doppeldeckerbusses Routemaster, der »New Bus for London«. Der neue Bus besticht nicht nur durch traditionelles Design und die offene hintere Plattform, die einen jederzeitigen Ein- und Ausstieg gewährleistet, sondern vor allem durch den umweltfreundlichen Antrieb. Der Bus nutzt die neueste dieselektrische Antriebstechnologie, mit der CO₂-Emissionen reduziert werden können.

Soziales

*Für
Menschen*



*Für
Märkte*

Ökonomie

*Für
morgen*

Ökologie

An unsere Stakeholder

**24 VORWORT DES
VORSTANDSVORSITZENDEN**

**28 DIE VORSTÄNDE DER DB AG
UND DER DB ML AG**

32 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

**37 CORPORATE GOVERNANCE
BERICHT**

- 37 Entsprechenserklärung
- 37 Zusammenwirken von Vorstand
und Aufsichtsrat
- 39 Transparenz
- 39 Risikomanagement
- 40 Compliance
- 40 Rechnungslegung und
Abschlussprüfung
- 40 Effizienzprüfung Aufsichtsrat
- 40 Vergütungsbericht

46 FINANZKOMMUNIKATION

- 46 Investor Relations
- 46 Rating-Einstufungen
- 47 Anleiheemissionen

48 COMPLIANCE BERICHT

- 48 Compliance-Verständnis
und -Grundsätze
- 49 Datenschutzverständnis
und -grundsätze

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

das abgelaufene Geschäftsjahr 2012 stand für den DB-Konzern ganz im Zeichen unserer neuen strategischen Ausrichtung. Wir haben im März die Zielmarken für die nächsten Jahre bekannt gegeben: Bis 2020 wollen wir mit Fokus auf Kunde und Qualität profitabler Marktführer werden, wir wollen zu den Top-10-Arbeitgebern in Deutschland gehören und wir wollen Umwelt-Vorreiter sein.

Die neue Strategie DB2020 ist konzernweit verankert. In einem komplexen Konzern wie dem DB-Konzern bedarf es dazu intensiver Kommunikation, aber auch zahlreicher Prozessanpassungen. So haben wir unser Zielsystem der neuen strategischen Ausrichtung

angepasst und sind dabei, das Berichtswesen entsprechend zu überarbeiten. Es ist eine große Leistung aller Führungskräfte und Mitarbeiter, dass es gelungen ist, die Strategie DB2020 so schnell mit Leben zu erfüllen.

»Wir konnten 2012 erneut mehr Kunden von unseren Angeboten überzeugen.«

Unsere Belegschaft hat 2012 einmal mehr außergewöhnliches Engagement, eine hohe Identifikation mit

dem Unternehmen und die Bereitschaft zu Veränderungen unter Beweis gestellt. Dafür gebührt allen Führungskräften und Mitarbeitern der Dank des gesamten Vorstands.

Wir haben uns mit einer großen Dynamik an die Umsetzung der strategischen Ziele gemacht: Unserem Wachstumsziel sind wir mit einem Rekordumsatz von 39,3 Milliarden Euro, der um knapp 4 Prozent über dem Vorjahresumsatz liegt, ein Stück näher gekommen. Der Umsatzanstieg wurde erfreulicherweise breit über die Geschäftsfelder getragen.

Unser operatives Ergebnis konnten wir um rund 400 Millionen Euro auf 2,7 Milliarden Euro steigern. Mit einem Plus von 17,3 Prozent ist das ein exzellentes Ergebnis, auf das wir sehr stolz sind. Bei der Kapitalrendite haben wir uns mit einer Verbesserung auf 8,3 Prozent unserem Zielwert von 10 Prozent weiter angenähert.

Wir konnten 2012 erneut mehr Kunden von unserem Angebot überzeugen. Allein in Deutschland haben wir rund 2,7 Milliarden Reisende transportiert. Das sind mehr als je zuvor in der Geschichte der DB. Hinter dieser guten Leistungsentwicklung stehen sowohl die Ausweitung des Angebots als auch die Verbesserung von Service und Qualität.

So haben wir unser Angebot im internationalen Fernverkehr im vergangenen Jahr um Direktverbindungen nach Marseille und Danzig erweitert. Mit zahlreichen technischen Verbesserungen bei der Kundeninformation und beim Ticketing haben wir die Nutzung unserer Züge komfortabler gemacht. Schließlich sind wir trotz anhaltender Verzögerungen bei der Lieferung von neuen Zügen auch bei der Fahrzeugmodernisierung vorangekommen. 38 ICE-2-Züge sind inzwischen grundlegend modernisiert. Seit Dezember sind die ersten



DR. RÜDIGER GRUBE
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

IC-Züge mit völlig neuer Inneneinrichtung in Betrieb. Die Kunden nehmen unser Engagement für eine Verbesserung von Service und Qualität wahr: Nicht nur die Reisendenzahlen, sondern auch die Kundenzufriedenheitswerte lagen im Jahr 2012 über dem Vorjahr.

Im Regionalverkehr setzen wir weiter auf europaweites Wachstum: DB Arriva hat Ausschreibungen für Busverkehre in den Niederlanden und in Budapest gewonnen und ist europaweit gut unterwegs.

Als Grundlage für künftiges Wachstum im Schienenverkehr haben wir auch im Jahr 2012 wieder massiv in den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur investiert. Allein 2012 wurden 29 elektronische Stellwerke in Betrieb genommen. Im Dezember konnten wir mit dem Katzenbergtunnel den drittlängsten deutschen Eisenbahntunnel und einen der modernsten Tunnel in Europa eröffnen. Der Tunnel auf dem wichtigsten europäischen Güterverkehrskorridor Rotterdam–Genua macht den Zugverkehr im südlichen Abschnitt der Rheintalbahn deutlich schneller und entlastet zugleich die Anwohner vom

»Wir haben Milliardeninvestitionen in Rekordhöhe vor uns, insbesondere für neue Züge und die Modernisierung der Infrastruktur.«

Schienenlärm. Viele Reisende freuen sich über die Modernisierung ihrer Bahnhöfe. So konnten wir an 260 Bahnhöfen Rolltreppen erneuern, die Fahrgastinformation verbessern oder Bahnsteige barrierefrei machen.

Im Güterverkehr bieten wir seit vergangenem Jahr neue Verbindungen nach Lissabon, Porto und Paris an und haben die Verkehre auf dem Korridor London – Wrocław ausgeweitet. DB Schenker Rail (UK) hat eine strategische Partnerschaft mit London Gateway vereinbart. Wir werden als erster Rail Freight Operator den neuen Tiefseehafen bedienen und forcieren parallel den Ausbau des Schienengüterverkehrs von London Gateway durch den Kanaltunnel zum europäischen Festland.

Bei DB Schenker Logistics, wo wir auf das beste Geschäftsjahr in der Geschichte des Unternehmens zurückblicken, haben wir 2012 die Grundlagen für weiteres Wachstum geschaffen, indem wir unsere Präsenz in Nordeuropa verstärkt und weltweit neue Logistikzentren aufgebaut haben.

Das Wachstum in unseren Geschäftsfeldern steht auf soliden Fundamenten. Es stützt sich auf eine zukunftsweisende Personalpolitik und ein entschlossenes Eintreten für Umwelt- und Klimaschutz. Denn wir brauchen qualifizierte und motivierte Mitarbeiter, die unsere Kunden begeistern, und wir brauchen Produkte, die die Umwelt schonen. Das sind zwingende Voraussetzungen für nachhaltigen unternehmerischen Erfolg.

Ein Meilenstein war in diesem Zusammenhang der Abschluss eines für die Branche neuartigen Demografie-Tarifvertrags im Dezember 2012. Im Zentrum steht eine nachhaltige Personalpolitik, die sich unter anderem bei der Gestaltung der Arbeitszeit und bei der Qualifizierung stärker an den Berufs- und Lebenszyklen des Einzelnen orientiert und die Beschäftigungsbedingungen individueller und flexibler ausgestaltet. Dadurch wollen wir unseren Mitarbeitern die Möglichkeit geben, ein Berufsleben lang im DB-Konzern zu arbeiten.

Beschäftigungsbedingungen sind das eine, gelebte Unternehmenskultur ist das andere. Um Top-Arbeitgeber zu werden, arbeiten wir kontinuierlich daran, unsere Unternehmens-

kultur weiterzuentwickeln. 2012 wurden erstmals fast alle Mitarbeiter weltweit zu ihrer Zufriedenheit befragt. Rund um den Globus haben sich 185.687 Mitarbeiter, das sind 61,4 Prozent, an dieser Befragung beteiligt. Sowohl die hohe Beteiligung als auch die Ergebnisse zeigen ein

großes Mitgestaltungsinteresse unserer Belegschaft.

Zudem gehen wir neue Wege bei der Mitarbeiterrekrutierung. Wir arbeiten hier eng mit Unternehmen zusammen, die Personal abbauen müssen, und haben beispielsweise auch eine Kooperation mit der Bundesagentur für Arbeit geschlossen. Mit einer großen Kampagne unter dem Motto »Kein Job wie jeder andere« haben wir uns in der Öffentlichkeit als Arbeitgeber mit vielfältigen Beschäftigungsmöglichkeiten präsentiert und bundesweit positiv für Aufsehen gesorgt.

»Um Top-Arbeitgeber zu werden, arbeiten wir kontinuierlich daran, unsere Unternehmenskultur weiterzuentwickeln.«

2012 konnten wir die Zahl der Neueinstellungen weiter steigern: Wir haben rund 11.000 neue Mitarbeiter unter Vertrag genommen, zusätzlich haben wir über 4.100 Auszubildende und Dual-Studierende neu eingestellt. Diesen Trend wollen und müssen wir in den kommenden Jahren fortsetzen.

Zu unserer Attraktivität als Arbeitgeber tragen auch unsere Maßnahmen im Bereich Ökologie bei. Ein Quantensprung auf dem Weg zum völlig CO₂-freien Schienenverkehr

»Ein Quantensprung auf dem Weg zum völlig CO₂-freien Schienenverkehr ist die Vergrünung des Fernverkehrs.«

ist die Vergrünung des Fernverkehrs, die wir im November 2012 vorgestellt haben. Was bisher nur für Geschäftskunden oder in kleinen Regionalnetzen möglich war, bieten wir nun für jeden Kunden im Fernverkehr an: komplett klimaneutral reisen.

Dabei fahren zum Beispiel unsere BahnCard-Kunden künftig automatisch CO₂-frei, sodass unser Fernverkehr künftig zu mindestens 75 Prozent mit erneuerbarer Energie fährt.

Das Geschäftsjahr 2012 war wegweisend für den DB-Konzern. Unser gutes Geschäftsergebnis gibt uns den nötigen Freiraum, unsere Strategie konsequent und mit hoher Dynamik umzusetzen. Wir haben Milliardeninvestitionen in Rekordhöhe vor uns, insbesondere für neue Züge und die Modernisierung der Infrastruktur. Gleichzeitig müssen wir unsere Verschuldung weiter abbauen und unsere Profitabilität verbessern. Nur so können wir unser exzellentes Rating sichern, das wir brauchen, um künftig weiter im Interesse unserer Kunden die erforderlichen Investitionen finanzieren zu können.

In diesem Sinne setzen wir unseren Wachstumskurs für zufriedeneren Kunden und Mitarbeiter und zum Wohle der Umwelt mit hohem Einsatz fort.

Herzlichst

Ihr



Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG



Ökonomie



Für Menschen.
Für Märkte.
Für morgen.

Die Vorstände der DB AG und der DBMLAG

DR. KARL-FRIEDRICH RAUSCH

Transport und Logistik
Jahrgang 1951
Bestellt bis 2015
Seit 2001 im
Deutsche Bahn Konzern
> DB Mobility Logistics AG

GERD BECHT

Compliance, Datenschutz, Recht
und Konzernsicherheit
Jahrgang 1952
Bestellt bis 2014
Seit 2009 im
Deutsche Bahn Konzern
> Deutsche Bahn AG
> DB Mobility Logistics AG

DR. RICHARD LUTZ

Finanzen/Controlling
Jahrgang 1964
Bestellt bis 2018
Seit 1994 im
Deutsche Bahn Konzern
> Deutsche Bahn AG
> DB Mobility Logistics AG

Soziales



Ökologie



Informationen zu den Lebensläufen finden Sie im Internet unter www.db.de/vorstand

DR. RÜDIGER GRUBE

Vorsitzender des Vorstands
Jahrgang 1951
Bestellt bis 2017
Seit 2009 im
Deutsche Bahn Konzern
> Deutsche Bahn AG
> DB Mobility Logistics AG

ULRICH HOMBURG

Personenverkehr
Jahrgang 1955
Bestellt bis 2014
Seit 2000 im
Deutsche Bahn Konzern
> DB Mobility Logistics AG

DR. VOLKER KEFER

Technik, Systemverbund und
Dienstleistungen, Infrastruktur
Jahrgang 1956
Bestellt bis 2017
Seit 2006 im
Deutsche Bahn Konzern
> Deutsche Bahn AG
> DB Mobility Logistics AG

ULRICH WEBER

Personal
Jahrgang 1950
Bestellt bis 2014
Seit 2009 im
Deutsche Bahn Konzern
> Deutsche Bahn AG
> DB Mobility Logistics AG

MANDATE DER VORSTANDSMITGLIEDER

Deutsche Bahn AG

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) > Allianz SE (Beirat)
 - > 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 AG¹⁾
 - > Schenker AG¹⁾
 - > DB International GmbH¹⁾
 - > 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 Schenker Rail 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
- b) > DB Zeitarbeit GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)
 - > Sparda-Bank West eG

DB Mobility Logistics AG

VORSTAND

Dr. Rüdiger Grube

Vorsitzender des Vorstands,

Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn 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) > Allianz SE (Beirat)
 - > Deutsche Bank AG
(Beirat Geschäftsregion Stuttgart)

Gerd Becht

Ressort Compliance, Datenschutz,
Recht und Konzernsicherheit,
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Bad Homburg

- a) > DB Schenker Rail AG¹⁾
 - > Schenker AG¹⁾
 - > DB International GmbH¹⁾
 - > 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)

Ulrich Homburg

Ressort Personenverkehr,
Glashütten

- a) > DB Fernverkehr AG¹⁾ (Vorsitz)
 - > DB Regio AG¹⁾ (Vorsitz)
 - > DB Vertrieb GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - > DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
- b) > Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien¹⁾
(Board of Directors)

Dr. Volker Kefer

Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn 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 Deutschen Bahn AG,
Hoppegarten (Mark)

- a) > DB Netz AG¹⁾
- b) > Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien¹⁾
(Board of Directors)

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Ressort Transport und Logistik,
Weiterstadt

- a) > DB Schenker Rail AG¹⁾ (Vorsitz)
 - > Schenker AG¹⁾ (Vorsitz)
 - > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
 - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b) > DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA¹⁾
(Board of Directors)

Ulrich Weber

Ressort Personal,
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Krefeld

- a) > DB Schenker Rail 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
- b) > DB Zeitarbeit GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)
 - > Sparda-Bank West eG

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 31.12.2012 beziehungsweise
auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2012. Bei einem Eintritt nach dem
31.12.2012 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

Bericht des Aufsichtsrats

Der Bericht des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG (DB AG) enthält im Hinblick auf die integrierte Konzernführungsstruktur nachrichtlich auch den Bericht des Aufsichtsrats der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG).

Die Aufsichtsräte der DB AG sowie der DB ML AG haben im Berichtsjahr alle ihnen nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Die Aufsichtsräte haben den jeweiligen Vorstand bei der Unternehmensleitung sowie der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht. Die Vorstände unterrichteten die Aufsichtsräte regelmäßig, zeitnah und ausführlich über die Unternehmensplanung und die wirtschaftliche, strategische und finanzielle Entwicklung der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften beziehungsweise der DB ML AG und ihrer Tochtergesellschaften. Alle wesentlichen Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte der Vorstände im Plenum und in den zuständigen Ausschüssen erörtert. Erhebliche Abweichungen des Geschäftsverlaufs wurden von dem jeweiligen Vorstand erläutert und von dem jeweiligen Aufsichtsrat geprüft. Der Aufsichtsratsvorsitzende der DB AG und der DB ML AG stand stets in engem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Vorstands der DB AG und der DB ML AG und wurde von diesem regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung der DB AG beziehungsweise der DB ML AG, die anstehenden unternehmerischen Entscheidungen und das Risikomanagement informiert.

SITZUNGEN DER AUFSICHTSRÄTE

DB AG

Der Aufsichtsrat der DB AG war in alle Entscheidungen, die für die DB AG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden.

Der Aufsichtsrat der DB AG trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen Sitzungen und einer Strategiesitzung zusammen. Drei Aufsichtsratsmitglieder haben im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. In vier Fällen wurden Beschlüsse auf der Grundlage schriftlicher Verfahren gefasst. Die Sitzungen des Aufsichtsrats der DB AG 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 sowie in einer gesonderten Strategiesitzung die Strategie des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) sowie der Unternehmensbereiche beraten. Der Aufsichtsrat beschäf-

tigte sich in mehreren seiner Sitzungen mit der Situation und der Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21. 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 sowie mit Schäden aus möglichen Kartellabsprachen von Schienenlieferanten und sich hieraus ergebenden etwaigen Regressansprüchen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Dezember die Mittelfristplanung 2013 bis 2017 für den DB-Konzern beraten und dem Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2013 und der Investitionsplanung zugestimmt.

DB ML AG

Der Aufsichtsrat der DB ML AG war in alle Entscheidungen, die für die DB ML AG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden.

Der Aufsichtsrat der DB ML AG trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen Sitzungen und einer Strategiesitzung zusammen. Ein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. In vier 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 sowie in einer gesonderten Strategiesitzung die Strategie des DB ML-Konzerns sowie der Unternehmensbereiche beraten. Der Aufsichtsrat befasste sich 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 sowie mit Schäden aus möglichen Kartellabsprachen von Schienenlieferanten und sich hieraus ergebenden etwaigen Regressansprüchen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Dezember die Mittelfristplanung 2013 bis 2017 für den DB ML-Konzern beraten und dem Budget des DB ML-Konzerns für das Geschäftsjahr 2013 und der Investitionsplanung zugestimmt.



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

SITZUNGEN DER AUSSCHÜSSE DER AUFSICHTSRÄTE

DBAG

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG vier ständige Ausschüsse gebildet. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu vier Sitzungen und einer Telefonkonferenz 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 vier Sitzungen und eine Telefonkonferenz durchgeführt und sich insbesondere mit den Quartalsabschlüssen, dem Halbjahresabschluss sowie den diesbezüglichen Review-Ergebnissen und dem halbjährlichen Review großer Investitionsprojekte befasst. Weitere Schwerpunkte bildeten die Vorschau 2012 und

die Mittelfristplanung 2013 bis 2017 für den DB-Konzern. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat den Fortgang und die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 sowie die wirtschaftliche Situation im Geschäftsfeld DB Schenker Rail beraten. Der Ausschuss ließ sich über die Situation bei der EUROFIMA sowie über die wirtschaftliche Entwicklung von Akquisitionen unterrichten. Ferner befasste er sich mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes sowie der Fortentwicklung der Bilanzierungsgrundsätze und des internen Kontrollsystems. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über Untersuchungen im Bereich Compliance und die Ergebnisse der internen Revision informieren lassen. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung diskutiert. 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 fünf Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere hat der Personalausschuss die Vergütungsstruktur der Vorstandsmitglieder beraten und die im Jahr 2012 erfolgten Wiederbestellungen der Herren Dr. Grube und Dr. Lutz vorbereitet. Der Ausschuss hat sich ferner vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für 2011 sowie mit den Zielvereinbarungen des Vorstands für das Berichtsjahr befasst.

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

DB ML AG

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB ML AG vier ständige Ausschüsse gebildet. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu vier Sitzungen und einer Telefonkonferenz 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 vier Sitzungen und eine Telefonkonferenz durchgeführt und sich insbesondere mit den Quartalsabschlüssen, dem Halbjahresabschluss und den diesbezüglichen Review-Ergebnissen befasst. Weitere Schwerpunkte bildeten die Vorschau 2012 und die Mittelfristplanung 2013 bis 2017 für den DB ML-Konzern. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat insbesondere die wirtschaftliche Situation im Geschäftsfeld DB Schenker Rail beraten. Der Ausschuss ließ sich mehrfach über die Situation bei der EUROFIMA sowie über die wirtschaftliche Entwicklung von Akquisitionen unterrichten. Ferner befasste er sich mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes sowie der Fortentwicklung der Bilanzierungsgrundsätze und des internen Kontrollsystems. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über Untersuchungen im Bereich Compliance und die Ergebnisse der internen Revision unterrichten lassen. Ferner wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung diskutiert. 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 fünf Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere hat der Personalausschuss die Vergütungsstruktur der Vorstandsmitglieder beraten und die im Jahr 2012 erfolgten Wiederbestellungen der Herren Dr. Grube, Dr. Lutz und Dr. Rausch vorbereitet. Der Ausschuss hat sich ferner vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für 2011 sowie mit den Zielvereinbarungen des Vorstands für das Berichtsjahr befasst.

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

CORPORATE GOVERNANCE

Die Vorstände und Aufsichtsräte der DB AG und der DB ML AG 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. Die Aufsichtsräte der DB AG und der DB ML AG haben sich mit der Umsetzung des Public Corporate Governance Kodex im DB-Konzern beziehungsweise DB ML-Konzern befasst und die dazu notwendigen Entscheidungen getroffen.

JAHRESABSCHLUSS

DB AG

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2012 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 Risikofrüherkennungssystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 15. März 2013 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 20. März 2013 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 Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2012 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.

DBMLAG

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB ML AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2012 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten 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 15. März 2013 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 20. März 2013 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 ML AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB ML AG für das Geschäftsjahr 2012 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

DBAG

Im Berichtsjahr haben sich im Vorstand der DB AG keine Änderungen ergeben.

In der Sitzung am 20. Juni 2012 hat der Aufsichtsrat der DB AG Herrn Dr. Richard Lutz mit Wirkung vom 1. April 2013 für weitere fünf Jahre als Mitglied des Vorstands wiederbestellt. Herr Dr. Lutz wird weiterhin das Ressort Finanzen und Controlling als Vorstand verantworten.

Am 12. Dezember 2012 hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Rüdiger Grube mit Wirkung vom 1. Januar 2013 für weitere fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2017 zum Mitglied des Vorstands bestellt und erneut zum Vorstandsvorsitzenden ernannt.

Im Aufsichtsrat der DB AG haben Herr Günter Kirchheim mit Ablauf des 20. Juni 2012 und Herr Helmut Kleindienst mit Ablauf des 30. Juni 2012 ihr Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurden Herr Jens Schwarz sowie Herr Fred Nowka mit Wirkung zum 30. August 2012 gerichtlich bestellt.

Ferner hat Herr Professor Klaus-Dieter Scheurle sein Mandat im Aufsichtsrat mit Ablauf des 10. Oktober 2012 niedergelegt. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 11. Oktober 2012 Herr Michael Odenwald in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

DBMLAG

Im Berichtsjahr haben sich im Vorstand der DB ML AG keine Änderungen ergeben. In der Sitzung am 20. Juni 2012 hat der Aufsichtsrat der DB ML AG Herrn Dr. Richard Lutz mit Wirkung vom 1. April 2013 für weitere fünf Jahre als Mitglied des Vorstands wiederbestellt. Herr Dr. Lutz wird weiterhin das Ressort Finanzen und Controlling als Vorstand verantworten.

Ferner hat der Aufsichtsrat in der Sitzung am 20. Juni 2012 Herrn Dr. Karl-Friedrich Rausch mit Wirkung ab dem 1. Juni 2013 bis zum 31. Dezember 2015 als Mitglied des Vorstands der DB ML AG wiederbestellt. Herr Dr. Rausch wird weiterhin das Vorstandsressort Transport und Logistik verantworten.

In der Sitzung am 12. Dezember 2012 hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Rüdiger Grube mit Wirkung vom 1. Januar 2013 für weitere fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2017 zum Mitglied des Vorstands bestellt und erneut zum Vorstandsvorsitzenden ernannt.

Im Aufsichtsrat hat Herr Professor Klaus-Dieter Scheurle sein Mandat mit Ablauf des 10. Oktober 2012 niedergelegt. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 11. Oktober 2012 Herr Michael Odenwald von der Hauptversammlung zum Mitglied des Aufsichtsrats der DB ML AG gewählt.

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 2013
Für den Aufsichtsrat

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

MITGLIEDER DER AUFSICHTSRÄTE

DB AG

- > **Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht**
Vorsitzender des Aufsichtsrats
- > **Alexander Kirchner***
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
- > Dr. Hans Bernhard Beus
- > Christoph Dänzer-Vanotti
- > Patrick Döring
- > Dr.-Ing. Dr. E.h. Jürgen Großmann
- > Dr. Bernhard Heitzer
- > Jörg Hensel*
- > Klaus-Dieter Hommel*
- > Wolfgang Joosten*
- > Dr. Jürgen Krumnow
- > Prof. Dr. Knut Löschke
- > Vitus Miller*
- > Fred Nowka*
- > Michael Odenwald
- > Ute Plambeck*
- > Mario Reiß*
- > Regina Rusch-Ziemba*
- > Jens Schwarz*
- > Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Heinrich Weiss

* Arbeitnehmervertreter.

DB ML AG

- > **Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht**
Vorsitzender des Aufsichtsrats
- > **Wolfgang Zell***
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
- > Dr. Hans Bernhard Beus
- > Wolfgang Erler*
- > Horst Hartkorn*
- > Dr. Bernhard Heitzer
- > Margarita Kiefer*
- > Alexander Kirchner*
- > Dr. Jürgen Krumnow
- > Michael Odenwald
- > Helmut Polzer*
- > Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Heinrich Weiss

* Arbeitnehmervertreter.

Corporate Governance Bericht

- > CORPORATE GOVERNANCE BERICHT IST BESTANDTEIL DES KONZERN-LAGEBERICHTS
- > 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 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 DB-Konzerns 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 28. März 2012 hat die DB AG den von der Bundesregierung am 1. Juli 2009 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK mit Ausnahme von Ziffer 3.3.2 (Selbstbehalt beim Abschluss der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat) entsprochen, wobei vorsorglich eine Ausnahme von Ziffer 5.1.2 (Wiederbestellung eines Vorstandsmitglieds vor Ablauf eines Jahres vor dem Ende der Bestelldauer) erklärt wird. Die DB AG wird diesen Empfehlungen auch künftig bis zu einer Entscheidung über den Selbstbehalt bei Abschluss der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat mit der vorgenannten Ausnahme entsprechen.

Der Aufsichtsrat hat am 12. Dezember 2012 einstimmig beschlossen, die Bestellung von Dr. Rüdiger Grube zum Vorstandsvorsitzenden einvernehmlich mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 aufzuheben und Dr. Rüdiger Grube für die Zeit vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2017 erneut zum Mitglied des Vorstands zu

bestellen und zum Vorstandsvorsitzenden zu ernennen. Der Aufsichtsrat bekundet mit der vor Ablauf eines Jahres vor dem Ende der Bestelldauer (30. April 2014) beschlossenen Wiederbestellung von Dr. Rüdiger Grube sein Vertrauen in die Führung des Unternehmens durch Dr. Rüdiger Grube an der Spitze des Unternehmens und stellt damit sicher, dass Dr. Rüdiger Grube auch für die nächsten fünf Jahre für die erfolgreiche Fortführung des von ihm eingeschlagenen Kurses zur Verfügung steht. Der Aufsichtsrat ist der Auffassung, dass die vorgenannten Gründe eine vorzeitige Wiederbestellung rechtfertigen, erklärt jedoch vorsorglich für den Fall, dass diese Gründe nicht als »zwingende Gründe« im Sinne von Ziffer 5.1.2 anerkannt werden sollten, die einmalige zeitlich begrenzte Ausnahme von Ziffer 5.1.2.

Ein auf Veranlassung des Bundes bestelltes Aufsichtsratsmitglied überschreitet in Abweichung von Ziffer 5.2.1 Satz 2 des Kodex die empfohlene Zahl von insgesamt drei Mandaten in Überwachungsorganen. Die Überschreitung beruht auf dem Bund zuzurechnenden organisatorischen und fachlichen Gründen. Die pflichtgemäße Aufgabenerfüllung als Mitglied des Aufsichtsrats der Gesellschaft wird dadurch nicht beeinträchtigt, da dem Aufsichtsratsmitglied ausreichend Zeit zur Wahrnehmung seines Mandats bei der Deutschen Bahn AG zur Verfügung steht.«

Die Entsprechenserklärung wurde analog mit derselben Ausnahme auch von Vorstand und Aufsichtsrat der DB ML AG für die DB ML AG abgegeben.

DB AG und DB ML AG beabsichtigen, den übrigen Empfehlungen des PCGK auch künftig zu entsprechen.

ZUSAMMENWIRKEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Als deutsche Aktiengesellschaft unterliegt die DB AG sowie die DB ML 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)** der DB AG 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.

Der Vorstand der DB ML AG besteht aus sieben Ressorts. Neben dem Ressort des Vorsitzenden umfasst der Vorstand die Ressorts Finanzen/Controlling, Personal, Personenverkehr, Transport und Logistik, 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 werden die Sitzungen des Vorstands der DB AG und der DB ML AG in der Regel gemeinsam 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 der DB AG gehören gegenwärtig zwei Frauen an.

Dem Aufsichtsrat der DB ML AG gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz zwölf Mitglieder an, wovon sechs Mitglieder Anteilseignervertreter und sechs Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehört gegenwärtig eine Frau an.

Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB AG und der DB ML AG ist Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht. **Persönliche oder geschäftliche Beziehungen (2)** einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur jeweiligen 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. Die Aufsichtsräte der DB AG und der DB ML AG werden vom Vorstand mindestens vierteljährlich über die Geschäftsentwicklung und über die Lage des Konzerns informiert. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auch regelmäßig über die im Unternehmen 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 Gesellschaft und die Prüfung des Lageberichts der Gesellschaft, des Konzern-Abschlusses sowie des Konzern-

(1) > Vorstand: Seite 30, Aufsichtsrat: Seite 274 ff. (2) > Seite 255 f.

Lageberichts der Gesellschaft. 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 Unternehmens. 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.

Sowohl zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der DB AG als auch zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der DB ML AG bestanden im Geschäftsjahr 2012 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 Aufsichtsratssitzungen bleibt grundsätzlich bestehen.

AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, haben der Aufsichtsrat der DB AG und der DB ML AG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach dem Mitbestimmungsgesetz einzurichtenden Vermittlungsausschuss weitere Ausschüsse zu bilden und jeweils einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Eine Übersicht über die *Mitglieder der Ausschüsse (1)* finden Sie im Konzern-Anhang. Über die *Arbeit der Ausschüsse (2)* im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine *Funktionsbeschreibung der einzelnen Ausschüsse (3)* finden Sie auf unserer Internetseite.

TRANSPARENZ

Auf *unserer Internetseite (4)* 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 Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems 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 Konzerngesellschaften 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 des Unternehmens unterliegen national und international wirkenden rechtlichen Vorgaben sowie selbst gesetzten Werten und Regeln. Die Unternehmenswerte des 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 (1)** finden Sie auf unserer Internetseite.

RECHNUNGSLEGUNG UND ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Hauptversammlungen der DB AG und der DB ML AG haben am 28. März 2012 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2012 bestellt. Die Prüfungs- und Compliance-Ausschüsse haben die Vorschläge der Aufsichtsräte zur Wahl des Abschlussprüfers vorbereitet und nach dessen Wahl durch die Hauptversammlungen mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Aus-

schusses 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 letzte Effizienzprüfung fand im Jahr 2011 statt.

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 und der DB ML 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 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.

(1) > www.db.de/compliance

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 ausgezahlt.

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 Ziel-einkommen 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 Auswirkungen auf den Unternehmenswert. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit werden die im Vergleich zur Unternehmensplanung erzielte Wertsteigerung und der Auszahlungsgrad ermittelt. Durch einen Peergroup-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, wenn kein 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 ML AG beziehungsweise der DB ML AG zu erfüllenden Ruhegeldansprüchen.

Entsprechend den Empfehlungen des PCGK ist in allen Dienstverträgen der Vorstandsmitglieder der DB AG beziehungsweise der DB ML AG 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 der DB AG beziehungsweise der DB ML AG 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 Dienstverhältnis 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.

Für vor dem 1. Januar 2009 abgeschlossene Vorstandsverträge wurden ferner Rückdeckungsversicherungen 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 beziehungsweise der DB ML AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Ver-

sicherung war im Geschäftsjahr 2012 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 FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2012

Vorstand DB AG

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				Insgesamt
	Feste Vergütung	kurz- fristig ¹⁾	lang- fristig ²⁾	Son- stiges ³⁾	
AM 31.12.2012 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG					
Dr. Rüdiger Grube	900	1.241	495	25	2.661
Gerd Becht	650	767	315	37	1.769
Dr. Volker Kefer	483	587	235	32	1.337
Dr. Richard Lutz	400	536	206	26	1.168
Ulrich Weber	650	791	315	9	1.765
Insgesamt	3.083	3.922	1.566	129	8.700

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.

Vorstand DB ML AG

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 ML AG folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Vorstands – in T €	VARIABLE VERGÜTUNG				Insgesamt
	Feste Vergütung	kurz- fristig ²⁾	lang- fristig ³⁾	Sons- tiges ⁴⁾	
AM 31. 12. 2012 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB ML AG					
Dr. Rüdiger Grube ¹⁾	-	-	-	-	-
Gerd Becht ¹⁾	-	-	-	-	-
Ulrich Homburg	525	613	240	29	1.407
Dr. Volker Kefer ¹⁾	-	-	-	-	-
Dr. Richard Lutz ¹⁾	-	-	-	-	-
Dr. Karl-Friedrich Rausch	650	767	315	18	1.750
Ulrich Weber ¹⁾	-	-	-	-	-
Insgesamt	1.175	1.380	555	47	3.157

¹⁾ Die Herren Dr. Grube, Becht, Dr. Kefer, Dr. Lutz und Weber erhielten keine gesonderte Vergütung für ihre Tätigkeit bei der DB ML AG.

²⁾ Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

³⁾ Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung für Long-term Incentives.

⁴⁾ Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen, aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten.

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

Versorgungsansprüche des Vorstands für das Geschäftsjahr 2012

Vorstand DB AG

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 2.729 T € zugeführt.

Zuführung zu den Pensionsrückstellungen (Dienstzeitaufwand) – in T €	2012
IM GESCHÄFTSJAHRE 2012 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Dr. Rüdiger Grube	918
Gerd Becht	691
Dr. Volker Kefer	206
Dr. Richard Lutz	59
Ulrich Weber	855
Insgesamt	2.729

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

Vorstand DB ML AG

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 505 T € zugeführt.

Zuführung zu den Pensionsrückstellungen (Dienstzeitaufwand) – in T €	2012
IM GESCHÄFTSJAHRE 2012 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB ML AG	
Dr. Rüdiger Grube ¹⁾	-
Gerd Becht ¹⁾	-
Ulrich Homburg	139
Dr. Volker Kefer ¹⁾	-
Dr. Richard Lutz ¹⁾	-
Dr. Karl-Friedrich Rausch	366
Ulrich Weber ¹⁾	-
Insgesamt	505

¹⁾ Die Herren Dr. Grube, Becht, Dr. Kefer, Dr. Lutz und Weber erhalten keine gesonderten Pensionszusagen für ihre Tätigkeit bei der DB ML AG.

Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder der DB ML AG sind als Gesamtsumme im Konzern-Anhang des DB ML-Konzerns ausgewiesen.

Vergütung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2012

AUFSICHTSRAT DB AG

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DB AG wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG 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 Konzern-Abschluss 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 der DB AG 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 beider Gesellschaften 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 Aufsichtsratsmitglieder eine Gruppenunfallversicherung. Die Prämie für die genannten Versicherungen entrichtet die jeweilige 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 22. März 2013 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats – in T€	JAHRESEINKOMMEN 2012				Ins- gesamt ¹⁾
	feste Vergütung	variable Vergütung	Sitzungs- geld	Neben- leistungen	
AM 31. 12. 2012 AMTIERENDE AUF SICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG					
Prof. Dr. Dr. Utz- Hellmuth Felcht	70,0	30,8	2,8	-	103,6
Alexander Kirchner	40,0	17,6	2,5	1,0	61,1
Dr. Hans Bernhard Beus	20,0	8,8	2,0	-	30,8
Christoph Dänzer-Vanotti	20,0	8,8	1,3	6,9	36,9
Patrick Döring	20,0	8,8	1,3	-	30,1
Dr.-Ing. Dr. E. h. Jürgen Großmann	20,0	8,8	1,0	6,9	36,7
Dr. Bernhard Heitzer	20,0	8,8	1,3	-	30,1
Jörg Hensel	21,7	9,5	1,5	1,0	33,7
Klaus-Dieter Hommel	20,0	8,8	1,3	6,9	36,9
Wolfgang Joosten	20,0	8,8	1,3	6,9	36,9
Dr. Jürgen Krumnow	40,0	17,6	2,3	1,0	60,8
Prof. Dr. Knut Löschke	20,0	8,8	1,3	6,9	36,9
Vitus Miller	20,0	8,8	1,3	1,0	31,0
Fred Nowka	8,3	3,7	0,5	-	12,5
Michael Odenwald	8,8	3,9	1,0	1,0	14,6
Ute Plambeck	20,0	8,8	1,3	-	30,1
Mario Reiß	20,0	8,8	1,3	6,9	36,9
Regina Rusch-Ziemba	25,0	11,0	2,3	-	38,3
Jens Schwarz	11,7	5,1	1,0	1,0	18,8
Dr.-Ing. E. h. Dipl.- Ing. Heinrich Weiss	20,0	8,8	1,0	6,9	36,7
IM BERICHTSJAH AUSGESCHIEDENE AUF SICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG					
Günter Kirchheim	15,0	6,6	1,0	1,0	23,6
Helmut Kleindienst	12,5	5,5	1,3	1,0	20,2
Prof. Klaus-Dieter Scheurle	29,2	12,8	2,8	1,0	45,7
Summe¹⁾	522,1	229,7	34,0	56,8	842,6
Aufsichtsrats- vergütung für weitere Mandate in DB-Tochter- gesellschaften					97,5
Insgesamt					940,1

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.

AUFSICHTSRAT DB ML AG

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DB ML AG ist in §15 der Satzung festgelegt und wurde zuletzt durch den 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 5.000 €. 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 und für jeden Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss um die Hälfte der Vergütung, wobei die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach §27 Abs.3 MitbestG zu bildenden Ausschuss unberücksichtigt bleiben.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB ML AG für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 250 €.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats beider Gesellschaften besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB ML AG verbundenen Risiken eine 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 Aufsichtsratsmitglieder beider Gesellschaften eine Gruppenunfallversicherung. Die Prämie für die genannten Versicherungen entrichtet die jeweilige 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 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 20. März 2013 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB ML AG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats – in T €	JAHRESEINKOMMEN 2012				Ins- gesamt ¹⁾
	feste Vergütung	variable Vergütung	Sitzungs- geld	Neben- leistungen	
AM 31.12.2012 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB ML AG					
Prof. Dr. Dr. Utz- Hellmuth Felcht	15,0	-	2,8	-	17,8
Alexander Kirchner	7,5	-	2,5	-	10,0
Dr. Hans Bernhard Beus	5,0	-	2,0	-	7,0
Wolfgang Erler	6,3	-	2,3	-	8,5
Horst Hartkorn	5,0	-	1,3	-	6,3
Dr. Bernhard Heitzer	5,0	-	1,3	-	6,3
Margarita Kiefer	6,3	-	2,3	-	8,5
Dr. Jürgen Krumnow	7,5	-	2,3	-	9,8
Michael Odenwald	2,2	-	1,0	-	3,2
Helmut Polzer	5,0	-	1,3	-	6,3
Dr.-Ing. E. h. Dipl.- Ing. Heinrich Weiss	5,0	-	1,0	-	6,0
Wolfgang Zell	10,0	-	2,3	-	12,3
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB ML AG					
Prof. Klaus-Dieter Scheurle	7,3	-	2,8	-	10,0
Summe ¹⁾	87,1	-	25,8	-	111,7
Aufsichtsrats- vergütung für weitere Mandate in DB-Tochter- gesellschaften					0,8
Insgesamt					112,5

¹⁾ Etwaige Abweichungen zu den Einzelbezügen sind rundungsbedingt.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats der DB ML AG bestehen nicht.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB ML AG haben im Berichtsjahr keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen erhalten.

Finanzkommunikation

> WEITERE INTENSIVIERUNG DER INVESTOR-RELATIONS-ARBEIT

> RATING-EINSTUFUNGEN IM BERICHTSJAHR BESTÄTIGT – MOODY'S PASST AUSBLICK AN

> ACHT ANLEIHEN UND EINE ANLEIHEERHÖHUNG IM GEGENWERT VON INSGESAMT 2,2 MRD. € AM KAPITALMARKT PLATZIERT

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.

Zur Vorbereitung unserer ersten Emission in britischen Pfund und der im November 2012 begebenen Anleihe mit einer außergewöhnlich langen Laufzeit von 60 Jahren lag ein besonderer Schwerpunkt im Berichtsjahr auf Investoren in Großbritannien.

Damit haben wir die Grundlage für unsere erfolgreichen acht Anleiheemissionen und eine Anleiheerhöhung im Berichtsjahr gelegt. Alle Anleihen stießen auf großes Interesse bei internationalen Investoren.

In der regionalen Struktur unserer Investoren gab es im Berichtsjahr infolge unserer erstmaligen Emissionen in britischen Pfund und fehlender Opportunitäten im asiatischen Raum, aber auch wegen Rating-Veränderungen bei französischen Emittenten, neue Schwerpunkte. Die Nachfrage nach unseren Anleihen kam im Berichtsjahr zum überwiegenden Teil von Investoren aus Großbritannien, der Schweiz und Deutschland. Im Vorjahr lag der regionale Schwerpunkt unserer Investoren in Frankreich, Deutschland, der Schweiz und Japan.

Ein weiteres Augenmerk unserer Investor-Relations-Arbeit im Berichtsjahr war der Ausbau unseres Investor-Relations-Internetauftritts. 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 *Investor-Relations-Internetseite (1)*.

RATING-EINSTUFUNGEN

Rating-Einstufungen DBAG	Ersterteilung	Letzte Bestätigung	AKTUELLE EINSTUFUNGEN		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
Standard&Poor's	16.05.2000	19.12.2012	A-1+	AA	stabil
Moody's	16.05.2000	18.01.2013	P-1	Aa1	negativ
Fitch	17.02.2009	11.07.2012	F1+	AA	stabil

Stand: 19.02.2013

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard&Poor's (S&P), Moody's und Fitch laufend überprüft. Kredit-Ratings stellen ein unabhängiges und aktuelles Urteil über die Kreditwürdigkeit eines Unternehmens dar. Aufgrund der Eigentümerstruktur der DB AG berücksichtigen die Ansätze der Rating-Agenturen neben der quantitativen und qualitativen Analyse des Unternehmens auch eine Bewertung der Beziehung zu unserem Eigentümer Bundesrepublik Deutschland (Bund) und der potenziellen Unterstützungsmöglichkeiten des Bundes für die DB AG. Damit sind die Rating-Einstufungen des Bundes auch für die Rating-Einstufungen der DB AG von Bedeutung.

Am 8. Dezember 2011 hat S&P als Folge der angekündigten Überprüfung des Ratings des Bundes eine Überprüfung des Ratings der DB AG angekündigt und am 17. Januar 2012 wieder beendet. Als Ergebnis hat S&P den während der Überprüfungsphase verhängten CreditWatch wieder aufgelöst und die Rating-Einstufungen der DB AG und den stabilen Ausblick bestätigt.

Moody's hat am 24. Juli 2012 den Ausblick für das Langfrist- und Kurzfrist-Rating der DB AG von stabil auf negativ zurückgenommen. Die Rating-Einstufungen blieben unverändert. Die Änderung des Ausblicks war eine unmittelbare Folge des durch Moody's am 23. Juli 2012 veränderten Ausblicks der Rating-Einstufungen des Bundes. An den grundsätzlichen Einschätzungen von Moody's zur DB AG hat es keine Änderungen gegeben.

An den Einschätzungen der DB AG durch Fitch hat es im Berichtsjahr keine Veränderungen gegeben.

Weitere Informationen zum Thema *Rating (2)* und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG finden Sie auf unserer Internetseite.

(1) > www.db.de/ir (2) > www.db.de/rating

ANLEIHEMISSIONEN

Über unsere Finanzierungstochter Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, haben wir im Berichtsjahr acht Anleihen und eine Anleiheerhöhung im Gegenwert von insgesamt 2,2 Mrd. € am Kapitalmarkt platziert. Die Anleihen dienten unter anderem der Refinanzierung von fünf fällig gewordenen Anleihen über umgerechnet insgesamt 650 Mio. € sowie der Rückzahlung von Darlehen der EUROFIMA und des Bundes.

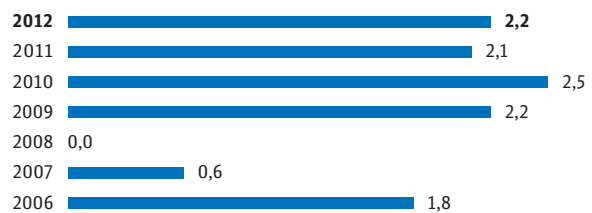
Eine bereits bestehende NOK-Anleihe wurde zu Beginn des Jahres noch einmal um 750 Mio. NOK aufgestockt, sodass das Gesamtvolumen der Emission nun 2 Mrd. NOK ausmacht. Wie bereits mit den beiden vorherigen Tranchen wurde das Papier an Schweizer Investoren verkauft. Ebenfalls in der Schweiz wurden zwei Anleihen über 150 Mio. und 100 Mio. CHF platziert, die mit unterschiedlichen Laufzeiten von 5,5 und 12 Jahren unterschiedliche Investoren ansprachen.

Während die EUR-Benchmarkanleihen in den Vorjahren zu einem wesentlichen Anteil nach Frankreich verkauft wurden, hat sich in diesem Jahr aufgrund der Verwerfungen im Rahmen der Euro-Staatsschuldenkrise der Investorenschwerpunkt in den deutschsprachigen Raum und nach Großbritannien verlagert. Weiter sehen wir ein steigendes Nachfrageinteresse aus Asien bei derartigen Transaktionen. Eine langlaufende 98-Mio.-€-Transaktion wurde darüber hinaus als Privatplatzierung an einen einzelnen Investor in Fernost verkauft. Erstmals nutzten wir den GBP-Markt für unsere Anleiheaktivitäten. Dem gingen

langjährige Kontakte zu britischen Investoren voraus, die im Vorfeld der geplanten Emissionen noch einmal intensiviert wurden. Mit Laufzeiten von 10 und später 5 Jahren fand ein Platzierungsvolumen von insgesamt 700 Mio. GBP ein hohes Interesse. Dies und das generell vorhandene Interesse an sehr langen Laufzeiten veranlasste uns, zum Ende des Jahres eine 60-jährige Anleihe zu begeben, um nicht zuletzt eine dauerhaft angelegte Verbundenheit mit dem Transport- und Kapitalmarkt im Vereinigten Königreich zu unterstreichen. Bei der Anleihe handelt es sich um die bis dato am längsten laufende Unternehmensanleihe, die je in britischen Pfund begeben wurde.

Zur Vermeidung von Devisenkursrisiken wurden für die NOK- und CHF-Ziehungen Zins-Währungs-Swaps mit gleicher Laufzeit vereinbart, während die Erlöse aus den GBP-Anleihen originären Finanzbedarf britischer Tochtergesellschaften abdeckten und entsprechend durchgereicht wurden.

Anleiheemissionsvolumen – in Mrd. €



Anleiheemissionen 2012

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Kupon	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS0669864976	Deutsche Bahn Finance B.V.	NOK	750	3,375	September 2016	4,6
CH0143838412	Deutsche Bahn Finance B.V.	CHF	150	0,750	August 2017	5,5
CH0143838396	Deutsche Bahn Finance B.V.	CHF	100	1,500	Februar 2024	12
XS0741130529	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	98	3,440	Dezember 2025	13,9
XS0753143709	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	500	3,000	März 2024	12
XS0794224369	Deutsche Bahn Finance B.V.	GBP	400	2,750	Juni 2022	10
XS0849509392	Deutsche Bahn Finance B.V.	GBP	300	1,375	Oktober 2017	5
XS0856032213	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	400	2,000	Februar 2023	10,3
XS0858672024	Deutsche Bahn Finance B.V.	GBP	60	4,500	November 2072	60

Compliance Bericht

- > COMPLIANCE IST BESTANDTEIL DES KONZERN-LAGEBERICHTS
- > NEUSTRUKTURIERUNG UND AUSBAU DER COMPLIANCE-ORGANISATION ERFOLGREICH UMGESETZT
- > AUSBAU DES INTERNATIONALEN DATENSCHUTZES ANGESTOSSEN

COMPLIANCE-VERSTÄNDNIS UND -GRUNDSÄTZE

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

Der Schwerpunkt unserer Compliance-Arbeit liegt auf der Prävention von Korruption und sonstiger Wirtschaftskriminalität sowie deren konsequenter Bekämpfung. Verbindliche Richtlinien hierzu dienen vor allem dem Schutz des Unternehmens, unserer Mitarbeiter, von Führungskräften und den verantwortlichen Gremien. Sie schaffen einen sicheren Handlungsrahmen für richtige Entscheidungen bei schwierigen Fragen im Geschäftsalltag.

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

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss des Aufsichtsrats (PCA) hat Compliance als ein wesentliches internes Kontrollsystem-Überwachungsthema festgelegt. Darauf aufbauend erfolgte im Berichtsjahr eine IKS-Prüfung der Compliance-Organisation, die die Angemessenheit und Wirksamkeit der bestehenden Kontrollen bestätigte.

Neustrukturierung der zentralen sowie Ausbau der dezentralen Compliance-Organisation

Zum 1. Januar 2012 wurde die Struktur der Compliance-Organisation stärker an den Bedürfnissen unserer Mandanten ausgerichtet, um die Betreuung in den Geschäftsfeldern und Konzernfunktionen weiter auszubauen. Unsere Mandantenbetreuungsteams sind in Frankfurt am Main und Berlin tätig. Zudem bestehen weiterhin die zentralen Funktionen wie Compliance-Prozesse, Compliance-Risikoanalyse, das Hinweismanagement, die Compliance-Helpdesk-Hotline sowie Compliance-Richtlinien und -Grundsätze. Die positiven Rückmeldungen aus den operativen Einheiten zeigen, dass diese Umstellung erfolgreich war und nachhaltig zu einer weiteren Qualitätssicherung und -steigerung der Compliance-Arbeit geführt hat. Mit der verstärkten Orientierung an den Bedürfnissen unserer Mandanten ging der fortdauernde Ausbau der dezentralen Compliance-Organisation einher. Ziel ist es, Compliance dort zu veran-

kern, wo das Geschäft verantwortet und betrieben wird. So wird gewährleistet, dass Maßnahmen geschäftsfeld- beziehungsweise unternehmensspezifisch zugeschnitten sind.

Compliance-Risikoanalyse als effektives Instrument

Im Berichtsjahr wurden schwerpunktmäßig Compliance-Risiko- und -Prozessanalysen durchgeführt, Sensibilisierungskonzepte weiterentwickelt und die neue Zuwendungsrichtlinie in Kraft gesetzt. Mit Letzterer wurden eine Reduzierung des Verwaltungsaufwands und eine weitgehende Vereinheitlichung der Regelungen für die unterschiedlichen Beschäftigtengruppen erreicht.

Unsere IT-gestützte Compliance-Risikoanalyse ermöglicht eine zielgenaue und systematische Analyse unserer Compliance-Risiken bezogen auf einzelne Gesellschaften des DB-Konzerns oder -Prozesse. Entsprechend den Ergebnissen wurden gezielte, risikominimierende Maßnahmen vereinbart. Die Umsetzung im In- und Ausland erfolgt mit den Geschäftsfeldleitungen mit dem Ziel, Wirtschaftskriminalität, Interessenkonflikte oder Wettbewerbsverzerrungen und sonstige Risiken weiterhin zu verhindern.

Mitarbeiterinformation und -sensibilisierung

Im Rahmen unserer Präventionsarbeit haben wir unser umfassendes Sensibilisierungsprogramm für Beschäftigte im In- und Ausland weiterentwickelt und ausgebaut. Dies umfasst sowohl E-Learnings als auch Präsenztrainings vor Ort.

Die Wirksamkeit dieser Veranstaltungen zeigten die Ergebnisse der Studie von Prof. Dr. Kai Bussmann (Universität Halle-Wittenberg). Der DB-Konzern hat als erstes Unternehmen an dieser Studie zur kriminalpräventiven Wirkung von Antikorruptionsprogrammen teilgenommen. Im Fokus der Untersuchung standen unter anderem die Fragen nach der Bewertung der Schulungen sowie der Akzeptanz des Programms. Anhand der Ergebnisse kann präventiv noch effektiver vorgegangen werden und die vorhandenen Mechanismen können weiter verfeinert werden.

Um Compliance-Informationen für Adressaten interessant und ansprechend aufzubereiten, wurde im Berichtsjahr das »Portal C« im DB-Intranet aufgebaut. Das »Portal C« umfasst Informationen über alle Bereiche des Compliance-Ressorts. Unter anderem wurden Richtlinien, Ansprechpartner und Beispiele aus der Arbeitspraxis übersichtlich vorgestellt.

Compliance-Offensive Infrastruktur

Im Rahmen der Compliance-Offensive Infrastruktur wurde im Berichtsjahr für sämtliche Geschäftsfelder und ServiceCenter des Ressorts Infrastruktur, die DB International sowie den Bereich Zentraleinkauf ein Bündel aufeinander abgestimmter Maßnahmen umgesetzt. Ziel ist der Schutz des DB-Konzerns vor Korruption, Betrug und Kartellschäden. Es erfolgten zahlreiche kerngeschäftsspezifische Risiko- und Prozessanalysen, zielgerichtete und maßgeschneiderte Sensibilisierungen sowie die Befassung mit Typologien zur präventiven Auswertung. Der Ansatz wurde ergänzt durch eine Kommunikationskampagne mit einem Compliance-Wegweiser, einem Compliance-Film sowie einer Plakatserie. Zudem wurde ein mit hochrangigen externen und internen Teilnehmern besetzter Compliance-Infrastrukturgipfel durchgeführt.

Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern

Für eine erfolgreiche und nachhaltige Compliance-Arbeit ist es notwendig, Geschäftspartner und Lieferanten sorgfältig auszuwählen, diese über die Werte des DB-Konzerns zu informieren und auf eine gemeinsame Wertebasis zu verpflichten. Hierzu wurde ein Verhaltenskodex für Geschäftspartner entwickelt, der ab 2013 konzernweit implementiert werden soll. In einigen Geschäftsfeldern wurden im Berichtsjahr bereits erste Schritte zur Implementierung einer systematischen Geschäftspartnerprüfung (Due Diligence) unternommen. Ausgewählte Geschäftspartner wurden von DB-Konzern-Compliance auf unsere Anforderungen hin trainiert.

Compliance-Hinweismanagement

Das Hinweismanagement wurde durch die Bestellung weiterer Ombudspersonen in Berlin und München gestärkt. Damit bietet der Konzern den Hinweisgebern weitere Möglichkeiten der Kontaktaufnahme und Beratung vor Ort. Die Ombudspersonen stehen insbesondere auch externen Hinweisgebern zur Verfügung, wenn es um Korruption, Betrug und Kartelle zulasten des DB-Konzerns geht. Als Rechtsanwälte sind sie gesetzlich zur Verschwiegenheit verpflichtet.

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 konzerneinheitlich 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 konzernweiter Präsenzs Schulungen werden Führungskräfte und Mitarbeiter fortlaufend für das Thema Kartellrecht sensibilisiert und ausgebildet. Die Trainingsformate werden dabei ganz individuell auf die Anforderungen der jeweiligen Geschäftsfelder zugeschnitten. Zielgruppe sind alle Führungskräfte und Mitarbeiter, die Kontakt mit Wettbewerbern haben oder aus sonstigen Gründen in wettbewerbsrelevanten 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.

DATENSCHUTZVERSTÄNDNIS UND -GRUNDSÄTZE

Unsere Datenschutzorganisation bildet das Kernelement für die ordentliche Einhaltung der Datenschutzanforderungen und ist somit ein wesentlicher Bestandteil der konzernweiten Governance. Ihre Aufgabe ist es, ein hohes Datenschutzniveau als Qualitätsmerkmal zu positionieren und damit sicherzustellen, dass der DB-Konzern von Mitarbeitern, Kunden und Geschäftspartnern im datenschutzrechtlichen Kontext mit Vertrauen, Respekt, Transparenz und Integrität verbunden wird.

Datenschutz im Konzern verankert

Nach erfolgreichem Aufbau der Datenschutzorganisation koordinieren die dezentrale und zentrale Datenschutzorganisation gemeinsam die Einhaltung der datenschutzrechtlichen Form- und Verfahrensvorschriften und stellen ein konzernweit richtungsweisendes Datenschutzniveau sicher, in dem der Schutz der Persönlichkeitsrechte als Unternehmensziel verankert ist. Diese verlässliche Betreuung und gelebte Praxis trägt ihren Teil zum wirtschaftlichen Erfolg des DB-Konzerns bei.

Weiterentwicklung der fachlichen Qualifizierung

Die Datenschutzorganisation befasste sich im Berichtsjahr schwerpunktmäßig mit der Sicherung der fachlichen Qualifizierung. Neben der Sensibilisierung durch Kommunikation wie Fachbeiträge in den internen Medien stand die Mitarbeiterschulung im Vordergrund: Rund 8.000 Mitarbeiter besuchten etwa 700 Schulungen. Neben rein datenschutzrechtlichen Themen wurde auch auf Besonderheiten eingegangen, die sich aus den Schnittstellen zur IT-Sicherheit ergeben.

Zusammenarbeit Konzerndatenschutz und IT-Governance ausgebaut

Im Jahr 2012 wurde die Zusammenarbeit zwischen Konzerndatenschutz und IT-Governance vertieft. Im Rahmen der ständigen Vertretung im Informations- und Telekommunikationstechnologie-Sicherheitsgremium wurden beidseitig Impulse zu Themen der IT-Sicherheit ausgetauscht. Die klare Definition der Rolle des Datenschutzes im Risikoanalyseprozess für IT-Anwendungen ist dabei ein erfolgskritisches Thema.

Beratung sicherte den Beschäftigtendatenschutz auch in Konzernbetriebsvereinbarungen

Mit der Unterstützung des Konzerndatenschutzes bei der Aktualisierung der Konzernbetriebsvereinbarungen Telefonie und IT konnte für die Beschäftigten ein hohes Datenschutzniveau gesichert werden. Auch bei der Entwicklung der Mitarbeiterbefragung und des Hinweismanagements der Compliance-Organisation war die Beratung bezüglich Beschäftigtendatenschutz gefragt. Die zahlreichen Einzelanfragen zu datenschutzrechtlichen Themen zeigten, wie sehr das Bewusstsein für die Bedeutung eines vorbildhaften Datenschutzes inzwischen im DB-Konzern verankert ist. Im Fokus stand zudem die Unterstützung des DB-Konzerns beim datenschutzkonformen Ausbau des öffentlichen Auftritts als Top-Arbeitgeber im Bereich Social Media.

Marktvorteil vorbildlicher Kundendatenschutz

Im Kundendatenschutz konnte die Entwicklung innovativer und zukunftsgerichteter Markt- und Serviceangebote wie Touch&Travel oder der Social Media im Kundenservice durch professionelle Beratung wirkungsvoll unterstützt und abgesichert werden. Die entwickelten Prinzipien hochwertiger und leicht zugänglicher Kundeninformationen bilden die Grundlage eines zuverlässigen Datenschutzkonzepts. Ihre konsequente Anwendung hilft, die Zugangshürden zur Nutzung des Schienenpersonenverkehrs zu senken, und ist somit wichtig für einen nachhaltigen Markterfolg. Schließlich ist hohes Vertrauen der

Kunden in die Sicherheit und den Schutz ihrer personenbezogenen Daten die Basis einer langfristigen Kundenbindung und Kundenbeziehung.

Große Resonanz beim Datenschutz Online Monitoring

Die kontinuierliche Beobachtung des konzernweiten Datenschutzniveaus bildete auch 2012 ein Kernthema im Konzerndatenschutz. Ein besonderer Schwerpunkt war die Pilotierung des Selbstauditierungstools Datenschutz Online Monitoring (DOM), das im Mai 2012 konzernweit ausgerollt wurde. Über die Hälfte aller angeschriebenen Führungskräfte nahmen daran teil. Die hohe Beteiligungsrate verdeutlicht, dass der Datenschutz von Führungskräften als wichtige Aufgabe innerhalb ihres Verantwortungsbereichs wahrgenommen wird.

Ausbau des internationalen Datenschutzes

Für den weiteren inhaltlichen und organisatorischen Aufbau des Datenschutzes im internationalen Umfeld beziehungsweise zur Betreuung der Auslandsgesellschaften des DB-Konzerns wurden im Berichtsjahr Bestandsaufnahmen und Analysen zu den internationalen Konzernunternehmen sowie den Datenschutzgesetzen der Länder, in denen der DB-Konzern seine Geschäftstätigkeiten ausübt, durchgeführt. Darauf aufbauend konnte der künftige Bedarf für die Neuorganisation des Konzerndatenschutzes zur Betreuung der Landesgesellschaften im internationalen Datenschutz ermittelt und abgestimmt werden.

Wichtiger Impulsgeber Datenschutzbeirat

Der Datenschutzbeirat hat in den vergangenen drei Jahren maßgebliche Impulse zur Weiterentwicklung des Datenschutzes im DB-Konzern gegeben. Die kontinuierlichen Beratungen über einen zukunftsfähigen und ordnungsgemäßen Datenschutz sind zudem beispielhaft für einen lebendigen, fachspezifischen Stakeholderdialog im Sinne der Nachhaltigkeit. Das Thema Datenschutz genießt auch zukünftig ein hohes öffentliches Interesse. Im Datenschutz bestehen aufgrund der ständig veränderten Rahmenbedingungen hohe Anforderungen. Die im Datenschutzbeirat gebündelte interdisziplinäre Expertise, die erstklassige Beratungsqualität und die Kontinuität der Arbeit konnten durch die erneute Bestellung der Mitglieder durch den Vorstand des DB-Konzerns für weitere drei Jahre gesichert werden.

Konzern-Lagebericht

52 ÜBERBLICK

- 52 Ökonomie
- 53 Soziales
- 54 Ökologie

55 DER DB-KONZERN

- 55 Struktur des DB-Konzerns
- 56 Geschäftsportfolio
- 57 Relevante Märkte
- 60 Auftragsentwicklung
- 60 Corporate Governance und Compliance Bericht
- 60 Veränderungen im DB-Konzern
- 61 Leistungs- und Finanzbeziehungen im DB-Konzern

66 UNTERNEHMENSSTRATEGIE UND -STEUERUNG

- 66 Unternehmensstrategie
- 72 Unternehmenssteuerung

74 GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

- 74 Wirtschaftliches Umfeld
- 78 Politisches Umfeld
- 79 Weiterentwicklung des relevanten ordnungspolitischen Rechtsrahmens
- 81 Entwicklungen auf den relevanten Märkten

87 ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- 87 Wesentliche Änderungen im Vorjahresvergleich
- 87 Umsatzentwicklung
- 90 Ergebnisentwicklung
- 94 Finanzmanagement
- 96 Wertmanagement
- 102 Kapitalflussrechnung

- 102 Netto-Finanzschulden
- 103 Investitionen
- 106 Bilanz

108 ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

- 108 Personenverkehr
- 118 Transport und Logistik
- 126 Dienstleistungen
- 128 Infrastruktur

136 KUNDE UND QUALITÄT

- 136 Kunden- und Qualitätsinitiative fortgesetzt
- 136 Positive Entwicklung der Pünktlichkeit
- 137 Produktqualität in der Infrastruktur
- 138 Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau
- 139 Maßnahmen zur Verbesserung der Produkt- und Leistungsqualität
- 141 Auszeichnungen

142 SOZIALES

- 142 Entwicklung der Mitarbeiterzahl
- 143 Verantwortungsvoller Arbeitgeber und Management des demografischen Wandels
- 144 Umsetzung der Strategie DB2020
- 148 Chancengleichheit und Vielfalt

149 ÖKOLOGIE

- 149 Umweltziele und -maßnahmen
- 149 Umweltmanagement
- 150 Klimaschutz weiter vorangebracht
- 154 Schienenverkehrslärm weiter reduziert
- 156 Naturschutzmaßnahmen umgesetzt

157 WEITERE INFORMATIONEN

- 157 Einkaufsvolumen angestiegen
- 158 Weitere rechtliche Themen
- 159 Weitere Themen zur Betriebs- und Geschäftstätigkeit

160 RISIKOBERICHT

- 160 Beurteilung der Risikosituation durch die Unternehmensleitung
- 160 Risikomanagement im DB-Konzern
- 161 Wesentliche Risikokategorien und Einzelrisiken

166 NACHTRAGSBERICHT

167 PROGNOSEBERICHT

- 167 Künftige Ausrichtung des DB-Konzerns
- 167 Konjunkturelle Aussichten
- 168 Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte
- 170 Voraussichtliche Entwicklung der Beschaffungs- und Finanzmärkte
- 170 Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen
- 170 Voraussichtliche Ertragslage
- 171 Erwartete Investitionen
- 172 Erwartete Finanzlage
- 172 Chancenbericht
- 174 Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung des DB-Konzerns durch die Unternehmensleitung

> **Überblick 52**

Der DB-Konzern 55
Unternehmensstrategie und -steuerung 66
Geschäfts- und Rahmenbedingungen 74
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 87

Überblick

> **NEUE STRATEGIE DB2020 VORGESTELLT**

> **INSGESAMT POSITIVE ENTWICKLUNG IN ALLEN DREI DIMENSIONEN DER STRATEGIE DB2020**

> **AUSBLICK FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2013 TROTZ HOHER UNSICHERHEITEN POSITIV**

Wir haben unsere neue, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Strategie DB2020 Ende März 2012 vorgestellt. Damit haben wir einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen **Ökonomie**, **Soziales** und **Ökologie** miteinander in Einklang bringt, um so den nachhaltigen Unternehmenserfolg und die gesellschaftliche Akzeptanz des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) sicherzustellen. In allen drei Dimensionen haben wir im Berichtsjahr gute Erfolge erzielt.

ÖKONOMIE

Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende Personenverkehr (Schiene) in Mio. ¹⁾	2.035	1.981	+ 54	+ 2,7
davon in Deutschland	1.974	1.925	+ 49	+ 2,5
Reisende Personenverkehr (Bus) in Mio. ¹⁾	725,4	756,3	- 30,9	- 4,1
Reisende Personenverkehr (Schiene und Bus) in Mio.	4.181	2.738 ¹⁾	+ 1.443	+ 52,7
Verkehrsleistung Personenverkehr (Schiene) in Mio. Pkm ¹⁾	82.366	79.228	+ 3.138	+ 4,0
Verkehrsleistung Personenverkehr (Bus) in Mio. Pkm ¹⁾	8.421	8.763	- 342	- 3,9
Verkehrsleistung Güterverkehr in Mio. tkm	105.894	111.980	- 6.086	- 5,4
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.039	1.051	- 12	- 1,1
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	95.325	95.836	- 511	- 0,5
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.095	1.149	- 54	- 4,7
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.905	1.763	+ 142	+ 8,1
Umsatz bereinigt	39.296	37.901	+ 1.395	+ 3,7
Umsatz vergleichbar	38.567	37.900	+ 667	+ 1,8
EBITDA bereinigt	5.601	5.141	+ 460	+ 8,9
EBIT bereinigt	2.708	2.309	+ 399	+ 17,3
Jahresergebnis	1.477	1.332	+ 145	+ 10,9
ROCE in %	8,3	7,3	-	-
Tilgungsdeckung in %	22,1	20,5	-	-
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16.366	16.592	- 226	- 1,4
Brutto-Investitionen	8.053	7.501	+ 552	+ 7,4
Netto-Investitionen	3.487	2.569	+ 918	+ 35,7

¹⁾ Ohne Arriva.

Als **profitabler Marktführer** bieten wir unseren Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen. Entscheidend sind dafür ein starker Fokus auf den Bereich **Kunde und Qualität** und die Fortsetzung unseres **profitablen Wachstumspfad**.

Das Geschäftsjahr 2012 war für den DB-Konzern ein erfolgreiches Jahr. Auch wenn sich die erwartete konjunkturelle Erholung im zweiten Halbjahr 2012 nicht realisiert hat, konnten wir unseren Wachstumskurs weiter fortsetzen.

Die Leistungsentwicklung war über die Geschäftsfelder gesehen unterschiedlich. So stand zum Beispiel einem Anstieg im Schienenpersonenverkehr ein konjunkturbedingter Rückgang in der Luftfracht und im Schienengüterverkehr gegenüber.

Der **Umsatzanstieg (1)** im Berichtsjahr wurde breit über die Geschäftsfelder getragen. Die größten absoluten Anstiege waren in den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics, DB Arriva und DB Bahn Fernverkehr zu verzeichnen.


Auch die Ergebnissituation war infolge der positiven Entwicklung der Geschäftsfelder im Berichtsjahr weiter erfreulich. Die bereinigten **operativen Ergebnisgrößen (2)** EBIT und EBITDA wiesen deutliche Verbesserungen auf.

Der Return on Capital Employed (ROCE) und die Tilgungsdeckung haben sich, wie auch die anderen **Wertmanagementkennziffern (3)**, im Berichtsjahr weiter in Richtung ihrer Zielgrößen verbessert.

Die **Investitionstätigkeit (4)** haben wir im Berichtsjahr weiter gesteigert. Hier machten sich insbesondere höhere Fahrzeuginvestitionen und höhere Investitionen in die Infrastruktur aus DB-Mitteln bemerkbar.

Die **Netto-Finanzschulden (5)** sind per 31. Dezember 2012 leicht zurückgegangen. Die höheren Investitionen wurden dabei durch einen Anstieg des Cashflows ausgeglichen.

Der DB-Konzern verfügte auch im Berichtsjahr über einen sehr gut funktionierenden **Kapitalmarktzugang (6)**. Insgesamt haben wir acht Anleihen und eine Anleiheerhöhung im Gegenwert von insgesamt 2,2 Mrd. € am Kapitalmarkt platziert.





In der Stoßrichtung **Kunde und Qualität**  ist im Berichtsjahr die **Pünktlichkeit (1)** im Schienenverkehr in Deutschland auf hohem Niveau stabil geblieben. Die **Kundenzufriedenheit (2)** hat sich geschäftsfeldübergreifend gut entwickelt. Unsere **Kunden- und Qualitätsinitiative (3)** haben wir weiter fortgesetzt mit Schwerpunkt auf die Erhöhung der Stabilität im Betriebsablauf. Darüber hinaus haben wir zahlreiche **Maßnahmen zur Verbesserung unserer Produkt- und Leistungsqualität (4)** angestoßen oder umgesetzt.

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 zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzern-Lageberichts unverändert 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 ROCE zu verzeichnen.


Die Entwicklung der finanzwirtschaftlichen Kennzahlen des DB-Konzerns deckt sich im Wesentlichen mit unserer im Geschäftsbericht 2011 abgegebenen und im Zwischenbericht Januar–Juni 2012 präzisierten Prognose für das Geschäftsjahr 2012.


Die im Berichtsjahr vorgestellte Strategie DB2020  beinhaltet eine Erweiterung unseres strategischen Ansatzes um die soziale und ökologische Dimension. 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 **profitablerer Marktführer** , **Top-Arbeitgeber**  und **Umwelt-Vorreiter**  sein. Damit haben wir uns so aufgestellt, dass der DB-Konzern auch zukünftig von den langfristigen **Megatrends in den relevanten Märkten (5)** profitieren kann.


Wir erwarten auch im Geschäftsjahr 2013 keine wesentlichen konjunkturellen Impulse für unsere Geschäftsaktivitäten. Unsere relevanten Märkte dürften sich daher nur verhalten besser als im Berichtsjahr entwickeln.

Die Geschäftsentwicklung des DB-Konzerns verlief zu Beginn des Geschäftsjahres 2013 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 (6)** getätigten Aussagen entwickeln und weiter verbessern werden.

SOZIALES

Auf dem Weg zu unserem Ziel, einer der zehn **Top-Arbeitgeber**  in Deutschland zu werden, konnten wir im Berichtsjahr gute Fortschritte erzielen.

Ein zentrales Thema im Berichtsjahr war die Fortsetzung des 2010 begonnenen **Kulturentwicklungsprozesses**  mit insgesamt 20 **Dialogveranstaltungen (7)** unter Einbindung von rund 8.500 Führungskräften und Mitarbeitern. Im Herbst 2012 haben wir zudem die erste konzernweite **Mitarbeiterbefragung (8)** in 33 Sprachen als nächsten Schritt des Kulturentwicklungsprozesses durchgeführt. Insgesamt haben sich 61,4% unserer rund 300.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beteiligt. Die Befragung ergab: Im DB-Konzern herrscht »eine verhalten positive Grundstimmung«. In Workshops werden nun die Ergebnisse systematisch aufgearbeitet.

Begleitend nahmen wir im Berichtsjahr viele operative Themen in Angriff, die die **Arbeitgeberattraktivität**  des DB-Konzerns weiter verbessern. Dazu zählt beispielsweise die Durchführung betrieblicher Arbeitszeitprojekte zur Individualisierung der Arbeitszeit, die Förderung von »Vielfalt in Führung« oder die bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie, unter anderem durch den Ausbau von Betreuungsmöglichkeiten für Mitarbeiterkinder.


Um unser Profil als attraktiver Arbeitgeber auf dem Arbeitsmarkt zu schärfen und auch künftig erfolgreich Mitarbeiter für den DB-Konzern gewinnen zu können, haben wir im Berichtsjahr unsere Personalgewinnung neu aufgestellt und mit einer bundesweiten **Arbeitgeberkampagne (9)** die Vielfältigkeit und den Facettenreichtum des DB-Konzerns als Arbeitgeber präsentiert.

Am **Arbeitsmarkt (10)** waren wir sehr aktiv. Insgesamt wurden rund 11.000 Mitarbeiter neu eingestellt und rund 2.200 Auszubildende übernommen. Rund 4.100 Auszubildende haben im Berichtsjahr ihre Ausbildung oder ihr duales Studium im DB-Konzern begonnen.


(1) > Seite 136f. (2) > Seite 138f. (3) > Seite 136 (4) > Seite 139ff. (5) > Seite 66 (6) > Seite 167ff. (7) > Seite 147 (8) > Seite 147f. (9) > Seite 144 (10) > Seite 144f.


- > Überblick 52
- > Der DB-Konzern 55
 - Unternehmensstrategie und -steuerung 66
 - Geschäfts- und Rahmenbedingungen 74
 - Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 87

Des Weiteren haben wir im Berichtsjahr mit der konzernweiten Entwicklung und Verankerung eines gemeinsamen Führungsverständnisses begonnen. Denn Führungskräfte haben einen maßgeblichen Einfluss auf die Kultur im Unternehmen.

Die Verhandlungen mit unseren Tarifpartnern führten im Berichtsjahr zu folgenden Ergebnissen: Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) haben wir einen Tarifabschluss zur Entgeltentwicklung bis zum 30. Juni 2014 erzielt und mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) einen für die Branche neuartigen **Demografie-Tarifvertrag**  abgeschlossen. Der neue Tarifvertrag beschreibt den Weg von der Ausbildung über die Phasen im Berufsleben bis zum Übergang in die Rente. Im Zentrum steht eine nachhaltige Personalpolitik, die sich bei der Gestaltung der Arbeitszeit oder auch der Qualifizierung stärker an den Berufs- und Lebenszyklen des Einzelnen orientiert.


ÖKOLOGIE

Wir wollen unsere **führende Umweltposition**  weiter ausbauen. Zentrale Themen sind für uns die weltweite **Reduktion von CO₂-Emissionen (1)**, die Verringerung des **Energieverbrauchs (1)** und die **Minderung des Schienenverkehrslärms (2)**.

Ein wichtiger Ansatzpunkt sind dabei der **Ausbau erneuerbarer Energien** , der Einsatz moderner, energieeffizienter Fahrzeuge und die Erprobung neuer Technologien. Im Berichtsjahr haben wir verstärkt **Hybridfahrzeuge (3)** in Betrieb genommen.

Die weitere »Vergrünung« des Bahnstroms wurde im Berichtsjahr fortgesetzt. Durch den Abschluss eines **langfristigen Liefervertrags (4)** wird sich der Anteil regenerativer Energien auch in den nächsten Jahren weiter erhöhen.

Für unsere **grünen Produkte**  konnten wir im Berichtsjahr weitere Kunden gewinnen. Insbesondere im Personenverkehr haben wir mit der **grünen Probe BahnCard 25 (5)** erstmalig unseren Privatkunden ermöglicht, mit 100 % Ökostrom zu fahren. Im Berichtsjahr haben wir darüber hinaus den nächsten Entwicklungsschritt eingeleitet: Ab April 2013 werden alle BahnCard- und Zeitkartenkunden sowie die Geschäftskunden ohne Aufpreis im Fernverkehr mit Ökostrom fahren. Zudem haben wir für unsere Kunden das Angebot von **Elektrofahrzeugen (6)** (»e-Flinkster«), die ebenfalls zu 100 % mit Ökostrom betrieben werden, weiter ausgebaut.

Mit dem von uns im Berichtsjahr initiierten Projekt **»Lärmmanagement« (7)** und der Benennung eines Lärmschutzbeauftragten haben wir das Thema **Lärminderung**  organisatorisch neu aufgestellt und bündeln alle Maßnahmen in einem abgestimmten Gesamtplan. Durch die Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen und die Erprobung neuer Technologien haben wir das Thema weiter vorangetrieben. So wurden im Berichtsjahr im Rahmen des Programms »Leiser Rhein« die ersten 150 von insgesamt 1.250 Wagen auf leise Verbundstoffbremssohlen umgerüstet.

(1) > Seite 150ff. (2) > Seite 154ff. (3) > Seite 153 (4) > Seite 150 (5) > Seite 151 (6) > Seite 152 (7) > Seite 154f.

Der DB-Konzern

- > INTEGRIERTE KONZERNSTRUKTUR MIT ZWEI MANAGEMENT-HOLDINGS
- > AKTIVITÄTEN IN WELTWEIT ÜBER 130 LÄNDERN
- > TRANSPARENTE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN INNERHALB DES DB-KONZERNS

STRUKTUR DES DB-KONZERNS

Seit ihrer Gründung im Jahr 1994 ist die DB AG eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Entsprechend verfügt sie über eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat.

Der DB-Konzern ist ein global agierendes Unternehmen. Die Konzernleitung befindet sich in Berlin. Andere wesentliche **Standorte (1)** in Deutschland sind Frankfurt am Main, Essen und Mainz. International sind wir unter anderem mit Standorten in Sunderland/Großbritannien, Singapur/Singapur, New York/USA und Dubai/Vereinigte Arabische Emirate vertreten.

Das Geschäftsportfolio des DB-Konzerns umfasst neun Geschäftsfelder, die den Bereichen Personenverkehr, Transport und Logistik, Infrastruktur sowie Dienstleistungen zugeordnet sind und integriert geführt werden. Die operativen Geschäftsaufgaben werden von den Geschäftsfeldern wahrgenommen. Vervollständigt wird unsere Struktur durch zentrale

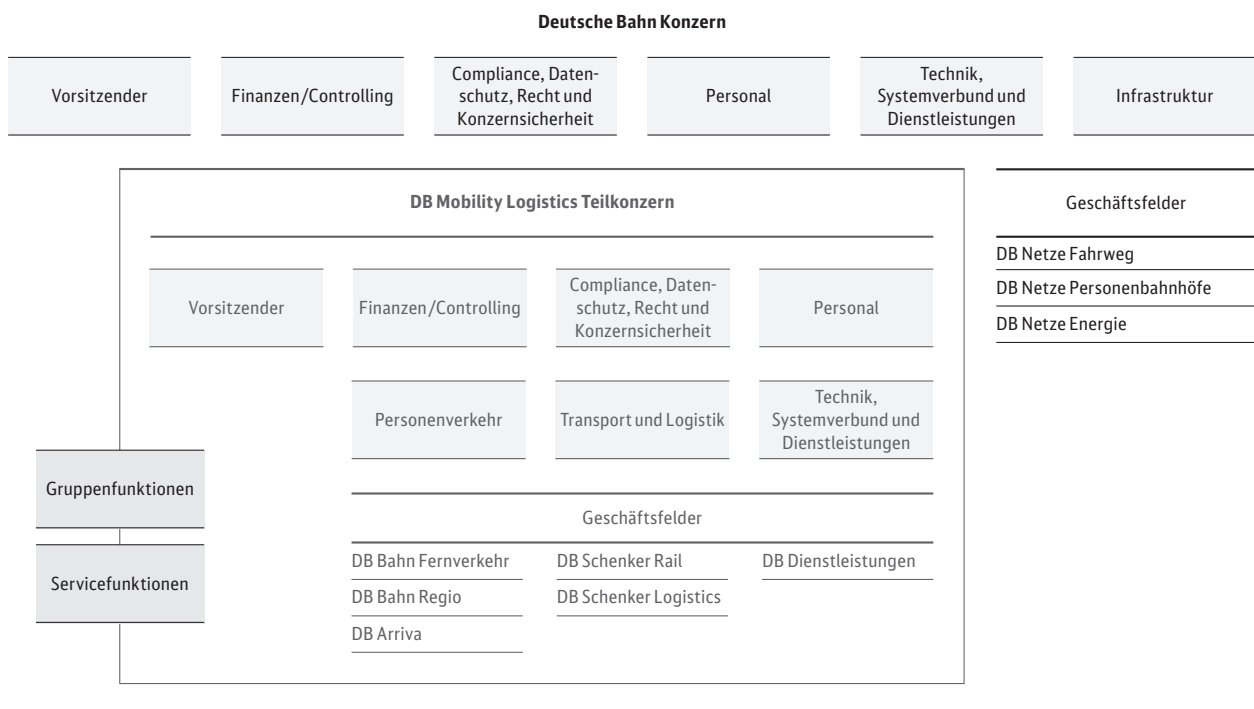
Gruppen- und Servicefunktionen, die teilweise von der DB AG und teilweise von der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) erbracht werden.

Die DB AG führt die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind unter der Führung der 100-prozentigen Tochtergesellschaft DB ML AG gebündelt. DB AG und DB ML AG haben im DB-Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding. Die Gruppen- und Servicefunktionen der Konzernleitungen unterstützen jeweils den gesamten Konzern.

Die Gruppenfunktionen (unter anderem Recht, Strategie, Controlling sowie Treasury) unterstützen den Vorstand und gewährleisten eine einheitliche Führung und Steuerung des DB-Konzerns.

Die Servicefunktionen (unter anderem das **DB Umweltzentrum (2)**) nehmen unterstützende Aufgaben wahr und bieten Leistungen gegen Verrechnung an.

Organigramm DB-Konzern



(1) > Seite 57 (2) > Seite 149

Überblick 52

> Der DB-Konzern 55

Unternehmensstrategie und -steuerung 66

Geschäfts- und Rahmenbedingungen 74

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 87

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 werden im *Corporate Governance Bericht (1)* erläutert.

Eine *Übersicht der Beteiligungen (2)* des DB-Konzerns befindet sich im Konzern-Anhang.

Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen

Das Ressort Technik verantwortet im DB-Konzern die Entwicklung wirtschaftlicher Technologie-, Innovations- und Umweltstrategien für das System Bahn auf Basis seiner technischen Kompetenz.

Mit der Bündelung der konzernweiten Einkaufsbedarfe sind wir bestrebt, Wettbewerbsvorteile zu erzeugen und zu realisieren. Gemeinsam mit Lieferanten und den Geschäftsfeldern erhöht das Ressort die Qualität, Zuverlässigkeit und Sicherheit der Produktionsmittel. Darüber hinaus unterstützt das Ressort Technik mit einer zeitgemäßen und anwenderorientierten IT-Landschaft sowie Kommunikationstechnik die konzernweiten Prozesse.

Die im Ressort Technik angesiedelten Funktionen des Chief Technology Officers (CTO) und des Chief Quality Officers (CQO) besitzen Richtlinienkompetenz in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich für den gesamten DB-Konzern. Die Funktion des Chief Procurement Officers (CPO) arbeitet eng mit den Geschäftsfeldern zusammen.

Die Entwicklung und Umsetzung der im Ressort Technik notwendigen Strategien, Prozesse und Methoden erfolgt seit dem 1. Januar 2011 im Technik-Optimierungs-Programm (TOP). Bisher befasste sich TOP mit elf Projekten. Fünf Projekte wurden bis zum Ende des Berichtsjahres abgeschlossen. Die Ergebnisse werden wir anschließend in die Regelorganisation des DB-Konzerns überführen.

Im Bereich »Ressortsteuerung und Programm-Management« findet die Koordination des Ressorts Technik statt. Ressortintern nimmt dieser Bereich die Steuerung des strategischen Managementprozesses wahr. Zudem fördert er die inhaltliche Weiterentwicklung des Gesamtressorts.

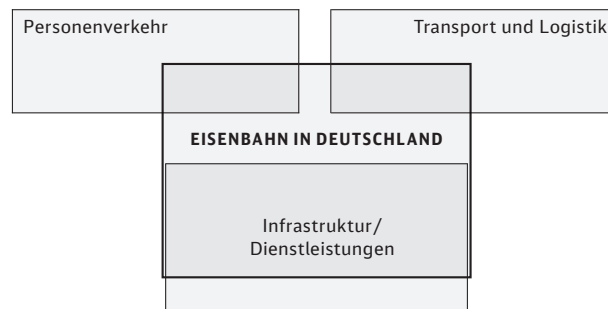
FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Als Dienstleistungskonzern betreibt der DB-Konzern keine eigene Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Basierend auf unserer technischen Kompetenz und unserer Betreibererfahrung initiieren wir jedoch anwenderorientierte Entwicklungen. Die Industrie unterstützen wir unter anderem durch breit angelegte Testbetriebe.

GESCHÄFTSPORTFOLIO

Die »Eisenbahn in Deutschland« stellt einen wesentlichen Kern der Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns dar. Seit der Jahrtausendwende erweitern wir zudem sukzessive unser Geschäftsportfolio, um Kundenbedürfnisse besser zu befriedigen und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden.

Struktur des DB-Konzerns



Die Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr sind heute breit aufgestellt. Sie umfassen neben Bus- und Schienenverkehren auch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsträgern. Darüber hinaus pflegen wir einen 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. Im Wesentlichen beinhalten sie alle Verkehrsträger: Schienengüter- 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.

(1) > Seite 37 ff. (2) > Seite 258 ff.

Die positive Entwicklung des DB-Konzerns wird maßgeblich von vier Erfolgsfaktoren getragen:

- > **Unternehmerische Ausrichtung:** Im Zuge der Bahnreform richtete sich der DB-Konzern als Wirtschaftsunternehmen aus. Hier sind insbesondere der Aufbau einer modernen und effizienten Organisation sowie die Verankerung einer wertorientierten Unternehmensführung mit dem Ziel der Kapitalmarktfähigkeit zu nennen.
- > **Integrierter Konzern:** Als Systemintegrator in Deutschland optimiert der DB-Konzern das Rad-Schiene-System. Dabei erfüllt er eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es, positive Synergien zu realisieren, und ermöglicht die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktorientierung und Wirtschaftlichkeit.
- > **Internationale Aufstellung:** Der DB-Konzern positioniert sich mit der Fokussierung auf Europa im Personenverkehr sowie mit der europa- und weltweiten Ausrichtung im Bereich Transport und Logistik erfolgreich auf den relevanten Märkten. Wir tragen damit dem Kundenbedürfnis nach **grenzüberschreitenden Lösungen**  Rechnung. Zugleich besitzen wir eine exzellente Ausgangsbasis für die Wahrnehmung von Wachstumschancen.

- > **Verkehrsträgerübergreifende Lösungen:** Unseren Kunden bieten wir Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Logistiklösungen aus einer Hand an. Unterschiedliche **Verkehrsträger verknüpfen**  wir ökonomisch und ökologisch intelligent. Im Bereich Transport und Logistik bieten wir zudem ergänzende Mehrwertdienste an.

RELEVANTE MÄRKTE

Der DB-Konzern erbringt nationale und internationale Dienstleistungen, deren Zielmärkte sich in unserem Konzernmarkenauftritt unter »Mobility – Networks – Logistics« widerspiegeln. Wir agieren weltweit und sind mit unseren über 2.000 Standorten in über 130 Ländern vertreten.

Personenverkehr

Im Personenverkehr ist es unser vorrangiges Ziel, unsere starke Marktstellung in Deutschland langfristig aufrechtzuerhalten und in Europa nachhaltig zu stärken. Mit unseren Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Regio sind wir in Deutschland im Schienen- und im Busverkehrsmarkt sehr gut positioniert.

Relevante Märkte

Welt

- > Seefracht
- > Luftfracht
- > Kontraktlogistik
- > Bahnprojekte weltweit

Europa

- > Landverkehr
- > Schienengüterverkehr
- > Grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehr
- > Regional- und Stadtverkehr

Deutschland

- > Fernverkehr
- > Schieneninfrastruktur



Seit der Übernahme von Arriva im Jahr 2010 hat der europäische Personenverkehrsmarkt noch stärker an Bedeutung für uns gewonnen. Europaweit werden im Regional- und Stadtverkehr zunehmend Verkehre ausgeschrieben. Davon wollen wir auch künftig profitieren. Im Regionalverkehr sind wir mit unserem Geschäftsfeld DB Arriva in **zwölf europäischen Ländern (1)** mit Bus- und/oder Schienenverkehren erfolgreich vertreten. Dies stellt für uns eine gute Ausgangsposition für weiteres Wachstum dar.

Die sukzessive Marktöffnung in Europa eröffnet eine wichtige strategische Perspektive für die Schiene: Der Markt für grenzüberschreitende Verkehre ist im Schienenpersonenverkehr grundsätzlich seit 2010 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. Damit soll insbesondere in Europa eine Vereinheitlichung von Schnittstellen und Prozessen zwischen Infrastruktur und Transporteuren erreicht werden.

Die Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte 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.

Transport und Logistik

Im Bereich Transport und Logistik haben wir uns als **zweitgrößter Logistikanbieter weltweit**  auf aktuelle und zukünftige 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.


Die Nachfrage nach internationalen Logistikangeboten steigt infolge weiter zunehmender Internationalisierung sowie grenzüberschreitender Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen in den Märkten unserer Kunden. Wir begegnen diesen Herausforderungen mit integrierten Angebots- und Branchenlösungen.

Der Ausbau von leistungsstarken und internationalen Logistiknetzwerken im Landverkehr sichert den Kundenkontakt und eröffnet neue Wachstumschancen. Der Schienengüterverkehr profitiert hiervon ebenfalls – etwa über intermodale Transportketten und Synergieeffekte.

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

Infrastruktur

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

Die damit einhergehende stärkere **Kunden- und Effizienzorientierung**  der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute. Eine im internationalen Maßstab vergleichsweise strenge Regulierung stellt, neben den konzerninternen Verhaltensregeln, die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher. Unser Ziel ist die Weiterentwicklung des Verkehrsträgers Schiene und damit die Stärkung der für den Standort Deutschland wichtigen Verkehrsinfrastruktur. Zudem schaffen wir die Voraussetzungen, um die wachsenden Verkehrsströme in Europa bewältigen zu können. Dazu kümmern wir uns neben dem Schienennetz und den Personenbahnhöfen auch um die Energieversorgung der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland.

Bahnprojekte weltweit

Weltweit ist unser Know-how zunehmend bei der Realisierung von Schienenprojekten gefragt. Mit unserem Tochterunternehmen DB International beteiligen wir uns in verschiedenen Funktionen an Bahnprojekten. Unser Wissen über den Aufbau und Betrieb von leistungsstarken und hochvernetzten Verkehrssystemen exportieren wir in alle Welt. Das Geschäftsmodell ist darauf ausgerichtet, das in technologisch anspruchsvollen Infrastrukturprojekten erlangte Know-how weltweit in Projekte einzubringen. DB International ist in 41 Ländern weltweit aktiv.

Führende Marktpositionen in allen relevanten Märkten

Der DB-Konzern erbringt erfolgreich nationale und internationale Dienstleistungen in allen Segmenten des Verkehrsmarkts (Personenverkehr, Transport und Logistik sowie Infrastruktur) und nimmt dort **führende Marktpositionen** ein.

IN EUROPA SIND WIR

- > Nr. 1 im Schienengüterverkehr,
- > Nr. 1 im europäischen Landverkehr,
- > Nr. 1 bei der Schieneninfrastruktur,
- > Nr. 2 im Schienenpersonenfernverkehr,
- > Nr. 2 im Schienenpersonennahverkehr und
- > Nr. 3 im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (Bus, Straßenbahn und U-Bahn).

WELTWEIT SIND WIR

- > Nr. 2 in der Luftfracht,
- > Nr. 3 in der Seefracht und
- > Nr. 5 in der Kontraktlogistik.

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

Marktpositionen Personenverkehr 2011

Nr. 2 im Schienenpersonenfernverkehr in Europa – auf Umsatzbasis

1. SNCF
- 2. DB-Konzern**
3. Ferrovie dello Stato (FS)
4. Schweizerische Bundesbahnen (SBB)
5. Nederlandse Spoorwegen (NS) + Abellio

Nr. 2 im Schienenpersonennahverkehr in Europa – auf Umsatzbasis

1. SNCF
- 2. DB-Konzern**
3. Ferrovie dello Stato (FS)
4. First Group
5. Go Ahead

Nr. 3 im öffentlichen Straßenpersonenverkehr in Europa – auf Umsatzbasis

1. Veolia Transdev
2. Régie autonome des transports Parisiens (RATP)
- 3. DB-Konzern**
4. SNCF
5. Transport for London (TfL)

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

Marktpositionen Transport und Logistik 2011

Nr. 1 im Schienengüterverkehr in Europa – auf Basis tkm

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

Nr. 1 im europäischen Landverkehr – auf Umsatzbasis

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

Nr. 2 in der weltweiten Luftfracht – auf Basis t

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

Nr. 3 in der weltweiten Seefracht – auf Basis TEU

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

Nr. 5 in der weltweiten Kontraktlogistik – auf Umsatzbasis

1. DHL
2. CEVA Logistics
3. Kuehne + Nagel
4. Norbert Dentressangle
- 5. DB Schenker**

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

AUFTRAGSENTWICKLUNG

In den meisten Geschäftsfeldern ist der Auftragseingang keine relevante Steuerungsgröße und der Großteil des Konzernumsatzes unabhängig von langfristigen Verträgen. Anders verhält es sich in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Arriva, die zusammen rund 30% des Konzernumsatzes erzielen. Hier hat die Auftragsentwicklung in Form von langfristig **abgeschlossenen Verkehrsverträgen (1)** mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung. Auch in der Sparte Kontraktlogistik/SCM im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics, die rund 4% der Konzernumsätze erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

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 unter anderem auch Rahmenverträge mit Kunden abgeschlossen, die einen kontinuierlichen Bedarf an Transportleistungen beziehungsweise Transport- und Logistikdienstleistungen haben.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg betreffen Auftragsingänge in der Regel die an Eisenbahnverkehrsunternehmen (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 Bahnhofflächen 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 weitgehend für konzerninterne Kunden erbracht.

CORPORATE GOVERNANCE UND COMPLIANCE BERICHT

Der **Corporate Governance Bericht (2)** und der **Compliance Bericht (3)** sind Bestandteile des Konzern-Lageberichts.

VERÄNDERUNGEN IM DB-KONZERN

Veränderungen in den Organen der DB AG und der DB ML AG

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

In der gemeinsamen Sitzung am 20. Juni 2012 hat der Aufsichtsrat der DB AG sowie der DB ML AG Dr. Richard Lutz mit Wirkung vom 1. April 2013 für weitere fünf Jahre als Mitglied des Vorstands der DB AG sowie der DB ML AG wiederbestellt. Dr. Richard Lutz wird weiterhin das Ressort Finanzen und Controlling als Vorstand verantworten.

Ferner hat der Aufsichtsrat der DB ML AG in der Sitzung am 20. Juni 2012 Dr. Karl-Friedrich Rausch mit Wirkung ab dem 1. Juni 2013 bis zum 31. Dezember 2015 als Mitglied des Vorstands der DB ML AG wiederbestellt. Dr. Karl-Friedrich Rausch wird weiterhin das Vorstandsressort Transport und Logistik verantworten.

In seiner gemeinsamen Sitzung am 12. Dezember 2012 hat der Aufsichtsrat der DB AG sowie der DB ML AG Dr. Rüdiger Grube mit Wirkung vom 1. Januar 2013 für weitere fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2017 zum Mitglied des Vorstands bestellt und erneut zum Vorstandsvorsitzenden ernannt.

Im Aufsichtsrat der DB AG haben Günter Kirchheim mit Ablauf des 20. Juni 2012 und Helmut Kleindienst mit Ablauf des 30. Juni 2012 ihr Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurden Jens Schwarz sowie Fred Nowka mit Wirkung zum 30. August 2012 gerichtlich bestellt.

Ferner hat Professor Klaus-Dieter Scheurle sein Mandat im Aufsichtsrat der DB AG sowie der DB ML AG mit Ablauf des 10. Oktober 2012 niedergelegt. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 11. Oktober 2012 Michael Odenwald in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt und mit gleichem Datum von der Hauptversammlung der DB ML AG zum Mitglied des Aufsichtsrats der Gesellschaft gewählt.

DB Schenker Rail vollzieht Neustrukturierung von Beteiligungsgesellschaften

Mit der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), Hamburg, haben wir uns im Juni 2012 auf eine Neustrukturierung der gemeinsamen Beteiligungsgesellschaften im Seehafenhinterlandverkehr geeinigt. Gemäß der Einigung übernahmen wir die TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main. Bisher lagen 50% der Anteile bei der HHLA. Im Gegenzug erhält die HHLA unsere Anteile an den Gesellschaften Polzug Intermodal GmbH,

(1) > Seite 108 ff. (2) > Seite 37 ff. (3) > Seite 48 ff.

Hamburg, und Metrans a.s., Prag/Tschechische Republik. Aus der Transaktion ergab sich ein Netto-Verkaufspreis in Höhe von 81 Mio. €.

Die Transfracht ist unser wichtigster Operateur im Seehafen-hinterlandverkehr. Sie wird seit dem 30. Juni 2012 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Rail geführt.

DB Schenker Logistics baut Position im Landverkehr in Finnland aus

Im März 2012 hat die finnische DB Schenker-Landesgesellschaft Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland, das gesamte Aktienkapital der Suomen Kiitoautot Oy, Kuopio/Finnland, erworben. Der Kaufpreis betrug rund 21 Mio. €. Das Unternehmen gehörte bislang der Kiitoautot Yhtiöt Oy, Kuopio/Finnland. DB Schenker übernimmt das gesamte operative Geschäft.

Suomen Kiitoautot Oy und Schenker Cargo Oy, Turku/Finnland, eine Tochtergesellschaft der Oy Schenker East AB, machen zusammen zwei Drittel des Kiitolinja-Netzwerks aus, das sich auf Beschaffung und Distribution in Finnland spezialisiert hat. Das Dienstleistungsangebot umfasst den nationalen Landverkehr, Paketdienstleistungen und »Home Delivery«.

Suomen Kiitoautot Oy wird seit dem 31. März 2012 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt.

DB Schenker Logistics eröffnet Landesgesellschaft in Namibia

DB Schenker Logistics hat im Mai 2012 in Namibia eine eigene Landesgesellschaft eröffnet. Nach der langjährigen Partnerschaft mit Desert Logistics, Windhoek/Namibia, wurde nun vereinbart, dass DB Schenker Desert Logistics vollständig übernimmt. Der Kaufpreis betrug rund 1 Mio. €. Damit vertritt Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia, in Namibia jetzt das weltweite Netzwerk von DB Schenker.

Schenker Namibia wird seit dem 1. Mai 2012 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt.

DB Schenker Logistics mit Joint Venture in Oman

Im Mai 2012 ist das Gemeinschaftsunternehmen von DB Schenker Logistics und dessen langjährigem Partner Khimji Ramdas Group im Sultanat Oman gestartet. Das neue Unternehmen Schenker Khimji's LLC, Maskat/Sultanat Oman – an dem wir zu 60% beteiligt sind – bietet umfassende Lösungen für Luft- und Seefracht, Landverkehr, Kontraktlogistik und Supply Chain Management an.

DB Arriva erweitert Angebotspalette in Großbritannien

DB Arriva hat im Juni 2012 die britische Ambuline Limited, Birmingham/Großbritannien, erworben. Der Kaufpreis betrug rund 1 Mio. €. Mit der Übernahme strebt DB Arriva den Ausbau des Geschäfts im Bereich der Krankentransporte und sozialen Fahrdienste in Großbritannien an. DB Arriva und Ambuline haben bereits erfolgreich in diesem Bereich zusammengearbeitet.

Zum Zeitpunkt der Übernahme führte Ambuline täglich bis zu 2.500 Fahrten in verschiedenen Regionen Englands durch, unter anderem für den nationalen Gesundheitsdienst (National Health Service) und andere öffentliche Auftraggeber. Nach der **Aufnahme neu gewonnener Verkehre (1)** im Berichtsjahr hat sich das Leistungsangebot von Ambuline signifikant erhöht.

Ambuline wird seit dem 1. Juni 2012 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Arriva geführt.

LEISTUNGS- UND FINANZBEZIEHUNGEN IM DB-KONZERN

Der DB-Konzern ist organisatorisch strukturiert als zweistufiger integrierter Konzern mit zwei Holdinggesellschaften und neun Geschäftsfeldern. Zwischen den Holdinggesellschaften und den jeweiligen Geschäftsfeldern wie auch zwischen den jeweiligen Geschäftsfeldern selbst ergibt sich aufgrund der starken operativen Verflechtung und Abhängigkeit ein hoher Grad an Leistungs- und Finanzbeziehungen.

Die Leistungs- und Finanzbeziehungen innerhalb des DB-Konzerns lassen sich in vier Gruppen gliedern:

- > Operative Leistungsbeziehungen: direkte Leistungsbeziehung zwischen zwei operativen Gesellschaften, die zum Beispiel im Rahmen der Infrastrukturnutzung entstehen, wenn die DB Regio AG die Schienentrassen der DB Netz AG in Anspruch nimmt und dafür Trassenentgelte bezahlt.
- > Leistungsbeziehungen aus Gruppen- und Servicefunktionen: Die beiden Management-Holdings erbringen Leistungen für die operativen Gesellschaften wie zum Beispiel den zentralen Einkauf, der den Beschaffungsprozess von Triebzügen für die DB Fernverkehr AG organisiert und steuert.
- > Konzernfinanzierung: Die beiden Management-Holdings übernehmen und bündeln die Finanzierungsfunktion im DB-Konzern. In diesem Rahmen beschafft sich die DB AG über ihre Finanztochtergesellschaft **DB Finance (2)** Finanzmittel am Kapitalmarkt und reicht diese Mittel als Darlehen an die Konzerngesellschaften mit Kapitalbedarf weiter.

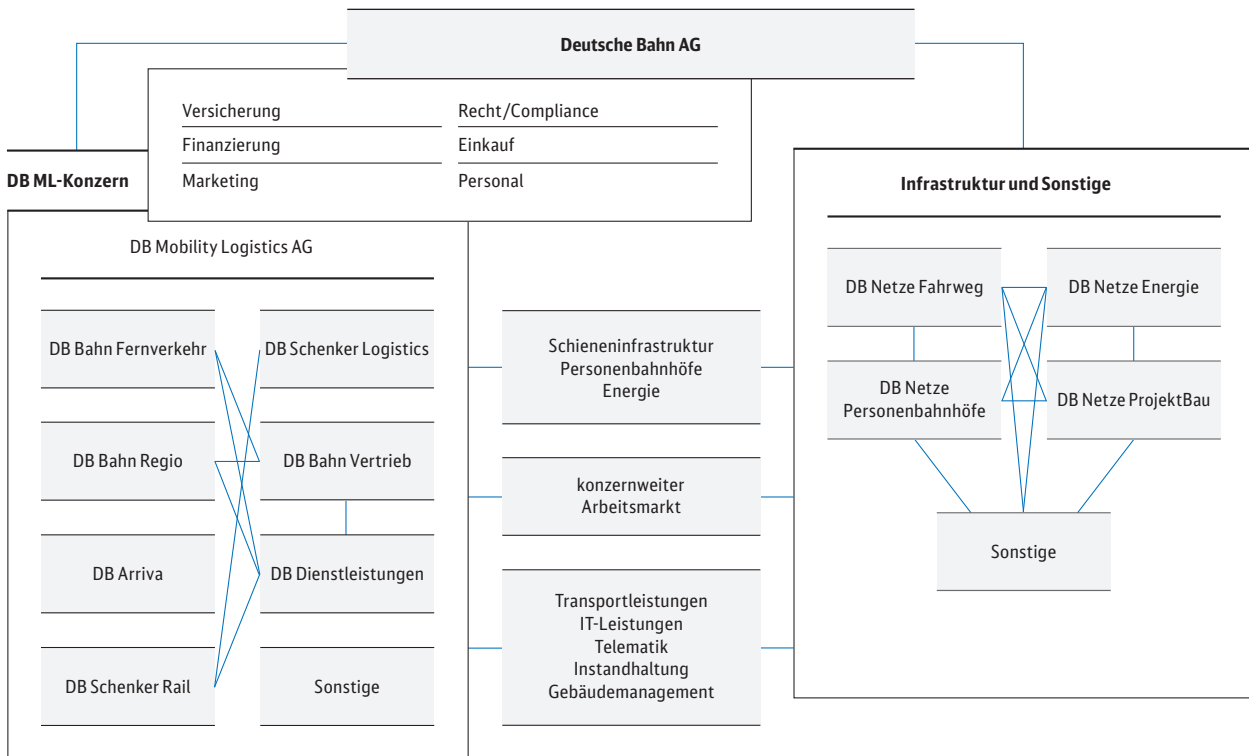
> Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge: In Deutschland wird über die Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge eine steuerliche Organschaft begründet, die erlaubt, steuerliche Gewinne mit steuerlichen Verlusten zu verrechnen. Im DB-Konzern ist die DB AG die schlussendlich steuerpflichtige Gesellschaft in Deutschland. Somit sinkt auch der Verwaltungsaufwand, da nur die DB AG Steuerklärungen in Deutschland erstellen muss und die Steuerbehörden einen zentralen Ansprechpartner haben und gesamthaft prüfen können.

Als grundlegendes Merkmal der Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen gilt dabei die Marktüblichkeit («At-Arm's-Length-Prinzip»). Das heißt, die Vergütung orientiert sich immer an marktüblichen Preisen. Im DB-Konzern gilt dies für die Verrechnung von operativen Leistungsbeziehungen, Servicefunktionen und die Konzernfinanzierung. So bezahlt zum Beispiel die DB Schenker Rail AG die gleichen Trassennutzungspreise wie konzernexterne Schienengüterverkehrsunternehmen auch. Die

Preise für konzernintern bezogene Dienstleistungen (wie zum Beispiel IT-Leistungen) werden regelmäßig auf Basis von Marktstudien auf Marktkonformität überprüft. Die Konditionen für Finanzierungstransaktionen basieren auf aktuellen Marktkonditionen am Geld- und Kapitalmarkt.

Auf eine Vergütung von Leistungen wird gänzlich verzichtet, wenn sie nicht direkt zuordenbar sind. Dies gilt insbesondere für Gruppenfunktionen wie zum Beispiel Strategie oder Kommunikation. Um Verzerrungen beziehungsweise Beliebigkeiten in der Verrechnung zu vermeiden, werden die Kosten der Leistungserbringung durch die jeweilige Holding selbst getragen und nicht weiterverrechnet. Das heißt, die Konzerngesellschaften wie zum Beispiel die DB Station & Service AG zahlen keine Konzernumlage für diese Dienste. Die Kosten werden zunächst von der DB AG beziehungsweise der DB ML AG selbst getragen und dann durch Gewinnausschüttungen im Rahmen der Ergebnisabführungsverträge der Tochtergesellschaften gedeckt.

DB-Konzern



— wesentliche Leistungsbeziehungen

Gründe und Motivation für die marktgerechte Ausgestaltung der Leistungsbeziehungen im DB-Konzern sind:

- > Eine wertorientierte Unternehmensführung gelingt nur, wenn diese auf allen Ebenen des DB-Konzerns erfolgt. Dies setzt Leistungsbeziehungen zu marktgerechten Konditionen voraus. Erfolg und Misserfolg müssen transparent werden, um eine wirtschaftliche Steuerung zu ermöglichen.
- > Erfolgsorientierte Mitarbeiter- und Managementvergütung findet auch auf Gesellschaftsebene statt und ist damit von der Ausgestaltung der Leistungsbeziehungen abhängig. Eine Anreizwirkung erfordert eine transparente und gerechte Konditionengestaltung.
- > Die Infrastrukturgesellschaften sind gesetzlich dazu verpflichtet, ihre Leistungen diskriminierungsfrei anzubieten. Die Marktkonformität der Preise wird von der Bundesnetzagentur überprüft. Die Preise sind für jeden transparent.
- > Auch aus steuerlichen Gründen beziehungsweise aus Sicht von Minderheitsgesellschaftern ist eine marktgerechte Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen notwendig und gefordert.

Die aus den Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträgen innerhalb des DB-Konzerns resultierenden Ergebnis- und Zahlungswirkungen sind keine Leistungsbeziehungen, sondern Konsequenz der Gestaltung des DB-Konzerns als inländischer Vertragskonzern und der damit verbundenen Rechte und Pflichten aller eingeschlossenen inländischen Gesellschaften.

Operative Leistungsbeziehungen

Die mit Abstand größte operative Leistungsbeziehung entsteht aus der Nutzung der Infrastruktur (unter anderem Schienenwege, Personenbahnhöfe, Rangier- und Abstellanlagen) und aus dem Bezug von Energie durch die konzerninternen Transporteure. Die Verrechnung der Infrastrukturnutzung erfolgt wie bei konzernexternen Kunden auf Basis der veröffentlichten Preissysteme (Trassenpreissystem, Anlagenpreissystem und Stationspreissystem). Durch die Konzentration der Energieaktivitäten erfolgt der Energieeinkauf am externen Beschaffungsmarkt vorwiegend durch die DB Energie, die diese Leistungen dann an die deutschen Kunden zu marktgerechten Konditionen weiterverrechnet. Dies umfasst sowohl Traktionsenergie (Dieselkraftstoff, Bahnstrom) als auch Strom für stationäre Anlagen (zum Beispiel Weichenheizungen und Zugvorheizanlagen).

Die operativen Leistungen werden von der DB Netz AG (Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg), der DB Station & Service AG (Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe) und der DB Energie GmbH (Geschäftsfeld DB Netze Energie) erbracht. Konzerninterne Leistungsempfänger sind im Wesentlichen die Transportgesellschaften im Personen- und Güterverkehr.

Die wesentlichen konzerninternen Verrechnungen von Leistungsbeziehungen im Bereich der Infrastrukturnutzung zwischen den einzelnen Geschäftsfeldern des DB-Konzerns sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Konzerninterne Leistungsbeziehungen aus Infrastrukturnutzung – in Mio. €	DB Bahn Fernverkehr	DB Bahn Regio	DB Arriva	DB Schenker Rail	DB Schenker Logistics	DB Dienstleistungen	DB Netze Fahrweg	DB Netze Personenbahnhöfe	DB Netze Energie	Beteiligungen/Sonstige
Trassennutzung	803	2.142	0	445	0	1	-3.396	0	0	5
Nutzung örtlicher Infrastruktur	24	52	0	142	0	1	-221	0	2	0
Stationsnutzung	94	538	0	0	0	0	-6	-626	0	0
Energieverrechnung	326	792	0	376	1	26	155	90	-1.786	20

Weitere operative Leistungsbeziehungen ergeben sich aus der Bündelung von Dienstleistungsfunktionen im weiteren Sinne zur Konzentration von Expertise und Steigerung von Auslastung und Produktivität. DB Bahn Vertrieb organisiert den Fahrkartenverkauf für DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Regio. DB Dienstleistungen führt die sechs Sparten DB Sicherheit (Kunden: DB Fernverkehr, DB Regio), DB Fahrzeuginstandhaltung (Kunden: DB Fernverkehr, DB Regio, DB Schenker Rail), DB Kommunikationstechnik (Kunden: alle deutschen Geschäftsfelder), DB Fuhrpark (Kunden: alle deutschen Geschäftsfelder sowie Mobilitätsangebote für Personenverkehrskunden), DB Systel (IT-Service für alle Geschäftsfelder) und DB Services (Facility-Management, Industriedienstleistungen, Fahrzeugreinigung und anderes für alle Geschäftsfelder).

Im Bereich der Infrastruktur ist die DB ProjektBau GmbH als Planungs- und Projektierungsgesellschaft für die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie tätig.

Leistungsbeziehungen aus Gruppen- und Servicefunktionen

In den beiden Holdinggesellschaften DB AG und DB ML AG sind verschiedene Gruppen- und Servicefunktionen angesiedelt, die ihre Aufgaben – mit einigen regulatorischen Ausnahmen – für den gesamten Konzern wahrnehmen. Dazu zählen zum Beispiel Strategie, Marketing, Recht, Compliance, Treasury, Versicherungen und Real Estate Management. Die Kosten für Gruppenfunktionen werden nicht an die Geschäftsfelder weiterverrechnet (keine »Konzernumlage«). Eine Weiterverrechnung der Kosten für Servicefunktionen erfolgt nur bei direkten Leistungsbeziehungen mit den Geschäftsfeldern beziehungsweise Aufwendungen, bei denen eine konkrete Leistungserbringung gegeben ist. Dies betrifft insbesondere Immobilienüberlassungen, zentrale Serviceleistungen für Einkauf und Technik, die zentral bei der DB AG gebündelten Versicherungsaufwendungen sowie die durch eine gesonderte Leistungsverrechnung berücksichtigte Nutzung der Marke »DB« durch den DB ML-Konzern.

Die durch den Verzicht auf eine Konzernumlage entstehenden Aufwendungen in den Holdinggesellschaften DB AG und DB ML AG werden durch Gewinnabführung und Dividenden der jeweiligen Tochtergesellschaften gedeckt.

Eine wichtige zentrale Funktion ist der Konzernarbeitsmarkt. Die DB JobService sowie die DB Zeitarbeit ermöglichen effiziente Personaltransfers auf dem konzerninternen Arbeitsmarkt und steuern beschäftigungsfördernde Maßnahmen.

Konzernfinanzierung

Die Finanzierung des DB-Konzerns ist zentral in der Gruppenfunktion **Treasury (1)** in der DB AG gebündelt. Das Treasury operiert im DB-Konzern wie eine hausinterne Bank, allerdings als Dienstleister und nicht als Profit-Center. Der zweistufigen Konzernstruktur folgend, ist die Treasury ebenfalls zweistufig organisiert und separiert die Geschäfte des DB ML-Konzerns von denen der Infrastrukturgesellschaften. Alle Gesellschaften des DB-Konzerns unterhalten Geschäftsbeziehungen mit dem Treasury. Im Wesentlichen werden Darlehen aufgenommen und Gelder angelegt. Die Konditionen für alle Treasury-Geschäfte sind marktgerecht, das heißt, es werden zeitpunktaktuelle Zinssätze vereinbart, wie sie auch von Banken quotiert würden, wenn diese keine Gewinnerwartung hätten.

Marktgerecht heißt in diesem Fall auch, dass die Kreditmargen entsprechend der Bonität differenziert werden. Die Kreditmarge für die Infrastrukturgesellschaften entspricht im Wesentlichen den Kreditmargen der DB AG am Geld- und Kapitalmarkt. Die Kreditmargen für die DB ML AG sowie die Gesellschaften des DB ML-Konzerns liegen höher und ergeben sich aus einer DB-internen, kennzahlenbasierten Bonitätseinschätzung des DB ML-Konzerns und den am Kapitalmarkt quotierten Kreditmargen.

All diese Finanzflüsse basieren auf Verträgen. Wenn zum Beispiel die DB Fernverkehr AG überschüssige Mittel bei der DB ML AG anlegt, bleibt sie Eigentümerin der liquiden Mittel. Die DB Fernverkehr AG hat eine verzinsliche Finanzforderung gegenüber der DB ML AG, die DB ML AG eine Finanzverbindlichkeit gegenüber der DB Fernverkehr AG. Diese kann sie – außer bei Termingeldern – jederzeit fällig stellen und zurückbekommen.

Die Bündelung der Konzernfinanzierungsfunktion gewährleistet einen einheitlichen Marktauftritt am Geld- und Kapitalmarkt, Skaleneffekte und Kostenvorteile, die die Einzelgesellschaften so nicht erzielen. Außerdem ermöglicht eine zentrale Konzernfinanzierung eine adäquate Überwachung der Finanzgeschäfte und ein gesamthaftes Risikomanagement.

(1) > Seite 94f.

Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge

Finanzflüsse zwischen der DB AG und wesentlichen direkten Tochtergesellschaften – in Mio. €	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Summe
AUS EAV														
DB Netz AG	+790	+181	+548	+324	+183	+260	+212	-146	-338	-768	+44	-307	-197	+786
DB Station & Service AG	+70	-0	+251	-37	-55	-69	-52	-90	-190	-150	-141	-155	-160	-778
DB Energie GmbH	-34	-2	-29	-43	-47	-44	-111	-106	-18	-91	-38	+38	-62	-587
DB Mobility Logistics AG	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.263	-113	+109	-827	-1.040	-3.134
AUS KAPITALERHÖHUNGEN DURCH DIE DB AG														
DB Netz AG	-	-	-	-	-	+600	-	-	-	-	+620	-	-	+1.220

(+) Zufluss an Tochtergesellschaft

(-) Abfluss an DB AG

Gewinnabführungen an die Muttergesellschaft und Verlustausgleiche durch die Muttergesellschaft sind keine Leistungsbeziehungen. Vielmehr wird durch den Ergebnisabführungsvertrag (EAV) die Frage der Höhe der Gewinnausschüttung beziehungsweise eines erforderlichen Verlustausgleichs nicht jedes Jahr neu gestellt, sondern erfolgt automatisch. Der Zahlungsfluss begründet sich im Recht des Gesellschafters auf die Gewinne beziehungsweise in seiner Verpflichtung zum eventuellen Ausgleich von Verlusten. Dessen ungeachtet sorgt der DB-Konzern dafür, dass alle Konzerngesellschaften über eine angemessene Eigenkapitalausstattung verfügen – trotz der übernommenen Verpflichtung, mögliche Verluste einzelner Konzerngesellschaften auszugleichen.

Bezüglich der Finanzbeziehungen ist zu beachten, dass Zinszahlungen und Ergebnisabführungen das Ergebnis wirtschaftlich rationaler Entscheidungen und zwingende Voraussetzung für die Investitionsfinanzierung sind. Kapitalgeber sind nur bereit, Kapital zur Verfügung zu stellen, wenn die Amortisation und die Verzinsung gewährleistet sind. Eine reine schuldenbasierte Finanzierung ist nicht marktfähig und mit hohen Risiken verbunden. Gewinne sind essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns zu erhalten. Der ganz überwiegende Anteil verbleibt im Unternehmen in Form von Eigenkapital und erhöht damit die Investitions- und Verschuldungskapazität. Die ausgeschütteten Gewinne gehen ausschließlich an den Alleingesellschafter Bund.

Leistungs- und Finanzbeziehung zwischen DB ML-Konzern und übrigen DB-Konzerngesellschaften

Die wesentlichen Posten der Leistungsverrechnung zwischen dem DB ML-Konzern und den übrigen DB-Konzerngesellschaften sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

DB ML-Konzern Leistungserbringer – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Transportleistungen	190	168	+22	+13,1
DV-Leistungen	200	176	+24	+13,6
Telematik	151	165	-14	-8,5
Instandhaltungsleistungen	182	173	+9	+5,2
Vermietung und Verpachtung	102	96	+6	+6,3
Zinserträge	3	2	+1	+50,0
Gebäudemanagement	41	26	+15	+57,7
Konzernumlage	149	145	+4	+2,8
Übrige Erträge	659	583	+76	+13,0
Erträge DB ML-Konzern	1.677	1.534	+143	+9,3

Zunächst erfolgt eine Verrechnung von DB-konzerninternen Gruppen- und Servicefunktionen der DB ML AG an die DB AG. Eine Umlage der Gruppenfunktionen von der DB AG auf die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie findet nicht statt. Auch hier erfolgt eine Weiterverrechnung von Servicefunktionen auf die zuvor genannten Geschäftsfelder nur bei direkten Leistungsbeziehungen beziehungsweise Aufwendungen, bei denen eine eindeutige Veranlassung gegeben ist.

Unternehmensstrategie und -steuerung

- > NACHHALTIGKEIT ALS BASIS FÜR LANGFRISTIGEN ERFOLG
- > STRATEGISCHE NEUAUSRICHTUNG ERFOLGREICH INITIIERT
- > NEUES INTEGRIERTES ZIELSYSTEM ENTWICKELT

UNTERNEHMENSSTRATEGIE

Megatrends als Treiber für nachhaltigen Unternehmenserfolg

Die für den DB-Konzern relevanten Megatrends – Globalisierung, Liberalisierung, demografischer Wandel sowie Klimawandel und Ressourcenverknappung – haben eine herausragende Bedeutung für die Zukunft des DB-Konzerns. Als wichtige Einflussgrößen unseres heutigen und zukünftigen Geschäfts bilden sie die wesentlichen Rahmenbedingungen für den nachhaltigen Unternehmenserfolg des DB-Konzerns:

- > Die voranschreitende Globalisierung steigert die Nachfrage vor allem nach intelligent vernetzten, grenzüberschreitenden und ressourcenoptimalen Mobilitäts- und Logistikkonzepten. Wir haben dabei nicht nur die langen Transportwege im Blick. Globalisierung bedeutet für uns auch, dass wir die zunehmende Bedeutung regionaler Transportströme in den aufstrebenden Volkswirtschaften Asiens und Lateinamerikas bedienen. Wir wollen weltweit maßgeschneiderte Logistiklösungen anbieten. Die Wachstums- und Renditeaussichten in diesem global wachsenden Sektor erhöhen allerdings zunehmend den Wettbewerb.
- > Die zunehmende Liberalisierung der Verkehrsmärkte in Europa eröffnet uns Zugangsmöglichkeiten zu bisher noch abgeschotteten Märkten. Wir profitieren bei der weiteren Markttöffnung von unserem Know-how über die vielfältigen Märkte, in denen wir mittlerweile aktiv sind. Mit unserer europaweiten Netzwerkkompetenz im Personen- und Güterverkehr sind wir optimal aufgestellt, um grenzüberschreitende Mobilitäts- und Logistikkösungen in einem zusammenwachsenden Europa anzubieten. Die Liberalisierung bringt aber auch einen verstärkten Wettbewerb in unserem Heimatmarkt Deutschland mit sich. Durch die stetige Verbesserung unserer Produkte nehmen wir diese Herausforderung an.
- > Der demografische Wandel führt zu erheblichen Veränderungen in der Bevölkerungs- und Altersstruktur der Gesellschaft. Während die Weltbevölkerung in den Entwicklungs- und Schwellenländern zunimmt und – insbesondere in Städten – nach zukunftsweisenden Mobilitätslösungen verlangt, muss sich die westliche Welt auf eine alternde Bevölkerung einstellen. Mit dem demografischen Wandel einher



gehend ist ein bereits heute stark spürbarer Mangel an qualifizierten Arbeitskräften in einigen Regionen zu verzeichnen. Wir benötigen beispielsweise allein in Deutschland künftig jährlich rund 5.000 bis 7.000 neue qualifizierte Mitarbeiter. Der Arbeitsmarkt entwickelt sich zum Arbeitnehmermarkt. Im Ergebnis erfordert dies nicht nur Anstrengungen bei der Personalgewinnung, sondern rückt auch die Bindung der Mitarbeiter an das Unternehmen stärker in den Fokus. Daher ist eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität maßgeblich für den Erfolg auf beiden Feldern.

- > Der Klimawandel und die Verknappung natürlicher Ressourcen haben nicht an Aktualität und Brisanz verloren. Der öffentliche Druck auf den Verkehrssektor, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, erhöht sich. Darüber hinaus steigt das Umweltbewusstsein bei Unternehmen und Verbrauchern. Daher wollen wir unsere bestehenden Umweltvorteile ausbauen und unsere Ressourceneffizienz stetig steigern. Mit unseren ressourcen- und klimaschonenden Mobilitäts- und Logistikkösungen leisten wir einen wichtigen Beitrag für eine nachhaltig wirtschaftende Gesellschaft.

Der DB-Konzern kann insgesamt von der Entwicklung der Megatrends und deren Auswirkungen auf die Verkehrsmärkte profitieren, da sie unsere Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern weiter verstärken. Es ist unsere Aufgabe und unser Ziel, die uns gebotenen Wachstumschancen und Entwicklungspotenziale aufzugreifen und bestehende Wettbewerbsvorteile auszubauen sowie neue zu generieren.

Die vor uns liegenden Herausforderungen und vielfältigen Entwicklungen verlangen von uns einen nachhaltigen Ansatz. Es gilt dabei wirtschaftliches Handeln mit Fokus auf Kunde und Qualität, eine hohe Attraktivität als Arbeitgeber sowie einen umweltschonenden Umgang mit Ressourcen gleichermaßen zu berücksichtigen.





Nachhaltige Strategie DB2020 als Antwort auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen

Ende März 2012 haben wir unsere neue, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Strategie DB2020  als übergreifende Strategie für den DB-Konzern vorgestellt. Im Berichtsjahr haben wir damit begonnen, die DB2020  auch in den einzelnen Geschäftsfeld-Strategien zu verankern. Zur Umsetzung der Strategie haben wir








Vision und Ziele






**Unsere Vision: Wir werden das weltweit führende
 Mobilitäts- und Logistikunternehmen**

Nachhaltiger Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz




Dimension	 Ökonomie	 Soziales	 Ökologie
	Profitabler Marktführer	Top-Arbeitgeber	Umwelt-Vorreiter
	Als profitabler Marktführer bieten wir unseren Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen.	Als Top-Arbeitgeber gewinnen und binden wir qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für uns und unsere Kunden arbeiten.	Als Umwelt-Vorreiter setzen wir mit unseren Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen.
Stoßrichtung	 Kunde und Qualität  Profitables Wachstum	 Kulturwandel/Mitarbeiterzufriedenheit	 Ressourcenschonung/ Emissions- und Lärmreduktion
Top-Ziel	Kundenzufriedenheit Produktqualität Innovationstätigkeit	Profitabilität Marktposition Finanzielle Stabilität	Mitarbeiterzufriedenheit Arbeitgeberattraktivität Demografiefestigkeit
			Reduktion CO ₂ -Emissionen Lärmreduktion Material-/Ressourceneffizienz

ein neues Ziel- und Bonussystem entwickelt sowie das Management unserer **Nachhaltigkeitsaktivitäten (1)** organisatorisch verankert. Mit breit angelegten Kommunikationsmaßnahmen haben wir zudem begonnen, die erforderliche Transparenz und Einbindung aller relevanten internen und externen **Stakeholder (2)** sicherzustellen.



Unsere neue Strategie stellt einen rahmengebenden Ansatz dar, der die Dimensionen **Ökonomie** , **Soziales**  und **Ökologie**  miteinander in Einklang bringt, um so den nachhaltigen Unternehmenserfolg und die gesellschaftliche Akzeptanz des DB-Konzerns sicherzustellen. Zur Erreichung der weiterhin gültigen Vision (»Wir werden das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen«) haben wir uns für alle drei Dimensionen ambitionierte Ziele gesetzt: Wir wollen **profitabler Marktführer**  mit Fokus auf **Kunde und Qualität** , **Top-Arbeitgeber**  und **Umwelt-Vorreiter**  werden.

Zur inhaltlichen Ausgestaltung der DB2020  haben wir entlang der drei Dimensionen vier Stoßrichtungen definiert: **Kunde und Qualität** , **profitables Wachstum** , **Kulturwandel/Mitarbeiterzufriedenheit**  sowie **Ressourcenschonung/Emissions- und Lärmreduktion** . Um unsere Fortschritte im Umsetzungsprozess messbar zu machen, haben wir ein **integriertes Zielsystem (3)** entwickelt.

DIMENSION ÖKONOMIE

Als **profitabler Marktführer**  wollen wir unseren Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen anbieten. Wesentlich für die Erreichung dieses Führungsanspruchs sind zwei strategische Stoßrichtungen: ein weiterhin starker Fokus auf **Kunde und Qualität**  sowie auf die Fortsetzung des **profitablen Wachstums** .

Stoßrichtung Kunde und Qualität

Im Berichtsjahr haben wir unser Augenmerk vor allem auf die Sicherung und Verbesserung der **Kundenzufriedenheit**  und **Produktqualität**  gelegt. Wir haben zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Kunden- und Qualitätsorientierung angestoßen. Im Rahmen der **Kunden- und Qualitätsinitiative (4)** konnten wir auf vielen Feldern deutliche Fortschritte erzielen. Insbesondere gelang es uns, die Qualität im deutschen Schienenverkehr zu stabilisieren und zu verbessern. Dazu wird künftig auch das im Vorjahr beschlossene größte Investitionsprogramm in der Geschichte des DB-Konzerns beitragen. Durch Investitionen in Modernisierung – wie zum Beispiel das **Redesign der ICE-2-Züge (5)** – und Erweiterungen – wie zum Beispiel die Beschaffung von ICx- und neuen ICE-3-Zügen – stärken wir maßgeblich unsere Fahrzeugflotte. Die **Kundenzufriedenheit (6)** und die Verbesserung der Produktqualität stehen auch zukünftig weiter im Mittelpunkt unserer Aktivitäten.

(1) > Seite 72f. (2) > www.db.de/stakeholderdialog (3) > Seite 72 (4) > Seite 136 (5) > Seite 110 (6) > Seite 138f.

Stoßrichtung profitables Wachstum

In den letzten Jahren haben wir unsere **Marktpositionen (1)** kontinuierlich ausgebaut – über organisches Wachstum und die Ergänzung des Portfolios. Wir beabsichtigen, diesen Wachstumskurs konsequent fortzuführen. Dabei stehen unter anderem die gezielte Weiterentwicklung unserer Verkehrsnetzwerke, die Nutzung von Liberalisierungschancen im europäischen Personenverkehr sowie die kontinuierliche Verbesserung von Auslastung und Produktivität im Vordergrund. Synergien, die uns der integrierte Konzern ermöglicht, gilt es hierbei auszuschöpfen. Sich ergebende Marktchancen wollen wir unter anderem mit neuen Angeboten wie zum Beispiel intelligenten, integrierten Mobilitäts- und Logistiklösungen aus einer Hand nutzen. Wesentlich dafür ist die weitere Verdichtung, Verknüpfung und – wo noch Lücken bestehen – nationale und internationale Verstärkung unseres Netzwerks entlang der Verkehrsströme.

Wir haben uns für den **Umsatz (2)** (als Indikator für das Top-Ziel **Marktposition (1)**) sowie für die **Wertmanagementkennziffern (3) ROCE (4)** (als Indikator für das Top-Ziel **Profitabilität (1)**) und **Tilgungsdeckung (5)** (als Indikator für das Top-Ziel **finanzielle Stabilität (1)**) auf DB-Konzernebene klare Zielsetzungen vorgenommen.

DIMENSION SOZIALES

Als **Top-Arbeitgeber (1)** gewinnen und binden wir qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für uns und unsere Kunden arbeiten. Um dieses Ziel zu erreichen, wollen wir unsere **Mitarbeiterzufriedenheit (1)** und **Arbeitgeberattraktivität (1)** wesentlich steigern sowie unsere Robustheit gegenüber demografischen Herausforderungen weiter stärken.

Stoßrichtung Kulturwandel/Mitarbeiterzufriedenheit

Den Veränderungsprozess unserer Unternehmenskultur haben wir bereits mit zahlreichen zentralen und regionalen **Dialogveranstaltungen (6)** begonnen. Der intensive Dialog mit Mitarbeitern und Führungskräften ist ebenso wie die im Berichtsjahr erstmals durchgeführte welt- und konzernweite **Mitarbeiterbefragung (7)** ein zentrales Element dieses Wandels. Zudem arbeiten wir gezielt an der Umsetzung unseres Führungsverständnisses, da Führungskräfte einen maßgeblichen Einfluss auf die **Mitarbeiterzufriedenheit (1)** haben.

Der steigende Bedarf an qualifizierten Mitarbeitern erfordert von uns einerseits noch intensivere Maßnahmen zur Bindung und Entwicklung unserer Mitarbeiter. Dies bedeutet unter anderem, für jede Berufs- und Lebensphase eine Perspektive anzubieten. Andererseits gewinnt auch die Ausrichtung des Unternehmens auf eine Rekrutierungsorganisation immer

stärker an Bedeutung. Vor diesem Hintergrund haben wir zusätzliche Aktivitäten bei der **Personalgewinnung (8)** ergriffen und werden diesen Bereich weiter stärken.

Außerdem wollen wir die Förderung von Frauen im Unternehmen verstärken – nicht zuletzt aus Gründen empirisch nachgewiesener besserer Ergebnisse gemischter Teams. Entsprechend haben wir uns intern Ziele zur **Steigerung des Frauenanteils (1)** auf 25 % insgesamt sowie in Führungspositionen auf 20 % bis zum Jahr 2015 gesetzt und Programme wie »Karriere mit Kindern« aufgelegt.

DIMENSION ÖKOLOGIE

Als **Umwelt-Vorreiter (1)** setzen wir mit unseren Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen. Umweltfreundlichkeit ist Teil unseres Marken- und Leistungsversprechens. Bereits heute besitzt die Schiene einen deutlichen Vorsprung bei der Klimafreundlichkeit. Wir wollen diese führende Umweltposition weiter ausbauen. Im Berichtsjahr fokussierten wir uns zunächst besonders auf die **Minderung von CO₂-Emissionen und des Energieverbrauchs (1)** sowie die **Lärmreduktion (1)**.

Stoßrichtung Ressourcenschonung/ Emissions- und Lärmreduktion

Unser primäres Ziel ist es, den Anteil der erneuerbaren Energien am Bahnstrom bis 2020 auf 35 % zu erhöhen. Bis 2050 streben wir einen **CO₂-freien Schienenverkehr (1)** mit 100 % erneuerbaren Energien an.

Mit unseren **grünen Produkten und Angeboten (1)** im Personenverkehr und im Bereich Transport und Logistik haben wir zusätzliche Kunden gewinnen können und gleichzeitig dazu beigetragen, CO₂-Einsparungen zu realisieren. Unsere **grünen Produkte (9)** wollen wir insgesamt durch eine intensivere Vermarktung weiter etablieren und aktiv Nachfrage erzeugen.


Darüber hinaus streben wir eine kontinuierliche Steigerung der **Energieeffizienz in Betrieb und Produktion (1)** sowie durch die Erneuerung unserer Fahrzeugflotte an. Wir haben uns vorgenommen, bis zum Jahr 2020 die spezifischen CO₂-Emissionen weltweit und über alle Verkehrsträger um 20 % gegenüber dem Jahr 2006 zu senken.

Wir bringen uns auch weiterhin intensiv und mit vielfältigen Maßnahmen auf dem Gebiet der **Lärmreduktion (1)** ein. Bis zum Jahr 2020 wollen wir den Schienenlärm gegenüber dem Basisjahr 2000 um die Hälfte reduzieren. Mit der im Berichtsjahr vorgenommenen Bündelung unserer Aktivitäten im neuen **Projekt Lärmmanagement (10)** rücken wir das Thema noch stärker in den Fokus unserer Umweltaktivitäten.

(1) > Seite 59 (2) > Seite 87 ff. (3) > Seite 96 ff. (4) > Seite 96 f. (5) > Seite 99 (6) > Seite 147 (7) > Seite 147 f. (8) > Seite 144 f. (9) > Seite 151 f. (10) > Seite 154 ff.

Gesellschaftliches Engagement

Als Teil der Gesellschaft bauen wir neben der Intensivierung der sozialen und ökologischen Aktivitäten auch unser gesellschaftliches Engagement, das bereits heute eine lange Tradition hat, weiter aus. Wir wollen den gesellschaftlichen Dialog vertiefen und für stärkere Transparenz bei unternehmerischen Entscheidungen sorgen. Unseren Einsatz verstehen wir als eine Investition in die Gesellschaft, im Interesse künftiger Generationen. Vor diesem Hintergrund engagieren wir uns weltweit mit einer Vielzahl an Aktivitäten. Dabei setzen wir unsere Möglichkeiten und Stärken als Mobilitäts- und Logistikunternehmen ein, um – über die Geschäftstätigkeit und Verantwortung im Kerngeschäft hinaus – einen positiven Beitrag für die Entwicklung der Gesellschaft und Umwelt zu leisten.

Mit Blick auf die Weiterentwicklung unseres *gesellschaftlichen Engagements (1)* haben wir im Rahmen der Strategie DB2020  im Berichtsjahr unsere Aktivitäten und unser Zielbild überprüft und weiter geschärft.

Im Dezember 2012 haben wir mit den Vorbereitungen zur Gründung einer eigenen gemeinnützigen Körperschaft (*Deutsche Bahn Stiftung gGmbH (2)*) begonnen. Zukünftig wollen wir dort einen großen Teil unseres gemeinnützigen gesellschaftlichen Engagements bündeln.

Als global agierendes Unternehmen mit starker regionaler Präsenz und langjähriger Geschichte sowie als ein großer Arbeitgeber sind wir uns als DB-Konzern der Verbundenheit und Wechselwirkung mit unserem Umfeld bewusst. Neben Initiativen und Programmen, die von der Konzernzentrale umgesetzt werden, werden auch zahlreiche Maßnahmen regional in den Ländern mit DB-Standorten durchgeführt. Als zuverlässiger Partner stehen wir für einen vorbildlichen Einsatz und für langfristige Lösungsansätze bei der Bewältigung der heutigen und künftigen gesellschaftlichen Herausforderungen ein.

Dabei setzen wir uns vor allem in den – für eine nachhaltige Entwicklung entscheidenden – Themenfeldern Bildung und Kultur, Integration und Fürsorge, Klima- und Naturschutz sowie humanitäre Hilfe dafür ein, Perspektiven zu bieten und diese auf der Basis unserer Kernkompetenzen positiv und nachhaltig mitzugestalten.

BILDUNG UND KULTUR

Als langjähriger Partner und Mitglied der Stiftung Lesen tragen wir seit über 16 Jahren mit zahlreichen Projekten sowie durch finanzielle Unterstützung dazu bei, dass Kinder und Jugendliche Bildungsperspektiven erhalten, und fördern dadurch soziale Integration. Um die Lese- und Vorlesekultur in Deutschland zu stärken und damit eine wichtige Voraussetzung für Bildungsfähigkeit zu fördern, setzen die gemeinsamen Initiativen wie

der bundesweite Vorlesetag und das Leseförderungsprojekt »DB-Vorlesekofter« schon beim frühkindlichen Alter ein. Beim **9. Bundesweiten Vorlesetag (3)** teilten über 48.000 Menschen, darunter fast 800 DB-Mitarbeiter, ihre Freude am (Vor-)Lesen mit Hunderttausenden kleinen und großen Zuhörern.

INTEGRATION UND FÜRSORGE

Integration hat bei uns und für uns einen hohen Stellenwert.

Bereits seit 1994 sind wir Förderer der *Stiftung Off Road Kids (4)*. Sie ist die einzige überregional tätige Hilfsorganisation für Straßenkinder in Deutschland. Ziel der Stiftung ist die soziale Integration von in Not geratenen Kindern und Jugendlichen. Der DB-Konzern ermöglicht den Streetworkern Mobilität in ganz Deutschland. 2.700 jungen Menschen konnten seit Beginn unseres Engagements neue Lebensperspektiven eröffnet werden. Die Stiftung organisiert seit 2007 gemeinsam mit dem DB-Konzern das jährlich stattfindende DB Kids Camp – eine erlebnisreiche Woche für Kinder aus Jugendhilfeeinrichtungen.

Beim Wettbewerb Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt engagierten sich seit dem Jahr 2000 über 8.000 Auszubildende des DB-Konzerns in über 900 Projekten gegen Fremdenfeindlichkeit und für mehr Toleranz. Im Berichtsjahr setzten sich 700 Auszubildende in 90 Projekten mit Intoleranz und Rassismus auseinander.

Außerdem engagieren wir uns bei Maßnahmen zur Sportförderung, die gleichermaßen Freude an Bewegung und Werte wie Leistungsbereitschaft und Teamgeist, Fair Play und soziale Integration vermitteln. Im Rahmen unseres zehnjährigen Engagements beim Deutschen Behindertensportverband leisten wir unter anderem einen wertvollen Beitrag für die gesellschaftliche Integration von Schülerinnen und Schülern mit Behinderung und sind seit dem Jahr 2010 auch exklusiver Hauptsponsor bei »Jugend trainiert für Paralympics«. Im Berichtsjahr übernahmen wir zusätzlich das Hauptsponsoring des bundesweiten Schulsportwettbewerbs »Jugend trainiert für Olympia«. Wir haben damit das seit 1995 bestehende Engagement als langjähriger offizieller Mobilitätspartner von »Jugend trainiert für Olympia« weiter ausgeweitet. Mit beiden Engagements tragen wir maßgeblich zur Förderung des Schulsports in Deutschland für behinderte und nicht behinderte Kinder und Jugendliche und damit zur gesellschaftlichen Integration und Nachwuchsförderung bei.

Eine zentrale Säule der Nachwuchsförderung bildet das Engagement des DB-Konzerns für den Fußball. Unsere »DB Fußball Camps« sind ein kostenfreies Angebot an sportbegeisterte Jugendliche. Im Umfeld eines Bundesliga-Spiels bieten wir den jungen Sportlern die Möglichkeit, an professionellen Trainings-

(1) > www.db.de/csr (2) > Seite 166 (3) > www.vorlesetag.de (4) > www.offroadkids.de

einheiten teilzunehmen. Dabei stehen die Freude an der Bewegung sowie Werte wie Einsatzbereitschaft und Gemeinschaftsinn an vorderster Stelle.

Neben anderen Geldspenden für soziale und kulturelle Projekte setzte der DB-Konzern auch sein freiwilliges Engagement für die Stiftung »Erinnerung, Verantwortung, Zukunft« fort. Die zusätzlichen Spendenmittel unterstützen humanitäre Projekte zugunsten von NS-Opfern in Osteuropa. Seit 2009 haben wir einen Gesamtbetrag von 5,21 Mio. € an die Stiftung gespendet.

KLIMA- UND NATURSCHUTZ

Unser gesellschaftliches Engagement im Bereich Klima- und Naturschutz ist vielfältig und regional ausgeprägt.

In Deutschland unterstützen wir als Partner des Vereins **Bergwaldprojekt (1)** Projekte zum Schutz und Erhalt des Waldes sowie natürlicher Lebensräume. Eine Maßnahme ist beispielsweise das Pflanzen heimischer Bäume. Anfang des Berichtsjahres konnte der 100.000ste Baum durch Spenden von uns und unseren **bahn.bonus-Kunden (2)** gepflanzt und somit ein Beitrag zum Natur- und Klimaschutz gleichermaßen geleistet werden.

In der Tschechischen Republik haben wir im Berichtsjahr in Kooperation mit der Partnerschaftsstiftung **Nadace Partnerství (3)** unser Versprechen zum 20-jährigen Jubiläum der tschechischen Landesgesellschaft von DB Schenker Logistics eingelöst und für jeden tschechischen Mitarbeiter einen Baum gepflanzt.




In Indonesien haben wir ein Recycling-Projekt unterstützt, das neben der Schonung immer knapper werdender Rohstoffe gleichzeitig – durch den Verkauf von Produkten, die aus recyceltem Plastik hergestellt werden – benachteiligten Kindern hilft. In Polen fand zum vierten Mal das Freiwilligen-Programm »Green Aid Time« statt. Hierfür wurden Ideen für Umweltprojekte im Rahmen eines Wettbewerbs ausgewählt und 24 Projekte an 18 Standorten in Polen umgesetzt. Fast 350 Mitarbeiter waren direkt in diese Projekte involviert, weitere 170 Mitarbeiter haben sie unterstützt, und 130 Geschäftspartner haben mitgewirkt. Sie haben unter anderem über 28.000 l Müll gesammelt und 2.000 Bäume gepflanzt.

HUMANITÄRE HILFE


Unsere internationalen Tochtergesellschaften unterstützen seit Jahren weltweit Projekte mit sozialem Bezug. Beispiele sind das »AdoptSchool«-Programm in Malaysia oder unser Engagement in dem durch **eDeaf (4)** initiierten Projekt zur Entwicklung und Förderung Gehörloser in Südafrika, die dort eine der am stärksten ausgegrenzten Gruppen sind. Der DB-Konzern enga-


giert sich für diese benachteiligte Gruppe und beschäftigt in Südafrika gehörlose Menschen in der Distribution und Lagerhaltung. Darüber hinaus unterstützen unsere Tochtergesellschaften Hilfsgütertransporte in Krisengebiete mit Logistik- und Transportleistungen. Im Auftrag der Deutschen Welthungerhilfe e.V. und der Celler Brunnenbau haben wir zum Beispiel eine solarbetriebene Wasserversorgungsstation für die Seereise nach Äthiopien vorbereitet. Als Logistikpartner unterstützten wir diese humanitäre Aktion mit einem maßgeschneiderten Transportkonzept.

Klare strategische Ausrichtung in den operativen Bereichen

Die klare strategische Ausrichtung setzt sich in den operativen Bereichen des DB-Konzerns fort. Der Einklang der drei Dimensionen **Ökonomie** , **Soziales**  und **Ökologie**  leitet unsere Entscheidungs- und Handlungsprozesse auch auf der Ressort- und **Geschäftsebene (5)**.



ÜBERZEUGENDE MOBILITÄTSANGEBOTE EUROPAAWEIT ANBIETEN

Im Personenverkehr haben wir unsere Angebote in Deutschland und im grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr unter der Marke DB Bahn gebündelt. Unser Auftritt im europäischen Personenverkehrsmarkt außerhalb Deutschlands erfolgt unter der Marke Arriva. Unsere Strategie im Personenverkehr basiert auf den drei Dimensionen der Strategie DB2020 .

> **Ökonomie** : Im deutschen Personenverkehr wollen wir die Leistungsfähigkeit unserer Schienenprodukte weiter steigern und weitere Fortschritte bei der Integration von Einzelleistungen zu ganzheitlichen Mobilitätslösungen erzielen. Ausgehend von unserer starken Position in den Heimatmärkten entwickeln wir unser Kerngeschäft weiter und wachsen international. Wir verfügen über effiziente und integrierte Verkehrsnetzwerke im Nah- und Fernverkehr. Immer mit Blick auf die Kundenanforderungen arbeiten wir kontinuierlich an der Verknüpfung der Netzwerke und ermöglichen dank optimierter Anschlussmöglichkeiten zeitsparendes Reisen. Dabei ist ein enger Austausch mit unseren Kunden unabdinglich. Nur so können wir unseren Kunden eine konkurrenzfähige und zugleich ökologisch vorteilhafte Alternative zum motorisierten Individual- und zum kontinentalen Flugverkehr bieten. Auch im Berichtsjahr haben wir wieder zahlreiche Maßnahmen **zur Verbesserung der Produkt- und Leistungsqualität (6)** unserer Angebote umgesetzt. Zudem investieren wir weiterhin umfangreich in unsere Züge. Durch umfassende **Modernisierungsmaßnahmen (7)** steigern wir







(1) > www.bergwaldprojekt.de (2) > www.bahn.de/bahnbonus (3) > www.nadacepartnerstvi.cz (4) > www.edeaf.co.za (5) > Seite 108 ff. (6) > Seite 139 ff. (7) > Seite 110

den Reisekomfort unserer Fahrgäste. Die Liberalisierung des europäischen Personenverkehrs bietet zahlreiche Wachstumsmöglichkeiten. Diese Möglichkeiten nutzen wir unter anderem durch den Ausbau grenzüberschreitender Fernverkehre oder der europäischen Nahverkehrsangebote von DB Arriva.


- > **Soziales** : Unser Fokus liegt auf der Entwicklung von Initiativen zur Mitarbeiterbindung und -gewinnung. Dafür investieren wir verstärkt in die Zufriedenheit unserer Mitarbeiter. Die Ergebnisse der im Berichtsjahr durchgeführten Mitarbeiterbefragung werden hierfür maßgebend sein.
- > **Ökologie** : Neben dem Ausbau unserer **grünen Produkte (1)** wollen wir den Zugang zu unseren Mobilitätsangeboten im Personenverkehr noch einfacher gestalten. Dafür entwickeln wir die BahnCard weiter, so zum Beispiel in dem Pilotprojekt »**BahnCard 25 mobil plus**« (2) in Berlin. Damit können unsere Kunden auch die Angebote **Flinkster (3)** und **Call a Bike (4)** nutzen. Außerdem besteht die Möglichkeit, das Ticket für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf die Karte zu laden. Mit **e-Flinkster (5)** bieten wir eine ökologische Alternative zum konventionellen Carsharing an. Im Busverkehr setzen wir zunehmend auf den Einsatz von Hybridbussen und reduzieren somit besonders im städtischen Raum den Schadstoffausstoß.




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 den drei Dimensionen der Strategie DB2020 :

- > **Ökonomie** : **profitables Wachstum**  durch stetige Optimierung des Kerngeschäfts, Weiterentwicklung unserer Netzwerke sowie Ausbau integrierter Leistungen und Branchenlösungen mit höchster Qualität für unsere Kunden.
- > **Soziales** : Adressierung demografischer Herausforderungen durch nachhaltige Festigung der **Mitarbeiterzufriedenheit**  und weltweite Stärkung der Identität mit DB Schenker.
- > **Ökologie** : Entwicklung zum **führenden grünen Logistikdienstleister**  durch die Senkung des spezifischen CO₂-Ausstoßes und Minderung der Lärmemissionen.


ZUVERLÄSSIGE UND BEZAHLBARE INFRASTRUKTUR GEWÄHRLEISTEN





Die Infrastrukturgeschäftsfelder sind die Basis eines sicheren, zuverlässigen und leistungsfähigen Eisenbahnverkehrs in Deutschland. Ihr Produkt- und Kompetenzenportfolio beinhaltet Strecken, Anlagen, Bahnhöfe und Energieversorgung. Hierbei orientieren sie sich an den Erfordernissen ihrer Kunden beziehungsweise der Reisenden, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Handels- und Dienstleistungsunternehmen sowie Aufgabenträger – und gestalten die Leistungsangebote und die dazugehörigen Preissysteme zur Nutzung der Infrastruktur diskriminierungsfrei. Unsere Strategie in der Infrastruktur basiert auf den drei Dimensionen der Strategie DB2020 :

- > **Ökonomie** : Die Infrastrukturgeschäftsfelder agieren als Wirtschaftsunternehmen. Die integrierte Struktur des DB-Konzerns ist ein maßgeblicher Erfolgsfaktor für die Schieneninfrastruktur in Deutschland, deren Aktivitäten unternehmerisch ausgerichtet sind. Der DB-Konzern übernimmt für den Verkehrsträger Schiene eine ganzheitliche Verantwortung und leistet einen hohen Beitrag zur Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen: Von den 100 Mrd. € Infrastrukturinvestitionen seit 1994 hat der DB-Konzern 18 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 über 12 Mrd. € summiert haben. Auch in den kommenden Jahren wird der DB-Konzern signifikante Eigenbeiträge zur Infrastrukturfinanzierung leisten. Die von der DB AG gezahlte Dividende wird aufseiten des Bundes auch zur Stabilisierung der Infrastrukturfinanzierung genutzt.
- > **Soziales** : Die Bedürfnisse der Mitarbeiter zu kennen und diese durch gezielte Maßnahmen langfristig zu binden ist für die zukünftige Entwicklung der Infrastruktur von vitaler Bedeutung. Im Herbst 2012 hat deshalb die erste konzernweite Mitarbeiterbefragung stattgefunden. Die Umsetzung von Folgemaßnahmen und die regelmäßige Wiederholung der Befragung stellen die Entwicklung zum Top-Arbeitgeber sicher.
- > **Ökologie** : Lärmreduzierung, CO₂-Einsparung und Ressourcenschonung sind erklärte Ziele der Infrastruktur. Dazu gehört auch der Ausbau der erneuerbaren Energien im Bahnstrommix. Die in der Netzinfrastruktur verwendeten Baumaterialien lassen sich bereits heute in hohem Maße recyceln und bilden den wesentlichen Beitrag der Infrastruktur zur Schonung der Ressourcen.

UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Konzernweites Zielsystem eingeführt

Um die Strategie DB2020  inhaltlich auszugestalten und die Fortschritte messbar zu machen, haben wir entlang der vier Stoßrichtungen ein integriertes Zielsystem für den DB-Konzern und die Geschäftsfelder mit zwölf Top-Zielen (drei Ziele je Stoßrichtung) entwickelt. Damit haben wir die interne Basis für eine langfristige Orientierung und unterjährige Steuerung geschaffen.

Das Zielsystem soll eine Ableitung von Maßnahmen auf Basis konkreter Ziele ermöglichen, Zielkonflikte im Hinblick auf den von uns angestrebten Einklang aus **Ökonomie** , **Soziales**  und **Ökologie**  aufzeigen und den Umsetzungsfortschritt der DB2020  abbilden.

TOP-ZIELE DB-KONZERN NACH STOSSRICHTUNGEN

Kunde und Qualität

- > Kundenzufriedenheit
- > Produktqualität
- > Innovationstätigkeit

Profitables Wachstum

- > Profitabilität
- > Marktposition
- > Finanzielle Stabilität

Kulturwandel/Mitarbeiterzufriedenheit

- > Mitarbeiterzufriedenheit
- > Arbeitgeberattraktivität
- > Demografiefestigkeit


Ressourcenschonung/Emissions- und Lärmreduktion

- > Reduktion CO₂-Emissionen
- > Lärmreduktion
- > Material-/Ressourceneffizienz


Die Grundstruktur unseres Zielsystems ist konzernweit gültig. Um nach dem »Prinzip der inneren Differenzierung« die spezifischen Herausforderungen der einzelnen Geschäftsfelder zu berücksichtigen, erfolgt eine Differenzierung in den konkreten Zielwerten sowie der Gewichtung.

Ein Zielsystem dieser Breite und Reichweite gab es im DB-Konzern zuvor nicht. Im Rahmen unseres jährlichen Planungsprozesses wurden im Berichtsjahr auch erste Zielwerte für alle Bestandteile des neuen Zielsystems festgelegt und in den Geschäftsfeldern verankert.

Im Geschäftsjahr 2013 werden wir das neue Zielsystem, basierend auf den ersten praktischen Erfahrungen, zielgerichtet weiterentwickeln und die entsprechenden Datenerhebungsprozesse aufbauen beziehungsweise verbessern.

Elemente des neuen Zielsystems werden zukünftig auch eine zentrale Rolle bei der variablen Gehaltszahlung einnehmen. Neben Gewinnzielen werden im Geschäftsjahr 2013 auch die Zufriedenheit von Kunden und Mitarbeitern sowie ökologische Ergebnisse einen maßgeblichen Einfluss auf die Vergütung haben. Eine Jahresabschluss-Vergütung (JAV) beziehungsweise vergleichbare Vergütungen erhalten im DB-Konzern rund 3.000 leitende Angestellte und 1.700 außertariflich bezahlte Mitarbeiter. Die JAV setzt sich zusammen aus Konzernzielen, den Ergebnissen im jeweiligen Geschäftsfeld sowie den persönlichen Zielen. Die Systematik aus der Strategie DB2020  wird in den Konzern- und Geschäftsfeldkomponenten und zum Teil auch in den persönlichen Zielen verankert.

Nachhaltigkeitsmanagement

Im Berichtsjahr haben wir das Thema Nachhaltigkeit organisatorisch im DB-Konzern verankert. Zum einen kennzeichnet dies einen wichtigen Schritt im Zuge der Umsetzung unserer Strategie DB2020 , zum anderen ist es ein zentrales Element der konzernweiten Steuerung des Nachhaltigkeitsmanagements.

Der im Berichtsjahr erstmalig benannte Chief Sustainability Officer (CSO) verantwortet die Nachhaltigkeitsthematik gesamthaft. Die Position wird von Dr. Karl-Friedrich Rausch (Vorstand für Transport und Logistik der DB ML AG) wahrgenommen.

Unterstützend haben wir ein Competence Center Nachhaltigkeit eingerichtet. Das Competence Center Nachhaltigkeit agiert innerhalb der vom Konzernvorstand vorgegebenen Rahmenbedingungen und wird vom Leiter der Konzernstrategie geführt. Es dient als konzernweites Steuerungs- und Koordinierungsgremium für sämtliche, insbesondere ressort- und geschäftsfeldübergreifende Themen und Projekte im Bereich Nachhaltigkeit. Hauptaufgabe dabei ist die konsequente Ausrichtung aller relevanten Strategien und Nachhaltigkeitsaktivitäten. Die inhaltliche Arbeit obliegt jedoch weiterhin den Fachabteilungen und Geschäftsfeldern. Darüber hinaus werden durch das Competence Center themenbezogene Arbeitsgruppen eingesetzt. Das Competence Center ist zudem mit der internen und externen Nachhaltigkeitsberichterstattung beauftragt. Im Bereich Konzernstrategie haben wir zudem die Abteilung Nachhaltigkeitsmanagement eingerichtet.

Unser dreidimensionaler Ansatz der Nachhaltigkeit ist nicht nur über die strukturelle Organisation und das Konzern-Zielsystem sowie die Geschäftsfeld-Zielsysteme, sondern auch über das **Leitbild (1)** und in den Konzernrichtlinien des DB-Konzerns verankert.

Vor diesem Hintergrund werden seit dem Berichtsjahr in alle Konzernvorstandsbeschlüsse – ergänzend zu den Einschätzungen zu finanziellen und personellen Auswirkungen – die sozialen und ökologischen Folgen integriert.

STAKEHOLDERDIALOG

Der DB-Konzern ist und versteht sich als Teil der Gesellschaft und des öffentlichen Lebens. Eine breite gesellschaftliche Akzeptanz ist daher ausschlaggebend für unser Handeln und unseren Unternehmenserfolg. Im gesellschaftlichen Umfeld gibt es ebenso wie im DB-Konzern viele Anforderungen unterschiedlichster **Stakeholder (2)**, die an uns gestellt werden. Zu unseren zentralen Stakeholdergruppen zählen wir unsere Kunden, Mitarbeiter, Lieferanten, Investoren und unseren Eigentümer sowie Vertreter aus Politik, von Verbänden und der Fachöffentlichkeit.

Wichtige Einflussgrößen, um als nachhaltiges Unternehmen wahrgenommen zu werden, sind ein partnerschaftlicher Dialog und ein vertrauensvoller Umgang mit unseren Stakeholdern auf der Basis von Integrität, Kontinuität und Transparenz. Wir verstehen diesen Austausch als Chance, Verständnis für die eigenen Positionen zu schaffen und zugleich Erkenntnisse und Impulse für unser nachhaltiges und unternehmerisches Handeln zu gewinnen.

Charta für den Stakeholderdialog entwickelt


Infolgedessen entwickeln wir den Dialog mit unseren Stakeholdern weiter und lassen uns darin von konzernweit gültigen Prinzipien leiten. Diese Prinzipien haben wir in einer **Charta für einen verantwortungsvollen Umgang zwischen dem DB-Konzern und seinen Stakeholdern (3)** dokumentiert.

Stakeholder werden bei wichtigen Weichenstellungen unserer Strategie eingebunden. Wichtige strategische Entscheidungen diskutieren wir vor der endgültigen Entscheidung mit den relevanten Stakeholdern. Dieser Prozess wird zum Beispiel bei der Weiterentwicklung der Konzernstrategie, der Klima- und Energiestrategie sowie bei der Entwicklung oder Einführung neuer Produktangebote angewendet.

Erster DB-Nachhaltigkeitstag

Am 5. und 6. Dezember 2012 fand der erste Nachhaltigkeitstag des DB-Konzerns mit rund 100 externen Teilnehmern statt. Ziel war es, mit unseren Stakeholdern in einen übergreifenden, offenen und konstruktiven Dialog zu allen Fragen im Themenfeld Nachhaltigkeit zu treten und wesentliche Herausforderungen, bereits erreichte Meilensteine und zukunftsfähige Lösungen zu diskutieren. Den Vertretern der Stakeholdergruppen wie auch den Vertretern des DB-Konzerns bot sich damit die Möglichkeit, Impulse zu setzen und aufzunehmen. Unsere hohe Wertschätzung für den Austausch mit unseren Stakeholdern wurde durch die Teilnahme des Konzernvorstands untermauert.

NACHHALTIGKEITSBERICHTERSTATTUNG

Die Integration der Nachhaltigkeit in den DB-Konzern bedeutet einen stetigen Veränderungsprozess. Dessen sind wir uns bewusst. Nachdem unser letzter Nachhaltigkeitsbericht im Jahr 2009 erschienen ist, haben wir uns im Rahmen der Umsetzung der Strategie DB2020  im Berichtsjahr intensiv mit der Neuausrichtung unseres Nachhaltigkeitsberichts wesens beschäftigt.

Als Ergebnis haben wir einen Entwicklungspfad definiert, um zukünftig einheitlich unter Beachtung der wesentlichen Reportingstandards über alle Dimensionen der Nachhaltigkeit berichten zu können. Als ersten Schritt werden wir Mitte des Jahres 2013 wieder einen Nachhaltigkeitsbericht veröffentlichen. Unsere Nachhaltigkeitsberichterstattung basiert zukünftig auf den international anerkannten Prinzipien der Global Reporting Initiative (GRI).

Unser Ziel ist es, mittelfristig die separaten Berichte Geschäftsbericht und Nachhaltigkeitsbericht in einem »Integrierten Bericht« zusammenzuführen.

Wir bekennen uns auch gegenüber den Vereinten Nationen zu den Grundsätzen des UN Global Compact und berichten jährlich gemäß diesen Grundsätzen. Dafür haben wir im März 2012 eine Erklärung zum Fortschritt bei der Umsetzung der zehn Prinzipien und der Förderung der Ziele und Themen der Vereinten Nationen (**Communication on Progress (4)**) abgegeben.

Im Dezember 2012 haben wir die **Entsprechenserklärung zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) (5)** abgegeben.

(1) > www.db.de/leitbild (2) > www.db.de/stakeholderdialog (3) > www.db.de/stakeholder-charta (4) > www.unglobalcompact.org/COP/
(5) > www.nachhaltigkeitsrat.de/deutscher-nachhaltigkeitskodex

Geschäfts- und Rahmenbedingungen

- > WIRTSCHAFTLICHES UMFELD ANGESpanNT
- > NEUFASSUNG DES ERSTEN EISENBAHNPAKETS VERABSCHIEDET
- > RELEVANTE MÄRKTE ENTWICKELN SICH WEITGEHEND POSITIV

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Beurteilung des wirtschaftlichen Umfelds durch den Vorstand

Aus der schwachen Entwicklung der Weltwirtschaft im Berichtsjahr resultierten keine Wachstumsimpulse in unseren Kernmärkten. Der Welthandel verzeichnete im Jahresverlauf 2012 rückläufige Wachstumsraten. Im Gesamtjahr 2012 wuchs er geringer als die Weltwirtschaft.

Das europäische Wirtschaftswachstum wurde 2012 von der Staatsschulden- und Vertrauenskrise stark beeinträchtigt. Dies wirkte sich auch auf unseren Heimatmarkt Deutschland aus, auch wenn in Deutschland ein im europäischen Vergleich überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum erzielt wurde.

Der Anleihemarkt war 2012 durch wechselnde Grundstimmungen der Investoren einer relativ hohen Volatilität ausgesetzt.

Die Staatsschuldenkrise war sowohl in den USA als auch in der Euro-Zone das beherrschende Thema im Devisenhandel, sodass sich der Wechselkurs des Euro zum US-Dollar im Jahresverlauf volatil zeigte.

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten im Personenverkehr ist in hohem Maße abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland (DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Regio) beziehungsweise Europa (DB Arriva).

Nach einem kräftigen Wachstum im Vorjahr ging die Nachfrage im deutschen Personenverkehrsmarkt im Jahr 2012 um gut 1% zurück. Trotz der im europäischen Vergleich insgesamt positiven konjunkturellen Rahmenbedingungen baute nur die Schiene ihre Verkehrsleistung aus. Die Staatsschuldenkrise hat die ohnehin angespannte finanzielle Situation der öffentlichen Haushalte im Jahr 2012 weiter belastet. In vielen europäischen Ländern wirkten sich die Arbeitsmarktsituation und die Einkommensentwicklung negativ auf die Entwicklung im Personenverkehr aus.

Im Schienengüterverkehr führte die schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung zu einer negativen Volumenentwicklung.

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

BIP mit schwächerer Wachstumsdynamik

Bruttoinlandsprodukt-Zuwachs – in %	2012	2011	2010
Welt ¹⁾	+2,0	+2,7	+4,2
USA	+2,2	+1,8	+2,4
China	+7,8	+9,3	+10,4
Japan	+1,9	-0,5	+4,7
Europa	0,0	+1,9	+2,4
Großbritannien	0,0	+0,9	+1,8
Euro-Raum	-0,5	+1,5	+2,1
Deutschland	+0,7	+3,0	+4,2
Frankreich	0,0	+1,7	+1,6

¹⁾ Summe ausgewählter Industrie- und Schwellenländer.

Die Daten für die Jahre 2010 bis 2012 entsprechen den per 07.02.2013 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quellen: Consensus Forecasts, FERI, Statistisches Bundesamt, InnoZ.

WELT

Im Jahr 2012 wuchs die Weltwirtschaft moderat. Zum Ende des Jahres schwächte sich das Wachstum leicht ab. Gebremst wurde die Entwicklung vor allem durch die ungelöste Schuldenproblematik in der Euro-Zone. Die mit der Krise einhergehende latente Unsicherheit beeinträchtigte das Konsumenten- und Produzentenvertrauen.

Auch in den asiatischen Schwellenländern, allen voran China, verringerte sich das Wachstum. Im globalen Vergleich zog die Wirtschaftsleistung in dieser Ländergruppe 2012 dennoch überdurchschnittlich an. Damit waren sie eine Stütze des Weltwirtschaftswachstums und unterstrichen ihre zunehmende Bedeutung für die globale Konjunktur. Stabilisierend wirkte zudem das – wenn auch moderate – Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in den USA.

Der Welthandel, der bereits in der zweiten Jahreshälfte 2011 spürbar an Dynamik verloren hatte, verzeichnete im Jahresverlauf 2012 weiterhin sukzessiv rückläufige Wachstumsraten. Im Gesamtjahr 2012 expandierte er in ähnlichem Umfang wie die Weltwirtschaft.

USA

Die wirtschaftliche Lage der USA spitzte sich zum Ende des Berichtsjahres noch einmal zu. Mit dem anhaltenden Streit über die zukünftige Ausgestaltung des amerikanischen Haushalts steuerte das Land auf eine sogenannte Fiskalklippe zu – zum

Jahresbeginn 2013 drohten milliardenschwere Kürzungen und Steuererhöhungen. Eine spät erzielte Einigung verhinderte – zunächst – die automatischen Ausgabenkürzungen.

Trotz der am Jahresende angespannten Situation verfestigte sich das Wirtschaftswachstum in den USA im Laufe des Jahres auf einem moderaten Niveau. Die Konjunktur wurde maßgeblich vom Wachstum des privaten Konsums getragen. Die Verbesserung der Konsumentenstimmung ließ sich außer auf eine Belebung des Arbeitsmarkts unter anderem auch auf die Entscheidung der Notenbank zurückführen, den wichtigen Markt für Immobilienkredite in zeitlich unbestimmtem Maß zu unterstützen. Die Anlageinvestitionen erholten sich im Zuge der sich verbessernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Sie wuchsen im Vergleich zum Vorjahr deutlich. Der negative Außenbeitrag der vergangenen Jahre konnte durch stärker wachsende Exporte geringfügig gesenkt werden.

CHINA

Asien blieb im Jahr 2012 die wachstumsstärkste Region. Dennoch war die globale Konjunkturabschwächung zu spüren. Der in China befürchtete starke Abschwung der Wirtschaft trat 2012 nicht ein. Die BIP-Entwicklung verlor aber – wie schon 2011 – erneut an Fahrt. Das Wirtschaftswachstum war mit 7,8% dennoch überdurchschnittlich. Die Differenz zu den höheren Wachstumsraten aus früheren Jahren ist sowohl auf die politisch gewollte Abschwächung – zur Vermeidung einer konjunkturellen Überhitzung und der Bildung von Vermögenspreisblasen auf dem Immobilienmarkt – als auch auf die Staatsschuldenkrise im Euro-Raum zurückzuführen. Die sich verschlechternden Absatzbedingungen für chinesische Produkte führten zu einer Überproduktion im Exportgeschäft und wirkten sich dämpfend auf das Produktionswachstum im verarbeitenden Gewerbe aus. Der Binnenkonsum wurde von einer positiven Lohnentwicklung und durch Konjunkturprogramme gestützt.

JAPAN

Nachdem die wirtschaftlichen Aktivitäten 2011 infolge der Natur- und Nuklearkatastrophe von Fukushima deutlich gedämpft worden waren, nahmen sie 2012 wieder zu. Jedoch liefen die Konjunkturprogramme der Regierung, die als Reaktion auf die außerordentlichen Belastungen aufgesetzt wurden, zur Jahresmitte aus. Im Zuge dessen verlor die Wirtschaft an Schwung. Der private Konsum, der zunächst die wirtschaftliche Erholung stützte, schrumpfte zum Jahresende. Darüber hinaus dämpfte die durch die Schuldenproblematik notwendig gewordenen Neuwahlen entstandene Verunsicherung hinsichtlich der zu erwartenden Steuer- und Subventionspolitik die Wirtschaftsentwicklung. Die japanischen Exporte reduzierten sich zum

einen durch die rückläufige Importneigung vieler Euro-Länder und zum anderen durch den Boykott japanischer Waren beim wichtigsten Handelspartner China. Der für das Wirtschaftswachstum des Landes so wichtige Außenhandelsbeitrag fiel somit 2012 gering aus.

EUROPA

Das europäische Wirtschaftswachstum wurde 2012 von der Staatsschulden- und Vertrauenskrise in der Euro-Zone stark beeinträchtigt. Das Ausmaß der Beeinträchtigung variiert jedoch zwischen den einzelnen Regionen und Ländern. Während das BIP in Westeuropa leicht kontrahierte, entwickelte sich die Wirtschaftsleistung in Osteuropa – getragen von Ländern wie Russland und Polen – verhältnismäßig robust. Andere Länder Osteuropas wurden durch die Krise in der Euro-Zone und die sich verschlechternden Absatzbedingungen in Westeuropa stärker beeinträchtigt. Die Tschechische Republik rutschte 2012 beispielsweise in die Rezession ab. Während sich der Binnenmarkt bereits seit längerer Zeit schwach entwickelte und der Privatkonsum bei steigenden Arbeitslosenzahlen und rückläufigen Einkommen erneut hinter dem Vorjahresniveau zurückblieb, ließen zur Jahresmitte auch die stützenden Effekte aus der Industrieproduktion nach. Die Wachstumsraten des Außenhandels haben sich gegenüber dem Vorjahr mehr als halbiert. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe, die 2011 noch um 7,7% gestiegen war, ging sogar leicht zurück.

Russland

In Russland legte der durch die gute Arbeitsmarktsituation und steigende verfügbare Einkommen gestützte Konsum der privaten Haushalte weiter zu. Der Binnenmarkt des Landes wird zunehmend wichtiger für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Einen positiven Beitrag lieferten auch weiterhin die hohen Einnahmen aus dem Geschäft mit fossilen Energieträgern. Im Gesamtjahr 2012 stieg die Wirtschaftsleistung um 3,4% an.

Polen

In Polen war die gesamtwirtschaftliche Entwicklung mit einem Anstieg um 2,6% ebenfalls überdurchschnittlich, schwächte sich aber zuletzt deutlich ab. Bei leicht verbesserten Erwerbstätigenzahlen und erhöhten verfügbaren Einkommen legte der Privatkonsum moderat zu – trotz der um 3,7% angestiegenen Inflationsrate. Die Binnennachfrage wurde ebenso durch die Anhebung der von staatlichen Einrichtungen festgesetzten Preise und Steuern gebremst. Einen positiven Einfluss auf die Wirtschaftsentwicklung hatte dagegen die Fußball-Europameisterschaft. Auch die gegenüber dem Vorjahr ausgeweiteten Anlageinvestitionen leisteten einen positiven Wachstums-

beitrag. Zudem wirkte das verringerte Außenhandelsdefizit stützend auf die BIP-Entwicklung. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe stieg nur noch um etwa 1,4% an (im Vorjahr: +7,5%).

Großbritannien

Die britische Wirtschaft stagnierte im Jahr 2012. Zurückzuführen ist diese Entwicklung unter anderem auf die Tatsache, dass annähernd die Hälfte der britischen Exporte in die EU gehen. Die Importnachfrage aus der EU ließ im Berichtsjahr nach.

Der private Konsum stabilisierte sich aufgrund der verbesserten Lage auf dem Arbeitsmarkt und durch Eingriffe der britischen Zentralbank bei der Kreditvergabe der Geschäftsbanken wieder. Spürbare Impulse konnten aber nicht gesetzt werden. Außerdem erhöhte sich die Sparquote, was zum Teil mit der Schuldsituation der privaten Haushalte in Zusammenhang gebracht werden kann. Trotz der angespannten Schuldsituation stieg der Staatskonsum kräftig. Einen Beitrag zum Wirtschaftswachstum leisteten die Olympischen Sommerspiele.

Euro-Raum

Die Wirtschaftsleistung im Euro-Raum wurde 2012 durch die Unsicherheit über den zukünftigen Verlauf der Staatsschulden- und Vertrauenskrise negativ beeinflusst. Im Jahresverlauf trübten sich die Konjunkturaussichten weiter ein. Die gesamtwirtschaftliche Wertschöpfung sank 2012 im Vergleich zum Vorjahr. Durch deutlich negative Wachstumsraten fielen insbesondere die südlichen Peripherieländer auf. Darüber hinaus gab es Schwierigkeiten bei der Implementierung von Reformen. In Griechenland kam es zu einer faktischen Umschuldung, um die Abwärtsspirale aus steigenden Staatsschulden und wirtschaftlicher Rezession zu durchbrechen. Die Schwere der Staatsschuldenkrise wird auch am Beispiel Spaniens, Italiens und Portugals deutlich. Konsolidierungsprogramme des Staatssektors trübten die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in diesen Ländern ein, belasteten das Konsumklima und führten zu einem deutlichen Anstieg der Arbeitslosenzahlen.

Insgesamt blieben im Euro-Raum der Konsum der privaten Haushalte und insbesondere die Anlageinvestitionen unter dem Vorjahresniveau. Fortschritte zeigten sich bei der Reduzierung von Leistungsbilanzdefiziten und beim Rückgang des Staatskonsums. In der Folge verlangsamte sich das Wachstum der Neuverschuldung in den Krisenstaaten. Aufgrund der weiterhin negativen Wirtschaftsdynamik bleibt die Lage im Euro-Raum angespannt.

Deutschland

Auch wenn Deutschland im Jahr 2012 ein im europäischen Vergleich überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum aufwies, wirkte sich die Staatsschuldenkrise dennoch aus. Im Jahresverlauf schwächte sich das Wachstum, auch im Vergleich zu den beiden Vorjahren, sichtlich ab. Maßgeblich unterstützt wurde das BIP-Wachstum durch den Außenhandel. Der negative Einfluss der verminderten Importnachfrage aus dem Euro-Raum wurde durch erhöhte Exporte in Länder außerhalb der EU annähernd kompensiert.

Der private Konsum legte im Berichtsjahr moderat zu und trug damit einen erheblichen Teil zu einem Wiedererstarren des Binnenmarkts bei. Der Arbeitsmarkt entwickelte sich 2012 weitestgehend stabil. Absolut gesehen lagen die Zahlen von Erwerbstätigen und sozialversicherungspflichtig Beschäftigten über den Vorjahreswerten. Im Jahresverlauf flaute die positive Entwicklung jedoch ab. Die real verfügbaren Einkommen stiegen bei einer mäßigen Preissteigerung in geringem Umfang an. Die Lebenshaltungskosten lagen, bedingt durch stark gestiegene Preise für Mineralölprodukte, um 2,0% über dem Vorjahr. Die Kraftstoffpreise stiegen gegenüber dem Vorjahr nominal um 5,7% an.

Die Dynamik im verarbeitenden Gewerbe verlangsamte sich 2012 deutlich. Die Auftragseingänge blieben seit Ende 2011, die Produktion ab April 2012 unter Vorjahresniveau. Dabei entwickelten sich die einzelnen Wirtschaftssektoren 2012 sehr unterschiedlich. Während es in der stark auf den Export orientierten Automobil- und Maschinenbauindustrie noch moderate Zuwächse gab, verzeichneten andere Bereiche rückläufige Entwicklungen. Das deutsche Chemiegewerbe wurde besonders von der schwachen Weltwirtschaft und vor allem von Absatzeinbußen im europäischen Ausland beeinträchtigt. Vor dem Hintergrund der bestehenden Unsicherheiten über die weitere Wirtschaftsentwicklung reduzierten viele Unternehmen ihre Lagerbestände und drosselten die Produktion. Auch die durch die schwache Entwicklung der Abnehmerbranchen belastete Montanindustrie verzeichnete kräftige Rückgänge. Das Niveau der Stahlproduktion sank – abgesehen vom Krisenjahr 2009 – auf den schwächsten Wert seit über zehn Jahren.

Frankreich

In Frankreich kam das BIP-Wachstum 2012 zum Stillstand. Dämpfend wirkten sich der verminderte Privatkonsum, eine gestiegene Arbeitslosenquote, rückläufige Einkommen sowie das vergrößerte Leistungsbilanzdefizit aus. Dagegen wirkte der Anstieg des Staatskonsums und der Anlageinvestitionen stabilisierend. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe stagnierte ebenfalls. Ursache dafür ist sowohl die verschlechterte

Situation auf den nationalen und internationalen Absatzmärkten als auch die geringe Wettbewerbsfähigkeit einiger Branchen. Besonders schwach entwickelte sich die Automobilproduktion, die einen Rückgang im zweistelligen Bereich verbuchte.

Energiemärkte mit hohen Schwankungsbreiten

Der Ölmarkt bewegte sich 2012 im Spannungsfeld von Angebotsrisiken und Nachfrageschwäche. Grund dafür waren die global nachlassenden wirtschaftlichen Tätigkeiten. Grundsätzlich war der Rohölmarkt auskömmlich versorgt. Die Organisation Erdöl exportierender Länder (OPEC) und Russland produzierten im Berichtsjahr auf höchstem Niveau. In den USA verzeichnete vor allem die Produktion von Schieferöl enorme Zuwächse. Dagegen war die Förderung in der Nordsee aufgrund technischer Probleme eingeschränkt, und die Lieferungen aus dem Iran waren, bedingt durch US-Sanktionen, stark rückläufig.

Die Preisdifferenz zwischen der amerikanischen Ölsorte West Texas Intermediate (WTI) und dem europäischen Standard Brent weitete sich bis auf 25 USD/bbl aus. Anders als beim Rohöl entwickelten sich die Produktbestände diesseits und jenseits des Atlantiks unterdurchschnittlich und führten zu steigenden Raffineriemargen in Amerika. Ausgehend von rund 112 USD/bbl zu Jahresbeginn erreichte der Preis für das Nordseeöl Brent in der Spitze über 128 USD/bbl. Entscheidender Preistreiber war hier der Atomkonflikt mit dem Iran, der zu hohen Risikoprämien führte. Im zweiten Quartal 2012 brach der Preis bis auf 88,50 USD/bbl ein. Grund waren die Zuspitzung der Staatsschuldenkrise sowie die sich abzeichnende Abkühlung der asiatischen Wirtschaftsdynamik. Neue Rettungspakete und stützende Maßnahmen der Zentralbanken wirkten diesem Trend entgegen, sodass der Preis für Brent innerhalb von zwei Monaten um 30 % anstieg. Mit den Unruhen im Nahen Osten erreichte er ein Zwischenhoch von 118 USD/bbl. Nachfolgend pendelte er sich auf einem Niveau von 110 USD/bbl ein. Am Jahresende kostete ein Fass Brent 111 USD.

Für strukturelle Umbrüche am deutschen Strommarkt sorgte 2012 die Energiewende. Der anhaltende massive Zubau der erneuerbaren Energien wurde 2012 spürbar. Die vorrangige Einspeisung der erneuerbaren Energien führt zu Veränderungen im Preisgefüge. Die witterungsbedingte und schwer vorhersagbare Erzeugung stellt die Netzbetreiber vor große Herausforderungen. Darüber hinaus verzögert sich der erforderliche Netzausbau, und finanzielle Risiken werden den Endverbrauchern aufgebürdet. Die staatlich garantierte Einspeisevergütung für erneuerbare Energien führt ferner zu einer Verdrängung konventioneller Kraftwerke im Grundlastbereich. Gleichzeitig steigt

der Bedarf an Regelenergie. Als Ergebnis sank der Preis für Grundlaststrom zur Lieferung im Jahr 2013 von 53,30 €/MWh zu Jahresbeginn 2012 bis auf 44 €/MWh, wobei auch die sich eintrübenden Wirtschaftsaussichten einen Beitrag zu diesem Rückgang leisteten.

Die Preise der CO₂-Emissionsrechte entwickelten sich im Berichtsjahr sehr volatil. Nachdem sich das Volumen an ausgebenen Zertifikaten zunächst als sehr üppig herausgestellt hatte, sorgten Spekulationen über die Ausgestaltung des Rückhaltmechanismus (Set-aside) für einen zwischenzeitlichen Preisanstieg. Die offizielle Beschlusslage zur einbehaltenen Menge sorgte am Markt jedoch für Enttäuschung. Der Preis für Emissionszertifikate pendelte im Jahr 2012 zwischen 6,00 €/t CO₂ und 9,50 €/t CO₂.

Die Kohlepreise am Rotterdamer Spotmarkt entwickelten sich im Rahmen einer guten Versorgungslage in Europa und der gedämpften Stimmung der globalen Wirtschaft. Nach 112 USD/t Anfang 2012 gingen die Preise bis auf 85 USD/t zurück.

Staatsschuldenkrise bestimmt weiterhin das Geschehen an den Devisenmärkten

Sowohl in der Euro-Zone als auch in den USA war die Staatsverschuldung der beherrschende Faktor im Devisenhandel.

Im April 2012 wurde die Einigung der Euro-Finanzminister auf einen Fortbestand der Finanzstabilisierungsfazilität (EFSF) als positives Signal aufgenommen. Zu diesem Zeitpunkt erreichte der Euro mit knapp 1,35 USD seinen Jahreshöchststand. Im weiteren Verlauf machten sich insbesondere die Probleme im spanischen Bankensektor bemerkbar. Neben Zypern musste auch Spanien den Rettungsmechanismus in Anspruch nehmen. Zudem zeigte sich, dass Griechenland die Auflagen der Europäischen Zentralbank (EZB), des Internationalen Währungsfonds (IWF) und der EU, an die die Auszahlung weiterer Kredittranchen gebunden war, nicht im geforderten Maß erfüllen kann. Entsprechend mussten weitere Zugeständnisse an das Land gemacht werden. Im Vorfeld fiel der Euro bis auf ein Niveau von 1,20 USD. Im September 2012 gab das Urteil des Bundesverfassungsgerichts, dass die Ratifizierung des Vertrags zum Europäischen Stabilitätsmechanismus (ESM) verfassungskonform sei, dem Euro wieder Auftrieb. Gleichzeitig belastete die Ankündigung eines dritten, noch größeren Ankaufprogramms für amerikanische Hypothekenanleihen durch die US-Notenbank den US-Dollar. Der US-Dollar wurde darüber hinaus von Unsicherheiten hinsichtlich der **Fiskalklippe (1)** in Mitleidenenschaft gezogen. Zum Ende des Jahres lag der Euro bei 1,32 USD.

(1) > Seite 74f.

Die europäische Staatsschuldenkrise hat parallel zum US-Dollar auch das britische Pfund gegenüber dem Euro aufgewertet. Ende 2012 wurden aber die ähnlich gelagerten Probleme des Vereinigten Königreichs stärker berücksichtigt, sodass der Euro wieder an Wert gewinnen konnte.

Nachdem der Schweizer Franken Ende 2011 zum Euro massiv aufgewertet und damit die Exportwirtschaft der Eidgenossenschaft stark beeinträchtigt hatte, beschloss die Schweizer Notenbank, durch Deviseninterventionen eine Untergrenze für den Euro von 1,20 CHF zu gewährleisten. Dieses Kursniveau konnte über das gesamte Jahr 2012 gehalten werden.

Rentemärkte im Zeichen der Staatsschuldenkrise

Bedingt durch die schwache Bonität vieler Euro-Länder, standen 2012 deutsche Staatspapiere im Mittelpunkt des Interesses der Euro-Investoren. Zur Jahresmitte 2012 fiel die Rendite der zehnjährigen Bundesanleihen zwischenzeitlich auf unter 1,2%. In kurzen Laufzeitsegmenten wurden sogar negative Verzinsungen erreicht. Dies führte dazu, dass nur noch bei sehr langen Laufzeiten eine Verzinsung oberhalb der Inflationsrate erzielt wurde. Bundesanleihen fanden insbesondere dann eine höhere Nachfrage, wenn Nachrichten im Zusammenhang mit der Staatsschuldenkrise das Geschehen bestimmten. Bei positiven Tendenzen wurden im Gegenzug die deutschen Staatsanleihen zugunsten von Papieren mit höherem Risiko verkauft. Durch diese wechselnde Grundstimmung der Investoren war der Anleihemarkt einer relativ hohen Volatilität ausgesetzt.

Da Bundeswertpapiere nur eine geringe Rendite aufweisen, suchten die Investoren nach Ersatzinvestitionen. Je nach Risikobereitschaft und politischen Konstellationen entstanden dadurch Nachfrageschübe nach unterschiedlichen Kreditqualitäten. Insbesondere Unternehmensanleihen über die gesamte Bonitätsstruktur verzeichneten ein hohes Anlegerinteresse. Viele Emittenten nutzten diese Marktbedingungen, um höhere Emissionsvolumen und längere Laufzeiten zu erzielen.

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 Eisenbahn-

infrastruktur in Deutschland sowie die Überwachung der Einhaltung der Vorgaben zur Entflechtung von Infrastruktur und Transportleistung fortgesetzt.

ENTSCHEIDUNG ZU NUTZUNGSENTGELTEN FÜR BAHNSTROMFERNLEITUNGEN

Das erste Prüfverfahren für Bahnstromnetzentgelte nach energiewirtschaftsrechtlichem Regulierungsregime wurde im Februar 2012 beendet. Die BNetzA genehmigte demnach die Nutzungsentgelte für die Jahre 2005 bis 2008 unter Kürzungen. Die DB Energie GmbH wird rückwirkend ab dem Jahr 2009 in das Regime der Anreizregulierung einbezogen. Für die erste Regulierungsperiode von 2009 bis 2013 wurde ein Erlöspfad definiert. Dieser legt eine fixe Obergrenze der pro Jahr erzielbaren Erlöse fest. Die aus den tatsächlich erhobenen Netzentgelten in der Vergangenheit erzielten Mehrerlöse werden von der genehmigten Erlösobergrenze ab dem Jahr 2009 abgezogen. Im Nachgang der Entscheidung der Behörde hat DB Energie die Vollstrompreise rückwirkend zum 1. Januar 2012 angepasst.

Die Erlösobergrenzen für die zweite Regulierungsperiode von 2014 bis 2018 sind Gegenstand einer weiteren, laufenden Überprüfung.

VERFAHREN ZUR ÜBERPRÜFUNG DES TRASSENPREISSYSTEMS

Im Rahmen ihrer gesamthaften Überprüfung des Trassenpreissystems (TPS) forderte die BNetzA im Mai 2012 per Auskunftbescheid unter anderem Informationen zum internen Rechnungswesen sowie das Ausfüllen eines von der Behörde erstellten Erhebungsbogens. Darin hat die DB Netz AG detaillierte Auskünfte zu Kosten- und Mengendaten der vergangenen Jahre gegeben. Da aus Sicht der Behörde noch nicht alle Fragen geklärt werden konnten, wird die TPS-Prüfung 2013 fortgesetzt. Die BNetzA möchte mit diesem Verfahren vor allem Fragen zur Höhe und Abgrenzung der berücksichtigungsfähigen Kosten sowie deren Verteilung auf die Netznutzer klären.

WEITERENTWICKLUNG DES STATIONSPREISSYSTEMS

Das seit dem 1. Januar 2011 gültige Stationspreissystem (SPS) stand seitens der BNetzA unter dem Vorbehalt, dass die DB Station&Service AG bezüglich des Preiselements Zuglängenfaktor noch zusätzliche Erläuterungen nachliefert und gegebenenfalls Anpassungen am Preissystem vornimmt. Nach intensivem Austausch einigten sich die beiden Parteien im August 2012 mit einem öffentlich-rechtlichen Vertrag auf die Beendigung des Verfahrens. Demnach wird der Zuglängenfaktor zum 1. Januar 2013 durch einen Verkehrsleistungsfaktor (VLF), der Nah- und Fernverkehr abgrenzt, ersetzt. Die Höhe des VLF orientiert sich

(1) > www.db.de/wettbewerbsbericht

zunächst an den bisherigen Belastungen für Nah- und Fernverkehr. Ab dem 1. Januar 2015 soll er die Kosten der spezifischen Verkehrsleistung oder die Markttragfähigkeit abbilden. Der Vertrag beendet außerdem auch das Verfahren zur Stationspreisliste 2010, ohne dass deren Rechtmäßigkeit abschließend rechtlich bewertet wurde.

VERFAHREN ZUR ÜBERLEITUNG ÖFFENTLICHER GELDER

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) bestätigte Ende 2011 die Rechtmäßigkeit eines Auskunftsbeseids des EBA aus dem Jahr 2008. Dieser enthielt Fragen zur Verwendung von öffentlichen Mitteln im DB-Konzern. Das Verfahren der Aufsichtsbehörde wurde daraufhin fortgesetzt. Die DB Netz AG lieferte die im Bescheid verlangten Nachweise. Im Juni 2012 versendete das EBA Auskunftersuchen mit weiteren Nachfragen sowohl an die DB Netz AG als auch an die DB Station & Service AG. Die Schreiben wurden fristgerecht im August 2012 beantwortet. Hintergrund des Verfahrens ist die Überprüfung, ob die gesetzlichen Entflechtungsvorschriften eingehalten wurden.

Regulatorische Themen in Europa

STOPP VON AUSSCHREIBUNGEN IN GROSSBRITANNIEN

Im Oktober 2012 stoppte das britische Verkehrsministerium (Department for Transport; DfT) wegen der fehlerhaften Ausschreibung des »West Coast Main Line«-Franchise alle laufenden Wettbewerbsverfahren zur Lizenzvergabe für den Schienenverkehr. Das britische Verkehrsministerium gab daraufhin zwei unabhängige Untersuchungen in Auftrag. Die Laidlaw-Untersuchung empfiehlt, für die Vergabeverfahren einfachere und klarere Strukturen einzuführen sowie einen für die Schienepolitik und Vergabeverfahren verantwortlichen Generaldirektor einzusetzen. Die Brown-Untersuchung empfiehlt, das Lizenzvergabeprogramm so bald wie möglich wieder zu starten, da die bisherigen Franchises erfolgreich waren und die Bedingungen für jedes Verfahren an die jeweiligen Umstände sowie an das Vergabevolumen anzupassen.

Das britische Verkehrsministerium plant, unter Berücksichtigung der Empfehlungen im Frühjahr 2013 ein Programm für zukünftige Lizenzvergabeverfahren zu veröffentlichen. Ende Januar 2013 hat es seine Pläne für die drei im Oktober 2012 abgebrochenen Ausschreibungen bekannt gegeben. Während die Wettbewerbsverfahren für die Franchises »Essex Thameside« und »Thameslink, Southern and Great Northern« mit den bereits präqualifizierten Bietern noch 2013 fortgesetzt werden sollen, wird das Verfahren für das Franchise »Great Western«, an dem sich auch DB Arriva beteiligt hat, beendet. Hier soll der

Vertrag mit dem bestehenden Anbieter zunächst bis Oktober 2013 und dann noch einmal um zwei Jahre verlängert werden. Über das weitere Vorgehen soll dann im Herbst 2013 entschieden werden.

WEITERENTWICKLUNG DES SCHIENENVERKEHRS IN GROSSBRITANNIEN

Mit dem Anfang März 2012 veröffentlichten »Government Command Paper – Reforming our Railways: Putting Customer First« legte die britische Regierung – auch auf Basis der Ergebnisse des McNulty-Gutachtens – ihre Strategie für den Schienenverkehr in England und Wales dar. Wir beteiligen uns an diesem Entwicklungsprozess im Rahmen der im Mai 2011 gegründeten *Rail Delivery Group (1)* mit je einem Vertreter von DB Arriva und DB Schenker Rail.

REFORM DES BUSMARKTS IN GROSSBRITANNIEN

Das britische Verkehrsministerium stellte Ende März 2012 Reformen für die Verbesserung der Förderungsleistungen im Busverkehr sowie der Regulierung vor. Mit den Reformen reagiert das Ministerium auf die Veröffentlichung des Abschlussberichts der Untersuchung zum regionalen Busverkehr in Großbritannien durch die von der britischen Regierung beauftragte Wettbewerbskommission (Competition Commission; CC) im Dezember 2011. Die Reformen werden in der Veröffentlichung »Green Light for Better Buses« erläutert.

WEITERENTWICKLUNG DES RELEVANTEN ORDNUNGSPOLITISCHEN RECHTSRAHMENS

Liberalisierung des Fernbusverkehrs in Deutschland

Das Gesetzgebungsverfahren zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wurde Ende 2012 abgeschlossen. Im Zuge dessen wurde der Fernbusmarkt am 1. Januar 2013 liberalisiert. Damit werden Fernbusverkehre unabhängig von der bereits bestehenden Verkehrsbedienug zugelassen, wenn der Haltestellenabstand über 50 km liegt und zwischen zwei Haltestellen kein Schienenpersonennahverkehrsangebot mit einer Beförderungsdauer von unter einer Stunde existiert. Die Betriebspflicht der einzelnen Linien beträgt drei Monate, wobei der Fahrplan und die Tarife nach Anzeige bei der Genehmigungsbehörde angepasst werden können.

Wir haben uns auf den zunehmenden Wettbewerb vorbereitet und werden die weiteren Entwicklungen beobachten, um unsere Geschäftsaktivitäten flexibel daran auszurichten.

(1) > www.raildeliverygroup.org

Entwurf eines Eisenbahnregulierungsgesetzes

Ende November 2012 verabschiedete der Bundesrat seine Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich. Die Länder fordern demnach noch zahlreiche weitreichendere Verschärfungen (unter anderem Beendigung der Ergebnisabführungsverträge). Anfang 2013 wird die Bundesregierung ihre Gegenäußerung zu dieser Stellungnahme abgeben, bevor der Gesetzentwurf dem Bundestag zugeleitet wird.

Der Gesetzentwurf sieht unter anderem die Einführung einer Anreizregulierung für die Trassen- und Stationsentgelte und eine Verschärfung der Regulierung von Serviceeinrichtungen vor. Für den Vertrieb von Fahrkarten und Bahnstrom ist die Einführung einer spezifischen Missbrauchsaufsicht geplant. Auch eine Ausweitung der Regulierung auf Rangierdienstleistungen in Serviceeinrichtungen ist vorgesehen. Nicht zuletzt soll die BNetzA durch eine Ausdehnung ihrer Kompetenzen und Befugnisse weiter gestärkt werden.

Aus unserer Sicht sind zahlreiche Vorschläge des Entwurfs zu weitgehend. So ist die geplante Ausdehnung der Regulierung auf wettbewerbliche Bereiche wie den Vertrieb von Fahrkarten, Bahnstrom und Rangierleistungen ebenso kritisch zu hinterfragen wie eine Anreizregulierung der Infrastrukturentgelte, die die besonderen Finanzierungsvoraussetzungen des Eisenbahnsektors nicht ausreichend berücksichtigt.

Neufassung des ersten Eisenbahnpakets

Mit der Veröffentlichung der europäischen Regulierungsnovelle (Recast) im EU-Amtsblatt am 15. Dezember 2012 wurde die Überarbeitung des ersten Eisenbahnpakets abgeschlossen. Bis zum 15. Juni 2015 müssen die Mitgliedsstaaten die Richtlinie in nationales Recht umsetzen.

Aus unserer Sicht sind die Neuregelungen des Recast positiv zu bewerten. Zum einen trägt die Richtlinie zur Schaffung einheitlicher europäischer Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr bei, zum anderen enthält sie neben Klarstellungen und Schärfungen des Regulierungsrahmens eine deutliche Weiterentwicklung der Rolle der Bahnregulierungsbehörden in Europa. Sobald die Mitgliedsstaaten die neuen Regeln umgesetzt haben, werden die Kompetenzen der Bahnregulierer weitgehend den Befugnissen entsprechen, mit denen die BNetzA in Deutschland bereits heute schon ausgestattet ist.

Erarbeitung des vierten Eisenbahnpakets

Die EU-Kommission verfolgt im Rahmen des **vierten Eisenbahnpakets (1)** eine neue europäische Gesetzesinitiative mit folgenden Zielen:

- > Eine vollständige Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs. Die bestehenden »großen« Asymmetrien in der Öffnung der europäischen Schienenverkehrsmärkte sollen behoben werden. In Deutschland ist der Schienenverkehrsmarkt im Gegensatz zu zahlreichen anderen EU-Mitgliedsstaaten bereits seit Jahren geöffnet und ausländische Eisenbahnen nehmen erfolgreich am Wettbewerb teil.
- > Änderung des Rechtsrahmens für die Organisationsstruktur von Bahnunternehmen in Europa. Angestrebt wird eine weitere Trennung der Infrastruktur innerhalb eines Konzernverbunds. Dafür existiert jedoch keine Notwendigkeit. Die Bundesregierung steht den Plänen daher ablehnend gegenüber. Auch andere EU-Mitgliedsstaaten üben Kritik an den Plänen. Eine Durchsetzung des Trennungsmodells in Europa führt gemäß aktuellen wissenschaftlichen Studien zu erheblichen Effizienzverlusten und jährlichen Mehrkosten in Milliardenhöhe. Mitgliedsstaaten, die schon ein getrenntes Bahnorganisationsmodell implementiert haben, berichten über massive Kostensteigerungen.
- > Eine Verbesserung der technischen Interoperabilität des Bahnverkehrs in Europa. Die Zulassungsverfahren in Europa sollen schneller und berechenbarer werden. Der Abbau technischer Marktzugangshemmnisse ist ein wichtiger Schritt zur Herstellung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarkts.

Weiterentwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes

Bereits im Jahr 2010 hat die EU-Kommission eine grundlegende Neuausrichtung ihrer bisherigen Politik zur Entwicklung eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) eingeleitet. Die am 19. Oktober 2011 hierzu vorgelegten Verordnungsvorschläge für neue Leitlinien zum Aufbau des Transeuropäischen Netzes sowie ein Vorschlag für die Einrichtung einer Fazilität zur Finanzierung von Projekten im Bereich der Verkehrs-, Energie- und digitalen Netze befinden sich noch in der Prüfung. Das Gesetzgebungsverfahren wird voraussichtlich im Jahr 2013 abgeschlossen.

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Personenverkehr

DEUTSCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Personenverkehrsmarkt in Deutschland – in % auf Basis der Verkehrsleistung	WACHSTUMSRATE		MARKTANTEIL	
	2012	2011	2012	2011
Motorisierter Individualverkehr	-1,5	+1,6	83,7	84,1
Schienepersonenverkehr	+3,9	+1,1	8,2	7,8
DB-Konzern	+3,6	+0,5	7,5	7,1
Konzernexterne Bahnen	+7,0	+8,9	0,7	0,7
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	-1,5	-0,5	7,1	7,1
DB-Konzern	-3,9	-3,4	0,8	0,8
Luftverkehr (innerdeutsch)	-3,0	-0,4	1,0	1,0
Gesamtmarkt	-1,1	+1,4	100,0	100,0

Die Daten für die Jahre 2011 und 2012 entsprechen den per 07.02.2013 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Nach einem kräftigen Wachstum im Vorjahr ging die Nachfrage im gesamten deutschen Personenverkehrsmarkt im Jahr 2012 um gut 1% zurück. Trotz der im europäischen Vergleich insgesamt positiven konjunkturellen Rahmenbedingungen baute nur die Schiene ihre Verkehrsleistung aus.

Der den Personenverkehrsmarkt dominierende motorisierte Individualverkehr (MIV) konnte im Berichtsjahr nicht an die starke Entwicklung aus dem Vorjahr anknüpfen. Die Verkehrsleistung nahm um gut 1,5% ab. Dies ist sowohl auf einen statistischen Basiseffekt nach dem milden Vorjahreswinter als auch auf die mit real 3,7% erneut gestiegenen Kraftstoffpreise zurückzuführen. Der Marktanteil des MIV ging zum ersten Mal seit vier Jahren zurück.

Der Schienenpersonenverkehr entwickelte sich 2012 nach dem moderaten Vorjahresanstieg um gut 1% deutlich dynamischer. Während alle anderen Verkehrsträger einen Rückgang verzeichneten, erhöhte sich die Verkehrsleistung auf der Schiene nach unseren Berechnungen um 3,9%. Gestützt wurde der Anstieg durch positive Konjunkturreffekte aus einem stabilen Arbeitsmarkt, leicht gestiegenen Realeinkommen sowie den weiter gestiegenen Kraftstoffpreisen. Darüber hinaus kam es im Berichtsjahr zu positiven Einmaleffekten wie zum Beispiel dem Wegfall von Großbaumaßnahmen im Schienennetz oder den Streiks im Luftverkehr. Der Marktanteil der Schiene erreichte mit 8,2% den höchsten Wert seit dem Beginn der Bahnreform im Jahr 1994.

Die Verkehrsleistung unserer Gesellschaften lag im Berichtsjahr deutlich über Vorjahresniveau. Während das Geschäftsfeld DB Bahn Regio ein Nachfrageplus von 2,5% verzeichnete, stieg die Leistung bei DB Bahn Fernverkehr sogar um 5% an. Die konzernexternen Bahnen setzten ihre positive Entwicklung aus dem Vorjahr mit weiteren Leistungsgewinnen fort. Nach unseren Berechnungen stieg die Verkehrsleistung der konzernexternen Bahnen im Berichtsjahr um rund 7% an.

Der Nachfragerückgang im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) setzte sich 2012 fort. Dämpfend wirkte weiterhin die demografische Entwicklung mit zurückgehenden Schüler- und Auszubildendenzahlen. Zwar blieb der Marktanteil des ÖSPV unverändert gegenüber dem Vorjahr, die Verkehrsleistung reduzierte sich nach unseren Berechnungen jedoch um rund 1,5%.

Im innerdeutschen Luftverkehr bewegte sich die Nachfrage bereits zum Jahresbeginn 2012 unter Vorjahresniveau. Der zunehmende Kostendruck aufgrund steigender Kerosinpreise, der 2011 eingeführten Luftverkehrsabgabe und der Emissionszertifikate führte teilweise zur Ausdünnung des Angebots und schwächte die Nachfrage. Darüber hinaus wurde die Entwicklung auch durch Sonderereignisse wie die Streiks im Februar, August und September gedämpft. Im Gesamtjahr 2012 sank die Verkehrsleistung um etwa 3%. Der Marktanteil blieb jedoch aufgrund des im intermodalen Vergleich geringen Volumens gegenüber dem Vorjahr stabil.

EUROPÄISCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Die Staatsschuldenkrise hat die ohnehin angespannte finanzielle Situation der öffentlichen Haushalte im Jahr 2012 weiter belastet. In vielen europäischen Ländern wirkten sich die Arbeitsmarktsituation und die Einkommensentwicklung negativ auf die Entwicklung im Personenverkehr aus. Insbesondere erhöhte sich der Druck auf die Bestellerorganisationen, Kosteneinsparungen zu realisieren. Dies trieb die Liberalisierung in vielen Ländern weiter voran. In Tschechien fand beispielsweise eine erste Ausschreibung im Schienenpersonenfernverkehr statt. Die spanische sowie die italienische Regierung beschleunigten die Öffnung ihrer Personenverkehrsmärkte mit neuen Gesetzen und kündigten weitere Gesetzesinitiativen an.

Die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr ist in den meisten europäischen Ländern, mit wenigen Ausnahmen wie Deutschland, Tschechien und Finnland, zurückgegangen. Insgesamt verringerte sich die Verkehrsleistung auf dem europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkt 2012, basierend auf ersten unternehmensbezogenen Angaben des Internationalen Eisen-

bahnverbands (UIC), nach eigenen Berechnungen um rund 1%. Dabei ist zu berücksichtigen, dass noch nicht von allen Bahnen Daten verfügbar sind. Nach bisherigen Erkenntnissen verzeichneten die französische SNCF, die spanische Renfe, die dänische DSB, die italienische FS, die polnische PKP, die bulgarische DBZ, die rumänische CFR Calatori und die slowenische SZ Rückgänge.

In den für unsere Aktivitäten wichtigsten Ländern stellte sich die Marktentwicklung im Berichtsjahr wie folgt dar:

Großbritannien

Trotz einer rückläufigen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung kam es 2012 – im Vergleich zu 2011 – kaum zu konjunkturbedingten Beeinträchtigungen für den Personenverkehr in Großbritannien. Bei gestiegenen Erwerbstätigenzahlen verbesserte sich sowohl die Arbeitsmarktsituation als auch die Entwicklung der Realeinkommen und des Privatkonsums. Auch von den Olympischen Spielen gingen positive Impulse für die Verkehrsnachfrage aus. Insgesamt sollte die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr deutlich über dem Vorjahresniveau liegen.

Im Oktober 2012 hat das britische Verkehrsministerium alle laufenden *Vergabeverfahren für Franchises im Schienenbereich (1)* gestoppt.

Die Rahmenbedingungen im britischen Busmarkt waren im Jahr 2012 weiterhin schwierig. Die lokalen Behörden reduzierten die Mittel zur Finanzierung von Busverkehren und die Zuschüsse zur Kompensation von Treibstoffsteuern.

Niederlande

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung der Niederlande war im Berichtsjahr rückläufig. Sowohl der Privatkonsum als auch die Realeinkommen sanken erneut. Entsprechend wirkte sich dies dämpfend auf die Verkehrsnachfrage aus. Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr blieb signifikant unter dem Vorjahresniveau. Positiv entwickelte sich hingegen unsere Kooperation im grenzüberschreitenden Fernverkehr mit den Niederländischen Staatsbahnen (NS).

Die NS dominierte auch 2012 den Schienenpersonenverkehrsmarkt. Bis zum Jahr 2015 ist der NS per Gesetz das Bedienungsmonopol auf den am stärksten frequentierten Hauptstrecken, dem »Hoofdrailnet«, zugesichert. Im Nahverkehr baute Keolis durch die Übernahme von Syntus seine Marktposition aus.

DB Arriva ist in den Niederlanden im Schienenpersonen- und im Busverkehr aktiv. Im Berichtsjahr haben wir die Betriebsaufnahme von Schienenpersonenverkehren in den Regionen Overijssel/Drenthe und Gelderland abgeschlossen. Zudem haben wir *zwei Ausschreibungen im Busbereich (2)* gewonnen und dadurch unsere Marktposition gefestigt.

Dänemark

In Dänemark entwickelte sich das konjunkturelle Umfeld für den Personenverkehr auch 2012 schwach. Rückläufige Erwerbstätigenzahlen und nur schwach gestiegene Realeinkommen dürften die Verkehrsnachfrage nicht stimuliert haben. Im öffentlichen Nahverkehr (Bus und Schiene) ist ein Trend zur Veränderung bei den Vergabeverfahren zu erkennen. Getrieben durch die Knappheit der verfügbaren Mittel und den Wunsch nach steigender Leistungsqualität, werden den Betreibern in Verkehrsverträgen größere unternehmerische Spielräume zugestanden. Bei den Betreibern herrscht ein hoher Kostendruck vor, da Zuschüsse aus Verkehrsverträgen direkt an die gesamtwirtschaftliche Entwicklung gekoppelt sind.

Im Schienenpersonenverkehrsmarkt gab es im Berichtsjahr keine Ausschreibungen. Aufgrund der schwachen konjunkturellen Rahmenbedingungen und der damit verbundenen Unsicherheiten über die zukünftig verfügbaren Mittel bleibt unklar, wann die nächsten Ausschreibungen durchgeführt werden.

Im Bereich der grenzüberschreitenden Fernverkehre bieten wir in Kooperation mit den DSB Verbindungen zwischen Berlin/Hamburg und Kopenhagen/Aarhus an. DB Arriva ist sowohl im Schienenpersonen- als auch im Busverkehrsmarkt als einer der führenden Anbieter in Dänemark tätig. Im Berichtsjahr konnte DB Arriva den *Verkehrsvertrag der Vestbanen (3)* in Westjütland um sechs Jahre verlängern.

Schweden

In Schweden verlief die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2012 zwar positiv, die Wachstumsdynamik schwächte sich aber deutlich ab. Erwerbstätigenzahlen, Realeinkommen und der Konsum der privaten Haushalte konnten weiter zulegen, gaben aber nur schwache Impulse für die Verkehrsnachfrage, sodass die Leistung im Schienenpersonenverkehr das Vorjahresniveau kaum übertraf.

Zum 1. Mai 2012 hat sich das Tochterunternehmen der DSB, die DSB Väst, aus dem schwedischen Verkehr zurückgezogen. DB Arriva ist sowohl im schwedischen Schienenpersonen- als auch im Busverkehrsmarkt aktiv. Mit der Betriebsaufnahme für das im Vorjahr gewonnene *Nahverkehrsprojekt »E20« (2)* in Stockholm hat DB Arriva ihre Aktivitäten in Schweden deutlich ausgebaut.

Italien

In Italien verschlechterten sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen im Jahr 2012 deutlich: Die Arbeitslosenquote stieg weiter an, Realeinkommen und Privatkonsum entwickelten sich rückläufig. Vor diesem Hintergrund verminderte sich auch die

Nachfrage im Schienenpersonenverkehr. Nach Angaben des Internationalen Eisenbahnverbands lag die Verkehrsleistung der FS im Berichtsjahr deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.

Die Öffnung des Schienenpersonenfernverkehrs wurde 2012 wesentlich vorangetrieben. Durch den Markteintritt von Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) ist seit April 2012 der erste private Anbieter im italienischen Hochgeschwindigkeitsverkehr aktiv. Darüber hinaus entwickelte sich unsere Kooperation mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) auf der Relation von München über Innsbruck und Bozen nach Verona, Bologna und Venedig im Jahr 2012 positiv.

Auch die Marktentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs war gekennzeichnet durch die Auswirkungen der Schuldenkrise. Die Durchführung bereits geplanter Ausschreibungen stagniert, da die Verfügbarkeit von finanziellen Mitteln unklar ist. Zudem stieg der Druck, Verkehre durch den Verkauf kommunaler Personentransportunternehmen effizienter zu gestalten und mit höheren Qualitätsstandards anzubieten. Im Juni 2012 wurde der multimodale Stadtverkehr der Stadt Florenz (ATAF) von einem Konsortium erworben, an dem die Busgesellschaft Busitalia der FS maßgeblich beteiligt ist. DB Arriva konnte im Berichtsjahr weiterhin die Position als eines der führenden Busunternehmen im italienischen Regionalverkehr, insbesondere in Norditalien, behaupten.

Güterverkehr

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Güterverkehrsmarkt in Deutschland – in % auf Basis der Verkehrsleistung	WACHSTUMSRATE		MARKTANTEIL	
	2012	2011	2012	2011
Schienengüterverkehr	-3,0	+5,6	17,2	17,4
DB-Konzern	-6,3	+4,3	12,3	12,9
Konzernexterne Bahnen	+6,0	+9,6	4,9	4,5
Straßengüterverkehr	-2,5	+5,6	71,3	71,8
Binnenschiff	+5,0	-11,6	9,0	8,4
Rohrfernleitungen	+3,7	-3,9	2,5	2,4
Gesamtmarkt	-1,8	+3,7	100,0	100,0

Die Daten für das Jahr 2011 und 2012 entsprechen den per 07.02.2013 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Bereits im Schlussquartal 2011 zeichnete sich eine schwache Entwicklung des deutschen Güterverkehrsmarkts ab. Diese setzte sich über den Jahreswechsel 2011/2012 fort und führte im Berichtsjahr zu einer um knapp 2 % rückläufigen Nachfrage. Die Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger verlief bei einer insgesamt schwachen Konjunktur und in einem von steigenden Kosten sowie einer hohen Wettbewerbsintensität geprägten Marktumfeld sehr heterogen. Diese Entwicklung geht auf differenziert wirkende Konjunkturreffekte infolge der unterschied-

lichen Güterstruktur und auf im Verkehrsträgervergleich gegenläufig wirkende Basiseffekte aus dem Vorjahr zurück. Die Binnenschifffahrt profitierte 2012 infolge der im Vorjahr vor allem witterungsbedingt schwachen Entwicklung von positiven Basiseffekten und konnte ihre Verkehrsleistung wieder deutlich steigern. Demgegenüber verzeichneten der dominierende Straßen- und der Schienengüterverkehr nach der überdurchschnittlich starken Entwicklung im Vorjahr einen Rückgang der Verkehrsleistung. Beide Segmente verloren ihre Marktanteils-gewinne, die 2011 durch den Einbruch der Binnenschifffahrt verzeichnet werden konnten, teilweise oder sogar ganz.

Die Leistung des Schienengüterverkehrs stagnierte infolge der Konjunkturabkühlung bereits seit dem letzten Jahresdrittel 2011. Bis zum dritten Quartal 2012 verschlechterte sich die Situation weiter. Erst zum Jahresende 2012 stabilisierte sich die Entwicklung aufgrund des positiven Basiseffekts durch das schwache Vorjahresquartal 2011 auf einem niedrigen Niveau. Während aus dem Außenhandel noch leicht positive Impulse kamen, fielen die Konjunkturreffekte insgesamt infolge der Investitionszurückhaltung und branchenübergreifender Produktionsrückgänge negativ aus. Dies galt insbesondere mit Blick auf die für den Schienengüterverkehr sehr bedeutende Montan-industrie. So drückten vor allem die starken Transportrückgänge bei Erzen, Metallen/Metallerzeugnissen und Sekundärrohstoffen auf das Gesamtergebnis. Auch der Kombinierte Verkehr, der sich in den vergangenen Jahren oftmals als Wachstumsträger gezeigt hatte, verlor 2012 an Verkehrsleistung. Dämpfend wirkten neben den Konjunkturreinflüssen auch die zum Teil massiven Störungen durch Bautätigkeiten und Naturereignisse im alpenquerenden Verkehr. Insgesamt sank die Verkehrsleistung der Güterbahnen 2012 um rund 3 %. Der Marktanteil ging dadurch auf 17,2 % zurück.

Nach der dynamischen Erholung im Jahr 2010 (+11,2 %) und einem kräftigen Anstieg im Vorjahr (+4,3 %) ging die Verkehrsleistung unserer Gesellschaften im Berichtsjahr deutlich um 6,3 % zurück. Der Marktanteil ging auf 71,5 % (intramodal) beziehungsweise 12,3 % (intermodal) zurück.

Die konzernexternen Bahnen konnten ihre seit mehr als zehn Jahren anhaltende überdurchschnittliche Entwicklung fortsetzen. Sie verzeichneten nach einem Plus von 9,6 % im Vorjahr 2012 einen Leistungsanstieg um 6 %. Gestützt wurde das Wachstum durch eine kräftige Zunahme der mit einem Anteil von knapp 45 % an der Gesamtleistung weiter dominierenden Containerverkehre. Neben den leicht positiven Impulsen aus dem Außenhandel trugen hierzu Mehrverkehre aus Verkehrsverlagerungen bei. Letztere unterstützten zum Teil auch die deutlichen Steigerungen bei den Transporten von Pkw, Baustoffen und chemischen Produkten. Der intramodale Marktanteil konnte dementsprechend 2012 um knapp 2,5 Prozentpunkte auf 28,5 % ausgebaut werden.

Nach einer starken, wenn auch im Jahresverlauf nachlassenden Dynamik im Vorjahr schwächte sich die Entwicklung im Straßen-güterverkehr (deutsche und ausländische Lkw – inklusive Kabotageverkehren in Deutschland) 2012 ab. In einem von schwachen Konjunkturimpulsen, zunehmendem Kostendruck (unter anderem durch Steigerungen der Diesel- und Mautkosten) sowie einer hohen Wettbewerbsintensität geprägten Umfeld blieb die Verkehrsleistung fast ganzjährig unter dem Vorjahresniveau. Die saisonübliche Herbstspitze fiel wie schon im Vorjahr moderat aus. Im Gesamtjahr 2012 ging die Verkehrsleistung um etwa 2,5% zurück. Der Marktanteil der Straße sank auf 71,3%.

Mit Blick auf die Herkunftsländer der Lastkraftwagen (Lkw) zeigten sich 2012 erneut deutliche Unterschiede. Während die deutschen Lkw nach einem Vorjahresanstieg um gut 4% 2012 einen Rückgang um über 4,5% verzeichneten, konnten die im grenzüberschreitenden Verkehr dominierenden im Ausland zugelassenen Fahrzeuge im Jahr 2012 noch ein Leistungsplus von etwa 1,5% erzielen. Unter den EU-Ländern waren es dabei gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr mit Ausnahme von Malta und Zypern nur die Lkw aus den mittel- und osteuropäischen Ländern, allen voran aus Rumänien und Bulgarien, die zu diesem Wachstum beitrugen. Unter den westeuropäischen Marktakteuren verzeichneten unter anderem Fahrzeuge aus Skandinavien, Italien, Belgien und Luxemburg zweistellige Rückgänge. Auch die Fahrleistung der Lkw aus den Niederlanden, die nach Polen die zweitstärkste Nation darstellten, blieb um gut 6% unter dem Vorjahresniveau.

Die Binnenschifffahrt steigerte ihre Verkehrsleistung 2012 um etwa 5,0%. Zurückzuführen ist dieses Wachstum jedoch ausschließlich auf einen positiven Basiseffekt nach dem Leistungseinbruch im Vorjahr um 11,6% infolge der unfallbedingten Rheinsperrung zu Jahresbeginn und der nahezu ganzjährig aufgetretenen Belastungen durch Hoch- beziehungsweise Niedrigwasser. Fehlende Konjunkturimpulse bremsten die Erholung im Jahr 2012. Nachdem der Marktanteil 2011 durch den Leistungseinbruch auf einen Tiefstwert von 8,4% gesunken war, konnte die Binnenschifffahrt 2012 wieder einen Anstieg auf 9,0% verzeichnen. Damit blieb sie aber deutlich unter dem hohen Wert aus dem Jahr 2010 von knapp 10%.

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

Im Jahr 2012 sank die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 27, Schweiz und Norwegen) – nach zwei Jahren mit Wachstumsraten von über 7% – um mehr als 5%. Diese Entwicklung zeichnete sich bereits seit dem zweiten Halbjahr 2011 ab. Der Rückgang der Verkehrsleistung ist hauptsächlich eine Folge der konjunkturellen Abkühlung und deren

Auswirkungen auf die für den Schienengüterverkehr wichtigen Branchen wie die Montan-, Automobil-, Chemie- und Bauindustrie. Geprägt von dem negativen Marktumfeld, sank die Verkehrsleistung im europäischen Netzwerk von DB Schenker Rail ebenfalls um mehr als 5%. Die rückläufige Marktentwicklung vollzog sich nahezu in allen Ländern. Überdurchschnittlich betroffen waren unter anderem Polen, Schweden, Spanien, Rumänien und Bulgarien. Auch in Deutschland, dem größten europäischen Markt, konnte das Vorjahresniveau nicht erreicht werden, die Entwicklung war aber im europäischen Vergleich überdurchschnittlich. In den für unsere Aktivitäten wichtigsten Ländern stellte sich die Entwicklung wie folgt dar:

Großbritannien

Nach dem zweistelligen Vorjahresanstieg konnte der britische Markt 2012 das Vorjahresniveau halten. Weiterhin positiv entwickelten sich die Kohleverkehre. Nach den Rückgängen in den Jahren 2009 und 2010 setzte 2011 ein deutlicher Aufwärtstrend ein. Mittlerweile haben die Kohleverkehre wieder annähernd das hohe Niveau von 2008 erreicht. Bei unserer Tochtergesellschaft DB Schenker Rail UK – Marktführer in Großbritannien – ging die Verkehrsleistung leicht zurück.

Polen

Die Transportleistung auf dem Schienengüterverkehrsmarkt in Polen schwächte sich nach zwei Jahren mit zweistelligen Wachstumsraten stark ab. 2012 ging die Leistung um rund 11% zurück. Wesentliche Ursache hierfür waren hohe Lagerbestände bei der Steinkohle und die rückläufigen internationalen Verkehre. Da Steinkohleverkehre sowohl bei der polnischen Staatsbahn PKP Cargo als auch bei DB Schenker Rail Polska einen hohen Anteil des Geschäfts ausmachen, verzeichneten beide einen überdurchschnittlichen Rückgang und verloren Marktanteile. Dominiert wird der Schienengüterverkehrsmarkt nach wie vor von der PKP Cargo, deren Marktanteil jedoch 2012 um knapp 2 Prozentpunkte auf rund 67% zurückging.

Frankreich

Der drittgrößte europäische Schienengüterverkehrsmarkt, Frankreich, hat 2012 nach unseren Berechnungen rund 6% an Volumen eingebüßt. Ursächlich für diesen Rückgang waren geringere Transportvolumina, insbesondere in der Stahl- und der Automobilindustrie sowie im intermodalen Verkehr. Bedingt durch die schwache Entwicklung der Industrieproduktion und des Außenhandels, gab es kaum Konjunkturimpulse. Der Anteil der Schiene am Modal Split blieb konstant bei 9%, liegt damit jedoch deutlich unter dem europäischen Durchschnitt.

Während die französische Staatsbahn Fret SNCF 2012 deutliche Leistungsrückgänge hinnehmen musste, konnten die Wettbewerber trotz der weiterhin bestehenden operativen und informativen Barrieren hinsichtlich des Marktzugangs ihre Verkehrsleistung steigern und somit ihren Marktanteil auf rund 30 % erhöhen. Auch unsere Tochtergesellschaft Euro Cargo Rail steigerte ihre Verkehrsleistung durch neue Kundenkontrakte und konnte ihren Marktanteil entsprechend ausbauen.

Spanien

Verzeichnete der Schienengüterverkehr in Spanien 2011 noch einen Zuwachs in der Verkehrsleistung von 7 %, musste er 2012 in einem schwachen gesamtwirtschaftlichen Umfeld nach unseren Berechnungen einen kräftigen Rückgang von rund 8 % hinnehmen. Der Modal Split der Schiene lag mit 3 bis 4 % weiterhin deutlich unter dem europäischen Durchschnitt.

Mit einem Anteil von über 90 % ist die staatliche Renfe Mercancías Marktführer auf dem spanischen Markt. Unsere Tochtergesellschaft Transfesa erbringt überwiegend Speditionsleistungen, wobei der Fokus auf der Automobilindustrie liegt. Im Jahr 2012 hat sie ihre Verkehrsleistung mehr als verdoppelt und gewinnt damit an Bedeutung für den spanischen Schienengüterverkehrsmarkt.

Rumänien

Der Schienengüterverkehrsmarkt in Rumänien verzeichnete 2012 nach unseren Berechnungen einen Rückgang der Verkehrsleistung von rund 9 %. Ursache dafür war bei einer stagnierenden Gesamtwirtschaft vor allem die schwache Entwicklung des Außenhandels und der Produktion im verarbeitenden Gewerbe. Im intermodalen Vergleich konnte die Schiene ihre Marktposition nicht halten und verlor zugunsten des Lkw weitere Marktanteile.

Der rumänische Schienengüterverkehrsmarkt wird dominiert von der Staatsbahn CFR Marfa mit einem Marktanteil von knapp 45 %. Die größte private Güterbahn ist die Grup Feroviar Român (GFR), die ihren Marktanteil auf über 30 % ausbauen konnte. Die DB Schenker Rail Romania steigerte ihre Verkehrsleistung um rund 10 % und ihren Marktanteil auf über 5 %.

Bulgarien

Bei einem nur leichten Anstieg des BIP lag die Marktentwicklung in Bulgarien 2012 unter dem Durchschnitt der anderen osteuropäischen Länder. Die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs ging nach unseren Berechnungen deutlich um über 11 % zurück. Mit einem Marktanteil von gut 72 %, jedoch mit einem überdurchschnittlichen Leistungsrückgang, dominiert die Bulgarische Staatsbahn (BDZ) den bulgarischen Schienengüterverkehrsmarkt. Der größte private Anbieter ist die Bulgarian Railway Company (BRC). Ihr Marktanteil beläuft sich auf etwa 20 %. Mehrheitlicher Eigentümer der BRC ist die rumänische Güterbahn GFR. DB Schenker Rail Bulgaria steigerte ihre Verkehrsleistung seit dem Markteintritt 2010 deutlich. Sie baute ihren Marktanteil 2012 auf über 10 % aus.

niert die Bulgarische Staatsbahn (BDZ) den bulgarischen Schienengüterverkehrsmarkt. Der größte private Anbieter ist die Bulgarian Railway Company (BRC). Ihr Marktanteil beläuft sich auf etwa 20 %. Mehrheitlicher Eigentümer der BRC ist die rumänische Güterbahn GFR. DB Schenker Rail Bulgaria steigerte ihre Verkehrsleistung seit dem Markteintritt 2010 deutlich. Sie baute ihren Marktanteil 2012 auf über 10 % aus.

EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Die Marktsituation im europäischen Landverkehr war 2012 überwiegend angespannt. Nach einem schwachen Jahresstart zog die Nachfrage im Frühjahr kurzfristig an, verlor dann aber wieder deutlich an Schwung. Auch in der zweiten Jahreshälfte blieb die Nachfrage vergleichsweise schwach.

Vor diesem Hintergrund waren Kapazitätsengpässe im Transportmarkt eher eine auf einzelne Handelswege oder Regionen beschränkte Ausnahme. Dennoch stiegen die Transportpreise im Jahresverlauf leicht an, was insbesondere auf die erhöhten Transportkosten infolge stark anziehender Dieselpreise zurückzuführen ist. Viele Frachtführer und Speditionen versuchten den zunehmenden Kostendruck unter anderem durch energiebezogene Preisgleitklauseln an ihre Kunden weiterzugeben. Auf der Nachfrageseite führte dies jedoch zu einer Zunahme der Preissensibilität, was die notwendige Durchsetzung signifikanter Preiserhöhungen deutlich erschwerte. Darüber hinaus schränkte der anhaltend starke Wettbewerb den Spielraum für entsprechende Erhöhungen zusätzlich ein. Dementsprechend erhöhte sich das Preisniveau im europäischen Landverkehr im Jahr 2012 nur minimal.

Trotz der vergleichsweise schwachen Nachfrageentwicklung ist der europäische Landverkehrsmarkt 2012 auf Umsatzbasis noch leicht gewachsen. In diesem verhaltenen Marktumfeld konnte DB Schenker Logistics seinen Umsatz gegenüber dem Vorjahr steigern und somit seine Position als klarer Marktführer behaupten.

LUFTFRACHT

In der Luftfracht hat sich die leicht negative Marktentwicklung des Vorjahres 2012 fortgesetzt. Die Marktstatistiken der International Air Transport Association (IATA) verzeichneten insgesamt einen Volumrückgang von 2,5 %.

Dabei waren die Wachstumsraten vor allem in den großen Luftfrachtregionen negativ (Amerika –5 %, Europa –3 % und Asien –2 %). Die Region Afrika und Mittlerer Osten vermeldete hingegen ein Wachstum von 4 %. Der rückläufigen Nachfrageentwicklung steht eine Erhöhung der Transportkapazitäten um 1 % gegenüber. Im Ergebnis führt dies zu einem anhaltend

schwachen Auslastungsgrad und einem sehr niedrigen Rateniveau – trotz leichter Anstiege im asiatischen Raum durch eine herbstliche Hochsaison.

Die schwierigen Marktbedingungen führten 2012 bei DB Schenker Logistics zu einem Volumenrückgang in Höhe von 5%, bedingt durch hohe Marktanteile in den besonders betroffenen Industrien beziehungsweise Relationen. Dennoch konnte DB Schenker Logistics seine Marktposition behaupten.

SEEFRACHT

Trotz der schwachen Umfeldbedingungen entwickelte sich die globale Seefracht 2012 positiv. Die Volumina legten um 3,5% zu. Die Entwicklung verlief dabei jedoch unterschiedlich. Maßgeblich wurde dies von dem durch die Staatsschuldenkrise geprägten ökonomischen Umfeld beeinflusst. Wachstumstreiber waren die Route von Nordeuropa nach Asien (+5%) sowie die transpazifischen Verkehre (+3%). Einige wichtige Routen verzeichneten dagegen rückläufige Transportvolumina. So sanken die Transportmengen von Asien nach Europa um rund 4% und von Nordamerika nach Nordeuropa um rund 3%.

Der Seefrachtmarkt verfügte weiterhin über Überkapazitäten. Die 2012 von den Reedern neu eingebrachte Tonnage stieg um 7%. Vor diesem Hintergrund war das Management von Überkapazitäten eine beherrschende Markthematik. Trotz des dadurch erzeugten Preisdrucks gelang es den Reedereien mehrfach, die Frachtraten anzuheben. Das Niveau lag Ende 2012 deutlich über dem Tiefpunkt Ende 2011.

Mit einem Wachstum von 8% gegenüber dem Vorjahr fiel die Volumenzunahme bei DB Schenker Logistics im Berichtsjahr erneut stärker aus als im Gesamtmarkt. DB Schenker Logistics konnte damit seinen Marktanteil steigern und seine Marktposition sichern.

KONTRAKTLOGISTIK

Der Markt für Kontraktlogistik/Supply Chain Management wies 2012 wie schon 2011 ein Plus von knapp 6% auf. Neben steigenden Outsourcing-Raten ist dies auf die auf den globalen Märkten anhaltend positive Entwicklung der Kernindustrien der Kontraktlogistik (Automotive, Consumer, Electronics, Industrial, Healthcare) zurückzuführen, die sich jedoch im Jahresverlauf abschwächte.

Insgesamt waren aber bei Industrie und Handel weiter gute Kapazitätsauslastungen und Auftragslagen zu beobachten. Die Produktionsmengen in den Kernindustrien lagen über den Vorjahreswerten. In allen Schwellenländern und Regionen – vor allem in den Schwellenländern – konnte eine positive Entwicklung verzeichnet werden.

DB Schenker Logistics erzielte in diesem wettbewerbsintensiven Umfeld ein Umsatzwachstum von 18% und konnte seinen Marktanteil damit weiter ausbauen.

Schieneinfrastruktur in Deutschland

Ausgewählte Kennzahlen – DB-Schieneinfrastruktur in Deutschland	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Eisenbahnverkehrsunternehmen	395	385	+10	+2,6
DB-Konzern	28	28	-	-
Konzernexterne Bahnen	367	357	+10	+2,8
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.037	1.051	-14	-1,3
DB-Konzern	807,1	830,9	-23,8	-2,9
Konzernexterne Bahnen	230,0	219,8	+10,2	+4,6
Anteil konzernexterner Bahnen in %	22,2	20,9	-	-
Stationshalte in Mio. Stopps	146,4	145,2	+1,2	+0,8
DB-Konzern	119,8	120,5	-0,7	-0,6
Konzernexterne Bahnen	26,6	24,7	+1,9	+7,7

Unsere Schieneinfrastruktur in Deutschland wird infolge des seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugangs von einer großen Anzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt. 2012 stieg die Zahl der konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie schon im Vorjahr, erneut an. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.


Nachdem die Trassennachfrage 2011 um rund 2% zugenommen hatte, sank sie im Berichtsjahr unter das Niveau des Vorjahres. Ursache hierfür war der rückläufige Schienengüterverkehr. Der Anteil konzernexterner Bahnen erhöhte sich jedoch auch im Jahr 2012 deutlich.

Die Zahl der Stationshalte ist im Vorjahresvergleich angestiegen. Insgesamt verzeichneten dabei die konzernexternen Bahnen, wie bereits in den Vorjahren, deutliche Zuwächse. Die Stationshalte der konzerninternen Bahnen wiesen währenddessen aufgrund von Ausschreibungsverlusten einen leichten Rückgang auf.

Von besonderer Bedeutung für unsere Bahnhöfe ist die Entwicklung des Einzelhandels- und Gastronomieumsatzes beziehungsweise die Wettbewerbssituation der Waren- und Dienstleistungsangebote in den Stationen mit Angeboten im Gesamtmarkt des Einzelhandels. Dadurch werden sowohl die Vermietungsmöglichkeiten als auch die daraus erzielten Umsätze von der Ertragssituation der gewerblichen Mieter bestimmt. Die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) lagen im Jahr 2012 leicht unter dem Vorjahresniveau. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen entwickelten sich im Berichtsjahr positiv.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- > POSITIVE UMSATZ- UND ERGEBNISENTWICKLUNG
- > RATING-EINSTUFUNGEN BESTÄTIGT
- > WERTMANAGEMENTKENNZAHLEN WEITER VERBESSERT

Ein zentraler Punkt für die Erreichung unseres Führungsanspruchs als **profitabler Marktführer**  ist die Fortsetzung unseres profitablen Wachstumspfad. Dies ist uns im Berichtsjahr mit spürbaren Steigerungen in Umsatz, bereinigtem Ergebnis und ROCE erneut gelungen.

WESENTLICHE ÄNDERUNGEN IM VORJAHRESVERGLEICH

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, sofern wesentlich, erläutert:

- > Corridor Operations NMBS/SNCB DB Schenker Rail N.V. (COBRA), Brüssel/Belgien, wird seit dem 30. Juni 2011 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Rail geführt.
- > Jean Heck Eupen, Transports et Logistique SA (Jean Heck), Eupen/Belgien, wird seit dem 30. November 2011 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt.
- > Grand Central Railway Company Limited (Grand Central Railway), Bristol/Großbritannien, wird seit dem 31. Dezember 2011 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Arriva geführt.
- > **Suomen Kiitoautot Oy (2)** wird seit dem 31. März 2012 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt.
- > **Schenker Namibia (2)** wird seit dem 1. Mai 2012 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt.
- > **Ambuline (2)** wird seit dem 1. Juni 2012 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Arriva geführt.

- > **Transfracht (2)** wird seit dem 30. Juni 2012 in den Konzern-Abschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Rail geführt. Relevant sind hier nur die Änderungen, die nicht aus Leistungsbeziehungen mit Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Schenker Rail resultierten. Die Transfracht wurde zuvor at Equity einbezogen. Es bestanden bereits umfangreiche Leistungsbeziehungen.

Die **rechnungslegungsbezogenen Veränderungen für den Vorjahresvergleich (3)** werden im Konzern-Anhang erläutert. Details zu den einzelnen Transaktionen werden im Kapitel **Veränderungen im DB-Konzern (1)** erläutert.

UMSATZENTWICKLUNG

Umsatz – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB-Konzern	39.296	37.979	+1.317	+3,5
± Sondereffekte	-	-78	+78	-
DB-Konzern bereinigt	39.296	37.901	+1.395	+3,7
± Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen	-128	-1	-127	-
± Effekte aus Währungskursänderungen	-601	-	-601	-
DB-Konzern - vergleichbar	38.567	37.900	+667	+1,8

Der Umsatz ist im Berichtsjahr mit einem Plus von 3,5% im Vergleich zum Vorjahr angestiegen. Dies resultierte zum einen aus der positiven Geschäftsentwicklung und der damit verbundenen Umsatzsteigerung. Zum anderen machten sich positive Effekte aus Währungskursänderungen und in geringerem Umfang positive Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen bemerkbar.

Die Währungskursänderungen resultierten im Wesentlichen aus der im Jahresdurchschnitt schwachen Entwicklung des Euro gegenüber dem britischen Pfund, dem US-Dollar, der schwedischen Krone sowie dem chinesischen Renminbi und entfielen auf die Geschäftsfelder DB Schenker Logistics (400 Mio. €), DB Arriva (172 Mio. €) und DB Schenker Rail (29 Mio. €).

Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen im Wesentlichen die bereits im Vorjahr übernommenen Gesellschaften Grand Central Railway (33 Mio. €; Geschäftsfeld DB Arriva), COBRA (12 Mio. €; Geschäftsfeld DB Schenker Rail) und Jean Heck (8 Mio. €; Geschäftsfeld DB Schenker Logistics) sowie die im

Berichtsjahr hinzugekommenen Gesellschaften Suomen Kiitoautot (38 Mio. €; Geschäftsfeld DB Schenker Logistics), TFG Transfracht (30 Mio. €; Geschäftsfeld DB Schenker Rail), Ambuline (5 Mio. €; Geschäftsfeld DB Arriva) und die Schenker Namibia (2 Mio. €; Geschäftsfeld DB Schenker Logistics).

Bereinigt um Effekte aus Währungskurs- und Konsolidierungskreisänderungen lag das Umsatzwachstum im Berichtsjahr bei 1,8%.

Umsatz – in Mrd. €



Gesamtumsatz – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	4.074	3.794	+280	+7,4
DB Bahn Regio	8.907	8.718	+189	+2,2
DB Arriva	3.757	3.367	+390	+11,6
DB Schenker Rail	4.925	4.924	+1	-
DB Schenker Logistics	15.389	14.867	+522	+3,5
DB Dienstleistungen	1.498	1.413	+85	+6,0
DB Netze Fahrweg	4.709	4.642	+67	+1,4
DB Netze Personenbahnhöfe	1.102	1.077	+25	+2,3
DB Netze Energie	2.832	2.853	-21	-0,7
Sonstige	1.028	927	+101	+10,9
Konsolidierung	-8.925	-8.681	-244	+2,8
DB-Konzern	39.296	37.901	+1.395	+3,7

Die Entwicklung des Gesamtumsatzes (Innen- und Außenumsatz) verlief im Berichtsjahr in den Geschäftsfeldern überwiegend positiv.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr profitierte von Preis- und Mengeneffekten, sodass der Gesamtumsatz deutlich um über 7% zulegen konnte.

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

Höhere Umsätze in der Sparte UK Trains und Währungskurseffekte führten im Berichtsjahr zu im Vorjahresvergleich um deutlich über 11% gestiegenen Umsätzen im Geschäftsfeld DB Arriva.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail wirkten sich im Vergleich zum Vorjahr gestiegene interne Leistungsbeziehungen spürbar aus, sodass die Innenumsätze deutlich zulegten und infolgedessen trotz rückläufiger Außenumsätze der Gesamtumsatz auf Vorjahresniveau blieb.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics entwickelten sich insbesondere die Kontraktlogistik, die Seefracht und das Projektgeschäft positiv. Dämpfende Effekte resultierten aus der negativen Entwicklung in der Luftfracht. Insgesamt war aber noch ein Umsatzzuwachs zu verzeichnen.

Ein Zuwachs im Bereich des konzerninternen IT-Geschäfts trug wesentlich dazu bei, dass der Gesamtumsatz im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen um 6% zulegen konnte.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg stieg der Gesamtumsatz im Wesentlichen infolge von Preismaßnahmen an.

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

Nachfragerückgänge bei Strom- und Dieselprodukten führten im Geschäftsfeld DB Netze Energie zu einem leichten Umsatzrückgang.

Details zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder werden im Kapitel *Entwicklung der Geschäftsfelder (1)* erläutert.

Der Anstieg im Bereich Sonstige resultierte aus gestiegenen Umsätzen bei der DB ProjektBau infolge der im Berichtsjahr ausgeweiteten Bautätigkeit sowie von Preisanpassungen. Hinzu kamen gestiegene Umsätze bei der DB International aus dem Ausbau der Geschäftstätigkeit.

Höhere Innenumsätze der Infrastrukturgesellschaften, im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen sowie bei der DB ProjektBau führten zu gestiegenen Konsolidierungseffekten.

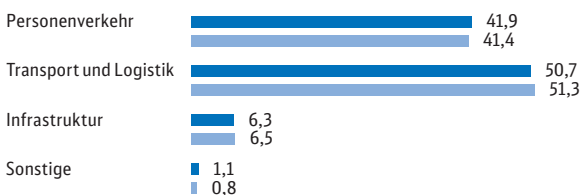
Außenumsatz – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	3.941	3.666	+275	+7,5
DB Bahn Regio	8.819	8.628	+191	+2,2
DB Arriva	3.751	3.365	+386	+11,5
DB Schenker Rail	4.596	4.635	-39	-0,8
DB Schenker Logistics	15.335	14.808	+527	+3,6
DB Dienstleistungen	125	137	-12	-8,8
DB Netze Fahrweg	980	961	+19	+2,0
DB Netze Personenbahnhöfe	416	400	+16	+4,0
DB Netze Energie	1.079	1.084	-5	-0,5
Sonstige	254	217	+37	+17,1
DB-Konzern	39.296	37.901	+1.395	+3,7

Die Entwicklung der Außenumsätze folgt mit Ausnahme der Geschäftsfelder DB Schenker Rail und DB Dienstleistungen der Entwicklung der Gesamtumsätze.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail führten Leistungsverluste aufgrund der schwierigen gesamtwirtschaftlichen Situation und der Optimierung des Verkehrsportfolios zu einer negativen Entwicklung des Außenumsatzes. Die gegenläufig positiven Effekte – wie unter anderem die Ausweitung der Verkehre nach China sowie die erstmalige Einbeziehung der Transfracht konnten diese Entwicklung nur teilweise kompensieren.

Im Geschäftsfeld Dienstleistungen konnten im konzern-externen Geschäft keine Zuwächse erzielt werden, insofern sind die Außenumsätze des Geschäftsfelds nicht angestiegen.

Außenumsatz nach Bereichen – in %



■ 2012 ■ 2011

Die Struktur der externen Umsatzerlöse ist im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert. Der Anteil der Geschäftsfelder im Personenverkehr legte leicht zu und liegt nun bei 41,9% (im Vorjahr: 41,4%). Demgegenüber sank der Anteil der Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik leicht auf 50,7% (im Vorjahr: 51,3%). Der Anteil der Geschäftsfelder in der Infrastruktur ging leicht auf 6,3% zurück (im Vorjahr: 6,5%).

Außenumsatzstruktur – in %

	2012	2011
DB Bahn Fernverkehr	10,0	9,7
DB Bahn Regio	22,4	22,8
DB Arriva	9,5	8,9
DB Schenker Rail	11,7	12,2
DB Schenker Logistics	39,0	39,1
DB Dienstleistungen	0,3	0,4
DB Netze Fahrweg	2,5	2,5
DB Netze Personenbahnhöfe	1,1	1,1
DB Netze Energie	2,7	2,9
Sonstige	0,8	0,4
DB-Konzern	100	100

Umsatz nach Regionen

Außenumsatz nach Regionen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Deutschland	22.742	22.212	+ 530	+ 2,4
Europa (ohne Deutschland)	11.716	11.156	+ 560	+ 5,0
Asien/Pazifik	2.753	2.392	+ 361	+ 15,1
Nordamerika	1.525	1.626	- 101	- 6,2
Übrige Welt	560	515	+ 45	+ 8,7
DB-Konzern	39.296	37.901	+ 1.395	+ 3,7

Auch in der regionalen Umsatzverteilung spiegeln sich die Effekte aus den Leistungszuwächsen und Währungskurseffekten wider. In der Folge kam es in allen Regionen – außer in Nordamerika – zu Umsatzsteigerungen.

Die absolut stärksten Umsatzzuwächse kamen aus der Region Europa (ohne Deutschland). Hier wirkten sich die Zuwächse im Geschäftsfeld DB Arriva maßgeblich aus.

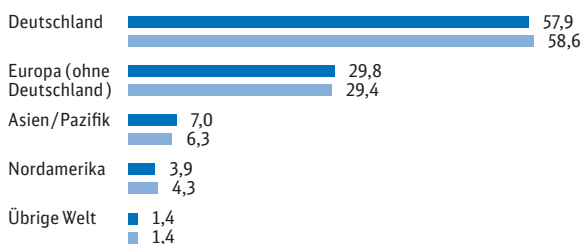
In der Region Asien/Pazifik waren prozentual die größten Umsatzzuwächse zu verzeichnen.

Der Rückgang in Nordamerika resultierte aus 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 über 2% weniger stark als in den Regionen Europa (ohne Deutschland) und Asien/Pazifik.

Der Anteil des außerhalb Deutschlands erzielten Umsatzes stieg dementsprechend leicht von 41% im Vorjahr auf 42% im Berichtsjahr an.

Außenumsatz nach Regionen – in %



■ 2012 ■ 2011

ERGEBNISENTWICKLUNG

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung – in Mio. €	2012	Umgliederungen	Sondereffekte	2012 bereinigt	2011 bereinigt	Veränderung absolut	davon		Veränderung prozentual	
							Konsolidierungskreiseffekte	Währungskurseffekte		
Umsatz	39.296	-	-	39.296	37.901	+1.395	+127	+601	+3,7	
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.614	-	-	2.614	2.464	+150	0	+2	+6,1	
Sonstige betriebliche Erträge	3.443	-	-435	3.008	2.850	+158	0	+13	+5,5	
Materialaufwand	-21.039	-	29	-21.010	-20.721	-289	-58	-344	+1,4	
Personalaufwand	-13.817	-	24	-13.793	-13.048	-745	-34	-147	+5,7	
Abschreibungen	-3.328	82	353	-2.893	-2.832	-61	-11	-13	+2,2	
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.640	-	126	-4.514	-4.305	-209	-21	-82	+4,9	
Operatives Ergebnis (EBIT) Bereinigtes EBIT	2.529	82	97	2.708	2.309	+399	+3	+30	+17,3	
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	-982	117	-	-865	-742	-123	-2	-4	+16,6	
Operatives Ergebnis nach Zinsen	-	-	-	1.843	1.567	+276	+1	+26	+17,6	
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen										
Beteiligungsergebnis	14	-6	-	8	20	-12	-	0	-60,0	
Übriges Finanzergebnis	-13	-111	1	-123	-57	-66	-	0	+116	
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-82	-	-82	-75	-7	-	-3	+9,3	
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-98	-98	-96	-2	-	-	+2,1	
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.548	-	-	1.548	1.359	+189	+1	+23	+13,9	

Die im Folgenden dargestellte Entwicklung beschreibt die um Sondereffekte bereinigten Veränderungen der wesentlichen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung im Berichtsjahr. Die Auswirkungen der Veränderungen im Konsolidierungskreis und aus Währungskurseffekten sind in der vorhergehenden Tabelle dargestellt und werden im Folgenden nicht mehr erläutert.

Die positive Umsatzentwicklung war wesentlich durch die Entwicklung in den Geschäftsfeldern des Personenverkehrs sowie dem Geschäftsfeld DB Schenker Logistics getrieben.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr unter anderem aufgrund höherer Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens in den Geschäftsfeldern DB Arriva und DB Schenker Logistics gestiegen. Höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen trugen ebenfalls zu dem Anstieg bei.

Der Materialaufwand lag im Berichtsjahr etwas höher als im Vorjahr. Hier wirkten sich insbesondere höhere eingekaufte Leistungen in den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen infolge der Ausweitung der Geschäftstätigkeit aus.

Der Personalaufwand lag spürbar oberhalb des Werts aus dem Vorjahr. Hier machten sich Tarifierhöhungen und die höhere Mitarbeiterzahl bemerkbar.

Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen. Dies resultierte aus höheren Aufwendungen für Mieten und Leasing sowie gestiegenen Aufwendungen für sonstige Serviceleistungen in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Bahn Fernverkehr.

Im Saldo war die Entwicklung des bereinigten EBITDA im Berichtsjahr mit einem Anstieg um 460 Mio. € beziehungsweise 8,9% auf 5.601 Mio. € deutlich positiv (im Vorjahr: 5.141 Mio. €).

Die Abschreibungen lagen leicht oberhalb des Werts des Vorjahres.

Auch das bereinigte EBIT (+399 Mio. € beziehungsweise +17,3% auf 2.708 Mio. €) und das operative Ergebnis nach Zinsen (+276 Mio. € beziehungsweise +17,6% auf 1.843 Mio. €) haben sich im Berichtsjahr deutlich verbessert.

Der operative Zinssaldo hat sich dabei verschlechtert. Dies resultierte unter anderem aus geringeren Effekten im Zusammenhang mit der Aufzinsung von zinslosen Darlehen sowie von Pensionsrückstellungen und der höheren vorgehaltenen Liquidität.

Die bereinigte EBITDA- und EBIT-Marge verbesserten sich dementsprechend im Berichtsjahr (von 13,6 auf 14,3% beziehungsweise von 6,1 auf 6,9%). Ursächlich dafür war vor allem die Entwicklung in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Netze Fahrweg, die ihre EBIT-Margen spürbar erhöhen konnten.

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 umgliederte Betrag wird jeweils gesondert ausgewiesen.

Außerordentliches Ergebnis nach Geschäftsfeldern

Außerordentliches Ergebnis – in Mio. €	2012	davon EBIT-wirksam		davon EBIT-wirksam
		2012	2011	
DB Bahn Fernverkehr	-	-	-	-
DB Bahn Regio	3	3	38	38
DB Arriva	-71	-71	-50	-50
DB Schenker Rail	-100	-99	-22	-22
DB Schenker Logistics	0	0	-135	-135
DB Dienstleistungen	-	-	-	-
DB Netze Fahrweg	-270	-270	-32	-32
DB Netze Personenbahnhöfe	-	-	-	-
DB Netze Energie	-	-	-85	-46
Sonstige/Konsolidierung	340	340	190	190
DB-Konzern	-98	-97	-96	-57

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

- > Aufwendungen aus der Anpassung der Rückstellung für Drohverluste im Regionalverkehr in England und auf Malta im Geschäftsfeld DB Arriva,
- > Aufwendungen für außerplanmäßige Abschreibungen auf Lokomotiven und Immobilien und personalbezogene Aufwendungen im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen im Geschäftsfeld DB Schenker Rail,
- > Aufwendungen für Abschreibungen auf das Immobilienportfolio sowie für außerplanmäßige Abschreibungen auf Beton-schwellen im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg,
- > Erträge aus der teilweisen Auflösungen von Immobilienrückstellungen und der Rückstellung für ökologische Altlasten (Bereich Sonstige).

Im Vorjahr resultierten Sondereffekte im Wesentlichen aus:

- > 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-Geschäft (1)** 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).

Jahresergebnis verbessert

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.548	1.359	+189	+13,9
Ertragsteuern	-71	-27	-44	-
tatsächliche Ertragsteuern	-156	-30	-126	-
latenter Steuerertrag	85	3	+82	-
Jahresergebnis	1.477	1.332	+145	+10,9
davon Aktionäre der DB AG	1.471	1.319	+152	+11,5
davon andere Gesellschafter	6	13	-7	-53,8
Ergebnis je Aktie				
unverwässert	3,42	3,07	+0,35	+11,4
verwässert	3,42	3,07	+0,35	+11,4

Die positive Entwicklung des Ergebnisses vor Ertragsteuern (+189 Mio. €) wurde durch die Verschlechterung der Ertragsteuerrückstellungen abgeschwächt. Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Wegfall eines Einmaleffekts in Form einer Steuerrückzahlung im Geschäftsfeld DB Bahn Regio im Vorjahr.

Das Jahresergebnis (Ergebnis nach Ertragsteuern) stieg infolgedessen weniger stark um 145 Mio. € auf 1.477 Mio. € (im Vorjahr: 1.332 Mio. €).

Das anderen Gesellschaftern zustehende Ergebnis lag bei 6 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €). Aus der beschriebenen Entwicklung resultierte daher insgesamt ein ebenfalls gestiegenes Ergebnis (nach Ertragsteuern) für die Aktionäre der DB AG in Höhe von 1.471 Mio. € (im Vorjahr: 1.319 Mio. €). Hieraus ergab sich ein Anstieg im Ergebnis je Aktie, das im Berichtsjahr bei 3,42 € lag (im Vorjahr: 3,07 €).

**Operative Ergebnisentwicklung
nach Geschäftsfeldern**

EBIT bereinigt und EBITDA bereinigt – in Mio. €	EBIT BEREINIGT		VERÄNDERUNG		EBITDA BEREINIGT		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%	2012	2011	absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	364	157	+207	+132	684	504	+180	+35,7
DB Bahn Regio	882	801	+81	+10,1	1.439	1.361	+78	+5,7
DB Arriva	238	160	+78	+48,8	425	325	+100	+30,8
DB Schenker Rail	87	32	+55	+172	389	336	+53	+15,8
DB Schenker Logistics	418	403	+15	+3,7	609	572	+37	+6,5
DB Dienstleistungen	84	123	-39	-31,7	253	278	-25	-9,0
DB Netze Fahrweg	894	715	+179	+25,0	1.822	1.624	+198	+12,2
DB Netze Personenbahnhöfe	230	226	+4	+1,8	359	351	+8	+2,3
DB Netze Energie	91	80	+11	+13,8	173	159	+14	+8,8
Sonstige/Konsolidierung	-580	-388	-192	+49,5	-552	-369	-183	+49,6
DB-Konzern	2.708	2.309	+399	+17,3	5.601	5.141	+460	+8,9
Marge in %	6,9	6,1	-	-	14,3	13,6	-	-

Auf Ebene der Geschäftsfelder war die Entwicklung der bereinigten Ergebnisgrößen, verglichen mit dem Vorjahr, fast durchgängig positiv.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr konnte infolge höherer Umsatzerlöse bei einem unterproportional gestiegenen Aufwand deutliche Verbesserungen in den bereinigten Ergebnisgrößen ausweisen.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio war die Entwicklung der bereinigten Ergebnisgrößen durch die Entwicklung in der Sparte Schiene geprägt. In diesem Bereich führten höhere Umsatzerlöse bei unterproportionaler Steigerung der Aufwendungen zu Verbesserungen der bereinigten Ergebnisgrößen. Der Bereich Bus unterstützte diese Entwicklung und wies bei einer rückläufigen Verkehrsleistung eine leichte Ergebnissteigerung auf.

Die Zuwächse der bereinigten Ergebnisgrößen im Geschäftsfeld DB Arriva sind im Wesentlichen auf die positive Entwicklung in der Sparte UK Trains zurückzuführen.

Umfassende Restrukturierungsmaßnahmen im europäischen Netzwerk und erste Auswirkungen des **Aktionsplans Deutschland (1)** führten dazu, dass die bereinigten Ergebnisgrößen im Geschäftsfeld DB Schenker Rail trotz Leistungsverlusten anstiegen.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics war die bereinigte Ergebnisentwicklung leicht positiv. Dies resultierte vor allem aus positiven Effekten aus dem Projektgeschäft und der Restrukturierung des **US-Domestic-Geschäfts (2)**.

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

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg verbesserten sich die bereinigten Ergebnisgrößen infolge der höheren Umsatzerlöse und gestiegener Immobilienerträge sowie geringerer Winterdienstaufwendungen infolge des milden Winters deutlich.

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe konnten bei steigenden Umsatzerlösen und leicht unterproportional gestiegenen Aufwendungen die bereinigten Ergebnisgrößen etwas verbessert werden.

Im Geschäftsfeld DB Netze Energie stiegen die bereinigten Ergebnisgrößen infolge eines Rückgangs im Materialaufwand.

Der Bereich Sonstige/Konsolidierung ist 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 resultierte im Berichtsjahr überwiegend aus der Neubewertung von personalbezogenen Rückstellungen sowie einem Rückgang der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Details zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder werden im Kapitel **Entwicklung der Geschäftsfelder (3)** erläutert.

Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Erwartungen für das Geschäftsjahr 2012 – in Mio. €	Ist 2011	Prognose		Ist 2012
		02/2012	07/2012	
Umsatz	37.901	- 40.000	- 39.000	39.296
EBIT bereinigt	2.309	> 2.600	> 2.600	2.708

Nach der deutlich positiven Entwicklung im Jahr 2011 haben wir im Februar 2012 mit einem weiteren Umsatzanstieg im Geschäftsjahr 2012 gerechnet. Wir hatten erwartet, dass dieser auf vergleichbarer Basis etwas positiver ausfallen würde als im Jahr 2011 und bei einer Größenordnung von 40 Mrd. € liegen würde. Aufgrund der gedämpfteren konjunkturellen Aussichten haben wir diese Prognose im Juli 2012 in unserem Zwischenbericht Januar–Juni 2012 auf 39 Mrd. € zurückgenommen. Diese angepasste Prognose deckt sich weitgehend mit der im Berichtsjahr eingetretenen Entwicklung.

Im Hinblick auf die operative Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2012 waren wir davon ausgegangen, dass sich die weitere positive Umsatzentwicklung und unser kontinuierliches Kostenmanagement auch positiv in der Entwicklung des Aufwands und bereinigten EBIT widerspiegeln würden. Auch diese Prognose deckt sich weitgehend mit der im Berichtsjahr eingetretenen Entwicklung.

Umsatzerwartungen für das Geschäftsjahr 2012 – in Mio. €	Ist 2011	Prognose		Ist 2012
		02/2012	07/2012	
DB Bahn Fernverkehr	3.794	↗	↗	4.074
DB Bahn Regio	8.718	↗	↗	8.907
DB Arriva	3.367	↗	↗	3.757
DB Schenker Rail	4.924	↗	→	4.925
DB Schenker Logistics	14.867	↗	→	15.389
DB Dienstleistungen	1.413	→	→	1.498
DB Netze Fahrweg	4.642	↗	↗	4.709
DB Netze Personenbahnhöfe	1.077	↗	↗	1.102
DB Netze Energie	2.853	↗	↗	2.832

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
 → auf Vorjahresniveau
 ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Auf Geschäftsfeldebene sind wir im Februar 2012 in allen Geschäftsfeldern mit Ausnahme des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen von einem Umsatzanstieg ausgegangen. Im Zwischenbericht Januar–Juni 2012 hatten wir die Erwartung für die Geschäftsfelder unserer Transport- und Logistikaktivitäten auf stabil zurückgenommen. Die tatsächliche Umsatzentwicklung

unter Berücksichtigung von Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekten deckt sich weitgehend mit unserer Prognose. Das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen konnte durch interne Leistungszuwächse Umsatzsteigerungen realisieren. DB Netze Energie entwickelte sich aufgrund von konjunkturellen Nachfragerückgängen hingegen leicht unter Vorjahresniveau.

EBIT-Erwartungen für das Geschäftsjahr 2012 – in Mio. €	Ist 2011	Prognose		Ist 2012
		02/2012	07/2012	
DB Bahn Fernverkehr	157	↗	↗	364
DB Bahn Regio	801	↗	↗	882
DB Arriva	160	↗	↗	238
DB Schenker Rail	32	↗	↗	87
DB Schenker Logistics	403	↗	→	418
DB Dienstleistungen	123	↘	↘	84
DB Netze Fahrweg	715	↗	↗	894
DB Netze Personenbahnhöfe	226	→	→	230
DB Netze Energie	80	→	→	91

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
 → auf Vorjahresniveau
 ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Auf Ebene der Geschäftsfelder sind wir im Februar 2012 überwiegend von einem steigenden bereinigten EBIT ausgegangen. Im Zwischenbericht Januar–Juni 2012 hatten wir die Erwartung für das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics auf stabil zurückgenommen. Unsere Prognose vom Juli 2012 deckt sich weitgehend mit der im Berichtsjahr eingetretenen Entwicklung.

FINANZMANAGEMENT

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt außer auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur. Die dafür verwendeten Kennzahlen Tilgungsdeckung, Gearing und Netto-Finanzschulden/EBITDA werden im Abschnitt **Wertmanagement (1)** erläutert.

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 (1)** haben wir im Berichtsjahr von 15 Mrd. € auf 20 Mrd. € erhöht. Über die DB Finance haben wir im Berichtsjahr insgesamt acht öffentliche Anleihen beziehungsweise Privatplatzierungen emittiert und eine bestehende Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 2,2 Mrd. € erhöht. Die Laufzeiten reichen von vier Jahren und sieben Monaten bis zu 60 Jahren, die Emissionswährungen waren der Euro, die norwegische Krone und der Schweizer Franken sowie zum ersten Mal auch das britische Pfund. Die Platzierungsschwerpunkte der Transaktionen lagen in Großbritannien, Deutschland und der Schweiz. Im Berichtszeitraum wurden zudem eine Anleihe über 500 Mio. € sowie vier Privatplatzierungen im Gegenwert von 147 Mio. € zurückgezahlt. Das Programm war zum 31. Dezember 2012 mit 14,0 Mrd. € in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2011: 12,4 Mrd. €). Die Inanspruchnahme des Programms ist infolge der Refinanzierung auslaufender Finanzschulden und des Aufbaus einer höheren Kassenposition im Berichtsjahr angestiegen.

Im kurzfristigen Bereich stand per 31. Dezember 2012 wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses war zum 31. Dezember 2012 nicht in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2011: 202 Mio. €). Zudem verfügten wir am 31. Dezember 2012 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,0 Mrd. € (per 31. Dezember 2011: 2,5 Mrd. €). Hier haben wir im Berichtsjahr unseren Ansatz grundsätzlich angepasst: Die Reduktion des Volumens der Kreditfazilitäten ging einher mit einer Verdoppelung der Laufzeiten der einzelnen Linien auf zwei Jahre.

Darüber hinaus konnten wir auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 1,5 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2011: 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

Rating-Einstufungen DB AG	Ersterteilung	Letzte Bestätigung	AKTUELLE EINSTUFUNGEN		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
Standard&Poor's	16.05.2000	19.12.2012	A-1+	AA	stabil
Moody's	16.05.2000	18.01.2013	P-1	Aa1	negativ
Fitch	17.02.2009	11.07.2012	F1+	AA	stabil

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 sehr 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 Credit-Watch wieder aufgelöst und die Rating-Einstufungen der DB AG und den stabilen Ausblick bestätigt.






Moody's hat am 24. Juli 2012 den Ausblick für das Lang- und Kurzfrist-Rating der DB AG von stabil auf negativ zurückgenommen. Die Rating-Einstufungen blieben mit Aa1 (Langfrist-Rating) und P-1 (Kurzfrist-Rating) unverändert. Die Änderung des Ausblicks war eine unmittelbare Folge des durch Moody's am 23. Juli 2012 veränderten Ausblicks der Rating-Einstufungen des Bundes. Dies resultiert aus der Einstufung der DB AG als Government-related Issuer (GRI) gemäß der Methodologie von Moody's, da der Bund alleiniger Gesellschafter der DB AG ist. An den grundsätzlichen Einschätzungen von Moody's zur DB AG hat es keine Änderungen gegeben.

Weitere Informationen zum Thema **Rating (2)** und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG finden Sie auf unserer Internetseite.

(1) > www.db.de/mtn (2) > www.db.de/rating

WERTMANAGEMENT

Wertmanagementziele – in %	DB-Konzern	DBML-Konzern	Infrastruktur
ROCE-Zielwert	10,0	14,0	8,0
Tilgungsdeckung	30	50	30
Gearing	100	100	100
Netto-Finanzschulden/EBITDA (Multiplikator)	2,5	1,5	2,5

Eine wesentliche Stoßrichtung der DB2020  lautet **profitables Wachstum** . Darunter ordnen wir die drei **Top-Ziele (1) Profitabilität**  (ROCE), **Marktposition**  (Umsatz) und **finanzielle Stabilität**  (Tilgungsdeckung) ein. ROCE und Tilgungsdeckung sind elementare Bestandteile unseres Wertmanagementsystems. Mit dem Ziel der Steuerung unserer Kapitalstruktur berichten wir hierunter ergänzend über die Verschuldungskennzahlen Gearing und Netto-Finanzschulden/EBITDA.

Im Rahmen unseres Wertmanagements wollen wir den Unternehmenswert des DB-Konzerns langfristig erhalten, steigern und gewährleisten, dass die Investitionen in das Kerngeschäft finanziert werden können. Die finanzwirtschaftliche Führung und Steuerung des DB-Konzerns – und somit die Erfolgskontrolle unserer Zielsetzungen für ein profitables Wachstum – erfolgt über ein kennzahlenbasiertes wertorientiertes Wertmanagementsystem. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind ein wesentlicher Faktor für die strategische Ausrichtung, Investitionsentscheidungen und die **Mitarbeiter- und Managementvergütung (1)**.

Unser Wertmanagementansatz basiert auf den Faktoren Rentabilität und Bonität:

> **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 Markttrenditen 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 ROCE-Zielwert wird oberhalb der Kapitalkosten gesetzt. Langfristiger Anspruch ist, dass der mehrjährige Durchschnitt des ROCE oberhalb des Zielwerts liegt und damit die Kapitalkosten gedeckt bleiben. Dieser ROCE-Zielwert entspricht der Mindestrendite für Investitionsentscheidungen (Minimum Required Rate of Return;

MRR). 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 Infrastrukturgeschäftsfelder 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.

> **Bonität:** Für uns als anlagenintensives 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.

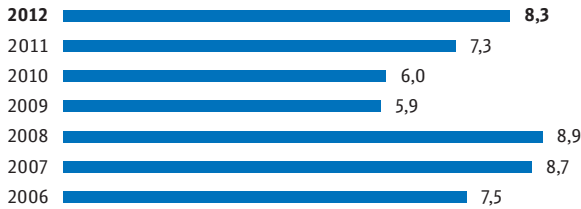
ROCE weiter gestiegen

ROCE – in Mio.€ bzw. %	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
EBIT bereinigt	2.708	2.309	+ 399	+17,3
÷ Capital Employed per 31.12.	32.691	31.732	+ 959	+3,0
ROCE	8,3	7,3	-	-

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

Der ROCE stieg im Berichtsjahr um 1 Prozentpunkt. Der Anstieg geht dabei auf eine deutliche **Erhöhung des bereinigten EBIT (2)** zurück. Die Zunahme des Capital Employed konnte überkompensiert werden.

ROCE – in %



CAPITAL EMPLOYED ANGESTIEGEN

Capital Employed per 31.12. – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
AKTIVISCHE ERMITTLUNG				
Sachanlagen	37.630	37.372	+258	+ 0,7
+ Immaterielle Vermögenswerte/Goodwill	4.186	4.169	+17	+ 0,4
+ Vorräte	989	991	-2	- 0,2
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.202	4.094	+108	+2,6
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	983	896	+87	+ 9,7
- Forderungen aus Finanzierung	-72	-56	-16	+28,6
+ Forderungen aus Ertragsteuern	74	46	+28	+ 60,9
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	11	-11	-100
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4.406	-4.312	-94	+ 2,2
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-3.332	-3.354	+22	- 0,7
- Ertragsteuerschulden	-184	-200	+16	- 8,0
- Sonstige Rückstellungen	-5.162	-5.610	+448	- 8,0
- Passive Abgrenzungen	-2.217	-2.315	+98	- 4,2
Capital Employed	32.691	31.732	+959	+3,0

Die Zunahme des Capital Employed geht überwiegend auf einen Zuwachs der Sachanlagen und eine Verminderung der sonstigen Rückstellungen zurück.

KAPITALKOSTEN LEICHT GESUNKEN

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

Für das Berichtsjahr ergibt sich für den DB-Konzern ein Rückgang der Kapitalkosten vor Steuern von 9,3 auf 8,9%. Grund ist das anhaltend rückläufige Zinsniveau, das sich in einer Abnahme von 3,0 auf 2,5% widerspiegelt. Die Eigenkapitalren-

dite und der aus einem geschäftsfeldgewichteten Peer-Group-Vergleich abgeleitete Betafaktor lagen auf dem Niveau des Vorjahres. Nach Steuern ergibt sich ein Kapitalkostensatz von 6,2% (im Vorjahr: 6,4%).

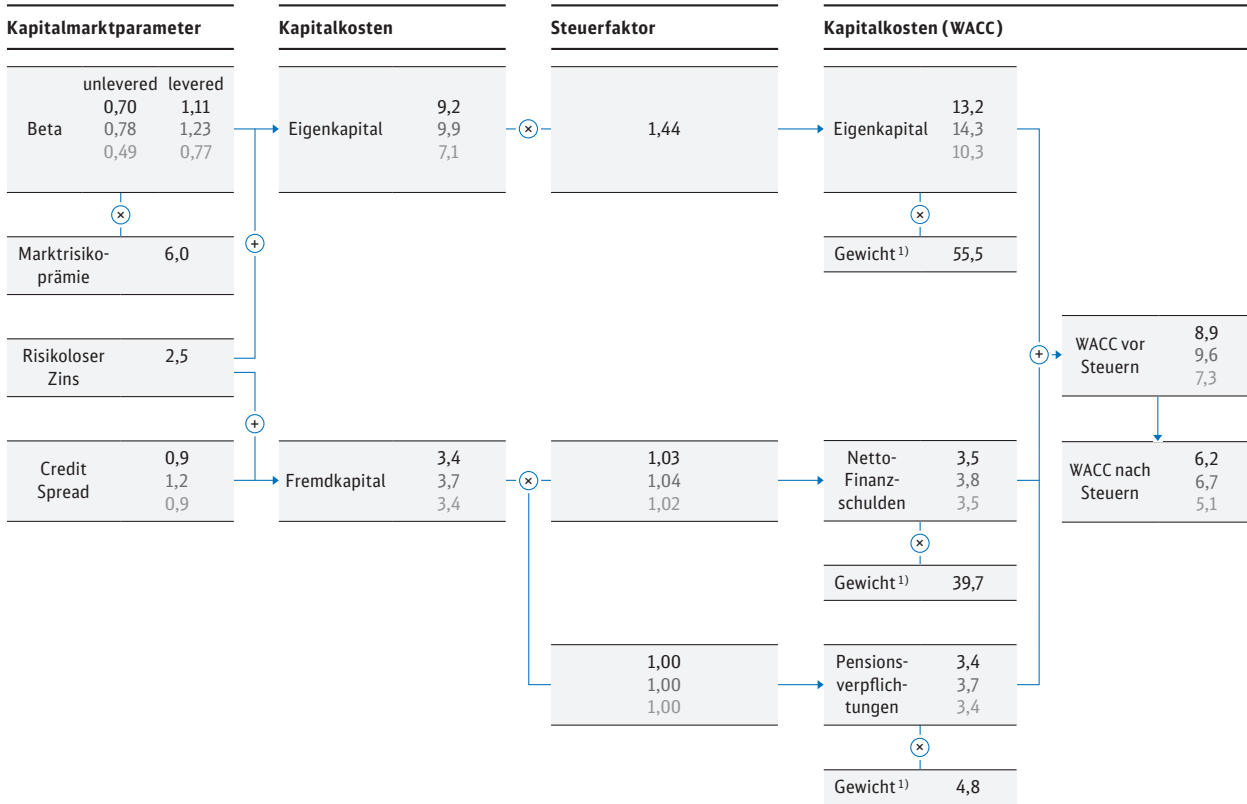
Kapitalkosten vor Steuern per 31.12. – in %	2012	2011
DB-Konzern	8,9	9,3
DB ML-Konzern	9,6	9,9
Infrastruktur	7,3	8,1

Kapitalkosten nach Steuern per 31.12. – in %	2012	2011
DB-Konzern	6,2	6,4
DB ML-Konzern	6,7	6,9
Infrastruktur	5,1	5,6

Die Kapitalkosten des DB-Konzerns ermitteln wir als einen gewichteten Zinssatz der Finanzierungsformen Eigenkapital, Netto-Finanzschulden und Pensionsverpflichtungen. Die Feststellung erfolgt einmal jährlich und reflektiert die aktuellen Kapitalmarktparameter, die geltenden steuerlichen Rahmenbedingungen und den Wertanteil der zur Finanzierung des Capital Employed eingesetzten Finanzierungsformen.

Bei der Bestimmung der unternehmensunabhängigen Kapitalmarktparameter Marktisikoprämie und risikoloser Zins werden der langfristigen Ausrichtung unseres Wertsteuerungskonzepts folgend kurzfristige Schwankungen der Renditen an Eigen- und Fremdkapitalmärkten geglättet. Die Parameterbestimmung erfolgt auf Basis des Renditetrends langjähriger Bundesanleihen sowie der langjährigen Durchschnittsverzinsung des deutschen Aktienindex DAX 30. Zudem erfolgt eine Validierung der verwendeten Parameter über aktuelle Empfehlungen anerkannter Bewertungsexperten. Die unternehmensabhängigen Kapitalmarktparameter Beta und Credit Spread messen das Risiko unserer Eigen- und Fremdkapitalfinanzierung im Vergleich zu alternativen Anlageformen. Das Beta spiegelt das Risiko des Eigenkapitals relativ zum Risiko der Aktienmärkte wider. Bei der Ermittlung wird dabei auf internationale Vergleichsunternehmen zurückgegriffen. Die Auswahl der Peer-Group-Unternehmen und deren Aggregation zum Beta folgt dabei der Geschäftsfeldstruktur des DB-Konzerns, des DB ML-Konzerns und der Infrastruktur. Der Credit Spread entspricht den aktuellen Emissionskosten des DB-Konzerns relativ zu Anleihen des Bundes bei einer unterstellten Laufzeit von zehn Jahren. Für den DB ML-Konzern erfolgt die Festlegung des Credit Spreads marktgerecht unter Rückgriff auf aktuelle Kapitalmarktdaten von Unternehmen mit vergleichbarem Bonitätsprofil.

Ableitung Kapitalkosten per 31.12.2012 – in %



■ DB-Konzern ■ DB ML-Konzern ■ Infrastruktur

¹⁾ Einfluss der Kapitalstruktur erfolgt nur über Tax Shield; aufgrund steuerlicher Organschaft Verwendung Kapitalstruktur DB-Konzern.

Die Steuerfaktoren sind auf Basis eines Steuersatzes von 30,5% errechnet. Der Steuerfaktor für Netto-Finanzschulden reflektiert die anfallende Gewerbesteuer auf hinzuzurechnende Dauerschuldzinsen, die hiernach verbleibenden Steuern werden vollständig den Eigenkapitalkosten zugeordnet. Die Gewichtung der Finanzierungsformen erfolgt marktwertorientiert. Netto-Finanzschulden und Pensionsverpflichtungen gehen zum Buchwert in die Ermittlung ein. Die Ermittlung des Eigenkapitalgewichts folgt anerkannten Methoden zur Unternehmensbewertung.

Die Gewichtung der Finanzierungsformen für den DB ML-Konzern und die Infrastruktur entspricht der des DB-Konzerns, da das aus der steuerlichen Abzugsfähigkeit der Fremdkapitalzinsen resultierende Tax Shield der steuerlichen Organschaft des DB-Konzerns entspringt.

ROCE LIEGT NOCH UNTERHALB DER KAPITALKOSTEN

Renditedifferenz – in %	2012	2011	2010	2009	2008
ROCE	8,3	7,3	6,0	5,9	8,9
WACC vor Steuern ¹⁾	9,3	9,6	8,9	8,9	8,9
Differenz	-1,0	-2,3	-2,9	-3,0	0,0

¹⁾ Wert jeweils vom Jahresbeginn.

Die Entwicklung der Renditedifferenz gibt Aufschluss darüber, dass der ROCE die Kapitalkosten lediglich im Jahr 2008 erreicht hat. Im Berichtsjahr konnte die Differenz zwischen ROCE und Kapitalkosten deutlich auf -1 Prozentpunkt verbessert werden (im Vorjahr: -2,3 Prozentpunkte).

Verschuldungskennzahlen verbessert

TILGUNGSDECKUNG

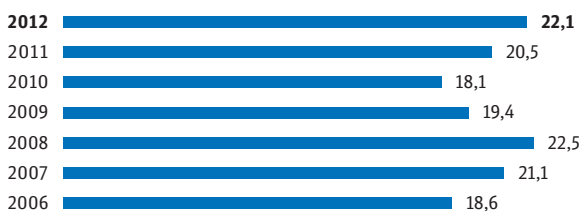
Ableitung Tilgungsdeckung – in Mio. € bzw. %	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
EBITDA bereinigt	5.601	5.141	+ 460	+ 8,9
+ Operativer Zinssaldo ^{1), 2)}	- 865	- 742	- 123	+ 16,6
Operativer Cashflow	4.736	4.399	+ 337	+ 7,7
Netto-Finanzschulden	16.366	16.592	- 226	- 1,4
+ Barwert Operate Leases	5.075	4.828	+ 247	+ 5,1
÷ Adjustierte Netto-Finanzschulden	21.441	21.420	+ 21	+ 0,1
Tilgungsdeckung	22,1	20,5	-	-

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 2012 über dem Vorjahreswert. Dies geht auf eine deutliche Verbesserung des operativen Cashflows zurück. Der leichte Anstieg der adjustierten Netto-Finanzschulden konnte dadurch kompensiert werden. Der erhöhte operative Cashflow ist auf die Verbesserung der operativen Ergebnisgrößen zurückzuführen.

Tilgungsdeckung – in %

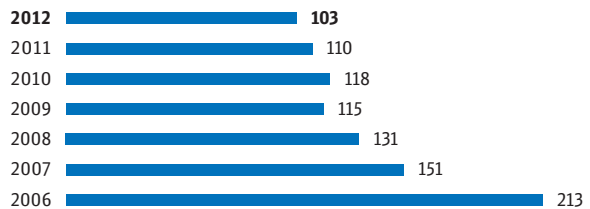


GEARING

Ableitung Gearing per 31.12. – in Mio. € bzw. %	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Finanzschulden	18.613	18.351	+ 262	+ 1,4
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	2.247	1.759	+ 488	+ 27,7
Netto-Finanzschulden	16.366	16.592	- 226	- 1,4
÷ Eigenkapital	15.934	15.126	+ 808	+ 5,3
Gearing	103	110	-	-

Das Gearing verbesserte sich im Berichtsjahr ebenfalls und liegt nur noch geringfügig über dem Zielwert von 100 %. Hintergrund der positiven Entwicklung waren das gestiegene Eigenkapital sowie der Rückgang der **Netto-Finanzschulden (1)**.

Gearing – in %



NETTO-FINANZSCHULDEN/EBITDA

Ableitung Netto-Finanzschulden/ EBITDA – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Netto-Finanzschulden	16.366	16.592	- 226	- 1,4
÷ EBITDA bereinigt	5.601	5.141	+ 460	+ 8,9
Netto-Finanzschulden/ EBITDA (Multiplikator)	2,9	3,2	-	-

Auch die Kennzahl Netto-Finanzschulden/EBITDA verbesserte sich im Berichtsjahr durch den Anstieg des **bereinigten EBITDA (2)** und den Rückgang der **Netto-Finanzschulden (1)**.

Netto-Finanzschulden/EBITDA – Multiplikator



Unternehmensspezifische Frühindikatoren und operative Werttreiber

Unsere wertorientierte Steuerung basiert auf einem System von Konjunkturindikatoren und operativen Werttreibern. Vor dem Hintergrund des Betriebs von großen und flächendeckenden Verkehrsnetzwerken im Personen- und Güterverkehr wird unser wirtschaftlicher Erfolg besonders von dem allgemeinen konjunkturellen Umfeld und der spezifischen Entwicklung auf den verschiedenen Verkehrsmärkten beeinflusst.

(1) > Seite 90f. (2) > Seite 102f.

Die Nachfrage in den Geschäftsfeldern des Personenverkehrs wird wesentlich von der Bevölkerungszahl, der Zahl der Erwerbstätigen sowie dem real verfügbaren Einkommen bestimmt. Die relative Wettbewerbssituation zur Straße wird durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise maßgeblich beeinflusst. Eine wichtige Einflussgröße für die individuelle Verkehrsmittelwahl sind die »Out-of-Pocket«-Kosten des Pkw.

In den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Arriva spielt zudem die finanzielle Ausstattung der Bestellerorganisationen eine wesentliche Rolle. Sowohl im Schienen- als auch im Busverkehr wird die Versorgung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen über langfristige Verkehrsverträge sichergestellt, die zwischen öffentlichen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen geschlossen werden. Sparmaßnahmen in den öffentlichen Haushalten können Marktvolumen und Vergütungsniveaus beeinträchtigen. Andererseits ergeben sich im europäischen Kontext auch Chancen. Erfahrungen innerhalb liberalisierter Märkte zeigten, dass nicht nur Kunden, sondern auch Steuerzahler von einer zunehmenden Öffnung der Märkte profitieren. Diese zusätzlichen Marktchancen wollen wir insbesondere im 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 Kernindustrien 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 für uns eine eher untergeordnete Rolle. Die Kundenbasis ist im Gegensatz zu DB Schenker Rail breit gestreut. Sie deckt überwiegend die Industrien Automotive, Chemie, Industrie- und Kaufmannsgüter, Hightech/Elektronik, Konsumgüter und Gesundheitswesen ab. In der Marktbearbeitung und Produktentwicklung legen wir ein besonderes Augenmerk auf

industriespezifische Lösungskompetenz für umfassende Logistikdienstleistungen und verkehrsträgerübergreifende Produktbilder. Damit stärken wir auch – im Interesse unserer Geschäftskunden – Synergien zwischen unseren Netzwerken.

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. Insoweit ist die Nachfrageentwicklung in diesen Geschäftsfeldern eine weitgehend aus den vorgelagerten **Verkehrsmärkten im Personen- und Güterverkehr (1)** abgeleitete Größe. Eine gewisse eigenständige Bedeutung hat der Vermarktungsbereich im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe. Hier ist – vergleichbar mit dem deutschen Einzelhandel – die Konsumneigung der Bevölkerung eine wichtige Einflussgröße.

Die haushalterische Ausstattung der öffentlichen Gebietskörperschaften, insbesondere des Bundes, hat im längerfristigen Kontext insbesondere Gewicht für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur. Dies gilt in Bezug auf die Finanzierung von Ersatzinvestitionen in die bestehende Infrastruktur, aber auch ganz wesentlich 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. Diesen Sachverhalt dürfen Regulierungsaktivitäten in der Schieneninfrastruktur nicht außer Acht lassen.

Die Entwicklung der aufgeführten Konjunktur- und Frühwarnindikatoren beeinflusst die Steuerung unserer Marktaktivitäten sowie 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, Integrieren sowie das 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

(1) > Seite 81ff.

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 (Pkm) 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. Diese hängt wiederum von dem auf Jahressicht weitgehend stabilen Fahrplanangebot ab. 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 prinzipiell 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 Preisleitmechanismen, 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 Schienenpersonennahver-

kehr 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 (tkm) gemessene Verkehrsleistung. Sie errechnet sich 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 zeitlichen Vorlauf disponiert werden können. Dies stellt erhöhte Anforderungen an die Abstimmung zwischen Vertrieb und Produktion und den darauf ausgerichteten optimalen Ressourceneinsatz.

Das Leistungsvolumen wird bei DB Schenker Logistics in Abhängigkeit von der Sparte gemessen: Beim europäischen Landverkehr ist die Anzahl an Sendungen entscheidend, 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. Marktvergleiche werden hier in der Regel auf Umsatzbasis durchgeführt. 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 maßgeblich für die Sparte Kontraktlogistik. Hier sind industriebezogenes Know-how und Erfahrung in der optimalen Gestaltung innerbetrieblicher Logistikprozesse wesentliche Erfolgsfaktoren.

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 für DB Netze Personenbahnhöfe für die Stationshalte und die Anzahl an Bahnhöfen.

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

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Kurzfassung Kapitalflussrechnung — in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	4.094	3.390	+704	+20,8
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-3.243	-2.283	-960	+42,0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-377	-904	+527	-58,3
Veränderung des Finanzmittelbestands	474	203	+271	+133
Flüssige Mittel per 31.12.	2.175	1.703	+472	+27,7

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 4.094 Mio. € und lag deutlich über dem Vorjahreswert. Dabei wirkten sich insbesondere Effekte aus dem verbesserten Ergebnis vor Steuern und Abschreibungen (+553 Mio. €) und positive Working-Capital-Effekte aus.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 960 Mio. €. Hierbei wirkten sich vor allem höhere Investitionen in Sachanlagen (+542 Mio. €), verbunden mit geringeren Einzahlungen aus Investitionszuwendungen infolge des Auslaufens der Konjunkturpakete im Vorjahr, aus (-366 Mio. €). Zusätzlich entfiel der Einmaleffekt aus dem

Verkauf von Arriva Deutschland im Vorjahr (-172 Mio. €). Gegenläufig stieg der Mittelzufluss aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen, der im Wesentlichen aus der Veräußerung von Metrans resultierte (+83 Mio. €).

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit verminderte sich um 527 Mio. € auf -377 Mio. €. Dies resultierte aus höheren Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen bei gleichzeitig verminderten Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen (Nettoeffekt: +913 Mio. €). Gegenläufig wirkten höhere Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen (-125 Mio. €) und die Tilgung von Commercial Paper (-202 Mio. €).

Per 31. Dezember 2012 verfügte der DB-Konzern mit 2.175 Mio. € über einen um 472 Mio. € höheren Bestand an flüssigen Mitteln.

NETTO-FINANZSCHULDEN

Netto-Finanzschulden per 31.12. — in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Darlehen des Bundes	1.789	2.092	-303	-14,5
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	1.098	1.270	-172	-13,5
Sonstige Finanzschulden ¹⁾	15.726	14.989	+737	+4,9
Finanzschulden	18.613	18.351	+262	+1,4
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	2.247	1.759	+488	+27,7
Netto-Finanzschulden	16.366	16.592	-226	-1,4

¹⁾ Im Wesentlichen Anleihen, Bankschulden, EUROFIMA-Darlehen und Commercial Paper.

Innerhalb der Finanzschulden gingen per 31. Dezember 2012 die Darlehen des Bundes auf 1.789 Mio. € zurück (per 31. Dezember 2011: 2.092 Mio. €). Anfang Januar 2012 wurde die letzte Rate des einzigen zinspflichtigen Darlehens des Bundes zurückgezahlt, sodass die Darlehen des Bundes per 31. Dezember 2012 wieder vollständig aus zinslosen Darlehen bestanden.

Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing waren per 31. Dezember 2012 infolge kontinuierlicher Tilgungen rückläufig.

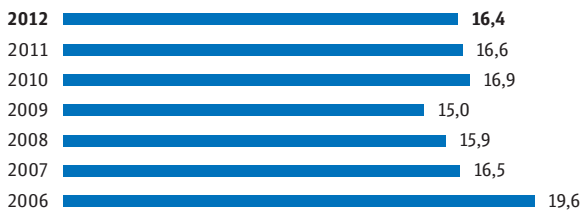
Im Rahmen der Kapitalmarktaktivitäten wurden im Berichtsjahr mit einem Gesamtvolumen von 2,2 Mrd. € acht Anleihen begeben und eine bestehende Anleihe erhöht. Gegenläufig wurden fünf Anleihen mit einem Gegenwert von 647 Mio. € getilgt. Der Bestand an ausstehenden Anleihen erhöhte sich somit per 31. Dezember 2012 um 1.462 Mio. € auf 14.096 Mio. €.

Gleichzeitig gingen im Berichtsjahr durch Tilgung eines Darlehens die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA um 434 Mio. € auf 719 Mio. € zurück.

Insgesamt sind die Finanzschulden per 31. Dezember 2012 um 262 Mio. € auf 18.613 Mio. € angestiegen.

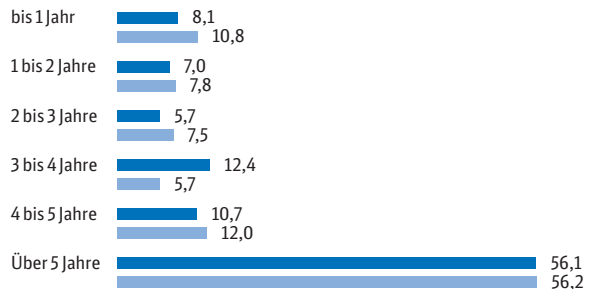
Parallel ist allerdings auch die vorgehaltene Liquidität per 31. Dezember 2012 um 472 Mio. € auf 2.175 Mio. € angestiegen. Die Finanzforderungen erhöhten sich per 31. Dezember 2012 leicht um 16 Mio. €. Dementsprechend sind die Netto-Finanzschulden per 31. Dezember 2012 um 226 Mio. € auf 16.366 Mio. € gesunken.

Netto-Finanzschulden – in Mrd. €



Die Fälligkeitsstruktur der Finanzschulden ist per 31. Dezember 2012 nahezu unverändert. Es kam zu einer leichten Verschiebung hin zu den langfristigen Finanzschulden. Der Anteil der kurzfristigen Finanzschulden hat sich demnach von rund 11 auf rund 8 % reduziert.

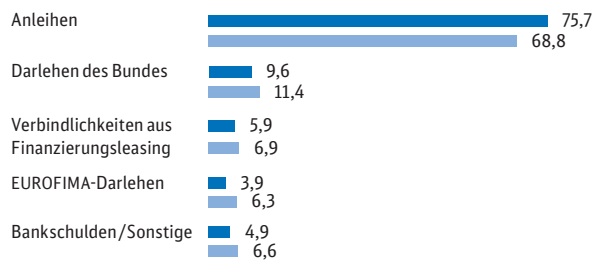
Fristigkeit Finanzschulden – in %



■ 2012 ■ 2011

Auch die Zusammensetzung der Finanzschulden ist per 31. Dezember 2012 nahezu unverändert und bestand mit rund 76 % im Wesentlichen aus Anleihen (per 31. Dezember 2011: rund 69 %) und mit rund 10 % aus Darlehen des Bundes (per 31. Dezember 2011: rund 11 %).

Zusammensetzung Finanzschulden – in %



■ 2012 ■ 2011

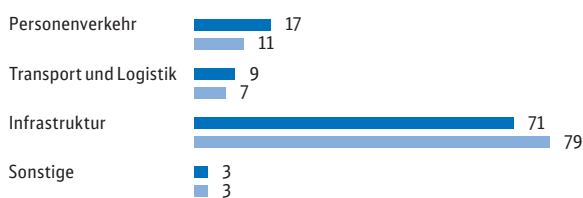
INVESTITIONEN

Investitionen – in Mio. €	BRUTTO-INVESTITIONEN		VERÄNDERUNG		NETTO-INVESTITIONEN		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%	2012	2011	absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	173	139	+34	+24,5	173	137	+36	+26,3
DB Bahn Regio	709	393	+316	+80,4	666	365	+301	+82,5
DB Arriva	468	300	+168	+56,0	467	296	+171	+57,8
DB Schenker Rail	371	260	+111	+42,7	371	260	+111	+42,7
DB Schenker Logistics	321	246	+75	+30,5	321	246	+75	+30,5
DB Dienstleistungen	268	247	+21	+8,5	268	247	+21	+8,5
DB Netze Fahrweg	5.033	5.143	-110	-2,1	962	765	+197	+25,8
DB Netze Personenbahnhöfe	552	547	+5	+0,9	178	144	+34	+23,6
DB Netze Energie	149	207	-58	-28,0	72	92	-20	-21,7
Sonstige/Konsolidierung	9	19	-10	-52,6	9	17	-8	-47,1
DB-Konzern	8.053	7.501	+552	+7,4	3.487	2.569	+918	+35,7
davon Investitionszuschüsse	4.566	4.932	-366	-7,4	-	-	-	-

Im Rahmen der Investitionstätigkeit waren auch im Berichtsjahr die wesentlichen Schwerpunkte Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie die weitere Verjüngung unseres Fahrzeugparks im Schienen- und Busverkehr. Unsere langfristige Ausrichtung haben wir mit deutlich gestiegenen Brutto-Investitionen in Höhe von 8.053 Mio. € unterlegt. Diese lagen im Berichtsjahr mehr als 7 % über dem Vorjahreswert. Noch deutlicher stiegen die Netto-Investitionen an. Sie erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich um fast 36 % auf 3.487 Mio. €.

Auf Ebene der Geschäftsfelder wurden mit Ausnahme von DB Netze Fahrweg und DB Netze Energie in allen Geschäftsfeldern höhere Brutto-Investitionen getätigt. Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg stiegen allerdings die aus Eigenmitteln finanzierten Netto-Investitionen deutlich an. Die starken Zuwächse in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Arriva waren die Folge von Fahrzeuginvestitionen für gewonnene Ausschreibungen.

Brutto-Investitionen nach Bereichen – in %



■ 2012 ■ 2011

Die Struktur der Brutto-Investitionen wurde weiterhin dominiert von den Geschäftsfeldern im Bereich Infrastruktur und hier unverändert vor allem vom Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg. Auf die Infrastrukturgeschäftsfelder entfielen in Summe rund 71 % (im Vorjahr: rund 79 %) der Brutto-Investitionen und dabei auf das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg allein rund 62 % (im Vorjahr: rund 69 %). Die Geschäftsfelder im Bereich Personenverkehr hatten einen Anteil von rund 17 % (im Vorjahr: rund 11 %) und die Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik von rund 9 % (im Vorjahr: 7 %).

Investitionsschwerpunkte nach Geschäftsfeldern

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, die Modernisierung von IC-Reisezugwagen sowie die Ausrüstung der ICE-3-Flotte und der ICE-T-Triebzüge mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS.

Der Investitionszugang im Geschäftsfeld DB Bahn Regio lag im Bereich der Fahrzeuge. Dazu gehörte die Beschaffung von Elektrotriebzügen der Baureihe 442 (Talent 2) für die S-Bahn in Nürnberg, die Regionalbahnen im Raum Berlin/Brandenburg und das E-Netz Franken sowie für Ausschreibungen in den Regionen Rhein-Sieg, Leipzig-Dresden, Mittelhessen und an der Mosel sowie von Doppelstockwagen. Auch im Bereich der Werkstätten (insbesondere in Nürnberg) und bei Fahrzeug-/Instandhaltungsanlagen (Raum Ulm) haben wir verstärkt investiert.

Der Investitionsschwerpunkt im Geschäftsfeld DB Arriva lag auf der Beschaffung von Schienenfahrzeugen und Bussen in Schweden, den Niederlanden und Osteuropa sowie Italien, Portugal und Spanien, hier jedoch mit gegenüber dem Vorjahr konstanten Investitionsvolumen.

Ebenfalls in den Fuhrpark investiert wurde im Geschäftsfeld DB Schenker Rail. Die Investitionen flossen überwiegend in Elektro- und Diesellokomotiven (V-Loks 1.000 kW), Drehgestellflachwagen, Schiebewandwagen und offene Doppelstockwagen für den Pkw-Transport. Der Zugang der Investitionen im Geschäftsfeld DB Schenker Rail ist bedingt durch erhöhte Investitionen bei der DB Schenker Rail Polska (Region East) sowie DB Schenker Rail (UK) (Region West). In der Region Central in Deutschland wurde insbesondere in Lokomotiven und Anlagen investiert – das Investitionsvolumen war im Vergleich zum Vorjahr jedoch geringer.

Die Investitionen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics wurden zum größten Teil in Europa getätigt. Die größten Einzelprojekte sind die Erweiterungen von Speditionsanlagen in der Schweiz, Tschechien, Finnland und Belgien sowie in Singapur/Singapur und Shanghai/China. Weitere größere Investitionen sind 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 68% unverändert der Schwerpunkt. Dazu gehörten insbesondere die Sanierung des Oberbaus, die Erneuerung von Leit- und Sicherungstechnik und Brücken, Maßnahmen an Bahnübergängen und Tunneln sowie die Lärmreduzierung.

Der Schwerpunkt der Investitionen entfiel auf Neu- (NBS) und Ausbaustrecken (ABS). Dazu gehörten Großprojekte wie die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8.1 Nürnberg-Erfurt und Nr. 8.2 Erfurt-Halle/Leipzig, das Projekt Stuttgart 21, die ABS Oldenburg-Wilhelmshaven, das Projekt Endausbau ABS Nord, die ABS/NBS Stelle-Lüneburg, das VDE Nr. 9 Leipzig-Dresden/S1 Dresden-Coswig, die ABS/NBS Karlsruhe-Basel und die Streckenerüchtigung Berlin-Rostock.

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe dominierten die Abschluss- und Erweiterungsarbeiten im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21, dem City-Tunnel Leipzig, dem Knoten Berlin Ostkreuz, dem Projekt VDE 9 Leipzig-Dresden sowie die Bahnhöfe Ingolstadt, Münster und Wiesbaden.

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.

Investitionen nach Regionen

Brutto-Investitionen nach Regionen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Deutschland	7.269	7.014	+255	+3,6
Europa (ohne Deutschland)	778	498	+280	+56,2
Asien/Pazifik	47	24	+23	+95,8
Nordamerika	15	7	+8	+114
Übrige Welt	6	4	+2	+50,0
Konsolidierung	-62	-46	-16	+34,8
DB-Konzern	8.053	7.501	+552	+7,4

Netto-Investitionen nach Regionen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Deutschland	2.703	2.086	+617	+29,6
Europa (ohne Deutschland)	778	494	+284	+57,5
Asien/Pazifik	47	24	+23	+95,8
Nordamerika	15	7	+8	+114
Übrige Welt	6	4	+2	+50,0
Konsolidierung	-62	-46	-16	+34,8
DB-Konzern	3.487	2.569	+918	+35,7

In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt mit rund 90% (im Vorjahr: rund 94%) unverändert in Deutschland. In der Region Deutschland ist der Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr insbesondere auf DB Bahn Regio (+316 Mio. €) zurückzuführen. Dem gegenüber steht ein Rückgang der Brutto-Investitionen bei den Infrastrukturgeschäftsfeldern DB Netze Fahrweg (-110 Mio. €) und DB Netze Energie (-58 Mio. €) infolge des Auslaufens der Konjunkturpakete.

Der starke Zuwachs gegenüber dem Vorjahr in der Region Europa (ohne Deutschland) geht auf höhere Fahrzeuginvestitionen, insbesondere in den Geschäftsfeldern DB Arriva (+168 Mio. €) und DB Schenker Rail (+111 Mio. €), zurück. DB Arriva investierte im Berichtsjahr infolge gewonnener Ausschreibungen verstärkt in den Niederlanden und Schweden. DB Schenker Rail investierte dagegen schwerpunktmäßig in Großbritannien und Polen.

In der Region Nordamerika erhöhten sich die Investitionen, da DB Schenker Logistics dort in Logistikanlagen investierte. Auch der Anstieg in der Region Asien/Pazifik resultierte aus Investitionen von DB Schenker Logistics in Logistikanlagen in China, Malaysia und Singapur.

In der Region Übrige Welt wurde der Anstieg der Investitionen insbesondere in Mexiko und Südafrika nur teilweise durch einen Investitionsrückgang in Brasilien kompensiert.

Brutto-Investitionen nach Regionen – in %



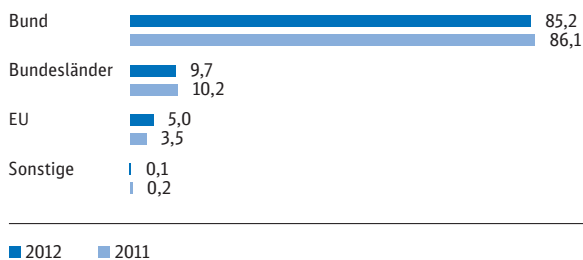
■ 2012 ■ 2011

Entwicklung der Investitionszuschüsse

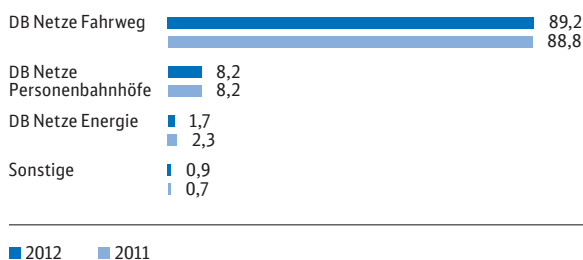
Die im Berichtsjahr erhaltenen Investitionszuschüsse sind um 366 Mio. € beziehungsweise 7,4% auf 4.566 Mio. € gesunken. Empfänger waren wie im Vorjahr fast ausschließlich unsere Infrastrukturgesellschaften.

Details zu den verschiedenen **Zuschussformen (1)** können auf unserer Internetseite eingesehen werden.

Investitionszuschüsse nach Zuschussgeber – in %



Investitionszuschüsse nach Empfänger – in %



BILANZ

Bilanz per 31.12. – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Bilanzsumme	52.490	51.791	+ 699	+1,3
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	44.206	44.059	+147	+ 0,3
Kurzfristige Vermögenswerte	8.284	7.732	+ 552	+7,1
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	15.934	15.126	+ 808	+ 5,3
Langfristiges Fremdkapital	24.608	24.238	+ 370	+1,5
Kurzfristiges Fremdkapital	11.948	12.427	- 479	- 3,9

Bilanzstruktur per 31.12. – in %	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
STRUKTUR DER AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	84,2	85,1	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	15,8	14,9	-	-
STRUKTUR DER PASSIVSEITE				
Eigenkapital	30,3	29,2	-	-
Langfristiges Fremdkapital	46,9	46,8	-	-
Kurzfristiges Fremdkapital	22,8	24,0	-	-

Der Konzern-Abschluss 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 ergaben sich im Berichtszeitraum daraus auch keine Veränderungen auf den Konzern-Abschluss.

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2012 leicht um 699 Mio. € beziehungsweise 1,3% auf 52.490 Mio. € gestiegen (per 31. Dezember 2011: 51.791 Mio. €).

Die langfristigen Vermögenswerte lagen mit 44.206 Mio. € um 0,3% beziehungsweise 147 Mio. € nur leicht oberhalb des Vorjahresendwerts (per 31. Dezember 2011: 44.059 Mio. €). Maßgeblich dafür war der Anstieg der Sachanlagen von 37.372 Mio. € per 31. Dezember 2011 auf 37.630 Mio. € per 31. Dezember 2012. Gegenläufig wirkte der Rückgang der derivativen Finanzinstrumente von 367 Mio. € per 31. Dezember 2011 auf 178 Mio. € per 31. Dezember 2012.

Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen per 31. Dezember 2012 um 7,1% beziehungsweise 552 Mio. € auf 8.284 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 7.732 Mio. €). Ursächlich hierfür waren insbesondere die Zunahme der flüssigen Mittel um 472 Mio. € sowie der Anstieg der kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 108 Mio. €. Die derivativen Finanzinstrumente reduzierten sich gegenläufig um 61 Mio. €.

Strukturell ergab sich daraus eine leichte Verschiebung in Richtung der kurzfristigen Vermögenswerte.

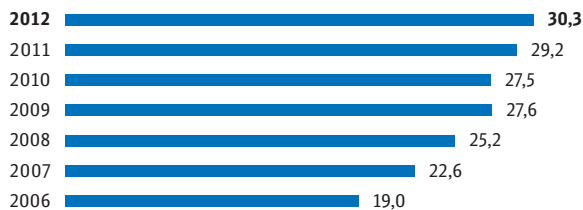
(1) > www.db.de/investitionen

Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen per 31. Dezember 2012 insbesondere das Eigenkapital. Dieses stieg im Wesentlichen ergebnisbedingt um 5,3% beziehungsweise 808 Mio. € auf 15.934 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 15.126 Mio. €). Das langfristige Fremdkapital stieg um 370 Mio. €, während das kurzfristige Fremdkapital um 479 Mio. € zurückging. Ursächlich hierfür war die Entwicklung der kurz- und langfristigen **Finanzschulden (1)**.

Infolge des Anstiegs des Eigenkapitals und des Rückgangs des Fremdkapitals stieg die Eigenkapitalquote von 29,2% per 31. Dezember 2011 auf 30,3% per 31. Dezember 2012 an.

In der Struktur der Passivseite liegt der Anteil des langfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme per 31. Dezember 2012 nahezu unverändert bei 46,9% (im Vorjahr: 46,8%). Der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals ist per 31. Dezember 2012 von 24,0 auf 22,8% zurückgegangen.

Eigenkapitalquote – in %



Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente 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 2012 5.075 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 4.828 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 2012 beträgt die Gesamtverpflichtung 6.280 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 5.076 Mio. €), der Zeitwert des Planvermögens 2.891 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 2.597 Mio. €) und die in der Bilanz erfasste Nettoschuld 2.071 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 1.981 Mio. €). Durch die Saldierung der Verpflichtungen mit dem Planvermögen ergibt sich daher eine Verkürzung der Bilanzsumme in Höhe von 2.891 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 2.597 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. Dementsprechend werden daraus auch keine wesentlichen künftigen Auswirkungen erwartet.

Inanspruchnahmen bilanzieller Wahlrechte

Inanspruchnahmen bilanzieller Wahlrechte (3) werden im Anhang erläutert.

(1) > Seite 102f. (2) > Seite 175ff. (3) > Seite 182ff.

Entwicklung der Geschäftsfelder

- > STARKE ENTWICKLUNG IM PERSONENVERKEHR
- > TRANSPORT- UND LOGISTIKAKTIVITÄTEN IN SCHWIERIGEM UMFELD
- > INFRASTRUKTURGESCHÄFTSFELDER MIT STÄRKERER KONZERNEXTERNER NACHFRAGE

PERSONENVERKEHR

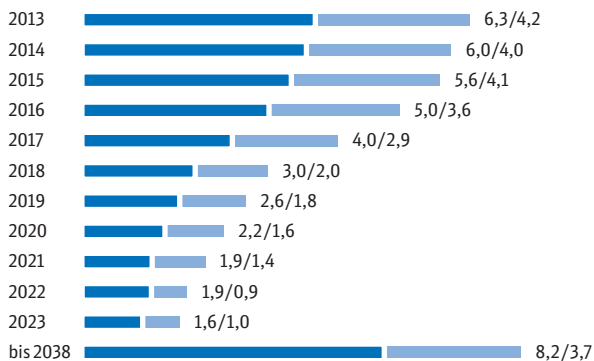
Auftragsentwicklung weiter positiv

GESICHERTES AUFTRAGSVOLUMEN ANGESTIEGEN

In den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Arriva 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 per 31. Dezember 2012 gegenüber dem Vorjahresstichtag um rund 1 Mrd. € auf 79,5 Mrd. € erhöht. Es unterteilt sich in 48,3 Mrd. € gesicherte und 31,2 Mrd. € ungesicherte Erlöse. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 8 Mrd. € und Prämissenänderungen von rund 3 Mrd. €, die im Wesentlichen aus gestiegenen Energiekosten und Trassenpreisen resultieren, stehen dabei Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 10 Mrd. € gegenüber.

Erlöse aus Verkehrsverträgen DB Bahn Regio und DB Arriva – in Mrd. €



■ Gesicherte Erlöse ■ Ungesicherte Erlöse

Entwicklung Auftragsvolumen im Personenverkehr – in Mrd. €	31.12.2012	31.12.2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB Bahn Regio	60,9	59,6	+1,3	+2,2
gesichert	40,2	38,0	+2,2	+5,8
ungesichert	20,7	21,6	-0,9	-4,2
DB Arriva	18,6	18,9	-0,3	-1,6
gesichert	8,1	8,1	-	-
ungesichert	10,5	10,8	-0,3	-2,8
Insgesamt	79,5	78,5	+1,0	+1,3
gesichert	48,3	46,1	+2,2	+4,8
ungesichert	31,2	32,4	-1,2	-3,7

VERKEHRSVERTRÄGE IN DEUTSCHLAND

Abgeschlossene Verkehrsverträge (Schiene) 2012	Laufzeit	UMFANG IN MIO. ZUGKM	
		p. a.	insgesamt ¹⁾
Netz Nord-Süd	12/2014 - 12/2026	9,4	112,8
Elektronetz Nord Sachsen-Anhalt	12/2013 - 12/2028	6,3	94,5
Netz Mitte S-H Los A	12/2014 - 12/2027	4,6	59,8
RE 2 und RE 42 NRW	12/2014 - 12/2029	3,9	56,4
S5/S8 NRW	12/2014 - 12/2029	3,6	54,0
Dieselnetz Südwest Los 1	12/2015 - 06/2038	3,1	70,8
Dieselnetz Eifel-Westerwald-Sieg Los 1	12/2014 - 12/2030	2,5	40,0
Kurhessenbahn	12/2012 - 12/2013	1,3	1,3
Niddertal	12/2010 - 12/2012	0,7	1,4
Dreieich	12/2011 - 12/2013	0,5	1,0
SPNV-Leistungen Vogtlandkreis	06/2012 - 06/2016	0,4	1,7
RE 12 Süd	01/2012 - 06/2012	0,1	0,1
Insgesamt¹⁾		36,4	493,8

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland wurden von den Bestellerorganisationen im Berichtsjahr 23 Vergabeverfahren abgeschlossen (im Vorjahr: 24). Insgesamt wurden rund 70 Mio. Zugkilometer (Zugkm) vergeben (im Vorjahr: 81 Mio. Zugkm). Von den im Berichtsjahr vergebenen Zugkilometern wurden 89 % (im Vorjahr: 80 %) vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Wir konnten 12 Verfahren (im Vorjahr: 14 Verfahren) beziehungsweise 52 % der vergebenen Zugkilometer gewinnen (im Vorjahr: 72 %).

> **Entwicklung der Geschäftsfelder 108**
Kunde und Qualität 136
Soziales 142
Ökologie 149

Weitere Informationen 157
Risikobericht 160
Nachtragsbericht 166
Prognosebericht 167

Abgeschlossene Verkehrsverträge (Bus) 2012	Laufzeit	UMFANG IN MIO. BUSKM	
		p. a.	insgesamt ¹⁾
Bündel Lippe I (Oerlinghausen - Bad Salzuflen)	12/2012-12/2020	1,6	12,5
Ostholstein - Netz Süd	12/2012-12/2022	1,1	11,0
NVV Niestetal (110)	12/2012-12/2020	1,1	8,8
KVV Ettlingen 1 Mittelbereich	12/2012-12/2020	1,0	8,3
VRN Germersheim Los 3	12/2012-12/2020	0,9	7,1
HVV Trittau (OD 2)	12/2012-12/2020	0,9	6,8
VRN Frankenthal	06/2012-06/2020	0,9	6,8
MVV 635	12/2013-12/2018	0,5	2,6
Stadtverkehr Radolfzell	10/2013-12/2016	0,4	1,4
MVV 213	12/2012-12/2020	0,3	2,0
EWV Stadtbus Korbach (502)	12/2012-12/2020	0,1	0,8
Sonstige	2013-2018/20/21	0,0	0,7
Insgesamt¹⁾		8,8	68,8

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

Im Busverkehr wurden in Deutschland im Berichtsjahr Leistungen mit einem Gesamtvolumen von nahezu 40 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) (im Vorjahr: 41 Mio. Nkm) in 70 Verfahren (im Vorjahr: 55 Verfahren) vergeben. Von den neu vergebenen Nutzwagenkilometern wurden 45 % (im Vorjahr: 37 %) vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Im Berichtsjahr haben wir an 55 Ausschreibungen (im Vorjahr: 25 Ausschreibungen) mit einem Volumen von 35 Mio. Nkm (im Vorjahr: 27 Mio. Nkm) teilgenommen. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 25 % (im Vorjahr: 45 %) erzielen.

VERKEHRSVERTRÄGE IN EUROPA (OHNE DEUTSCHLAND)

DB Arriva hat sich im Berichtsjahr selektiv europaweit an Ausschreibungen beteiligt. Wesentliche Ausschreibungserfolge konnten in Großbritannien, Dänemark, Ungarn und den Niederlanden erzielt werden.

Im Busverkehr war die Entwicklung uneinheitlich. Während wir in den Niederlanden und Ungarn unsere Marktposition durch zusätzliche Gewinne ausbauen und in Großbritannien und Dänemark verloren gegangene Verkehre durch Ausschreibungsgewinne weitgehend kompensieren konnten, wurden in Schweden zwei Ausschreibungen an Wettbewerber vergeben.

Abgeschlossene Verkehrsverträge (Bus) 2012	Laufzeit	UMFANG IN MIO. BUSKM		
		p. a.	insgesamt ¹⁾	
Niederlande	Provinz Südholland (Zuid-Holland Noord)	12/2012-12/2020	20,9	167,2
Niederlande	Nord- und Südwest-Friesland	12/2012-12/2020	17,6	140,8
Großbritannien	London (13 Teilstrecken)	jeweils 5 Jahre	14,2	71,2
Italien ²⁾	SIA	07/2012-12/2013	10,4	15,6
Schweden	Marsta	08/2013-08/2018	9,7	48,5
Italien ²⁾	SAIA Trasporti	07/2012-12/2013	6,7	10,1
Schweden	Ekerö	08/2013-08/2018	5,9	29,5
Ungarn	BKV-BKK pkt 7, 8 ³⁾	05/2013-05/2021	5,6	45,2
Dänemark	Midtraffik (3 Linien)	07/2012-07/2017-20	4,5	28,8
Großbritannien	London (5 Teilstrecken)	jeweils 2 Jahre	3,1	6,2
Ungarn	BKV-BKK pkts 2, 3, 6 ³⁾	05/2012-05/2013/14	2,9	5,0
Dänemark	Nordjyllands Trafikselskab 18	07/2012-07/2020	1,7	13,6
Schweden	Stockholm E21e	08/2013-08/2014	1,1	1,2
Ungarn	BKV-BKK pkt 5 ³⁾	05/2012-05/2013	0,8	0,8
Dänemark	Fynbus	08/2012-08/2018	0,7	4,2
Dänemark	Movia A9	10/2012-12/2018	0,1	0,6

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

²⁾ Verlängerung des bestehenden Vertrags bis zur anstehenden Ausschreibung.

³⁾ Ausschreibungsgewinn durch das Joint Venture VT-Transman Személyszállító es Szolgáltató Kft, Székesfehérvár/Ungarn. Die angegebenen Verkehrsvolumina entsprechen den DB Arriva zuzurechnenden Anteilen.

Im Schienenverkehr konnte DB Arriva im Berichtsjahr zwei kleinere Ausschreibungen in Schweden und Dänemark gewinnen.

Abgeschlossene Verkehrsverträge (Schiene) 2012	Laufzeit	UMFANG IN MIO. ZUGKM		
		p. a.	insgesamt ¹⁾	
Schweden	Lidingöbanan	08/2012-08/2013	0,4	0,4
Dänemark	Vestbanen	07/2012-12/2018	0,3	2,0

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

In Großbritannien gewannen wir im Berichtsjahr zudem drei Ausschreibungen für Krankentransporte. Zwei Verträge starteten im Juli 2012 und haben bei einem Umfang von jeweils

4,2 Mio. km pro Jahr eine Laufzeit von fünf Jahren. Der dritte Vertrag startet im April 2013 und hat bei einem Umfang von 3,3 Mio. km pro Jahr eine Laufzeit von drei Jahren.

Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr

REDESIGN DER ICE-2-FLOTTE GEHT WEITER VORAN

Das Anfang 2011 begonnene Redesign der ICE-2-Flotte soll bis Mitte 2013 abgeschlossen werden. Das Investitionsvolumen beträgt über 100 Mio. €. Bis zum Ende des Berichtsjahres waren von insgesamt 44 ICE-2-Zügen bereits 38 Züge grundlegend modernisiert. Neben technischen Komponenten wie einer verbesserten Kupplungstechnik umfasst das Maßnahmenpaket vor allem Modernisierungsarbeiten im Innenraum der Züge sowie zahlreiche Veränderungen, die mobilitätseingeschränkten Fahrern ihre Reise erleichtern.

ERSTE MODERNISIERTE IC-WAGEN IM EINSATZ

Die ersten modernisierten IC-Wagen sind seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 auf der Strecke Hamburg–Köln–Mainz–Stuttgart im Einsatz. Durch die Modernisierungsmaßnahmen wird sich der Komfort für die Reisenden erheblich verbessern. Bis Ende 2014 sollen rund 770 Reisezugwagen des innerdeutschen IC- und des internationalen EC-Verkehrs für insgesamt 250 Mio. € umfangreich modernisiert werden. Die ersten rund 150 modernisierten Wagen konnten ab Mitte Dezember 2012 wieder in Betrieb genommen werden.

ENTWICKLUNG DER VERFÜGBARKEIT DER ICE-FLOTTE

Die Verfügbarkeit der ICE-Flotte war auch im Berichtsjahr vor allem aufgrund geringer Fahrzeugreserven eingeschränkt. Erwartete Verbesserungen bei der Verfügbarkeit der ICE-3- und -T-Flotte sind infolge von Verzögerungen bei dem geplanten Austausch von Radsatzwellen bisher nicht eingetreten.

Nach aktuellem Erkenntnisstand wird die Zulassung der von der Industrie neu entwickelten ICE-3-Treibradsätze durch das Eisenbahnbundesamt voraussichtlich erst im ersten Quartal 2013 erfolgen. Dadurch wird sich die Umrüstung der Züge verzögern, sie wird voraussichtlich erst im Jahr 2015 abgeschlossen werden.

Die Neuentwicklung und Erprobung der Treib- und Lauf-radsätze des ICE T durch die Industrie sind noch nicht abgeschlossen. Gleichzeitig steht die erforderliche Zulassung der Züge mit den neuen Radsätzen durch das Eisenbahnbundesamt noch aus und wird unserer Einschätzung nach nicht vor Ende 2013 erfolgen. Erst im Anschluss daran wird der Austausch in Zusammenarbeit mit der Industrie durchgeführt, sodass sich die Umrüstung der ICE-T-Flotte vermutlich noch bis Ende 2016 verzögern wird.

ANHALTENDE VERZÖGERUNGEN BEI DER AUSLIEFERUNG NEUER ICE-ZÜGE

Zur Verstärkung der ICE-3-Flotte haben wir bei Siemens 16 ICE-3-Züge der Baureihe 407 bestellt. Sie sollen in Deutschland, Frankreich und Belgien eingesetzt werden, gegebenenfalls ist auch eine Erweiterung des Einsatzgebiets auf andere Länder in Westeuropa möglich. Da sich die Lieferung verzögert, wird die volle Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge inklusive aller Auslandszulassungen frühestens Ende 2016 erwartet.


Von diesen Lieferverzögerungen ist insbesondere der Ausbau der internationalen Fernverkehre betroffen. Eine volle Einsatzfähigkeit der Züge nach Frankreich und Belgien vor Ende 2016 ist daher nicht realistisch. Erst im Anschluss daran sind die Voraussetzungen geschaffen, um auch die weiteren Planungen für eine Verbindung nach London zu realisieren.






WEITERE EREIGNISSE 2012

- > Gemeinsam mit der SNCF wurde im März 2012 die Direktverbindung zwischen Frankfurt am Main und Marseille in Betrieb genommen. Über die neue Schnellfahrstrecke Rhine-Rhône verkürzen sich die Reisezeiten zwischen Südwestdeutschland und Südfrankreich damit um bis zu 90 Minuten. Zum Einsatz kommt der neue Doppelstockzug TGV Euroduplex.
- > In den fünf Jahren des Bestehens des deutsch-französischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs haben seit der Betriebsaufnahme am 10. Juni 2007 rund 6,3 Millionen Fahrgäste die Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Deutschland und Frankreich genutzt.
- > Eine Kooperation mit den SBB verfolgt das Ziel einer Verbesserung der Angebote im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz.
- > Vor zehn Jahren wurde die Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main in Betrieb genommen. Seitdem haben über 100 Millionen Reisende diese Verbindung genutzt, die so mit täglich rund 36.000 Fahrgästen eine der am stärksten nachgefragten Strecken ist.
- > Seit ihrer Einführung vor 20 Jahren hat sich die BahnCard zu einer der erfolgreichsten Kundenkarten Deutschlands entwickelt. 4,9 Millionen Kunden waren Ende 2012 im Besitz einer BahnCard.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr erbringt Fernverkehrsleistungen auf der Schiene in Deutschland und im grenzüberschreitenden Verkehr in unsere Nachbarländer. Kerngeschäft des Geschäftsfelds ist der Tageslinienverkehr mit ICE-, IC- und EC-Verbindungen. Darüber hinaus bietet DB AutoZug Autoreise- und Nachtzugverkehre an.

Die Strategie des Geschäftsfelds richtet sich entlang der drei Dimensionen der DB2020  aus:

- > **Profitabler Marktführer** : Wir wollen Reisende mit unserem Versprechen überzeugen, schnelle und komfortable Verbindungen zu attraktiven Preisen in Deutschland und in die großen Metropolen der Nachbarländer anzubieten. Wesentlich für die langfristige und kundenorientierte Erfolgssicherung ist die kontinuierliche Steigerung der **Produkt- und Servicequalität** . Aus diesem Grund liegt ein Schwerpunkt auf der Fortsetzung der Modernisierung der Bestandsflotte sowie der Beschaffung neuer Fahrzeuge. Bis Mitte 2013 wird die gesamte **ICE-2-Flotte (1)** einem Redesign unterzogen. Die Generalüberholung von über 770 **IC/EC-Reisezugwagen (1)** soll Ende 2014 abgeschlossen sein. Zusätzlich haben wir für den Einsatz im IC-Netz 27 neue IC-Doppelstockzüge und 16 weitere **ICE-3-Züge (1)** der Baureihe 407 bestellt. Als neue Plattform für den Fernverkehr haben wir die Beschaffung der ICx-Züge eingeleitet, die voraussichtlich ab Dezember 2017 in Betrieb gehen sollen.
- > **Top-Arbeitgeber** : Wir wollen die Entwicklung von Initiativen zur Mitarbeiterbindung und -gewinnung vorantreiben sowie verstärkt in die Zufriedenheit unserer Mitarbeiter investieren. Die Ergebnisse der im Berichtsjahr durchgeführten Mitarbeiterbefragung werden hierfür maßgebend sein.
- > **Umwelt-Vorreiter** : Wir weiten unsere **CO₂-freien Angebote**  ab 2013 erheblich aus, um unserem Anspruch, Umwelt-Vorreiter zu sein, gerecht zu werden. Zusätzlich zur Kooperation **Fahrtziel Natur (2)** werden ab April 2013 die Reisen von Kunden des Geschäftskundenprogramms bahn.corporate sowie von Kunden mit BahnCard oder Streckenzeitkarten standardmäßig mit 100% Ökostrom durchgeführt. Ebenso können sich alle weiteren Kunden optional für eine CO₂-freie Reise entscheiden.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Das Berichtsjahr verlief für das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr sehr positiv. Deutliche Leistungssteigerungen wirkten sich entsprechend auf die wirtschaftliche Entwicklung aus.

DB Bahn Fernverkehr Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende Schiene in Mio.	131,3	125,2	+ 6,1	+ 4,9
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	37.357	35.565	+1.792	+ 5,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	145,1	145,5	- 0,4	- 0,3
Auslastung in %	50,3	46,8	-	-
Gesamtumsatz	4.074	3.794	+280	+7,4
Außenumsatz	3.941	3.666	+275	+7,5
EBITDA bereinigt	684	504	+180	+35,7
EBIT bereinigt	364	157	+207	+132
Brutto-Investitionen	173	139	+34	+24,5
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	15.947	15.976	-29	-0,2

Die Leistungsentwicklung im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr war im Berichtsjahr sehr erfreulich. Leistungsverbesserungen und kontinuierliche Vermarktungserfolge führten in Verbindung mit dem Wegfall von Belastungen durch Großbaustellen wie zum Beispiel die Arbeiten am Ost-West-Korridor im ersten Halbjahr 2011 zu positiven Effekten. Insgesamt stiegen die Zahl der Reisenden (+ 4,9%), die Verkehrsleistung (+ 5,0%) und die Auslastung (+ 3,5 Prozentpunkte) im Vergleich zum Vorjahr deutlich an. Die Betriebsleistung ging dabei geringfügig zurück (- 0,3%).

Diese Leistungsverbesserungen spiegelten sich, verbunden mit positiven Preiseffekten, auch spürbar in der Umsatzentwicklung wider. Sowohl der Gesamt- als auch der Außenumsatz legte deutlich um über 7% zu. Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich im Berichtsjahr infolge von höheren Erträgen aus Fahrzeugvermietung und dem Ausbau unserer Kooperation mit der russischen Staatsbahn RZD im Nachtzugverkehr.

Der Materialaufwand stieg unterproportional um 2,0% an. Treiber hierfür waren im Wesentlichen Rückstellungszuführungen für Instandhaltungsverpflichtungen der DB AutoZug GmbH sowie Preissteigerungen für die Infrastrukturnutzung; gegenläufig wirkten geringere Aufwendungen infolge des milden Winters. Der Personalaufwand lag tarifbedingt 2,3% über dem Vorjahreswert. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen unter anderem aufgrund eines erhöhten Mietaufwands für Fahrzeuge. Die Abschreibungen gingen – insbesondere für Züge der ICE-2-Flotte und Reisezugwagen – deutlich zurück.

Die höheren Umsatzerlöse und die nur unterproportional gestiegenen Aufwendungen führten im Ergebnis zu einem Zuwachs im bereinigten EBITDA um 180 Mio. € auf 684 Mio. € und im bereinigten EBIT um 207 Mio. € auf 364 Mio. €.

Gegenüber dem Vorjahr deutlich umfangreichere Modernisierungsarbeiten an der Fahrzeugflotte führten zu einem deutlichen Anstieg der Brutto-Investitionen um 24,5 %. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (1)** beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 31. Dezember 2012 nahezu auf Vorjahresniveau.

Geschäftsfeld DB Bahn Regio

GEWINNQUOTE UNTER VORJAHRESNIVEAU

DB Bahn Regio musste sich im Berichtsjahr in einem wettbewerbsintensiven deutschen Regionalverkehrsmarkt behaupten und konnte sowohl im Schienen- als auch im Busverkehr einige **Vergabeverfahren (2)** erfolgreich abschließen. Insgesamt lag die **Gewinnquote (2)** allerdings unter dem Niveau der Vorjahre.

ANHALTENDE VERZÖGERUNGEN BEI DER AUSLIEFERUNG NEUER REGIO-ZÜGE

DB Bahn Regio und Bombardier haben im Jahr 2007 einen Rahmenvertrag über die Entwicklung, Herstellung und Lieferung von bis zu 321 elektrischen Triebzügen (ET) der Baureihe 442 (Talent 2) auf Plattformbasis geschlossen. Insgesamt haben wir 295 Fahrzeuge abgerufen.

Um trotz bestehender Fahrzeugmängel die Auslieferung der Fahrzeuge voranzutreiben, haben wir uns mit Bombardier auf ein Vorgehen verständigt, bei dem weitere Abnahmen stattfinden, jedoch Einbehalte von den Kaufpreisen erfolgen. Auf Grundlage dieser Vereinbarung wurden bis zum Berichtsjahresende 132 Fahrzeuge geliefert und abgenommen. Sämtliche Fahrzeuge wurden bislang mit Verzug ausgeliefert. Darüber hinaus befindet sich Bombardier mit der Auslieferung weiterer 73 Fahrzeuge in Verzug. Aufgrund dieser Verzögerungen sind Ersatzverkehre mit Altfahrzeugen notwendig. Die restlichen 90 Fahrzeuge sollen in den Folgejahren ausgeliefert werden.

BEIHILFEVERFAHREN UND AUSKUNFTSERSUCHEN ZU VERKEHRSVERTRÄGEN

Die Veolia Verkehr GmbH (Veolia, vormals Connex Regiobahn GmbH) hat im August 2003 bei der Europäischen 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 Ländern Brandenburg und Berlin. Veolia ist der Auffas-

sung, dass es sich bei der von der DB Regio AG erhaltenen vertraglichen Vergütung um eine Beihilfe im Sinne der europarechtlichen Vorschriften handelt.

Die Kommission hat mit Beschluss vom 23. Oktober 2007 das förmliche Prüfverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland (Bund) eingeleitet und mehrere Auskunftersuchen an den Bund und die DB Regio AG gerichtet. Die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens ist ein Verfahrensschritt und greift den Ergebnissen der Kommissionsprüfung in keiner Weise vor. Sowohl der Bund als auch die DB Regio AG haben in den Stellungnahmen zu den Auskunftersuchen ausgeführt, dass aus ihrer Sicht keine rechtswidrige Beihilfe vorliegt.

Neben dem Beihilfeverfahren Berlin-Brandenburg ergingen Auskunftersuchen der Europäischen Kommission zum Verkehrsvertrag S-Bahn Berlin, zum Verkehrsvertrag Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und zu den Schienenaußenstrecken beziehungsweise dem Verkehrsvertrag Baden-Württemberg. Sämtliche Auskunftersuchen wurden durch die Bundesregierung unter Beteiligung der DB Regio AG und der betroffenen Länder umfassend beantwortet. Die Verträge sind nicht Gegenstand einer förmlichen Prüfung, sondern befinden sich im Status einer Vorprüfung; es ist insoweit auch offen, ob und wenn inwieweit die Kommission weitere Schritte einleitet.


WEITERE EREIGNISSE 2012

- > Im Berichtsjahr haben wir zwei **Rahmenverträge (3)** mit dem polnischen Hersteller PESA über die mögliche Lieferung von insgesamt bis zu 470 Dieseltriebzügen abgeschlossen, um bei den anstehenden Vergaben im Bereich Dieseltraktion mit einem modernen und günstigen Fahrzeug wettbewerbsfähig zu sein.





MÄRKTE UND STRATEGIE

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 werden. Das entspricht rund der Hälfte des gesamten deutschen SPNV-Markts.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Regio erbringt im SPNV und ÖSPV Beförderungsleistungen in Deutschland und betreibt sein Geschäft im Hinblick auf das Zusammenspiel von Wirtschaftlichkeit, Kunden- und Mitarbeiterorientierung sowie innovativen und ökologischen Aspekten.

Die Strategie des Geschäftsfelds richtet sich entlang der drei Dimensionen der DB2020  aus:

(1) > Seite 103 ff. (2) > Seite 108 f. (3) > Seite 157

- > **Marktposition profitabel verteidigen** : Im Berichtsjahr lagen unsere Ausschreibungsgewinne im SPNV-Markt unter dem Vorjahresniveau. Mit dem Ziel einer nachhaltigen Verbesserung der Erlös- und Kostenposition haben wir verschiedene Maßnahmen aufgesetzt, damit wir uns auch langfristig als nationaler Marktführer im SPNV-Markt behaupten können. Der Intensivierung des Wettbewerbs und dem somit steigenden Kostendruck in wettbewerblichen Verfahren in der Sparte Bus begegnen wir mit umfassenden Effizienzprogrammen. Langfristig sollen der Marktanteil im ÖSPV-Markt gehalten und profitable Wachstumschancen genutzt werden.
- > **Kundenzufriedenheit steigern** : Unser Dienstleistungsversprechen gegenüber unseren beiden Kundengruppen – Bestellern und Fahrgästen – ist ein zentraler Punkt unseres Handelns. Es gilt, neben den Effektivitäts- und Effizienzmaßnahmen auch die Kundenorientierung weiter in den Fokus unserer Tätigkeit zu rücken. Im Rahmen der konzernweiten **Kunden- und Qualitätsinitiative (1)** setzen wir dazu konkrete Maßnahmen zur Verbesserung unserer Leistungen um. Auf Basis regelmäßiger Aufgabenträgerbefragungen sowie Marktforschungen zu Fahrgastbedürfnissen leiten wir Maßnahmen zur Steigerung der Kundenzufriedenheit ab.
- > **Mitarbeiterzufriedenheit steigern** : Zufriedene Mitarbeiter sind die Basis für erfolgreiches Handeln. Daher messen wir in regelmäßigen Abständen die Zufriedenheit unserer Mitarbeiter und leiten aus den Ergebnissen Maßnahmen ab, die wir dann zielgerichtet umsetzen.
- > **Umweltvorteile weiterentwickeln** : Langfristiger Unternehmenserfolg wird auch durch die Übernahme ökologischer Verantwortung bestimmt. Aus diesem Grund wollen wir unsere Stärke als umweltfreundlicher Verkehrsträger insbesondere im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr weiter ausbauen, indem wir unter anderem in Fahrzeuge investieren, die über umweltfreundliche Emissionsstandards verfügen.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die wirtschaftliche Entwicklung des Geschäftsfelds DB Bahn Regio war im Berichtsjahr von der heterogenen Entwicklung der Sparten Schiene und Bus gekennzeichnet. Während die Sparte Schiene aufgrund von Leistungszuwächsen insgesamt eine erfreuliche Entwicklung aufwies, verzeichnete die Sparte Bus Leistungs- und Umsatzeinbußen aufgrund von negativ wirkenden demografischen Effekten sowie einem erhöhten Wettbewerbsdruck.

DB Bahn Regio Ausgewählte Kennzahlen – in Mio.€	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende in Mio.	2.565	2.553	+12	+ 0,5
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	51.778	51.074	+704	+1,4
Gesamtumsatz	8.907	8.718	+189	+2,2
Außenumsatz	8.819	8.628	+191	+2,2
Bestellerentgelte	4.265	4.260	+5	+0,1
EBITDA bereinigt	1.439	1.361	+78	+5,7
EBIT bereinigt	882	801	+81	+10,1
Brutto-Investitionen	709	393	+316	+80,4
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	36.959	37.131	-172	-0,5

Die Entwicklung der Verkehrsleistung der beiden Sparten Schiene und Bus im Geschäftsfeld DB Bahn Regio war im Berichtsjahr differenziert. Zuwächsen im Schienenverkehr standen Rückgänge im Busverkehr gegenüber.

Auch die wirtschaftliche Entwicklung des Geschäftsfelds DB Bahn Regio wurde im Berichtsjahr im Wesentlichen durch die Entwicklung der Sparte Schiene geprägt. Den Umsatzzuwächsen im Schienenverkehr standen unterproportionale Kostensteigerungen gegenüber, sodass die bereinigten Ergebnisgrößen spürbar anstiegen. Auch die Sparte Bus leistete trotz rückläufiger Umsatzerlöse einen positiven Beitrag zur Ergebnisentwicklung des Geschäftsfelds. Dies gelang unter anderem aufgrund erster ergebniswirksamer Effekte der eingeleiteten Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung, wie der Portfoliooptimierung.

Die daraus resultierende positive Entwicklung des bereinigten Ergebnisses des Geschäftsfelds führte zu einem Anstieg des bereinigten EBITDA um 78 Mio. € auf 1.439 Mio. € und des bereinigten EBIT um 81 Mio. € auf 882 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen stiegen infolge höherer Investitionen in der Sparte Schiene deutlich an. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (2)** beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter des Geschäftsfelds ist im Vergleich zum 31. Dezember 2011 nahezu unverändert (-0,5%). Leichte Zuwächse in der Sparte Schiene wurden dabei durch einen Rückgang in der Sparte Bus überkompensiert.

Sparte Schiene

Insgesamt stellte sich die wirtschaftliche Entwicklung in der Sparte Schiene infolge von Zuwächsen bei der Verkehrsleistung und der Zahl der Reisenden im Berichtsjahr positiv dar. Negativ wirkten sich jedoch Ausschreibungsverluste und Belastungen durch verzögerte Fahrzeugauslieferungen aus. Der Tarifabschluss führte zu einem höheren Personalaufwand.

Sparte Schiene Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende in Mio.	1.892	1.850	+ 42	+2,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	44.201	43.152	+1.049	+2,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	496,8	502,5	- 5,7	-1,1
Gesamtumsatz	8.030	7.776	+254	+ 3,3
Außenumsatz	7.608	7.412	+196	+ 2,6
Bestellerentgelte	4.265	4.260	+ 5	+ 0,1
EBITDA bereinigt	1.301	1.224	+77	+ 6,3
EBIT bereinigt	813	736	+77	+10,5
Brutto-Investitionen	628	304	+324	+107
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	28.700	28.644	+ 56	+ 0,2

Die Leistungsentwicklung in der Sparte Schiene war geprägt durch Zuwächse bei der Zahl der Reisenden (+2,3%) und der Verkehrsleistung (+2,4%), getrieben von Nachfragesteigerungen in den Regionen Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern sowie Verbesserungen im Betrieb bei der S-Bahn Berlin. Die Betriebsleistung ging jedoch infolge von im Berichtsjahr wirksam gewordenen Ausschreibungsverlusten in den Regionen Südost, Bayern, Nord und Hessen insgesamt leicht zurück (-1,1%).

Infolge der Leistungszuwächse und von Preismaßnahmen stiegen die Umsatzerlöse sowie die Bestellerentgelte. Sowohl der Gesamt- als auch der Außenumsatz legte um rund 3% zu. Die Bestellerentgelte lagen annähernd auf Vorjahresniveau (+0,1%). Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich, bedingt durch die Inanspruchnahme und Auflösung von Rückstellungen.

Der Materialaufwand legte infolge von preisbedingt gestiegenen Aufwendungen für Infrastrukturnutzung zu. Eine tarifbedingte Entgeltanhebung führte zu einem angestiegenen Personalaufwand (+4,1%). Rückstellungszuführungen erhöhten die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+15,1%). Die Abschreibungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr nur leicht an.

Im Ergebnis führten die höheren Umsatzerlöse, verbunden mit unterproportional gestiegenen Aufwendungen, zu einem Zuwachs im bereinigten EBITDA um 77 Mio. € auf 1.301 Mio. € und im bereinigten EBIT um 77 Mio. € auf 813 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Dies resultierte maßgeblich aus dem **Zugang von Zügen der Baureihe ET 442 (1)**. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (2)** beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2012 befindet sich nahezu auf Vorjahresniveau.

Sparte Bus

Neben rückläufigen Schülerzahlen und Leistungsverlusten infolge eines zunehmenden Wettbewerbs dämpften auch erhöhte Energiekosten die wirtschaftliche Entwicklung der Sparte Bus. Positive Ergebniseffekte resultierten aus der Optimierung des Geschäftsportfolios.

Sparte Bus Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende in Mio.	672,4	702,9	-30,5	- 4,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	7.577	7.922	-345	- 4,3
Betriebsleistung in Mio. Buskm	578,2	608,5	-30,3	- 5,0
Gesamtumsatz	1.294	1.314	-20	- 1,5
Außenumsatz	1.211	1.216	- 5	- 0,4
EBITDA bereinigt	138	136	+ 2	+ 1,5
EBIT bereinigt	69	65	+ 4	+ 6,2
Brutto-Investitionen	82	89	- 7	- 7,9
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	8.259	8.487	-228	- 2,7

Die Leistungsentwicklung im Busverkehr war im Berichtsjahr rückläufig. Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung gingen jeweils um 4,3% zurück, die Betriebsleistung reduzierte sich um 5,0%. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen niedrigere Schülerzahlen, Ausschreibungsverluste und zurückgegangene Schienenersatzverkehre.

Das geringere Leistungsvolumen machte sich auch in der Umsatzentwicklung negativ bemerkbar. Gegenläufig wirkten sich Preismaßnahmen stützend aus. Somit ging sowohl der Gesamt- (-1,5%) als auch der Außenumsatz (-0,4%) nur unterproportional zurück. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen geringfügig über dem Vorjahresniveau.

In der Entwicklung der Aufwandspositionen wirkten sich die Leistungsrückgänge und die Optimierungen des Geschäftsportfolios reduzierend aus. Dementsprechend sank der Materialaufwand, unter anderem aufgrund geringerer Aufwendungen für Subunternehmer und Instandhaltung. Der Personalaufwand, die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und die Abschreibungen blieben im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert.

Im Ergebnis führte der im Vergleich zur Umsatzentwicklung leicht überproportionale Aufwandsrückgang zu einem Zuwachs beim bereinigten EBITDA um 2 Mio. € auf 138 Mio. € und beim bereinigten EBIT um 4 Mio. € auf 69 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen verringerten sich aufgrund einer zeitlichen Verschiebung von Investitionen in Kraftomnibusse und des Verzichts auf Investitionen infolge von Ausschreibungsverlusten. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (2)** beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 31. Dezember 2011 infolge von Leistungsverlusten in Hessen gesunken.

Geschäftsfeld DB Arriva

ERFOLGE IN AUSSCHREIBUNGSVERFAHREN

DB Arriva hat sich auch im Berichtsjahr gut im europäischen Regionalverkehrsmarkt behauptet und konnte zahlreiche **Vergabeverfahren (1)** erfolgreich abschließen:


- > Im April 2012 hat DB Arriva den Zuschlag für Busverkehre mit einem jährlichen Volumen von 17,6 Mio. Buskm in der niederländischen Provinz Friesland erhalten. Die Betriebsaufnahme war Mitte Dezember 2012. Der Vertrag läuft acht Jahre und hat ein Volumen von 450 Mio. €. Es besteht die Option für eine zweijährige Verlängerung. 500 Mitarbeiter wurden vom bisherigen Betreiber übernommen. 190 Busse kommen in städtischen und ländlichen Regionen sowie im Überlandverkehr zum Einsatz. Teil des zukünftigen Angebots sind unter anderem neue, umweltfreundliche Busse.
- > Im April 2012 hat DB Arriva den Zuschlag für den Betrieb von rund 230 Linienbussen in der niederländischen Provinz Südholland (Zuid-Holland) erhalten. Die Betriebsaufnahme war Mitte Dezember 2012. Der Vertrag läuft acht Jahre und hat ein Volumen von 750 Mio. €. Es besteht die Option auf eine zweijährige Verlängerung. DB Arriva war bereits vorher stark im Regionalverkehr der Provinz Südholland vertreten. Seit Inkrafttreten des neuen Vertrags betreibt DB Arriva über 500 Busse sowie zehn Regionalzüge und zehn Expressfähren in der Provinz.
- > Im November 2012 hat die Budapester Transportbehörde (Budapesti Közlekedési Központ) dem Joint Venture VT-Transman zwei neue Aufträge für den Betrieb von Buslinien in der ungarischen Hauptstadt erteilt. DB Arriva ist an VT-Transman mit 49,9% beteiligt. Die Vergabe ist das Ergebnis des ersten offen ausgeschriebenen Wettbewerbs für Buslinien in der Geschichte der ungarischen Hauptstadt. Die Verträge treten im Mai 2013 in Kraft, laufen über acht Jahre und enthalten eine Option für eine zweijährige Verlängerung. Insgesamt liegt der Vertragswert damit bei jährlich 29 Mio. €. 500 neue Mitarbeiter werden die Verkehre betreuen.

WEITERE EREIGNISSE 2012


- > Im August 2012 hat DB Arriva integrierte Bus- und Schienenverkehre für 94 Millionen Fahrgäste pro Jahr in Stockholm aufgenommen. E20, das größte integrierte Nahverkehrsprojekt in Schweden, hatte DB Arriva im Vorjahr gewonnen. Es umfasst das Konzept und den Betrieb eines integrierten und komplexen Systems aus Bus- und Schienenverkehren.

- > DB Arriva UK Bus erweiterte sein Portfolio mit der Übernahme des britischen Krankentransportspezialisten **Ambuline (2)**. Damit dehnt Arriva UK Bus seine Aktivitäten auf medizinische und soziale Transporte aus. Der neu geschaffene Geschäftsbereich Arriva Transport Solutions startete im Juli 2012 den Betrieb von zwei neuen Krankentransportkontrakten.
- > DB Arriva bestellte insgesamt 98 umweltfreundliche Busse: 77 Doppeldecker-Hybridbusse und 21 Biogasbusse, die in Großbritannien zum Einsatz kommen werden. Von der Gesamtinvestition in Höhe von rund 32 Mio. € trägt DB Arriva 26,6 Mio. €. Die restlichen 5,4 Mio. € kommen aus dem »Green Bus«-Fonds der britischen Regierung, bei dem sich DB Arriva erfolgreich beworben hatte.
- > DB Arriva war für die Olympischen und Paralympischen Spiele 2012 in London aktiv. Neben den Stadtverkehren fuhr DB Arriva auch Sonderverkehre zu Veranstaltungsorten.

MÄRKTE UND STRATEGIE

DB Arriva ist unsere **europäische Wachstumsplattform**  im Personenverkehr. Auch zukünftig werden wir hier unsere Kunden mit kundenorientierten, effizienten und wirtschaftlichen Verkehrslösungen überzeugen.


DB Arriva bietet Verkehre in zwölf europäischen Ländern an:





 Aktivitäten von DB Arriva nach Ländern – per 31.12.2012	Angebote Verkehre
Dänemark	Bus/Schiene/ Wasserbus
Großbritannien	Bus/Schiene
Italien	Bus/Wasserbus
Malta	Bus
Niederlande	Bus/Schiene/ Wasserbus
Polen	Schiene
Portugal	Bus/Schiene/ Straßenbahn
Schweden	Bus/Schiene/ Straßenbahn
Slowakei	Bus
Spanien	Bus
Tschechische Republik	Bus
Ungarn	Bus

Das Geschäft von DB Arriva gliedert sich in drei Sparten: UK Bus, UK Trains und Mainland Europe.

(1) > Seite 108f. (2) > Seite 61

- > In der Sparte UK Bus streben wir eine Optimierung des bestehenden Geschäfts und einen Ausbau des Kundenangebots an. Im Berichtsjahr erweiterten wir bereits erfolgreich unser Produktportfolio. Mit der Akquisition von Ambuline sind wir in den Markt für Krankentransporte eingestiegen.
- > In der Sparte UK Trains konzentrieren wir uns auf den Ausbau und die Verlängerung von bestehenden Verkehrsverträgen sowie auf die Entwicklung von »Open Access«-Verkehren.
- > In der Sparte Mainland Europe wollen wir im europäischen Personenverkehr über den Gewinn von Ausschreibungen und fokussierte M&A-Aktivitäten wachsen.

Die Strategie des Geschäftsfelds richtet sich entlang der drei Dimensionen der DB2020  aus:

- > **Marktposition ausbauen** : Wir planen, unsere Position als profitabler Marktführer auch zukünftig auszubauen und in bestehenden und neuen Ländern zu wachsen. Zudem erweitern wir selektiv unser Produktportfolio.
- > **Kundenzufriedenheit und Qualität sichern** : Profitables Wachstum kann nur durch eine qualitativ hochwertige Leistungserbringung und zufriedene Kunden gelingen. Um dies zu erreichen, investieren wir kontinuierlich in neue Fahrzeuge und verbessern unsere Kundeninformationssysteme.
- > **Mitarbeiterzufriedenheit steigern** : Als Top-Arbeitgeber ist es unser Anliegen, unseren Mitarbeitern einen attraktiven und sicheren Arbeitsplatz zu bieten. Seit zehn Jahren führt Arriva deswegen Mitarbeiterbefragungen durch, um die Mitarbeiterzufriedenheit weiter zu steigern. Darüber hinaus wollen wir unseren Mitarbeitern gezielte Trainings-, Entwicklungs- und Qualifizierungschancen bieten sowie Talente individuell fördern.
- > **Ressourcen effizient nutzen** : Als Umwelt-Vorreiter gehen wir schonend mit Ressourcen um. Wir setzen innovative Technologien ein, um den CO₂-Ausstoß unserer Fahrzeuge kontinuierlich zu senken. Gleichzeitig investieren wir in neue, umweltschonende Gas-, Biogas-, Hybrid- und Elektrofahrzeuge. Zudem verfolgen wir Maßnahmen zur Reduzierung des Wasserverbrauchs und von Abfällen. Ein effizienter Umgang mit Energie ist uns ebenso wichtig. Einige unserer Betriebsstätten haben wir deswegen mit Regenwasserauffangananlagen, Solarmodulen und eigenen Windkraftträdern ausgestattet. In einer Betriebsstätte in Italien nutzen wir zum Beispiel aufbereitetes städtisches Abwasser zur Außenreinigung unserer Fahrzeuge.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Arriva wurde im Berichtsjahr getrieben durch deutliche Verbesserungen im Schienengeschäft in Großbritannien, positive Effekte aus neu gewonnenen Verkehren (insbesondere in Schweden) und die Akquisition von Grand Central (2011) und Ambuline. Herausforderungen resultierten insbesondere aus dem schwachen wirtschaftlichen Umfeld sowie staatlichen Sparmaßnahmen in Großbritannien und auf dem europäischen Festland – besonders in Südeuropa.

Für das Berichtsjahr weisen wir neben der Betriebsleistung auch erstmals die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung aus. Vergleichbare Vorjahreswerte für die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung liegen jedoch nicht vor.

DB Arriva Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende in Mio.	1.421	-	-	-
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	7.628	-	-	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm	116,7	110,2	+ 6,5	+ 5,9
Betriebsleistung in Mio. Buskm	814,3	840,9	- 26,6	- 3,2
Gesamtumsatz	3.757	3.367	+ 390	+ 11,6
Außenumsatz	3.751	3.365	+ 386	+ 11,5
EBITDA bereinigt	425	325	+ 100	+ 30,8
EBIT bereinigt	238	160	+ 78	+ 48,8
Brutto-Investitionen	468	300	+ 168	+ 56,0
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	39.545	38.196	+ 1.349	+ 3,5

Insgesamt ist die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Arriva mit Anstiegen in Umsatz (+12%) und bereinigtem EBIT (+49%) erfreulich verlaufen. Der Umsatzanstieg ist auf den Ausbau und die Verbesserung unserer Geschäftsaktivitäten sowie Währungskurs- (+172 Mio. €) und Konsolidierungskreiseffekte (+38 Mio. €) zurückzuführen.

Der Materialaufwand erhöhte sich im Berichtsjahr infolge gestiegener Energiekosten – vorwiegend Treibstoffkosten – um rund 12%. Der Personalaufwand (+6%) nahm im Zuge des Personalaufbaus infolge der Ausweitung unserer Geschäftsaktivitäten ebenfalls zu. Währungskurseffekte hatten zudem auch einen spürbaren Einfluss auf die Aufwandsentwicklung.

Die Verbesserung des bereinigten EBIT um 78 Mio. € auf 238 Mio. € war insbesondere durch die positive Entwicklung der Sparte UK Trains geprägt. Hier wirkten im Wesentlichen Umsatzsteigerungen aus Unterstützungsleistungen (Revenue Support Payments) für das Cross-Country-Franchise sowie höhere Leistungen durch das Chiltern-Franchise.

Infolge von umfangreichen Busbeschaffungen für die neu gewonnenen Verkehre in den Niederlanden und in Schweden sind auch die Brutto-Investitionen im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (1)** beschrieben.

Die Mitarbeiterzahl hat sich vor allem durch die Aufnahme der Verkehre in den Niederlanden und in Schweden spürbar erhöht.

Sparte UK Bus

Das Umfeld für die Sparte UK Bus ist auch im Berichtsjahr herausfordernd geblieben. Höhere Energiepreise, staatliche Sparmaßnahmen sowie ein angespanntes makroökonomisches Umfeld, das sich negativ auf die Nachfrage auswirkte, dämpften die Entwicklung. Die negativen Effekte konnten allerdings zum überwiegenden Teil durch Effizienzsteigerungsmaßnahmen kompensiert werden. Durch die Übernahme von Ambuline sowie die im Anschluss an die Akquisition neu aufgenommenen Verkehre wurde das Leistungsspektrum der Sparte zudem gezielt erweitert.

UK Bus Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende in Mio.	759,3	-	-	-
Betriebsleistung in Mio. Buskm	414,6	438,2	-23,6	-5,4
Gesamtumsatz	1.258	1.138	+120	+10,5
Außenumsatz	1.236	1.138	+98	+8,6
EBITDA bereinigt	208	206	+2	+1,0
EBIT bereinigt	135	144	-9	-6,3
Brutto-Investitionen	120	120	-	-
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	17.558	18.059	-501	-2,8

Die Leistungsentwicklung im Busgeschäft in Großbritannien verlief im Berichtsjahr negativ: Leistungskürzungen durch die Bestellung, ein schwaches wirtschaftliches Umfeld und Leistungsverluste im Londoner Busmarkt führten zu einem Rückgang der Betriebsleistung um rund 5%.

Durch positive Währungskurseffekte (+83 Mio. €) und die Akquisition von Ambuline (+5 Mio. €) war insgesamt ein spürbarer Umsatzzuwachs zu verzeichnen: Der Gesamtumsatz erhöhte sich um rund 11%, der Außenumsatz um rund 9%.

Aufwandsseitig führten gestiegene Treibstoffpreise, gekürzte Kraftstoffzuschüsse sowie Währungskurseffekte zu deutlichen Belastungen.

Trotz der positiven Umsatzentwicklung war die operative Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr gedämpft. Während das bereinigte EBITDA mit 208 Mio. € geringfügig über dem Vorjahresniveau lag, ging das bereinigte EBIT um 9 Mio. € auf 135 Mio. € zurück.

Die Brutto-Investitionen lagen per 31. Dezember 2012 auf dem Niveau des Vorjahres.

Infolge der gesunkenen Betriebsleistung und von Effizienzsteigerungsmaßnahmen ging die Zahl der Mitarbeiter per 31. Dezember 2012 um rund 3% zurück.

Sparte UK Trains

Die Entwicklung der Sparte UK Trains war im Berichtsjahr sehr erfreulich. Hier wirkten sich einige positive Effekte aus. So stiegen die Fahrgeldeinnahmen, und für das Cross-Country-Franchise erhöhten sich die Unterstützungsleistungen (Revenue Support Payments). Zusätzliche Impulse kamen aus der Geschäftsausweitung durch die Akquisition der Grand Central Railway im Jahr 2011.

UK Trains Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende in Mio.	122,3	-	-	-
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	6.113	-	-	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm	76,9	72,6	+4,3	+5,9
Gesamtumsatz	1.290	962	+328	+34,1
Außenumsatz	1.266	960	+306	+31,9
EBITDA bereinigt	65	-11	+76	-
EBIT bereinigt	44	-29	+73	-
Brutto-Investitionen	23	33	-10	-30,3
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	5.325	5.310	+15	+0,3

Die Betriebsleistung stieg im Wesentlichen durch die erstmalig ganzjährige Wirksamkeit von im September 2011 in Betrieb genommenen Infrastrukturprojekten. Ein zusätzlicher Effekt kam akquisitionsbedingt von der Grand Central Railway.

Umsatzseitig resultierten positive Effekte aus gestiegenen Fahrgeldeinnahmen, Unterstützungsleistungen für das Cross-Country-Franchise, der Akquisition von Grand Central Railway (+33 Mio. €) und positiven Währungskurseffekten (+85 Mio. €). Der Gesamt- und der Außenumsatz stiegen in der Folge deutlich um rund 34% beziehungsweise rund 32%.

Aufwandsseitig kam es zu einem deutlichen Anstieg des Material- und des Personalaufwands, im Wesentlichen durch Währungskurseffekte sowie akquisitionsbedingt durch die Grand Central Railway.

(1) > Seite 103ff.

Insgesamt zeigten sich die bereinigten Ergebnisgrößen verbessert. Das bereinigte EBITDA stieg um 76 Mio. € auf 65 Mio. € und das bereinigte EBIT um 73 Mio. € auf 44 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen sind im Vergleich zum Vorjahr, vor allem bedingt durch geringere Investitionen bei Chiltern Railway infolge des Abschlusses von großen Infrastrukturprojekten im Vorjahr, deutlich gesunken.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 31. Dezember 2011 annähernd unverändert.

Sparte Mainland Europe

In der Sparte Mainland Europe wurde die Entwicklung vor allem durch die Auswirkungen neu aufgenommenen Verkehre in Schweden (August 2012) und auf Malta (Juli 2011) geprägt. Die im Dezember 2012 neu aufgenommenen Verkehre in den Niederlanden konnten noch keine wesentliche Umsatz- und Ergebniswirkung entfalten. Die Entwicklung wurde zudem durch ein schwaches wirtschaftliches Umfeld sowie durch staatliche Sparmaßnahmen beeinflusst.

Mainland Europe Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende Schiene in Mio.	54,9	-	-	-
Reisende Bus in Mio.	484,0	-	-	-
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	1.515	-	-	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm	39,7	37,6	+2,1	+5,6
Betriebsleistung in Mio. Buskm	399,7	402,7	-3,0	-0,7
Gesamtumsatz	1.303	1.266	+37	+2,9
Außenumsatz	1.249	1.266	-17	-1,3
EBITDA bereinigt	179	152	+27	+17,8
EBIT bereinigt	81	59	+22	+37,3
Brutto-Investitionen	327	147	+180	+122
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	16.489	14.651	+1.838	+12,5

Die Betriebsleistung im Schienenverkehr lag infolge von Anstiegen in Schweden und den Niederlanden über dem Vorjahresniveau (+5,6%). Dagegen war die Betriebsleistung im Busverkehr leicht rückläufig (-0,7%), da die Leistungszuwächse durch Leistungsrückgänge in den Niederlanden infolge des Auslaufens eines großen Verkehrsvertrags im Dezember 2011 kompensiert wurden. Die positiven Effekte aus den Ende 2012 in den Niederlanden neu aufgenommenen Verkehren waren im Berichtsjahr noch gering.

Während der Gesamtumsatz infolge von Leistungsbeziehungen innerhalb der Sparte um rund 3% anstieg, sank der Außenumsatz infolge des Betriebsleistungsrückgangs um rund 1%.

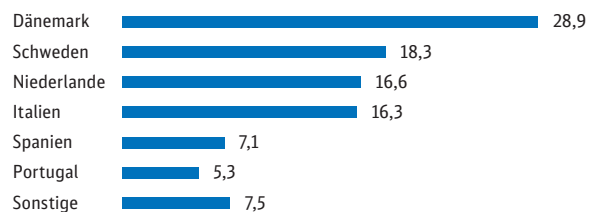
Aufwandsseitig wirkten sich vor allem gestiegene Energie- und Instandhaltungskosten aus, sodass der Materialaufwand anstieg.

Insgesamt verbesserten sich die bereinigten Ergebnisgrößen gegenüber dem Vorjahr (bereinigtes EBITDA +27 Mio. € auf 179 Mio. €, bereinigtes EBIT +22 Mio. € auf 81 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen stiegen im Zusammenhang mit Fahrzeugbeschaffungen für die neuen Verkehre in Schweden und den Niederlanden deutlich über das Niveau des Vorjahres.

Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2011 durch die Verkehrsaufnahmen in Schweden und den Niederlanden um rund 13%.

Außenumsatz nach Ländern 2012 – in %



TRANSPORT UND LOGISTIK

Geschäftsfeld DB Schenker Rail

AKTIONSPLAN DEUTSCHLAND ZEIGT ERFOLGE

Unsere Aktivitäten im Schienengüterverkehr in Deutschland sind derzeit mit einigen internen und externen Herausforderungen konfrontiert. Hierfür sind vor allem konjunkturelle und strukturelle Gründe verantwortlich. Neben dem im Berichtsjahr deutlichen Wachstumsrückgang im deutschen Schienengüterverkehr sehen wir uns zunehmend hohen Kostensteigerungen für Energie, Trasse und Personal ausgesetzt. Die deutlich höheren Instandhaltungskosten infolge des Unfalls von Viareggio im Jahr 2009 verschärfen die Situation zudem. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, haben wir im Vorjahr den Aktionsplan Deutschland implementiert.

Zu den identifizierten Maßnahmen gehört ein verbessertes Güterwagenmanagement mit Anpassungen in der Dimensionierung unserer Flotte, einem effizienteren Wageneinsatz und Kostensenkungen durch eine bessere Steuerung von Instandhaltung und Anmietung. Parallel dazu haben wir unser Verkehrsportfolio analysiert. Über Ansätze bei der Verkehrsoptimierung, Preismaßnahmen und neue Geschäftsmodelle erzielen wir weitere Verbesserungen.

Die mit dem Aktionsplan Deutschland eingeleiteten Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung zeigten Wirkung. In Summe konnte im Berichtsjahr eine deutliche Ergebnisverbesserung in Höhe von rund 160 Mio. € erzielt werden.

WEITERE EREIGNISSE 2012

- > Vor dem Hintergrund des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds und des zunehmenden Wettbewerbsdrucks hat DB Schenker Rail umfangreiche Restrukturierungsmaßnahmen in Europa mit Schwerpunkt auf Deutschland und Polen initiiert.
- > Mit der vollständigen Übernahme der **TFG Transfracht (1)** hat DB Schenker Rail nunmehr einen Operateur für maritimen kombinierten Verkehr. Damit stärken wir unsere Position im intermodalen Seehafenhinterlandverkehr.
- > DB Schenker Rail steigerte die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene sowie die Effizienz der Ressourcennutzung durch den **Einsatz überlanger Güterzüge auf der Strecke Maschen – Padborg (2)** nach Dänemark.
- > DB Schenker Rail hat im Berichtsjahr den Test eines einheitlichen Frachtbriefs im Schienengüterverkehr erfolgreich abgeschlossen, durch dessen Einsatz der im Vergleich zum Seetransport bestehende zeitliche Wettbewerbsvorteil auf Verkehren zwischen Europa und China ausgebaut wird.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Das Geschäftsfeld DB Schenker Rail verfolgt die Vision, erste Wahl für Schienengüterverkehrsleistungen zu sein, und ist mit seinem engmaschigen internationalen Netzwerk sowie seinen in 15 europäischen Ländern ansässigen Tochtergesellschaften das führende Schienengüterverkehrsunternehmen in Europa. Dabei gestalten wir für unsere Kunden attraktive Lösungen.


In der Struktur des Geschäftsfelds DB Schenker Rail nimmt die DB Schenker Rail AG als Führungsgesellschaft alle Bündelungsfunktionen auf europäischer Ebene wahr.








DB Schenker Rail unterteilt sich in drei Regionen:

- > Zu den Gesellschaften der Region West gehören die DB Schenker Rail (UK) als größtes Schienengüterverkehrsunternehmen in Großbritannien, Euro Cargo Rail France (ECR) – Nummer zwei in Frankreich – sowie Transfesa/ECR Spain in Spanien.
- > Neben der DB Schenker Rail Deutschland AG gehören zur Region Central elf weitere Produktionsgesellschaften. Darunter sind die DB Schenker Rail Nederland, die DB Schenker Rail Scandinavia, die DB Schenker Rail Italia/Nordcargo, die DB Schenker Rail Schweiz, die RBH Logistics sowie die Mitteldeutsche Eisenbahn. Zur Region gehören außerdem

auf spezielle Märkte ausgerichtete Gesellschaften wie die DB Schenker Rail Automotive, die DB Schenker BTT, die DB Schenker Nieten und die DB Intermodal Services.

- > Die Region East umfasst die DB Schenker Rail Polska (Nummer zwei in Polen), die DB Schenker Rail Romania und die DB Schenker Rail Bulgaria, die DB Schenker Rail Hungaria und die Railion Russia Services.

Die Strategie des Geschäftsfelds richtet sich entlang der drei Dimensionen der DB2020  aus:

- > **Profitabler Marktführer** : DB Schenker Rail will in einem europäischen Wachstumsmarkt seine führende Marktposition behaupten und weiter ausbauen. Durch die Modernisierung und Fokussierung der Produktion im Rahmen der Netzbahn, die Einführung einer durchgängigen Produktionssteuerung sowie die weitere Harmonisierung der Prozess- und IT-Landschaft soll eine hohe **Produktionsqualität und Zuverlässigkeit**  und damit einhergehend hohe **Kundenzufriedenheit**  sichergestellt werden. Ein weiterer wesentlicher ökonomischer Erfolgsfaktor ist die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit durch ein striktes Kostenmanagement, Produktivitätssteigerungen und Preismaßnahmen. Bei DB Schenker Rail Deutschland wurden Maßnahmen hierzu im **Aktionsplan Deutschland (3)** gebündelt, der seit dem Berichtsjahr erfolgreich umgesetzt wird.
- > **Top-Arbeitgeber** : DB Schenker Rail hat das Ziel, eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit und Mitarbeiterbindung zu erreichen. Um als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen zu werden, will DB Schenker Rail die **Arbeitsbedingungen kontinuierlich verbessern**  sowie einen engen und regelmäßigen Austausch mit seinen Mitarbeitern und Führungskräften pflegen. Die Mitarbeiter von DB Schenker Rail verstehen sich als Teil eines europäischen Unternehmens – mit einer gemeinsamen Identität und Kultur.
- > **Umwelt-Vorreiter** : Mit dem Ziel, seine führende Umweltposition als **grünes Transportunternehmen**  auszubauen, bietet DB Schenker Rail bereits seit Jahren mit **Eco Plus (4)** einen CO₂-freien Schienentransport an. Im Berichtsjahr konnten aufgrund von Auslastungssteigerungen und effizienterem Fahren, das wir durch Schulungsmaßnahmen fördern, die CO₂-Emissionen reduziert werden. Darüber hinaus investiert DB Schenker Rail zur weiteren Reduzierung der CO₂-Emissionen sowie zur **Lärmreduktion (5)** kontinuierlich in die Fahrzeug- und Güterwagenflotte.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Schenker Rail wurde im Vorjahresvergleich maßgeblich von der Region Central – der größten Region innerhalb des Geschäftsfelds – sowie der

(1) > Seite 60f. (2) > Seite 129 (3) > Seite 118f. (4) > Seite 151f. (5) > Seite 154ff.

Region East beeinflusst. Belastungen resultierten insbesondere aus einer konjunkturbedingt rückläufigen Transportnachfrage, steigenden Faktorkosten und einer Intensivierung des Wettbewerbsumfelds in einigen Ländern wie beispielsweise Polen. Unterstützt durch die positiven Effekte aus dem Programm **Aktionsplan Deutschland (1)**, das als Reaktion auf die zunehmenden Herausforderungen auf der Kostenseite bei DB Schenker Rail Deutschland umgesetzt wurde, konnte das Geschäftsfeld trotzdem eine spürbare Ergebnisverbesserung erzielen.

DB Schenker Rail Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	398,7	411,6	-12,9	-3,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	105.894	111.980	-6.086	-5,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	203,1	218,0	-14,9	-6,8
Auslastung in t pro Zug	521,4	513,6	+7,8	+1,5
Gesamtumsatz	4.925	4.924	+1	-
Außenumsatz	4.596	4.635	-39	-0,8
EBITDA bereinigt	389	336	+53	+15,8
EBIT bereinigt	87	32	+55	+172
Brutto-Investitionen	371	260	+111	+42,7
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	31.770	32.466	-696	-2,1

Die bereits seit der zweiten Jahreshälfte 2011 zu beobachtende konjunkturelle Abkühlung hat sich im Berichtsjahr fortgesetzt und insbesondere in Deutschland, Spanien und Polen die Leistungsentwicklung des Geschäftsfelds negativ beeinflusst. Vor diesem Hintergrund verzeichnete DB Schenker Rail einen Rückgang in der Menge der beförderten Güter (-3,1%), der Verkehrsleistung (-5,4%) und in der Betriebsleistung (-6,8%). Die Auslastung stieg dagegen geringfügig (+1,5%) – insbesondere infolge umgesetzter Maßnahmen zur Effizienzsteigerung wie dem Projekt »Netzwerkbahn« (2).

Der Leistungsrückgang wirkte sich, gedämpft durch die zusätzlichen Effekte aus der Erstkonsolidierung der **Transfracht (3)** (+30 Mio. €), auf die Entwicklung des Außenumsatzes aus, der sich um 39 Mio. € auf 4.596 Mio. € verringerte. Positive Umsatzeffekte resultierten zudem aus der Ausweitung der Geschäfte im Automotive-Bereich in Russland und China. Der Gesamtumsatz entwickelte sich dagegen durch die Zunahme von konzerninternen Leistungen im Vergleich zum Vorjahr annähernd stabil (+1 Mio. € auf 4.925 Mio. €). Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich infolge höherer Schrotterlöse durch den Abgang von Sachanlagen um 12,5%.

Der Materialaufwand verringerte sich infolge der geringeren Betriebsleistung und der Umsetzung der Maßnahmen aus dem **Aktionsplan Deutschland (1)** um 2,5%. Der Personalaufwand ist im Vorjahresvergleich gegenläufig leicht angestiegen (+1,1%).

Die Abschreibungen beliefen sich nahezu auf Vorjahresniveau. Insgesamt führte diese Entwicklung zu einer Verbesserung der operativen Ergebnisgrößen (bereinigtes EBITDA +53 Mio. € auf 389 Mio. €, bereinigtes EBIT +55 Mio. € auf 87 Mio. €).

Infolge der Beschaffung von Lokomotiven, vor allem in Großbritannien und Polen, stiegen die Brutto-Investitionen im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr deutlich an (+42,7%). Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (4)** beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 31. Dezember 2012 geringfügig unter dem Vorjahresniveau. Im Wesentlichen wirkten sich hier Maßnahmen zur Anpassung der Personalstruktur aus. Gegenläufig wirkte der Zugang der Mitarbeiter der Transfracht.

Region Central

Wesentliche Einflussfaktoren der wirtschaftlichen Entwicklung in der Region Central waren neben der konjunkturellen Eintrübung in Europa auch die Steigerung des Personalaufwands infolge von Tarifeffekten sowie die Preissteigerungen bei Trassennutzung und Bahnstrom. Ein positiver Ergebniseffekt ging von der erfolgreichen Umsetzung des **Aktionsplans Deutschland (1)** aus. Außerdem machten sich die Ausweitung unseres Automotive-Geschäfts sowie die Übernahme der **Transfracht (3)** positiv bemerkbar.

Region Central Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	291,7	313,0	-21,3	-6,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	85.709	91.401	-5.692	-6,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm	164,3	179,3	-15,0	-8,4
Gesamtumsatz	4.687	4.539	+148	+3,3
Außenumsatz	3.580	3.660	-80	-2,2
EBITDA bereinigt	294	228	+66	+28,9
EBIT bereinigt	71	-4	+75	-
Brutto-Investitionen	221	203	+18	+8,9
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	20.963	21.709	-746	-3,4

Als Folge des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds und der Optimierung des Verkehrsportfolios waren in der Region Central deutliche Leistungsrückgänge zu verzeichnen (beförderte Güter -6,8%, Verkehrsleistung -6,2%). Die Betriebsleistung sank infolge des Volumenrückgangs und der verbesserten Auslastung um 8,4%.

Der Leistungsrückgang spiegelte sich, abgemildert durch die Maßnahmen des **Aktionsplans Deutschland (1)** (unter anderem Preismaßnahmen und eine verbesserte Auslastung) sowie die zusätzlichen Umsätze aus der Erstkonsolidierung der **Transfracht (3)**, auch in der Außenumsatzentwicklung wider

(-2,2%). Der Gesamtumsatz in der Region stieg gegenläufig leicht an. Dies resultierte überwiegend aus höheren Umsätzen aus Leistungsbeziehungen der Gesellschaften der Region untereinander.

Aufwandsseitig kam es zu spürbaren Rückgängen der Infrastruktur-, Energie- und Instandhaltungsaufwendungen infolge der gesunkenen Betriebsleistung, einer besseren Auslastung und der Umsetzung der Maßnahmen des **Aktionsplans Deutschland (1)**.

Die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBITDA und bereinigtes EBIT verbesserten sich daher signifikant (+66 Mio. € auf 294 Mio. € beziehungsweise +75 Mio. € auf 71 Mio. €).

Der Anstieg der Brutto-Investitionen (+8,9%) war insbesondere eine Folge der im Vergleich zum Vorjahr höheren Beschaffung von Lokomotiven und Güterwagen sowie von Baumaßnahmen.

Die Mitarbeiterzahl (-3,4%) lag unterhalb des Vorjahresendes, was auf organisatorische Änderungen in der Führung des Geschäftsfelds und Rationalisierungsmaßnahmen zurückzuführen ist. Gegenläufig wirkte die Erstkonsolidierung der **Transfracht (2)**.

Region West

In der Region West gelang es trotz einer schwierigen wirtschaftlichen Lage und infrastruktureller Hürden, neues Geschäft in Frankreich aufzubauen, jedoch dämpften das schwierige Umfeld und insbesondere schwache Automobiltransporte in Spanien das Ergebnis deutlich. In Großbritannien resultierten positive Effekte aus einer Zunahme der Kohletransporte, gegenläufig wirkten dort allerdings Streiks und ein Rückgang der Stahltransporte.

Region West Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	83,1	69,5	+13,6	+19,6
Verkehrsleistung in Mio. tkm	16.435	16.067	+368	+2,3
Betriebsleistung in Mio. Trkm	33,5	32,7	+0,8	+2,4
Gesamtumsatz	859	855	+4	+0,5
Außenumsatz	754	748	+6	+0,8
EBITDA bereinigt	115	102	+13	+12,7
EBIT bereinigt	53	50	+3	+6,0
Brutto-Investitionen	112	42	+70	+167
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	4.946	5.097	-151	-3,0

Die Region West konnte von einer Verbesserung in der Leistungsentwicklung profitieren. Der deutliche Anstieg der beförderten Güter (+19,6%) ergab sich insbesondere infolge der Veränderung des Produktmix in Großbritannien (mehr Kohleverkehre).

Der Anstieg der Verkehrsleistung (+2,3%) resultierte aus der Übernahme von Traktionsleistungen in Spanien sowie der positiven Entwicklung in Frankreich, die einen Rückgang in Großbritannien kompensieren konnten. Die Betriebsleistung stieg infolge des Wachstums in Frankreich um 2,4%.

Die Leistungsentwicklung spiegelte sich nur unterproportional in der Umsatzentwicklung wider. Dämpfend wirkten Rückgänge bei Automobiltransporten in Spanien und Streiks in Großbritannien. Der Gesamtumsatz (+0,5%) und der Außenumsatz (+0,8%) stiegen daher nur verhalten an.

Der Materialaufwand lag auf Vorjahresniveau. Höhere Trassen- und Energiekosten kompensierten dabei niedrigere Instandhaltungsaufwendungen infolge von Produktivitätssteigerungen. Der Personalaufwand lag unterhalb des Niveaus des Vorjahres. Die Abschreibungen erhöhten sich unter anderem infolge höherer Kaufpreisanpassungen in Großbritannien.

Insgesamt verbesserte sich sowohl das bereinigte EBITDA um 13 Mio. € auf 115 Mio. € als auch das bereinigte EBIT um 3 Mio. € auf 53 Mio. €.

Umfangreiche Lokomotivbeschaffungen in Großbritannien führten zu höheren Brutto-Investitionen, die sich im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelten.

Die Mitarbeiterzahl sank per 31. Dezember 2012, da der Personalaufbau in Frankreich durch die Effekte aus dem Personalabbau in Spanien infolge der angespannten wirtschaftlichen Lage überkompensiert wurde.

Region East

Die Region East musste sich im Berichtsjahr insbesondere mit den Effekten aus einer spürbaren Zunahme des Wettbewerbs und dem Rückgang des Kohlemarkts in Polen auseinandersetzen. In Polen kam es daher zu Restrukturierungsmaßnahmen, um die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern.

Positiv wirkte im Berichtsjahr der Ausbau unseres Geschäfts in Südosteuropa.

Region East Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	63,7	74,8	-11,1	-14,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	3.749	4.511	-762	-16,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm	5,3	6,0	-0,7	-11,7
Gesamtumsatz	277	301	-24	-8,0
Außenumsatz	188	227	-39	-17,2
EBITDA bereinigt	25	26	-1	-3,8
EBIT bereinigt	8	7	+1	+14,3
Brutto-Investitionen	37	16	+21	+131
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	4.986	5.324	-338	-6,3

In der Region East war die Leistungsentwicklung deutlich rückläufig. Wesentliche Ursache ist das sehr wettbewerbsintensive Umfeld im polnischen Markt. Die hier entstandenen Leistungsverluste konnten nur anteilig durch Zugewinne in Rumänien und insbesondere Bulgarien kompensiert werden. Die Menge der beförderten Güter (-14,8%), die Verkehrsleistung (-16,9%) sowie die Betriebsleistung (-11,7%) und die Auslastung (-5,3%) verzeichneten zum Teil deutliche Rückgänge.

Die negativen Effekte spiegeln sich auch in der Umsatzentwicklung wider. Sowohl der Gesamt- (-8,0%) als auch der Außenumsatz (-17,2%) lag teilweise deutlich unter dem Vorjahresniveau. Gegenläufig stiegen die sonstigen betrieblichen Erträge infolge von höheren Vermietungs- und Verpachtungserlösen und Erträgen aus dem Verkauf von Sachanlagen an.

Der Rückgang der Betriebsleistung wirkte sich in Form von geringeren Aufwendungen für Infrastrukturnutzung und Energie auch auf den Materialaufwand aus. Zudem sanken die Kosten für Fremdleistungen infolge eines höheren Eigentraktionsanteils. Der leichte Rückgang des Personalaufwands geht auf Restrukturierungsmaßnahmen zurück. Im Gegensatz dazu erhöhten sich die sonstigen betrieblichen Aufwendungen, unter anderem infolge der umfangreicheren Anmietung von Lokomotiven. Die Abschreibungen gingen durch Anpassungen des Fuhrparks zurück.

Die negative Umsatzentwicklung konnte in der operativen Ergebnisentwicklung durch die Entwicklung auf der Aufwandsseite kompensiert werden. Das bereinigte EBITDA sank geringfügig um 1 Mio. € auf 25 Mio. €, das bereinigte EBIT verbesserte sich um 1 Mio. € auf 8 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen sind durch höhere Investitionen in Lokomotiven, Wagen sowie den Hafen Stettin angestiegen.

Die Mitarbeiterzahl ging per 31. Dezember 2012, insbesondere aufgrund der Rationalisierungsmaßnahmen in Polen, um 6,3% zurück. Gegenläufig stieg die Zahl der Mitarbeiter in den übrigen Ländern der Region leicht an.

Geschäftsfeld DB Schenker Logistics

WEITERER AUSBAU DES WELTWEITEN NETZWERKS

Logistikcenter

DB Schenker Logistics hat im Berichtsjahr neue Logistikzentren, unter anderem in Schweden, Finnland, Polen, auf den Philippinen, in China, Indien, Deutschland, England, Irland und Mexiko, in Betrieb genommen. Außerdem wurden neue Standorte im Westen Chinas, in Indonesien und Singapur eröffnet.

- > In China entstand eine neue Niederlassung in Hohhot, der Hauptstadt der Inneren Mongolei im Norden der Volksrepublik. Hohhot gehört zu den zehn dynamischsten Regionen des Landes. Insgesamt ist DB Schenker in China mit 4.600 Mitarbeitern an 57 Standorten vertreten.
- > In Deutschland eröffneten wir eine neue Logistikhalle in Hannover-Stöcken. Mit der 7.000 qm großen Halle erweitern wir unseren Lieferantenpark für VW Nutzfahrzeuge auf 24.000 qm.
- > In Irland eröffneten wir ein neues Logistikzentrum in Dublin. Der Furry Park, Santry, ist ein 8.000 qm großes Hochregallager und bereits die zweite Erweiterung in Irland im Berichtsjahr. Zum Jahresbeginn 2012 war eine neue Anlage in Cork in Betrieb genommen worden.
- > Im mexikanischen Guadalajara eröffneten wir ein neues Logistikzentrum. Die 12.600 qm große Anlage im Guadalajara Technology Industrial Park dient als Verteilzentrum für die in der Region angesiedelte Hightech-Elektronikindustrie. Das Lager arbeitet mit dem Production-Vendor-Managed-Inventory-(PVMI-)System von DB Schenker. PVMI steht für ein standardisiertes, lieferantengesteuertes Bestandsmanagementsystem, das speziell für Lieferketten in der Elektronikindustrie entwickelt wurde.
- > In Australien errichteten wir ein 21.000 qm großes Logistikzentrum im Erskine Park in Sydney. In der neuen Anlage sind 80 Mitarbeiter beschäftigt. Dort wird der Logistikbedarf einiger der größten australischen Unternehmen in den Bereichen Elektronik, Konsumgüter, Pharmazeutika und Büromaterial abgedeckt.
- > Im Rahmen der Vorbereitungen auf die Olympischen Winterspiele 2014 eröffnete DB Schenker Logistics in Sotschi/Russland einen neuen Standort.

Beteiligungen

- > Im Mai startete das Gemeinschaftsunternehmen von DB Schenker Logistics und unserem langjährigen Partner Khimji Ramdas Group im Sultanat Oman. **Schenker Khimji's (1)** bietet umfassende Lösungen für Luft- und Seefracht, Landverkehr, Kontraktlogistik und Supply Chain Management an.
- > Wir haben die **Suomen Kiitoautot Oy (1)** in Finnland übernommen und damit die dortige Präsenz im nationalen Landverkehr ausgebaut.
- > In Namibia eröffneten wir eine eigene Landesgesellschaft. Die **Schenker Namibia (1)** vertritt jetzt das weltweite Netzwerk von DB Schenker Logistics in Namibia.

INLÄNDISCHE DISTRIBUTION IN NORDAMERIKA RESTRUKTURIERT

DB Schenker Logistics hat im Berichtsjahr die Restrukturierung des inländischen Distributionsgeschäfts in den USA, Kanada und Mexiko weitgehend abgeschlossen. Grund für die Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts war die nachhaltig schlechte Ergebnissituation. Diese ergab sich aus der schwachen konjunkturellen Entwicklung in den USA bei gleichzeitig gestiegenen Treibstoffkosten.

ERMITTLUNGEN GEGEN GESELLSCHAFTEN DER SPEDITIONSBRANCHE

Seit Herbst 2007 haben Kartellbehörden weltweit *Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche (1)* durchgeführt.

Nach dem vergleichsweisen Abschluss des Kartellverfahrens in den USA im Dezember 2011 hat die EU-Kommission am 28. März 2012 Bußgeldbescheide gegen mehrere Speditionsunternehmen erlassen, unter anderem gegen die DBAG, die Schenker AG und BAX Global Inc. Gegen diese Bescheide, die Bußgelder in Höhe von 34,9 Mio. € vorsehen, wurde am 12. Juni 2012 Klage beim Gericht der Europäischen Union (EuG) eingereicht. Mit einem Abschluss aller kartellbehördlichen Ermittlungen ist nicht vor Ende des Jahres 2013 zu rechnen.

BEHINDERUNG DURCH DIE NORWEGISCHE POST RECHTSKRÄFTIG FESTGESTELLT

Mit Urteil vom 18. April 2012 hat der Gerichtshof der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) eine Klage der Norwegischen Post (NPO) gegen die Bußgeldentscheidung der EFTA-Überwachungsbehörde (ESA) vom 14. Juli 2010 rechtskräftig abgewiesen. Die ESA hatte der NPO ein Bußgeld in Höhe von rund 13 Mio. € für die jahrelange rechtswidrige Behinderung des B2C-Geschäfts von DB Schenker Logistics in Norwegen auferlegt. Mit Klageabweisung durch den EFTA-Gerichtshof steht der Wettbewerbsverstoß der NPO nun mit bindender Wirkung für nationale Gerichte fest. DB Schenker Logistics hat die NPO daher vor dem Gericht Oslo auf Ersatz des erlittenen Schadens verklagt.


WEITERE EREIGNISSE 2012

> Siemens und DB Schenker Logistics haben einen Lagerhaltungsrahmenvertrag geschlossen und stellen damit ihre Geschäftsbeziehung in der Kontraktlogistik auf eine globale Basis. DB Schenker Logistics ist der erste Kontraktlogistik-anbieter, der von Siemens für den Abschluss eines solchen Rahmenvertrags ausgewählt wurde.

- > In Schweden hat DB Schenker Logistics einen Fünfjahresvertrag mit INTERSPORT – der größten Sportfachhandelskette des Landes – über die Lagerung von Waren geschlossen.
- > In Polen haben wir die Lagerlogistik und Distribution für die vier regionalen polnischen Verteilzentren von PepsiCo in Warschau, Lodz, Krakau und Kielce mit einer Gesamtfläche von rund 25.000 qm übernommen. Zudem hat die Coca-Cola Company DB Schenker Logistics zwei Aufträge für Lagerhaltungs- und Transportdienstleistungen in Polen erteilt. Die bisher von Coca-Cola selbst betriebenen Satelliten-Distributionszentren für Fertigprodukte werden in bestehende Lager von DB Schenker Logistics integriert.
- > Mit Continental Temic auf den Philippinen haben wir einen Dreijahresvertrag über die Lagerhaltung für die Zubehörproduktion abgeschlossen. Der Vertrag ist der erste in der Kontraktlogistik mit Continental in Asien.
- > In Indien wurden wir von Nikon India mit der Lagerung und weitergehenden logistischen Dienstleistungen für Fototechnik beauftragt. Gemeinsam mit dem Kunden entwickelte DB Schenker Logistics zudem auf dessen Bedürfnisse und regionale Logistik- und Lagerhaltungsanforderungen abgestimmte umfassende Lösungen im Zusammenhang mit dem Warehouse-Management und der Infrastruktur.
- > BMW beauftragte DB Schenker Logistics, die Kapazitäten im neuen Logistikzentrum Leipzig mehr als zu verdoppeln. Seit gut einem Jahr versorgt das Logistikzentrum Automobilwerke von BMW in China und Südafrika mit Bauteilen. Um den erweiterten Auftrag der BMW Werke zu bewältigen, werden an dem Standort weitere Logistikhallen errichtet und zusätzlich 700 Mitarbeiter eingestellt.
- > Die Schenker Deutschland AG war offizieller Partner der deutschen Olympiamannschaft London 2012. DB Schenker Logistics transportierte für die Olympischen Sommerspiele in London Gepäck und Ausrüstung der deutschen Olympiamannschaft.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics verfügt über eine sehr gute Positionierung in allen Marktsegmenten – europäischer Landverkehr, Luft- und Seefracht sowie Kontraktlogistik. Unsere Vision ist, der führende integrierte Transport- und Logistik-anbieter mit globaler Aufstellung zu sein. Für die nächsten Jahre haben wir das Ziel, unsere führende Marktposition zu stärken und auszubauen.

Die Strategie von DB Schenker Logistics richtet sich entlang der drei Dimensionen der DB2020  aus:

(1) > Geschäftsbericht 2011 Seite 120

- > **Profitabler Marktführer** 🏆: Als Marktführer im europäischen Landverkehr haben Profitabilität und Wachstum bei DB Schenker Logistics höchste Priorität. Es gilt, diese Marktführerschaft sicherzustellen und auszubauen. Vor diesem Hintergrund wollen wir die paneuropäischen Direktverkehre optimieren und die »Lead Logistics Provider«-Dienstleistungen europaweit ausrollen. Außerdem konzentrieren wir uns auf den Ausbau und Lückenschluss unseres europäischen Netzwerks. In der Luft- und Seefracht wollen wir unsere Wettbewerbspositionen sichern und weiter ausbauen. Über vereinfachte und standardisierte Prozesse sowie ein korrespondierendes, zentral gesteuertes IT-System erhöhen wir unsere Wirtschaftlichkeit. Auf stark wachsenden und margenstarken Handelsrouten wollen wir weitere Quellen für **profitables Wachstum erschließen** 📈. Im Bereich Kontraktlogistik/SCM setzen wir das weltweite Wachstumsprogramm »Go for Growth« fort. Die bisher definierten vier Kernindustrien Automotive, Consumer, Electronics und Industrial ergänzten wir um die Branche Pharma/Healthcare. Die operative Exzellenz steigerten wir durch das weitere Ausrollen des Programms »Flawless Execution« (FLEX) zur reibungslosen Projektgestaltung und die Modernisierung der IT-Landschaft mit innovativen, standardisierten Lösungen.
- > **Qualitäts- und Serviceanbieter** 👍: Der Anspruch von DB Schenker Logistics ist es, führend in Qualität und Kundenservice zu sein. Die Kundenzufriedenheit im Landverkehr sichern wir mit unserem leistungsfähigen europäischen Netzwerk. Unsere operative Exzellenz nutzen wir, um in der Kontraktlogistik ein führender Anbieter in unseren Zielmärkten zu sein. Mit einer starken Orientierung an Kundenlösungen gelingt es uns, ein hohes Maß an Qualität und Service anzubieten.
- > **Top-Arbeitgeber** 🏆: Bei DB Schenker Logistics stehen die **Zufriedenheit der Mitarbeiter** 🏆 und die Bewältigung des demografischen Wandels im Vordergrund. Unser Ziel ist es, ein attraktiver Arbeitgeber zu sein. Entscheidend für den nachhaltigen Erfolg des international ausgerichteten Geschäftsfelds sind darüber hinaus die internationale Besetzung von Führungspositionen sowie die multinationale persönliche Erfahrung der Führungskräfte.
- > **Umwelt-Vorreiter** 🌱: DB Schenker Logistics setzt mit seinen Initiativen und Produkten Maßstäbe beim **effizienten Umgang mit verfügbaren Ressourcen** 🌱. Mit den **Eco Solutions (1)** bieten wir unseren Kunden bereits heute für jeden Verkehrsträger Lösungen an, die zur Reduzierung, Kompensation oder Vermeidung von CO₂-Emissionen beitragen. Gerade in der Luft- und Seefracht gelingt es uns, die CO₂-Emissionen deutlich zu vermindern. Bei dem Produkt **Eco Charter** 🌱

buchen wir zum Beispiel Frachtflugzeuge, die unter anderem über verbrauchsärmere Triebwerke verfügen. Beim Produkt **Eco OceanLane** 🌱 setzen wir mit kooperierenden Carriern auf eine verminderte Geschwindigkeit sowie eine Verlagerung der Verkehre im Vor- und Nachlauf von der Straße auf die Schiene. Energieeffiziente, nachhaltige **Eco Warehouses** 🌱 fördern die Umweltfreundlichkeit unserer Kontraktlogistik. DB SCHENKERhangartner und DB SCHENKERrailog sparen im Kombinierten Verkehr CO₂ durch die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene. Als Ergänzung zu den verkehrsträgerspezifischen Umweltlösungen bieten wir die Möglichkeit, die entstandenen CO₂-Emissionen durch Klimaschutzprojekte mit **Eco Neutral** 🌱 zu kompensieren. DB Schenker Logistics gestaltet zudem die **CO₂-Bilanz der Lieferkette** 🌱 für seine Kunden transparent und unterstützt sie mit Optimierungsempfehlungen.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics haben sich die generellen Trends aus der Entwicklung im Vorjahr fortgesetzt. Die Entwicklung wurde geprägt durch ein intensives Wettbewerbsumfeld und eine fehlende Dynamik in der Entwicklung der Weltwirtschaft. Die erwartete Erholung in der zweiten Jahreshälfte 2012 ist nicht eingetreten. Die Hochsaison im Herbst zeigte sich erneut schwach ausgeprägt. Mit Ausnahme der Seefracht spiegelte sich das auch in der Leistungsentwicklung wider. Die Verlagerungstendenzen von der Luft- zur Seefracht bestanden weiterhin. Am dynamischsten ist unverändert die Entwicklung in der Kontraktlogistik. Regional liegt der Wachstumsschwerpunkt unverändert in der Region Asien/Pazifik.

DB Schenker Logistics Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	95.325	95.836	- 511	- 0,5
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.095	1.149	- 54	- 4,7
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.905	1.763	+142	+ 8,1
Gesamtumsatz	15.389	14.867	+ 522	+ 3,5
Außenumsatz	15.335	14.808	+ 527	+ 3,6
Rohrertragsmarge in %	31,5	30,5	-	-
EBITDA bereinigt	609	572	+37	+ 6,5
EBIT bereinigt	418	403	+15	+ 3,7
EBIT-Marge (bereinigt) in %	2,7	2,7	-	-
Brutto-Investitionen	321	246	+75	+30,5
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	64.199	62.197	+2.002	+ 3,2

Die Volumenentwicklung in den einzelnen Sparten war im Berichtsjahr unterschiedlich:

- > Das Sendungsvolumen im europäischen Landverkehr ging leicht um 0,5% zurück. Treiber hierfür war die spürbare Abschwächung im internationalen Landverkehr, die die leichten Zuwächse im nationalen Landverkehr überkompensierte. Die Entwicklung im Paketgeschäft verlief stabil.
- > In der Luftfracht gingen die Volumina um 4,7% zurück. Treiber hierfür war vor allem die Entwicklung auf den transatlantischen und transpazifischen Routen. Gegenläufig konnten die Verkehre von Asien nach Europa zulegen.
- > Das Seefrachtvolumen stieg mit 8,1% spürbar an. Eine positive Entwicklung zeigten dabei insbesondere die transpazifischen Relationen und die innerasiatischen Verkehre.

Mit Ausnahme der Region Amerikas waren in allen Regionen Umsatzzuwächse zu verzeichnen. Die stärksten Zuwächse kamen aus der Region Asien/Pazifik. In den USA resultierte der Rückgang aus der Restrukturierung des **US-Domestic-Geschäfts (1)** mit einem Umsatzeffekt in Höhe von rund 200 Mio. €. Operativ waren die Wachstumstreiber die Kontraktlogistik, die Seefracht und das Projektgeschäft.

Aus Währungskurseffekten ergaben sich im Berichtsjahr positive Umsatzeffekte in Höhe von 400 Mio. €, gleichzeitig wurden aber auch die Aufwandsposten durch Währungskurseffekte belastet.

Der Materialaufwand ist im Berichtszeitraum leicht gestiegen. Verantwortlich hierfür war ein Anstieg der eingekauften Transportleistungen im Rahmen der Geschäftsausweitung. Gegenläufig waren die Energieaufwendungen infolge der Restrukturierung des **US-Domestic-Geschäfts (1)** rückläufig. Der Personalaufwand erhöhte sich spürbar, getrieben durch die höhere Mitarbeiterzahl in der Kontraktlogistik.

Durch die unterproportional zum Umsatz gestiegenen Aufwendungen für bezogene Leistungen stieg im Berichtsjahr die Rohertragsmarge von 30,5% im Vorjahr auf 31,5% an.

Die positive Entwicklung im Projektgeschäft und die Restrukturierung des **US-Domestic-Geschäfts (1)** führten zu einer Verbesserung der operativen Ergebnisgrößen. Das bereinigte EBITDA stieg um 37 Mio. € auf 609 Mio. € und das bereinigte EBIT um 15 Mio. € auf 418 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen lagen oberhalb des Vorjahreswerts. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (2)** beschrieben.

Die positive Geschäftsentwicklung, insbesondere in der Kontraktlogistik, spiegelte sich per 31. Dezember 2012 auch in einem Anstieg der Mitarbeiterzahl wider.

Sparte Europäischer Landverkehr

Die schwache Wachstumsdynamik im europäischen Landverkehrsmarkt hat im Berichtsjahr zu einer Entspannung der Laderaumverfügbarkeit und damit auch der Frachtraten geführt. In einem allerdings anhaltend sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld konnten Preismaßnahmen bei den Kunden nur begrenzt durchgesetzt werden. Unser Fokus lag auf dem weiteren Ausbau und der Optimierung unseres Netzwerks insbesondere im Hinblick auf Ost-West-Verkehre in Richtung Russland. Zudem wurden unsere im Vorjahr akquirierten Unternehmen erfolgreich in unser europäisches Netzwerk integriert.

Europäischer Landverkehr Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	95.325	95.836	- 511	- 0,5
Gesamtumsatz	6.415	6.376	+ 39	+ 0,6
Außenumsatz	6.366	6.321	+ 45	+ 0,7
EBITDA bereinigt	240	235	+ 5	+ 2,1
EBIT bereinigt	141	135	+ 6	+ 4,4
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	24.688	24.267	+ 421	+ 1,7

Trotz der schwachen Volumenentwicklung (- 0,5%) stiegen der Gesamtumsatz (+ 0,6%) und der Außenumsatz (+ 0,7%) im Berichtsjahr leicht an.

Auf der Aufwandsseite waren zusätzliche Belastungen durch im Jahresverlauf steigende Dieselpreise zu verzeichnen. Die Frachtratenentwicklung war, geprägt durch die gute Verfügbarkeit von Laderaumkapazitäten, leicht positiv. Die Personalaufwendungen stiegen durch die höhere Mitarbeiterzahl an.

Die operative Ergebnisentwicklung war positiv. Insgesamt erhöhte sich das bereinigte EBITDA um 5 Mio. € auf 240 Mio. € und das bereinigte EBIT um 6 Mio. € auf 141 Mio. €.

Per 31. Dezember 2012 stieg die Mitarbeiterzahl leicht an.

Sparte Luft- und Seefracht

Die Entwicklung in der Sparte Luft- und Seefracht zeigte im Berichtsjahr ein differenziertes Bild. Die schwache weltwirtschaftliche Entwicklung bremste die Entwicklung im Luftfrachtmarkt. Die geringe Nachfrage und ein Überangebot an Kapazitäten führten zu einem niedrigen Ratenniveau. Um den nachhaltigen Erfolg unserer globalen Aktivitäten in der Luft- und Seefracht sicherzustellen, haben wir im Berichtsjahr unser internationales **Netzwerk weiter ausgebaut (3)**.

Überblick 52
 Der DB-Konzern 55
 Unternehmensstrategie und -steuerung 66
 Geschäfts- und Rahmenbedingungen 74
 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 87

Luft- und Seefracht Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.095	1.149	- 54	- 4,7
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.905	1.763	+142	+ 8,1
Gesamtumsatz	7.227	6.998	+229	+ 3,3
Außenumsatz	7.223	6.995	+228	+ 3,3
EBITDA bereinigt	296	262	+ 34	+13,0
EBIT bereinigt	254	234	+20	+ 8,5
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	20.883	21.124	-241	- 1,1

Die einzelnen Produkte der Sparte Luft- und Seefracht verzeichneten im Berichtsjahr eine unterschiedliche Entwicklung. Während die Volumina in der Seefracht im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen sind, war die Volumenentwicklung in der Luftfracht rückläufig.

Dementsprechend entwickelten sich auch die Umsatzbeiträge. Den positiven Effekten aus Zuwächsen in der Seefracht und im Projektgeschäft standen dabei negative Effekte aus der Entwicklung des Luftfrachtgeschäfts gegenüber. Insgesamt stiegen der Gesamt- und der Außenumsatz um jeweils 3,3 % an.

Auf der Aufwandsseite machten sich die positiven Effekte aus der Restrukturierung des **US-Domestic-Geschäfts (1)** mit Rückgängen bei den Treibstoffkosten und den eingekauften Transportleistungen bemerkbar. Gegenläufig wirkten sich die gestiegenen Material- und Personalkosten infolge höherer Geschäftsaktivitäten aus.

Das bereinigte EBITDA verbesserte sich insgesamt um 34 Mio. € auf 296 Mio. € und das bereinigte EBIT um 20 Mio. € auf 254 Mio. €.

Die Mitarbeiterzahl lag per 31. Dezember 2012 leicht unter dem Vorjahresniveau.

Sparte Kontraktlogistik/SCM

Die Entwicklung in der Kontraktlogistik ist auch im Berichtsjahr anhaltend dynamisch geblieben. Sowohl die Entwicklung im Bestands- als auch im Neukundengeschäft war sehr erfreulich. In der wachstumsstärksten Sparte des Geschäftsfelds DB Schenker Logistics steht die Erweiterung unserer Kapazitäten im Fokus unseres Handelns. Neben anderen Standorten wurden unter anderem in China unsere Kapazitäten zur Abwicklung der Inlandsdistribution für einen weltweit tätigen Anlagenbauer mehr als verdoppelt.

Kontraktlogistik/SCM Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Gesamtumsatz	1.750	1.487	+263	+17,7
Außenumsatz	1.749	1.486	+263	+17,7
EBITDA bereinigt	91	88	+ 3	+ 3,4
EBIT bereinigt	47	50	- 3	- 6,0
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	18.151	16.430	+1.721	+10,5

Die Umsatzentwicklung im Bereich Kontraktlogistik/SCM war im Berichtsjahr anhaltend positiv. Hier machte sich unter anderem die gute Geschäftsentwicklung im Bereich Electronics bemerkbar. Gesamtumsatz und Außenumsatz (jeweils +17,7 %) entwickelten sich dadurch erfreulich.

Die gegenläufigen Effekte im Materialaufwand infolge erhöhter Belastungen in den Regionen Central und West, insbesondere im Zusammenhang mit dem Automotive-Geschäft, sowie der gestiegene Personalaufwand infolge der höheren Mitarbeiterzahl kompensierten die positiven Effekte nahezu vollständig. Die Abschreibungen stiegen infolge höherer Investitionen.

In der operativen Ergebnisentwicklung stieg das bereinigte EBITDA um 3 Mio. € auf 91 Mio. €, während das bereinigte EBIT um 3 Mio. € auf 47 Mio. € sank.

Die anhaltend dynamische Geschäftsentwicklung spiegelte sich auch in einem deutlichen Anstieg der Zahl der Mitarbeiter per 31. Dezember 2012 wider.

DIENSTLEISTUNGEN

Geschäftsfeld Dienstleistungen


EREIGNISSE 2012





- > In Kooperation mit Citroën startete DB Rent mit **Multicity Carsharing (2)** in Berlin das erste rein elektrische Carsharing-Programm in Deutschland.
- > Die DB Fahrzeuginstandhaltung unterzeichnete einen Vertrag mit der Nord-Ostsee-Bahn (NOB), insbesondere für Instandhaltungsleistungen an den Niederflurfahrzeugen der NOB, sowie einen Kooperationsvertrag mit der Abellio Rail NRW GmbH und WestfalenBahn GmbH, insbesondere für Instandhaltungsleistungen an den Fahrzeugen.
- > DB Services hat eine Ausschreibung der Siemens Real Estate, Tochtergesellschaft der Siemens AG, für den Post- und Botendienst an insgesamt zwölf Standorten bundesweit gewonnen.
- > Im Werk Nürnberg der DB Fahrzeuginstandhaltung wurde im Dezember 2012 die neu errichtete Fertigungshalle in Betrieb genommen.

- > Die Nutzung unseres Mietradsystems Call a Bike nahm deutlich zu: Deutschlandweit wurden im Berichtsjahr rund 3,3 Millionen Fahrten unternommen. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies eine Steigerung von mehr als 50 %. Rund 535.000 registrierte Kunden nutzten im Berichtsjahr unser umweltfreundliches Mobilitätsangebot.
- > Das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen hat im Berichtsjahr die ersten 100 Elektroautos als dienstliche Einsatzfahrzeuge in Betrieb genommen.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen erbringt primär für Gesellschaften des DB-Konzerns Dienstleistungen in den Bereichen Fahrzeuginstandhaltung, Informationstechnologie (IT), Kommunikationstechnik, Facility-Management, Sicherheitsdienstleistungen und Fuhrparkmanagement.

Die Strategie von DB Dienstleistungen richtet sich entlang der drei Dimensionen der DB2020  aus:

- > **Profitabler Marktführer**  sowie **Qualitäts- und Serviceanbieter** : Durch Senkung der konzerninternen Kosten für Dienstleistungen bei gleichzeitiger Sicherung eines marktfähigen Qualitäts- und Leistungsniveaus leistet das Geschäftsfeld 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 die Nutzung des konzernexternen Geschäfts zur Sicherung der Kapazitätsauslastung sowie zum Benchmarking von Qualität und Preis.
- > **Top-Arbeitgeber** : Das Geschäftsfeld leistet außerdem einen aktiven Beitrag zur Beschäftigungssicherung im DB-Konzern. DB Dienstleistungen stellt eine Vielzahl an Arbeitsplätzen für Mitarbeiter aus dem konzernweiten Arbeitsmarkt zur Verfügung.
- > **Umwelt-Vorreiter** : Darüber hinaus berät das Geschäftsfeld seine Kunden in der ökologischen Nutzung zur Verfügung gestellter Leistungen und Produkte. Auch die Optimierung der eigenen Produktionsressourcen mit dem Ziel einer weiteren Senkung des CO₂-Ausstoßes wird vorangetrieben.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

DB Dienstleistungen Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Segmenterlöse	3.416	3.332	+ 84	+ 2,5
Gesamtumsatz	1.498	1.413	+ 85	+ 6,0
Außenumsatz	125	137	- 12	- 8,8
Sonstige betriebliche Erträge	1.918	1.919	- 1	- 0,1
EBITDA bereinigt	253	278	- 25	- 9,0
EBIT bereinigt	84	123	- 39	- 31,7
Brutto-Investitionen	268	247	+ 21	+ 8,5
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	26.375	26.556	- 181	- 0,7

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 3.416 Mio. € stellen daher unverändert die internen Segmenterlöse in Höhe von 3.027 Mio. € dar. Diese sind im Berichtszeitraum um 3,6% angestiegen. Zu diesem Anstieg hat insbesondere das IT-Geschäft (DB System) beigetragen.

Aufwandsseitig stieg der Materialaufwand leistungsbedingt leicht an (+1,1%). Der Personalaufwand erhöhte sich tarifbedingt und infolge von Änderungen in der Mitarbeiterstruktur (+3,7%). Im sonstigen betrieblichen Aufwand wirkten sich insbesondere höhere Mietbelastungen aus. Die Abschreibungen lagen infolge höherer Fahrzeug- und IT-Hardware-Beschaffungen über dem Niveau des Vorjahres.

Insgesamt konnten die Erlössteigerungen die Aufwandsmehrun gen nicht vollständig kompensieren. Das bereinigte EBITDA ging daher um 25 Mio. € auf 253 Mio. € und das bereinigte EBIT um 39 Mio. € auf 84 Mio. € zurück.

Die Brutto-Investitionen stiegen infolge erhöhter Fahrzeugbeschaffungen bei DB Fuhrpark und leistungsbedingt im IT-Bereich. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (1)** beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2012 im Vergleich zum 31. Dezember 2011 im Wesentlichen durch das Auslaufen eines Projekts leicht zurückgegangen.

INFRASTRUKTUR

Neuer Schub für Planung von Neu- und Ausbauprojekten

Das Bundesverkehrsministerium und der DB-Konzern haben im Oktober 2012 die sogenannte »Sammelvereinbarung Nr. 38« zur Finanzierung von Planungskosten für die Grundlagenermittlung und Vorplanung von Bedarfsplanvorhaben unterzeichnet. Auf dieser Grundlage können die Planungen für elf Schienenprojekte begonnen beziehungsweise fortgeführt werden. Zu den Projekten gehören beispielsweise die ABS München–Mühldorf–Freilassing, die Anbindung an den Brennerbasistunnel und der Knoten Frankfurt am Main.

Entwicklungen im Projekt Stuttgart 21

Der Vorstand hat dem Aufsichtsrat am 12. Dezember 2012 eine überarbeitete Kostenprognose mit prognostizierten Mehrkosten vorgelegt. Eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen soll voraussichtlich am 5. März 2013 in einer außerordentlichen Aufsichtsratssitzung getroffen werden.

Sofern sich prognostizierte Mehrkosten materialisieren, ist damit zu rechnen, dass zusätzliche Eigenmittel erforderlich sind.

Bei Nichtfortführung des Projekts würden sich unmittelbar wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben. Diese betreffen unter anderem die Bewertung des Sachanlagevermögens, Verpflichtungen zur Rücknahme von in Vorjahren veräußerten Liegenschaften mit Rückzahlung der vereinnahmten Verkaufspreise zuzüglich Zinsen, die Rückzahlung von erhaltenen Investitionszuschüssen sowie Schadenersatzleistungen für die Stornierung bestellter Bauleistungen und abgeschlossener Planungsverträge.

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 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 werden.

Auch im vierten Jahr der Laufzeit der LuFV haben wir die vereinbarten Vertragsziele erfüllt und die Einhaltung vertragsgemäß mit dem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2012 dokumentiert. Gemäß der bestehenden LuFV haben die Vertragsparteien in der zweiten Jahreshälfte 2011 die Verhandlungen über eine Folgevereinbarung aufgenommen. Wir

haben deutlich gemacht, dass die Höhe des Infrastrukturbeitrags des Bundes in Höhe von derzeit 2,5 Mrd. € im Interesse einer nachhaltigen Substanzerhaltung des Bestandsnetzes angehoben werden muss. Die Gespräche dauern an.

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

FINANZIERUNGSKREISLAUF SCHIENE FÜR DEN AUSBAU DES SCHIENENNETZES

Für den Aus- und Neubau von Schienenstrecken stellt der Bund in den Jahren 2012 bis 2015 rund 1 Mrd. € zusätzlich bereit. Ein Teil der Mittel stammt aus der jährlichen Dividende, die die DBAG an den Bund ausschüttet. Weitere Mittel kommen aus der im Vorjahr erfolgten vorzeitigen Tilgung Zinsloser Darlehen des Bundes durch den DB-Konzern.

Die zusätzlichen Mittel sollen unter anderem für den Ausbau von Teilabschnitten der Strecken Hanau–Nantenbach und Karlsruhe–Basel sowie der Zugbildungsanlage (ZBA) Halle (Saale) Nord eingesetzt werden.

NETZFONDS ZUR FINANZIERUNG VON INFRASTRUKTURINVESTITIONEN

Bis zum Jahr 2017 stehen aus dem Netzfonds rund 150 Mio. € für mehr als 60 Einzelmaßnahmen zur Verfügung. Damit verstärken wir Investitionen in Strecken und Anlagen. Vorwiegend werden Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung, Engpassbeseitigung und Qualitätsverbesserung umgesetzt. Der Fonds wird überwiegend aus Eigenmitteln finanziert.

Im Berichtsjahr wurden mehr als 14 Mio. € in Kapazitätsausweitungen investiert, beispielsweise in Singen, Köln-Eifelort und Oberhausen. Mit diesen gezielten Maßnahmen kann der Schienenverkehrsmarkt entwickelt und weiteres Wachstum generiert werden.

UMFANGREICHE BAUMASSNAHMEN IM NETZ

Im Berichtsjahr realisierten wir erneut umfangreiche Baumaßnahmen zur Erhaltung und Erneuerung der Infrastruktur. Die Investitionssumme von rund 4,4 Mrd. € floss in Ingenieurbauwerke wie Tunnel und Brücken, aber auch in die Leit- und Sicherungstechnik. Insgesamt haben wir 29 elektronische Stellwerke (ESTW) in Betrieb genommen und zahlreiche Brückenerneuerungen durchgeführt. Die Rheinvorlandbrücke bei Worms mit einer Gesamtlänge von über 900 m und einer Stützweite von 118 m war eine der größten Maßnahmen. Außerdem wurden rund 3.400 km Gleise und 1.900 Weichen erneuert. Dabei haben wir rund 2,4 Millionen Schwellen neu verlegt und rund 3,7 Mio. t Schotter verarbeitet.

Durch eine frühzeitige und verlässliche Kundenkommunikation sowie die Einbindung der Maßnahmen in den Mittel- bis Langfristfahrplan konnten wir die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf die Verkehre so gering wie möglich halten.

Meilenstein für die ABS und NBS Karlsruhe–Basel

Auf dem wichtigsten europäischen Güterverkehrskorridor Rotterdam – Genua haben wir im Dezember 2012 den 9.385 m langen Katzenbergtunnel – als größtes Einzelbauwerk der ABS und NBS Karlsruhe – Basel – in Betrieb genommen. Der drittlängste deutsche Eisenbahntunnel – und einer der modernsten Tunnel in Europa – macht den Zugverkehr im südlichen Abschnitt der Rheintalbahn deutlich schneller und entlastet Anwohner vom Schienenlärm. Insgesamt investierten wir in den 17,6 km langen Neubauabschnitt zwischen Freiburg und Basel mit dem Katzenbergtunnel rund 610 Mio. €.

Im August 2012 schlossen Bund und DB-Konzern eine Finanzierungsvereinbarung über 693 Mio. € für den Rastatter Tunnel auf dem nördlichsten, rund 16 km langen Abschnitt der Rheintalbahn ab.

Fortschritte beim VDE Nr. 8

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8, die 500 km lange ABS und NBS zwischen Nürnberg, Erfurt, Leipzig/Halle und Berlin, ist eines der anspruchsvollsten Infrastrukturvorhaben in Deutschland und Europa. Finanziert wird es vom Bund, von der Europäischen Union und vom DB-Konzern. Das Investitionsvolumen beträgt etwa 10 Mrd. €.

Schwerpunkt der Bautätigkeit sind derzeit die 200 km NBS von Oberfranken durch den Thüringer Wald bis in den mitteldeutschen Raum. Auch im Berichtsjahr gingen die Projektarbeiten planmäßig voran:

- > Alle 25 Tunnel (Gesamtlänge rund 56 km) sind jetzt aufgefahen. Der letzte Tunneldurchschlag erfolgte im August 2012. Bereits 32 Betonkonstruktionen von insgesamt 35 großen Talbrücken (Gesamtlänge rund 26,4 km) überspannen die Täler. Fünf Brücken wurden als besonders schlanke und wartungsarme integrale Konstruktionen ausgeführt. Die Scherkondetalbrücke wurde deshalb mit dem Deutschen Brückenbaupreis 2012 gewürdigt.
- > Nach Fertigstellung der Trasse mit allen Erdbauwerken wurde mit der nächsten Bauetappe begonnen, der Fahrbahn- und Oberleitungsausrüstung auf über 120 km Strecke. Die Baumaßnahmen zur Einbindung der NBS in den Bahnknoten Erfurt mit dem Neubau des Hauptbahnhofs als künftiges ICE-Kreuz stehen kurz vor der Vollendung. Die Einbindung der Bahnknoten Leipzig und Halle hat begonnen. Beim

Ausbauanteil des Projekts zwischen Nürnberg und Bamberg konzentrieren sich die Arbeiten auf die Herstellung der Viergleisigkeit sowie auf neue Haltepunkte für die S-Bahn.

Gegenwärtig sind rund 3.000 Menschen direkt im Zusammenhang mit der Strecke beschäftigt. Die Inbetriebnahme der neuen Verbindung geschieht etappenweise: 2015 soll die NBS Erfurt – Leipzig/Halle, 2017 die NBS Ebensfeld – Erfurt in Betrieb gehen. Damit erhält der Personen- und Güterverkehr im trans-europäischen Netz eine konkurrenzfähige und umweltgerechte Alternative zu Straße und Flugzeug. Die Reisezeit München – Berlin wird dann nur noch rund vier Stunden betragen.

Hildesheim–Groß Gleidingen zweigleisig ausgebaut

Im Dezember 2012 ging die zweigleisig ausgebaute Strecke Hildesheim – Groß Gleidingen in Betrieb. Der Bund, das Land Niedersachsen und die DB Netz AG investierten in den letzten drei Jahren rund 140 Mio. € und schufen zusätzliche Kapazitäten für den Fern- und Regionalverkehr. Insgesamt wurden 34 km neues Gleis gebaut und mit Oberleitung ausgestattet. Darüber hinaus wurden rund 57.000 Betonschwellen verlegt, eine neue Eisenbahnbrücke und drei neue ESTW errichtet.

Maschen – Padborg für überlange Güterzüge gerüstet

Auf der Strecke Maschen – Padborg (Dänemark) können seit Dezember 2012 Güterzüge mit einer Länge von bis zu 835 m fahren. Wir haben die dafür erforderlichen Infrastrukturanpassungen auf der 210 km langen Strecke vorgenommen und rund 10 Mio. € investiert.

Die Erhöhung der Transportkapazität durch Verlängerung der Güterzüge ist neben dem Aus- und Neubau von Strecken ein wichtiger Baustein, um zukünftig genügend Kapazität für das prognostizierte Güterverkehrswachstum anbieten zu können.

Die maximal zugelassene Gesamtlänge von Zügen im deutschen Streckennetz beträgt 740 m. Auf der Relation Maschen – Padborg konnten bislang nur Züge mit einer Länge von 670 m fahren. Zu den erforderlichen Anpassungen an der Infrastruktur gehören die zusätzliche Schaffung von Überhol- beziehungsweise Kreuzungsmöglichkeiten sowie die Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik im Bahnhof Hamburg-Eidelstedt und in der ZBA Maschen.

Halle erhält eine der modernsten Zugbildungsanlagen Europas

Im September 2012 haben wir mit der Modernisierung der bestehenden Zugbildungsanlage (ZBA) in Halle (Saale) begonnen. Bis zum Jahr 2017 werden rund 146 Mio. € in die neue Anlage investiert. Die Infrastruktur auf dem Gelände des seit 1889

bestehenden Rangierbahnhofs Halle wird dabei vollständig erneuert. Nach Fertigstellung wird die ZBA in Halle eine der modernsten ZBA in Europa sein.

Kernstück des Modernisierungsvorhabens ist die Erneuerung der Gleise, Weichen und aller technischen Anlagen. In den nächsten Jahren entstehen insgesamt 36 Richtungsgleise, ein neuer Ablaufberg und über 130 neue Weichen. Zwei neue ESTW sorgen künftig für eine vollautomatische Steuerung des Betriebsablaufs.

Neben der Modernisierung der ZBA Halle entsteht im Raum Halle infolge des Knotenausbaus eine völlig neue und deutlich leistungsfähigere Schieneninfrastruktur. Die zweite Ausbaustufe umfasst unter anderem den Neubau von rund 30 km Gleisen mit Oberleitungsanlagen und einem neuen ESTW. Ab Ende 2015 sollen die Anlagen sukzessive in Betrieb gehen.

Fortschritte bei der ABS Hanau – Nantenbach

Das Eisenbahnbundesamt hat im März 2012 den Planfeststellungsbeschluss für den dritten Abschnitt der Maßnahme ABS Hanau – Nantenbach erlassen. Kernstück dieser Maßnahme ist der rund 7 km lange zweigleisige Ausbau zwischen Laufach und Heigenbrücken. Für diesen Abschnitt sind insgesamt vier Tunnel mit jeweils zwei eingleisigen Röhren und drei Brücken erforderlich. Im Oktober 2012 wurde mit ersten Arbeiten zum Bau der Umfahrungsspanne begonnen. Die entsprechende Finanzierungsvereinbarung für die vorgesehene Investitionssumme von rund 400 Mio. € wurde im Dezember 2011 unterzeichnet.

SOFORTPROGRAMM SEEHAFENHINTERLAND-VERKEHR WIRD UMGESETZT

Im Jahr 2008 erarbeitete das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) den »Masterplan Güterverkehr und Logistik« zur Förderung des Logistikstandorts Deutschland. Daraus folgten die Entwicklung des »Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr« sowie die Finanzierungsvereinbarung zwischen den Infrastrukturunternehmen und dem BMVBS. Das Programm umfasst 24 Maßnahmenbündel mit insgesamt über 50 kleininvestiven Maßnahmen. Die Maßnahmen sollen im unmittelbaren Einzugsbereich der Seehäfen und in deren Hinterland zur Steigerung der Streckenkapazität führen. Das Investitionsprogramm umfasst vor allem zusätzliche Überholgleise und Weichenverbindungen sowie Blockverdichtungen. Insgesamt beläuft sich das Investitionsvolumen des Sofortprogramms auf über 300 Mio. €.

Bis Ende des Berichtsjahres wurden 37 Teilmaßnahmen und somit 11 Maßnahmenbündel abgeschlossen. Das Investitionsvolumen betrug rund 46 Mio. €. Die Umsetzung erfolgte im

Berichtsjahr schwerpunktmäßig im Bereich Bremen, auf der Relation Hamburg – Berlin sowie der Magistrale Nürnberg – Passau. Abschließend in Betrieb genommen wurden von den Maßnahmenbündeln zum Beispiel die verbesserte Anbindung des Hafens Mannheim sowie die Maßnahmen der Relation Bebra – Fulda.

INVESTITION IN NEUE RETTUNGS- UND KRANZÜGE

Für die Schnellfahrstrecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart beschaffen wir sieben neue Rettungszüge. Die Verträge wurden im September 2012 unterzeichnet. Das Investitionsvolumen beträgt insgesamt rund 80 Mio. €.

Darüber hinaus beschaffen wir fünf neue Kranzüge für die Notfalltechnik. Dazu wurden im Oktober 2012 Verträge für die Unterwagen, Aufbauten und drei 160-t- sowie zwei 100-t-Kräne unterzeichnet. Die neuen Kranzüge werden in den nächsten sechs Jahren schrittweise in Betrieb genommen. Das Investitionsvolumen beträgt insgesamt rund 60 Mio. €.

UMSCHLAGTERMINALS DES KOMBINIERTEN VERKEHRS BLEIBEN AUF HOHEM NACHFRAGENIVEAU

In den von der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS) betriebenen 24 Umschlagterminals konnte im Berichtsjahr mit einem Umschlagvolumen rund 2,1 Millionen Ladeeinheiten das hohe Vorjahresniveau stabilisiert werden. Konjunkturell bedingte Nachfragerückgänge bei internationalen Verkehren Richtung Südeuropa wurden durch steigende Mengen im Seehafenhinterland- und nationalen Verkehr kompensiert. Somit hält das starke Interesse an der Nutzung des umweltfreundlichen Kombinierten Verkehrs auf der Schiene an.

Im Berichtsjahr konnten wichtige Meilensteine beim Ausbau der Terminalinfrastruktur realisiert werden. Ziel sind eine nachhaltige Förderung des Kombinierten Verkehrs sowie ein weiteres Mengenwachstum durch die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene. Zudem wurde jeweils das dritte Modul in den Terminals München-Riem, Hamburg-Billwerder sowie Köln-Eifelort in Betrieb genommen. Die Investitionssumme belief sich insgesamt auf rund 99 Mio. €. Mit den Kapazitätserweiterungen können bestehende Engpässe in den hoch frequentierten Umschlaganlagen schrittweise beseitigt werden.


WEITERE EREIGNISSE 2012


- > Die Trassenanmeldungen für den Netzfahrplan 2013 sind um rund 6,6% auf knapp 60.000 Bestellungen gestiegen.
- > Mit der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung zum Ausbau der Strecke Knappenrode – Horka – Grenze Deutschland/Polen im März 2012 gaben das BMVBS und die DB Netz AG den Startschuss für ein zentrales Projekt. Inse-








- samt werden in den nächsten Jahren rund 420 Mio. € in den Streckenausbau investiert. Schwerpunkte der Baumaßnahmen werden der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung auf rund 52 km sowie die Ausrüstung mit moderner Signaltechnik sein.
- > Im Juni 2012 unterzeichneten das BMVBS und die DB Netz AG die Finanzierungsvereinbarung für den Hub Lehrte. Rund 100 Mio. € sollen in den nächsten Jahren in die Erweiterung der Gleisanlagen, drei neue Umschlagkräne sowie moderne Technik investiert werden. Darüber hinaus entsteht eine innovative Sortieranlage. Ende 2015 soll der Probetrieb aufgenommen werden. Mit dem Bau tragen wir dem notwendigen Kapazitätenausbau aufgrund der erwarteten Zuwächse der Güterverkehrsströme aus den Häfen Rechnung.
 - > Im Oktober haben das BMVBS und die DB Netz AG die Finanzierungsvereinbarung für die zweite Ausbaustufe im Knoten Halle/Leipzig unterzeichnet. Die Investitionssumme in Höhe von rund 252 Mio. € dient in den nächsten Jahren der Finanzierung der Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur zur Anbindung der neuen Zugbildungsanlage sowie zur nördlichen Einbindung der ABS Berlin – Halle/Leipzig (VDE Nr. 8.3) in den Knoten Halle.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Unter dem Dach der DB Netze Fahrweg ist die Schieneninfrastrukturkompetenz des DB-Konzerns gebündelt. Für die nachhaltige Sicherung der hohen Infrastrukturqualität und Verfügbarkeit des Schienennetzes in Deutschland haben wir durch die **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (1)** mit dem Bund eine langfristig tragfähige Infrastrukturpartnerschaft abgeschlossen. Sie bewährt sich nunmehr seit vier Jahren. Anfang 2011 vereinbarten wir mit dem Bund außerdem den **Finanzierungskreislauf Schiene (1)**, um den bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur zu fördern.

Die Strategie des Geschäftsfelds richtet sich entlang der drei Dimensionen der DB2020  aus:

- > **Kunde und Qualität** : Neben der Schaffung zusätzlicher Kapazitäten gilt es, das bestehende Schienennetz kostenoptimiert und bedarfsgerecht zu modernisieren und instand zu halten. Durch eine integrierte Investitions- und Instandhaltungsplanung sowie die Bündelung von Baustellen in Korridoren und deren Einarbeitung in den Jahresfahrplan stellen wir einen effizienten Mitteleinsatz sicher. Gleichzeitig minimieren wir die Auswirkungen für die Kunden im Personen- und Güterverkehr. Trotz steigender Verkehrsbelastung können wir so eine hohe Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur gewährleisten.

- > **Profitables Wachstum** : Durch die kunden- und marktgerechte Weiterentwicklung der Infrastruktur ermöglichen wir nicht nur dem Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg, sondern dem gesamten Eisenbahnverkehrssektor die Ausschöpfung von Wachstumspotenzialen. Unsere Netzentwicklungsstrategie bildet die langfristige Grundlage für ein qualitativ hochwertiges, zuverlässiges und sicheres Verkehrsangebot auf der Schiene – zu marktgerechten Preisen. Unsere Aus- und Neubaumaßnahmen beseitigen Engpässe und stellen ausreichend Kapazität für die zukünftige Verkehrsentwicklung bereit. Im Rahmen des Projekts »Netzkonzeption 2030« untersuchen wir, welche Anforderungen die Kunden im Personen- und Güterverkehr an die Infrastruktur im Jahr 2030 stellen, und richten unsere Netzentwicklungsstrategie auf diese Bedürfnisse aus. Um den bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur weiter zu forcieren, haben wir mit dem **Netzfonds (1)** ein neues Instrument der Infrastrukturfinanzierung etabliert.
- > **Top-Arbeitgeber** : Gut ausgebildete und zufriedene Mitarbeiter sind die Voraussetzung für unseren unternehmerischen Erfolg. Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, das Angebot attraktiver Arbeitsplätze und -bedingungen sowie der intensive Austausch zwischen zentralen und dezentralen Unternehmensbereichen sind für uns daher wichtige Ziele. Mit dem **Zukunftsprogramm Personal**  haben wir Initiativen gestartet, um den zukünftigen Personalbedarf qualifiziert decken zu können, die Beschäftigungsfähigkeit älterer Mitarbeiter zu erhalten und Parallelbeschäftigungen zu ermöglichen. Durch den 2011 ins Leben gerufenen Innovationspreis nutzen wir das Fachwissen unserer Mitarbeiter und binden sie aktiv in die Unternehmensentwicklung ein.
- > **Umwelt-Vorreiter** : Mit der Umsetzung von konventionellen und innovativen **Lärminderungsmaßnahmen**  sowie der Implementierung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems tragen wir dazu bei, dass durch Schienenverkehr weniger Lärm entsteht und die Akzeptanz des Verkehrsträgers in der Bevölkerung steigt. Darüber hinaus reduzieren wir unseren CO₂-Ausstoß – etwa durch die **energetische Sanierung**  unserer Werkshallen – und erhöhen die **Material-/Ressourceneffizienz**  durch das Recycling von Schienen, Schwellen oder Schotter.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg war im Berichtsjahr trotz Nachfragerückgängen im Schienengüterverkehr positiv. Zusätzlich konnte ein positiver Ergebnisbeitrag durch eine Umstrukturierung der DB Bahnbaugeneriert werden. Der im Vorjahresvergleich mildere Winter wirkte sich positiv auf den Materialaufwand aus. Während die Entwicklung der Brutto-Investitionen geprägt war durch das Auslaufen der Konjunkturprogramme, stiegen bedingt durch höhere investive Eigenmittel in diversen Projekten die Netto-Investitionen.

DB Netze Fahrweg Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Betriebslänge in km	33.319	33.378	-59	-0,2
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.038	1.050	-12	-1,1
davon konzernexterne Bahnen	230,5	219,8	+10,7	+4,9
Anteil konzernexterner Bahnen in %	22,2	20,9	-	-
Gesamtumsatz	4.709	4.642	+67	+1,4
Außenumsatz	980	961	+19	+2,0
Anteil am Gesamtumsatz in %	20,8	20,7	-	-
EBITDA bereinigt	1.822	1.624	+198	+12,2
EBIT bereinigt	894	715	+179	+25,0
Operatives Ergebnis nach Zinsen	453	331	+122	+36,9
ROCE in %	5,0	4,0	-	-
Capital Employed per 31.12.	17.895	17.911	-16	-0,1
Netto-Finanzschulden per 31.12.	10.485	10.186	+299	+2,9
Tilgungsdeckung in %	13,1	12,1	-	-
Brutto-Investitionen	5.033	5.143	-110	-2,1
Netto-Investitionen	962	765	+197	+25,8
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	41.400	41.136	+264	+0,6

Im Berichtsjahr ist die Trassennachfrage infolge von Rückgängen im Schienengüterverkehr leicht um 1,1% gesunken. Nachfragesteigerungen konzernexterner Bahnen im Regionalverkehr konnten diesen Effekt nur teilweise kompensieren.

Die Umsatzerlöse stiegen im Berichtsjahr um 1,4% an, im Wesentlichen bedingt durch positiv wirkende Preiseffekte. In der Außenumsatzentwicklung spiegeln sich die Nachfragesteigerungen durch konzernexterne Bahnen wider, die sich sowohl aufgrund von Verkehrsvertragsgewinnen im Regionalverkehr als auch von Zuwächsen im Schienengüterverkehr ergaben. Auch die sonstigen betrieblichen Erträge (+13,8%) nahmen deutlich zu. Hier machten sich höhere Erträge aus der Auflösung von passiven Rechnungsabgrenzungsposten und Rückstellungen sowie aus dem Abgang von Sachanlagevermögen bemerkbar.

Der Materialaufwand (-1,1%) sank im Berichtsjahr infolge geringerer Aufwendungen für die Instandhaltung aufgrund des Auslaufens der Konjunkturpakete und den Winterdienst. Der positive Effekt wurde zum Teil durch erhöhte Aufwendungen für Schienentransportleistungen und Energie kompensiert. Der Personalaufwand (+4,0%) nahm aufgrund der Tarifsteigerungen und der gegenüber dem Vorjahr etwas höheren Mitarbeiterzahl zu. Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-2,0%) ist auf die geringeren Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten zurückzuführen. Gegenläufig wirkten höhere Mietkosten sowie Aufwendungen für bezogene IT-Leistungen. Die Abschreibungen stiegen infolge höherer Investitionen leicht an.

In Summe verbesserte sich daher das bereinigte EBITDA um 198 Mio. € auf 1.822 Mio. € und das bereinigte EBIT um 179 Mio. € auf 894 Mio. €.

Infolge eines Anstiegs des negativen operativen Zinssaldos durch geringere Effekte im Zusammenhang mit der Aufzinsung von zinslosen Darlehen fiel der absolute Anstieg des operativen Ergebnisses nach Zinsen etwas schwächer aus (+122 Mio. € auf 453 Mio. €).

Der investiv bedingte leichte Rückgang des Capital Employed und der starke Anstieg des bereinigten EBIT führten zu einer Verbesserung des ROCE auf 5,0%.

Die Erhöhung der Netto-Finanzschulden (+2,9%) resultierte vor allem aus der konzerninternen Umgliederung von Pensionsrückstellungen. Die Abwertung von Sachanlagevermögen (Immobilien und Schwellen) wirkte gegenläufig. Trotz des Anstiegs der Netto-Finanzschulden hat sich die Tilgungsdeckung leicht auf 13,1% verbessert.

Die Brutto-Investitionen lagen trotz der im Vorjahr ausgelaufenen Konjunkturprogramme nur geringfügig (-2,1%) unter dem Vorjahresniveau, was auf deutlich gestiegene Netto-Investitionen zurückzuführen ist. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (1)** beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter (+0,6%) ist per 31. Dezember 2012 gegenüber dem Vorjahr insbesondere durch die Neueinstellung von Mitarbeitern – unter anderem zum Zweck der Nachwuchssicherung – sowie infolge einer höheren Fertigungstiefe im Bereich der Fahrwegdienste leicht angestiegen.

Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe INFRASTRUKTURBESCHLEUNIGUNGSPROGRAMM GESTARTET

Im Rahmen des Anfang des Jahres 2012 aufgelegten Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP) stellte der Bund 1 Mrd. € bereit. Davon sollen 100 Mio. € für die Förderung der Modernisierung kleiner und mittlerer Bahnhöfe aufgewendet werden.

(1) > Seite 103ff.

So sollen bis Ende des Jahres 2013 Modernisierungsarbeiten an rund 260 Bahnhöfen zur Verbesserung des Erscheinungsbildes, der Stufenfreiheit, der Sicherheit und der Reisendeninformation finanziert werden. Neben der Erhöhung oder Neuerrichtung von Bahnsteigen schließt dies auch die Ausstattung von Bahnhöfen mit neuen Aufzügen, Fahrtreppen, Wetterschutzhäusern, Beleuchtungs-, Beschallungs- oder Fahrgastinformationsanlagen ein. Die Planung der Einzelprojekte ist weitgehend abgeschlossen. An rund 40 Stationen erfolgte bereits der Baubeginn.

VERMIETUNG IN BAHNHÖFEN


Trotz einer 2012 geschwächten Konjunktur verzeichnete die Vermietung in den Bahnhöfen einen positiven Trend. Seit 2005 stiegen die Erträge durchschnittlich um 3,8% pro Jahr. Die Mietfläche in den Bahnhöfen umfasst insgesamt rund 1,1 Mio. qm – davon 600.000 qm Einzelhandelsfläche. Im Jahresdurchschnitt sind mehr als 96% der Fläche vermietet. Insgesamt zählen wir rund 12.000 Mieter zu unseren Geschäftspartnern.



WEITERE EREIGNISSE 2012



- > Im November 2012 begannen die Bauarbeiten für den ersten **Grünen Bahnhof (1)** in Kerpen-Horrem in Nordrhein-Westfalen.
- > Im Berichtsjahr wurden insgesamt 96 Bahnhöfe barrierefrei erschlossen. Auf kleineren Stationen ersetzen Rampen die Stufen, auf mittleren und großen Bahnhöfen kommen meist Aufzüge zum Einsatz. Insgesamt sind nun mehr als zwei Drittel aller unserer Bahnsteige stufenfrei zugänglich.







MÄRKTE UND STRATEGIE

DB Netze Personenbahnhöfe ist heute mit rund 5.400 Bahnhöfen der größte Betreiber von Eisenbahnstationen in Europa. Durch seine flächendeckende Präsenz sichert das Geschäftsfeld täglich für über sieben Millionen Reisende in Deutschland den Zugang zum System Bahn. Dabei gestaltet das Geschäftsfeld den kontinuierlichen Wandel der Bahnhöfe zur Schnittstelle einer mobilen Gesellschaft mit.

Die Strategie des Geschäftsfelds richtet sich entlang der drei Dimensionen der DB2020  aus:

- > **Kunde und Qualität** : Auf Basis einer qualitätsorientierten Ausrichtung und etablierten Portfoliostrategie sichern wir die dauerhafte Attraktivitäts- und Wertsteigerung unseres Bahnstufenportfolios. In enger Kooperation mit dem Bund und den einzelnen Gebietskörperschaften wird der bedarfsorientierte Modernisierungskurs der letzten Jahre fortgesetzt. Mit dem **Infrastrukturbeschleunigungsprogramm**  werden beispielsweise der Ausbau der Barrierefreiheit und

die Verbesserung des Erscheinungsbildes ausgewählter Stationen vorangetrieben. Weitere Maßnahmen wie die Weiterentwicklung der Reisendeninformation und die Entwicklung einer kundenorientierten Steuerungslogik setzen den erfolgreich begonnenen Kurs zur Steigerung der **Kundenzufriedenheit**  sowie zur Sicherstellung einer hohen **Qualität des Stationsbetriebs**  fort.

- > **Profitables Wachstum** : Das Geschäftsfeld erzielte in den vergangenen Jahren ein kontinuierliches und stabiles Wachstum. Bereits über ein Drittel des Umsatzes stammt aus der Vermarktung von Flächen in den Empfangsgebäuden von rund 1.250 Standorten. Wir identifizieren kontinuierlich und systematisch Potenzialstandorte in der Vermietung und entwickeln diese. Darüber hinaus suchen wir stetig nach Effizienzpotenzialen im Stationsbetrieb, um den angestrebten Wachstumskurs auch kostenseitig abzudecken.
- > **Top-Arbeitgeber** : Auf dem Weg, Top-Arbeitgeber zu werden, wollen wir die Mitarbeiterbindung durch eine kontinuierliche Verbesserung der **Mitarbeiterzufriedenheit**  stärken. Abgeleitet aus einer bereits im Jahr 2011 durchgeführten Mitarbeiterbefragung, wurden im Berichtsjahr rund 1.400 Maßnahmen zur Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit innerhalb des Geschäftsfelds umgesetzt. Die **Weiterentwicklung der Unternehmenskultur**  soll durch die im Berichtsjahr durchgeführte konzernweite Mitarbeiterbefragung weiter verstetigt werden.
- > **Umwelt-Vorreiter** : Als Betreiber eines komplexen Anlagenportfolios ist das Geschäftsfeld ein wichtiger Teil der ökologischen Vorreiterrolle des DB-Konzerns. Daher realisieren wir konsequent Maßnahmen zur **Senkung des Energieverbrauchs**  wie die sukzessive Umstellung auf LED-Beleuchtung. An den Bahnhöfen Kerpen-Horrem und Lutherstadt Wittenberg wird zudem das Zukunftskonzept des **Grünen Bahnhofs (1)** umgesetzt.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Eine Zunahme der Stationshalte sowie der vermieteten Flächen wirkte sich positiv auf die Entwicklung von DB Netze Personenbahnhöfen im Berichtsjahr aus. Darüber hinaus reduzierte sich der Aufwand infolge der ausgelaufenen Konjunkturprogramme. Gegenläufig wirkten der tarifbedingte Anstieg im Personalaufwand sowie die Preissteigerungen bei Energie.

DB Netze Personenbahnhöfe Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Anzahl Personenbahnhöfe	5.350	5.391	- 41	- 0,8
Stationshalte in Mio.	143,4	142,3	+ 1,1	+ 0,8
davon konzernexterne Bahnen	26,5	24,7	+ 1,8	+ 7,3
Gesamtumsatz	1.102	1.077	+ 25	+ 2,3
davon Stationserlöse	738	717	+ 21	+ 2,9
Außenumsatz	416	400	+ 16	+ 4,0
EBITDA bereinigt	359	351	+ 8	+ 2,3
EBIT bereinigt	230	226	+ 4	+ 1,8
ROCE in %	7,9	7,9	-	-
Capital Employed per 31.12.	2.906	2.853	+ 53	+ 1,9
Netto-Finanzschulden per 31.12.	1.406	1.320	+ 86	+ 6,5
Tilgungsdeckung in %	20,0	21,0	- 1,0	- 4,8
Brutto-Investitionen	552	547	+ 5	+ 0,9
Netto-Investitionen	178	144	+ 34	+ 23,6
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	4.797	4.817	- 20	- 0,4

Die Zahl der Stationshalte ist im Berichtsjahr um 0,8% gestiegen. Hierbei wirkte sich insbesondere der Mengeneffekt bei konzernexternen Bahnen positiv aus.

Der Anstieg im Gesamtumsatz (+2,3%) ist auf preis- und mengenbedingt höhere Stationserlöse sowie 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. Die sonstigen betrieblichen Erträge verringerten sich infolge reduzierter Zuschüsse für Projektaktivitäten durch das Auslaufen der Konjunkturpakete zum Jahresende 2011 deutlich.

Aufwandsseitig nahm der Personalaufwand (+4,4%) tarifbedingt zu. Gegenläufig reduzierte sich der Materialaufwand (-10,3%) durch das Auslaufen der Konjunkturpakete zum Jahresende 2011 deutlich. Die Abschreibungen lagen leicht über dem Vorjahresniveau.

Insgesamt führte die Umsatzsteigerung zu einem Anstieg des bereinigten EBITDA um 8 Mio. € auf 359 Mio. € und des bereinigten EBIT um 4 Mio. € auf 230 Mio. €.

Da sich das EBIT und das Capital Employed nahezu gleich entwickelt haben, blieb der ROCE unverändert.

Die Netto-Finanzschulden nahmen insbesondere aufgrund der konzerninternen Übertragung von Pensionsrückstellungen zu. Dadurch hat sich auch die Tilgungsdeckung leicht auf 20,0% verschlechtert.

Während die Brutto-Investitionen (+0,9%) infolge des Auslaufens der Konjunkturpakete und des gleichzeitigen Anlaufens des *Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (1)* nahezu auf dem Vorjahresniveau lagen, stiegen die Netto-Investitionen (+23,3%) durch einen höheren investiven Eigenanteil deutlich. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel *Investitionen (2)* beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 31. Dezember 2012 fluktuationsbedingt nur geringfügig unter dem Niveau des Vorjahres.


Geschäftsfeld DB Netze Energie




EREIGNISSE 2012

- > Zum 1. Januar 2012 senkte DB Netze Energie die Preise für Bahnstrom um durchschnittlich 4% und gibt damit die durchschnittliche Netzentgeltreduktion sowie die erhöhte Rückerstattung aus dem Netzentgeltverfahren vollumfänglich an die Kunden weiter.
- > In Wittenberge/Brandenburg wurde im August 2012 die bisher *leistungsstärkste Photovoltaikanlage (3)* auf einer Fläche des DB-Konzerns in Betrieb genommen.
- > Mit E.ON unterzeichneten wir einen weiteren langfristigen *Vertrag über die Belieferung mit Ökostrom (4)* aus Wasserkraft für den Bahnverkehr in Deutschland.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Die langfristige Gewährleistung höchster Verfügbarkeit für den täglichen Energiebedarf der Eisenbahnverkehrsunternehmen und die nachhaltige Energiebeschaffung sind die Hauptaufgaben des Geschäftsfelds DB Netze Energie. Das Geschäftsfeld verfügt über eine leistungsfähige Infrastruktur zur Strom- und Dieselversorgung von mobilen und stationären Verbrauchern. Auf dieser Basis bieten wir konzerninternen und -externen Kunden zu attraktiven Konditionen Strom, Diesel, Gas, Wärme und innovative Energiedienstleistungen an. Mittels strukturierter Beschaffung von Energie und intelligenter Netznutzung wollen wir negative Effekte aus volatilen Rohstoffpreisen so gut wie möglich kompensieren.

Die Strategie des Geschäftsfelds richtet sich entlang der drei Dimensionen der DB2020  aus:

- > **Profitabler Marktführer** : Als profitabler Marktführer im Bahnstrombereich erreicht DB Netze Energie für seine Kunden ein exzellentes Niveau an **Versorgungssicherheit** . Damit haben wir den mit dem Bund in der LuFV vereinbarten Zielwert übertroffen. Diese Qualität spiegelt sich auch in der hohen **Kundenzufriedenheit**  wider. Wir sind bestrebt, dieses hohe Leistungsniveau zu halten und unseren Kunden auch künftig attraktive Konditionen anzubieten.

- > **Top-Arbeitgeber** (FF): Mit einer offenen Informations- und Kommunikationskultur wollen wir als Top-Arbeitgeber eine hohe **Mitarbeiterzufriedenheit** (FF) sicherstellen. Darüber hinaus haben wir Maßnahmen entwickelt, die beispielsweise der Bewältigung des demografischen Wandels und der **Erhöhung des Frauenanteils** (FF) dienen.
- > **Umwelt-Vorreiter** (E): Bis 2050 wollen wir den Bahnstrombedarf zu 100% aus erneuerbaren Energien decken. Im Personen- und Güterverkehr können Kunden bereits ihre Ökobilanz verbessern, indem sie **grüne Produkte** (E) auf Basis von 100% erneuerbaren Energien in Anspruch nehmen. Zur Deckung des Ökostrombedarfs wurden **Lieferverträge für Strom (1)** aus Wasser- und Windkraft geschlossen. Zusätzlich engagiert sich DB Energie auch für die Steigerung der **Energieeffizienz** (E) im DB-Konzern und ist eine treibende Kraft bei Energieinnovationen wie der Elektromobilität.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

DB Netze Energie musste sich im Berichtsjahr zum einen mit den Preisentwicklungen und veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen auf den Energiemärkten infolge der Energiewende in Deutschland auseinandersetzen. Zum anderen belastete die konjunkturelle Entwicklung die Nachfrage nach Traktions- und stationärer Energie. Darüber hinaus galt es die gesetzlichen Regulierungsanforderungen zu erfüllen. Erfolge konnten im Rahmen der Beschaffungs- und Preissicherungsstrategie sowie bei der Portfoliooptimierung verzeichnet werden.

DB Netze Energie Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Traktionsstrom (16,7 Hz) in GWh	10.403	10.427	-24	-0,2
Stationäre Energie (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	1.699	1.719	-20	-1,2
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	469,8	480,1	-10,3	-2,1
Gesamtumsatz	2.832	2.853	-21	-0,7
Außenumsatz	1.079	1.084	-5	-0,5
EBITDA bereinigt	173	159	+14	+8,8
EBIT bereinigt	91	80	+11	+13,8
ROCE in %	9,4	8,9	-	-
Capital Employed per 31.12.	969	896	+73	+8,1
Netto-Finanzschulden per 31.12.	315	218	+97	+44,5
Tilgungsdeckung in %	29,5	32,6	-3,1	-9,5
Brutto-Investitionen	149	207	-58	-28,0
Netto-Investitionen	72	92	-20	-21,7
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	1.626	1.584	+42	+2,7

Während sich der Absatz an Traktionsstrom im Berichtsjahr auf dem Niveau des Vorjahres bewegte, führten konjunkturbedingte Nachfragerückgänge, insbesondere im Schienengüterverkehr, zu einer rückläufigen Entwicklung bei Dieselmotorkraftstoffen (-2,1%). Auch der Absatz von stationärer Energie verringerte sich leicht um 1,2%.

Dementsprechend lagen auch die Umsatzerlöse im Berichtsjahr knapp unter dem Niveau des Vorjahres (Gesamtumsatz: -0,7%; Außenumsatz: -0,5%).

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge ist im Wesentlichen auf Einmaleffekte aus Versicherungsleistungen sowie der Auflösung von Rückstellungen zurückzuführen.

Die leicht rückläufige Mengenentwicklung und erfolgreiche Umsetzung der Beschaffungsstrategie in Vertragsabschlüssen/Sicherungsgeschäften sowie ein optimierter Kraftwerkseinsatz führten zu einem Rückgang der Energiebezugsaufwendungen. In Verbindung mit dem Wegfall eines negativen Einmaleffekts aus der Stilllegung von Block I des Gemeinschaftskraftwerks Neckar (GKN I) im Jahr 2011 sank der Materialaufwand um 1,5%. Ein Anstieg der übrigen Aufwandspositionen wurde damit überkompensiert. Im Personal- und sonstigen betrieblichen Aufwand kam neben Tarifsteigerungen vor allem die Umsetzung von Regulierungsanforderungen in Geschäftsprozessen und IT-Systemen zum Tragen. Durch die Modernisierung der Stromversorgungsanlagen stiegen die Abschreibungen im Berichtsjahr an.

Im Ergebnis führte der im Vergleich zur Umsatzentwicklung überproportionale Rückgang des Aufwands zu einer Verbesserung der bereinigten Ergebnisgrößen: Das bereinigte EBITDA stieg um 14 Mio. € auf 173 Mio. € und das bereinigte EBIT um 11 Mio. € auf 91 Mio. €.

Der Anstieg des bereinigten EBIT führte trotz des deutlich gestiegenen Capital Employed zu einer spürbaren Verbesserung des ROCE.







Die Netto-Finanzschulden sind infolge eines steigenden Anlagevermögens und von Sonderbelastungen aus der Stilllegung von GKN I per 31. Dezember 2012 im Vergleich zum Jahresende 2011 deutlich angestiegen. Dadurch hat sich auch die Tilgungsdeckung leicht auf 29,5% verringert.



Sowohl die Brutto- als auch die Netto-Investitionen lagen deutlich unterhalb des Vorjahres. Ursächlich hierfür waren das Auslaufen der Konjunkturpakete sowie die im Vorjahr enthaltenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stilllegung von GKN I. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel **Investitionen (2)** beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 31. Dezember 2012 um 2,7% über dem Vorjahresende. Hintergrund ist die Umsetzung der Anforderungen aus dem Energiewirtschaftsrecht.


Kunde und Qualität

- > KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE FORTGESETZT
- > PÜNKTLICHKEITSWERTE AUF HOHEM NIVEAU
- > KUNDENZUFRIEDENHEIT UND PRODUKTQUALITÄT GESTEIGERT

Mit der Strategie DB2020  haben wir einen rahmengenben- den Ansatz geschaffen, der die Dimensionen **Ökonomie** , **Soziales**  und **Ökologie**  miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Als **profitabler Marktführer**  wollen wir unseren Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen anbieten. Wesentliche Voraussetzung dafür ist ein weiterhin starker Fokus auf den Bereich **Kunde und Qualität** , der dementsprechend eine unserer vier **strategischen Stoßrichtungen (1)** darstellt.

Wir haben bereits zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Qualitäts- und Kundenorientierung angestoßen. Im Berichtsjahr haben wir dabei unser Augenmerk vor allem auf die Sicherung und Verbesserung der **Kundenzufriedenheit**  und **Produktqualität**  gelegt. Im Rahmen unseres **neuen Konzern-Zielsystems (2)** ist die Pünktlichkeit auf Ebene der einzelnen Geschäftsfelder der Maßstab für Produktqualität.



KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE FORTGESETZT

Im Berichtsjahr wurde die seit 2010 bestehende **Kunden- und Qualitätsinitiative**  fortgesetzt, deren Fokus die Erhöhung der Betriebsstabilität des Schienenverkehrs in Deutschland sowie die Steigerung der Kundenzufriedenheit sind. Im Berichtsjahr haben wir für unsere Kunden- und Qualitätsinitiative rund 298 Mio. € aufgewendet (davon rund 150 Mio. € für Investitionen).



Die Projekte zur Verbesserung der Qualität in winterbedingt schwierigen Betriebslagen wurden im Laufe des Berichtsjahres abgeschlossen. Im Rahmen der Wintervorbereitung 2012/2013 wurden unter anderem folgende in den Vorjahren initiierte Maßnahmen erweitert:

- > Aufstockung der Räum- und Sicherungskräfte um rund 3.000 auf mehr als 21.000 Mitarbeiter.
- > Ausrüstung von zusätzlich rund 6.800 Weichen mit Verschuss-fachabdeckungen zum Schutz der beweglichen Weichen-elemente gegen Schnee beziehungsweise Vereisung. Ende des Berichtsjahres waren insgesamt rund 7.600 Weichen und damit etwa 11% des Gesamtweichenbestands mit rund 15.500 Abdeckungen ausgestattet.

- > Ergänzung der Schneeräumflotte um 11 Fahrzeuge auf insgesamt 62 Schneeräumfahrzeuge.
- > Im Fernverkehr investierten wir in eine neue Enteisungs-anlage für Züge. Ende des Berichtsjahres befanden sich somit sieben Anlagen (sowie eine Testanlage) im Bestand des DB-Konzerns. Außerdem erhöhten wir im Berichtsjahr im Regionalverkehr die Anzahl der Abtauzelte um drei auf zwölf Zelte sowie die Anzahl der Heizgeräte und Außenrei-nigungsanlagen mit Abtaukapazitäten um jeweils 4 auf 287 Heizgeräte beziehungsweise 18 Außenreinigungsanlagen.


Zur Verstetigung der Qualität von einer Vielzahl im DB-Konzern existierender Einzelmaßnahmen wurde ein **nachhaltiges Verbes-erungsmanagement**  etabliert. Die in diesem Zusammen-hang entwickelte konzernweit gültige Philosophie adressiert alle Dimensionen und Stoßrichtungen der DB2020 . Ziel ist es, unser Produktversprechen an unsere Kunden zuverlässig zu erfüllen. Hierzu wollen wir einen breit angelegten, dauer-haften Veränderungsprozess anstoßen. Die Verantwortung für die Umsetzung dieser Philosophie haben die Geschäftsfelder übernommen – die konkrete Ausgestaltung erfolgt im Rahmen von Verbesserungsmanagementprogrammen. Ein Beispiel der aktiven Umsetzung durch die Geschäftsfelder ist das Programm **FLEX (3)** von DB Schenker Logistics. Die Kunden- und Quali-tätsinitiative begleitet die Geschäftsfelder beratend bei ihren Aktivitäten.

POSITIVE ENTWICKLUNG DER PÜNKTLICHKEIT

Im Rahmen unserer Stoßrichtung **Kunde und Qualität**  ist die **Produktqualität**  eines der drei Top-Ziele. Der zentrale Indikator hierfür ist die Entwicklung der Pünktlichkeit in den einzelnen Geschäftsfeldern. Im Personenverkehr messen unsere Kunden die Qualität in erster Linie an der Pünktlichkeit. Darüber hinaus ist die Anschlussqualität ein wichtiges Qualitätsmerk-mal, die wir im Sinne unserer Kunden zuverlässig gewährleisten wollen.

Für die **Messung der Pünktlichkeit (4)** erfassen wir konti-nuierlich für jede Zugfahrt die Ist-Zeit im Vergleich zur Soll-Zeit. Die Anknunft der planmäßigen oder bis zu einer definierten Zeit verspäteten Züge fassen wir im Pünktlichkeitsgrad zusammen.

(1) > Seite 67ff. (2) > Seite 72 (3) > Seite 124 (4) > www.bahn.de/puenktlichkeit

 Pünktlichkeit Personenverkehr (Schiene) – in %	2012	2011	2010
Personenverkehr in Deutschland	94,6	92,9	91,0
DB Bahn Fernverkehr	79,1	80,0	72,6
DB Bahn Regio	95,1	93,2	91,5
Regionalzüge	93,3	93,2	89,6
S-Bahnen (Wechselstrom)	95,6	95,5	94,9
S-Bahnen (Gleichstrom)	96,9	98,0	97,0
DB Arriva	91,9	93,6	91,9

Im Berichtsjahr verzeichneten wir eine Steigerung des Durchschnittswerts für alle Personenverkehrszüge in Deutschland auf 94,6 % gegenüber 92,9 % im Vorjahr und 91,0 % im Jahr 2010. Damit setzte sich der positive Trend mit steigenden Pünktlichkeitswerten fort.

Im Fernverkehr lag der Jahresdurchschnittswert im Berichtsjahr bei 79,1 % (im Vorjahr: 80,0 %). Hier konnten wir im Berichtsjahr nicht ganz an das Pünktlichkeitsniveau des Vorjahres anknüpfen. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf Störungen an Infrastrukturanlagen sowie an Fahrzeugen zurückzuführen. Hinzu kamen außerordentliche Ereignisse wie die Entgleisung bei Stuttgart im September 2012 oder auch die Entschärfung einer Fliegerbombe in Hamburg im September 2012.

Im Regionalverkehr verbesserte sich die Pünktlichkeit auf 95,1 % (im Vorjahr: 93,2 %).

Der Anschlusserrreichungsgrad lag bei 88,7 % (im Vorjahr: 89,9 %).

Die im Vorjahr initiierten Projekte zur Verbesserung der Leistungsqualität haben wir auch im Berichtsjahr kontinuierlich weiterverfolgt. So analysieren wir beispielsweise stetig die Verspätungsursachen und leiten daraus Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Anschlusserrreichung ab.

Die dargestellten Prozentwerte geben den Anteil pünktlicher Halte in Bezug auf alle Unterwegs- und Endhalte wieder. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit um weniger als sechs Minuten überschritten wurde. Die Pünktlichkeitsstatistik bildet die mehr als 800.000 Fahrten von Zügen eines Monats ab. Dabei fließen alle Verkehrshalte der mehr als 20.000 monatlichen Fahrten im Fernverkehr und der rund 780.000 monatlichen Fahrten im Nahverkehr – inklusive aller S-Bahnen – in die Pünktlichkeitserhebung ein.

Seit Januar 2012 werden alle Nahverkehrshalte in die Pünktlichkeitsstatistik eingerechnet. Im Vergleich zur bisherigen Auswertung einer repräsentativen Auswahl mehrerer Hundert Messstellen an wichtigen Knotenpunkten bietet die Vollerhebung eine noch präzisere Datenbasis zur Ermittlung der Durchschnittspünktlichkeit. Die Umstellung der Erhebungsmethode

führte zu einer rechnerischen Verbesserung der Nahverkehrspünktlichkeit im Umfang von 1,3 Prozentpunkten gegenüber den Vorjahren.

Der Pünktlichkeitswert für unsere Schienenpersonenverkehre in Europa (Großbritannien, Dänemark, Schweden, die Niederlande und Polen) ist im Berichtsjahr geringfügig zurückgegangen. Der Pünktlichkeitswert bei DB Arriva hat sich im Vorjahresvergleich von 93,6 auf 91,9 % verringert.

Schiengüterverkehr

 Pünktlichkeit Schienengüterverkehr – in %	2012	2011	2010
Ankunftspünktlichkeit (15 Min.) in Europa	69,9	68,0	-

Für den Schienengüterverkehr in Europa messen wir ebenfalls die Pünktlichkeit unserer Züge. Die Pünktlichkeitswerte haben sich im Berichtsjahr verbessert. Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Ankunftspünktlichkeit bei DB Schenker Rail um fast 2 Prozentpunkte gesteigert.

PRODUKTQUALITÄT IN DER INFRASTRUKTUR

 Produktqualität Schieneninfrastruktur in Deutschland – in %	2012	2011	2010
DB Netze Fahrweg			
Gesamtpünktlichkeit ¹⁾	93,7	93,6	-
DB Netze Personenbahnhöfe			
Anlagenqualität	3,04 ²⁾	3,06	3,09
DB Netze Energie			
Versorgungssicherheit	100,00	99,99	99,95

¹⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

²⁾ Vorläufiger Wert, Stand Februar 2013.

Die Produktqualitätsindikatoren unserer Infrastruktur-Geschäftsfelder haben sich im Berichtsjahr spürbar verbessert. Die Gesamtpünktlichkeit für die Produkte in Deutschland entwickelte sich stabil und lag bei durchschnittlich 93,7 % (im Vorjahr: 93,6 %). Die Anlagenqualität wird mittels eines sehr detaillierten Bewertungs- und Gewichtungsschemas ermittelt und hat sich im Berichtsjahr auf einen Indexwert von 3,04 leicht verbessert (im Vorjahr: 3,06). Die Versorgungssicherheit bei DB Netze Energie erreichte gerundet einen Wert von 100 %.


KUNDENZUFRIEDENHEIT AUF HOHEM NIVEAU

Personenverkehr

Ein regelmäßiges systematisches Kundenfeedback ist die Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität.

Die Verbesserung der Kommunikation nicht nur im Regelfall, sondern besonders bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen, war für uns im Berichtsjahr – wie schon im Vorjahr – ein zentraler Themenbereich. Daher haben wir insbesondere die Betreuungsmaßnahmen am Bahnhof, im Zug und im Internet ausgeweitet und einen regelmäßigen Kundenmonitor als Kurzfrismessinstrument etabliert. Dieser misst zeitnah die Produkt- und Servicequalität im Schienenpersonenverkehr.

DEUTSCHLAND

 Kundenzufriedenheit Personenverkehr in Deutschland – in ZI	2012	2011	2010
Fernverkehr	62	62	61
Nachtreisezüge	72	70	66
Autozüge	70	68	70
Regionalverkehr	67	66	67

In Deutschland befragen wir jährlich in 35 Studien rund 140.000 Fahrgäste und etwa 1.800 Geschäftspartner zu ihrer Wahrnehmung unserer Leistungen. Dabei differenzieren wir zwischen den einzelnen Prozessschritten der Reisekette, von 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 Bearbeitung von Beschwerdevorgängen. Die Studien sowie die Auswertung lassen wir von unabhängigen Marktforschungsinstituten durchführen. Diese werten die Ergebnisse der Studien strukturiert aus. Somit können wir bei Schwachstellen zielgerichtet gegensteuern.

Im Berichtsjahr belief sich der Zufriedenheitsindex (ZI), bezogen jeweils auf die aktuelle Fernverkehrsfahrt, auf 74. Die Gesamtzufriedenheit mit der DB Fernverkehr AG erreichte im Berichtsjahr – wie bereits im Vorjahr – einen ZI von 62. Ebenso wurden Kunden der DB AutoZug GmbH nach ihrer Gesamtzufriedenheit befragt, die sich im Berichtsjahr leicht verbesserte. Für die Autozugverkehre betrug der ZI 70, bei den Nachtreiseverkehren wurde ein ZI von 72 erreicht.

Die Zufriedenheit mit der letzten Fahrt von Kunden der DB Regio AG erreichte im Berichtsjahr einen ZI von 76 (im Vorjahr: 77). Für die Zufriedenheit mit DB Bahn Regio Schiene wurde im Berichtsjahr ein leicht verbesserter ZI von 67 erzielt (im Vorjahr: 66).

Europa (ohne Deutschland)

Im Geschäftsfeld DB Arriva dient die Kundenzufriedenheit als ein wichtiger von den Bestellerorganisationen ermittelter Erfolgsfaktor. Die leichte Verbesserung des ZI von 83 in den beiden Vorjahren auf 84 im Berichtsjahr unterstreicht die Kundenorientierung von DB Arriva.

Transport und Logistik


Die Kundenzufriedenheit ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für DB Schenker Rail und wird daher in regelmäßigen Abständen gemessen und mit gezielten Maßnahmen weiter gesteigert. Im Berichtsjahr zeigte sich bereits eine leichte Verbesserung des ZI auf 63 (im Vorjahr: 62). Dies entspricht auf einer Skala von 1 = völlig unzufrieden bis 7 = völlig zufrieden einer Gesamtnote von 4,8 (im Vorjahr: 4,7). Die leichte Verbesserung wurde besonders durch die positive Entwicklung in Frankreich, Polen und Spanien getragen. In Deutschland entwickelte sich die Kundenzufriedenheit stabil und erreichte wie schon im Vorjahr einen ZI von 62 beziehungsweise eine Gesamtnote von 4,7.

Im Herbst 2012 wurde die erste Kundenzufriedenheitsstudie im globalen Netzwerk von DB Schenker Logistics begonnen, die voraussichtlich im ersten Halbjahr 2013 abgeschlossen sein wird. Ergebnisse liegen daher erst im zweiten Halbjahr 2013 vor.

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 wie im Vorjahr durchschnittlich bei der Schulnote 2,2.

In allen drei Infrastruktur-Geschäftsfeldern wurden im Berichtsjahr Befragungen unserer Geschäftskunden durchgeführt.

 Kundenzufriedenheit Schieneninfrastruktur in Deutschland – in ZI	2012	2011	2010
DB Netz AG	73	74	73
DB Station & Service AG			
Verkehrsstation (Privatkunden)	69	68	68
Verkehrsstation (EVU und Aufgabenträger)	59	56	53
Mieter	73	74	70
DB Energie GmbH	77	77	76
Traktions- und stationäre Energie	75	78	77
Energiedienstleistungen	81	75	73

DB NETZE FAHRWEG

Im Herbst 2012 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 einem ZI von 73 konnten die guten Werte aus dem Vorjahr bestätigt werden. Vor allem im Service, bei der Kommunikation und der Trassenvergabe, speziell im Netzfahrplan, konnten erneut gute Werte verzeichnet werden.

DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

Das Gesamturteil über die Verkehrsstationen von DB Station & Service lag im Berichtsjahr stabil bei einem ZI von 69, allerdings haben sich die einzelnen Bereiche unterschiedlich entwickelt.

Bei der Zufriedenheit im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit, der Sicherheit, den Informationen am Bahnsteig sowie den Servicemitarbeitern konnte der Vorjahreswert bestätigt werden. Ausstattung, Vertrieb sowie Gastronomie und Geschäfte entwickelten sich positiv. Kritischer dagegen fielen die Urteile für das Erscheinungsbild aus. Ebenfalls leicht rückläufig sind die Werte für die Informationsschalter in der Halle. Die regionalen Entwicklungen sind sehr unterschiedlich, sodass es keine bundeseinheitliche Entwicklung der Bewertungen gibt.

Im Frühjahr 2012 fand die Befragung zur Zufriedenheit der EVU und Aufgabenträger mit den Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Netze Personenbahnhöfe statt. Auch hier wurden Aspekte aus dem gesamten Leistungsspektrum abgefragt. Dazu gehören die Bereiche Sauberkeit und Sicherheit, Ausstattung, Beschilderung, Informationen und Service sowie Preisgestaltung, Abrechnung und Betreuung. Die Gesamtzufriedenheit liegt bei einem ZI von 59 und damit erneut etwas besser als im Vorjahr (im Vorjahr: 56).


Im Herbst 2012 wurde zudem die Befragung der Mieter in den Bahnhöfen durchgeführt. Die Gesamtzufriedenheit liegt bei einem stabilen ZI von 73 (im Vorjahr: 74). In der Befragung wird

wie bei allen Infrastrukturbereichen der gesamte Prozess von Betreuung über Produktleistung und Abrechnung bis zur Beschwerdebehandlung abgebildet.

DB NETZE ENERGIE





Ebenfalls im Herbst 2012 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 Gesamtzufriedenheit bei einem ZI von 75 leicht unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: ZI 78). Im Bereich Energiedienstleistungen konnte eine deutliche Steigerung der Zufriedenheit verzeichnet werden, der ZI liegt nun bei 81 (im Vorjahr: 75).


MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER PRODUKT- UND LEISTUNGSQUALITÄT

Im Berichtsjahr haben wir – wie schon in den Vorjahren – zahlreiche Maßnahmen beschlossen, eingeleitet oder umgesetzt, die auf die [Verbesserung unserer Produkt- und Leistungsqualität](#)  zielen:

Personenverkehr

TICKETBUCHUNG


- > Die neue App [DB Tickets](#)  ermöglicht eine schnelle und einfache Verfügbarkeit des Handy-Tickets innerhalb dieser App, dadurch entfällt der MMS-Versand. Die Anbindung an den [DB Navigator](#)  stellt sicher, dass reiserelevante Informationen zu jeder Zeit verfügbar sind.
- > Beim Online-Kauf von Fahrkarten über [bahn.de](#) können unsere Kunden nun auch das Bezahlsystem PayPal nutzen.
- > Mit der Weiterentwicklung des [Sparpreis-Finders](#)  auf [bahn.de](#) beziehen wir hier auch Sparangebote für internationale Verbindungen in 16 europäische Länder ein.
- > Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 haben wir die [grafische Sitzplatzreservierung](#)  eingeführt. Kunden des Fernverkehrs können diese für 75% der ICE-Verbindungen nutzen.
- > Die Benutzerfreundlichkeit der Online-Buchung auf [bahn.de](#) wurde durch eine neue Seitenaufteilung, optimierte Texte sowie eine intuitive Benutzerführung und die optische Anpassung der Webseiten für die Nutzung durch Tablet-Computer verbessert.



- > Die Integration des Hotelportals HRS auf [bahn.de](#) bietet unseren Online-Kunden eine verbesserte kombinierte Buchung von Bahn und Hotel.
- > [Touch & Travel](#)  ist seit dem Berichtsjahr im gesamten Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) sowie auf Sylt nutzbar.

KUNDENINFORMATION



- > Das Pilotprojekt [Verspätungs-Alarm](#)  für Kunden ist gestartet. Bei einer Zugverspätung von mehr als zehn Minuten oder dem Vorliegen einer anderen Störung benachrichtigen wir unsere Kunden per E-Mail. Zudem erhalten sie einen Link auf eine Seite mit der individuellen Verbindung und den entsprechenden Störungshinweisen. Verbindungsalternativen können, wenn notwendig, ebenfalls abgerufen werden.
- > Der [DB Navigator](#)  informiert nun auch minutengenau über die Ankunft von Nahverkehrszügen. Bisher wurden Verspätungen in Fünf-Minuten-Schritten angezeigt.
- > Mit der Integration von Echtzeit-Informationen über Busverbindungen auf [bahn.de](#) konnten wir einen weiteren Schritt hin zur intermodalen Auskunftsplattform tätigen.
- > Mithilfe des neuen [Online-Reiseplans](#)  können Nutzer des Online-Tickets individuelle Reiseinformationen in Echtzeit abrufen.
- > Mit dem »Navi S-Bahn München« können Fahrgäste sich im Internet und über mobile Anwendungen über die aktuelle Zugposition und aktuelle Prognosen für jede S-Bahn und jede Station informieren.
- > Die HaCon Ingenieurgesellschaft mbH und DB Bahn Regio Bus haben einen Vertrag über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem – das sogenannte RBL-Light – unterzeichnet. Das System führt zu einer umfassenderen Fahrgastinformation und verbesserten [Anschlussicherung zwischen Bus und Bahn](#) .
- > Auf Basis unserer Kooperation mit Google startet das Unternehmen in Deutschland Google Transit. Die Anwendung integriert Zugverbindungen des Nah- und Fernverkehrs in den Routenplaner von Google Maps.

BAHNCARD

- > Bis Ende Juli 2012 reisten Privatkunden mit der [Probe BahnCard 25 mit 100% Ökostrom](#)  CO₂-frei. Im Preis von 29 € waren 4 € enthalten, die die DB für den Einkauf von Ökostrom aus erneuerbaren Energiequellen verwendete, der zusätzlich in das Bahnstromnetz eingespeist wurde.

- > In Berlin starteten wir das Pilotprojekt [BahnCard 25 mobil plus](#)  – die kombinierte Mobilitätskarte. Die Karte bietet zusätzlich ein monatliches Guthaben für die Nutzung von [Flinkster \(1\)](#) und [Call a Bike \(2\)](#). Gegen Aufpreis kann auch die VBB-Umweltkarte für den Berliner Nahverkehr aufgeladen werden.
- > Das [City-Ticket](#)  für unsere BahnCard-Kunden im Fernverkehr kann seit Dezember 2012 in 120 deutschen Städten auch für Bus-, S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahnfahrten zum Startbahnhof der Reise genutzt werden.

SONSTIGES

- > Wir haben das Angebot unserer [Mobilitätsservice-Zentrale \(MSZ\)](#)  für barrierefreies Reisen im Regional- und Nahverkehr ausgebaut. Damit erhöhte sich die Anzahl der Bahnhöfe mit diesem Serviceangebot auf 1.850.
- > Den [Internetzugang im ICE](#)  haben wir weiter ausgebaut. Neu hinzu kam die Strecke Mannheim – Freiburg. Ende 2012 waren damit rund 1.700 km des ICE-Streckennetzes mit einer breitbandigen Internetverbindung über HotSpots ausgestattet.

Transport und Logistik

- > Im Herbst 2012 haben wir mit der Einführung des neuen [Produktionssystems Netzwerkbahn](#)  begonnen. Das System ist die Weiterentwicklung unseres Produktionsverfahrens, mit dem wir Verkehrsströme zu einem neuen Netzwerk kombinieren.
- > Das [Wachstumssegment Intermodal](#)  stärken wir durch die Beschaffung neuer Güterwagen.
- > DB Schenker Logistics verbessert die Möglichkeiten bei der Sendungsverfolgung mit dem neuen [Advanced Air & Ocean Tracking](#) . Das System verfügt über eine Schnellsuche mit speziellen Filtern und Referenzen, eine Benachrichtigungsfunktion und es arbeitet kundenindividuell. Die [DB SCHENKERsmartbox](#)  ermöglicht unseren Kunden rund um die Uhr die Echtzeitverfolgung von Seefrachtcontainern per Global Positioning System (GPS) auf einer Kartendarstellung.
- > Im Schien Güterverkehr zwischen China und Europa wurde ein einheitlicher CIM/SMGS-Frachtbrief erfolgreich getestet. Mit der Einführung im Regelverkehr kann eine kürzere Transportzeit realisiert werden.
- > DB Schenker etablierte weltweit einen neuen Internetauftritt: [www.dbschenker.com](#). Besonderes Augenmerk galt der nutzerfreundlichen Gestaltung der Bedienoberfläche.

(1) > [www.flinkster.de](#) (2) > [www.callabike-interaktiv.de](#)

- > DB Schenker Rail hat das europäische Transportmanagement (EUROM) für alle Intermodal- und Automotive-Verkehre auf der Nord-Süd-Achse (inklusive Alpentransit) eingeführt. Die Vorteile für die Kunden sind höhere Pünktlichkeit und Geschwindigkeit sowie eine größere Transparenz in Bezug auf eine bessere Transportkontrolle.

Dienstleistungen

- > Mit einer neuen Kooperation mit Citroën konnte **Flinkster (1)** seine Top-Position unter den Carsharing-Anbietern in Deutschland ausbauen. Seit September 2012 testen wir das erste rein elektrische Carsharing-Programm in Deutschland unter dem Markennamen **Multicity (2)** in Berlin.

Infrastruktur







- > In den Geschäften und Restaurants vieler Bahnhöfe bieten wir den Reisenden die Möglichkeit, sich über Infomonitoring über die aktuellen Abfahrtsdaten zu informieren. Die Abfahrtspläne sind zudem mit Quick-Response-(QR-)Codes versehen.
- > Auch nach dem Ende der Konjunkturprogramme geht die Ausstattung kleiner Bahnhöfe mit den **Dynamischen Schriftanzeigern (DSA)** weiter. Inzwischen gibt es die Geräte zur Kundeninformation auf fast 3.000 Bahnhöfen.
- > Seit April 2012 ist die neue Ringbahnhalde am Bahnhof Berlin Ostkreuz in Betrieb.
- > Im Rahmen des **Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (3)** wurden 260 Bahnhöfe modernisiert.
- > Wir haben das zweite Programm **Barrierefreiheit** mit Umbaumaßnahmen für mehr als 350 Bahnhöfe bis 2015 gestartet.
- > Der Dresdener Hauptbahnhof bietet zukünftig auf 11.000 qm neue Geschäftsflächen. Insgesamt investieren wir rund 25 Mio. € in den Ausbau der Geschäftsflächen.
- > Bis zum Jahr 2014 sollen alle 5.700 Bahnhöfe in Deutschland über einen **Wetterschutz** verfügen.
- > Das Sofortprogramm Seehafen hinterlandverkehr zur Steigerung der Streckenkapazität wurde mit Investitionen von 300 Mio. € zügig umgesetzt.

AUSZEICHNUNGEN

- > Chiltern Railways erhielt im Berichtsjahr den britischen **»National Rail Award« (4)** als Eisenbahnverkehrsunternehmen des Jahres (»Passenger Operator of the Year«).
- > London Overground wurden der »National Rail Award« in den Kategorien »Suburban and Metro« und »Small Station of the Year« für die komplette Neugestaltung von Netz, Angebot und betrieblicher Exzellenz verliehen.
- > Der Einkauf des DB-Konzerns erhielt den Innovationspreis durch den Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME). Honoriert wird die erfolgreiche Umsetzung innovativer Konzepte, die zu einer Verbesserung des Unternehmensergebnisses nachhaltig beigetragen haben.
- > Cargo 2000, die Organisation für Qualitätsstandards in der Luftfrachtindustrie, hat DB Schenker Logistics als Platin-Mitglied ausgezeichnet. Damit wurden die führende Position von DB Schenker Logistics in der Luftfracht und das eigene Qualitätsmanagement anerkannt. DB Schenker Logistics ist einer von nur zwei Logistikdienstleistern und fünf Carriern weltweit, die diese Qualitätsstufe erreicht haben.
- > Bei den 26. Asian Freight & Supply Chain Awards (AFSCAs) hat DB Schenker Logistics zwei Preise erhalten: DB Schenker wurde als »Bestes Transportunternehmen im Landverkehr – Asien« und als »Bester Grüner Dienstleister – Logistikunternehmen« prämiert. Die Vergabe beruht auf Kriterien wie Kompetenz, Servicestandards und Innovation sowie Einhaltung von Umweltstandards und Investitionen in grüne Technologien und Initiativen.
- > Unser Fahrradmietsystem Call a Bike liegt bei einem Test des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs e.V. (ADAC) deutschlandweit auf dem 1. Platz. Der ADAC hatte in 40 europäischen Städten Fahrradverleihsysteme getestet. Für den Vergleich wurden die Kriterien Zugänglichkeit zum System, Information für die Nutzer, Handhabung und Qualität der Räder herangezogen.
- > DB Services steht laut einer Studie des Marktforschungsinstituts Lünendonk auf Platz 1 bei den firmeneigenen Facility-Management-Unternehmen in Deutschland.
- > Zum neunten Mal hat die Allianz pro Schiene die »Bahnhöfe des Jahres« ausgezeichnet. Vergeben wird der Preis in den Kategorien Großstadt- und Kleinstadtbahnhof. Bahnhöfe des Jahres 2012 wurden Bremen und Aschaffenburg.

Soziales

- > KULTURWANDEL SETZT SICH WEITER FORT
- > ERSTMALS WELTWEITE MITARBEITERBEFRAGUNG DURCHFÜHRT
- > INTERNATIONALISIERUNG DER PERSONALARBEIT

Mit der Strategie DB2020  haben wir einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen **Ökonomie** , **Soziales**  und **Ökologie**  miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Zur Erreichung unserer weiterhin gültigen **Vision (1)** haben wir uns für die Dimension **Soziales**  ein ambitioniertes Ziel gesetzt: Wir wollen **Top-Arbeitgeber**  werden.

ENTWICKLUNG DER MITARBEITERZAHL

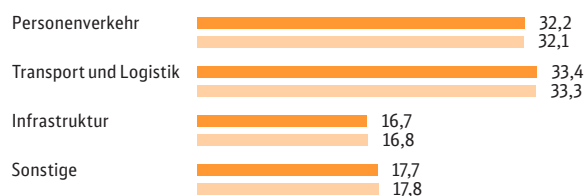
Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern per 31.12. – in VZP	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	15.947	15.976	-29	-0,2
DB Bahn Regio	36.959	37.131	-172	-0,5
DB Arriva	39.545	38.196	+1.349	+3,5
DB Schenker Rail	31.770	32.466	-696	-2,1
DB Schenker Logistics	64.199	62.197	+2.002	+3,2
DB Dienstleistungen	26.375	26.556	-181	-0,7
DB Netze Fahrweg	41.400	41.136	+264	+0,6
DB Netze Personenbahnhöfe	4.797	4.817	-20	-0,4
DB Netze Energie	1.626	1.584	+42	+2,7
Sonstige	24.890	24.260	+630	+2,6
DB-Konzern	287.508	284.319	+3.189	+1,1
- Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen	-665	-	-665	-
DB-Konzern - vergleichbar	286.843	284.319	+2.524	+0,9

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern per 31.12. – in natürlichen Personen	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	16.963	16.938	+25	+0,1
DB Bahn Regio	38.551	38.681	-130	-0,3
DB Arriva	42.274	40.051	+2.223	+5,6
DB Schenker Rail	32.127	32.775	-648	-2,0
DB Schenker Logistics	67.005	65.044	+1.961	+3,0
DB Dienstleistungen	27.466	27.687	-221	-0,8
DB Netze Fahrweg	42.066	41.786	+280	+0,7
DB Netze Personenbahnhöfe	5.046	5.052	-6	-0,1
DB Netze Energie	1.649	1.603	+46	+2,9
Sonstige	26.200	25.555	+645	+2,5
DB-Konzern	299.347	295.172	+4.175	+1,4

Per 31. Dezember 2012 ist die Anzahl der Mitarbeiter (natürliche Personen) im DB-Konzern auf 299.347 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2011: 295.172 Mitarbeiter) angestiegen. Außerhalb Deutschlands erhöhte sich die Mitarbeiterzahl im Berichtsjahr um 3.264 Mitarbeiter. Die Belegschaft innerhalb Deutschlands verzeichnete ebenfalls einen Zuwachs auf 194.020 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2011: 193.109 Mitarbeiter).

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, rechnen wir die Zahl der Mitarbeiter im DB-Konzern in Vollzeitpersonen (VZP) um. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt. Auf Basis dieser Berechnung beschäftigte der DB-Konzern per 31. Dezember 2012 287.508 Mitarbeiter, ein Anstieg um 3.189 Mitarbeiter im Vergleich zum 31. Dezember 2011. Der Zuwachs resultiert im Wesentlichen aus der Geschäftsausweitung in den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics und DB Arriva.

Mitarbeiter (VZP) nach Bereichen per 31.12. – in %



■ 2012 ■ 2011

Mitarbeiter (VZP) nach Geschäftsfeldern per 31.12. – in %

Geschäftsfeld	2012 (%)	2011 (%)
DB Bahn Fernverkehr	5,5	5,6
DB Bahn Regio	12,9	13,1
DB Arriva	13,8	13,4
DB Schenker Rail	11,1	11,4
DB Schenker Logistics	22,3	21,9
DB Dienstleistungen	9,2	9,3
DB Netze Fahrweg	14,4	14,5
DB Netze Personenbahnhöfe	1,7	1,7
DB Netze Energie	0,6	0,6
Sonstige	8,5	8,5

Mitarbeiter nach Regionen

Mitarbeiter nach Regionen per 31.12 – in VZP	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Deutschland	186.222	185.404	+ 818	+ 0,4
Europa (ohne Deutschland)	77.205	75.754	+ 1.451	+ 1,9
Asien/Pazifik	13.958	12.952	+ 1.006	+ 7,8
Nordamerika	7.592	7.864	- 272	- 3,5
Übrige Welt	2.531	2.345	+ 186	+ 7,9
DB-Konzern	287.508	284.319	+ 3.189	+ 1,1

Mitarbeiter nach Regionen per 31.12 – in natürlichen Personen	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Deutschland	194.020	193.109	+ 911	+ 0,5
Europa (ohne Deutschland)	81.055	78.686	+ 2.369	+ 3,0
Asien/Pazifik	14.030	12.999	+ 1.031	+ 7,9
Nordamerika	7.704	8.133	- 429	- 5,3
Übrige Welt	2.538	2.245	+ 293	+ 13,1
DB-Konzern	299.347	295.172	+ 4.175	+ 1,4

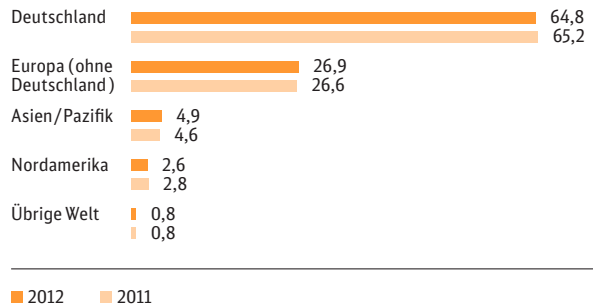
Die Zahl der Mitarbeiter ist in den Regionen Deutschland, Europa (ohne Deutschland) und insbesondere Asien/Pazifik per 31. Dezember 2012 spürbar angestiegen.

In Deutschland resultierte der Anstieg insbesondere aus einem höheren Personalbedarf im Projektbaugeschäft, in den Konzernleitungsfunktionen sowie im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr in Deutschland rund 11.000 Mitarbeiter neu eingestellt und rund 2.200 Auszubildende übernommen. Gegenläufig wirkten fluktuationsbedingte (rund 8.700 Mitarbeiter) und altersbedingte (rund 3.600 Mitarbeiter) Abgänge.

In der Region Europa (ohne Deutschland) stieg die Mitarbeiterzahl in den Geschäftsfeldern DB Arriva und DB Schenker Logistics an.

Der Rückgang in Nordamerika resultierte aus der Restrukturierung des **US-Domestic-Geschäfts (1)** bei DB Schenker Logistics.

Mitarbeiter (VZP) nach Regionen per 31.12. – in %



VERANTWORTUNGSVOLLER ARBEITGEBER UND MANAGEMENT DES DEMOGRAFISCHEN WANDELS

Der DB-Konzern wandelt sich von einer Sanierungs- zu einer **Wachstumsorganisation** . In den kommenden Jahren werden die altersbedingten Abgänge und somit der Nachführungsbedarf zunehmen. Zugleich intensiviert sich der Wettbewerb um junge Talente und gut ausgebildete Fachkräfte.



Verbundenheit der Mitarbeiter ¹⁾ per 31.12.	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Fluktuation ²⁾ in %	2,3	2,1	-	-
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit Konzern in Jahren	22,4	22,9	- 0,5	- 2,2
Altersdurchschnitt in Jahren	46,0	46,0	-	-




¹⁾ Quoten Inland ohne DB Schenker Logistics.



²⁾ Ohne Altersfluktuation, ohne befristet Beschäftigte.

Innerhalb Deutschlands sind die Mitarbeiter des DB-Konzerns im Durchschnitt 46 Jahre alt. Rund 44 % unserer Mitarbeiter sind über 50 Jahre alt. Um den zukünftigen Nachführungsbedarf zu decken, werden wir in den kommenden Jahren durchschnittlich bis zu 7.000 neue Mitarbeiter pro Jahr einstellen. Darüber hinaus gilt es, die eigenen Mitarbeiter langfristig ans Unternehmen zu binden. Denn gut qualifizierte und begeisterte Mitarbeiter sind eine Grundvoraussetzung für zufriedene Kunden und damit auch für den nachhaltigen Erfolg des DB-Konzerns.

UMSETZUNG DER STRATEGIE DB2020

Ein zentraler Bestandteil der neuen Strategie DB2020  ist es, einer der zehn **Top-Arbeitgeber**  in Deutschland zu werden. Um dies zu erreichen, haben wir drei **Top-Ziele (1)** definiert:

- > **Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen** : Wir wollen die Zufriedenheit unserer Mitarbeiter nachhaltig steigern. Daher arbeiten wir bereits seit knapp drei Jahren an der Weiterentwicklung der Unternehmenskultur. Im Herbst 2012 haben wir erstmals eine konzernweite **Mitarbeiterbefragung (2)** durchgeführt, um ein möglichst umfassendes Bild von der Zufriedenheit der Mitarbeiter zu bekommen und konkrete Verbesserungs- und Veränderungsmaßnahmen ableiten zu können.
- > **Arbeitgeberattraktivität stärken** : Um im zunehmenden Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte weiterhin erfolgreich Mitarbeiter gewinnen zu können, wollen wir uns mit einer starken Arbeitgebermarke als attraktiver Arbeitgeber am externen Arbeitsmarkt positionieren. Dazu haben wir unsere Personalgewinnungsaktivitäten organisatorisch neu aufgestellt. Eine breit angelegte Arbeitgeberkampagne präsentiert zudem den DB-Konzern als vielfältiges, attraktives und verantwortungsbewusstes Unternehmen.
- > **Demografiefestigkeit fördern** : Wir wollen die berufliche Entwicklung der Mitarbeiter stärker an den individuellen Berufs- und Lebensphasen orientieren, um ihnen so ein ganzes Berufsleben im DB-Konzern zu ermöglichen. Schließlich wird es in Zeiten des demografischen Wandels zunehmend wichtiger, die Mitarbeiter zu binden und ihre Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit möglichst lange zu erhalten.

Mit den folgenden sechs **HR-Top-Projekten**  leistet die Personalstrategie einen Beitrag zur Umsetzung der Strategie DB2020  und gestaltet den Konzern zukunftssicher: strategische Personalplanung, Personalgewinnung, Personalentwicklung, wettbewerbsfähige und attraktive Beschäftigungsbedingungen, Unternehmenskultur weiterentwickeln und HR-Arbeit operativ und strategisch optimieren/internationalisieren.


Strategische Personalplanung

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels verschaffen wir uns mit der strategischen Personalplanung für wesentliche Mitarbeitergruppen des Eisenbahngeschäfts in Deutschland Transparenz zum zukünftigen Personalbestand und -bedarf. Auf Basis von konzern einheitlichen Standards, Methoden und gemeinsam erarbeiteten Geschäftsszenarien werden inzwischen rund 85.000 Mitarbeiter über die strategische Personalplanung

abgedeckt. Mithilfe einer Simulationssoftware werden zukünftige Entwicklungen in Bezug auf Personalkapazität, Altersstrukturen und Qualifizierungsbedarf funktions-, regionen- und geschäftsfeldspezifisch transparent gemacht. Dadurch können wir zielgerichtet Handlungsoptionen erarbeiten und bewerten.

Der geschäftsfeldübergreifende Ansatz erlaubt einerseits einen konsolidierten Blick auf die betrachteten Mitarbeitergruppen und stellt andererseits sicher, dass Ergebnisse bekannt und somit für alle Geschäftsfelder nutzbar gemacht werden. Zudem lassen sich übergreifende Lösungsansätze identifizieren und Impulse für die anderen HR-Top-Projekte generieren.

Personalgewinnung

Wir wollen unser Profil als **attraktiver Arbeitgeber**  auf dem Arbeitsmarkt schärfen, um erfolgreich Mitarbeiter für den DB-Konzern zu gewinnen.

Aus diesem Grund haben wir im Sommer 2012 die Personalgewinnung des DB-Konzerns neu aufgestellt. Dafür haben wir die Prozesse der Rekrutierung, des Bewerbermanagements und der Einstiegsphase besser an die Bedürfnisse der Bewerber und neuen Mitarbeiter sowie der einzelnen Geschäftsfelder angepasst und in einer neuen Einheit gebündelt. Diese verantwortet für den DB-Konzern in Deutschland die strategische Employer-Branding- und Recruiting-Ausrichtung und stellt deren operative Umsetzung sicher. Sieben regionale Recruiting-Teams sorgen mit gezielten Personalmarketing- und Rekrutierungsaktivitäten für einen einheitlichen Auftritt des DB-Konzerns im Markt und somit für die schnelle Besetzung freier Stellen.

Die **neue Arbeitgeberkampagne**  mit dem Slogan »Kein Job wie jeder andere« ist im November 2012 gestartet. Darin stellen wir unsere Mitarbeiter in den Mittelpunkt, präsentieren sie in typischen Arbeitssituationen und vermitteln so die Vielfaltigkeit und den Facettenreichtum des DB-Konzerns als Arbeitgeber mit 500 verschiedenen Berufsbildern und über 50 Ausbildungsberufen. Zentrales Element der Kampagne ist unsere neue **Karriereseite im Internet (3)**. Ergänzt wird das Online-Angebot durch einen Auftritt auf Social-Media-Plattformen wie Facebook und Twitter. Die Kampagne hat ein sehr positives Echo am externen Arbeitsmarkt erzeugt und zu einem starken Bewerberanstieg geführt.

Zudem sprechen wir auf Messen und mit innovativen Recruiting-Events wie dem »Company Speed Dating« potenzielle Bewerber an, um sie gezielt für den DB-Konzern als Arbeitgeber zu begeistern.

Für die Gewinnung von neuen Mitarbeitern arbeiten wir darüber hinaus eng mit Unternehmen in Restrukturierung zusammen und haben beispielsweise auch eine Kooperation mit der Bundesagentur für Arbeit geschlossen, um eine engere Zusammenarbeit bei der Suche und Vermittlung von Arbeits- und Nachwuchskräften zu gewährleisten.

Darüber hinaus leisten wir mit mehr als 350 **Schulkooperationen** und der Zusammenarbeit mit ausgewählten nationalen und internationalen Universitäten und Fachhochschulen bereits frühzeitig einen Beitrag zur Berufsorientierung und positionieren den DB-Konzern als **attraktiven Arbeitgeber**. Auch zukünftig wollen wir unsere Kooperationen mit Hochschulen national wie international ausbauen und stärken.

AUSBILDUNG

ff Nachwachskräfte im DB-Konzern per 31.12.	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Auszubildende	10.510	9.579	+931	+9,7
Neueinstellung Auszubildende	3.801	3.592	+209	+5,8
Anteil weibliche Auszubildende in %	20,5	20,8	-	-
Trainees	147	143	+4	+2,8
Praktikanten	462	418	+44	+10,5
Studenten im dualen Studium	987	835	+152	+18,2
»Chance plus«-Praktikanten	315	400	-85	-21,3
Anteil der übernommenen Nachwachskräfte (Auszubildende und Studenten im dualen Studium) in %	89,4	95,7	-	-

Der DB-Konzern ist nicht nur einer der größten Arbeitgeber in Deutschland, sondern mit über 11.000 Auszubildenden, Dual-Studierenden und »Chance plus«-Teilnehmern auch einer der **größten Ausbilder**. Ausbildung und duales Studium sind ein festes Fundament unserer Fachkräftesicherung.

Im Berichtsjahr haben rund 3.800 Jugendliche eine Berufsausbildung, weitere rund 300 ein duales Studium im DB-Konzern begonnen. Wir haben unsere Ausbildungskapazitäten erweitert und unter anderem in Frankfurt am Main eine neue Ausbildungswerkstatt eröffnet. Damit erhöhte sich die Zahl auf insgesamt 30 Werkstätten in Deutschland. Rund 94% der jungen Menschen, die im Berichtsjahr ihre Ausbildung im DB-Konzern beendet haben, bekamen im Anschluss ein Übernahmeangebot für eine Beschäftigung im DB-Konzern.

Im Rahmen unseres Berufsvorbereitungsprogramms **»Chance plus«** haben wir bedingt ausbildungsfähigen Schulabgängern über 300 Plätze an bundesweit zehn Standorten angeboten, um sich für den Einstieg ins Berufsleben vorzubereiten. Der Rückgang in der Zahl der »Chance plus«-Praktikanten im Berichtsjahr war bedingt durch Veränderungen im (Jugend-)Arbeitsmarkt.

Zentrale Bestandteile der Ausbildung im DB-Konzern sind neben der Vermittlung fachlicher Kenntnisse und praktischer Fertigkeiten auch der Erwerb von Service-, Sozial- und Methodenkompetenzen wie unternehmerischem Denken, Kundenorientierung, Selbstständigkeit und Teamgeist.

Personalentwicklung

Die Kompetenz und das Engagement unserer Mitarbeiter sichern wir durch eine strategisch ausgerichtete und **attraktive Personalentwicklung**. Dabei setzen wir verstärkt auf die unternehmensinterne Entwicklung von Fach- und Führungskräften.

Dokumentierte Entwicklungswege geben Mitarbeitern, Führungskräften und dem Personalmanagement Transparenz und Orientierung für die berufliche Weiterentwicklung. Zum einen zeigen sie den Mitarbeitern Entwicklungsmöglichkeiten auf und zum anderen unterstützen sie die Fachbereiche in ihrer Nachfolgeplanung. Im Berichtsjahr bauten wir die geschäftsfeldübergreifenden Entwicklungswege für Mitarbeiter weiter aus. Ein Webtool gestaltet sie transparenter und macht sie für alle Mitarbeiter zugänglich.

Die Rahmenbedingungen für **berufsbegleitende Weiterbildung** wurden konzernweit aktualisiert und abgestimmt. Die individuelle Förderung ergänzen wir mit gezielten Weiterbildungsprogrammen. Über die verschiedenen Möglichkeiten der berufsbegleitenden Weiterbildung informiert ein Online-Weiterbildungskompass.


Unsere Führungskräfte haben maßgeblichen Einfluss auf die Kultur im Unternehmen. Daher haben wir im Berichtsjahr mit der konzernweiten Entwicklung und Verankerung eines gemeinsamen Führungsverständnisses begonnen, das die sogenannten transformationalen Führungselemente wie »Vorbild sein«, »Inspiration und geistige Anregung geben« sowie »individuelle Behandlung der Mitarbeiter« stärker betont. Diese Elemente werden zukünftig auch bei der Besetzung von Führungsfunktionen sowie der Förderung von Talenten und Nachwuchskräften eine größere Rolle spielen.

Die DB Akademie verantwortet seit 2011 die Qualifizierung für alle rund 7.000 Führungskräfte des DB-Konzerns. Dadurch gewährleisten wir eine systematische und kontinuierliche Karrierebegleitung aus einer Hand. Im Berichtsjahr profitieren rund 43 % der Führungskräfte von den kontinuierlich weiterentwickelten Qualifizierungsprogrammen, zusätzlich wurden rund 8 % der Führungskräfte durch Dialogforen erreicht. Die Qualifizierung der Mitarbeiter erfolgt durch DB Training – den konzerninternen Partner für Lern-, Entwicklungs- und Veränderungsprozesse, der auch auf dem konzernexternen Markt tätig ist. Im Berichtsjahr wurden im Kundenauftrag annähernd 23.000 Veranstaltungen mit insgesamt rund 240.000 Teilnehmern durchgeführt.

DB Schenker Logistics hat im Oktober 2012 in Peking eine Akademie zur Qualifizierung der Mitarbeiter in China eröffnet. Mit rund 4.600 Mitarbeitern in 57 chinesischen Städten gehört DB Schenker Logistics zu den führenden Logistikdienstleistern des Landes.



Wettbewerbsfähige und attraktive Beschäftigungsbedingungen

Um die Mitarbeiter langfristig an das Unternehmen zu binden, wollen wir ihnen in jeder Lebens- und Berufsphase eine Perspektive geben. Unser Ziel ist es, die individuellen Bedürfnisse mit den Anforderungen des Unternehmens zu vereinen.



Die **Beschäftigungsbedingungen**  für Arbeitnehmer müssen auch unter sich verändernden Rahmenbedingungen für Engpassgruppen attraktiv und zugleich finanzierbar bleiben. Hierzu leisten die Tarifabschlüsse einen wesentlichen Beitrag.

In der letzten Tarifrunde mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im Sommer 2012 erzielten wir einen Abschluss mit einer Laufzeit von 24 Monaten. Danach stiegen die Tarifentgelte des Bundesrahmen-Lokführertarifvertrags zum 1. Juli 2012 um 3,8 % und werden zum 1. November 2013 um weitere 2,4 % steigen. Die betriebliche Altersvorsorge wurde außerdem um einen Prozentpunkt angehoben.



Im Vorjahr wurden erstmals branchenweit flächendeckende Tarifstandards für Entgelt und Arbeitszeit bei uns und unseren Wettbewerbern im Schienenpersonennahverkehr vereinbart. Diese finden zunehmend Berücksichtigung in der Vergabepolitik der Länder. Dafür sorgen entsprechende Tariftreugesetze.

Am 6. Dezember 2012 verständigten sich Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (Agv-MoVe) auf einen für die Branche neuartigen **Demografie-Tarifvertrag** . Der Vertrag tritt zum 1. April 2013 in Kraft und beschreibt die gesamte Entwicklung von der Ausbildung über die Phasen des Berufslebens bis zum gleitenden Übergang in die Rente. Die Beschäftigungsbedingungen des DB-Konzerns werden individueller und flexibler ausgestaltet. Im Mittelpunkt steht eine **nachhaltige Personalpolitik** , die sich unter anderem bei der Gestaltung der Arbeitszeit oder bei der Qualifizierung stärker an den Berufs- und Lebenszyklen der einzelnen Mitarbeiter orientiert. Vereinbart wurden unter anderem ein unbefristetes Übernahmeangebot für alle Auszubildenden mit erfolgreichem Abschluss, ein Demografiemodell zur Arbeitszeitabsenkung für ältere Arbeitnehmer sowie eine unbefristete (konditionierte) Beschäftigungssicherung.


Die Beschäftigungsbedingungen für leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmer werden kontinuierlich weiterentwickelt. Die Vergütungspolitik sowie die Nebenleistungen werden dazu stärker an den strategischen Zielen des DB-Konzerns ausgerichtet. Für das Jahr 2013 haben wir beispielsweise die Integration des neuen Konzern-Zielsystems in die **Jahresabschlussvergütung (JAV) (1)** beschlossen.

Zur besseren **Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben**  können Führungskräfte des DB-Konzerns seit dem 1. Januar 2012 eine vom Arbeitgeber vorfinanzierte berufliche Auszeit von bis zu sechs Monaten in Anspruch nehmen. Die Auszeit ermöglicht neue Perspektiven und erhält die Leistungsfähigkeit unserer Führungskräfte. Sie wird in der Regel über einen anteiligen Verzicht auf die variable Jahresabschlussvergütung durch die Führungskräfte getragen. Ferner engagieren wir uns auch in der Förderung von Teilzeitmöglichkeiten für Führungskräfte. Zudem bauen wir unsere Betreuungsangebote für Mitarbeiterkinder mit betriebsnahen Kindertagesstätten und Kooperationspartnern aus. So wurde beispielsweise die bahneigene Ferienbetreuung für Mitarbeiterkinder »DB RasselBAHNde«  im Berichtsjahr ausgeweitet. Während die Ferienbetreuung in Frankfurt am Main bereits im zweiten Jahr angeboten wurde, fand sie in Berlin erstmalig statt. 2013 wird auch der Standort München einbezogen.

Unternehmenskultur weiterentwickeln

Der **Kulturwandel**  ist ein zentraler Bestandteil unserer Strategie DB2020 . Damit hat der Kulturentwicklungsprozess eine noch höhere Verbindlichkeit bekommen. Um den 2010 eingeleiteten Kulturwandel voranzutreiben und ihn stärker in den Geschäftsfeldern und Regionen zu verankern, haben wir nach den Zukunftskonferenzen bis zum Frühjahr des Berichtsjahres 14 regionale Zukunftsdialoge und einen internationalen Zukunftsdialog in Barcelona durchgeführt. Auf den Veranstaltungen wurde der Impuls der Kulturentwicklung an die Regionen weitergegeben. Die Konzernbevollmächtigten und die regionalen Führungskreise sind seither in ihrer jeweiligen Region geschäftsfeld- und hierarchieübergreifend aktiv. Unterstützt werden sie dabei von rund 850 sogenannten regionalen Impulsgebern. Als Impulsgeber bezeichnen wir die Mitarbeiter und Führungskräfte, die sich auf den Zukunftskonferenzen und -dialogen freiwillig gemeldet haben, um den Prozess als Multiplikatoren und Kulturaktive voranzutreiben und selbst Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Unternehmenskultur umzusetzen.


DIE MEINUNG UNSERER MITARBEITER ZÄHLT

Die **konzernweite Mitarbeiterbefragung**  im Herbst 2012 war der nächste Schritt im Kulturentwicklungsprozess. Ziel war es, den mit den Zukunftskonferenzen und Zukunftsdialogen begonnenen Prozess des Einbindens, Fragens und Veränderns voranzutreiben.

Verfahren der Mitarbeiterbefragung

Die umfassende Erhebung der Mitarbeiterzufriedenheit ist für uns ein Instrument, um ein realistisches Meinungsbild zu erhalten und die Ergebnisse der Befragung zu nutzen, um gemeinsam vor Ort konkrete Veränderungs- und Verbesserungsmaßnahmen zu erarbeiten. Erstmals hatten nahezu alle der rund 300.000 Mitarbeiter des DB-Konzerns weltweit die Gelegenheit erhalten, zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern und ihrer Tätigkeit sind.

Insgesamt haben sich 185.687 Mitarbeiter beteiligt (61,4%). Nach Einschätzung des durchführenden Marktforschungsinstituts GfK (Gesellschaft für Konsumforschung) Trustmark ist das für die erste weltweite Befragung in einer so komplexen und vielfältigen Organisation eine ausgesprochen hohe Beteiligung und deutet auf ein großes Mitgestaltungsinteresse der Belegschaft hin.

 Beteiligungsquoten Mitarbeiterbefragung nach Geschäftsfeldern – in %	2012
DB Bahn Fernverkehr	51,1
DB Bahn Regio	58,4
DB Arriva	68,1
DB Schenker Rail	51,1
DB Schenker Logistics	68,0
DB Dienstleistungen	54,3
DB Netze Fahrweg	60,5
DB Netze Personenbahnhöfe	64,6
DB Netze Energie	76,1
DB-Konzern	61,4

Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung

Neben vielen positiven Aussagen zeigte die Auswertung der 185.687 Fragebögen, dass auch Kritik geäußert wurde und Handlungsbedarf aufgezeigt wird. Die Befragung ergab: Im DB-Konzern insgesamt herrscht eine »verhalten positive Grundstimmung«. Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) liegt die Mitarbeiterzufriedenheit mit 3,6 über dem Mittelwert von 3 und damit im Vergleich mit anderen Unternehmen weltweit im Durchschnitt.

Aus der Mitarbeiterbefragung geht hervor, dass die DB-Mitarbeiter besonders zufrieden mit ihren Aufgaben und den Arbeitsinhalten sind. Der Bereich erzielte die höchsten Zustimmungswerte. Die Identifikation mit der eigenen Tätigkeit und die Verbundenheit mit dem Unternehmen sind relativ hoch. Zwei Drittel der Befragten sind stolz, im DB-Konzern zu arbeiten, und zufrieden mit ihrer Arbeit. Die meisten Befragten gaben an, dass ihr jeweiliges Aufgabengebiet den persönlichen Fähigkeiten entspricht (82%). Rund zwei Dritteln macht es Spaß, für ihren Arbeitgeber zu arbeiten, und 56% würden ihren Arbeitgeber Freunden empfehlen – 19% nicht. Zwei Drittel sind optimistisch, was die Zukunft des DB-Konzerns angeht.

Gleichzeitig ergab die Befragung allerdings auch, dass sich viele Mitarbeiter – über den gesamten Konzern hinweg – mehr Einbindung und offene Information wünschen. Dieser Bereich wurde am kritischsten beurteilt und hat erheblichen Einfluss auf die Zufriedenheit. Weniger als 40% empfinden die Kommunikation im DB-Konzern als offen und ehrlich. Nur jeder Dritte ist der Meinung, dass die Belange der Mitarbeiter bei wichtigen Entscheidungen berücksichtigt werden. Zudem zeigen die Ergebnisse, dass es nicht genug gelingt, die vorhandene Motivation und die Bereitschaft zum Engagement zu nutzen. Wichtiges Ziel ist daher, weiter an der Führungskultur zu arbeiten, die Mitarbeiter künftig stärker einzubinden und ihre Ideen und Anregungen stärker zu berücksichtigen.

In rund 7.800 Workshops allein in Deutschland sollen die Führungskräfte nach Erhalt der Ergebnisberichte für ihren Verantwortungsbereich gemeinsam mit ihren Mitarbeitern die Ergebnisse diskutieren, Handlungsfelder ausmachen und Verbesserungsmaßnahmen verabreden. Die Folgeprozesse entscheiden über den nachhaltigen Erfolg der Befragung und zeigen die Ernsthaftigkeit des Kulturentwicklungsprozesses.

Wir streben an, die Mitarbeiterbefragung zukünftig im Zweijahresturnus durchzuführen. Dies eröffnet uns die Möglichkeit, mittel- bis langfristig notwendige Veränderungen zu erkennen sowie die Mitarbeiterzufriedenheit und -bindung nachhaltig zu steigern. Außerdem wird die Befragung Aufschluss darüber geben, ob der Prozess der Kulturentwicklung in die richtige Richtung läuft, und ihm einen festen Rhythmus verleihen.


HR-Arbeit operativ und strategisch optimieren/ internationalisieren


Der DB-Konzern ist mit über 2.000 Standorten weltweit in 130 Ländern vertreten. Über 100.000 Mitarbeiter arbeiten außerhalb Deutschlands. In einem global agierenden Konzern muss sich auch die Personalarbeit global stärker vernetzen. Mit dem Aufbau eines internationalen Personalleiternetzwerks wollen wir die Basis für eine konzernweite vertrauensvolle Zusammenarbeit der Personalbereiche schaffen. In geschäftsfeldübergreifenden, internationalen Projektgruppen bearbeiten wir kontinuierlich die Themen der DB-Personalstrategie mit Blick auf deren internationale Umsetzung.

Im Berichtsjahr wurde die Zusammenarbeit zu drei der HR-Top-Projekte verabredet: strategische Personalplanung, Personalentwicklung und Unternehmenskultur weiterentwickeln.


Zur strategischen Personalplanung wurden Pilotprojekte in Polen und Dänemark gestartet. 2013 wollen wir die strategische Personalplanung in diesen Ländern einführen und entwickeln. In Großbritannien wurde im Rahmen der Personalentwicklung unter anderem erstmals ein geschäftsfeldübergreifendes Entwicklungszentrum pilotiert. Zur Weiterentwicklung der Unternehmenskultur – auch international – sind verschiedene Projekte in der Umsetzung beziehungsweise in Vorbereitung. Unter anderem planen wir mehrere geschäftsfeldübergreifende internationale regionale Zukunftsdialoge.

CHANCENGLEICHHEIT UND VIELFALT


Wir fördern die Vielfalt im Unternehmen und befürworten ein partnerschaftliches Miteinander. Teil unserer Unternehmenskultur ist die Annahme, dass jeder Mitarbeiter mit seiner Individualität sowie eine **vielfältige Belegschaft**  zum Erfolg des DB-Konzerns beiträgt. Daher sind wir bestrebt, die individuellen Potenziale unserer Mitarbeiter zu nutzen.

 Vielfalt in der Belegschaft per 31.12. – in %	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Frauenanteil	22,5	22,2	-	-
in Deutschland	22,1	21,6	-	-
Beschäftigte in Elternzeit in natürlichen Personen ¹⁾	1.380	1.522	-142	-9,3
davon Anteil Frauen (rund)	87,5	85,7	-	-
davon Anteil Männer (rund)	12,5	14,3	-	-
Anteil Schwerbehinderte ¹⁾	6,1	5,9	-	-
Anteil der übernommenen Nachwuchskräfte (Auszubildende und Studenten im dualen Studium) ¹⁾	89,4	95,7	-	-

¹⁾ Inland ohne DB Schenker Logistics.

Eines unserer Handlungsfelder ist die **Steigerung des Frauenanteils** . Bis 2015 soll der Anteil von Frauen in Deutschland von derzeit 22,1% (per 31. Dezember 2012) auf 25% erhöht werden. Innerhalb der Führungspositionen soll dieser Anteil von 16,4% (per 31. Dezember 2012) auf 20% ausgebaut werden.

Um diese und weitere anspruchsvollen Ziele zu erreichen, haben wir unser **Diversity-Management**  ausgebaut und in der Organisation verankert. Mit unserer Erweiterung der Schul- und Hochschulkooperationen wollen wir vermehrt Mädchen und Frauen für technische Berufe interessieren. Im Projekt »Vielfalt in Führung« haben wir zahlreiche Maßnahmen zur Erleichterung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie angestoßen.






Unser neu aufgesetztes **Mentoringprogramm**  »Karriere mit Kindern« soll beispielsweise Führungs- und Führungsnachwuchskräfte mit Kindern auf ihrem Karriereweg begleiten.



Darüber hinaus engagieren wir uns im europäischen Projekt »Women in Rail«. Das Projekt dient der Steigerung des Frauenanteils bei den europäischen Eisenbahnen.

Außerdem beteiligen wir uns an dem Forschungsprojekt »Unternehmenskulturen verändern – Karrierebrüche vermeiden« der Fraunhofer-Gesellschaft.



Ökologie




- > POSITIVE ZWISCHENBILANZ UNSERES KLIMASCHUTZPROGRAMMS
- > EINSATZ ERNEUERBARER ENERGIEN AUSGEBAUT
- > AB 2013 75% ALLER FAHRTEN IM FERNVERKEHR MIT 100% GRÜNEM STROM


Mit der Strategie DB2020  haben wir einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen **Ökonomie** , **Soziales**  und **Ökologie**  miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Umweltfreundlichkeit ist Teil des Marken- und Leistungsversprechens des DB-Konzerns. Daher haben wir uns ein ambitioniertes Ziel gesetzt: Wir wollen **Umwelt-Vorreiter**  werden.

Als international führendes Mobilitäts- und Logistikunternehmen übernehmen wir dabei Verantwortung für einen umweltschonenden Verkehr – für uns und unsere Kunden. Unsere Zielsetzungen leiten wir aus den **Kundenbedürfnissen** , der **ökologischen Verträglichkeit**  und der gesellschaftlichen Verantwortung ab. Durch unser Handeln setzen wir in den Branchen, in denen wir aktiv sind, Maßstäbe.

UMWELTZIELE UND -MASSNAHMEN

Ein zentraler Bestandteil der Strategie DB2020  ist das Ziel, **Umwelt-Vorreiter**  zu werden. Um dies zu erreichen, haben wir drei **Top-Ziele (1)** definiert:


- > Unser aktuelles **Klimaschutzprogramm**  stellt darauf ab, die weltweiten spezifischen – das heißt die auf die Verkehrsleistung bezogenen – CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 gegenüber 2006 um 20% zu senken. Dafür wollen wir unter anderem den Anteil **regenerativer Energien**  am Bahnstrommix konsequent ausbauen: Im Jahr 2020 soll dieser mindestens 35% betragen. Bis zum Jahr 2050 wollen wir den Bahnstrom gänzlich aus erneuerbaren Energiequellen speisen.
- > Auch unser Ziel für **Lärmreduktion**  ist ambitioniert: Die Lärmemissionen in Deutschland wollen wir zwischen 2000 und 2020 halbieren. Schwerpunkte sind dabei die erfolgreiche Fortführung der Aktivitäten zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen, der Einsatz von Verbundstoffbremssohlen bei Güterwagen sowie innovative Maßnahmen am Gleis und an Schienenfahrzeugen. Dafür haben wir unser **Lärmmanagement (2)** im Berichtsjahr neu aufgestellt. Neben der Bündelung der bisherigen Maßnahmen soll hier eine gesamthafte Lärmstrategie gemeinsam mit allen Projektbeteiligten und Stakeholdern entwickelt werden.

- > Einen weiteren Beitrag zum Umweltschutz leisten wir mit einer verbesserten **Material- und Ressourceneffizienz** . Mit verstärkter Aufarbeitung und längerem Einsatz unserer Produktionsmittel (zum Beispiel Fahrzeuge und Gleismaterial) sowie der regelmäßigen Analyse unserer Materialkreisläufe werden wir die Rohstoffintensität in unserer Wertschöpfung deutlich vermindern. Weiterer Schwerpunkt aus ökologischer Sicht sind die Schadstoffminderung bei unseren Fahrzeugen sowie die Berücksichtigung des Naturschutzes im Betrieb und bei unseren Bautätigkeiten.

Mit unseren Stakeholdern pflegen wir auch zum Thema Ökologie einen partnerschaftlichen Dialog. Über relevante Vorhaben informieren wir kontinuierlich und transparent.

Die Berichterstattung zu unseren Zielen und Maßnahmen werden wir im Rahmen der **Neuausrichtung unseres Nachhaltigkeitsberichtswezens (3)** kontinuierlich erweitern und die hier dargestellten Beispiele und Schwerpunkte zukünftig weiter vertiefen.

UMWELTMANAGEMENT

Die Durchführung des Umweltmanagements auf Konzernebene verantwortet das **DB Umweltzentrum** . Darüber hinaus unterstützt es auf Konzern- und Geschäftsfeldebene bei der Entwicklung, Umsetzung, Überwachung und Verbesserung von Strategien, Zielen und Maßnahmen im Umweltschutz. Das Umweltzentrum arbeitet sowohl mit dem **Nachhaltigkeitsmanagement (4)** des DB-Konzerns als auch mit den Umweltfachstellen der Geschäftsfelder eng zusammen.

Der Konzernausschuss Umwelt (KAU), der sich aus Vertretern des DB Umweltzentrums und aller Geschäftsfelder des DB-Konzerns zusammensetzt, sichert konzernweit die Zusammenarbeit und kontinuierliche Verbesserung auf dem Gebiet des Umweltschutzes. In den Arbeits- und Fachgruppen des KAU werden Inhalte und Strategien im Umweltschutz des DB-Konzerns sowie die **Top-Ziele (1)** gemeinsam entwickelt und abgestimmt. Das Umweltmanagementsystem des DB-Konzerns ist konform zur ISO 14001 gestaltet und gilt weltweit für alle Geschäftsfelder.

KLIMASCHUTZ WEITER VORANGEBRACHT

Im Berichtsjahr sind wir unserem Ziel, die konzernweiten spezifischen CO₂-Emissionen bis 2020 um 20 % im Vergleich zum Jahr 2006 zu reduzieren, ein Stück näher gekommen. Nach derzeitigem Datenstand ist bis zum Berichtsjahresende ein Rückgang um 11,9 % zu verzeichnen.

Energieverbrauch und CO₂-Emissionen im Schienenverkehr weiter reduziert

Ausgewählte Kennzahlen – Schienenverkehr in Deutschland	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Spezifischer Primärenergieverbrauch Schienenpersonenverkehr in MJ ¹⁾ /Pkm	0,92	0,97	- 0,05	- 5,2
Spezifischer Primärenergieverbrauch Schienengüterverkehr in MJ ¹⁾ /tkm	0,37	0,38	- 0,01	- 2,6
Spezifische CO ₂ -Emissionen Schienenpersonenverkehr in g/Pkm	53,2	54,6	- 1,4	- 2,6
Spezifische CO ₂ -Emissionen Schienengüterverkehr in g/tkm	21,9	22,0	- 0,1	- 0,5
Direkte absolute Emissionen von Rußpartikeln der Dieselfahrzeuge im Schienenverkehr in t	190	201	- 11	- 5,5
Absolute Stickoxidemissionen der Dieselfahrzeuge im Schienenverkehr in t	10.608	11.280	- 672	- 6,0

¹⁾ Megajoule.

Die Daten für das Jahr 2012 entsprechen den per 13.02.2013 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Bei der Berechnung der spezifischen CO₂-Emissionen wurde die Wirkung der grünen Produkte berücksichtigt.

Seit dem Jahr 1990 und damit seit dem Beginn unseres ersten Klimaschutzprogramms konnten wir die spezifischen CO₂-Emissionen im Schienenverkehr in Deutschland um insgesamt 45 % senken. Die Emissionen von Rußpartikeln und Stickoxidemissionen aus dieselgetriebenen Fahrzeugen sind 2012 im Vergleich zum Vorjahr gesunken.

Der Anteil des Schienenverkehrs an den gesamten CO₂-Emissionen des DB-Konzerns beträgt rund 36%. Auf die Luftfracht ist ein Anteil von rund 21 % zurückzuführen. Der Straßengüterverkehr und die Seefracht tragen zu 13 % beziehungsweise 17 % zum gesamten Emissionsaufkommen bei. Die restlichen CO₂-Emissionen entfallen auf stationäre Anlagen und den Busverkehr (inklusive DB Fuhrpark).

Die **Daten für DB Schenker Logistics (1)** sind das Ergebnis einer Hochrechnung. Die endgültigen Zahlen sind in der zweiten Jahreshälfte 2013 verfügbar.

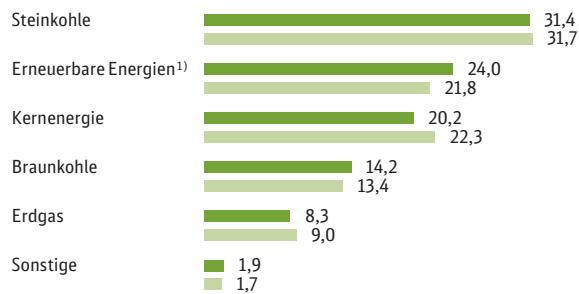
Einsatz erneuerbarer Energien im Bahnstrommix gesteigert

Im Berichtsjahr haben wir den Anteil der erneuerbaren Energien im Traktionsstrommix (Bahnstrommix) in Deutschland weiter ausgebaut. So erhöhte sich der Anteil dieser Energiequellen im Berichtsjahr um 2,2 Prozentpunkte auf 24,0 %. Damit liegt er über dem des allgemeinen Strommix in Deutschland. Im Wesentlichen wurde Strom aus Kernenergie substituiert.

Bis zum Jahr 2020 soll der Anteil der erneuerbaren Energien im Traktionsstrommix auf mindestens 35 % ansteigen. Dafür schließen wir langfristige Lieferverträge für Strom aus erneuerbaren Energiequellen ab. Mit RWE hatten wir im Vorjahr einen Vertrag über die Lieferung von 900 Mio. kWh Ökostrom aus deutscher Wasserkraft ab dem Jahr 2014 geschlossen. Im Berichtsjahr kam ein weiterer Vertrag zur Lieferung von jährlich rund 600 Mio. kWh Ökostrom hinzu. Das entspricht rund 5 % des Bahnstrombeschaffungsvolumens. Der grüne Strom kommt ab 2015 aus den E.ON-Wasserkraftwerken an Main, Donau, Lech, Isar und Inn. Die insgesamt 1.500 Mio. kWh Strom aus Wasserkraft entsprechen dem durchschnittlichen Stromverbrauch von 300.000 Vier-Personen-Haushalten.

Daneben beschafft die DB Energie GmbH auch noch separat die Mengen für die CO₂-freien Angebote der DB AG. Diese Mengen – im Berichtsjahr waren es 283 GWh – weisen unsere Kunden in ihren Energiebilanzen aus. Sie entsprechen rund 2 % des gesamten Bahnstromverbrauchs und werden nicht in das Ziel der DB AG eingerechnet, den Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix auf 35 % zu erhöhen.

Bahnstrommix – in %



■ 2012 ■ 2011


¹⁾ Zusätzlich beschaffter Strom aus 100 % erneuerbaren Energien für unsere grünen Angebote nicht enthalten.

Die Daten für das Jahr 2012 entsprechen den per 21.03.2013 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen und sind vorläufig.


(1) > www.db.de/nachhaltigkeitskennzahlen

Grüne Angebote vermindern CO₂-Emissionen

**ANGEBOTE MIT 100% ÖKOSTROM
 IM PERSONENVERKEHR**

Mit der »Probe BahnCard 25 mit 100% Ökostrom« boten wir im Berichtsjahr auch unseren Privatkunden erstmalig die Möglichkeit, CO₂-frei zu reisen und die persönliche Klimabilanz weiter zu verbessern. Die grüne Probe BahnCard ergänzte **Umwelt-Plus** , das wir Firmenkunden seit 2009 anbieten. Inzwischen beziehen 120 Geschäftskunden »Umwelt-Plus«.

Die grüne Probe BahnCard wurde rund 17.000-mal verkauft. Wegen der hohen Nachfrage verlängerten wir die Verkaufszeit um einen Monat. Die Verlängerungsquote nach Ablauf der viermonatigen Gültigkeit lag mit 57% deutlich höher als bei »normalen« Probe BahnCards (53%).

Ab April 2013 werden die rund fünf Millionen BahnCard- und Zeitkarten-Inhaber und alle bei bahn.corporate registrierten Geschäftsreisenden ohne Aufpreis mit **100% Ökostrom**  in unseren ICE-, IC- und EC-Zügen in Deutschland unterwegs sein. Mindestens 75% aller Fahrten im deutschen Fernverkehr werden dann ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien durchgeführt. Damit verdreifachen wir den Anteil regenerativer Energien im Fernverkehr.

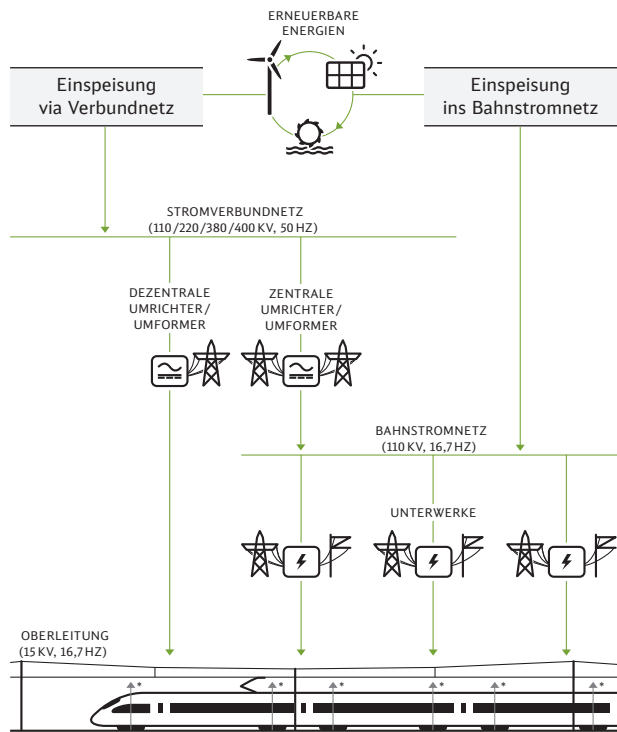
Auch die Dienstreisen unserer Mitarbeiter auf der Schiene erfolgen seit 2010 alle CO₂-frei und auf Basis erneuerbarer Energien. Im Vergleich zum herkömmlichen Strommix sparten wir zusammen mit unseren Kunden damit insgesamt 170.000 t CO₂ ein.

Die Strommenge wird auf Grundlage des **UmweltMobil-Checks (UMC) (1)** ermittelt. Der Umweltrechner ist unter der Reiseauskunft für alle Internetnutzer verfügbar. Er ermittelt den Energieverbrauch sowie den CO₂- und Schadstoffausstoß der Reise mit dem Zug im Vergleich zu Pkw und Flugzeug auf beliebigen Strecken in Deutschland und weiten Teilen Europas.

ECO SOLUTIONS VON DB SCHENKER

DB Schenker bietet seinen Kunden mit den **Eco Solutions (2)** klimafreundliche Transport- und Logistikkösungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette an. Das Angebot erstreckt sich von CO₂-freien Schienengüterverkehren über CO₂-reduzierte Logistikangebote bis hin zu CO₂-neutralen Angeboten durch die Investition in Umweltprojekte mit Gold-Standard. Das Portfolio ist ein fester Bestandteil der logistischen Kundenberatung von DB Schenker. Unser **ECO₂PHANT**  macht anschaulich, wie viel CO₂ ein Kunde mit DB Schenker sparen kann. Der ECO₂PHANT ist unsere Maßeinheit für den Umweltschutz im Bereich Transport und Logistik: Jeder einzelne ECO₂PHANT steht für 5 t gespartes CO₂ – etwa so viel, wie ein echter Elefant wiegt. Mit


Wie kommen die erneuerbaren Energien in den Zug?



* Bremsenergie-Rückspeisung

dem ECO₂PHANT haben unsere Kunden nicht nur die Möglichkeit, zu wählen, wie viel CO₂ sie einsparen möchten, sondern auch, auf welche Art und Weise. Emissionen können reduziert, kompensiert oder sogar ganz vermieden werden.

Das Carbon Accounting folgt den aktuellen Standards, gegenwärtig vor allem der ISO 14064-1, der EN 16258 und dem französischen Gesetz zum Ausweis von Transportemissionen gemäß Article L. 1431-3. DB Schenker identifiziert Emissionsminderungsmaßnahmen anhand der mit dem ökologischen Footprint ausgewiesenen Treiber wie Luftfracht/Routing/Flotteneinsatz oder Anteilen von Straße und Schiene. Außerdem unterstützen wir unsere Kunden bei DB Schenker mit maßgeschneiderten Programmen.

Unser **Eco Plus** -Angebot für den Schienengüterverkehr nutzen mittlerweile acht Kunden. Seit Oktober 2012 transportiert DB Schenker Rail für Audi Neuwagen auch von Neckarsulm nach Emden CO₂-frei. Audi nutzt damit nun auf einer zweiten Strecke unser grünes Produkt Eco Plus. Bei diesem Angebot wird die jeweils benötigte Menge Ökostrom von uns gesondert eingekauft. DB Schenker Rail Automotive befördert im Auftrag

(1) > www.bahn.de/umweltmobilcheck (2) > www.dbschenker.com/ecosolutions

von Audi jährlich mehr als 90.000 Fahrzeuge von Neckarsulm nach Emden. Mit der Umstellung der Verkehre auf Eco Plus werden jährlich über 3.420 t CO₂ gegenüber dem normalen Schienentransport vermieden. Das ergibt auf der fast 700 km langen Strecke eine Einsparung von rund 38 kg je transportiertes Automobil.

EcoTRANSIT World

Mit dem Online-Tool **EcoTRANSIT World (1)** können sich Kunden Transparenz über den Energieverbrauch, den Ausstoß von CO₂, CO₂-Äquivalenten sowie von Schadstoffen für beliebige Gütertransporte verschaffen. Neben der Überprüfung nach Umweltsichtspunkten können Transporte auf bestimmten Routen auch mit Alternativrouten verglichen werden. Der Kunde kann somit eigenständig seine **Umweltbilanz (2)** für ausgewählte Strecken weltweit mit allen Umschlagpunkten, Transportmitteln sowie für den kombinierten Verkehr berechnen und sich alternative Routenführungen ausgeben lassen.

EcoTRANSIT World konnte neben der **DB SCHENKERsmart-box (2)** zur Steigerung der Sicherheit im Containerverkehr und der Transeurasia-Schienen-Route als Innovation in das EU-Projekt **SuperGreen (3)** eingebracht werden, ein Projekt, das 2009 startete und sukzessive ausgebaut wird. Ziel ist die Förderung der umweltfreundlichen Entwicklung der europäischen Güterverkehrslogistik.

Ausbau der Elektromobilität

In Ergänzung zu unseren Angeboten im Schienenverkehr sehen wir insbesondere im Stadtverkehr sehr gute Einsatzmöglichkeiten für Elektrofahrzeuge. Dafür entwickeln wir Mobilitätskonzepte und -angebote für unsere Kunden, die wir systematisch weiter ausbauen werden.

NEUES INTERMODALES BAHNCARD-ANGEBOT

Den Ausbau der intermodalen Angebote mit elektrischen Fahrzeugen setzen wir fort. Anfang Dezember 2012 stellten wir erstmals die »BahnCard 25 mobil plus« vor. Kunden können nun mit nur einer Karte alle Produkte des öffentlichen Fern- und Nahverkehrs sowie Flinkster und Call a Bike nutzen. Die neue BahnCard wird zunächst in Berlin erprobt.

E-FLINKSTER-FLOTTE AUSGEBAUT

Im Berichtsjahr haben wir in Berlin, Hamburg, Stuttgart und Frankfurt am Main den Anteil der **Elektroautos (4)** im Flinkster-Programm weiter ausgebaut. Die Auslastung der Fahrzeuge konnte im Berichtsjahr nahezu verdoppelt werden.

ERSTES E-CARSHARING-ANGEBOT

Neben dem stationären Flinkster-Angebot ist in einer Kooperation mit Citroën ein neues, flexibles **e-Carsharing (5)** entwickelt worden. Seit September testen wir unter dem Markennamen **Multicity (4)** in Berlin das erste rein elektrische Carsharing-Programm in Deutschland. Die ersten 100 Citroën C-Zero der insgesamt geplanten 500 Elektrofahrzeuge stehen innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings für die Kunden bereit. Die Fahrzeuge können auf allen öffentlichen Parkplätzen im One-Way-System angemietet und an beliebigen Stellen wieder abgestellt werden. Da der Strom zu 100 % aus erneuerbaren Energien gewonnen wird, sind die CO₂-Emissionen auf null reduziert. Das komplette IT-Management (Website, Apps, Betriebsführung der Autosteuerung) wird von DB Rent übernommen, ebenso die komplette Kundenbetreuung und der operative Betrieb mit Service, Disposition und Wartung. Unsere Kunden können damit erstmals Fahrzeuge im Stadtgebiet anmieten und auch wieder abstellen. Die Kundenzahl von Flinkster wurde im Berichtszeitraum nahezu verdoppelt.

Die Verbindung aller Verkehrsmittel zu einer Dienstleistung einschließlich der Integration elektrischer Fahrzeugflotten bleibt aber technisch, logistisch und betriebswirtschaftlich höchst anspruchsvoll. Der DB-Konzern führt daher seine Entwicklungsinitiativen, die er gemeinsam mit Partnern aus Industrie, Wissenschaft und Politik betreibt, fort.

WEITERE PROJEKTE

- > Nach dem erfolgreichen Abschluss der ersten Projektphase von **BeMobility (5)** starteten wir im Berichtsjahr das Folgeprojekt »BeMobility 2.0«. Das BMVBS fördert das Projekt für weitere zwei Jahre.
- > Des Weiteren konnten wir im Wettbewerbsverfahren der Bundesregierung zum »Schaufenster Elektromobilität« eine Reihe von weiteren Vorhaben zur Optimierung elektrischer Flotten gewinnen. Bei diesen Vorhaben wird auch die Rolle von Elektrofahrzeugen als zusätzlicher Speicher für die regenerative Energieversorgung getestet.

Investitionen in umweltfreundliche Logistikzentren

Im Berichtsjahr zertifizierte die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen e.V. (DGNB) die im Prologis Park Augsburg fertiggestellte 10.000 qm große Logistikanlage von DB Schenker und zeichnete sie mit dem Silber-Vorzertifikat aus. Wir setzen in Augsburg mit einem effizienten Heizungssystem und wassersparenden Armaturen auf ressourcenschonende Innovationen. Gleichzeitig kommen beim Neubau ausschließlich schadstoff-

arme Materialien und Forest-Stewardship-Council-(FSC)-zertifizierte Holzwerkstoffe aus nachhaltigem Waldbau zum Einsatz. Ein modernes Monitoring überwacht den Energieverbrauch.

DB Schenker hat zudem ein neues Logistikdrehkreuz im Güterverkehrszentrum (GVZ) Berlin-Süd in Großbeeren in Betrieb genommen. Das Terminal wird mit einer Kombination aus geothermischer Energiegewinnung und innovativer Klimatechnologie ausgerüstet. Der Energieverbrauch für Heizung und Lüftung sinkt dadurch auf unter ein Viertel der herkömmlichen Werte. Rund 9 Mio. € wurden in den neuen Standort investiert, der sich auch durch sein ökologisches Grundwassermanagement auszeichnet. So wird das Oberflächenwasser aufgefangen und gereinigt in das Grundwasser zurückgeführt.

In Japan hat DB Schenker Logistics im Berichtsjahr einen Vertrag für die zehnjährige Nutzung eines umweltfreundlichen Logistikzentrums im Großraum Tokio unterzeichnet. Das Gebäude wird auf einer Fläche von 9.000 qm gebaut und erfüllt mit Photovoltaikanlagen, der Nutzung von LED und einem Regenwasserauffangsystem höchste ökologische Standards.

Moderne Fahrzeuge verringern Emissionen

NEUE LOKOMOTIVEN MIT RUSSPARTIKELFILTER FÜR DB SCHENKER RAIL

Im Berichtsjahr wurden 47 der 130 bestellten Gravita-Lokomotiven mit **Rußpartikelfiltern** an DB Schenker Rail Deutschland ausgeliefert. Damit sind 100 der umweltfreundlichen Rangierlokomotiven im Einsatz. Die Fahrzeuge werden im Rangierdienst eingesetzt. Insgesamt investierte DB Schenker Rail rund 240 Mio. € in die neue Diesellokomotiven-Flotte. Rund 10 Mio. € der Investitionssumme fließen in die speziellen Filter, die nach Herstellerangaben 97 % der Rußpartikel auffangen. DB Schenker Rail ist damit das erste deutsche Unternehmen, das Diesellokomotiven mit Partikelfiltern in großer Zahl einsetzt.

DB SCHENKER INVESTIERT IN HYBRIDFAHRZEUGE

Im Berichtsjahr hat die Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH (MEG), eine Tochter der DB Schenker Rail, bei ihrem Kunden Dow vier neue **Hybrid-Rangierlokomotiven** von Alstom in Betrieb genommen. Die MEG verfügt nun als erstes Unternehmen in Europa über eine Flotte von Hybridfahrzeugen im Schienengüterverkehr. Die neuen umweltfreundlichen Fahrzeuge sind erheblich geräuschärmer und reduzieren Emissionen sowie den Kraftstoffverbrauch um 40 %.

DB Schenker Logistics setzt in Melbourne/Australien seit 2012 einen umweltfreundlichen Hybrid-Lkw für den innerstädtischen Verkehr ein. Da die Höchstgeschwindigkeit für diese Verkehre selten über 60 km/h beträgt, fährt der Lkw hauptsächlich elektrisch.

ERSTES HYBRIDFAHRZEUG FÜR DEN NAHVERKEHR

In einem gemeinsamen Forschungsprojekt mit der Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH (MTU) bauten wir einen dieselmechanischen Triebwagen der Baureihe VT 642 zu einem Hybridfahrzeug um. Das neue Antriebssystem von MTU – ein Hybrid-Powerpack – kann beim Bremsvorgang kinetische Energie über einen Generator in elektrische Energie umwandeln. Diese wird in Batterien zwischengespeichert und kann bei der Traktion verwendet werden. Ziel ist die Verringerung von CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch um bis zu 25 %.

Das Fahrzeug verfügt zusätzlich über eine umweltfreundliche CO₂-Klimaanlage. Dadurch soll der Energieverbrauch um bis zu 10 % reduziert und der Umstieg auf weniger klimaschädliche Kältemittel ermöglicht werden. Der Umbau des Fahrzeugs erfolgte durch die DB Fahrzeuginstandhaltung. Nach der Zulassung beim EBA soll das Fahrzeug im Jahr 2013 auf der nicht elektrifizierten Strecke Aschaffenburg – Miltenberg in Bayern zum Einsatz kommen. Wegen der kurzen Haltestellenabstände und des damit verbundenen häufigen Anfahrens und Bremsens eignet sich diese Strecke besonders für den Einsatz des Hybridantriebs.

DB ARRIVA BAUT HYBRID- UND BIOGASBUSFLOTTE AUS

Mit dem Kauf von 98 neuen Bussen erweitert DB Arriva seine umweltfreundliche Flotte. Geliefert werden 77 Doppeldeckerbusse als Hybridfahrzeuge sowie 21 Gasbusse, die mit CO₂-neutralem Biomethan betankt werden.

Die **dieselelektrischen Hybridbusse** von Volvo haben 40 bis 50 % bessere Abgaswerte. Der Verbrauch reduziert sich gegenüber vergleichbaren Dieseln Bussen um rund ein Drittel. Bis März 2013 werden sie in Dienst gestellt und in Großbritannien eingesetzt. DB Arriva trägt rund 26,6 Mio. € der Gesamtinvestition in Höhe von rund 32 Mio. €. Die restlichen 5,4 Mio. € werden vom »Green Bus«-Fonds der britischen Regierung, um den sich Arriva erfolgreich beworben hatte, bereitgestellt.

DB REGIO BUS INVESTIERT IN UMWELTFREUNDLICHE BUSSE

Im Berichtsjahr unterzeichneten wir mit EvoBus und Iveco Irisbus einen Rahmenvertrag für mehr als 300 Busse im Gegenwert von über 80 Mio. €. DB Regio Bus wird daraus als Deutschlands größter Busverkehrsanbieter 2013 Stadt- und Überlandbusse bestellen. Alle Busse verfügen über Motoren gemäß dem derzeit anspruchsvollsten Emissionsstandard EEV (»Enhanced Environmentally Friendly Vehicle«). Damit wird die aktuell gesetzlich geforderte Norm Euro V übertroffen. Für Bestellungen ab 2014 werden Fahrzeuge nach der Norm Euro VI ausgeliefert.

ECO RAIL INNOVATION ZIEHT BILANZ UND WÄCHST WEITER

Für das Projekt »Eco Rail Innovation« (ERI) konnten wir im Berichtsjahr weitere neue Partner gewinnen. Die nunmehr 16 Partner entwickeln im Rahmen des Projekts innovative Technologien, um die Vision »Null Emission 2050«  umzusetzen. Im Mai 2012 richtete ERI an der Fachhochschule Brandenburg eine Stiftungsprofessur für »Energieeffiziente Systeme der Bahntechnologie« ein. Ziel ist es, den Forschungsbedarf zu identifizieren und Forschungsvorhaben anzustoßen. Aktuell werden alternative Antriebsformen für den Rangierdienst im Nahverkehr mit der Bezeichnung »H3 Hybridlok« erforscht. Fünf Lokomotiven sollen auf einen Hybridantrieb umgerüstet werden. Nach der Umrüstung spart die »H3 Hybridlok« 50 % Kraftstoff ein. Zudem wird sie gegenüber herkömmlichen Rangierlokomotiven nahezu geräuschlos sein. Ab 2015 sollen die Lokomotiven zum Einsatz kommen.

Photovoltaikanlagen auf DB-Flächen ausgebaut

 Photovoltaikanlagen auf DB-Flächen – MW	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Leistung insgesamt	6,34	5,92	+ 0,42	+ 7,1


Seit 1997 nutzen wir geeignete Flächen und Dächer für den Einsatz von Photovoltaikanlagen. Im Berichtsjahr haben wir gemeinsam mit Partnern in Wittenberge (Land Brandenburg) auf einer Fläche von 8 ha die bisher größte und leistungsstärkste Photovoltaikanlage errichtet. Die Anlage erbringt eine Spitzenleistung von 3,9 MW. Der produzierte Strom wird in das öffentliche Netz eingespeist und deckt den jährlichen Bedarf von rund 900 Haushalten. Damit werden jährlich fast 1.700 t CO₂ eingespart.

Auch auf dem Werkstattdach des Werks Kassel der DB Fahrzeuginstandhaltung wurde im Dezember 2012 eine neu installierte Photovoltaikanlage in Betrieb genommen.

Einsatz von umweltfreundlicher Beleuchtung in Bahnhöfen


Seit Anfang des Berichtsjahres bringen wir verstärkt Lichttechnik in den Bahnhöfen auf den aktuellen Stand. Dabei werden konventionelle Beleuchtungen gegen LED-Technik ausgetauscht. Das spart Strom und reduziert die Instandhaltung: LED-Lampen halten bis zu fünfmal länger als herkömmliche Leuchtmittel. Deutschlandweit sind rund eine Million Leuchten in den Bahnhöfen im Einsatz.

Bau der ersten klimaneutralen Bahnhöfe

In Kerpen-Horrem in Nordrhein-Westfalen entsteht für rund 3,4 Mio. € der erste klimaneutrale Bahnhof  Deutschlands. Im Berichtsjahr startete der Bau des emissionsfreien Empfangsgebäudes. Ein weiterer »Grüner Bahnhof« entsteht in der Lutherstadt Wittenberg in Sachsen-Anhalt.

Das Pilotprojekt »Grüner Bahnhof« steht für eine neue Generation von Bahnhöfen. Sie verbinden moderne ökologische Standards mit hohem Kundenkomfort durch ein innovatives Raum- und Beleuchtungskonzept. Das erste Projekt aus dem Programm »Grüner Bahnhof« umfasst verschiedene Technologien. Ziel ist es, die Bahnhöfe der Zukunft klimaneutral zu betreiben. Die Photovoltaikanlage produziert pro Jahr rund 35.500 kWh Strom. Eine Geothermieanlage sorgt für eine optimale Klimatisierung des Gebäudes und Solarthermie für warmes Wasser. Das begrünte Dach ermöglicht ein aktives Regenwassermanagement. Ein neues Beleuchtungskonzept kombiniert die Nutzung von Tageslicht mit energiesparender LED-Lichttechnik.

SCHIENENVERKEHRSLÄRM WEITER REDUZIERT


Ein wesentlicher Schwerpunkt unserer Umweltaktivitäten ist das Ziel, den Schienenlärm bundesweit, ausgehend vom Jahr 2000, bis 2020 zu halbieren. Lärmreduktion  ist eines der Top-Ziele im Rahmen unseres neuen Konzern-Zielsystems (1).

Lärmmanagement-Aktivitäten neu gebündelt

Am 1. September 2012 startete das Projekt »Lärmmanagement«. Aufgabe des Projekts ist die Realisierung unseres Lärmreduktionsziels. Dazu werden die konzernweiten Aktivitäten zur Senkung des Schienenverkehrslärms koordiniert und in einem abgestimmten Gesamtplan »Lärm« gebündelt. Um bei Politik und Öffentlichkeit höhere Akzeptanz für die umfangreichen Aktivitäten zu schaffen, wird ein begleitendes Kommunikationskonzept erarbeitet und umgesetzt.


Im Rahmen der Neuaufstellung unseres Lärmmanagements haben wir im Berichtsjahr erstmals einen Lärmschutzbeauftragten ernannt. Zentrale Aufgabe dieser neu geschaffenen Position ist es, verbindliche Umsetzungsstrategien für alle Geschäftsfelder zu entwickeln. Hierbei wird auf den bereits laufenden Programmen zur Lärminderung wie der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen oder der Umrüstung der Güterwagen auf die Flüsterbremse aufgebaut.

Programm Lärmsanierung weiter umgesetzt

Das 1999 von der Bundesregierung ins Leben gerufene Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes«  ist für uns ein zentrales Element bei der Reduzierung des Schienenverkehrslärms. Eine *interaktive Online-Grafik (1)* gibt einen Überblick zu den Lärmsanierungsmaßnahmen in den einzelnen Bundesländern. Die Karte zeigt, welche Maßnahmen in Planung sind, aktuell durchgeführt werden oder bereits abgeschlossen sind.


Im Berichtsjahr haben wir das Lärmsanierungsprogramm weiter umgesetzt. Unter anderem haben wir Schallschutzwände von rund 55 km Länge fertiggestellt. Die Gesamtlänge der Schallschutzwände erhöht sich dadurch auf rund 442 km. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr über 2.000 Wohnungen mit Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern ausgestattet. Für 2013 planen wir die Errichtung von weiteren über 55 km Schallschutzwänden und die Sanierung von rund 2.500 Wohnungen.

Erprobung innovativer Lärmschutzmaßnahmen

Durch die Fördermittel aus dem Konjunkturprogramm II der Bundesregierung bekommt der Lärmschutz  eine neue Perspektive. Zwischen den Jahren 2009 und 2011 investierten wir zusätzlich rund 80 Mio. € für die Erprobung innovativer Maßnahmen. Die DB Netz AG installierte bundesweit 13 neue Technologien in 82 Einzelprojekten. Besonderes Augenmerk legten wir auf die Strecken im Rheintal. Im Mittelrheintal investierten wir zum Beispiel rund 13 Mio. € und setzten vier Technologien in 23 Maßnahmen um.

Das BMVBS und die DB Netz AG stellten Ende Juni 2012 den Schlussbericht mit den Ergebnissen der getesteten Technologien zur Lärm- und Erschütterungsminderung am Fahrweg vor. Daraus geht hervor, dass ein Großteil der getesteten Technologien zur Vermeidung von Immissionen im Gleis geeignet ist, Lärminderungseffekte von bis zu 8 dB zu erreichen.

Lärmreduzierung im Schienengüterverkehr

Unseren Fokus legen wir weiterhin auf die **Lärmreduktion bei Güterwagen** . Ende 2012 wurde das Projekt **EuropeTrain (2)** abgeschlossen. Das Projekt wurde federführend von DB Systemtechnik und DB Schenker Rail mit dem Internationalen Eisenbahnverband UIC und weiteren 28 europäischen Bahnen durchgeführt. Im Rahmen des Projekts legte ein Zug, bestehend aus 30 Güterwagen unterschiedlicher Bauart, rund 200.000 km Fahrstrecke quer durch Europa zurück.

Die meisten Wagen waren statt mit der herkömmlichen Bremsausrüstung mit modernen Verbundstoffbremssohlen (LL-Sohlen) ausgestattet. Die LL-Sohle wurde dadurch praktisch unter unterschiedlichsten topografischen, klimatischen und infrastrukturellen Bedingungen auf ihre Auswirkungen auf den Radverschleiß und das Fahrverhalten erprobt. Ergebnis ist, dass ein sicherer Betrieb mit LL-Sohlen unter Berücksichtigung noch abschließend durch die UIC festzulegender Randbedingungen, wie zum Beispiel regelmäßige Inspektionen, möglich ist. Wie die sogenannte K-Sohle kann die LL-Sohle den subjektiv wahrgenommenen Lärm eines vorbeifahrenden Zugs etwa halbieren beziehungsweise um 10 dB(A) reduzieren. Die Umrüstung von Güterwagen auf die LL-Sohle ist jedoch kostengünstiger als die auf K-Sohlen. Aus diesem Grund wird auf Basis des Ende 2012 fertiggestellten Abschlussberichts des Projekts »EuropeTrain« eine baldige Zulassung angestrebt. Somit könnte die neue Technologie bald europaweit uneingeschränkt eingesetzt werden.

Die Bundesregierung fördert im Rahmen des Projekts »Leiser Rhein« mit 7,5 Mio. € die Umrüstung von 1.250 unserer Güterwagen auf die leiseren Verbundstoffbremssohlen. Insgesamt werden 1.150 Wagen mit K-Sohlen und 100 Wagen mit LL-Sohlen ausgestattet. Die Umrüstung dieser Wagen, die vorrangig im Rheinkorridor eingesetzt werden, soll wichtige Erkenntnisse für weitere Maßnahmen bringen.

Im Berichtsjahr haben wir in Bingen am Rhein die ersten von 1.250 Güterwagen präsentiert, die im Rahmen des Programms »Leiser Rhein« auf Verbundstoffbremssohlen umgerüstet wurden. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 150 Wagen mit K-Sohlen ausgestattet. Für die Jahre 2014 und 2015 planen wir die Umrüstung von rund 10.000 Wagen. Voraussetzung ist, dass die LL-Sohle bis Mitte 2013 zugelassen und verfügbar ist. Bis zum Jahr

(1) > www.db.de/laermsanierung (2) > <http://europetrain.uic.org/>

2020 sollen alle Güterwagen von DB Schenker Rail auf »Flüsterbremsen« umgerüstet werden. Neue Güterwagen beschafft DB Schenker Rail Deutschland schon seit 2001 mit der K-Sohle, die bereits zugelassen ist. Bis zum Ende des Berichtsjahres erhöhten wir die Anzahl der mit der K-Sohle ausgestatteten Güterwagen von rund 6.890 um über 700 auf über 7.600.

NATURSCHUTZMASSNAHMEN UMGESETZT

Der Schutz von Natur und Umwelt hat für uns einen hohen Stellenwert. Sowohl im täglichen Betrieb als auch beim Neu- und Ausbau von Strecken werden wir mit Naturschutzfragen konfrontiert. In vielen Fällen existieren Natur und Schienenverkehr problemlos nebeneinander, im Idealfall sogar miteinander. Dort, wo Konflikte auftreten, suchen wir Lösungen, die sowohl ökologisch als auch ökonomisch vertretbar sind. Um die Berührungspunkte zwischen Natur und Eisenbahntrassen schnell zu ermitteln, nutzen wir ein geografisches Informationssystem (GIS), in dem Bahnstrecken und alle digital verfügbaren Schutzgebiete Deutschlands hinterlegt sind.

Um die Sicherheit der Reisenden zu gewährleisten, warten wir regelmäßig unsere Züge, Gleise und Gleisanlagen. Dazu gehört vor allem auch, regelmäßig Pflanzen zu entfernen, damit diese nicht die Funktion des Schotterbetts beeinträchtigen oder die Sicht auf Signale versperren. Damit wir den Naturhaushalt so wenig wie möglich beeinträchtigen, verwenden wir nur im unmittelbaren Gleisbereich chemische Mittel. Im Gleisumfeld und auf Bahnhöfen, Wegen und Plätzen setzen wir umweltschonende, mechanische Verfahren ein.

Wenn wir Strecken bauen oder ausbauen, berücksichtigen wir den Schutz der Natur schon im Planungsprozess. So kann vermieden werden, dass in natürliche Lebensräume eingegriffen wird. Sollte es dennoch zu Überschneidungen kommen, schaffen wir einen entsprechenden Ausgleich oder Ersatz.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beim Bau der Saale-Elster-Talbrücke


Den im Jahr 2006 begonnenen Bau der Saale-Elster-Talbrücke auf der Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle haben wir im Berichtsjahr abgeschlossen. Hintergrund des Brückenbaus war die größtmögliche Minderung der Naturbeeinträchtigung in einem der größten Auengebiete Deutschlands, durch das die

Strecke führt. Die Brücke wurde so konstruiert, dass das natürliche Überflutungsgeschehen nicht behindert, wenig Fläche beansprucht und der ökologisch-hydrologische Zusammenhang der Aue gewährleistet wird. Darüber hinaus berücksichtigten wir beim Bau die Brutzeit von Vögeln und setzten umweltschonende Betriebsstoffe ein. Den verbleibenden, aber unvermeidlichen Eingriff kompensieren wir weitgehend durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Insgesamt umfassen sie eine Fläche von über 1.000 ha. Großflächige Grünlandextensivierungen, Gehölz- und Auenwaldpflanzungen sowie die Renaturierung von Fließgewässern werden die charakteristischen, artenreichen Feuchtwiesen als attraktiven Lebensraum für Wiesenvögel, Störche, Graureiher und Amphibien bewahren und wiederherstellen.

Wiederansiedlung von Urwildpferden unterstützt

Im Berichtsjahr haben wir die Wiederansiedlung von Urwildpferden in der Nähe von Hanau unterstützt. Damit übernehmen wir schon weit vor Baubeginn des Vorhabens Rhein-Main/Rhein-Neckar Verantwortung für den Natur- und Artenschutz. Die Przewalski-Urwildpferde wurden auf einem ehemaligen US-Truppenübungsplatz, einem rund 100 ha großen Naturschutzgebiet in Großauheim, angesiedelt.

Fahrtziel Natur ausgebaut

Seit 2001 engagieren wir uns gemeinsam mit den großen Umweltverbänden – dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) – für nachhaltigen Tourismus: Mit **Fahrtziel Natur**  präsentieren wir 20 Nationalparks, Naturparks und Biosphärenreservate in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Mit dem Biosphärenreservat Bliesgau im Saarland hat **Fahrtziel Natur (1)** sein 20. Großschutzgebiet in die Kooperation aufgenommen. Anfang 2013 kamen die Naturparks im Schwarzwald neu dazu.

Weitere Informationen

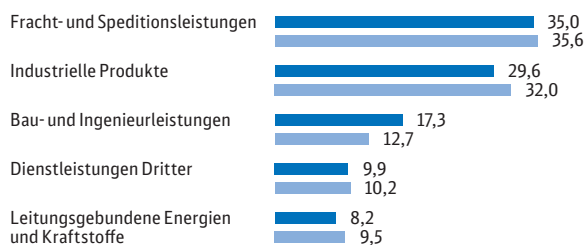
- > EINKAUFSVOLUMEN AUF 29,4 MRD. € ANGESTIEGEN
- > SCHADENERSATZFORDERUNG GEGEN SCHIENENKARTELL
- > SICHERHEITSBILANZ POSITIV

EINKAUFSVOLUMEN ANGESTIEGEN

Zur Unterstützung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Geschäftsfelder haben wir im Konzerneinkauf die regelmäßigen Arbeiten in den Potenzialteams entlang aller Warengruppen fortgeführt. Die bisher als Projekt strukturierten Arbeits- und Berichtswege wurden in die Regelorganisation überführt.

Für kommende Jahre lassen sich für die relevanten Beschaffungsmärkte des DB-Konzerns zwei Trends identifizieren. Zum einen sollte die schwache konjunkturelle Entwicklung zu einer preisseitigen Entspannung führen. Zum anderen deuten die durchweg höheren Lohnabschlüsse – gerade in Deutschland – auf einen zunehmenden Preisdruck hin, vor allem bei meist lokalen, arbeitsintensiven und wenig handelbaren Gütern und Dienstleistungen. Diese Entwicklung wird durch einen wieder zunehmenden Druck bei den Rohstoffpreisen verstärkt. Vor diesem Hintergrund werden wir die Arbeiten an Optimierungsmaßnahmen fortsetzen.

 **Struktur Auftragsvolumen – in %**



■ 2012 ■ 2011

Im Berichtsjahr ist das Einkaufsvolumen auf 29,4 Mrd. € gestiegen (im Vorjahr: 28,5 Mrd. €). Dies ist auf Zunahmen bei den Bauleistungen zurückzuführen, die anderen wesentlichen Bestandteile haben sich vergleichsweise stabil entwickelt:

- > Fracht- und Speditionsleistungen stiegen geringfügig von 10,1 Mrd. € auf 10,3 Mrd. € an,
- > industrielle Produkte sanken von 9,1 Mrd. € auf 8,7 Mrd. €,
- > Bau- und Ingenieurleistungen erhöhten sich deutlich von 3,6 Mrd. € auf 5,1 Mrd. €, was im Wesentlichen auf das Projekt Stuttgart 21 mit einem Bauleistungsvolumen von rund 1,3 Mrd. € zurückzuführen ist,

- > Dienstleistungen Dritter entsprachen im Berichtsjahr dem Einkaufsvolumen des Vorjahres in Höhe von 2,9 Mrd. €,
- > leitungsgebundene Energien und Kraftstoffe gingen von 2,7 Mrd. € auf 2,4 Mrd. € zurück.

Wesentliche Vergaben 2012

INFRASTRUKTUR

- > Im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 wurde insbesondere der Auftrag für eine Talquerung mit einem Fernbahnhof vergeben. Der Auftragswert betrug über 300 Mio. €.
- > Für den Streckenausbau zwischen Berlin und Rostock haben wir die Ausrüstung, Fahrbahn und Leit- und Sicherungstechnik in Auftrag gegeben. Das Auftragsvolumen betrug rund 140 Mio. €.
- > Innerhalb des Projekts VDE 8 kam es zu einer Gesamtvergabe von Zugausrüstungen mit ETCS, ESTW sowie Mobilfunksystemen (GSM-R) mit einem Volumen von über 90 Mio. €. Außerdem haben wir im Rahmen von VDE 8.1 NBS Ebensfeld – Erfurt die Planung und den Neubau der Oberleitungsanlage mit einem Auftragsvolumen von rund 28 Mio. € sowie die feste Fahrbahn, Abschnitt Los Mitte, vergeben.
- > Das Vergabevolumen des Neubaus der S-Bahn-Verbindung des Hauptbahnhofs mit dem nördlichen Berliner Innenring belief sich auf etwa 70 Mio. €.

FAHRZEUGE

- > Mit Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spółka Akcyjna (PESA) haben wir zwei Rahmenverträge über die mögliche Lieferung von insgesamt bis zu 470 Dieseltriebzügen für den Regionalverkehr abgeschlossen. Das Vertragsmodell sieht dabei flexible Fahrzeugkonzepte vor, die sich hinsichtlich der Anzahl der Sitzplätze und der Höchstgeschwindigkeit unterscheiden. Das mögliche Investitionsvolumen beträgt bis zu 1,2 Mrd. €. Die Abrufe der Fahrzeuge können bis Ende 2018 – optional auch bis 2020 – erfolgen.
- > Mit Bombardier haben wir einen Vertrag über die Lieferung von 16 elektrischen Doppelstocktriebzügen für den Regionalverkehr in Norddeutschland unterzeichnet. Das Investitionsvolumen beträgt rund 160 Mio. €. Die Betriebsaufnahme soll im Jahr 2014 im Netz der Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsgesellschaft mbH (LVS) erfolgen.

- > Mit Alstom und Stadler haben wir Verträge über die Lieferung von insgesamt 42 elektrischen Triebzügen für den Regionalverkehr in Nordrhein-Westfalen unterzeichnet. Das Investitionsvolumen beträgt rund 215 Mio. €. Die Betriebsaufnahme soll 2014 in den Verbandsgebieten des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) und des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) erfolgen.
- > Mit Alstom haben wir einen Vertrag über die Lieferung von 38 Dieseltriebzügen für den Regionalverkehr in Rheinland-Pfalz sowie für Teilstrecken in Hessen und Baden-Württemberg unterzeichnet. Das Investitionsvolumen beträgt rund 160 Mio. €. Die Betriebsaufnahme soll im Jahr 2015 im Dieselnetz Südwest erfolgen.
- > Mit Bombardier haben wir einen Vertrag über die Lieferung von 32 E-Lokomotiven für den Regionalverkehr geschlossen. Das Investitionsvolumen beträgt rund 108 Mio. €. Mit der Bestellung wird eine Option aus einem bestehenden Vertrag ausgeübt. Mit den Lokomotiven der Baureihe 146 soll die bestehende Fahrzeugflotte verjüngt werden. Die Auslieferung ist ab 2014 geplant.
- > An Bombardier haben wir einen Auftrag über die Lieferung von fünf elektrischen Doppelstocktriebzügen für den Regionalverkehr vergeben. Das Investitionsvolumen beträgt rund 50 Mio. €. Ab 2014 soll die Verkehrsbetriebsaufnahme in den Ländern Brandenburg, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern sowie Sachsen-Anhalt erfolgen.
- > Mit Siemens haben wir einen Vertrag über die Lieferung von 23 Elektrolokomotiven für den Güterverkehr abgeschlossen. Die Fahrzeuge sollen bei DB Schenker Rail Polska zum Einsatz kommen. Das Investitionsvolumen liegt im hohen zweistelligen Millionenbereich. Die Auslieferung hat Ende 2012 begonnen und soll Anfang 2015 abgeschlossen sein. Der Vertrag beinhaltet außerdem eine Option zum Kauf von 13 weiteren Fahrzeugen.
- > In der Ersatzteilbeschaffung konnten im Rahmen der Ausschreibung von Rädern und Wellen jeweils deutliche Einsparungen erzielt werden.

TECHNIK

- > Für die DB Systel wurde eine EU-Ausschreibung für Netzwerktechnik abgeschlossen. Bei einem geplanten Einkaufsvolumen von über 100 Mio. € konnten deutliche Preissenkungen erzielt werden.

Strategische Ausrichtung weiterentwickelt

Eine zentrale, einheitlich ausgestaltete Beschaffungspolitik schafft einen Mehrwert für den DB-Konzern. Eingebettet in die Konzernstrategie, führten wir im Berichtsjahr maßgebliche Initiativen im Zentraleinkauf fort beziehungsweise neu ein:

- > Das Mitte 2011 eingeführte IT-System zur Lieferantenbewertung wurde im Jahr 2012 optimiert und gut angenommen: Mittlerweile werden mehr als 50 % des Einkaufsvolumens der neuen Lieferantenbewertung unterzogen.
- > Zum besseren Schutz vor Schäden aus lieferantenseitigen Kartellen entwickelten wir ein Kartellschadenspräventionssystem. Im Rahmen der Warengruppenstrategie schätzen Fachleute die Kartellierungsgefahr auf den jeweiligen Märkten ein und richten danach Maßnahmen aus. Beispiele sind veränderte Regelungen zum Schadenersatz beziehungsweise zur Wiedergutmachung oder verpflichtende »Code of Conduct«-Klauseln, die dann im Rahmen der Lieferantenqualifizierung für alle Lieferanten des jeweils analysierten Marktes vorgegeben werden. Die Systematik wird schrittweise in Regelwerke, strategische Instrumente und in die IT-Systeme eingebaut.

WEITERE RECHTLICHE THEMEN

Hohes Bußgeld gegen Schienenkartell verhängt

Das Bundeskartellamt hat Anfang Juli 2012 Bußgelder in Höhe von insgesamt 124,5 Mio. € gegen Mitglieder des sogenannten Schienenkartells aus den Unternehmensgruppen ThyssenKrupp, Vossloh und Voestalpine verhängt. Aus unserer Sicht steht damit fest, dass der DB-Konzern über Jahre systematisch geschädigt wurde. Wir erwarten daher von den am Kartell beteiligten Firmen einen vollständigen Ausgleich des Schadens. Auf Grundlage der Bußgeldbescheide werden wir unsere Ansprüche auf Schadenersatz durchsetzen. Der DB-Konzern handelt hier auch im Interesse des Bundes, da die meisten Infrastrukturvorhaben öffentlich gefördert werden. Der Bund erhält den der Förderquote entsprechenden Anteil am Schadenersatz.

Im Dezember 2012 haben wir Klage beim Landgericht Frankfurt am Main gegen Beteiligte des Schienenkartells erhoben. In der Klageschrift werden Schadenersatzansprüche gegen die Unternehmen wegen der illegalen Preisabsprachen beim Verkauf von Schienen an die Deutsche Bahn geltend gemacht.

Dieser Schritt wurde erforderlich, da wir bei den verklagten Unternehmen keine zielführende Mitwirkung an einem Vergleich feststellen konnten und einige sogar die Gespräche mit uns abgebrochen haben. Bei den Beklagten handelt es sich um Gesellschaften der Unternehmensgruppen ThyssenKrupp, Moravia Steel und Vossloh sowie um den ehemaligen Eigentümer der Vossloh-Tochtergesellschaft Stahlberg Roensch GmbH.

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. Im Anschluss wurden schriftliche Auskunftersuchen gestellt. Im Juni 2012 hat die Kommission das Verfahren formell eröffnet. Gegenstand des Verfahrens ist insbesondere das seit dem Jahr 2003 geltende Bahnstrompreissystem der DB Energie GmbH. Dieses System wurde bereits 2006 vom Oberlandesgericht Frankfurt am Main als zulässig erachtet. Gegen die Nachprüfungen haben wir Klage beim Gericht der Europäischen Union in Luxemburg eingereicht.

Deutschland wegen mangelhafter Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets verklagt

Die EU-Kommission hat am 24. Juni 2010 entschieden, gegen Deutschland und zwölf weitere EU-Mitgliedsstaaten Klage vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) zu erheben. Den betroffenen Staaten wird die mangelhafte Umsetzung der Vorschriften des ersten europäischen Eisenbahnpakets, insbesondere der Entflechtungsvorgaben, vorgeworfen. Parteien des Vertragsverletzungsverfahrens sind die EU-Kommission und die Bundesrepublik Deutschland. Im Mai 2012 hat in Luxemburg die mündliche Verhandlung stattgefunden. 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. Der Generalanwalt beim EuGH hat sich der Auffassung der Bundesregierung in seinen Schlussanträgen angeschlossen und empfiehlt eine Abweisung der Klage der EU-Kommission. Der EuGH wird darüber voraussichtlich 2013 entscheiden.

Ermittlungen bei der DB International

Nach den 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 werden voraussichtlich im Jahr 2013 abgeschlossen. Es ist mit einer Geldbuße sowie Gewinnabschöpfung bei DB International zu rechnen. Parallel verfolgt DB International Schadenersatzansprüche gegen ehemalige Verantwortliche des Unternehmens.

Wettbewerbsbehinderungsbeschwerde in Frankreich

Am 18. Dezember 2012 hat die französische Wettbewerbsbehörde in einem Verfahren, an dem sich unsere Tochtergesellschaft Euro Cargo Rail (ECR) als Beschwerdeführerin beteiligt hat, eine Entscheidung gegen die SNCF getroffen. Aus Sicht der Behörde behinderte die SNCF den Wettbewerb im französischen Schienengüterverkehrsmarkt mit verschiedenen rechtswidrigen Praktiken. Die Behörde hat der SNCF ein Bußgeld in Höhe von rund 60 Mio. € auferlegt und sie zur Beendigung der Praktiken verpflichtet. Die Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig. Die ECR beabsichtigt, einen Ausgleich für die durch die Praktiken verursachten Schäden geltend zu machen.

WEITERE THEMEN ZUR BETRIEBS- UND GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Sicherheitsbilanz positiv

Anfang März 2012 haben wir erstmals einen eigenen Sicherheitsbericht vorgestellt. Damit wollen wir vor allem unseren Kunden gegenüber mehr Transparenz zeigen und unterstreichen, dass unsere Züge und Bahnhöfe sicher sind. Der Bericht umfasst die sicherheitsrelevanten Ereignisse im DB-Konzern wie beispielsweise Körperverletzungs-, Vandalismus- und Eigentumsdelikte. Dies geschieht unabhängig davon, ob es sich um eine Straftat handelt oder nicht. Nicht erfasst werden Straftaten bei konzernexternen Eisenbahnen sowie Fahrgelddelikte.

Maßnahmen gegen Buntmetalldiebstähle

Buntmetalldiebstähle haben weiterhin sehr starke Auswirkungen auf unsere Kunden, wenn Strecken blockiert werden und Züge Verspätung haben. Im Berichtsjahr war eine Trendwende in den Fallzahlen der Buntmetalldiebstähle festzustellen. Im ersten Halbjahr sind die Metalldiebstähle um etwa 10 % gegenüber dem ersten Halbjahr 2011 auf rund 1.400 Fälle zurückgegangen.

Um Metalldiebstählen entgegenzutreten, haben wir ein ganzes Maßnahmenbündel initiiert und markieren Metallteile an neuralgischen Punkten deutschlandweit mit einer künstlichen DNA.

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 System ist entlang der Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt.

BEURTEILUNG DER RISIKOSITUATION DURCH DIE UNTERNEHMENSLEITUNG

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis unseres Risikomanagementsystems. Im Berichtsjahr waren insbesondere die gesamtwirtschaftlichen Risiken sowie Markt- und Betriebsrisiken wesentlich für die Entwicklung des DB-Konzerns. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr leicht reduziert.

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.

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.

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 die 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

(1) > Seite 172ff.

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 Oracle Hyperion Financial Management (HFM) aller konsolidierten Gesellschaften, die im Firmen Information 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.

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die als prozessunabhängiges Instrument ein wesentliches Element unserer Kontrollmechanismen darstellen, zielen mit einem Prüfungsschwerpunkt 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 des 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 konzerneinheitlich geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentrale HFM gemeldet.

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der in den Konzern-Abschluss 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 EINZELRSIKEN

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 Wirtschaftskrisen und Finanzkrisen können sich insofern negativ auf unser Geschäft auswirken. Die Wachstumsdynamik hat sich im Verlauf des Jahres 2012 weiter abgeschwächt. Es bestehen nach wie vor hohe Unsicherheiten auf den Finanzmärkten mit Schwerpunkt auf Europa mit dem Risiko eines Überspringens der Unsicherheiten des Finanzmarkts auf die Realwirtschaft.

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 den 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 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.

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 von Kostenstrukturen, Angeboten 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 recht-

lichen 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 (3)**. 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 (2)** 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 Vorleis-

(1) > Seite 136 (2) > Seite 136f. (3) > Seite 110

tungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führen wir einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeugindustrie.

Die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr müssen den geltenden und sich möglicherweise ändernden 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 mit Mängeln behaftet sind oder keine Zulassung bekommen, von uns nicht abgenommen werden.

Aus Verzögerungen bei Fahrzeugzugängen können Störungen im Betriebsablauf, eine schlechtere Angebotsqualität und höhere Belastungen zum Beispiel durch Pönalezahlungen an Besteller 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. Diese haben aufgrund der vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen. Auch Preissteigerungen bei bezogenen Leistungen beziehungsweise Leistungen für Baumaßnahmen

können negative Auswirkungen haben. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

Im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 haben sich im Berichtsjahr signifikante Kostenrisiken gezeigt. Weitere zeitliche Verzögerungen in der Projektabwicklung können zu zusätzlichen Kostenbelastungen führen.

Risiken aus der Infrastrukturfinanzierung

Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur erlassen. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Neben dem Risiko der fehlenden Verfügbarkeit von Mitteln für die Finanzierung von Investitionen besteht auch ein Risiko aus zu geringen Mitteln für die Instandhaltung des Bestandsnetzes.

Für das Bestandsnetz haben wir mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2013 festschreibt. Für die ab 2014 geltende Folgevereinbarung muss aus unserer Sicht eine angemessene Mindestersatzinvestitionslinie gefunden und in die vertraglichen Vereinbarungen integriert werden.

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.

Aus Sicht des DB-Konzerns ist die wirtschaftliche Tragfähigkeit von aus Eigenmitteln geleisteten Investitionen oder Finanzierungsbeiträgen zu Investitionsprojekten essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns langfristig zu sichern.

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

(1) > Seite 244ff.

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. Es besteht das Risiko, dass sich Absicherungen nicht oder nicht wie beabsichtigt materialisieren.

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 20-Mrd.-€-Debt-Issuance-Programm. Im Rahmen unseres konzernübergreifenden Cashpoolings stellen wir sicher, dass die Mittel konzernintern bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt werden können.

Um das Adressenausfallrisiko beim Abschluss von Derivatengeschäften zu minimieren, haben wir damit begonnen, Besicherungsanträge (Credit Support Agreements; CSA) abzuschließen. In den CSA wird die wechselseitige Stellung von Sicherheiten in bar vereinbart. Im Berichtsjahr wurden mit acht Banken CSA abgeschlossen.

Rechtliche und vertragliche Risiken

Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen vielfach Bauprojekte und Immobilien oder Umweltangelegenheiten. 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.

Politische Risiken

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.

Regulatorische Risiken

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Aus dem allgemeinen Regulierungsrisiko können sich spürbare Umsatz- und Ergebnisauswirkungen ergeben.

Der DB-Konzern erbringt im Schienenverkehr Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von unseren Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen die Risiken der Beanstandung und des Eingriffs. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite in unseren Infrastrukturgeschäftsfeldern gefährden oder sogar verhindern (zum Beispiel durch einen Eingriff in die Preissysteme), erschweren eine unternehmerische Steuerung dieser Aktivitäten und können damit Finanzierungsbeiträge aus DB-Mitteln für Infrastrukturinvestitionen gefährden.

Auch die Struktur des DB-Konzerns ist potenziell regulatorischen Risiken ausgesetzt. Diese könnten sowohl auf der nationalen als auch auf der europäischen Ebene entstehen.

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

Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB-Konzerns. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient unsere **Compliance-Organisation (1)**.

Das Ressort Infrastruktur ist angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Ein Beispiel hierfür ist das **Schienenkartell (2)**. Auch die Erwartungen und Anforderungen des Bundes als Drittmittelgeber an die Compliance-Aktivitäten im Bereich Infrastruktur sind gestiegen. Dies wird mit der in Kraft getretenen Antikorruptionsrichtlinie des Bundes deutlich, die auch Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern stellt. Um die Führungskräfte und Mitarbeiter gezielt über Compliance-Themen zu informieren und sie dafür zu sensibilisieren, startete im Dezember 2012 eine besondere Informationskampagne im Ressort Infrastruktur.

IT-Risiken

Hochverfügbare und sichere IT-Systeme sind für den DB-Konzern von großer Bedeutung, da der überwiegende Teil der Geschäftsprozesse von Informationstechnik abhängig ist und zukünftig

ein immer größerer Teil von Geschäftsprozessen von Informationstechnik abhängig sein wird. Hierbei sorgt ein vorausschauendes IT-Management für die notwendige Absicherung der IT-gestützten Geschäftsprozesse. Eine hierfür wesentliche Methode ist das IT-Risikomanagement für Anwendungen sowie Infrastrukturen und Services. Hierin werden die relevanten Risiken systematisch analysiert, bewertet und eliminiert oder minimiert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie gegebenenfalls an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Beispielhafte Risiken sind hier die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen oder der unautorisierte Zugang Dritter zu Kundendaten.

Um eine hohe Verfügbarkeit im IT-Betrieb sicherzustellen, verwenden wir auf mehrere Standorte verteilte und redundante Systeme für den Betrieb und die Datensicherung, ausfallsichere Systeme sowie ausgelagerte Bandsicherungen und getrennte Administrationen. Insbesondere das Wide Area Network (WAN) ist überall dort redundant ausgelegt, wo IT-Sicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern. Diese Maßnahmen reduzieren das Risiko eines Ausfalls von IT-Systemen, vermeiden massive Störungen und sichern damit unternehmenskritische Geschäftsprozesse.

Zusätzlich erfolgen eine regelmäßige Überprüfung der Systemarchitektur und eine regelmäßige Erneuerung der Hardware-Plattformen. Im Berichtsjahr wurden Penetrationstests auf konzerneigene IT-Ressourcen (Kommunikationsnetze, Web-Services sowie Anwendungen) durchgeführt. Erkannte Sicherheitslücken (Schwachstellen) werden durch Sicherheitsupdates oder andere geeignete Maßnahmen behoben.

Zur Vernetzung sowie zum Informationsaustausch ist die Zusammenarbeit und enge Abstimmung mit Behörden und entsprechenden Organisationen erforderlich. Der DB-Konzern arbeitet hierzu unter anderem eng mit dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) und der »Allianz für Cybersicherheit« zusammen. Der DB-Konzern ist ferner im »VOICE – Verband der IT-Anwender e.V.« vertreten und nimmt an den UP-KRITIS-Übungen teil, die vom Bundesministerium des Innern koordiniert werden.

Zur IT-Sicherheit tragen vor allem die Mitarbeiter durch die bewusste und umsichtige Nutzung bei. Hierbei ist es notwendig, dass die Benutzer mögliche Risiken kennen und einschätzen können. Zur entsprechenden Sensibilisierung der Mitarbeiter und Führungskräfte wurden im Berichtsjahr umfangreiche Kommunikationsmaßnahmen durchgeführt.

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.

(1) > Seite 48 ff. (2) > Seite 158

Nachtragsbericht

- > STIFTUNG FÜR BÜNDELUNG DER MASSNAHMEN IM GESELLSCHAFTLICHEN ENGAGEMENT GEGRÜNDET
- > ZWEI ANLEIHEN PLATZIERT
- > ENTWURF DES VIERTEN EISENBAHNPAKETS VERÖFFENTLICHT

GRÜNDUNG DER DEUTSCHE BAHN STIFTUNG

Im Januar 2013 wurde die Deutsche Bahn Stiftung gGmbH gegründet. Der von der Deutsche Bahn Stiftung als eigenständiger gemeinnütziger Institution verfolgte Zweck ist die ideelle und materielle Förderung der Allgemeinheit. Die geplanten Schwerpunkte der Fördertätigkeit sind die bereits in unserem *gesellschaftlichen Engagement (1)* definierten Bereiche: Bildung und Kultur, Integration und Fürsorge, Klima- und Naturschutz sowie humanitäre Hilfe. Christina Rau hat sich bereit erklärt, die Schirmherrschaft für die Deutsche Bahn Stiftung gGmbH zu übernehmen, und wird dem Beirat der Deutsche Bahn Stiftung gGmbH angehören.

ZWEI ANLEIHE-PRIVATPLATZIERUNGEN MIT EMISSIONSVOLUMEN VON 350 MIO. €

Im Januar 2013 haben wir über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance zwei Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 350 Mio. € begeben. Die beiden Anleihen mit Laufzeiten von 5 beziehungsweise 15 Jahren wurden als Privatplatzierung im asiatischen Raum platziert.

EU VERÖFFENTLICHT ENTWURF DES VIERTEN EISENBAHNPAKETS

Die EU-Kommission hat am 30. Januar 2013 ihre Gesetzesvorschläge zum *vierten Eisenbahnpaket (2)* vorgelegt. Es beinhaltet Vorschläge zur Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs, zur technischen Interoperabilität des europäischen Bahnsystems sowie zur weiteren Trennung der Eisenbahninfrastruktur. Die geplanten Verbesserungen der technischen und administrativen Rahmenbedingungen für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen in Europa bewerten wir positiv. Die Vorschläge der Kommission können zum Abbau von Marktzugangsbarrieren und zur Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene beitragen.

Anders als in zahlreichen anderen EU-Mitgliedsstaaten, ist in Deutschland der Markt für den Schienenpersonenverkehr seit Langem für den Wettbewerb geöffnet. Die Pläne der Kommission für eine Marktöffnung im Schienenpersonenverkehr in Europa sind daher zu begrüßen. Das angestrebte Marktöffnungsdatum ist allerdings erst 2019, mit Übergangsfristen bis 2023.

Für Maßnahmen zur weiteren Trennung von Eisenbahninfrastruktur und Betrieb gibt es aus Sicht der Bundesregierung und des DB-Konzerns keine Veranlassung. Das integrierte Bahnstrukturmodell in Deutschland hat sich seit der Bahnreform 1994 im europäischen Vergleich als effizient und erfolgreich bewährt. Dies zeigt sich auch an der positiven Wettbewerbsentwicklung auf dem deutschen Schienenmarkt.

(1) > Seite 69f. (2) > Seite 80


Prognosebericht

- > ABSCHWÄCHUNG DES WIRTSCHAFTSWACHSTUMS IM JAHR 2013
- > WEITERE UMSATZ- UND ERGEBNISSTEIGERUNGEN ERWARTET
- > AUSBLICK BLEIBT MIT UNSICHERHEITEN BEHAFTET


Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts besteht ein hohes Maß an Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Insbesondere der weitere Verlauf der Staatsschuldenkrise und die möglicherweise daraus resultierenden Folgen sind nicht vollends absehbar. Wir gehen davon aus, dass sich das Wirtschaftswachstum 2013 abschwächen und in einigen Staaten zu rezessiven Entwicklungen führen wird.

KÜNFTIGE AUSRICHTUNG DES DB-KONZERNS

Künftige Geschäftspolitik

Wir wollen im Geschäftsjahr 2013 unsere Marktpositionen behaupten und in unseren Geschäftsfeldern organisch weiter wachsen. Mit unserer Strategie DB2020  haben wir die Stoßrichtungen für die nächsten Jahre definiert, die wir konsequent verfolgen. Im Geschäftsjahr 2013 beabsichtigen wir keine grundlegende Änderung unserer Geschäftspolitik.

Künftige strategische Ausrichtung

Unsere Strategie richten wir unverändert an den langfristigen Megatrends unserer Märkte aus, die – gemäß unseren aktuellen Analysen – weiterhin existent sind. Die strategische Zielsetzung des DB-Konzerns ist in unserer Strategie DB2020  definiert. Im Berichtsjahr haben wir mit der Umsetzung unseres strategischen Ansatzes und der daraus folgenden Erweiterung um die soziale und die ökologische Dimension begonnen. Ziel ist es, einen nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz mit einer erweiterten, auf Nachhaltigkeit basierenden unternehmerischen Ausrichtung sicherzustellen.

Künftige Absatzmärkte

Im deutschen Personenverkehrsmarkt sind unsere Wachstumsmöglichkeiten aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität und kartellrechtlicher Einschränkungen begrenzt. Unser Fokus liegt daher auf der Verteidigung unserer starken Marktstellung. Der Schwerpunkt unserer Wachstumserwartungen im Personenverkehr liegt 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 Verbindungen bis nach China anbieten.

Auch im Bereich Spedition und Logistik erwarten wir – bezogen auf die Absatzmärkte – keine Veränderungen im Geschäftsjahr 2013. 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 2013 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Gleichzeitig sind die nachfolgenden Einschätzungen in Anbetracht der weiterhin verhaltenen Konjunkturperspektiven im Euro-Raum und der bestehenden Ansteckungsrisiken mit relativ hohen Unsicherheiten behaftet.

Voraussichtliche Entwicklung – in %	2012	2013
BIP Welt ¹⁾	+2,0	> +2,0
Welthandel	+2,0	+2,5
BIP Euro-Raum	-0,5	-0,5
BIP Deutschland	+0,7	+0,5

¹⁾ Summe ausgewählter Industrie- und Schwellenländer.

Die Daten für 2012 entsprechen den per 07.02.2013 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2013 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Ein deutlicher Aufschwung in der globalen Produktion ist für das Jahr 2013 nicht anzunehmen. Es besteht weiterhin eine hohe Unsicherheit über die wirtschaftliche Zukunft. Die anhaltend schwierige Situation in der Euro-Zone wird die Entwicklung der Weltwirtschaft weiter beeinträchtigen, aber nicht mehr maßgeblich bestimmen. Eine moderat fortschreitende Entkopplung der Weltwirtschaft von den Ereignissen in der EU wird die Wachstumserwartungen in den meisten Ländern steigern.

Auch die Entwicklung in den USA wirkt 2013 stabilisierend, da ein solides BIP-Wachstum erwartet wird. Stützend könnten die Entwicklung des Privatkonsums, die gute Finanzlage amerikanischer Unternehmen und die sich verbessernden Produktionsbedingungen wirken. Dämpfend werden sich dagegen die verstärkten Konsolidierungsbestrebungen des staatlichen Sektors auswirken.

Der Beschluss der neuen japanischen Regierung, die deflationären Tendenzen des Landes zu bekämpfen, erhöht zwar die Wachstumsaussichten, verschärft aber auch die Schuldenproblematik. Latente Handelskonflikte, vor allem mit China, der

erwartet schwache Privatkonsum und die weltweit mäßige Entwicklung der Außenhandelstätigkeiten bleiben als weitere Unsicherheitsfaktoren bestehen. Insgesamt erwarten wir für 2013 nur ein geringes Wirtschaftswachstum.

Die asiatischen Schwellenländer werden das Weltwirtschaftswachstum weiter stützen. Darüber hinaus wird ihre Bedeutung für die globale Wirtschaftsleistung zunehmen. Die bereits eingeleitete Entkopplung von der Entwicklung in der Euro-Zone dürfte sich weiter fortsetzen. Die Notwendigkeit, den Einfluss von externen Schocks wie der Staatsschuldenkrise zu mindern, verstärkt den Wunsch nach einer stärkeren Binnenwirtschaft und forciert Strukturanpassungen. Dies wird die Unsicherheiten jedoch kurzfristig nicht reduzieren und sich nur bedingt wachstumsfördernd auswirken. Vor diesem Hintergrund wird für die asiatischen Schwellenländer im Jahr 2013 eine Fortsetzung des momentanen Trends mit einem moderateren Wachstum erwartet.

Der Welthandel wird 2013 weiter zulegen, wobei sich die positive Entwicklung nur unwesentlich vom Vorjahr unterscheiden dürfte.

In der Euro-Zone wird die Staatsschulden- und Vertrauenskrise auch weiterhin die wirtschaftliche Entwicklung belasten. Ausgehend von der in vielen Ländern angespannten Arbeitsmarktsituation, dem auch dadurch beeinträchtigten Privatkonsum und den durch die andauernde Unsicherheit aufgeschobenen Investitionen, sind keine Wachstumseffekte zu erwarten. Zudem werden die Konsolidierungsbestrebungen der Staaten die Entwicklung dämpfen, wenngleich in einem geringeren Ausmaß als 2012. Einzig der Außenhandelssektor dürfte, aufgrund der Bestrebungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit heimischer Industrien, positive Effekte auf das Wirtschaftswachstum liefern. Diese werden für ein Wachstum der Gesamtwirtschaft aber nicht ausreichen.

Auch mit den Instrumentarien der Geldpolitik allein ist im günstigsten Fall eine Stabilisierung der Situation zu erreichen, was den Einzelstaaten Zeit verschafft, ihre jeweiligen Strukturanpassungen voranzubringen. Zu Beginn des Jahres 2013 dürften dennoch negative Meldungen über die in der vorgegebenen Zeit nicht zu leistenden Reformfortschritte und eine steigende Unzufriedenheit der Bevölkerung sowie die Unklarheit über den weiteren politischen Kurs die Wirtschaftsentwicklung belasten. Erst in der zweiten Jahreshälfte 2013 ist, unter der Annahme fortgeführter Reformbemühungen, eine langsame Verbesserung der Situation zu erwarten. Diese könnten dann auch entscheidende Schritte aus der Staatsschuldenkrise ermöglichen. Es kann derzeit jedoch nicht davon ausgegangen werden, dass die Maßnahmen ausreichen werden, um den Euro-Raum bereits 2013 aus der Rezession herauszuführen.

Die Entwicklung in den Ländern Mittel- und Osteuropas wird aufgrund der Intensität der Handels- und Kapitalverflechtungen mit Westeuropa beeinträchtigt bleiben. Aufgrund des durch den Kapitalentzug während der Staatsschuldenkrise zwar verringerten, aber noch existenten Wachstumspotenzials dürfte sich der osteuropäische Wirtschaftsraum insgesamt weiter überdurchschnittlich entwickeln.

Auch in Deutschland werden sich die bereits 2012 zunehmend manifestierten Auswirkungen der Krise im Euro-Raum aller Voraussicht nach zunächst fortsetzen. Die Situation auf dem Arbeitsmarkt dürfte sich leicht verschlechtern. Eine leicht positive Entwicklung wird für die realen Einkommen erwartet. Auch der Privatkonsum wird sein Wachstum auf geringem Niveau fortsetzen. Er wird aber nicht die Rolle eines treibenden Faktors für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung einnehmen können.

Das bei den Unternehmen infolge der Investitionsunsicherheit angestaute Kapital wird nur allmählich in die Realwirtschaft fließen. Deutliche Steigerungsraten bei den Anlageinvestitionen sind für 2013 nicht zu erwarten. Durch den hohen Anteil an Eigenkapital wirkt das niedrige Zinsniveau wenig attraktiv, um hierfür einen ersten Impuls zu geben. Die Schwäche auf den europäischen Absatzmärkten und die Abkühlung der Binnennachfrage werden sowohl den Außenhandel als auch die Produktion im verarbeitenden Gewerbe bremsen. Vor diesem Hintergrund ist für das Gesamtjahr nur von einem sehr schwachen BIP-Wachstum in Deutschland auszugehen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte – in %	2012	2013
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	-1,1	≤ + 0,5
Europäischer Schienenpersonenverkehr (Basis Pkm)	-1,0	< - 0,5
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	-1,8	≥ 0,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	-5,2	≤ 0,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+1,8	+1,0 bis +3,0
Globale Luftfracht (Basis t)	-2,5	0,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+3,5	+4,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+6,0	+5,5 bis +6,0

Die Daten für 2012 entsprechen den per 07.02.2013 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2013 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Personenverkehr

Für den Personenverkehrsmarkt in Deutschland wird 2013 ein leichter Anstieg der Verkehrsleistung erwartet. Ausschlaggebend hierfür wird die Entwicklung des marktdominierenden motorisierten Individualverkehrs sein. Trotz der weiteren konjunkturellen Abkühlung in den ersten Monaten des Jahres und des insgesamt stagnierenden Arbeitsmarkts dürfte der Personenverkehr von real leicht sinkenden Kraftstoffpreisen profitieren und seine Verkehrsleistung – nach dem Rückgang 2012 – leicht steigern.

Der innerdeutsche Luftverkehr wird trotz der positiven statistischen Basiseffekte seine Nachfrageverluste aus dem Jahr 2012 voraussichtlich nicht ausgleichen können. Aufgrund des geringfügig reduzierten Linienangebots dürfte er annähernd das Leistungsniveau des Vorjahres behaupten können.

Dem öffentlichen Straßenpersonenverkehr wird dies nur gelingen, wenn er die demografisch bedingten Aufkommensrückgänge kompensieren kann, zum Beispiel im Zuge des mit Jahresbeginn liberalisierten Linienverkehrs mit Fernbussen, dessen Nachfrageeffekte derzeit noch nicht absehbar sind.

Der Schienenpersonenverkehr wird das starke Nachfrageplus aus dem Jahr 2012 infolge der sich verschlechternden Rahmenbedingungen nicht wiederholen können. Es wird erwartet, dass das Vorjahresniveau nur moderat übertroffen wird.

In Anbetracht der anhaltend schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wird die Verkehrsleistung des europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkts voraussichtlich weiter zurückgehen. Die regionale Heterogenität, die sich bereits im Jahr 2012 gezeigt hat, wird dabei bestehen bleiben. Den Erwartungen zufolge werden sich die Regionen jedoch annähern.

Die Sparvorgaben seitens der Regierungen werden sich nach wie vor sowohl im Ausgabeverhalten der öffentlichen Haushalte als auch in einer anhaltenden Unzufriedenheit der Bevölkerung widerspiegeln. Das Streikrisiko bleibt entsprechend hoch. Es stellt damit eine weitere mögliche Belastung für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage dar.

Transport und Logistik

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt ist für das Jahr 2013 unter Berücksichtigung der anhaltenden Konjunkturabkühlung und der deutlichen Rückgänge von Investitionen sowie Auftragseingängen im Jahr 2012 von einer Transportnachfrage auf Vorjahresniveau auszugehen. Die weitere Entwicklung ist nach wie vor mit hohen Unsicherheiten verbunden. Sie wird maßgeblich davon bestimmt, wie schnell sich die finanzpolitische und wirtschaftliche Situation in Europa stabilisieren wird. Bei anhaltend schwacher Nachfrage haben sowohl die hohe Wett-

bewerbsintensität als auch der Preisdruck Bestand. Vor diesem Hintergrund wird das Jahr 2013 die Marktakteure erneut vor große Herausforderungen stellen.

Für den europäischen Schienengüterverkehr bleibt der Ausblick auf das Jahr 2013 vor dem Hintergrund einer anhaltend schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung verhalten. Mit der für die zweite Jahreshälfte 2013 unterstellten Konjunkturerholung sollte sich jedoch auch die Nachfrage bei den Güterbahnen stabilisieren. Insgesamt wird die Leistungsentwicklung in hohem Maße von Intensität und Zeitpunkt der Konjunkturbelebung abhängig sein. Von einem Überschreiten des Vorjahresniveaus ist derzeit nicht auszugehen.

In Anbetracht der verhaltenen Konjunkturaussichten wird auch der europäische Landverkehrsmarkt im Jahr 2013 nur eine geringfügig positivere Entwicklung im Vergleich zum Berichtsjahr aufweisen. Dementsprechend gehen wir für das Jahr 2013 von einer nach wie vor angespannten Marktlage und einem anhaltend starken Margendruck aus.

Für den globalen Luftfrachtmarkt wird 2013 aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Lage mit einer Stagnation gerechnet. Da auch für 2013 neue Flugzeugauslieferungen im Passagierbereich geplant sind, die gleichzeitig Frachtkapazitäten in den Markt bringen, wird weiterhin ausreichend Kapazität zur Verfügung stehen. Das niedrige Ratenniveau aus dem Berichtsjahr wird sich voraussichtlich auch 2013 fortsetzen.

Für die Seefracht wird ein Nachfragewachstum von etwa 4% erwartet. Das Marktumfeld wird auch im Jahr 2013 weiterhin von Überkapazitäten bestimmt sein. Diesbezügliche Maßnahmen der Reedereien wie zum Beispiel die Stilllegung oder Verschrottung von älteren Schiffen sowie die Reduzierung der Transportgeschwindigkeit könnten dem Ratendruck jedoch entgegenwirken. Vor diesem Hintergrund ist die zukünftige Ratenentwicklung nicht zu prognostizieren.

In der Sparte Kontraktlogistik/SCM gehen wir infolge weiterhin zu erwartender steigender Outsourcing-Raten in den für uns wichtigen Industrien sowie eines anhaltenden Wirtschaftswachstums in vielen Kernländern der Kontraktlogistik für 2013 von einer grundsätzlich positiven und dem Berichtsjahr vergleichbaren Marktentwicklung aus.

Für die Kernindustrien der Kontraktlogistik bleibt der Ausblick dementsprechend positiv und stabil. Negative Auswirkungen der weiterhin angespannten wirtschaftlichen Situation, vor allem in der Euro-Zone, sind jedoch möglich.

Infrastruktur

Im Personenverkehr erwarten wir für 2013 einen leichten Rückgang der in Trassenkilometern gemessenen Betriebsleistung. Im Wesentlichen beruht dies auf Abbestellungen im Schienenpersonennahverkehr. Aufgrund der verhaltenen Konjunkturerwartungen wird auch im Schienengüterverkehr von einem leichten Rückgang ausgegangen. Bei den Stationshalten ist – bedingt durch die Ausweitung von Linienverkehren – von einer leicht steigenden Entwicklung auszugehen. Die Perspektiven für den Bereich Vermietung haben sich infolge der für den Einzelhandel und die Gastronomie abschwächenden Rahmenbedingungen eingetrübt. Auch die Einzelhandelsumsätze in Deutschland dürften sich weiterhin nur verhalten entwickeln.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER BESCHAFFUNGS- UND FINANZMÄRKTE

Voraussichtliche Entwicklung der Beschaffungsmärkte

Für das Geschäftsjahr 2013 erwarten wir unverändert keine prinzipiellen Engpässe auf der Beschaffungsseite. Da der Ölmarkt sich immer stärker zu einer Anlageklasse für Investoren entwickelt, dürften die Ölpreise weiter ansteigen.

Die Strompreise in Deutschland dürften neben den Auswirkungen der Energiewende eine stärker konjunkturabhängige Komponente aufweisen. Aufgrund des weiterhin starken Ausbaus der erneuerbaren Energien und der damit verbundenen Problemstellungen ist mit zusätzlichen Belastungen für die Endverbraucher in Form von steigenden Umlagen zu rechnen.

Insgesamt erwarten wir weiterhin eine moderate Energie- und Rohstoffpreisentwicklung.

Voraussichtliche Entwicklung der Finanzmärkte

Die Entwicklung der Staatsschuldenkrise wird die Finanzmärkte auch weiterhin wesentlich beeinflussen. Die Volatilität der Märkte, ausgelöst von divergierenden politischen Tendenzen und Strömungen beziehungsweise wechselndem Vertrauen in den Kapitalmarkt, wird weiter anhalten. Eine endgültige Beendigung der Krise ist derzeit nicht absehbar. Bei Normalisierung der Märkte und der Schuldensituation einzelner Staaten dürfte es zu einer Anpassung der derzeit hohen Renditeunterschiede innerhalb der Euro-Zone kommen. In diesem Fall rechnen wir mit wieder anziehenden Zinsen in Deutschland.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN


Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds können die Gesetzesinitiativen der EU-Kommission zum **vierten Eisenbahnpaket (1)** sowie die Vorbereitungen zum **Eisenbahnregulierungsgesetz (1)** in Deutschland spürbare Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit haben. Im Hinblick auf die derzeitigen Planungen gehen wir jedoch davon aus, dass im Geschäftsjahr 2013 nicht mit konkreten Umsetzungen zu rechnen ist.

Die Rahmenbedingungen für innerdeutsche **Fernbuslinien (2)** in Deutschland verändern sich ab dem 1. Januar 2013. Wir werden die weitere Entwicklung beobachten und unsere Aktivitäten in diesem Bereich flexibel danach ausrichten.

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 teils sehr unsicheren Prognosen für das wirtschaftliche Umfeld als Konsequenz der Staatsschuldenkrise.

 Voraussichtliche Entwicklung – in Mio. €	2012	2013	2014
Umsatz	39.296	- 41.000	↗
EBIT bereinigt	2.708	> 2.800	↗
ROCE in %	8,3	> 8,3	↗
Tilgungsdeckung in %	22,1	> 22,2	↗

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
 → auf Vorjahresniveau
 ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Nach der positiven Entwicklung im Berichtsjahr rechnen wir auch im Geschäftsjahr 2013 mit einem weiteren Umsatzanstieg. Dieser dürfte angesichts der gedämpfteren konjunkturellen Erwartungen auf vergleichbarer Basis ähnlich ausfallen wie im Berichtsjahr. Den größten Teil dazu werden voraussichtlich die Geschäftsfelder DB Schenker Logistics und DB Arriva beitragen. Auch für das Geschäftsjahr 2014 erwarten wir weiter steigende Umsätze.

Die positive Leistungs- und Umsatzentwicklung und unser Kostenmanagement werden sich voraussichtlich im Geschäftsjahr 2013 und 2014 auch in der Entwicklung des bereinigten EBIT widerspiegeln. Kritisch für die Ergebnisentwicklung 2013 wird vor allem das wirtschaftliche Umfeld sein. Im Falle einer Verschärfung der Staatsschuldenkrise werden auch unsere weltweiten geschäftlichen Aktivitäten davon betroffen sein.

Aufgrund der 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 im Zuge einer umfangreicheren Investitionstätigkeit in den nächsten Jahren ansteigen sollte.

Auch die Tilgungsdeckung dürfte sich auf Basis der weiteren operativen Ergebnisentwicklung positiv entwickeln.

Geschäftsfelder

Voraussichtliche Entwicklung – in Mio. €	UMSATZ		EBIT BEREINIGT	
	2012	2013	2012	2013
DB Bahn Fernverkehr	4.074	↗	364	↗
DB Bahn Regio	8.907	→	882	→
DB Arriva	3.757	↗	238	↗
DB Schenker Rail	4.925	↗	87	↗
DB Schenker Logistics	15.389	↗	418	↗
DB Dienstleistungen	1.498	→	84	→
DB Netze Fahrweg	4.709	→	894	→
DB Netze Personenbahnhöfe	1.102	→	230	→
DB Netze Energie	2.832	↗	91	↘

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

DB BAHN FERNVERKEHR

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr rechnen wir im Geschäftsjahr mit einem weiteren Umsatzanstieg, der auf Mengen- und Preiseffekten beruhen dürfte. Dadurch müssten die steigenden Aufwendungen kompensiert werden, sodass das bereinigte EBIT ebenfalls über dem Vorjahresniveau liegen sollte.

DB BAHN REGIO

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio erwarten wir im Geschäftsjahr 2013 eine Entwicklung auf Vorjahresniveau.

DB ARRIVA

Das Geschäftsfeld DB Arriva wird im Geschäftsjahr 2013 vor allem durch die Effekte der Ausschreibungsgewinne in Schweden und den Niederlanden Zuwächse in Umsatz und bereinigtem EBIT ausweisen.

DB SCHENKER RAIL

Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail erwarten wir für das Geschäftsjahr 2013 wieder eine steigende Verkehrsleistung. Daraus sollte eine positive Umsatzentwicklung resultieren. Unterstützt durch die weitere Umsetzung des **Aktionsplans Deutschland (1)** dürfte sich dies auch positiv auf das bereinigte EBIT auswirken.

DB SCHENKER LOGISTICS

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics erwarten wir nach den Zuwächsen im Berichtsjahr auch im Geschäftsjahr 2013 weitere Verbesserungen, die sowohl auf Mengen- als auch auf Preiseffekten basieren. Das bereinigte EBIT dürfte durch diese Entwicklung ebenfalls beeinflusst werden.

DB DIENSTLEISTUNGEN

Wir erwarten, dass der Umsatz und das bereinigte EBIT im Geschäftsjahr 2013 auf dem Vorjahresniveau liegen werden.

DB NETZE FAHRWEG

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg erwarten wir im Geschäftsjahr 2013 eine stabile Umsatzentwicklung. Dementsprechend dürfte auch das bereinigte EBIT auf Vorjahresniveau bleiben.

DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe werden die Umsätze nach unseren Erwartungen im Geschäftsjahr 2013 auf Vorjahresniveau liegen. Auch ergebnisseitig wird voraussichtlich das Niveau des Vorjahres erreicht werden.

DB NETZE ENERGIE

Die Trends in der Umsatzentwicklung im Berichtsjahr werden sich voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2013 fortsetzen. Dementsprechend sollte der Außenumsatz 2013 über dem Vorjahresniveau liegen. Ergebnisseitig erwarten wir infolge von Zusatzbelastungen ein rückläufiges bereinigtes EBIT.

ERWARTETE INVESTITIONEN

Voraussichtliche Entwicklung – in Mio. €	2012	2013	2014
Brutto-Investitionen	8.053	> 8.500	↗
Netto-Investitionen	3.487	> 4.000	↗

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts


Unseren Modernisierungskurs werden wir mit hohen Investitionen weiter fortführen. Diese werden im Geschäftsjahr 2013 und im Geschäftsjahr 2014 voraussichtlich noch einmal deutlich oberhalb des Niveaus des Berichtsjahres liegen.

Der Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit wird unverändert bei Investitionen in die Schieneninfrastruktur im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg liegen. Im Geschäftsjahr 2013 werden wir inklusive Investitionszuschüssen insgesamt rund 4,5 Mrd. € in das Bestandsnetz in Deutschland investieren. Die Investitionen erfolgen in eine Vielzahl von Projekten, die der Sicherung und weiteren Verbesserung der Infrastruktur dienen.

Die bereits im Berichtsjahr deutlich erhöhten Fahrzeuginvestitionen werden in den Geschäftsjahren 2013 und 2014 voraussichtlich weiter zunehmen. Dies führt auch zu einer Erhöhung der Netto-Investitionen.

In Summe erwarten wir in den kommenden fünf Jahren – bis 2017 – angesichts unserer umfangreichen Programme Investitionen von rund 48 Mrd. €. Davon sollen etwa zwei Drittel in die Infrastruktur in Deutschland und ein Drittel überwiegend in neue Züge und eine bessere Angebotsqualität fließen. Die Realisierung der Investitionen ist jedoch an die Voraussetzung von vertragskonformen Fahrzeuglieferungen sowie die Zulassung der Fahrzeuge durch das EBA gebunden.

ERWARTETE FINANZLAGE

 Voraussichtliche Entwicklung – in Mrd. €	2012	2013
Fälligkeiten	1,7	1,5
Anleiheemissionen	2,2	-2,0
Flüssige Mittel per 31.12.	2,2	-2,0
Netto-Finanzschulden	16,4	-17,0

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch im Geschäftsjahr 2013 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 2013 hat der DB-Konzern fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in Höhe von rund 1,5 Mrd. € zu tilgen (im Vorjahr: 1,7 Mrd. €). 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 garantierten, bislang nicht genutzten Kreditfazilitäten in Höhe von 2,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von zwei Jahren dienen als Rückfallebene im Fall der Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung des DB-Konzerns ist auch im Geschäftsjahr 2013 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen werden auch im Geschäftsjahr 2013 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse, im Wesentlichen Mittel des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung, abgedeckt. Die von uns zu finanzierenden Netto-Investitionen werden im Geschäftsjahr 2013 voraussichtlich deutlich ansteigen. Wir gehen allerdings davon aus, die Netto-Investitionen auf Basis des im Jahresverlauf kontinuierlich erwarteten positiven operativen Cashflows voraussichtlich nicht ganz vollständig aus der Innenfinanzierung abdecken zu können.

Da die DB AG für das Geschäftsjahr 2012 erneut eine Dividende an ihren Eigentümer ausschütten wird, werden die Netto-Finanzschulden per 31. Dezember 2013 voraussichtlich über dem Niveau des Berichtsjahresendes liegen.

Unsere M&A-Aktivitäten werden wir im Geschäftsjahr 2013 selektiv und fokussiert fortführen. Wir erwarten hieraus im Geschäftsjahr 2013 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

(1) > Seite 95

in unserem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete geschäftsbereichsspezifische Chancenpotenziale abgeleitet und analysiert.

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 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. Im Fokus unserer Maßnahmen liegt es auch, 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 **Unternehmensstrategie (1)**. Damit wir unser Leistungsversprechen einhalten können, haben wir eine **Kunden- und Qualitätsinitiative (2)** aufgesetzt. 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 zudem darin, Marktconsolidierungen aus unseren führenden Marktpositionen heraus aktiv gestalten zu können. Wir wollen dabei die Möglichkeiten nutzen, die uns die fortschreitende Globalisierung eröffnet. Mit DB Arriva haben wir zudem eine starke Position im europäischen Verkehrsmarkt. Wir haben uns so positioniert, dass wir auch auf ein Umfeld offener beziehungsweise sich öffnender Märkte 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 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.

Chancenmanagement in den Geschäftsfeldern

DB BAHN FERNVERKEHR

Bei DB Bahn Fernverkehr sehen wir Chancen, die Reisendenzahl zu steigern. Zentrale Maßnahme hierfür ist eine Erhöhung der Kundenbindung, unter anderem mittels eines sukzessiven Ausbaus des BahnCard-Bestands und umfangreicher Investitionen in unsere Fahrzeugflotte. Auch die Fahrzeugverfügbarkeit sollte sich wieder deutlich entspannen. Die Umstellung auf erneuerbare Energien wird die Umweltwahrnehmung weiter verbessern und bietet Potenziale für weitere Fahrgastgewinne. Darüber hinaus sehen wir Chancen, die Wirtschaftlichkeit durch Maßnahmen zur Vermarktung und Ertragssteuerung zu steigern. Zusätzliche Chancen bietet eine kontinuierliche Weiterentwicklung des internationalen Verkehrs.

DB BAHN REGIO

Im deutschen Regionalverkehrsmarkt bestehen umfangreiche Chancen, da in den nächsten Jahren sehr viele Strecken und Netze neu vergeben werden. Unsere starke und fokussierte Aufstellung eröffnet uns die Möglichkeit, ein großes Ausschreibungsvolumen zu bewältigen. Mit dem Projekt »Zukunftsfähigkeit Regio«, das strategische und operative Aktivitäten zur Weiterentwicklung der Geschäftstätigkeit bündelt, wollen wir Strukturen und Prozesse zur Sicherstellung des langfristigen wirtschaftlichen Erfolgs schaffen. 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. Mit dem Programm »BUS2012plus« wollen wir Wachstumschancen nutzen und die Wirtschaftlichkeit verbessern.

DB ARRIVA

Um die Marktchancen im europäischen Personenverkehr wahrnehmen zu können, hat DB Arriva das Programm »Fit 4 Growth« initiiert. Im Rahmen dieses Programms wurden Projekte zur Effizienzsteigerung und Allokation von Kapazitäten auf geplante Wachstumsvorhaben angestoßen. Darüber hinaus sollen Einkaufsvorteile identifiziert und gehoben werden.

DB SCHENKER RAIL

Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail setzen wir mit dem **Aktionsplan Deutschland (3)** ein umfangreiches Programm zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit um. Neben operativen Verbesserungen im bestehenden Geschäftsmodell werden Ansätze zur

(1) > Seite 66 ff. (2) > Seite 136 (3) > Seite 118 f.

Weiterentwicklung des Geschäftsmodells und zur Begrenzung der Faktorpreisentwicklung vertieft. Daneben arbeiten wir auch intensiv an der Optimierung des europäischen Netzwerks.

DB SCHENKER LOGISTICS

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics wurde das IT-Programm »Level 4« aufgesetzt. Das Programm umfasst die Entwicklung und Implementierung neuer operativer IT-Systeme, Wachstum in der Seefracht, 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 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

Das Programm »ProNetz« bündelt wichtige strategische und wirtschaftliche Handlungsfelder zur langfristigen Zukunftssicherung des Netzes. Für die Hebung von Chancen und Potenzialen umfasst »ProNetz« acht Top-Projekte. So dient das Projekt »Chance und Risiko Umsatz« der Sicherung und Steigerung der Umsatzerlöse. Das Projekt »EFFIZIENZ IH« hat Produktivitätserhöhungen, vor allem in der Inspektion, Wartung und Ent-störung, 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 der 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 sehen wir hier insbesondere durch das 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 2013 weiter positiv entwickeln sollte, auch wenn die Impulse aus dem wirtschaftlichen Umfeld schwach bleiben dürften. In unseren relevanten Märkten gehen wir insgesamt von einer leicht besseren Entwicklung als im Berichtsjahr aus.

Wir erwarten weiterhin, dass wir auch im Geschäftsjahr 2013 über einen sehr gut funktionierenden Kapitalmarktzugang verfügen.

Nach der positiven Entwicklung im Berichtsjahr rechnen wir auf Basis unserer Erwartungen für das Geschäftsjahr 2013 mit einem weiteren Umsatzanstieg auf Ebene des DB-Konzerns. Dementsprechend erwarten wir, dass sich auch das bereinigte EBIT verbessern wird.

Unsere Aktivitäten unterliegen unterschiedlichen Risiken, die im Kapitel **Risikobericht (1)** dargestellt sind. Für das Geschäftsjahr 2013 sehen wir insbesondere Risiken, 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.


Konzern-Abschluss

176 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	211 Erläuterungen zur Bilanz	244 Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente
	211 (13) Sachanlagen	
	214 (14) Immaterielle Vermögenswerte	244 Management der Finanz- und Energiepreissrisiken
177 KONZERN-BILANZ	215 (15) Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	244 Zinsänderungsrisiken
		245 Fremdwährungsrisiken
178 KONZERN-KAPITALFLUSS-RECHNUNG	216 (16) Latente Steuern	245 Energiepreissrisiken
	217 (17) Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	246 Adressenausfallrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate
179 KONZERN-EIGENKAPITAL-SPIEGEL	217 (18) Vorräte	246 Liquiditätsrisiko
	217 (19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte	250 Sonstige Angaben
180 KONZERN-ANHANG	219 (20) Forderungen aus Ertragsteuern	250 (35) Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen
180 Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten	219 (21) Derivative Finanzinstrumente	251 (36) Sonstige finanzielle Verpflichtungen
182 Informationen nach Regionen	222 (22) Flüssige Mittel	252 (37) Infrastruktur- und Verkehrsverträge
182 Grundlagen und Methoden	222 (23) Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	253 (38) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen
182 Grundlegende Informationen	222 (24) Gezeichnetes Kapital	256 (39) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
182 Grundlagen der Abschlusserstellung	222 (25) Rücklagen	257 (40) Befreiung von Tochterunternehmen von den Offenlegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs
185 Gliederung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung	222 (26) Erwirtschaftete Ergebnisse	258 (41) Anteilsbesitzliste
186 Grundlagen des Konzern-Abschlusses	222 (27) Anteile anderer Gesellschafter	274 (42) Vorstand und Aufsichtsrat
205 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	222 (28) Finanzschulden	
205 (1) Umsatzerlöse	227 (29) Andere Verbindlichkeiten	
205 (2) Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	227 (30) Ertragsteuerschulden	
206 (3) Sonstige betriebliche Erträge	227 (31) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten	
206 (4) Materialaufwand	235 (32) Pensionsverpflichtungen	
207 (5) Personalaufwand und Beschäftigte	238 (33) Sonstige Rückstellungen	
207 (6) Abschreibungen	240 (34) Passive Abgrenzungen	
208 (7) Sonstige betriebliche Aufwendungen	241 Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung	
208 (8) Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	241 Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	
209 (9) Zinsergebnis	241 Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	
209 (10) Übriges Finanzergebnis	242 Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	
210 (11) Ertragsteuern	242 Erläuterungen zur Segmentberichterstattung	
210 (12) Ergebnis je Aktie	244 Erläuterungen zu den Informationen nach Regionen	
	244 Informationen über wichtige Kunden	
		277 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung


 Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2012	2011
Umsatzerlöse	(1)	39.296	37.979
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	2.614	2.457
Gesamtleistung		41.910	40.436
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	3.443	3.062
Materialaufwand	(4)	-21.039	-20.906
Personalaufwand	(5)	-13.817	-13.076
Abschreibungen	(6)	-3.328	-2.964
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-4.640	-4.375
Operatives Ergebnis (EBIT)		2.529	2.177
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	14	19
Zinsergebnis	(9)	-982	-840
Übriges Finanzergebnis	(10)	-13	3
Finanzergebnis		-981	-818
Ergebnis vor Ertragsteuern		1.548	1.359
Ertragsteuern	(11)	-71	-27
Jahresergebnis		1.477	1.332
Jahresergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG		1.471	1.319
anderen Gesellschaftern		6	13
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)	(12)		
unverwässert		3,42	3,07
verwässert		3,42	3,07

ÜBERLEITUNG ZUM KONZERN-GESAMTERGEBNIS


 Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	2012	2011
Jahresergebnis	1.477	1.332
VERÄNDERUNG DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN		
Änderung aus Währungsumrechnung	22	34
Aktionäre der Deutschen Bahn AG	24	35
andere Gesellschafter	-2	-1
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	-8	-6
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	-200	-25
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	4	0
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	-182	3
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen	59	11
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	-123	14
Gesamtergebnis	1.354	1.346
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den		
Aktionären der Deutschen Bahn AG	1.350	1.334
anderen Gesellschaftern	4	12

Konzern-Bilanz


AKTIVA

 in Mio. €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	(13)	37.630	37.372
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	4.186	4.169
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	529	579
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(17)	17	17
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	166	94
Derivative Finanzinstrumente	(21)	178	367
Aktive latente Steuern	(16)	1.500	1.461
		44.206	44.059
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	(18)	989	991
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(17)	4	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	4.202	4.094
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	817	802
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	74	46
Derivative Finanzinstrumente	(21)	23	84
Flüssige Mittel	(22)	2.175	1.703
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	(23)	0	11
		8.284	7.732
Bilanzsumme		52.490	51.791

PASSIVA

 in Mio. €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(24)	2.150	2.150
Rücklagen	(25)	5.251	5.384
Erwirtschaftete Ergebnisse	(26)	8.403	7.457
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG		15.804	14.991
Anteile anderer Gesellschafter	(27)	130	135
		15.934	15.126
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	17.110	16.367
Übrige Verbindlichkeiten	(29)	346	350
Derivative Finanzinstrumente	(21)	266	155
Pensionsverpflichtungen	(32)	2.071	1.981
Sonstige Rückstellungen	(33)	3.049	3.375
Passive Abgrenzungen	(34)	1.510	1.657
Passive latente Steuern	(16)	256	353
		24.608	24.238
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	1.503	1.984
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(29)	4.406	4.312
Sonstige Verbindlichkeiten	(29)	2.986	3.004
Ertragsteuerschulden	(30)	184	200
Derivative Finanzinstrumente	(21)	49	34
Sonstige Rückstellungen	(33)	2.113	2.235
Passive Abgrenzungen	(34)	707	658
		11.948	12.427
Bilanzsumme		52.490	51.791

Konzern-Kapitalflussrechnung

 Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	Anhang	2012	2011
Ergebnis vor Steuern		1.548	1.359
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		3.328	2.964
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		1	0
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		-99	-19
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		-23	-3
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen		1	7
Zins- und Dividendenerträge		-183	-310
Zinsaufwendungen		1.164	1.149
Fremdwährungsergebnis		7	-2
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen		-14	-19
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge		443	521
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		41	-363
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten		-1.283	-1.340
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel		4.931	3.944
Erhaltene Zinsen		49	88
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen		1	1
Gezahlte Zinsen		-685	-719
Gezahlte (-)/erstattete (+) Ertragsteuern		-202	76
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit		4.094	3.390
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		302	261
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-8.024	-7.482
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4.566	4.932
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		-154	-152
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten		0	172
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		0	-2
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettzahlungsmittel		0	7
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettzahlungsmittel		-14	-16
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen		83	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen		-2	-3
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-3.243	-2.283
Gewinnausschüttung an Gesellschafter		-525	-500
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter		-14	-13
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-284	-159
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen		2.230	2.060
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen		-647	-1.390
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Darlehen des Bundes		-385	-968
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper		123	246
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper		-875	-180
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-377	-904
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel		474	203
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	1.703	1.475
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel		0	5
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		-2	20
Flüssige Mittel am Ende der Periode	(22)	2.175	1.703

Konzern-Eigenkapitalspiegel


in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	RÜCKLAGEN				Summe Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
			Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere ¹⁾	Marktbewertung 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
- Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	- 500	- 500	- 13	- 513
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	- 5	- 5	-	- 5	- 18	- 23
± Gesamtergebnis	-	-	35	- 5	- 15	-	15	1.319	1.334	12	1.346
davon Jahresergebnis	-	-	-	-	-	-	0	1.319	1.319	13	1.332
davon Währungsänderungen	-	-	35	-	-	-	35	-	35	- 1	34
davon latente Steuern	-	-	-	1	10	-	11	-	11	-	11
davon Marktbewertung	-	-	-	- 6	- 25	-	- 31	-	- 31	-	- 31
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stand am 31.12.2011	2.150	5.310	42	9	23	-	5.384	7.457	14.991	135	15.126

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	RÜCKLAGEN				Summe Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
			Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere ¹⁾	Marktbewertung Cashflow-Hedges ¹⁾	sonstige Veränderungen					
Stand am 01.01.2012	2.150	5.310	42	9	23	-	5.384	7.457	14.991	135	15.126
- Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	- 525	- 525	- 14	- 539
± Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	- 12	- 12	-	- 12	5	- 7
± Gesamtergebnis	-	-	24	- 3	- 142	-	- 121	1.471	1.350	4	1.354
davon Jahresergebnis	-	-	-	-	-	-	0	1.471	1.471	6	1.477
davon Währungsänderungen	-	-	24	-	-	-	24	-	24	- 2	22
davon latente Steuern	-	-	-	1	58	-	59	-	59	-	59
davon Marktbewertung	-	-	-	- 8	- 200	-	- 208	-	- 208	-	- 208
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	4	-	-	4	-	4	-	4
Stand am 31.12.2012	2.150	5.310	66	6	- 119	- 12	5.251	8.403	15.804	130	15.934

¹⁾ Eigenkapitalposition enthält latente Steuern.

Konzern-Anhang

SEGMENTINFORMATIONEN NACH GESCHÄFTSSEGMENTEN

	DB BAHN FERNVERKEHR		DB BAHN REGIO		DB ARRIVA		DB SCHENKER RAIL		DB SCHENKER LOGISTICS	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
 Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio.€										
Externe Umsatzerlöse	3.941	3.666	8.819	8.628	3.751	3.365	4.596	4.635	15.335	14.808
Interne Umsatzerlöse	133	128	88	90	6	2	329	289	54	59
Umsatzerlöse	4.074	3.794	8.907	8.718	3.757	3.367	4.925	4.924	15.389	14.867
Externe übrige Erträge	140	130	297	250	209	217	280	250	204	163
Interne übrige Erträge	50	50	111	115	2	0	43	37	4	2
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	5	2	48	66	17	18	23	13	9	10
Summe Erträge	4.269	3.976	9.363	9.149	3.985	3.602	5.271	5.224	15.606	15.042
Materialaufwand	-2.339	-2.293	-5.458	-5.461	-1.308	-1.169	-2.631	-2.696	-10.675	-10.460
Personalaufwand	-796	-778	-1.805	-1.748	-1.610	-1.525	-1.535	-1.519	-2.668	-2.449
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-450	-401	-661	-579	-642	-583	-716	-673	-1.654	-1.561
EBITDA	684	504	1.439	1.361	425	325	389	336	609	572
Planmäßige Abschreibungen ¹⁾	-318	-338	-549	-553	-182	-165	-302	-296	-187	-178
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ¹⁾	-2	-9	-8	-7	-5	0	0	-8	-4	9
EBIT (operatives Ergebnis)	364	157	882	801	238	160	87	32	418	403
Operativer Zinssaldo ²⁾	8	2	-50	-31	-33	-12	-86	-86	-37	-26
Operatives Ergebnis nach Zinsen ²⁾	372	159	832	770	205	148	1	-54	381	377
Sachanlagen	1.722	1.870	5.096	4.984	1.897	1.630	3.237	3.232	1.445	1.340
+ Immaterielle Vermögenswerte	0	0	11	12	2.012	2.054	523	518	1.301	1.258
davon Goodwill	0	0	6	6	1.409	1.383	463	451	1.111	1.098
+ Vorräte	69	67	134	133	61	54	96	94	40	38
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	128	106	377	310	280	272	514	497	2.481	2.485
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.678	1.324	245	1.002	681	473	143	200	1.472	1.492
- Forderungen aus Finanzierung	-1.658	-1.301	-151	-915	-436	-281	-37	-122	-1.232	-1.274
+ Forderungen aus Ertragsteuern	0	0	1	7	14	1	1	5	21	18
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-296	-268	-790	-713	-388	-367	-587	-566	-1.779	-1.814
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-260	-239	-430	-418	-336	-315	-420	-455	-670	-670
- Ertragsteuerschulden	0	0	0	0	-97	-62	-11	-23	-68	-107
- Sonstige Rückstellungen	-79	-58	-1.037	-1.083	-208	-186	-212	-179	-320	-334
- Passive Abgrenzungen	-322	-311	-122	-106	-102	-78	-14	-13	-8	-7
Capital Employed ³⁾	982	1.190	3.334	3.213	3.378	3.195	3.233	3.199	2.683	2.425
Netto-Finanzschulden	-1.219	-1.048	1.307	1.036	1.205	1.104	1.828	1.526	15	-171
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	0	4	4	144	152	33	75	11	11
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	3	5	1	9	2	1
Brutto-Investitionen	173	139	709	393	468	300	371	260	321	246
Erhaltene Investitionszuschüsse	0	-2	-43	-28	-1	-4	0	0	0	0
Netto-Investitionen	173	137	666	365	467	296	371	260	321	246
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	1	3	31	2	0	21	9
Mitarbeiter ⁴⁾	15.947	15.976	36.959	37.131	39.545	38.196	31.770	32.466	64.199	62.197

¹⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

²⁾ Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.


³⁾ Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentschulden zugerechnet.

DB NETZE FAHRWEG		DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE		DB DIENST- LEISTUNGEN		BETEILIGUNGEN/ SONSTIGE		SUMME SEGMENTE		KONSOLIDIERUNG		DB-KONZERN BEREINIGT		ÜBERLEITUNG ⁴⁾		INSGESAMT	
2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
980	961	416	400	125	137	1.333	1.301	39.296	37.901	-	-	39.296	37.901	-	78	39.296	37.979
3.729	3.681	686	677	1.373	1.276	2.527	2.479	8.925	8.681	-8.925	-8.681	-	-	-	-	-	-
4.709	4.642	1.102	1.077	1.498	1.413	3.860	3.780	48.221	46.582	-8.925	-8.681	39.296	37.901	-	78	39.296	37.979
875	769	133	182	264	274	606	615	3.008	2.850	-	-	3.008	2.850	435	212	3.443	3.062
244	230	26	30	1.654	1.645	1.741	1.662	3.875	3.771	-3.875	-3.771	-	-	-	-	-	-
715	660	20	19	779	783	10	27	1.626	1.598	988	866	2.614	2.464	-	-7	2.614	2.457
6.543	6.301	1.281	1.308	4.195	4.115	6.217	6.084	56.730	54.801	-11.812	-11.586	44.918	43.215	435	283	45.353	43.498
-1.691	-1.711	-495	-552	-2.314	-2.288	-3.445	-3.418	-30.356	-30.048	9.346	9.327	-21.010	-20.721	-29	-185	-21.039	-20.906
-2.129	-2.047	-238	-228	-1.274	-1.228	-1.739	-1.527	-13.794	-13.049	1	1	-13.793	-13.048	-24	-28	-13.817	-13.076
-901	-919	-189	-177	-354	-321	-1.353	-1.294	-6.920	-6.508	2.406	2.203	-4.514	-4.305	-126	-70	-4.640	-4.375
1.822	1.624	359	351	253	278	-320	-155	5.660	5.196	-59	-55	5.601	5.141	256	0	5.857	5.141
-927	-920	-129	-125	-168	-154	-144	-136	-2.906	-2.865	36	37	-2.870	-2.828	-82	-76	-2.952	-2.904
-1	11	0	0	-1	-1	-2	1	-23	-4	-	-	-23	-4	-353	-56	-376	-60
894	715	230	226	84	123	-466	-290	2.731	2.327	-23	-18	2.708	2.309	-179	-132	2.529	2.177
-441	-384	-61	-58	-16	-16	-149	-131	-865	-742	-	-	-865	-742	-	-	-	-
453	331	169	168	68	107	-615	-421	1.866	1.585	-23	-18	1.843	1.567	-	-	-	-
19.846	20.020	3.252	3.182	665	613	1.173	1.179	38.333	38.050	-703	-678	37.630	37.372	-	-	37.630	37.372
204	225	0	0	36	22	99	80	4.186	4.169	-	-	4.186	4.169	-	-	4.186	4.169
0	0	0	0	0	0	13	13	3.002	2.951	-	-	3.002	2.951	-	-	3.002	2.951
186	217	0	0	337	332	66	59	989	994	-	-3	989	991	-	-	989	991
582	581	86	104	199	195	822	803	5.469	5.353	-1.267	-1.259	4.202	4.094	-	-	4.202	4.094
92	85	3	5	163	243	18.798	17.210	23.275	22.034	-22.292	-21.138	983	896	-	-	983	896
0	0	0	0	-69	-139	-18.195	-16.561	-21.778	-20.593	21.706	20.537	-72	-56	-	-	-72	-56
0	0	0	0	0	0	37	15	74	46	-	-	74	46	-	-	74	46
0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	-	-	0	11	-	-	0	11
-673	-643	-127	-128	-243	-226	-789	-845	-5.672	-5.570	1.266	1.258	-4.406	-4.312	-	-	-4.406	-4.312
-686	-732	-92	-90	-126	-135	-895	-903	-3.915	-3.957	583	603	-3.332	-3.354	-	-	-3.332	-3.354
0	0	0	0	0	0	-14	-8	-190	-200	6	-	-184	-200	-	-	-184	-200
-315	-364	-40	-30	-107	-108	-2.844	-3.197	-5.162	-5.539	-	-71	-5.162	-5.610	-	-	-5.162	-5.610
-1.341	-1.478	-176	-190	-3	-3	-134	-130	-2.222	-2.316	5	1	-2.217	-2.315	-	-	-2.217	-2.315
17.895	17.911	2.906	2.853	852	794	-1.876	-2.298	33.387	32.482	-696	-750	32.691	31.732	-	-	32.691	31.732
10.485	10.186	1.406	1.320	225	67	1.114	2.572	16.366	16.592	-	-	16.366	16.592	-	-	16.366	16.592
1	1	0	0	0	0	336	336	529	579	-	-	529	579	-	-	529	579
0	0	0	0	0	0	8	4	14	19	-	-	14	19	-	-	14	19
5.033	5.143	552	547	268	247	220	271	8.115	7.546	-62	-45	8.053	7.501	-	-	8.053	7.501
-4.071	-4.378	-374	-403	0	0	-77	-117	-4.566	-4.932	-	-	-4.566	-4.932	-	-	-4.566	-4.932
962	765	178	144	268	247	143	154	3.549	2.614	-62	-45	3.487	2.569	-	-	3.487	2.569
0	0	0	0	0	0	0	0	26	41	-	-	26	41	-	-	26	41
41.400	41.136	4.797	4.817	26.375	26.556	26.516	25.844	287.508	284.319	-	-	287.508	284.319	-	-	287.508	284.319

⁴⁾ Die Mitarbeiterzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).

⁵⁾ 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⁾	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
	Inland	22.742	22.212	35.131	35.212	26.525	26.029	7.269	7.014	2.703	2.086	186.222
Übriges Europa	11.716	11.156	6.534	6.175	5.983	5.655	778	498	778	494	77.205	75.754
Nordamerika	1.525	1.626	192	189	168	141	15	7	15	7	7.592	7.864
Asien/Pazifik	2.753	2.392	699	675	689	619	47	24	47	24	13.958	12.952
Übrige Welt	560	515	28	27	20	30	6	4	6	4	2.531	2.345
Konsolidierung	-	-	- 662	- 646	- 694	- 742	- 62	- 46	- 62	- 46	-	-
DB-Konzern bereinigt	39.296	37.901	41.922	41.632	32.691	31.732	8.053	7.501	3.487	2.569	287.508	284.319
Überleitung	-	78	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	39.296	37.979	41.922	41.632	32.691	31.732	8.053	7.501	3.487	2.569	287.508	284.319

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 in der Eisenbahninfrastruktur maßgeblich im Heimatmarkt Deutschland stattfinden, sind die Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr europaweit und im Bereich Transport und Logistik weltweit aufgestellt.

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern sämtliche Anteile an der Suomen Kiitoautot Oy, Kuopio/Finnland, sämtliche Anteile an der Ambuline Limited, Birmingham/Großbritannien, sowie die restlichen 50 % der Anteile an der TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main, und der TFG Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main, erworben.

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 Konzern-Abschluss wurde durch den Vorstand aufgestellt und wird dem Aufsichtsrat für die Aufsichtsratssitzung am 20. März 2013 vorgelegt.

Grundlagen der Abschlusserstellung

Der Konzern-Abschluss 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 Konzern-Abschluss 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 2012 ANZUWENDEN SIND

Im Berichtsjahr wurden im DB-Konzern-Abschluss alle neuen und überarbeiteten Standards und Interpretationen berücksichtigt, die erstmalig verbindlich ab dem 1. Januar 2012 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 Konzern-Abschluss geführt. Es handelt sich um:

- > **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 Aus-

wirkungen der beim Unternehmen verbleibenden Risiken sowie der zurückbehaltenen beziehungsweise übernommenen Rechte und Pflichten ermöglichen. Die Änderungen führen zu keinen wesentlichen Änderungen für den 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: Darstellung von Posten des sonstigen Ergebnisses« (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 – Latente Steuern: Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte« (veröffentlicht Dezember 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013¹⁾)** 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 keine Relevanz für den DB-Konzern.
- > **IAS 19: Änderung von IAS 19 »Leistungen an Arbeitnehmer« (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. Zum 1. Januar 2013 sind diese bislang nicht erfassten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste (vergleiche Anhangziffer (32)) sofort im sonstigen Gesamtergebnis zu erfassen, sodass die Pensionsrückstellungen korrespondierend ansteigen. Unter

Berücksichtigung höherer aktiver latenter Steuern beziehungsweise niedrigerer passiver latenter Steuern ergibt sich eine Reduzierung um rund 5 % des Eigenkapitals.

Die erwarteten Erträge aus dem Planvermögen werden künftig als Bestandteil des Nettozinsaufwands/-ertrags mit dem Zinssatz ermittelt, der auch für die Abzinsung der Verpflichtung verwendet wird. Im Geschäftsjahr 2012 hätte sich bei dieser Vorgehensweise ein um rund 25 Mio. € vermindertes Zinsergebnis ergeben.

Darüber hinaus ergeben sich Änderungen bei der Erfassung von nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand sowie bei der Definition von Abfindungsleistungen, die dazu führen, dass Aufstockungsbeträge sowie die zusätzlichen Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung im Rahmen von Altersteilzeitvereinbarungen künftig keine Leistungen aus Anlass der Beendigung der Arbeitsverhältnisse darstellen. Diese Änderungen haben keine wesentlichen Auswirkungen.

Darüber hinaus ergeben sich weitere Angabepflichten.

- > **IAS 27: Einzelabschlüsse (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014²⁾)** Mit der Verabschiedung von IFRS 10 und IFRS 12 beschränkt sich der Anwendungsbereich von IAS 27 auf die Bilanzierung von Beteiligungen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen in separaten Einzelabschlüssen eines Unternehmens. Wir gehen von keinen wesentlichen Auswirkungen auf den DB-Konzern-Abschluss aus.
- > **IAS 28: Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014²⁾)** 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 keinen Auswirkungen auf den DB-Konzern-Abschluss aus.
- > **IAS 32: Änderung von IAS 32 »Finanzinstrumente: Darstellung – Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten« (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. Wir gehen von keinen wesentlichen Auswirkungen auf den DB-Konzern-Abschluss aus.

¹⁾ Im Dezember 2012 hat die Europäische Kommission den Zeitpunkt des Inkrafttretens vom 1. Januar 2012 auf den 1. Januar 2013 verschoben.

²⁾ Im Dezember 2012 hat die Europäische Kommission den Zeitpunkt des Inkrafttretens vom 1. Januar 2013 auf den 1. Januar 2014 verschoben.

- > **IFRS 1: Änderung von IFRS 1 »Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards: Government Loans« (veröffentlicht März 2012; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)** Durch die Änderung der Übergangsvorschriften des IFRS 1 wird eine weitere Ausnahme zur grundsätzlich retrospektiven Anwendung der IFRS durch Erstanwender gewährt. Hiernach darf die Bewertung von unterverzinslichen öffentlichen Darlehen zum beizulegenden Zeitwert prospektiv erfolgen. Für am Übergangszeitpunkt bereits bestehende öffentliche Darlehen muss keine Neubewertung erfolgen. Die Änderung hat keine Auswirkungen auf den Abschluss des DB-Konzerns.
- > **IFRS 1: Änderung von IFRS 1 »Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards – Ausgeprägte Hochinflation und Beseitigung der festen Zeitpunkte für erstmalige Anwender« (veröffentlicht Dezember 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013¹⁾)** 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 Auswirkungen auf den Abschluss des DB-Konzerns.
- > **IFRS 7: Änderung von IFRS 7 »Finanzinstrumente: Angaben – Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten« (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. Wir gehen von keinen wesentlichen Auswirkungen auf den DB-Konzern-Abschluss aus.
- > **IFRS 9 und IFRS 7: Financial Instruments and subsequent amendments (veröffentlicht November 2009/ergänzt im Oktober 2010 und im Dezember 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2015²⁾)** 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 Zeit

wert) geben³⁾. 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.

Im Dezember 2011 wurden der Erstanwendungszeitpunkt sowie weitere Konkretisierungen zu den Übergangsvorschriften in den Standard eingefügt.

Die in IAS 39 bestehenden Regelungen zur Ausbuchung von Finanzinstrumenten wurden 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: Konzernabschlüsse (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014⁴⁾)** 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 unwesentliche Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den DB-Konzern-Abschluss.
- > **IFRS 11: Gemeinsame Vereinbarungen (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014⁴⁾)** IFRS 11 ersetzt die Regelungen des IAS 31 (Anteile an Joint Ventures) und des SIC-13 (Gemeinschaftlich geführte Einheiten – nicht monetäre Einlagen durch Partnerunternehmen). Im Unterschied zu IAS 31, der

¹⁾ Im Dezember 2012 hat die Europäische Kommission den Zeitpunkt des Inkrafttretens vom 1. Juli 2011 auf den 1. Januar 2013 verschoben.

²⁾ Im Dezember 2011 hat der IASB vorläufig den Zeitpunkt des Inkrafttretens von IFRS 9 und Folgeänderungen in IFRS 7 vom 1. Januar 2013 auf den 1. Januar 2015 verschoben.

³⁾ Im November 2012 hat der IASB einen Entwurf zur Überarbeitung der Regelung zur Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten veröffentlicht, der eine dritte Kategorie für Fremdkapitaltitel vorsieht.

⁴⁾ Im Dezember 2012 hat die Europäische Kommission den Zeitpunkt des Inkrafttretens vom 1. Januar 2013 auf den 1. Januar 2014 verschoben.

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-Konzern-Abschluss 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-Konzern-Abschluss ergeben, da Gemeinschaftsunternehmen bereits at Equity in den Konzern-Abschluss einbezogen werden.

- > **IFRS 12: Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014¹⁾)** 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 Angabepflichten erweitern sich dadurch. Wir erwarten Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den DB-Konzern-Abschluss.
- > **IFRS 10, IFRS 11 und IFRS 12: Änderung von IFRS 10 »Konzernabschlüsse«, IFRS 11 »Gemeinsame Vereinbarungen« und IFRS 12 »Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen: Transition Guidance« (veröffentlicht Oktober 2012, anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)** Die Änderung betrifft Übergangsvorschriften für die erstmalige Anwendung der Standards. Hiernach ist die Beurteilung von Beherrschung nach den neuen Vorschriften zu Beginn der erstmaligen Anwendung und nicht schon zu Beginn der Vergleichsperiode vorzunehmen. Außerdem entfällt eine Angabe von vergleichenden Informationen zu nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen. Wir erwarten Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den DB-Konzern-Abschluss.
- > **IFRS 10, IFRS 12 und IAS 27: Änderung von IFRS 10 »Konzernabschlüsse«, IFRS 12 »Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen« und IAS 27 »Einzelabschlüsse: Investment Entities« (veröffentlicht Juni 2012, anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014)** Die Änderungen sehen vor, dass Investmentgesellschaften ihre Beteiligungen an Tochterunternehmen nicht nach IFRS 10 oder

IFRS 12, sondern nach IAS 39 bilanzieren. Darüber hinaus gelten besondere Angabepflichten für Investmentgesellschaften nach IFRS 12. Die Änderung hat keine Auswirkungen auf den Abschluss des DB-Konzerns.

- > **IFRS 13: Bemessung des beizulegenden Zeitwerts (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. Wir gehen von keinen wesentlichen Auswirkungen auf den DB-Konzern-Abschluss aus.
- > **Improvements to IFRS 2009–2011: »Improvements to IFRS« (veröffentlicht Mai 2012; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn 1. Januar 2013)** »Improvements to IFRS 2009–2011« stellt einen vierten Sammelstandard zu verschiedenen Änderungen an fünf bestehenden IFRS dar. 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 auf den DB-Konzern-Abschluss.
- > **IFRIC 20: Abraumkosten in der Produktionsphase eines Tagebaubergwerks (veröffentlicht Oktober 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)** IFRIC 20 regelt die Bilanzierung von Abraumbeseitigungskosten während der Produktionsphase einer Tagebaubergbauminne. Wir gehen von keinen wesentlichen Auswirkungen auf den DB-Konzern-Abschluss 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.

¹⁾ Im Dezember 2012 hat die Europäische Kommission den Zeitpunkt des Inkrafttretens vom 1. Januar 2013 auf den 1. Januar 2014 verschoben.

Grundlagen des Konzern-Abschlusses

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 der Suomen Kiitoautot Oy und der TFG Transfracht, führen für das Berichtsjahr zu Finanzinformationen in der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung, der Kapitalflussrechnung sowie der Segmentberichterstattung, die nicht direkt mit denen der Vorperiode vergleichbar sind. Detaillierte Informationen zu diesen Erwerben sowie Erläuterungen zu den übrigen Transaktionen sind im Abschnitt »Veränderungen im Konzern« dargelegt.

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 der Erfassung der Erträge in der Gewinn- und Verlustrechnung. Zudem enthalten zinslose Darlehen eine Bezuschussung 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.

KONSOLIDIERUNGSMETHODEN

a) Grundsätze der Konsolidierung

Im Konzern-Abschluss der DB AG werden die DB AG und alle Unternehmen (Tochtergesellschaften) vollkonsolidiert, deren Finanz- und Geschäftspolitik von der DB AG bestimmt werden kann. Die Einbeziehung in den Konzern-Abschluss 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 abzurufen oder die Mehrheit der Stimmen bei Sitzungen der Geschäftsführungs- und/oder Aufsichtsorgane zu bestimmen. Umgekehrt kann in Fällen, in denen diese Mehrheit zwar vorliegt, aber aufgrund vertraglicher Gestaltung die zuvor beschriebenen Möglichkeiten ausgeschlossen werden, keine Beherrschung vorliegen. Diese Beteiligungen werden als assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder sonstige Beteiligungen bilanziert. 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.

Konzerninterne Schuldverhältnisse beziehungsweise Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen vollkonsolidierten 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 vollkonsolidierten 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 At-Equity-Bewertung einbezogen. Abweichend hiervon werden sie nach IFRS 5 bewertet, soweit die Anteile als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden.

Im Rahmen der At-Equity-Bewertung werden die Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen zu Anschaffungskosten im Konzern-Abschluss ausgewiesen, angepasst um die darauf entfallenden Änderungen im Reinvermögen der assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und um eventuelle Wertminderungen aus Impairment-Tests. Anteilig auf den DB-Konzern entfallende Verluste, die das Gesamtinvestment in das assoziierte Unternehmen 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 mit dem 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 Unternehmen 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 2012	Ausland 2012	Gesamt 2012	Gesamt 2011
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN				
Stand 01.01.	143	659	802	860
Zugänge	3	7	10	11
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	2	0	2	1
Abgänge	18	47	65	70
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Stand 31.12.	130	619	749	802

Es werden wie im Vorjahr alle Tochtergesellschaften konsolidiert.

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Insgesamt wurden im Berichtsjahr netto 15 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €) für Unternehmenskäufe aufgewandt.

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um sechs im Berichtszeitraum neu gegründete Gesellschaften, um den Erwerb sämtlicher Anteile an der Suomen Kiitoautot Oy (nachfolgend: Suomen Kiitoautot), Kuopio/Finnland, sowie um den Erwerb sämtlicher Anteile an der Ambuline Limited, Birmingham/Großbritannien (nachfolgend: Ambuline).

Die neu gegründete Gesellschaft Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia, hat anschließend die Vermögensgegenstände von Desert Logistics erworben.

Der Zugang aus der Änderung der Einbeziehungsart betrifft den Erwerb der restlichen 50 % der Anteile an der TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main, und der restlichen 50 % der Anteile an der TFG Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main, die bisher at Equity bilanziert wurden.

Die Transaktionen werden nachfolgend erläutert:

- > Mit Vertrag vom 12. Januar 2012 (Closing 6. März 2012) hat DB Schenker Logistics sämtliche Anteile an der Suomen Kiitoautot erworben. Dieses Familienunternehmen ist eine der umsatzstärksten Firmen des finnischen Landverkehrs und erbringt Transportdienstleistungen für den Einzelhandel und die Industrie. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 31. März 2012 im Segment DB Schenker Logistics.

- > Am 27. April 2012 hat Schenker Namibia (Pty) Ltd. die Vermögensgegenstände der Desert Logistics erworben. Desert Logistics ist der führende lokale Logistikanbieter für internationale Transporte in Namibia. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 1. Mai 2012 im Segment DB Schenker Logistics.
- > Mit Vertrag vom 22. Februar 2012 (Closing 8. Juni 2012) hat DB Arriva sämtliche Anteile an Ambuline erworben. Ambuline erbringt als einer der größten Dienstleister private Krankentransporte in den West Midlands/Großbritannien. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 1. Juni 2012 im Segment DB Arriva.
- > Mit Verträgen vom 28. März 2012 (Closing 29. Juni 2012) hat der DB-Konzern jeweils die restlichen 50 % der Anteile an der TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG und der TFG Verwaltungs GmbH erworben. Im Gegenzug wurden 35,035 % der Anteile an der METRANS a.s., Prag/Tschechische Republik, und 33,33 % der Anteile an der POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg, an die HHLA Intermodal GmbH (HHLA) als Verkäufer der TFG Transfracht verkauft. Aus den Transaktionen resultiert ein Nettoszahlungsmittelzufluss in Höhe von 81 Mio. €. Davon wurden 8 Mio. € dem Erwerb der TFG Transfracht zugeordnet (negativer Kaufpreis). Die Transaktionen dienen der Entflechtung der bisher gemeinsam mit der HHLA gehaltenen Beteiligungen. Die TFG Transfracht ist im Bereich der Transportlogistik rund um den Containertransport von und zu den deutschen Seehäfen tätig. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 30. Juni 2012 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. €	2012	davon Suomen Kiitoautot	davon Schenker Namibia	davon Ambuline	davon TFG Transfracht
KAUFPREIS					
Geleistete Zahlungen	15	21	1	1	- 8
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	0	-	0	0	-
Gesamte übertragene Gegenleistung	15	21	1	1	- 8
+ Beizulegender Zeitwert des bereits vor dem Erwerb gehaltenen Eigenkapitalanteils	-7	-	-	-	-7 ¹⁾
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	-1	13	1	0	-15
Firmenwert	9	8	0	1	0

¹⁾ Buchwert betrug 0 Mio. €.

Im Rahmen der Kaufpreisverhandlungen des Asset-Deals (Schenker Namibia) wurden bedingte Kaufpreisbestandteile vereinbart, die in Abhängigkeit von der Erfüllung bestimmter künftiger Bedingungen weitere Zahlungen an den Veräußerer auslösen. Im Jahr 2014 wird eine Zahlung von 0,3 Mio. € fällig, falls ein kumuliertes EBITDA von 6 Mio. NAD erreicht wird. Beim Überschreiten des vorgenannten EBITDA ist ein Cap von 20% vereinbart, beim Unterschreiten verringert sich die Zahlung entsprechend.

Bedingte Kaufpreisbestandteile enthält auch der Erwerb von Ambuline. Hierbei wird eine weitere Zahlung von bis zu 0,3 Mio. GBP an den Verkäufer fällig, wenn eine EBIT-Grenze überschritten wird. Basierend auf den Ergebnisplanungen gehen wir zurzeit nicht von bedingten Kaufpreiszahlungen aus.

Kaufpreisallokation Suomen Kiitoautot

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	Buchwert	Anpas- sung	Beizu- legender Zeitwert
Sachanlagen	12	0	12
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5	0	5
Flüssige Mittel	5	0	5
Vermögenswerte	22	0	22
Übrige Verbindlichkeiten	8	0	8
Passive latente Steuern	1	0	1
Schulden	9	0	9
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	0	0
Fremdanteil	0	0	0
Erworbenes Nettovermögen	13	0	13
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	21	0	21
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	5	0	5
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	16	0	16

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 5 Mio. €, Wertberichtigungen sind darin nicht enthalten.

Wir erwarten nicht, dass ein Teil des Goodwills für ertragsteuerliche Zwecke abzugsfähig ist.

Wäre Suomen Kiitoautot bereits zum 1. Januar 2012 in den DB-Konzern-Abschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 10 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von 0 Mio. € ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat Suomen Kiitoautot einen Umsatz von 38 Mio. € sowie ein Jahresergebnis von 2 Mio. € erwirtschaftet.

Kaufpreisallokation Asset-Deal durch Schenker Namibia

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	Buchwert	Anpas- sung	Beizu- legender Zeitwert
Sachanlagen	0	0	0
Immaterielle Vermögenswerte	1	0	1
Vermögenswerte	1	0	1
Schulden	0	0	0
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	0	0
Fremdanteil	0	0	0
Erworbenes Nettovermögen	1	0	1
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	1	0	1
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	0	0	0
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	1	0	1

Wäre der Asset-Deal bereits zum 1. Januar 2012 erfolgt, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 1 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von 0 Mio. € ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat Schenker Namibia einen Umsatz von 2 Mio. € sowie ein Jahresergebnis von 0 Mio. € erwirtschaftet.

Kaufpreisallokation Ambuline

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	Buchwert	Anpas- sung	Beizu- legender Zeitwert
Sachanlagen	1	0	1
Immaterielle Vermögenswerte	0	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	0	1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	0	0
Flüssige Mittel	0	0	0
Vermögenswerte	2	1	3
Finanzschulden	1	0	1
Übrige Verbindlichkeiten	2	0	2
Pensionsverpflichtungen	0	0	0
Schulden	3	0	3
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	0	0
Fremdanteil	0	0	0
Erworbenes Nettovermögen	-1	1	0
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	1	0	1
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	0	0	0
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	1	0	1

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 1 Mio. €, Wertberichtigungen sind darin nicht enthalten.

Wir erwarten nicht, dass ein Teil des Goodwills für ertragsteuerliche Zwecke abzugsfähig ist.

Wäre Ambuline bereits zum 1. Januar 2012 in den DB-Konzernabschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 7 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von 0 Mio. € ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat Ambuline einen Umsatz von 5 Mio. € sowie ein Jahresergebnis von 0 Mio. € erwirtschaftet.

Kaufpreisallokation TFG Transfracht

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	Buchwert	Anpas- sung	Beizu- legender Zeitwert
Sachanlagen	0	0	0
Immaterielle Vermögenswerte	1	0	1
Vorräte	9	0	9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	25	0	25
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	5	0	5
Flüssige Mittel	0	0	0
Aktive latente Steuern	3	-3	0
Vermögenswerte	43	-3	40
Finanzschulden	9	0	9
Übrige Verbindlichkeiten	44	0	44
Pensionsverpflichtungen	1	0	1
Sonstige Rückstellungen	0	1	1
Schulden	54	1	55
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	0	0
Fremdanteil	0	0	0
Erworbenes Nettovermögen	-11	-4	-15
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis (negativer Kaufpreis)	-8	0	-8
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	0	0	0
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen (negativer Kaufpreis)	-8	0	-8

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 25 Mio. €, darin sind Wertberichtigungen von 0,3 Mio. € enthalten.

Wäre die TFG Transfracht bereits zum 1. Januar 2012 in den DB-Konzernabschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 110 Mio. € und ein um 6 Mio. € niedrigeres Jahresergebnis ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat die TFG Transfracht einen Umsatz von 107 Mio. € sowie ein Jahresergebnis von 0 Mio. € erwirtschaftet. Durch den Erwerb der TFG Transfracht wurden ab Juli 2012 77 Mio. € (im Vergleich zum Vorjahr externe) Umsatzerlöse im DB-Konzern eliminiert.

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um 42 Verschmelzungen sowie um 20 Liquidationen und 3 Verkäufe. Aus den Verkäufen ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 0,4 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 31.12.2012	davon aus	
		Konsolidierungs- kreis- zugänge	Beträge für Konsoli- dierungs- kreisabgänge
Umsatzerlöse	39.296	128	-1
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.614	0	0
Gesamtleistung	41.910	128	-1
Sonstige betriebliche Erträge	3.443	2	-2
Materialaufwand	-21.039	-59	1
Personalaufwand	-13.817	-36	2
Abschreibungen	-3.328	-11	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.640	-26	5
Operatives Ergebnis (EBIT)	2.529	-2	5
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	14	-	-
Zinsergebnis	-982	-2	0
Übriges Finanzergebnis	-13	0	0
Finanzergebnis	-981	-2	0
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.548	-4	5
Ertragsteuern	-71	2	0
Jahresergebnis	1.477	-2	5

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 128 Mio. € betreffen mit 38 Mio. € Suomen Kiitoautot, mit 30 Mio. € TFG Transfracht, mit 5 Mio. € Ambuline, mit 2 Mio. € Schenker Namibia, mit 33 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Grand Central, mit 12 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene COBRA und mit 8 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Jean Heck.

b) Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

Anzahl	Inland 2012	Ausland 2012	Gesamt 2012	Gesamt 2011
AT EQUITY BEWERTETE GEMEINSCHAFTS-UNTERNEHMEN				
Stand 01.01.	12	13	25	26
Zugänge	0	0	0	0
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Abgänge	0	2	2	1
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	1	0	1	0
Stand 31.12.	11	11	22	25
AT EQUITY BEWERTETE ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN				
Stand 01.01.	60	61	121	122
Zugänge	4	0	4	4
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Abgänge	3	4	7	4
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	2	0	2	1
Stand 31.12.	59	57	116	121

Bei den Zugängen von assoziierten Unternehmen handelt es sich um vier Gesellschaften mit Anschaffungskosten von insgesamt 0,1 Mio. €.

Für die wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden nachfolgend ausgewählte wirtschaftliche Eckdaten angegeben, die den Konzern- beziehungsweise den Jahresabschlüssen der betreffenden Gesellschaften zum 31. Dezember 2012 entnommen wurden:

Aggregierte Finanzinformationen

in Mio. €	Kapital- anteil in %	VERMÖGENSWERTE ¹⁾		EIGENKAPITAL ²⁾		SCHULDEN ²⁾		UMSATZERLÖSE		JAHRESERGEBNIS	
		2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
		GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN									
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande ^{1),2)}	50,00	13	11	4	4	8	7	8	7	0	0
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{2),3)}	50,00	7	8	5	5	2	1	14	13	0	0
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien ^{1),2),4)}	50,00	60	68	14	10	46	63	124	148	4	2
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{1),2)}	50,00	12	14	1	1	11	12	2	1	0	0
ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN											
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ³⁾	26,00	7	9	5	6	2	2	16	4	0	0
Autoport Emden GmbH, Emden ^{1),2)}	33,30	3	4	0	0	3	4	21	21	0	0
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal ¹⁾	31,50	600	553	193	195	407	358	336	334	7	-1
BLS Cargo AG, Bern/Schweiz ^{2),3)}	45,00	152	148	75	75	77	73	146	139	0	-2
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{2),3)}	24,90	242	261	135	133	106	128	318	278	2	4
Centrebuss Holdings Limited, Leicester/Großbritannien ^{2),3),5)}	40,00	10	10	0	0	10	10	18	17	0	0
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{2),3)}	30,00	6	5	4	3	2	2	19	17	2	2
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ^{2),4)}	22,50	7	7	1	1	5	6	35	33	1	1
DAP Barging B.V., Rotterdam/Niederlande ³⁾	55,00	6	4	2	2	4	3	32	24	1	1
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{2),4)}	51,00	3	3	0	0	3	2	16	14	0	0
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz ^{2),6)}	22,60	25.935	28.271	1.270	1.218	24.665	27.054	0	0	28	33
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien ^{2),3),5)}	30,01	13	0	0	0	13	0	35	0	0	0
Express Air Systems GmbH (EASY), Krißtal ^{2),3)}	50,00	8	9	4	3	4	6	45	42	1	1
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{1),2)}	24,53	18	18	2	2	16	16	1	1	0	0
Hispanauto-Empresas Agrupadas A.E.I.E.®, Madrid/Spanien ¹⁾	75,06	5	6	0	0	5	6	21	26	0	0
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien ^{1),2)}	30,00	72	68	-10	9	82	59	8	7	0	0
INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L., Brüssel/Belgien ^{2),3)}	36,77	42	45	-6	5	48	40	0	144	-24	-14
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2),3)}	28,00	10	13	8	10	2	2	9	9	1	1
KM S.P.A., Cremona/Italien ¹⁾	49,00	13	11	5	5	8	7	0	0	0	0
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{2),3)}	50,00	51	52	17	16	35	35	436	388	1	1
LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich ¹⁾	49,00	20	21	5	5	16	16	1	1	0	0
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{2),3)}	30,00	23	17	8	7	15	11	39	35	2	2
Omfesa Logistica S.A., Madrid/Spanien ¹⁾	50,00	20	23	-3	0	23	23	14	16	3	-3
Pool Ibérico Ferroviario A.E.I.E., Madrid/Spanien ¹⁾	11,67	6	6	0	0	6	6	18	20	0	0
Prometro S.A., Porto/Portugal ^{1),2)}	20,00	18	14	4	3	14	10	47	32	0	0
Śląskie Centrum Logistyk S.A., Gliwice/Polen ^{1),2),3),5)}	21,86	12	0	10	0	3	0	5	0	0	0
Sociedad de Estudios y Explotación Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien ¹⁾	62,80	30	37	4	10	26	27	16	19	-6	-2
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),3)}	25,50	4	4	1	1	2	2	15	15	0	0
Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin ³⁾	30,00	4	2	1	0	3	1	23	16	0	0
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien ^{1),2)}	39,94	103	99	46	45	57	54	75	72	5	4
VT-Transman Szérmelyszállító és Szolgáltató Kft, Székesfehérvár/Ungarn ¹⁾	49,91	13	11	7	5	5	6	19	18	2	2

¹⁾ Auf Basis vorläufiger Abschlussdaten.

²⁾ Zahlen nach lokalen Rechnungslegungsnormen.

³⁾ Zahlen aus Vorjahresabschluss.

⁴⁾ Abweichendes Wirtschaftsjahr.

⁵⁾ Keine/unvollständige Zahlen aus dem Vorjahresabschluss verfügbar.

⁶⁾ Betrifft ausschließlich Finanzierungsgeschäfte.

⁷⁾ Angaben zum 31.12.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

a) Funktionale Währung und Berichtswährung

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung. Die funktionale Währung aller in den Konzern-Abschluss der DB AG einbezogenen Tochterunternehmen ist die jeweilige Landeswährung.

Der Konzern-Abschluss 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 Konzern-Abschluss 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 Hochinflationsland haben, werden gemäß IAS 29 umgerechnet. Im Berichts- und im Vergleichszeitraum hatte kein wesentliches Tochterunternehmen seinen Sitz in einem Hochinflationsland.

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	
	2012	2011	2012	2011
1 australischer Dollar (AUD)	0,78666	0,78598	0,80599	0,74162
1 Schweizer Franken (CHF)	0,82836	0,82264	0,82968	0,81129
1 dänische Krone (DKK)	0,13403	0,13451	0,13434	0,13422
1 britisches Pfund (GBP)	1,22534	1,19717	1,23324	1,15223
1 Hongkong-Dollar (HKD)	0,09779	0,09949	0,10034	0,09228
1 japanischer Yen (JPY)	0,00880	0,00998	0,00976	0,00901
1 norwegische Krone (NOK)	0,13609	0,12897	0,13378	0,12831
1 polnischer Zloty (PLN)	0,24546	0,22432	0,23896	0,24268
1 schwedische Krone (SEK)	0,11652	0,11221	0,11489	0,11074
1 Singapur-Dollar (SGD)	0,62069	0,59457	0,62287	0,57180
1 US-Dollar (USD)	0,75792	0,77286	0,77834	0,71841

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. Ausnahmen hiervon bilden im Wesentlichen die Segmente DB Bahn Regio und DB Arriva, bei denen die Auftragsentwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Auftraggebern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung haben. Auch in der Sparte Kontraktlogistik/SCM im Segment DB Schenker Logistics, die rund 4% der Konzernumsätze erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden. 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.

Im Verhältnis zu den gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten wesentliche Komponenten einer Sachanlage werden separat bilanziert und linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben. Andere 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	60 - 90
Gleisanlagen	13 - 26
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 - 75
Grundstückseinrichtungen	8 - 20
Signalanlagen	10 - 40
Fernmeldeanlagen	5 - 20
Schienenfahrzeuge	10 - 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 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 den Firmenwerten und der Marke Arriva) 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 unter anderem 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 und der Marke Arriva wird auf Ebene der CGU durchgeführt, der dieser Firmenwert beziehungsweise diese Marke zugeordnet worden ist. Wesentliche Firmenwerte bestehen derzeit in den CGUs DB Arriva, DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics. Wir weisen hierzu auf die Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten.

Methodisches Vorgehen

Beim Impairment-Test nach IAS 36 ist der Buchwert (Carrying Amount) eines Vermögenswerts, einer CGU oder beim 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, und das für die entsprechende CGU notwendige Umlaufvermögen (Working Capital) ist 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. Dabei wurde eine typische Steuerquote auf das EBIT in Höhe von unverändert 30,5% angesetzt. Die Prognose der Cashflows spiegelt vergangene Erfahrungen wider und berücksichtigt die Erwartungen der Unternehmensführung hinsichtlich zukünftiger Marktentwicklungen. 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. Wie im Vorjahr wird in der Regel 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 einheitlich zugrunde gelegt. Für die CGUs des DB ML-Konzerns wurde einheitlich ein Kapitalisierungszinssatz von 6,7% verwendet, was unter Berücksichtigung der typischen Steuerquote auf das EBIT

von 30,5% einem korrespondierenden Kapitalisierungszinssatz vor Steuern von 9,6% (im Vorjahr: 9,9%) entspricht. Für die CGUs der Infrastruktur wurde einheitlich ein Kapitalisierungszinssatz von 5,1% verwendet, was unter Berücksichtigung der typischen Steuerquote auf das EBIT von 30,5% einem korrespondierenden Kapitalisierungszinssatz vor Steuern von 7,3% (im Vorjahr: 8,1%) entspricht. Die Reduzierung der Kapitalisierungszinssätze im Vergleich zum Vorjahr basiert auf aktuellen Erwartungen der mittel- beziehungsweise langfristigen Entwicklung des 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 Nutzungswertermittlung 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 2017) hinaus erstreckt. Demzufolge war bei der Nutzungswertermittlung auch das Projekt Stuttgart 21 gemäß IAS 36.44 nicht zu berücksichtigen, da zum Bilanzstichtag ein wesentlicher Teil der Investition noch nicht umgesetzt und die Fertigstellung erst nach dem Mittelfristzeitraum geplant ist.

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 Turnusses 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 2012 durchgeführte freiwillige Asset-Impairment-Test ergab für keine der CGUs einen Impairment-Bedarf.

Unabhängig von den freiwillig durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen der CGUs werden einzelne Vermögenswerte wertgemindert, die nicht mehr in vollem Umfang nutzbar sind. Diese Wertminderungen sind unter den Angaben zu der jeweiligen Bilanzposition dargestellt.

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 und DB Regio 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 vier 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. Für in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente ergibt sich dieser aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. 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 aus Buchwert und Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten bewertet.

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, Effekte aus Kostenaufteilung und aus Franchisevereinbarungen sowie 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 entsprechender Regelungen in anderen Tarifverträgen der Unternehmen des DB-Konzerns sowie dem Tarifvertrag für Lokomotivführer von Schienenverkehrsunternehmen des Agv-MoVe (LfTV) fallen, erhalten eine arbeitgeberfinanzierte Leistung zur betrieblichen Altersversorgung.

Der Durchführungsweg für diese neue arbeitgeberfinanzierte Leistung zur betrieblichen Altersversorgung ist der Pensionsfonds der 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.

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 oder einmalig oder regelmäßig Entgelt in ein in Geldwert geführtes Langzeitkonto zum Zweck einer späteren Freistellung einzubringen. Die entsprechenden Unternehmen des DB-Konzerns sind tarifvertraglich dazu verpflichtet, die Vergütung für die geleistete Mehrarbeit oder die in das Langzeitkonto eingebrachten Entgeltbeträge auf Grundlage einer gesonderten Entgeltvereinbarung 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. Er ist für die Führung und Verwaltung der Wertguthaben verantwortlich.

Die während einer Freistellungsphase an die Arbeitnehmer gezahlten Vergütungen werden aus dem Wertguthabenfonds finanziert. Die Dauer der Freistellungsphase wird durch die Höhe des vom Arbeitnehmer angesparten Wertguthabens bestimmt.

Hinsichtlich der Wertguthaben verbleiben mit Abfluss der Mittel keine weiteren wirtschaftlichen Risiken im DB-Konzern.

l) Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine rechtliche oder faktische Verpflichtung besteht, die aus einem vergangenen Ereignis resultiert, deren Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme größer als 50 % ist und die zu einem Abfluss von Ressourcen führt, und wenn 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

Werden bei Abschluss von Sale-and-Leaseback-Verträgen Veräußerungsgewinne realisiert und wird das anschließende Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing klassifiziert, 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 zum Bilanzstichtag 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. Derzeit befindet sich die DB AG in Verhandlungen zur Besicherung des Kontrahentenrisikos aus Derivategeschäften.

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 Forderungen 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 Ziel wird ein Gearing von 100 % angestrebt und somit eine Parität zwischen Fremd- und Eigenkapital. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Finanzschulden	18.613	18.351
- Finanzforderungen	-72	-56
- Liquide Mittel	-2.175	-1.703
Netto-Finanzschulden	16.366	16.592
÷ Buchwert Eigenkapital	15.934	15.126
Gearing in %	103	110

Das Gearing verbesserte sich im Vorjahresvergleich sowohl durch eine geringfügige Reduzierung der Netto-Finanzschulden als auch durch das positive Jahresergebnis mit der entsprechenden Stärkung des Eigenkapitals und liegt nur noch geringfügig über dem 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. €	31.12.2012	31.12.2011
Sachanlagen	37.630	37.372
+ Immaterielle Vermögenswerte/Goodwill	4.186	4.169
+ Vorräte	989	991
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.202	4.094
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	983	896
- Forderungen aus Finanzierung	-72	-56
+ Forderungen aus Ertragsteuern	74	46
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	11
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4.406	-4.312
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-3.332	-3.354
- Ertragsteuerschulden	-184	-200
- Sonstige Rückstellungen	-5.162	-5.610
- Passive Abgrenzungen	-2.217	-2.315
Capital Employed	32.691	31.732

Zur weiteren Berechnung werden 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 wurden nach der gleichen Methodik abgeleitet.

in Mio. €	2012	2011
Operatives Ergebnis (EBIT)	2.529	2.177
Erträge aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	-39	-6
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	17	10
Restrukturierung DB Schenker Rail	130	-
Außerplanmäßige Abschreibungen Sachanlagevermögen	270	43
Neubewertung ökologischer Altlasten	-200	-
Wegfall Restitutionsansprüche	-113	-
Sonstiges	32	10
Operatives Ergebnis (EBIT) nach Sondereffekten	2.626	2.234
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	82	75
EBIT bereinigt	2.708	2.309
Abschreibungen	3.328	2.964
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	-82	-75
Außerplanmäßige Wertminderungen	-353	-57
EBITDA bereinigt	5.601	5.141

Im Berichtsjahr wurden im EBIT Sondereffekte von insgesamt 97 Mio. € bereinigt. Sie resultieren im Wesentlichen aus Anpassungen im Anlagevermögen (270 Mio. €) und Aufwendungen im Zusammenhang mit Restrukturierungen im Segment DB Schenker Rail (130 Mio. €). Gegenläufig wirken die Teilauflösung von Rückstellungen für ökologische Altlasten (-200 Mio. €) und der Wegfall von Restitutionsansprüchen aus dem Vermögenszuordnungsgesetz (-113 Mio. €). Des Weiteren wurde die Amortisation von Kunden- und Franchiseverträgen aus dem EBIT umgliedert, die infolge der Aktivierung als immaterielle Vermögenswerte im Rahmen der Kaufpreisallokation (Purchase Price Allocation; PPA) über die Restdauer der jeweiligen Verträge abgeschrieben werden (82 Mio. €). Der Betrag betrifft im Wesentlichen DB Arriva.

Aus dem Capital Employed und dem bereinigten EBIT ergeben sich dann folgende Werte für den Return on Capital Employed (ROCE).

in Mio. €	2012	2011
EBIT bereinigt	2.708	2.309
÷ Capital Employed per 31.12.	32.691	31.732
Return on Capital Employed (ROCE) in %	8,3	7,3

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Der Konzern-Abschluss 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 vernünftig 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 »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 Bahn Regio ein Wertminderungsbedarf im Sinne einer Unterdeckung eines positiven Buchwerts (Carrying Amount) durch den Nutzungswert (Value in Use) unter 100 Mio.€ ergeben. Dieser Wertminderungsbedarf würde entfallen, sofern die EBIT-Marge nicht stärker als 8,2% 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 5,1% für CGUs der Infrastruktur und 6,7% für CGUs des DB ML-Konzerns läge, ergäbe sich ausschließlich bei den CGUs DB Bahn Regio und DB Netze Fahrweg ein Wertminderungsbedarf im Sinne einer Unterdeckung eines positiven Buchwerts (Carrying Amount) durch den Nutzungswert (Value in Use) jeweils unter 300 Mio.€. Dieser Wertminderungsbedarf entfielen, sofern der Kapitalisierungszinssatz nicht stärker als 6,5% angehoben würde. Für alle übrigen CGUs ergäbe sich auch bei Erhöhung des Kapitalisierungszinssatzes von 10% kein Wertminderungsbedarf.

Nutzungsdauer und Restwert

Auch bei einem um 10% geringeren Restwert der Zahlungsmittel generierenden Einheiten am Ende ihrer Nutzungsdauer (= Terminal Value) würde sich für keine CGU ein Wertminderungsbedarf ergeben.

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 125 Mio.€ (im Vorjahr: 117 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: 0,72 %).

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 Konjunkturentwicklungen 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 Fall 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 hier dargestellten Sondereffekten handelt es sich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außergewöhnlich gelten. Unabhängig von deren Höhe werden hierunter Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen sowie Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden, ausgewiesen. Darüber hinaus werden unter den Sondereffekten Einzelsachverhalte ausgewiesen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Neben den Sondereffekten werden Konsolidierungskreis- und Währungseffekte gesondert angegeben. Bei der Summe »Insgesamt – vergleichbar« handelt es sich nicht um IFRS-Werte, sondern um zusätzliche Angaben nach dem internen Berichtswesen.

(1) Umsatzerlöse

 in Mio. €	2012	2011
Umsatzerlöse aus Dienstleistungen und Warenverkäufen	39.296	37.979
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	4.752	4.604
Insgesamt	39.296	37.979
- Sondereffekte	-	-78
- Konsolidierungskreiseffekte	-128	-1
- Währungskurseffekte	-601	-
Insgesamt - vergleichbar	38.567	37.900


Die Umsatzerlöse im Berichtsjahr übertreffen den Vorjahreswert um 1.317 Mio. € (+3,5%). Dieser Anstieg ist insbesondere auf die positive Leistungsentwicklung im Schienenpersonenverkehr zurückzuführen. Bereinigt um konsolidierungskreisbedingte Effekte und Währungseffekte betrug das Umsatzwachstum 1,8%. Die deutlichsten Umsatzzunahmen (auf vergleichbarer Basis) verzeichnen die Segmente DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Arriva.

Der leichte Anstieg der Bestellerentgelte für Schienenverkehr resultiert fast ausschließlich aus höheren Entgelten im Segment DB Arriva.

In den Umsatzerlösen sind positive Währungseffekte in Höhe von 601 Mio. € enthalten.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung ersichtlich.

(2) Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

 in Mio. €	2012	2011
Bestandsveränderungen	-28	4
Andere aktivierte Eigenleistungen	2.642	2.453
Insgesamt	2.614	2.457
- Sondereffekte	-	7
- Konsolidierungskreiseffekte	-	0
- Währungskurseffekte	-2	-
Insgesamt - vergleichbar	2.612	2.464

Investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit dem Bau- und Projektgeschäft in der Eisenbahninfrastruktur sowie bei der Modernisierung von Fahrzeugen und der Aufarbeitung entsprechender Fahrzeugsatzteile an.

(3) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2012	2011
LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	4	4
Verkauf von Material und Energie	179	182
Sonstige Leistungen für Dritte	846	804
	1.029	990
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	208	190
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	94	109
ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN		
Ausgleichszahlungen des Bundes	83	71
Übrige Investitionszulagen ¹⁾	7	2
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen ¹⁾	144	89
Übrige staatliche Zuschüsse	158	186
	392	348
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	235	195
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	39	6
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	775	539
ÜBRIGE ERTRÄGE		
Erträge aus Gebühren von Dritten	32	29
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	58	55
Sonstige übrige Erträge	581	601
	671	685
Insgesamt	3.443	3.062
- Sondereffekte	- 435	- 212
- Konsolidierungskreiseffekte	- 2	- 2
- Währungskurseffekte	- 13	-
Insgesamt - vergleichbar	2.993	2.848

¹⁾ Siehe hierzu die Ausführungen im Abschnitt »Vergleichbarkeit zum Vorjahr«.

Die sonstigen Leistungen für Dritte enthalten auch Instandhaltungsleistungen an Schienenfahrzeugen Dritter in Höhe von 98 Mio. € (im Vorjahr: 104 Mio. €). 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.

Der Anstieg der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen resultiert vor allem aus Teilauflösungen von Rückstellungen für ökologische Altlasten und Restitutionsansprüche.

Der Anstieg der Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen ergibt sich aus dem Ganzjahreseffekt der Veränderung im Ausweis der Auflösung des Unterschiedsbetrags zwischen dem Nominalwert zinslos gewährter Darlehen des Bundes und deren Barwert seit dem 1. Juli 2011.

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 und Erstattungen für den Betrieb von Infrastruktur auf Schweizer Gebiet enthalten.

(4) Materialaufwand

in Mio. €	2012	2011
AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBSSTOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN		
Aufwendungen für Energie		
Strom	1.685	1.789
Stromsteuer	203	209
Diesel, sonstige Treibstoffe	1.339	1.332
Sonstige Energien	205	179
	3.432	3.509
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	451	411
Preis- und Wertberichtigungen Material	- 83	- 82
	3.800	3.838
AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		
Eingekaufte Leistungen Transport	11.450	11.292
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	288	273
Provisionen	155	149
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur		
Nutzung Trassen	366	325
Nutzung Stationen	27	21
	393	346
Sonstige bezogene Leistungen	914	750
	13.200	12.810
Aufwendungen für Instandhaltung/Erstellung	4.039	4.258
Insgesamt	21.039	20.906
- Sondereffekte	- 29	- 185
- Konsolidierungskreiseffekte	- 59	- 1
- Währungskurseffekte	- 344	-
Insgesamt - vergleichbar	20.607	20.720

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betragen 21 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €).

Durch den Wegfall des negativen Einmaleffekts in Verbindung mit dem Gemeinschaftskraftwert Neckarwestheim I im Vorjahr sowie günstigere Beschaffungspreise sind die Aufwendungen für Strom gesunken.

Der Anstieg der sonstigen bezogenen Leistungen und der Rückgang der Aufwendungen für Instandhaltung/Erstellung resultieren im Wesentlichen aus einer Verschiebung infolge eines geänderten Ausweises projektbezogener IT-Dienstleistungen.

(5) Personalaufwand und Beschäftigte

in Mio. €	2012	2011
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	9.822	9.298
für zugewiesene Beamte	1.312	1.358
	11.134	10.656
SOZIALE ABGABEN		
für Arbeitnehmer	1.817	1.667
für zugewiesene Beamte	277	277
Aufwendungen zur Personalanpassung	315	211
Aufwendungen für Altersversorgung	274	265
	2.683	2.420
Insgesamt	13.817	13.076
- Sondereffekte	-24	-28
- Konsolidierungskreiseffekte	-36	-2
- Währungskurseffekte	-147	-
Insgesamt - vergleichbar	13.610	13.046

In dem ausgewiesenen Personalaufwand (soziale Abgaben) sind Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne in Höhe von 868 Mio. € (im Vorjahr: 836 Mio. €) enthalten.

Der Betrag zur Personalanpassung umfasst im Wesentlichen Aufwendungen aus Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen sowie aus Restrukturierungsaufwendungen. Der Zuwachs ergibt sich hauptsächlich aus höheren Rückstellungszuführungen für personalvertragliche Verpflichtungen (siehe Anhangziffer (33)).

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 Anhangziffer (32).

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 DB AG dem Bundes-eisenbahnvermögen (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 den Mitarbeiterzuwachs geprägt. Daneben wirkten sich für die inländischen Gesellschaften die Vereinbarungen aus dem Tarifabschluss im Frühjahr 2011 beziehungsweise dem Tarifabschluss mit der GDL im Sommer 2012 aus. Bei den Gesellschaften außerhalb Deutschlands wirkten sich Wechselkursschwankungen aus.

Die Entwicklung der Beschäftigtenanzahl im DB-Konzern, jeweils auf Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet, ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

in VZP	AM JAHRESENDE		IM JAHRESDURCHSCHNITT	
	2012	2011	2012	2011
Arbeitnehmer	255.908	250.622	253.554	247.687
Beamte	31.600	33.697	32.683	34.573
Mitarbeiter	287.508	284.319	286.237	282.260
Auszubildende und Dual-Studierende	11.497	10.414	9.996	8.929
Beschäftigte	299.005	294.733	296.233	291.189

Im Fall von Veränderungen des Konsolidierungskreises werden die Mitarbeiter bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt beziehungsweise ab dem Datum der Erstkonsolidierung zeitanteilig einbezogen.

Der Anstieg der Arbeitnehmerzahl resultiert im Wesentlichen aus der Geschäftsausweitung im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics und dem Personalaufbau bei DB Arriva aufgrund gewonnener Verkehrsverträge.

Die Entwicklung der Beschäftigten nach Anzahl der natürlichen Personen ergibt folgendes Bild:

in natürlichen Personen	AM JAHRESENDE	
	2012	2011
Arbeitnehmer	266.809	260.494
Beamte	32.538	34.678
Mitarbeiter	299.347	295.172
Auszubildende und Dual-Studierende	11.497	10.414
Beschäftigte	310.844	305.586

(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 Bereinigungen (435 Mio. €; im Vorjahr: 132 Mio. €), Effekte aus Konsolidierungskreisveränderungen (11 Mio. €; im Vorjahr: 0 Mio. €) und aus Währungskursveränderungen (16 Mio. €).

(7) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2012	2011
AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN, PACTEN		
Aufwendungen aus Operate Leases	1.510	1.430
Bedingte Leasingaufwendungen	7	6
	1.517	1.436
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	207	202
Gebühren und Beiträge	229	241
Aufwendungen aus Versicherungen	176	193
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	92	93
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	83	87
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	277	258
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	12	12
SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN		
Bezogene IT-Leistungen	204	184
Sonstige Kommunikationsdienste	52	54
Sonstige Serviceleistungen	491	464
	747	702
Aufwendungen aus Schadenersatz	180	130
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte ¹⁾	36	45
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	136	176
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	17	10
Sonstige betriebliche Steuern	78	6
ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	71	70
Sonstiger personalbezogener Aufwand	152	148
Sonstige übrige Aufwendungen	631	567
Saldo Aufwands- und Ertragskonsolidierung	-1	-1
	853	784
Insgesamt	4.640	4.375
- Sondereffekte	-126	-70
- Konsolidierungskreiseffekte	-26	-5
- Währungskurseffekte	-82	-
Insgesamt - vergleichbar	4.406	4.300

¹⁾ Einschließlich Zahlungseingängen auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Der Anstieg der Aufwendungen aus Leasing, Mieten, Pachten resultiert vor allem aus höheren Mietaufwendungen für Fahrzeuge von Auslandsbahnen im internationalen Fernverkehr, der Eröffnung neuer Logistikzentren und der Akquisition von Grand Central Ende 2011.

Die sonstigen Serviceleistungen enthalten vor allem Aufwendungen für eingekaufte Dienstleistungen im Segment DB Schenker Logistics.

Durch den Wegfall des Einmaleffekts aus der Teilauflösung von Rückstellungen für Umsatzsteuerrisiken im Vorjahr sind die sonstigen betrieblichen Steuern gestiegen.

In den sonstigen übrigen Aufwendungen werden unter anderem Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen ausgewiesen.

In den Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten sind Honoraraufwendungen für den Konzern-Abschlussprüfer in Höhe von 17,0 Mio. € (im Vorjahr: 17,0 Mio. €) erfasst; davon entfallen auf Abschlussprüfungsleistungen 10,8 Mio. € (im Vorjahr: 10,7 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 3,3 Mio. € (im Vorjahr: 3,6 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,4 Mio. € (im Vorjahr: 0,5 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 2,5 Mio. € (im Vorjahr: 2,2 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, sind folgende Ergebnisbeiträge in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen:

in Mio. €	2012	2011
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
Übrige	0	3
	0	3
ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		
METRANS a. s.	3	7
EUROFIMA	6	7
Übrige	5	2
	14	16
Insgesamt	14	19

(9) Zinsergebnis

in Mio. €	2012	2011
ZINSERTRÄGE		
Erwartete Erträge aus Planvermögen	123	132
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	49	110
Erträge aus Wertpapieren	0	0
Operative Zinserträge	172	242
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	10	67
	182	309
ZINSAUFWENDUNGEN		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-772	-722
Aufzinsung von Pensionsrückstellungen	-198	-187
Zinsaufwand aus Finanzierungsleasing	-67	-75
Operativer Zinsaufwand	-1.037	-984
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-127	-165
	-1.164	-1.149
Insgesamt	-982	-840
- Sondereffekte	1	39
- Konsolidierungskreiseffekte	2	0
- Währungskurseffekte	4	-
Insgesamt - vergleichbar	-975	-799
Nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	-865	-742

Der Rückgang der sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge ist neben dem im Jahr 2012 weiterhin gesunkenen Zinsniveau auch auf den im Vorjahr enthaltenen Einmaleffekt aus der Verzinsung von Steuererstattungen (24 Mio. €) zurückzuführen.

Der Rückgang der Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrigen Zinserträge resultiert in Höhe von 58 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 Anstieg der sonstigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen und der Rückgang der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten resultieren im Wesentlichen aus einer Verschiebung infolge eines geänderten Ausweises der Aufzinsung der Darlehen des Bundes.


Die Zinserträge und -aufwendungen aus den nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten beziehungsweise Verbindlichkeiten belaufen sich auf 55 Mio. € (Vorjahr angepasst: 94 Mio. €) beziehungsweise -870 Mio. € (Vorjahr angepasst: -898 Mio. €).

(10) Übriges Finanzergebnis

in Mio. €	2012	2011
Ergebnis aus Beteiligungen	1	1
Ergebnis aus Währungskurseffekten	158	-111
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	-165	113
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	3	0
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	0
Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente	-1	0
Übriges Finanzergebnis	-9	0
Insgesamt	-13	3
- Sondereffekte	-	-
- Konsolidierungskreiseffekte	0	0
- Währungskurseffekte	0	-
Insgesamt - vergleichbar	-13	17

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultiert aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten beziehungsweise Forderungen zum Stichtagskassakurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten zu saldieren. Beide Ergebnisgrößen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahreswert aufgrund starker Währungskursschwankungen des Euro insbesondere gegenüber dem japanischen Yen. 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. €	2012	2011
Tatsächlicher Steueraufwand	-170	-42
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	14	12
Tatsächliche Ertragsteuern	-156	-30
Latenter Steuerertrag	85	3
Ertragsteuern	-71	-27

Die tatsächlichen Ertragsteuern sind überwiegend bei ausländischen Konzerngesellschaften angefallen. Die tatsächlichen Ertragsteuern des Vorjahres waren wesentlich durch periodenfremde Steuererstattungen beeinflusst. Durch den Wegfall dieses Sondereffekts erklärt sich die wesentliche Veränderung der tatsächlichen Ertragsteuern im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr.

Die Erhöhung des latenten Steuerertrags gegenüber dem Vorjahr ergibt sich im Wesentlichen aus Einmaleffekten.

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. €	2012	2011
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.548	1.359
Konzernsteuersatz in %	30,5	30,5
Erwarteter Steueraufwand	- 472	- 414
Zusätzlicher Ansatz sowie Inanspruchnahme von Unterschiedsbeträgen beziehungsweise Verlustvorträgen	314	107
Steuerfreie Erträge	56	15
Steuerliche Sachverhalte gemäß IAS 12.33	91	97
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	-26	-17
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	20	30
Übrige Effekte	-54	155
Ausgewiesene Ertragsteuern	-71	-27
Effektiver Steuersatz in %	4,6	2,0

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 latente Steuern und die Auswirkungen permanenter Differenzen enthalten. Im Berichtsjahr ergab sich ein Ertrag aus periodenfremden Ertragsteuern von 10 Mio. € (im Vorjahr: 130 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. €	2012	2011
Jahresergebnis	1.477	1.332
davon anderen Gesellschaftern zurechenbares Jahresergebnis	6	13
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	1.471	1.319
Anzahl der ausgegebenen Aktien	430.000.000	430.000.000
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie)		
unverwässert	3,42	3,07
verwässert	3,42	3,07

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(13) Sachanlagen

	Grund- stücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahn- körper und Bauten des Schienen- wegs	Gleis- anlagen, Strecken- ausrüstung und Sicher- ungs- anlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschi- nelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausstat- tung	Geleistete Anzah- lungen und Anlagen im Bau	Summe
Sachanlagen – in Mio. €									
ANSCHAFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand zum 01.01.2012	4.369	6.354	13.214	15.675	24.654	1.712	3.899	3.029	72.906
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	0	44	0	4	0	48
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	44	0	5	0	49
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	-1	0	-1
Zugänge ¹⁾	87	200	556	1.397	1.323	79	407	3.889	7.938
Investitionszuschüsse	-1	-69	-465	-1.216	-29	-17	-45	-2.724	-4.566
Umbuchungen	-3	107	245	327	244	50	73	-1.039	4
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge	-93	-59	-12	-159	-748	-44	-257	147	-1.225
Währungsumrechnungsdifferenzen	6	28	1	1	57	8	7	3	111
Stand zum 31.12.2012	4.365	6.561	13.539	16.025	25.545	1.788	4.088	3.305	75.216
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand zum 01.01.2012	-477	-2.505	-4.033	-9.766	-14.695	-1.171	-2.603	-284	-35.534
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	0	-32	0	-3	0	-35
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	-32	0	-4	0	-36
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Abschreibungen	-8	-207	-195	-644	-1.267	-94	-369	0	-2.784
Wertminderungen	-216	-9	-1	-73	-59	-2	-7	-1	-368
Wertaufholung	0	0	0	2	0	0	2	0	4
Umbuchungen	0	-2	0	-6	2	-2	9	0	1
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge	22	38	10	141	694	46	235	0	1.186
Währungsumrechnungsdifferenzen	-1	-10	-1	0	-33	-5	-6	0	-56
Stand zum 31.12.2012	-680	-2.695	-4.220	-10.346	-15.390	-1.228	-2.742	-285	-37.586
Bilanzwert 31.12.2012	3.685	3.866	9.319	5.679	10.155	560	1.346	3.020	37.630
Bilanzwert 31.12.2011	3.892	3.849	9.181	5.909	9.959	541	1.296	2.745	37.372

¹⁾ In den Zugängen sind 94 Mio. € Gutschriften aus Vorjahren sowie 6 Mio. € Fremdkapitalzinsen bei einem durchschnittlichen Fremdkapitalkostensatz von 4,07 % enthalten.

	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe
Sachanlagen – in Mio. €									
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
Währungsumrechnungsdifferenzen	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
Währungsumrechnungsdifferenzen	-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 sind 193 Mio. € Gutschriften aus Vorjahren enthalten.

Wertminderungen in Höhe von 368 Mio. € (im Vorjahr: 80 Mio. €) betreffen im Wesentlichen Immobilien und Gleisanlagen der DB Netze Fahrweg (273 Mio. €) sowie Immobilien und Fahrzeuge der DB Schenker Rail (78 Mio. €), deren Nutzung eingeschränkt ist.

Wertaufholungen in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) entfielen im Wesentlichen auf Gleisanlagen der DB Netze Fahrweg.

Die positiven Buchwertabgänge von 147 Mio. € (im Vorjahr: 26 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 159 Mio. € (im Vorjahr: 223 Mio. €) gesichert. Dies betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge und Busse, die der Besicherung von Krediten dienen und bei den operativen Gesellschaften des Segments DB Arriva im Einsatz sind. Beschränkungen an Verfügungsrechten über Sachanlagevermögen bestanden in Höhe von 51 Mio. € (im Vorjahr: 51 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. €	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung	Summe
ALS FINANZIERUNGSLEASING KLASSIFIZIERTE GEMIEETE VERMÖGENSWERTE								
Anschaffungs- und Herstellungskosten	33	809	19	-	899	4	-	1.764
Kumulierte Abschreibungen	-14	-240	-3	-	-516	-2	-	-775
Buchwert 31.12.2012	19	569	16	-	383	2	-	989
Anschaffungs- und Herstellungskosten	18	792	19	-	1.112	6	-	1.947
Kumulierte Abschreibungen	-1	-217	-3	-	-636	-3	-	-860
Buchwert 31.12.2011	17	575	16	-	476	3	-	1.087

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) sowie Busse. Die Zugänge im Geschäftsjahr belaufen sich auf 34 Mio. € Anschaffungskosten und 81 Mio. € Abschreibungen.

Die zum Teil auf der Grundlage retrograder Ermittlungen wie auch auf der Grundlage eigener Erhebungen ermittelten Vermögenswerte, die im Wege des Operating Lease vermietet werden, weisen zum 31. Dezember 2012 für Grundstücke und

Gebäude – bei kumulierten Abschreibungen von 385 Mio. € – einen Restbuchwert von 1.061 Mio. € (im Vorjahr: Restbuchwert 1.048 Mio. €; kumulierte Abschreibungen 324 Mio. €) und für Mobilien (hauptsächlich Fahrzeuge) – bei kumulierten Abschreibungen von 3.244 Mio. € – einen Restbuchwert von 2.160 Mio. € (im Vorjahr: Restbuchwert 2.210 Mio. €¹⁾; kumulierte Abschreibungen 2.925 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		
31.12.2012								
Mindestleasingzahlung	449	273	223	186	157	825	1.664	2.113
31.12.2011								
Mindestleasingzahlung	447	276	236	203	169	871	1.755	2.202

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

(14) Immaterielle Vermögenswerte

	Aktivier- te Ent- wick- lungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Aktivier- te Ent- wick- lungs- kosten für in Ent- wicklung befindliche Produkte	Erworbene immate- rielle Vermö- genswerte	Firmen- werte	Geleistete Anzah- lungen	Summe
Immaterielle Vermögenswerte – in Mio. €						
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN						
Stand zum 01.01.2012	30	82	1.999	2.971	1	5.083
Änderungen Konsolidierungskreis	0	1	2	9	0	12
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	1	2	9	0	12
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0
Zugänge	4	45	66	0	0	115
Investitionszuschüsse	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	3	-20	14	0	0	-3
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Erfolgsneutrale Veränderungen	0	0	20	0	0	20
Abgänge	0	0	-15	-1	0	-16
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	1	15	42	0	58
Stand zum 31.12.2012	37	109	2.101	3.021	1	5.269
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN						
Stand zum 01.01.2012	-29	0	-865	-20	0	-914
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	-1	0	0	-1
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	-1	0	0	-1
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	-2	0	-166	0	0	-168
Wertminderungen	0	0	-12	0	0	-12
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	15	1	0	16
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-3	0	0	-3
Stand zum 31.12.2012	-31	0	-1.033	-19	0	-1.083
Bilanzwert 31.12.2012	6	109	1.068	3.002	1	4.186
Bilanzwert 31.12.2011	1	82	1.134	2.951	1	4.169

	Aktivier- te Ent- wick- lungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Aktivier- te Ent- wick- lungs- kosten für in Ent- wicklung befindliche Produkte	Erworbene imma- terielle Vermö- genswerte	Firmen- werte	Geleistete Anzah- lungen	Summe
III Immaterielle Vermögenswerte – in Mio. €						
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
Erfolgsneutrale Veränderungen	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

Die erworbenen immateriellen Vermögenswerte enthalten im Wesentlichen erworbene Kunden- und Franchiseverträge (rund 525 Mio. € Buchwert), Konzessionen und Rechte (rund 292 Mio. € Buchwert) und Software (rund 107 Mio. € Buchwert).

Für die erworbene Marke Arriva (34 Mio. € Buchwert) liegen keine sonstigen rechtlichen, regulatorischen, vertraglichen, wettbewerbsbedingten, wirtschaftlichen oder anderen Faktoren vor, die die Nutzungsdauer beschränken.

Wertminderungen in Höhe von 12 Mio. € (im Vorjahr: keine) entfallen im Wesentlichen auf Kundenbeziehungen/-stamm der DB Arriva und der DB Schenker Rail.

Die Zuordnung der ausgewiesenen Firmenwerte auf die Segmente ist in der Segmentberichterstattung enthalten.

(15) Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen

III in Mio. €	2012	2011
Stand zum 01.01.	579	528
Zugänge	0	29
Abgänge	-55	0
Anteil des Konzerns am Ergebnis	14	19
Kapitalerhöhung	2	4
Sonstige Kapitalveränderungen	0	0
Vereinnahmte Dividenden	-18	-11
Wertberichtigung	-	0
Umgliederungen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen	3	10
Sonstige Bewertungen	4	0
Stand zum 31.12.	529	579

Der Bilanzansatz zum 31. Dezember 2012 enthält einen Goodwill von 57 Mio. € (im Vorjahr: 47 Mio. €) und entfällt im Wesentlichen auf die gehaltenen Anteile an den assoziierten Unternehmen EUROFIMA, Basel/Schweiz, Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal, und BLS Cargo AG, Bern/Schweiz. Die Anteile an der EUROFIMA sind hinsichtlich ihrer Veräußerbarkeit eingeschränkt.

(16) Latente Steuern

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen	471	517
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorräte	1.029	944
Insgesamt	1.500	1.461

Auf folgende Verlustvorräte und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet:

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Verlustvorräte, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	13.207	13.445
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	3.921	4.439
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gemäß IAS 12.24b i. V. m. 12.33 unterliegen	3.795	4.097
Insgesamt	20.923	21.981

Die Verlustvorräte 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 Verlustvorräte 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 Verlustvorräte entfallen die nachfolgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

zum 31.12. – in Mio. €	AKTIVE LATENTE STEUERN		PASSIVE LATENTE STEUERN	
	2012	2011	2012	2011
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Sachanlagen	77	76	184	230
Immaterielle Vermögenswerte	2	2	160	185
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	1	1	10	10
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	0	5	0	1
Andere finanzielle Vermögenswerte	0	0	2	2
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Vorräte	0	0	2	2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	31	24	4	9
Andere finanzielle Vermögenswerte	6	6	4	1
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	4	9	3
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	68	66	5	3
Übrige Verbindlichkeiten	37	32	18	0
Derivative Finanzinstrumente	58	3	15	22
Pensionsverpflichtungen	24	31	12	8
Sonstige Rückstellungen	194	194	1	4
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	36	31	6	2
Sonstige Verbindlichkeiten	38	37	13	14
Sonstige Rückstellungen	92	152	4	4
Verlustvorräte	1.029	944	0	0
Zwischensumme	1.693	1.608	449	500
Saldierung ¹⁾	-193	-147	-193	-147
Bilanzansatz	1.500	1.461	256	353

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.

Von den aktiven latenten Steuern von 1.693 Mio. € (im Vorjahr: 1.608 Mio. €) werden voraussichtlich 315 Mio. € (im Vorjahr: 290 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert. Von den passiven latenten Steuern von 449 Mio. € (im Vorjahr: 500 Mio. €) werden voraussichtlich 42 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert.

Aktive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung in Höhe von 60 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) und passive latente Steuern von 15 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	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Stand zum 01.01.	0	0	14	59	4	5	18	64
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	-1	0	0	0	-1
Änderung Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0
Zugänge	0	0	0	2	0	0	0	2
Abgänge durch Veräußerung	0	0	0	-29	0	-1	0	-30
Sonstige Abgänge	0	0	0	0	0	0	0	0
Marktwertänderungen	0	0	0	-4	0	0	0	-4
Reklassifizierungen	0	0	0	-14	4	0	4	-14
Wertberichtigung infolge langfristiger Wertminderung	0	0	-1	0	0	0	-1	0
Übrige	0	0	0	1	0	0	0	1
Stand zum 31.12.	0	0	13	14	8	4	21	18
Langfristiger Anteil	0	0	13	14	4	3	17	17
Kurzfristiger Anteil	0	0	0	0	4	1	4	1

(18) Vorräte

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.092	1.043
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	155	189
Fertige Erzeugnisse und Waren	48	52
Geleistete Anzahlungen	5	6
Wertberichtigungen	-311	-299
Insgesamt	989	991

(19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in Mio. €	Forde- rungen aus Liefe- rungen und Lei- stungen	Forde- rungen aus Finan- zierung	Geleistete Anzah- lungen	Übrige Vermö- gens- werte	Gesamt
31.12.2012					
Bruttowert	4.457	73	172	756	5.458
Wertberichtigung	-231	-1	0	-41	-273
Nettowert	4.226	72	172	715	5.185
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	54	9	0	103	166
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

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 Leis- tungen	Forde- rungen aus Finan- zierung	Übrige Vermö- gens- werte	Gesamt
Stand zum 01.01.2012	-250	-1	-32	-283
Zuführung	-23	0	-10	-33
Auflösung	28	0	1	29
Inanspruchnahme	15	0	0	15
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	0
Währungsumrechnungs- differenzen	-1	0	0	-1
Stand zum 31.12.2012	-231	-1	-41	-273
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

Forderungen werden einzelwertberichtigt, sofern objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Für gleichartige Forderungen (Forderungsportfolios), die nicht einzeln als wertge-

mindert 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 33 Mio. € (im Vorjahr: 45 Mio. €) setzt sich aus Einzelwertberichtigungen von 25 Mio. € (im Vorjahr: 30 Mio. €) und pauschalierten Einzelwertberichtigungen von 8 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €) zusammen.

Im Rahmen der Auflösungen wurden Rücknahmen von Einzelwertberichtigungen in Höhe von 26 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €) und Rücknahmen von pauschalierten Einzelwertberichtigungen in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) berücksichtigt.

Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten fielen in Höhe von 39 Mio. € (im Vorjahr: 47 Mio. €) an.

Erträge aus dem Eingang auf ausgebuchte Forderungen und sonstige Vermögenswerte waren in Höhe von 6 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) zu verzeichnen.

In der nachfolgenden Übersicht ist 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		
31.12.2012								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.202	18	4	0	0	2	24	4.226
Forderungen aus Finanzierung	40	3	17	2	8	2	32	72
Geleistete Anzahlungen	147	25	0	0	0	0	25	172
Übrige Vermögenswerte	630	16	1	3	0	65	85	715
Insgesamt	5.019	62	22	5	8	69	166	5.185
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	179	25	0	0	0	1	26	205
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
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	230	28	0	0	0	2	30	260

Der leichte Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betrifft im Wesentlichen die Segmente DB Bahn Regio und Beteiligungen/Sonstige; gegenläufige Entwicklungen ergaben sich im Segment DB Netze Fahrweg.

Der Anstieg der übrigen langfristigen Vermögenswerte ist darauf zurückzuführen, dass sich zum 31. Dezember 2012 in einigen Pensionsplänen eine rechnerische Überdeckung ergeben hat (Pension Asset), die aufgrund der Vorschriften des IAS 19 nicht mit dem Rückstellungsbetrag aus den anderen Pensionsplänen verrechnet werden darf und damit gesondert auszuweisen ist.

Aufgrund der großen Anzahl von Kunden in den jeweiligen operativen Segmenten ist bei den Lieferungs- und Leistungsorderungen 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-berichtigt	Weder wertgemindert 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
31.12.2012								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	215	2.973	870	162	60	64	63	50
Forderungen aus Finanzierung	0	59	4	0	0	1	1	8
Übrige Vermögenswerte	40	374	39	11	3	7	10	12
Insgesamt	255	3.406	913	173	63	72	74	70
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

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. €	2012	2011
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Zinsswaps	195	206
	195	206
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenswaps	937	1.954
Devisenforwards/-futures	882	579
Zins-Währungs-Swaps	3.965	3.615
	5.784	6.148
Volumenangabe – in bezeichnender Mengeneinheit		
SONSTIGE GESCHÄFTE		
Diesel in 1.000 t	1.861	1.658
Schweres Heizöl in 1.000 t	265	187
Kohle in 1.000 t SKE	2.054	1.660

Das Volumen der Zinsswaps ging leicht auf 195 Mio. € zurück, Neugeschäfte wurden nicht getätigt. Der Nominalwert der Zins-Währungs-Swaps erhöhte sich im Berichtsjahr um 350 Mio. € auf 3.965 Mio. €, da die Absicherungen für die emittierten Fremdwährungsanleihen und die Fremdwährungsdarlehen an Tochtergesellschaften, die jeweils in Euro umgewandelt wurden, auslaufende Geschäfte überkompensiert haben.

Der Bestand an Devisenswaps ging deutlich um 1.017 Mio. € auf 937 Mio. € zurück. Dies ist insbesondere auf die Ablösung einer kurzfristigen Finanzierung durch eine langfristige Finanzierung bei einer Tochtergesellschaft in Großbritannien zurückzuführen. Des Weiteren wurden neue kurzfristige Finanzierungen mit Devisenforwards abgesichert. Dies führte zu einem Anstieg des Volumens der Devisenforwards um 303 Mio. € auf 882 Mio. €.

Das Volumen der Energiepreissicherungen erhöhte sich insgesamt im Berichtsjahr durch einen Zuwachs von Sicherungsgeschäften.

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	
	2012	2011	2012	2011
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	0	0	34	23
Zinsforwards/-futures	0	0	0	0
	0	0	34	23
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	8	18	4	11
Devisenforwards/-futures	3	2	2	4
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	103	272	222	143
	114	292	228	158
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	87	159	53	8
	87	159	53	8
Insgesamt	201	451	315	189
Zinsbezogene Geschäfte	0	0	34	22
Währungsbezogene Geschäfte	105	251	197	126
Sonstige Geschäfte	73	116	35	7
Langfristiger Anteil	178	367	266	155
Kurzfristiger Anteil	23	84	49	34

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 Finanzverbindlichkeiten umgewandelt. Energiepreissicherungen dienen der Verringerung der Preisschwankungen beim Energiebezug.

Die negative Bewertung der Zinsswaps resultiert aus dem fortdauernden Absinken des Zinsniveaus seit Abschluss der Transaktionen. Deutliche Verschiebungen im internationalen Währungsgefüge, insbesondere die Aufwertung des Euro gegenüber dem japanischen Yen, führten bei den Zins-Währungs-Swaps zu einem Rückgang der Vermögenswerte und zu einem Anstieg der Schulden.

Die Wertentwicklung der Devisenswaps erklärt sich überwiegend aus deren gesunkenem Bestand.

Die rückläufige Marktbewertung der Energiepreisderivate geht hauptsächlich auf das Auslaufen günstiger Altsicherungen im Berichtsjahr zurück. Darüber hinaus führten sinkende Kohlepreise zu einer negativen Bewertung der Kohlepreissicherungen.

Die Marktwerte der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

in Mio. €	VERMÖGENSWERTE		SCHULDEN	
	2012	2011	2012	2011
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	0	0	34	23
	0	0	34	23
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	8	18	4	11
Devisenforwards/-futures	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	103	272	222	143
	111	290	226	154
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	87	159	53	8
	87	159	53	8
Insgesamt	198	449	313	185
Zinsbezogene Geschäfte	0	0	34	22
Währungsbezogene Geschäfte	104	251	197	126
Sonstige Geschäfte	73	116	35	7
Langfristiger Anteil	177	367	266	155
Kurzfristiger Anteil	21	82	47	30

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					
	2013	2014	2015	2016	2017	2018 ff.
TILGUNGEN						
EUR	-	-	-	-	-	-
USD	70	-	-	400	-	-
GBP	293	55	47	42	17	11
CHF	1	-	6	-	525	850
JPY	-	55.000	-	-	-	54.600
HKD	314	250	-	486	-	-
NOK	271	-	-	2.000	-	-
SEK	5.385	1.467	867	117	117	785
DKK	681	96	96	89	67	316
SGD	129	210	61	-	-	156
NZD	-	-	-	-	10	-
MXN	30	-	-	-	-	-
PLN	373	416	-	-	-	-
CZK	66	31	20	15	3	33
RON	15	-	-	-	-	-
SAR	13	-	-	-	-	-
AED	3	-	-	-	-	-
ZINSAHLUNGEN						
EUR	1	1	1	2	1	6
USD	9	8	9	10	-	-
GBP	7	5	3	2	1	1
CHF	22	22	22	21	21	50
JPY	1.562	1.562	658	658	658	1.849
HKD	22	16	10	10	-	-
NOK	75	68	68	68	-	-
SEK	233	124	69	37	32	81
DKK	25	21	18	15	13	13
SGD	16	11	7	5	5	3
NZD	1	1	1	1	1	-
MXN	-	-	-	-	-	-
PLN	40	22	-	-	-	-
CZK	3	2	2	1	1	3
RON	-	-	-	-	-	-
SAR	-	-	-	-	-	-
ENERGIE – IN MIO. €						
Diesel	409	394	337	80	24	25
Schweres Heizöl	33	45	44	4	-	-
Kohle	46	70	64	5	-	-

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 Method 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 Method. 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 Method. 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: –1 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	
	2012	2011	2012	2011
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	0	0	0	0
Zinsforwards/-futures	0	0	0	0
	0	0	0	0
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenforwards/-futures	3	2	2	4
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-/Währungs-Swaps	0	0	0	0
	3	2	2	4
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	0	0	0	0
	0	0	0	0
Insgesamt	3	2	2	4
Zinsbezogene Geschäfte	0	0	0	0
Währungsbezogene Geschäfte	1	0	0	0
Langfristiger Anteil	1	0	0	0
Kurzfristiger Anteil	2	2	2	4

(22) Flüssige Mittel

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Bankguthaben/Kassenbestände	2.173	1.702
Zahlungsmitteläquivalente	2	1
Insgesamt	2.175	1.703
Effektivzinssatz kurzfristiger Bankeinlagen in %	0,39	1,04
Durchschnittliche Laufzeit kurzfristiger Bankeinlagen in Monaten	0,1	0,1

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen in einem Korridor zwischen 0,0 und 1,9% (im Vorjahr: 0,3 bis 2,1%).

(23) Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Der Abgang von 11 Mio. € betrifft die zum Fair Value bewerteten Anteile an der PCC INTERMODAL S.A., Gdynia/Polen, die jetzt unter den zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden.

(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 aktive latente Steuern: 1 Mio. €) gebildet.

Rücklage aus der Marktbewertung von Cashflow-Hedges

Die Entwicklung der Rücklage ist nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	2012	2011
Stand zum 01.01.	23	38
Marktwertänderung	-369	78
Reklassifizierungen		
Finanzergebnis	165	-104
Zinsergebnis	3	0
Materialaufwand	1	1
Änderung latenter Steuern	58	10
Stand zum 31.12.	-119	23

Effekte aus der Reklassifizierung ergeben sich ausschließlich bei dieser Rücklage.

Unter den sonstigen Veränderungen in den Rücklagen werden im Wesentlichen Beträge, die aus Transaktionen in Bezug auf Reduzierungen oder Erhöhungen von Minderheitenanteilen zwischen den Aktionären der DB AG und den Minderheitsgesellschaftern resultieren, abgebildet.

(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 2012 gezahlten Dividende an den Aktionär.

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. Die Anteile Dritter an der Währungsrücklage betragen 3 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €). Darüber hinaus entfallen keine Anteile Dritter auf Rücklagen.

(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		
31.12.2012								
Darlehen des Bundes	215	206	197	188	169	814	1.574	1.789
Anleihen	749	508	696	1.563	1.795	8.785	13.347	14.096
Commercial Paper	0	0	0	0	0	0	0	0
Bankschulden	80	10	6	403	0	402	821	901
EUROFIMA-Darlehen	0	519	0	0	0	200	719	719
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	449	69	164	158	19	239	649	1.098
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	10	0	0	0	0	0	0	10
Insgesamt	1.503	1.312	1.063	2.312	1.983	10.440	17.110	18.613
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	221	725	197	188	169	1.016	2.295	2.516
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 Finanzierungsverbindlichkeiten	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 nahestehenden Unternehmen	819	206	716	188	180	1.140	2.430	3.249

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Marktwerte:

in Mio. €	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
	2012	2012	2011	2011
Darlehen des Bundes	1.789	2.068	2.092	2.289
Anleihen	14.096	15.742	12.634	13.595
Commercial Paper	0	0	202	202
Bankschulden	901	903	991	993
EUROFIMA-Darlehen	719	800	1.153	1.222
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	1.098	1.266	1.270	1.426
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	10	10	9	9
Insgesamt	18.613	20.789	18.351	19.736

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 (BSWAG) 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. €	2012	2011
Stand zum 01.01.	2.092	2.936
Tilgung	- 385	- 954
Umgliederungen	0	10
Aufzinsung	82	100
Stand zum 31.12.	1.789	2.092

Ein Darlehen in Höhe von 660 Mio. € war in vier gleichen Raten jeweils zum Beginn der Jahre 2009 bis 2012 zu tilgen. Für diesen Zeitraum waren die Tilgungsraten – anders als sonst – zu verzinsen.

Der Rückgang der Tilgungen gegenüber dem Vorjahr erklärt sich aus der vorfristigen Ablösung von Zinslosen Darlehen des Bundes in Höhe des Barwerts von 583 Mio. € im Jahr 2011.

Die begebenen Anleihen setzen sich aus nachfolgenden Transaktionen zusammen:

 in Mio. €	Emissionsvolumen	Emissionswährung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	Buchwert 2012	Marktwert 2012	Buchwert 2011	Marktwert 2011
NICHT BÖRSENNOTIERTE ANLEIHEN								
Gesamt DB AG	21	USD	-		0	0	16	16
Gesamt DB Finance	367	HKD, JPY, EUR	1,5-13,9		384	413	438	445
Insgesamt					384	413	454	461
BÖRSENNOTIERTE ANLEIHEN DER DB FINANCE:								
Anleihe 2001-2013	750	EUR	0,9	5,250	749	782	748	801
Anleihe 2002-2012	500	EUR	-	5,500	-	-	500	511
Anleihe 2003-2018	1.000	EUR	5,2	5,000	992	1.183	991	1.124
Anleihe 2003-2015	700	EUR	2,5	4,600	696	761	695	753
Anleihe 2004-2018	300	EUR	5,2	4,850	299	354	298	337
Anleihe 2004-2016	500	EUR	3,9	4,300	499	564	499	547
Anleihe 2004-2014	366	JPY	1,9	1,700	440	452	498	515
Anleihe 2006-2018	300	EUR	5,2	4,510	303	355	304	337
Anleihe 2006-2017	500	EUR	4,0	4,116	498	562	497	540
Anleihe 2007-2019	600	EUR	6,6	5,110	597	731	596	686
Anleihe 2009-2019	1.000	EUR	6,2	4,923	995	1.208	995	1.136
Anleihe 2009-2021	600	EUR	8,8	4,445	597	723	597	666
Anleihe 2009-2017	500	EUR	4,8	3,774	498	561	497	533
Anleihe 2010-2020	500	EUR	7,5	3,572	498	563	497	521
Anleihe 2010-2025	500	EUR	12,5	3,870	494	580	494	519
Anleihe 2010-2020	410	JPY	7,8	1,150	413	426	469	472
Anleihe 2010-2022	500	EUR	9,8	3,464	496	562	496	505
Anleihe 2010-2020	567	CHF	7,4	1,924	614	667	609	643
Anleihe 2011-2021	700	EUR	8,4	3,797	698	804	697	743
Anleihe 2011-2016	500	EUR	3,5	3,003	498	538	497	521
Anleihe 2011-2017	323	CHF	5,0	1,566	310	328	308	319
Anleihe 2011-2016	160	NOK	3,7	3,551	169	176	160	167
Anleihe 2011-2016	78	HKD	3,8	2,021	82	84	83	83
Anleihe 2011-2016	146	USD	3,9	FRN	152	155	155	155
Anleihe 2012-2017	124	CHF	4,6	0,799	124	127	-	-
Anleihe 2012-2024	83	CHF	11,1	1,586	82	86	-	-
Anleihe 2012-2024	500	EUR	11,2	3,119	494	540	-	-
Anleihe 2012-2022	495	GBP	9,5	2,821	487	503	-	-
Anleihe 2012-2017	368	GBP	4,8	1,456	366	369	-	-
Anleihe 2012-2023	400	EUR	10,1	2,116	396	398	-	-
Anleihe 2012-2072	75	GBP	59,9	4,524	73	81	-	-
Anleihe 2012-2016	97	NOK	3,7	3,179	103	106	-	-
Insgesamt					13.712	15.329	12.180	13.134
Anpassung aus Derivaten					0	0	0	0
Gesamtbetrag Anleihen					14.096	15.742	12.634	13.595

Im Jahr 2012 wurden eine fällig gewordene nicht börsennotierte Anleihe der DB AG über 20 Mio. USD (21 Mio. €), drei fällig gewordene nicht börsennotierte Anleihen der Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, über 250 Mio.

HKD (33 Mio. €), 75 Mio. CHF (51 Mio. €) und 5.000 Mio. JPY (42 Mio. €) sowie eine fällig gewordene börsennotierte Anleihe der DB Finance über 500 Mio. € getilgt.

Des Weiteren hat die DB Finance acht neue Anleihen emittiert. Dabei handelt es sich um eine nicht börsennotierte Anleihe über 98 Mio. € sowie um sieben börsennotierte Anleihen über 150 Mio. CHF (124 Mio. €), 100 Mio. CHF (83 Mio. €), 500 Mio. €, 400 Mio. GBP (495 Mio. €), 300 Mio. GBP (368 Mio. €), 400 Mio. €

und 60 Mio. GBP (75 Mio. €). Zudem wurde die im letzten Jahr begebene NOK-Anleihe um 750 Mio. NOK (97 Mio. €) auf 2.000 Mio. NOK (257 Mio. €) erhöht.

Die Bankschulden sind in der nachfolgenden Tabelle detailliert dargestellt:

Bankschulden – in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
				2012	2012	2011	2011
Bankdarlehen 2002 - 2016	EUR	3,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2002 - 2022	EUR	9,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003 - 2016	EUR	3,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003 - 2022	EUR	9,7	FRN	200	200	200	200
Sonstige				101	103	191	193
Insgesamt				901	903	991	993

Der Rückgang der sonstigen Bankschulden resultiert aus planmäßigen Tilgungen sowie aus vorfristig abgelösten Verbindlichkeiten von DB Arriva.

Bankschulden waren in Höhe von 22 Mio. € (im Vorjahr: 85 Mio. €) besichert. Besicherte Bankschulden sind akquisitionsbedingt, der Rückgang ist auf die vorfristige Ablösung von Verbindlichkeiten der DB Arriva zurückzuführen. Verbindlichkeiten werden im DB-Konzern grundsätzlich nicht besichert.

Dem DB-Konzern standen per 31. Dezember 2012 garantierte Kreditfazilitäten in einem Gesamtvolumen von 3.495 Mio. € (im Vorjahr: 3.871 Mio. €) zur Verfügung. Davon entfielen

2.030 Mio. € (im Vorjahr: 2.505 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 2012 in Anspruch genommen. Mit Umstellung dieser Back-up-Linien von 364 Tagen auf zwei Jahre konnte das Volumen reduziert werden. Globale Kreditfazilitäten über insgesamt 1.465 Mio. € (im Vorjahr: 1.366 Mio. €) dienen der Working-Capital- und der 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 der EUROFIMA – in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
				2012	2012	2011	2011
Darlehen 2000 - 2014	EUR	1,8	5,970	219	240	219	244
Darlehen 2001 - 2014	EUR	1,7	5,410	300	325	300	330
Darlehen 2002 - 2012	EUR	-	FRN	-	-	34	34
Darlehen 2002 - 2012	EUR	-	FRN	-	-	400	400
Darlehen 2010 - 2021	EUR	8,8	4,050	200	235	200	214
Insgesamt				719	800	1.153	1.222

Im Berichtsjahr wurden zwei fällige EUROFIMA-Darlehen über insgesamt 434 Mio. € getilgt. Es wurden keine neuen EUROFIMA-Darlehen aufgenommen. Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA sind aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeugen) gesichert.

Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing betreffen mit 378 Mio. € (im Vorjahr: 397 Mio. €) Immobilienleasingverträge über verschiedene Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG und ein Logistikzentrum der Schenker

Deutschland AG in Echingen sowie mit 361 Mio. € (im Vorjahr: 469 Mio. €) Leasingverträge über diverses Rollmaterial (Triebzüge, Lokomotiven, Waggons) sowie 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	Marktwert	Buchwert	Marktwert
					2012	2012	2011	2011
FINANZIERUNGSLEASING ÜBER MOBILIEN								
Doppelstockwagen (1994)	174	DEM	0,0	5,87	0	0	87	90
Lokomotiven/Güterwagen (1999)	182	NLG	0,3	5,69 - 5,83	15	15	16	17
Güterlokomotiven (2000)	101	DEM	3,0	5,35	60	68	65	73
Güterlokomotiven (2000)	154	EUR	4,0	5,40	108	124	115	130
Lokomotiven (2001)	178	EUR	2,5 - 4,0	4,87	127	142	134	147
Nahverkehrsdieseltriebwagen (2009)	55	EUR	6,0	8,34	51	69	52	70
					361	418	469	527
FINANZIERUNGSLEASING ÜBER IMMOBILIEN								
Logistikzentrum (1986)	24	DEM	3,0	8,50	5	5	7	8
Bahnhofsempfangsgebäude (1998)	497	DEM	0,3 - 9,0	4,00 - 5,95	373	385	390	408
					378	390	397	416
Sonstige					359	458	404	483
Insgesamt					1.098	1.266	1.270	1.426

Die vorbezeichneten Finanzierungsleasingverträge über Lokomotiven und Triebzüge sind im Rahmen einer festen Grundmietzeit unkündbar und haben eine maximale Restlaufzeit von sechs 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 und vorzeitigen Ablösungen im Segment DB Arriva sowie im Wesentlichen aus der Beendigung eines Finanzierungsleasingvertrags über Doppelstockwagen in Deutschland.

Die Finanzierungsleasingverträge für die Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG haben eine maximale Restlaufzeit von neun Jahren und sind im Rahmen der festen Grundmietzeit unkündbar. Zum Ende der Vertragslaufzeit verfügt der Leasingnehmer über ein Ankaufsrecht zum Festpreis. Im Fall 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 989 Mio. € (im Vorjahr: 1.087 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 108 Mio. € (im Vorjahr: 115 Mio. €) sowie den Buchwert eines Umrichterwerksvertrags der DB Energie GmbH in Höhe von 49 Mio. € (im Vorjahr: 52 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		
31.12.2012								
Mindestleasingzahlungen (nominal)	494	106	197	182	36	415	936	1.430
abzüglich des zukünftigen Zinsaufwands	45	37	33	24	17	176	287	332
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	449	69	164	158	19	239	649	1.098
31.12.2011								
Mindestleasingzahlungen (nominal)	262	499	104	196	180	412	1.391	1.653
abzüglich des zukünftigen Zinsaufwands	70	47	36	33	23	174	313	383
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	192	452	68	163	157	238	1.078	1.270

(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		
31.12.2012								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	4.406	47	32	32	33	119	263	4.669
Sonstige / Übrige Verbindlichkeiten	2.986	13	16	10	8	36	83	3.069
Insgesamt	7.392	60	48	42	41	155	346	7.738
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	1.275	27	24	25	27	109	212	1.487
davon erhaltene Anzahlungen	104	27	24	25	27	109	212	316
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	315	0	0	0	0	0	0	315
31.12.2011								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	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 nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	1.400	37	27	24	25	136	249	1.649
davon erhaltene Anzahlungen	141	37	27	24	25	136	249	390
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	327	0	0	0	0	0	0	327

Die sonstigen/übrigen Verbindlichkeiten betreffen im Einzelnen:

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
PERSONALBEZOGENE VERBINDLICHKEITEN		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	306	290
Verbindlichkeiten für nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistungen	244	237
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	96	88
Verbindlichkeiten für Abfindungen	19	21
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	7	8
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	16	16
Sonstige Personalverpflichtungen	587	598
SONSTIGE STEUERN		
Umsatzsteuer	62	73
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	107	93
Übrige Steuern	101	128
Verbindlichkeiten aus Zinsen	255	251
Erlösschmälerungen	107	113
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	94	111
Verbindlichkeiten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz	8	6
Verbindlichkeiten aus Rückgabeverpflichtungen	2	2
Übrige Verbindlichkeiten	1.058	1.019
Insgesamt	3.069	3.054

Die sonstigen Personalverpflichtungen enthalten auch Tantiemeverpflichtungen.

Die anderen Verbindlichkeiten waren im Berichtsjahr mit 0 Mio. € besichert (im Vorjahr: 0 Mio. €).

(30) Ertragsteuerschulden

Die Ertragsteuerschulden per 31. Dezember 2012 betrafen insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden in Großbritannien, Australien und Italien.

(31) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Buchwerte und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien.

BILANZKLASSEN ZUM 31.12.2012 – 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
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
Sonstige/Übrige 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	1	0
Derivative Finanzinstrumente	1	0
Insgesamt langfristige finanzielle Vermögenswerte	1	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
Sonstige/Übrige 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
15	0	0	0	0	15	n/a
0	0	0	0	0	0	n/a
0	2	0	0	0	2	2
15	2	0	0	0	17	2
0	0	0	24	0	24	24
0	0	0	4	0	4	4
0	0	0	0	28	28	28
0	0	0	0	25	25	n/a
0	0	0	0	58	58	n/a
0	0	0	25	2	27	27
0	0	0	53	113	166	83
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	104	104	104
0	0	0	0	73	73	73
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	1	1
0	0	0	0	177	178	178
15	2	0	53	290	361	263
0	0	0	0	0	0	n/a
0	0	0	0	0	0	n/a
0	4	0	0	0	4	4
0	4	0	0	0	4	4
0	0	0	4.202	0	4.202	4.202
0	0	0	26	0	26	26
0	0	0	0	14	14	14
0	0	0	0	147	147	147
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	168	168	168
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	431	31	462	462
0	0	0	457	360	817	817
0	0	0	0	7	7	7
0	0	0	0	14	14	14
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	21	23	23
0	0	0	2.175	0	2.175	2.175
0	0	0	0	0	0	0
0	4	0	6.834	381	7.221	7.221

²⁾ Anschaffungskosten.

³⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

BILANZKLASSEN ZUM 31.12.2011 – AKTIVA

	ZU HANDELSZWECKEN GEHALTEN (HELD FOR TRADING) ¹⁾	HELD TO MATURITY
	Fair Value (erfolgswirksam)	at amortised Cost/ fortgeführte AK ²⁾
 Bewertungskategorie (nach IAS 39) – in Mio. €		
BILANZKLASSEN		
AKTIVA		
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE		
Anteile an verbundenen Unternehmen (at Cost)	0	0
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
Plan Assets nach IAS 19	0	0
Sonstige übrige 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
Sonstige übrige 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
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 31.12.2012 – 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	1.574	0	1.574	1.853
Anleihen	0	0	13.347	0	13.347	14.993
Commercial Paper	0	0	0	0	0	0
Bankschulden	0	0	821	0	821	821
EUROFIMA-Darlehen	0	0	719	0	719	800
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0	649	649	817
Finanzschulden	0	0	16.461	649	17.110	19.284
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	0	0	48	215	263	48
Sonstige /Übrige Verbindlichkeiten	0	0	83	0	83	83
Übrige Verbindlichkeiten	0	0	131	215	346	131
Zinsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	34	34	34
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	197	197	197
Commodity-Derivate – Hedging	0	0	0	35	35	35
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0	0	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente	0	0	0	266	266	266
Insgesamt langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	0	0	16.592	1.130	17.722	19.681
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN						
Darlehen des Bundes	0	0	215	0	215	215
Anleihen	0	0	749	0	749	749
Commercial Paper	0	0	0	0	0	0
Bankschulden	0	0	80	0	80	80
EUROFIMA-Darlehen	0	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0	449	449	449
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	10	0	10	10
Finanzschulden	0	0	1.054	449	1.503	1.503
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	0	0	4.302	104	4.406	4.406
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	0	0	4.302	104	4.406	4.406
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	0	0	0	269	269	269
Sonstige /Übrige Verbindlichkeiten	0	0	1.442	1.275	2.717	2.717
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	1.442	1.544	2.986	2.986
Zinsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	0	0	0
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	29	29	29
Commodity-Derivate – Hedging	0	0	0	18	18	18
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	2	0	0	0	2	2
Commodity-Derivate – Non-Hedge	0	0	0	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente	2	0	0	47	49	49
Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	0	0	0	0	0	0
Insgesamt kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	2	0	6.798	2.144	8.944	8.944

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 31.12.2011 – 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
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
Sonstige/Übrige 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
Commodity-Derivate – Non-Hedge	0	0	0	0	0	0
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.

Das Nettoergebnis enthält insbesondere ein Zinsergebnis von – 685 Mio. € (im Vorjahr: – 661 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

Die Altersversorgung im DB-Konzern umfasst sowohl solche für Beamte als auch solche für Arbeitnehmer.

ALTERSVERSORGUNG FÜR BEAMTE

Die den Gesellschaften des DB-Konzerns zugewiesenen Beamten erhalten nach ihrer Zuruhesetzung durch das Bundeseisenbahnvermögen (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 von 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 Zweck 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 (ent-


gelt- 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 von Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen und anteilig bilanziert. Die entsprechenden Pensionsverpflichtungen sind weitestgehend durch Fondsvermögen gedeckt.

Einige Gesellschaften leisten im Rahmen einer Franchisevereinbarung für die auf die Dauer der Vereinbarung (Franchisedauer) entliehenen Arbeitnehmer Beiträge an das britische Railway Pension Scheme. Die Verpflichtungen gegenüber diesen Mitarbeitern sowie das Planvermögen werden vollständig bilanziert. Im Rahmen der Bilanzierung des Effekts aus Franchisevereinbarungen wird der Teil der Unter- oder Überdeckung berücksichtigt, der voraussichtlich nicht durch den DB-Konzern finanziert werden wird.

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 ist in nachfolgender Tabelle unterlegt:

 in Mio. €	2012	2011
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	3.684	3.084
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	2.596	1.992
Gesamtverpflichtung zum 31. 12.	6.280	5.076
Zeitwert des Planvermögens zum 31. 12.	-2.891	-2.597
Nicht erfasste versicherungsmathematische Verluste	-1.078	-305
Effekt aus Kostenaufteilung	-193	-129
Effekt aus Franchisevereinbarungen	-106	-64
Nicht erfasster nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	0	0
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	0	0
In der Bilanz als Pension Asset erfasster Vermögenswert	59	0
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	2.071	1.981

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

in Mio. €	2012	2011
Verpflichtungsumfang zum 01.01.	5.076	4.844
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	119	119
Arbeitnehmerbeiträge	42	31
Zinsaufwand	198	187
Rentenzahlungen	-198	-153
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	2	11
Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	-1	0
Plankürzungen	-16	-1
Transfers	-2	43
Änderung Konsolidierungskreis	4	0
davon Zugang Konsolidierungskreis	4	0
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	989	-88
Währungseffekte	67	83
Verpflichtungsumfang zum 31.12.	6.280	5.076

Die Entwicklung des Planvermögens ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

in Mio. €	2012	2011
Zeitwert des Planvermögens zum 01.01.	2.597	2.442
Arbeitgeberbeiträge	90	77
Arbeitnehmerbeiträge	40	29
Erwartete Erträge aus Planvermögen	123	133
Rentenzahlungen	-129	-91
Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	-1	0
Plankürzungen	0	0
Transfers	4	57
Änderung Konsolidierungskreis	2	0
davon Zugang Konsolidierungskreis	2	0
Versicherungsmathematische Verluste (-)/Gewinne	110	-121
Währungseffekte	55	71
Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	2.891	2.597

Bei dem angesetzten Planvermögen handelt es sich um:

in Mio. €	2012	2011
Aktien und sonstige Wertpapiere	1.687	1.944
Zinstragende Wertpapiere	541	376
Immobilien oder andere selbst genutzte Vermögenswerte	4	4
Rückdeckungsversicherungen	153	150
Andere Vermögenswerte	506	123
	2.891	2.597
davon als Pension Asset erfasster Vermögenswert	-59	0
	2.832	2.597

Die tatsächlichen Erträge aus Planvermögen betragen 233 Mio. € (im Vorjahr: Erträge 12 Mio. €).

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung ist nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	2012	2011
Rückstellung zum 01.01.	1.981	1.938
Pensionsaufwand	189	194
Arbeitgeberbeiträge	-90	-77
Rentenzahlungen	-69	-62
Transfers	-6	-14
Änderung Konsolidierungskreis	2	0
davon Zugang Konsolidierungskreis	2	0
Währungseffekte	5	2
Als Pension Asset erfasster Vermögenswert	59	0
Rückstellung zum 31.12.	2.071	1.981

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung zu berücksichtigenden Aufwendungen sind nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	2012	2011
Amortisation des nicht realisierten Gewinns (-)/Verlusts	7	9
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	119	119
Arbeitnehmerbeiträge	2	2
Zinsaufwand	198	187
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	2	11
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-123	-133
Plankürzungen	-16	-1
Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	0	0
Asset Ceiling	0	0
Pensionsaufwand	189	194

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 %	2012	2011
Rechnungszinsfuß	3,00 ¹⁾ /4,40 ²⁾	4,25 ¹⁾ /5,00 ²⁾
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50 ¹⁾ /3,50 ³⁾ /3,80 ⁴⁾	2,50 ¹⁾ /4,00 ³⁾ , ⁴⁾
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00 ¹⁾ /2,10 ²⁾	2,00 ¹⁾ /2,00 ²⁾
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67	2,67
Erwarteter Vermögensertrag	1,25 - 6,55	1,25 - 8,00

¹⁾ Inland und Ausland (außer Großbritannien).

²⁾ Großbritannien.

³⁾ DB Schenker Rail (UK).

⁴⁾ Segment DB Arriva.

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 2013 werden direkte Rentenzahlungen von 76 Mio. € sowie Einzahlungen in das Planvermögen von 88 Mio. € erwartet.

in Mio. €	2012	2011	2010	2009	2008
Barwert der Versorgungsverpflichtung zum 31.12.	6.280	5.076	4.844	3.104	2.581
Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	-2.891	-2.597	-2.442	-1.010	-813
Defizit	3.389	2.479	2.402	2.094	1.768
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Pensionsverpflichtung	26	-11	-85	91	3
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	-110	121	-148	-88	368

(33) Sonstige Rückstellungen

in Mio. €	PERSONALBEZOGENE RÜCKSTELLUNGEN		ERLÖS-SCHMÄLERUNGEN		RÜCKSTELLUNGEN FÜR DROHENDE VERLUSTE		STILLEGUNGS-VERPFLICHTUNGEN		UMWELTSCHUTZ		ÖBRIGE RÜCKSTELLUNGEN		INSGESAMT	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Stand zum 01.01.	1.148	1.327	549	579	433	445	465	374	1.438	1.490	1.577	2.041	5.610	6.256
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	1	0	0	1	2	0	0	0	0	2	4	3	7
Änderung Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1	3
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1	3
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inanspruchnahme	-248	-241	-143	-172	-177	-142	-23	-20	-63	-58	-390	-499	-1.044	-1.132
Auflösung	-180	-260	-112	-88	-61	-40	-8	-3	-201	0	-326	-340	-888	-731
Umgliederung	-5	-32	-5	0	0	-1	0	0	0	-1	43	9	33	-25
Zuführung	429	318	263	230	205	151	39	75	1	7	388	347	1.325	1.128
Auf- und Abzinsung	58	35	0	0	14	18	23	39	4	0	23	12	122	104
Stand zum 31.12.	1.202	1.148	552	549	415	433	496	465	1.179	1.438	1.318	1.577	5.162	5.610

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 31.12.2012								
Personalbezogene Rückstellungen	335	164	94	41	112	456	867	1.202
Erlösschmälerungen	552	0	0	0	0	0	0	552
Rückstellungen für drohende Verluste	128	93	80	69	33	12	287	415
Stilllegungsverpflichtungen	32	32	32	32	32	336	464	496
Umweltschutz	83	70	73	69	68	816	1.096	1.179
Übrige Rückstellungen	983	113	42	29	25	126	335	1.318
Insgesamt	2.113	472	321	240	270	1.746	3.049	5.162
STAND ZUM 31.12.2011								
Personalbezogene Rückstellungen	339	171	103	59	97	379	809	1.148
Erlösschmälerungen	549	0	0	0	0	0	0	549
Rückstellungen für drohende Verluste	143	70	85	51	46	38	290	433
Stilllegungsverpflichtungen	32	0	0	0	0	433	433	465
Umweltschutz	86	80	84	82	95	1.011	1.352	1.438
Übrige Rückstellungen	1.086	270	59	30	22	110	491	1.577
Insgesamt	2.235	591	331	222	260	1.971	3.375	5.610

UMWELTSCHUTZRÜCKSTELLUNGEN

In den Umweltschutzrückstellungen sind mit 1.159 Mio. € (im Vorjahr: 1.417 Mio. €) Sanierungsverpflichtungen der DB AG enthalten. Zur Wahrnehmung der in den Umweltschutzrückstellungen berücksichtigten Sanierungsverpflichtungen hat die DB AG

- > das 4-Stufen-Programm Bodensanierung,
- > das 3-Stufen-Kanalprogramm und
- > das 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-Programm Deponiestilllegung 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.

Zum Jahresabschluss sind die auf die einzelnen Programme entfallenden Rückstellungsanteile überprüft und angepasst worden. Im Ergebnis führte diese Überprüfung zur Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 200 Mio. €. Damit einher geht auch eine Verlängerung der Laufzeit auf 2032 (bisher 2028).

PERSONALBEZOGENE RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Personalvertragliche Verpflichtungen	730	659
Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen	215	239
Jubiläumsrückstellungen	109	108
Sonstige	148	142
Insgesamt	1.202	1.148

Die personalbezogenen Rückstellungen enthalten Verpflichtungen, die sich aus dem arbeitsrechtlichen Anspruch vieler Beschäftigter sowie der Bereitschaft der DB AG ergeben, 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 Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen berücksichtigen die Verpflichtungen aus tarifvertraglichen Regelungen und wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt.

STILLEGUNGSRÜCKSTELLUNGEN

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 Prozessrisiken, Rückbau- und Abbruchverpflichtungen, Drittverpflichtungen für Instandhaltungen, Schadenersatz, sonstige Steuern sowie sonstige Immobilienrisiken eine Vielzahl weiterer Sachverhalte, die im Einzelfall von untergeordneter Bedeutung sind.

(34) Passive Abgrenzungen

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	1.408	1.565
Erlösabgrenzungen	498	462
Abgegrenzte Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Geschäften	31	43
Sonstige	280	245
Insgesamt	2.217	2.315
Langfristiger Anteil	1.510	1.657
Kurzfristiger Anteil	707	658

Die abgegrenzten öffentlichen Zuwendungen betreffen im Wesentlichen den Zinsvorteil (Unterschiedsbetrag zwischen Nominal- und Barwert) aus den zinslos gewährten Darlehen, der sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt hat:

in Mio. €	2012	2011
Stand zum 01.01.	1.363	1.537
Zugang	0	0
Umgliederungen	0	-2
Auflösung	-144	-172
Stand zum 31.12.	1.219	1.363

Ein Teil der Auflösung im Berichtsjahr resultiert mit 59 Mio. € (im Vorjahr: 30 Mio. €) aus der geänderten Methodik zur Auflösung passiver Abgrenzungen. Der übrige Teil entfällt auf die Auflösung fortgeführter Abgrenzungen entsprechend der geplanten Nutzungsdauer des finanzierten Anlagevermögens. Im Vorjahr entfiel mit 58 Mio. € ein Teil der Auflösung auf die Kompensation des Aufzinsungsbetrags des Barwerts zinslos gewährter Darlehen des Bundes.

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 IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) erstellt. Die Zahlungsströme werden nach den Bereichen gewöhnliche Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Die Darstellung des Mittelflusses aus der gewöhnlichen 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.

Mittelfluss 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 deutliche Anstieg des Mittelzuflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit ergibt sich einerseits aus einem um 189 Mio. € deutlich gestiegenen Ergebnis vor Steuern, einem im Vergleich zum Vorjahr erhöhten Rückgang der derivativen Finanzinstrumente sowie einem verminderten Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Andererseits ergaben sich eine verminderte Inanspruchnahme der sonstigen Rückstellungen sowie ein Anstieg der passiven Abgrenzungen.

Der Anstieg der zahlungsunwirksamen Erträge im Vergleich zum Vorjahr resultiert insbesondere aus gestiegenen Erträgen aus der Auflösung von sonstigen Rückstellungen; die zahlungsunwirksamen Aufwendungen stiegen durch erhöhte Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen. Insgesamt haben sich die sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge vermindert.

Mittelfluss 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 gestiegene Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich im Wesentlichen aus den um 7% gestiegenen Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen bei gleichzeitigem Rückgang des Einzahlungssaldos aus Investitionszuwendungen. Die Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen (im Berichtszeitraum 14 Mio. €, insbesondere für den Erwerb von Suomen Kiitoautot; im Vorjahr 16 Mio. € für den Erwerb von Grand Central und Jean Heck) blieben nahezu unverändert. Daneben führten der Rückgang der Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten sowie gestiegene Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Vermögenswerten (insbesondere aus dem Verkauf der METRANS a.s.) gegenüber dem Vorjahr zu einem verminderten Mittelzufluss.

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.

In den Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen sind 4 Mio. € nachträgliche Kaufpreiszahlung aus dem Erwerb von Grand Central aus den bedingten Kaufpreisbestandteilen enthalten.

Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus dem Saldo von Ein- und Auszahlungen aus begebenen Anleihen, aufgenommenen Bankschulden und Darlehen sowie Auszahlungen für die Tilgung der Darlehen des Bundes.

Der deutlich geringere Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit resultiert aus einer um 25 Mio.€ erhöhten Gewinnausschüttung an den Bund, aus im Saldo gestiegenen Zuflüssen aus der Begebung und Tilgung von Anleihen, einer verminderten Rückzahlung der Darlehen des Bundes sowie einem Zahlungssaldo aus der Rückzahlung von Finanzmitteln, insbesondere aus der Tilgung von EUROFIMA-Darlehen (434 Mio.€).

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.
- > **DB Arriva**
Im Segment DB Arriva sind alle europäischen Nahverkehrsaktivitäten (Schiene und Bus) außerhalb Deutschlands gebündelt.
- > **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, Frankreich, Polen und Spanien.
- > **DB Schenker Logistics**
Im Segment DB Schenker Logistics werden alle globalen Logistikaktivitäten des DB-Konzerns geführt. Diese umfassen Speditions-, Transport- und sonstige Servicedienstleistungen im Waren- und Güterverkehr.
- > **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 Bahnhofsflächen 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.

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.

Die in den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten dargestellten Erträge und Aufwendungen sind um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach außergewöhnlichen Charakter haben, bereinigt. Eine generelle Bereinigung erfolgt für Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen sowie in Höhe der Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden. Darüber hinaus wird eine Bereinigung für Einzelsachverhalte vorgenommen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Diese werden in der Spalte Überleitung 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 (gemäß IAS 1)«).

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 Lease sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen. Die Netto-Finanzschulden der Segmente enthalten zudem die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Konzernfinanzierung und konzerninternem Finance Lease.

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 Konzern-Abschluss 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 Konzern-Abschluss. 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 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 Energiepreissrisiken

Der DB-Konzern ist als international tätiger Mobilitäts-, Transport- und Logistikkonzern Finanzrisiken durch Veränderungen von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Energiepreissrisiken 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 Energiepreissrisiken 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 (BaFin) 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 Energiepreissrisiken 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 können Zinsderivate wie Zinsswaps, -caps, -floors und -collars eingesetzt werden.

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			
	2012		2011	
	+100 BP ¹⁾	-100 BP ¹⁾	+100 BP ¹⁾	-100 BP ¹⁾
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+5	-4	-17	+18
davon ergebniswirksam	+3	-3	-12	+12
davon direkt im Eigenkapital	+2	-1	-5	+6

¹⁾ Basispunkte.

Die Umkehrung der Zinssensitivitäten im Vergleich zum Vorjahr resultiert einerseits aus dem Auslaufen von variabel verzinslichen Verbindlichkeiten und andererseits aus dem deutlich erhöhten Liquiditätsbestand der DB AG.

Fremdwährungsrisiken

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 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			
	2012		2011	
	+10 %	-10 %	+10 %	-10 %
GBP	+12	-15	+23	-28
CHF	+1	-1		
HKD	-3	+3		
SGD	+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.

Energiepreissrisiken

Der DB-Konzern ist der größte Stromabnehmer in Deutschland. Darüber hinaus besteht ein erheblicher Bedarf an Dieseldieselkraftstoff. 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			
	2012		2011	
	+ 10 %	- 10 %	+ 10 %	- 10 %
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+ 152	- 152	+ 126	- 126
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	+ 153	- 153	+ 127	- 127
Diesel	+ 128	- 128	+ 107	- 107
Kohle	+ 14	- 14	+ 12	- 12
Schweres Heizöl	+ 11	- 11	+ 8	- 8

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.


Um das Adressenausfallrisiko zu minimieren, hat der DB-Konzern damit begonnen, Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) abzuschließen. In den CSA wird die wechselseitige Stellung von Sicherheiten in bar vereinbart. 2012 wurden mit acht Banken CSA abgeschlossen. Ein Austausch hat im Berichtsjahr noch nicht stattgefunden.

Das aus den derivativen Finanzinstrumenten zum Bilanzstichtag resultierende maximale Adressenausfallrisiko beträgt 201 Mio. € (im Vorjahr: 451 Mio. €). Der Rückgang 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 67 Mio. € und besteht gegenüber einer Bank mit einem Moody's-Rating von A2. 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:

 Fälligkeitsanalyse finanzieller Verpflichtungen zum 31.12.2011 – in Mio. €	2012		2013		2014-2016		2017-2021		2022 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	-76	-	-41	-	-56	-	-2	-	-	-
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-90	-307	-81	-410	-163	-1.616	-89	-1.628	-	-
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-1.933	-	-21	-	-15	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-571	-	-2	-	-1	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FINANZGARANTIE	-	195	-	-	-	-	-	-	-	-

Einbezogen wurden alle Instrumente, die zum Jahresresultimo 2012 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 2012 (im Vorjahr: am 31. Dezember 2011) gültigen Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind dem frühestmöglichen Zeitsegment zugeordnet.

Den finanziellen Verbindlichkeiten stehen flüssige Mittel in Höhe von 2.175 Mio. € gegenüber, die sich jeweils hälftig aus Kontoguthaben und kurzfristigen Festgeldanlagen zusammensetzen.

SONSTIGE ANGABEN


(35) Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen bestanden per 31. Dezember 2012 in Höhe von 53 Mio. € (im Vorjahr: 51 Mio. €), sie 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 Anstieg ergibt sich aus der Erhöhung eines Erstattungsanspruchs.

Im Berichtsjahr wurden Aktivverfahren und behördliche Untersuchungen zu diversen Kartellsachverhalten eingeleitet oder weitergeführt. Zum Bilanzstichtag sind für sämtliche Aktivverfahren aufgrund der hohen Unsicherheit bezogen auf Erstattungsansprüche, -zeitpunkt und -wahrscheinlichkeit keine Eventualforderungen erfasst.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

 in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Eventualschulden aus		
der Begebung und Übertragung von Wechseln	-	-
der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	-	-
Gewährleistungsverpflichtungen	0	1
Sonstige Eventualschulden	105	99
Insgesamt	105	100

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 2012 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 97 Mio. € (im Vorjahr: 137 Mio. €). Des Weiteren dienten Sachanlagen mit Buchwerten von 159 Mio. € (im Vorjahr: 223 Mio. €) der Besicherung von Krediten. Der Ausweis betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge und Busse, die bei den operativen Gesellschaften des Segments DB Arriva im Einsatz sind.

Seit Herbst 2007 haben Kartellbehörden weltweit Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche geführt. Die EU-Kommission hat am 28. März 2012 gegen Schenker/BAX ein Bußgeld in Höhe von insgesamt 34,9 Mio. € verhängt. Gegen die Bußgeldentscheidung haben Schenker und BAX am 12. Juni 2012 Klage eingereicht.

Das US-Justizministerium (DOJ) hat am 30. September 2010 mit der Schenker AG und der BAX Global Inc. vergleichsweise Regelungen (»Plea Agreements«) zur Beendigung der in den USA anhängigen Kartellverfahren geschlossen. Nach den Plea Agreements belaufen sich die Geldstrafen für die Schenker AG auf 3,53 Mio. USD und für BAX Global Inc. auf 19,75 Mio. USD. Im Gegenzug hat sich das DOJ verpflichtet, auf eine Anklageerhebung gegen die Schenker AG und die BAX Global Inc. zu verzichten. Der Vergleich wurde am 9. Dezember 2011 gerichtlich bestätigt.

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.

Verfahren weiterer Kartellbehörden wurden zwischenzeitlich eingestellt beziehungsweise beendet. Mit einem Abschluss aller kartellbehördlichen Verfahren ist nicht vor Ende des Jahres 2013 zu rechnen.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

Der Vorstand hat dem Aufsichtsrat am 12. Dezember 2012 eine überarbeitete Kostenprognose für das Projekt »Stuttgart 21« mit prognostizierten Mehrkosten vorgelegt. Eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen soll voraussichtlich am 5. März 2013 in einer außerordentlichen Aufsichtsratssitzung getroffen werden.

Die Aufstellung dieses Konzern-Abschlusses erfolgt unter der Prämisse, dass das Projekt fortgeführt wird.

Bei Nichtfortführung des Projekts würden sich unmittelbar wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben. Diese betreffen unter anderem die Bewertung des Sachanlagevermögens, Verpflichtungen zur Rücknahme von in Vorjahren veräußerten Liegenschaften mit Rückzahlung der vereinnahmten Verkaufspreise zuzüglich Zinsen, die Rückzahlung von erhaltenen Investitionszuschüssen sowie Schadenersatzleistungen für die Stornierung bestellter Bauleistungen und abgeschlossener Planungsverträge.

(36) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt zum 31. Dezember 2012 20.280 Mio. € (im Vorjahr: 18.632 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. €	31.12.2012	31.12.2011
Bestellobligo für den Erwerb von		
Sachanlagevermögen	13.951	12.501
immateriellen Vermögenswerten	2	3
Ausstehende Einlagen	389	387
Insgesamt	14.342	12.891

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen resultiert im Wesentlichen aus einem gestiegenen kontrahierten Investitionsvolumen aufgrund eigener Bauleistungen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben »Stuttgart 21« und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. 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 389 Mio. € (im Vorjahr: 387 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	
	31.12.2012	31.12.2011
bis 1 Jahr	1.319	1.220
1 bis 2 Jahre	899	871
2 bis 3 Jahre	737	666
3 bis 4 Jahre	586	537
4 bis 5 Jahre	486	476
über 5 Jahre	1.911	1.971
Insgesamt	5.938	5.741

Der leichte Anstieg reflektiert im Wesentlichen die Verlängerung bestehender Mietverträge.

(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 Ausbautvorhaben 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 dem Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) genehmigen zu lassen. Das erste Genehmigungsverfahren – rückwirkend für die Jahre 2005 bis 2013 – ist abgeschlossen. Die Kostenprüfung für die zweite Anreizregulierungsperiode (2014 bis 2018) läuft zurzeit.

Die DB Netz AG, die DB Station & Service AG sowie die DB Energie GmbH haben im Berichtsjahr insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von 8.398 Mio. € (im Vorjahr: 8.299 Mio. €) erzielt, davon 2.360 Mio. € (im Vorjahr: 2.284 Mio. €) gegenüber konzernexternen 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 4.266 Mio. € (im Vorjahr: 4.276 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 nicht auffangen.

Darüber hinaus existieren im Segment DB Arriva ähnlich gelagerte Verkehrsverträge mit ausländischen Bestellerorganisationen mit einem Volumen von 471 Mio. € (im Vorjahr: 328 Mio. €) (siehe Anhangziffer (1)).

Die Zahl der insgesamt gesicherten Verkehrsverträge bleibt bis Ende 2014 konstant, 75 % der Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens 2017, 50 % bis mindestens 2020 und 25 % bis mindestens 2025. Eine Kündigung des jeweiligen Verkehrsvertrags durch den Besteller während der Laufzeit ist nur aus wichtigem Grund möglich.

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 im Kapitel »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	
	2012	2011
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.658	1.712
Geleistete Miet- und Leasingzahlungen	1	0
Erhaltene Lizenzen	0	0
Erhaltene Investitionszuschüsse	4.116	4.396
Erhaltene sonstige Ertragszuschüsse	186	243
	5.961	6.351
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	322	332
Erhaltene Miet- und Leasingzahlungen	10	11
Sonstige erbrachte Leistungen	108	110
Rückführung Darlehen	385	1.225
Rückführung Investitionszuschüsse	110	120
Rückführung sonstige Ertragszuschüsse	3	1
	938	1.799
SONSTIGE ANGABEN		
Unbesicherte Forderungen ¹⁾	103	78
Ungesicherte Verbindlichkeiten ¹⁾	2.079	2.387
Bestand der erhaltenen Bürgschaften ¹⁾	1.595	2.023

¹⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

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 Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich.

Die Agentur für Arbeit erstattete dem DB-Konzern im Jahr 2012 beantragte Förderleistungen nach dem Altersteilzeitgesetz § 3 AltTZG i.V.m. §§ 4, 16 AltTZG in Höhe von rund 20 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. Im Rahmen des im Jahr 2012 unterzeichneten Infrastrukturbeschleunigungsprogramms (IBP) stellte der Bund der DB AG Mittel für Maßnahmen an Personenbahnhöfen zur Verfügung. Die rückwirkende Erhöhung der Planungskostenpauschale für die Jahre 2009 bis 2011 führte im Geschäftsjahr zur Auszahlung eines Zuschusses an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

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.

Investitionszuschüsse im Rahmen der Konjunkturprogramme (KP) I und II wurden der DB AG letztmalig im Jahr 2011 ausgereicht. Die Weiterfinanzierung begonnener Bedarfsplanmaßnahmen – KP I – erfolgte im Jahr 2012 im Bereich Fahrweg zulasten §§ 8–10 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) beziehungsweise bei Personenbahnhöfen zulasten der LuFV. Die Fertigstellung von KP-II-Vorhaben wird bei Maßnahmen des Bedarfsplans über Mittel nach §§ 8–10 BSWAG beziehungsweise LuFV oder über Eigenmittel finanziert. Bei Personenbahnhöfen erfolgt die Weiterfinanzierung über Mittel der LuFV beziehungsweise des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms.

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 Baulastträger.

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 in geringem Umfang in Anspruch genommen.

Darlehen des Bundes nach dem BSWAG zahlte die DB AG in Höhe von 385 Mio. € an den Bund zurück. Die Zahlungen fielen im Rahmen der vereinbarten jährlichen Regeltilgung 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 290 Mio. € (im Vorjahr: 295 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 719 Mio. €.

Im Berichtsjahr wurden mit dem Bund folgende Vereinbarungen getroffen:

Neben der Anpassungsvereinbarung 2012 (APV) und der Änderungsvereinbarung zur Finanzierungsvereinbarung »NBS Wendlingen–Ulm« wurden zehn neue Finanzierungsverträge abgeschlossen. Der Bund finanziert die neuen Verträge mit einem Anteil von insgesamt rund 1.777 Mio. €. Auf das Jahr 2012 entfallen davon rund 41 Mio. €. Mit der Einzelfortschreibung »NBS Wendlingen–Ulm« wird der Anteil des Bundes um rund 942 Mio. € erhöht. Die Finanzierungsvereinbarungen haben unterschiedliche Laufzeiten, die teilweise über das Jahr 2020 hinausgehen. 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 verzichtet, 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). 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 erhielt 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 hatte. Entsprechend den getroffenen Vereinbarungen wurde 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 KONSOLIDIER- TEN UNTERNEHMEN, ASSOZIIERTEN GESELLSCHAFTEN UND GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern Waren und Dienstleistungen im Wert von 186 Mio. € (im Vorjahr: 153 Mio. €) erworben, die im Wesentlichen den Einkauf von Personenbeförderungs- und Güterverkehrsleistungen betreffen. Mit 181 Mio. € (im Vorjahr: 148 Mio. €) entfällt der überwiegende Anteil des Gesamtausweises auf Transaktionen mit assoziierten Unternehmen. Darüber hinaus wurden Miet- und Leasingzahlungen von 6 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) geleistet.

Im Berichtsjahr wurden darüber hinaus Zinszahlungen in Höhe von 42 Mio. € (im Vorjahr: 43 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 472 Mio. € (im Vorjahr: 622 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: 25 Mio. €) gewährt; davon entfielen 25 Mio. € (im Vorjahr: 24 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€	2012	2011
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	18.291	19.311
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	196	492
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	36.465	78.087
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	1.992	4.968

Die vom DB-Konzern (Leistungserbringer) erwirtschafteten Umsatzerlöse in Höhe von 18.291 T € (im Vorjahr: 19.311 T €) betreffen ganz überwiegend Transport- und Speditionsleistungen der Segmente DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics, die mit 4.354 T € (im Vorjahr: 2.637 T €) gegenüber der SMS GmbH-Gruppe und mit 13.884 T € (im Vorjahr: 16.655 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 €	2012	2011
Gesamtbezüge des Vorstands	11.429	10.781
fixer Anteil	5.941	5.983
variabler Anteil	5.488	4.798
Abfindungen einschließlich Nebenbezügen	0	0
Auszahlungen aus Deferred Compensation	0	0
kurzfristige Bezüge	7.134	6.883
langfristig fällige Bezüge ¹⁾	4.295	3.898
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen	3.693	3.246
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen ²⁾	65.471	58.256

¹⁾ Die langfristigen Bezüge betreffen mit 2.729 T € Bezüge für Altersversorgung und mit 1.566 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 €	2012	2011
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	940	1.008
davon kurzfristige Bezüge	940	1.008
davon fester Anteil	522	525
davon erfolgsorientierter Anteil	230	299
davon Sitzungsgeld	34	35
davon geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	57	51
davon Vergütungen für Aufsichtsrats-/Beiratstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DB AG (inklusive Sitzungsgeldern)	97	98

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 **Corporate Governance Bericht (1)** im Konzern-Lagebericht enthalten.

(39) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Januar 2013 hat die DB Finance zwei Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 350 Mio. € begeben. Die beiden Anleihen haben Laufzeiten von 5 beziehungsweise 15 Jahren und wurden als Privatplatzierung im asiatischen Raum platziert.

(40) Befreiung von Tochterunternehmen von den Offenlegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs


Die folgenden Tochterunternehmen beabsichtigen, von der Möglichkeit des §264 Abs. 3 beziehungsweise §264b HGB Gebrauch zu machen und ihren Jahresabschluss nicht offenzulegen:


- > A. Philippi GmbH, Quierschied
- > AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe
- > Autokraft GmbH, Kiel
- > Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin
- > BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn
- > BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein
- > BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede
- > BTL Nord GmbH, Lübeck
- > BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld
- > BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf
- > DB Busverkehr Hessen GmbH, Weiterstadt
- > DB Dialog 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 Regio Bus Bayern GmbH, Coburg
- > DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam
- > DB Rent GmbH, Frankfurt am Main
- > DB Schenker BTT GmbH, Mainz
- > DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing
- > DB Schenker Rail Automotive GmbH, Kelsterbach
- > DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz
- > DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz
- > DB Services Immobilien GmbH, Berlin
- > DB Sicherheit GmbH, Berlin
- > DB System GmbH, Frankfurt am Main
- > DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main
- > DB Zeitarbeit GmbH, Berlin
- > DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg
- > 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
- > Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-Honerdingen
- > Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg
- > 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
- > Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf
- > Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel
- > Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München
- > Rheinpfalzbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein
- > 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 Aktiengesellschaft, Essen
- > SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH, Dortmund
- > Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen
- > Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main
- > SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen
- > Stinnes Beteiligungs-Verwaltungs GmbH, Essen
- > Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co. KG, Mülheim an der Ruhr
- > Stinnes Logistics GmbH, Essen
- > Südwest Mobil GmbH, Mainz
- > TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main
- > TLS Transa Logistik & Service GmbH, Offenbach am Main
- > TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main
- > UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf
- > Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Aschaffenburg
- > WB Westfalen Bus GmbH, Münster
- > Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen
- > Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin
- > Zweite Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co., Mülheim an der Ruhr


(41) Anteilsbesitzliste


Die Anteilsbesitzliste ist auf den nachfolgenden Seiten dargestellt.

**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	6.117	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund ²⁾	EUR	-42	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	2.226.631	100,00
DB Reise & Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	690	100,00
DBAutoZug GmbH, Dortmund ²⁾	EUR	131.012	100,00
GERMAN RAIL UK LIMITED, London/Großbritannien	GBP	-23	100,00
le train DB S.A.S i.L., Paris/Frankreich	EUR	1.481	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH, Saarbrücken ^{2), 3)}	EUR	190	50,00
RailLink B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2), 5)}	EUR	12	25,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2), 5)}	EUR	127	25,00
Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau ^{2), 3)}	EUR	116	50,00
DB BAHN REGIO			
VOLLKONSOLIDIERT			
A. Philippi GmbH, Quierschied ²⁾	EUR	435	100,00
Autokraft GmbH, Kiel ²⁾	EUR	9.752	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin ²⁾	EUR	4.165	100,00
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn ²⁾	EUR	2.277	100,00
BERLIN LINIEN BUS Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	EUR	26	65,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein ²⁾	EUR	13.704	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede ²⁾	EUR	4.666	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	6.042	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.252	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld ²⁾	EUR	11.921	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf ²⁾	EUR	4.391	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB Busverkehr Hessen GmbH, Weiterstadt ²⁾	EUR	1.982	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	1.892.025	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Coburg ²⁾	EUR	1.056	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam ²⁾	EUR	26	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	68.556	100,00
DB Verkehrsgesellschaft mbH, Leipzig	EUR	8.485	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm ²⁾	EUR	25.691	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall ²⁾	EUR	443	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-Honerdingen ²⁾	EUR	125	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg ²⁾	EUR	562	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	910	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster/Westfalen ²⁾	EUR	1.395	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg ²⁾	EUR	14.053	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz ²⁾	EUR	5.385	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg ²⁾	EUR	10.409	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart ²⁾	EUR	16.631	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH –RBB–, Braunschweig ²⁾	EUR	7.182	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf ²⁾	EUR	3.077	70,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	EUR	6.055	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel ²⁾	EUR	15.494	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München ²⁾	EUR	12.111	100,00
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH, Kassel	EUR	226	50,96
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	165	48,69
Rheinpfalzbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein ²⁾	EUR	228	100,00
Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH, Montabaur	EUR	59	61,36


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz ²⁾	EUR	9.744	74,90
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen ²⁾	EUR	1.380	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel ²⁾	EUR	555	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe ²⁾	EUR	7.330	100,00
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken ²⁾	EUR	9.496	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin ²⁾	EUR	171.383	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg ²⁾	EUR	62.142	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau ²⁾	EUR	7.184	100,00
Südwest Mobil GmbH, Mainz ²⁾	EUR	62	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Aschaffenburg ²⁾	EUR	2.602	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster/Westfalen ²⁾	EUR	6.065	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen ²⁾	EUR	10.592	100,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin ²⁾	EUR	414	100,00
AT EQUITY			
»Steig ein« GmbH, Kempten ^{2), 4)}	EUR	17	23,33
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg ^{2), 4)}	EUR	99	25,31
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover ^{2), 4)}	EUR	77	42,00
die linie GmbH, Kellinghusen ^{2), 4)}	EUR	1.073	25,00
ETP EURO TRAFFIC PARTNER GmbH, Chemnitz ^{2), 4)}	EUR	388	12,75
FahrBus Ostalb GmbH, Aalen	EUR	0	49,90
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen ^{2), 4)}	EUR	26	30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{2), 3)}	EUR	162	47,50
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück ^{2), 4)}	EUR	26	50,00
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2), 4)}	EUR	8.173	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen	EUR	0	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2), 3), 4)}	EUR	1.169	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden am Main ^{2), 4)}	EUR	107	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover ^{2), 4)}	EUR	25	8,33
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{2), 5)}	EUR	71	46,90
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld ^{2), 4)}	EUR	54	28,70

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{2), 4)}	EUR	73	33,33
Regionalverkehr Bayerisch Schwaben GmbH (RBS) i.L., Augsburg ^{2), 4)}	EUR	118	50,00
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg ^{2), 4)}	EUR	323	45,00
Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH, Ingelheim am Rhein ^{2), 4)}	EUR	126	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), 4)}	EUR	218	48,50
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{2), 4)}	EUR	214	33,94
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH, Kaiserslautern ^{2), 4)}	EUR	43	61,67
Verkehrsgemeinschaft Aalen GmbH, Aalen ^{2), 4)}	EUR	70	26,67
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{2), 4)}	EUR	67	16,67
Verkehrsgemeinschaft Schwäbisch Gmünd GmbH (VSG), Schwäbisch Gmünd ^{2), 4)}	EUR	26	25,00
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg an der Weser ^{2), 4)}	EUR	26	47,00
Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Luda-Königshofen ^{2), 4)}	EUR	50	42,19
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VH2), Konstanz ^{2), 4)}	EUR	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH – VVM, Würzburg ^{2), 4)}	EUR	28	19,82
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), 5)}	EUR	17	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{2), 4)}	EUR	85	33,08
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{2), 5)}	EUR	327	32,50
VHN Verkerhrsholding Nord GmbH & Co. KG, Flensburg ²⁾	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Flensburg ²⁾	EUR	617	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{2), 3)}	EUR	59	38,46
Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen ^{2), 5)}	EUR	235	25,50
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{2), 3)}	EUR	269	45,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{2), 5)}	EUR	82	40,00
ZOB Zentral-Omnibus-Bahnhof GmbH, Bremen ^{2), 4)}	EUR	27	25,60
AT COST			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{2), 4)}	EUR	202	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil ^{2), 4)}	EUR	82	70,20
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{2), 4)}	EUR	149	52,92
DB ARRIVA			
VOLLKONSOLIDIERT			
A & T Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.525	100,00
ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid/Spanien	EUR	530	100,00
AJ Transit Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, York/Großbritannien	GBP	- 660	75,10
Alliance Rail Management Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	75,10
Alnery 1345 Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Ambermile Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Ambuline Limited, Birmingham/Großbritannien	GBP	749	100,00
Ambuline Training Limited, Birmingham/Großbritannien	GBP	1	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.143	100,00
Arriva (2007) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	484.262	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	5.304	100,00
Arriva Beheer NV, Heerenveen/Niederlande	EUR	3.858	100,00
Arriva Brabant BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	758	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	29.345	100,00
Arriva Bus and Coach Finance Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.468	100,00
Arriva Bus and Coach Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.687	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Bus and Coach Rental (1) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (2) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (3) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (4) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	11.161	100,00
Arriva Busfleet NV, Heerenveen/Niederlande	EUR	13.428	100,00
Arriva Cheshire Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Concessie BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00
Arriva Coöperatie W.A., Heerenveen/Niederlande	EUR	690.057	100,00
Arriva Croydon & North Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	33.526	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	1.689.455	100,00
Arriva DAV BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	3.169	100,00
Arriva Derby Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	9.112	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	10.701	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.926	100,00
Arriva Finance Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	76.550	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.035	100,00
Arriva Finance Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Findiv Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	259.966	100,00
Arriva Fox County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Guildford & West Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.399	100,00
Arriva Holding Česká Republika s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	612.922	100,00
Arriva Hongarije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	33.468	100,00
Arriva HWGO BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	726	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	56.597	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	GBP	5.179	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva International (2) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	31	100,00
Arriva International (7) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	212.025	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	355.460	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	355.460	100,00
Arriva International Finance Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	297.331	100,00
Arriva International Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	320.537	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	19.824	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS, SA, Almada/Portugal	EUR	216.875	99,99
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand/Italien	EUR	-116	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	EUR	188.310	99,99
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	69.681	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	58.498	100,00
Arriva Leasing (UK) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	EUR	7	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	99.951	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	31.216	100,00
Arriva Malta Finance & Investments Limited, Valletta/Malta	EUR	587.206	99,99
Arriva Malta Holdings Limited, Valletta/Malta	EUR	597.754	100,00
Arriva Malta Limited, Qormi/Malta	EUR	-28.956	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-109	100,00
Arriva Medway Towns Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.646	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	106.853	100,00
Arriva Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	30.372	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	50.517	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	191.253	100,00
Arriva Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00
Arriva Noroeste s.l., Ferrol/Spanien	EUR	12.829	100,00
Arriva North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.319	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.356	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	15.119	100,00
Arriva Openbaar Vervoer NV, Heerenveen/Niederlande	EUR	92.942	100,00
Arriva Östgötapendeln AB, Stockholm/Schweden	SEK	55.257	100,00
Arriva Passenger Services (International) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-174	100,00
Arriva Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	375.295	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	229.749	100,00
Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien	GBP	607.627	100,00
Arriva Polen Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	6.103	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	29.901	100,00
ARRIVA PORTUGAL – TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	10.465	99,99
Arriva RP Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	5.998	100,00
Arriva Scotland West Limited, Inchinnan/Großbritannien	GBP	2.001	100,00
Arriva Service s.r.o., Komárno/Slowakei	EUR	25.803	100,00
Arriva Slowakije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	19	100,00
Arriva Southend Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.602	100,00
Arriva Southern Counties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.017	100,00
Arriva Sverige AB, Helsingborg/Schweden	SEK	541.103	100,00
Arriva Tag AB, Helsingborg/Schweden	SEK	27.069	100,00
Arriva Techniek BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	480	100,00
Arriva Tees & District Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.221	100,00
Arriva Teesside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.412	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva the Shires Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	61.628	100,00
Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	363.565	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	2.008	100,00
Arriva Tours Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains (Poland) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	691	100,00
Arriva Trains Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Scotrail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Wales Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	56.562	100,00
Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-1.350	100,00
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada/Portugal	EUR	82.255	99,99
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	176.969	100,00
Arriva vlakys s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	4.342	100,00
Arriva Wadden BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	2.417	100,00
Arriva Waterland Rivierenland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	427	100,00
Arriva Watford Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva West Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.331	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	37.288	100,00
Arriva Yorkshire North Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.533	100,00
Arriva Yorkshire South Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Yorkshire West Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.706	100,00
Arriva Zuid Europa Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	570.350	100,00
Arrowline (Travel) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1	100,00
AUTOBUSES GREISI S.L., Madrid/Spanien	EUR	340	100,00
AUTOCARES FRAY ESCOBA SLU, Madrid/Spanien	EUR	644	100,00
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	EUR	4.863	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Autoservizi F.V.G. S.P.A. – SAF, Udine/Italien	EUR	54.029	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	58.003	100,00
Botniatag AB, Stockholm/Schweden	SEK	4.202	60,00
British Bus (1993) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
British Bus (Properties) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	69.234	100,00
British Bus Group Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-5.561	100,00
Broadwood Finance Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	31.888	100,00
Bus Nort Balear s.l., Alcudia/Spanien	EUR	499	100,00
BUSDAN 27 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	39.875	100,00
BUSDAN 28 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	16.892	100,00
BUSDAN 29 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	16.802	100,00
BUSDAN 29.1 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	18.988	100,00
BUSDAN 30 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	44.186	100,00
BUSDAN 31 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	34.100	100,00
BUSDAN 32 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	28.643	100,00
Busdan 32.1 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	234.440	100,00
BUSDAN 33 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	174.885	100,00
BWS Cymru Cyfyngedig, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Caserapid Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Chase Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Chiltern Railway Company Limited, London/Großbritannien	GBP	-41.425	100,00
Classic Buses (Stanley) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	483	100,00
Classic Trim Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Clydeside Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Cooperativa Bergamasca Trasporti a r.l., Bergamo/Italien	EUR	-69	59,52


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
County Bus Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Cowie Aviation Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Cowie Contract Hire Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Cowie Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Crosville Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Curtis Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
DB Regio Tyne and Wear Limited, London/Großbritannien	GBP	- 2.399	100,00
DB Regio UK Limited, London/Großbritannien	GBP	- 3.462	100,00
Derby City Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Derby Omnibus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	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 BLASY CIA S.L., Madrid/Spanien	EUR	131.227	100,00
ESFERA BUS SLU, Madrid/Spanien	EUR	1.774	100,00
ESFERA UNIVERSAL SLU, Madrid/Spanien	EUR	25.127	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	EUR	295	80,14
ET Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
EUROBUS-INVEST Regionális Közlekedésfejlesztési Zrt, Budapest/Ungarn	HUF	3.438.582	100,00
Eurocare Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	302	100,00
Excel Gatwick Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Excel Passenger Logistics Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Fareway Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Fickling Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Flight Delay Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Foxhound Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
GCRC Holdings Limited, Bristol/Großbritannien	GBP	46.489	100,00
Grand Central Railway Company Limited, Bristol/Großbritannien	GBP	- 37.356	100,00
Great North Eastern Railway Company Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	75,10


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Great North Western Railway Company Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	75,10
Green Travel Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Greenline Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00
Grey Green Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Guildford & West Surrey Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	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	0	100,00
Horsham Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Hylton Castle Motors Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
JTL 2004 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	10.129	100,00
JTL 2009 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	23.783	100,00
K Line Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	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	0	100,00
Liverline Travel Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
LJ Transit (Southern) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London & Country Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London and North Western Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.655	99,97
London Country Bus (North West) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London Pride (Bus Sales) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London Pride Bus and Coach Sales Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London Pride Engineering Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London Pride Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London Pride Sightseeing Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.389	100,00
Londonlinks Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
M40 Trains Limited, London/Großbritannien	GBP	41.339	100,00
Maidstone & District Advertising Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Maidstone & District Motor Services Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Maldencrest Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Meadowhall Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	52	100,00
Merseyrail Electrics Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Merseyrider Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	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	9.830	100,00
Moor-dale Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	500	100,00
Motor Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	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	29.325	100,00
MTL Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MTL Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MTL Trust Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
NETOSEC SLU, Madrid/Spanien	EUR	250	100,00
Network Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	335	100,00
New Enterprise Coaches (Tonbridge) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-159	100,00
North British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
North East Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
North East Bus Properties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
North Western Road Car Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
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	0	100,00
Northern Spirit Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northumbria Motor Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
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	0	100,00
OFJ Ground Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
OSNADO spol. s.r.o., Svoboda nad Úpou/Tschechische Republik	CZK	43.683	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	0	100,00
RDS bus s.r.o., Babylon/Tschechische Republik	CZK	-1.131	100,00
Regional Railways North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
RIVIERA TRASPORTI LINEA S.P.A., Imperia/Italien	EUR	590	79,99
Runway Motors (Bristol) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo/Italien	EUR	31.461	99,99
S.A.L. Servizi automobilistici Lecchesi S.R.L., Lecco/Italien	EUR	6.764	99,99
S.I.A. Società Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia/Italien	EUR	41.764	99,99
SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO)/Italien	EUR	6.554	99,99
SADEM - SOCIETÀ PER AZIONI, Turin/Italien	EUR	18.173	99,99
SAIA TRASPORTI S.P.A., Brescia/Italien	EUR	20.950	99,99
Selby and District Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
SERVICIOS INTEGRALES BUS & TRUCK S.A., Madrid/Spanien	EUR	395	100,00
Slovenská autobusová doprava Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	EUR	9.828	60,14
Slovenská autobusová doprava Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	EUR	8.011	60,36
South Lancashire Transport Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Stevensons Bus Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	465	100,00
T.Cowie Property Developments (Sheffield) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Teesside Bus Services Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Teesside Motor Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Tellings Golden Miller Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	- 828	100,00
TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	9.797	100,00
TGMGroup Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.144	100,00
The Beeline Buzz Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	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	6.953	100,00
The Original Passenger Picture Show Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Proudmutual Transport Group Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
TL Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Transcare Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	- 14	100,00
TRANSCENTRUM bus s.r.o., Kosmonosy/Tschechische Republik	CZK	64.519	100,00
Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	EUR	4.171	99,99
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	323	99,99
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	91,99

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	92,99
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMALICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	EUR	- 360	66,66
U Drive Rental Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
UCPLUS A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	23.783	100,00
United Automobile Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	13.085	100,00
Upperchance Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Viking Tours and Travel Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
West Riding Automobile Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
XC Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	67.427	100,00
Yorkshire Bus Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	38.544	100,00
Yorkshire Bus Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Yorkshire Woollen District Transport Co Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
AT EQUITY			
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande ^{2), 3)}	EUR	4.439	50,00
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal ³⁾	EUR	193.164	31,50
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien ^{2), 3)}	EUR	10	25,57
Bus Point Srl, Lallio (BG)/Italien ^{2), 3)}	EUR	151	30,00
Centrebus Holdings Limited, Leicester/Großbritannien ^{2), 4)}	GBP	172	40,00
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien ⁵⁾	EUR	9	33,33
Explotacion Gasoleos de la Coruna, s.l., Ferrol/Spanien ^{2), 3)}	EUR	83	40,00
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien ^{2), 4)}	EUR	100	30,01
Garda Trasporti Scarl, Desenzano del Garda (BS)/Italien ^{2), 3)}	EUR	20	23,00
Great Park Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	50,00
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien ^{2), 3)}	EUR	- 10.099	30,00
KM S.P.A., Cremona/Italien ³⁾	EUR	4.926	49,00
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien ^{2), 3)}	GBP	11.858	50,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien ^{2), 3)}	EUR	6.862	50,00
Prometro S.A., Porto/Portugal ^{2), 3)}	EUR	3.831	20,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
PTI (South East) Limited, Sunderland/Großbritannien ⁸⁾	GBP	238	20,00
Rodinform - Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal ^{2), 4)}	EUR	99	20,00
S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., Charvensod (AO)/Italien ^{2), 4)}	EUR	100	20,00
S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Cordenons PN/Italien ^{2), 4)}	EUR	962	9,81
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien ^{2), 3)}	EUR	81	15,00
Trieste Trasporti S.P.A., Trieste/Italien ^{2), 3)}	EUR	45.643	39,94
Union Ferrolana de Transportes S.A., Ferrol/Spanien ^{2), 5)}	EUR	2	50,00
Veroercombinatie Noord B.V., Heerenveen/Niederlande ^{2), 5)}	EUR	37	33,00
Viajeros del Eo, Ferrol/Spanien ^{2), 6)}	EUR	11	50,00
VT-Transman Személyszállító és Szolgáltató Kft., Szekesfeharvar/Ungarn ³⁾	HUF	2.185.792	49,91
WSMR (Holdings) Limited, London/Großbritannien ^{2), 3)}	GBP	0	50,00
DB SCHENKER RAIL			
VOLLKONSOLIDIERT			
Activa Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	263	77,32
ATG Autotransportlogistic Sp. z o.o., Malaszewicze/Polen	PLN	11.423	100,00
Autologic Poland Sp. z o.o., Tychy/Polen	PLN	2.480	51,00
Auxiliar Logística de Vehiculos S.L., Saragossa/Spanien	EUR	50	65,28
Axiom Rail (Cambridge) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	657	100,00
Axiom Rail (Stoke) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	- 6.888	100,00
Axiom Rail Components Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	- 2.691	100,00
Axiom Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	- 742	100,00
Boreal & Austral Railfreight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	67.500	100,00
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	EUR	13.424	65,28
Container Szállítmányátrakó Állomás Kft., Győr/Ungarn	EUR	106	100,00
Container-Terminal Púchov s. r. o., Púchov/Slowakei	EUR	94	100,00
Corridor Operations NMBS/SNCB DB Schenker Rail N.V., Brüssel/Belgien	EUR	1.222	51,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz ²⁾	EUR	3.924	100,00
DB Polska Acquisition Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	414.763	99,85
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	10.003	96,65
DB Schenker BTT GmbH, Mainz ²⁾	EUR	2.075	100,00
DB Schenker Nietten GmbH, Freilassing ²⁾	EUR	3.988	100,00
DB Schenker Rail (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	188.114	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB Schenker Rail Aktiengesellschaft, Mainz ²⁾	EUR	651.972	100,00
DB Schenker Rail Automotive GmbH, Kelsterbach ²⁾	EUR	11.785	100,00
DB Schenker Rail Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	3.062	100,00
DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz ²⁾	EUR	47	100,00
DB Schenker Rail Danmark Services A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	360	100,00
DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz ²⁾	EUR	50	100,00
DB Schenker Rail Hungaria Kft., Győr/Ungarn	HUF	593.025	100,00
DB Schenker Rail Italia S.r.l., Alessandria/Italien	EUR	13.498	100,00
DB Schenker Rail Italia Services S.r.l., Mailand/Italien	EUR	855	100,00
DB Schenker Rail Nederland N. V., Utrecht/Niederlande	EUR	8.265	100,00
DB Schenker Rail Polska S.A., Zabrze/Polen	PLN	550.666	99,85
DB Schenker Rail Romania S.R.L., Timișoara/Rumänien	RON	29.488	100,00
DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	315.528	51,00
DB Schenker Rail Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	CHF	1.195	100,00
DB Schenker Rail Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle/Polen	PLN	32.940	99,85
DB Schenker Rail Tabor S.A., Rybnik/Polen	PLN	18.249	99,85
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl am Rhein	EUR	1.751	77,32
Doker-Port Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	- 173	60,41
DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona/Italien	EUR	101	80,00
East & West Railway Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
English Welsh & Scottish Railway Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	195.565	100,00
English Welsh & Scottish Railway International Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	- 15.188	100,00
Euro Cargo Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	0	100,00
Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	30.611	100,00
EW & S Trustees Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
EWS Information Services Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	683	100,00
Guga B.V., Amsterdam/Niederlande	EUR	5.664	77,32
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	PLN	3.703	99,85
LGP Lagerhausgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf	EUR	362	49,08

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Loadhaul Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.131	100,00
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Logística Sanmival S.L., Burgos/Spanien	EUR	334	57,99
Mainline Freight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	21.266	100,00
Marcroft Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-3.132	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spanien	EUR	12.879	77,32
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau ²⁾	EUR	1.565	80,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
NordCargo S.r.l, Mailand/Italien	EUR	10.070	60,00
OOO Railion Russija Services, Moskau/Russland	RUB	69.065	100,00
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	29.502	100,00
Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam/Niederlande	EUR	4.580	100,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.342	100,00
Railway Investments Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	970	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck ²⁾	EUR	40.497	100,00
RES December Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.048	100,00
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main	EUR	107	100,00
TFG Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	127	100,00
TGP Terminalgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf	EUR	247	75,50
Transervi France S.A.S., Cerbère/Frankreich	EUR	301	77,32
Transervi S.A., Madrid/Spanien	EUR	2.470	77,32
Transfesa Benelux S.P.R.L., Brüssel/Belgien	EUR	248	77,32
Transfesa France SAS, Gennevilliers/Frankreich	EUR	1.760	77,32
Transfesa Marítimo Terrestre, S.L., Cantabria/Spanien	EUR	-430	46,39
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	EUR	308	77,32
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Großbritannien	GBP	368	77,32
Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spanien	EUR	191.153	77,32
AT EQUITY			
»Cross-Baltic Terminaloperators« Sp. z o. o. i.L., Stettin/Polen	PLN	0	48,33
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{2), 4)}	EUR	5.026	50,00
Autoterminal Slask Logistic Sp. z o. o., Dąbrowa Górnicza/Polen ⁴⁾	PLN	16.644	50,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Autotrax Limited, Lufton/Großbritannien ^{2), 3)}	GBP	1.616	24,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg ^{2), 5)}	EUR	133	25,10
BLS Cargo AG, Bern/Schweiz ^{2), 4)}	CHF	90.773	45,00
Cererail A.I.E., Madrid/Spanien ³⁾	EUR	27	25,77
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{2), 4)}	EUR	3.507	30,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ²⁾	EUR	1.421	22,50
DAP Barging B.V., Rotterdam/Niederlande ⁴⁾	EUR	2.297	55,00
DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ²⁾	EUR	476	51,00
Doerpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{2), 4)}	EUR	3.827	35,00
Hansa Rail GmbH i. L., Frankfurt am Main ⁵⁾	EUR	222	50,00
Hispanauto -Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©, Madrid/Spanien ³⁾	EUR	0	58,04
INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L., Brüssel/Belgien ^{2), 9)}	EUR	-5.874	36,20
Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria/Spanien	EUR	27	11,48
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{2), 4)}	EUR	16.850	50,00
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{2), 4)}	EUR	7.662	30,00
OFF La Rochelle Maritime Rail Services SAS, La Rochelle/Frankreich	EUR	0	24,90
Omfesa Logística S.A., Madrid/Spanien ³⁾	EUR	3.066	38,66
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande ^{2), 6)}	EUR	280	24,34
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{2), 3)}	EUR	1.268	50,00
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spanien ³⁾	EUR	0	9,02
Railmax B.V., Nimwegen/Niederlande ³⁾	EUR	88	38,66
Railmax C.V., Nimwegen/Niederlande ³⁾	EUR	0	38,28
SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/Polen ^{2), 4)}	PLN	42.899	21,83
Sociedad de Estudios y Explotacion Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien ³⁾	EUR	3.821	48,56
Stifa S.A. i.L., Malveira/Portugal ³⁾	EUR	-85	38,66
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{2), 4)}	EUR	720	50,00
Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin ⁴⁾	EUR	984	30,00
Xrail S.A., Brüssel/Belgien ^{2), 4)}	EUR	117	32,00
ZAO Eurasia Rail Logistics i.L., Moskau/Russland ^{2), 7)}	RUB	1.675	34,90

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB SCHENKER LOGISTICS			
VOLLKONSOLIDIERT			
Air Terminal Handling S.A., Tremblay-en-France/Frankreich	EUR	- 4.575	94,50
ALB Automative Logistica LTDA, Juiz de Fora – MG/Brasilien	BRL	3.076	51,00
Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge/Belgien	EUR	1.345	100,00
AS Schenker, Tallinn/Estland	EUR	9.538	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import – Export SAS, Stiring-Wendel/Frankreich	EUR	364	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	303	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	- 3.152	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	ZAR	48	100,00
BAX Global (Thailand) Limited, Bangkok/Thailand	THB	391.317	100,00
BAX Global (UK) Limited, London/Großbritannien	GBP	7.979	100,00
BAX Global Holding, S.L.U., Barcelona/Spanien	EUR	20.317	100,00
BAX Global Holdings Pty Ltd., Alexandria/Australien	AUD	0	100,00
BAX Global Inc., Irvine/USA	USD	71.487	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	108.708	100,00
BAX Global Logistics Sdn.Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	91.435	100,00
BEMI JOYAU SCI, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	126	99,94
Bischof Betriebsführungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	EUR	110	100,00
BTL AB, Göteborg/Schweden	SEK	2.354.887	100,00
BTL Nord GmbH, Lübeck ²⁾	EUR	19.662	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	SEK	43.408	100,00
DB Schenker FLLC, Minsk/Weißrussland	BYR	691.810	100,00
DP Schenker, Kiew/Ukraine	UAH	- 19.273	100,00
DVA Marine Re S.A., Luxemburg/Luxemburg	EUR	7.752	65,00
ELAG Emder Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden ²⁾	EUR	1.444	100,00
ELSPED Speditions-Gesellschaft m.b.H., Hamburg ²⁾	EUR	3.725	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	VEF	13.310	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden ²⁾	EUR	1.153	100,00
EVB 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	10.885	100,00
Fertrans AG, Buchs SG/Schweiz	CHF	1.313	100,00
HANGARTNER Terminal AG, Aarau/Schweiz	CHF	1.309	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	EUR	580	100,00
HB Zolldeklarationsservice GmbH, Wien/Österreich	EUR	57	100,00
Heck Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	28	100,00
Herber Hausner Süd-Ost Speditions- gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	351	100,00
Herber Hausner Szállitványozási Kft., Budapest/Ungarn	HUF	21.387	100,00
I.C.S. »Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	- 492	99,46
Intertec Asia Limited, Sheung Wan/Hongkong	HKD	5.600	100,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz ²⁾	EUR	26	100,00
INTERTEC Polska Sp.zo.o., Nardarzyn/Polen	PLN	276	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
Intreprenderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	3.097	96,69
Joyau S.A., Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	15.981	99,94
Karpeles Flight Services (H.K.) Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	539	100,00
Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	1.637	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 Ättehögen 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 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


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
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 Frysen 1 Visby, Visby/Schweden	SEK	16.392	100,00
KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	SEK	813	100,00
KB Köpmannen 10 -Västerås, Västerås/Schweden	SEK	34.536	100,00
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 Neonluset 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	349	100,00
Kiinteistö Oy Helsingin Metsäläntie 2 -4, Helsinki/Finnland	EUR	4.379	100,00
Kiinteistö Oy Kaakon Terminaali, Lappeenranta/Finnland	EUR	117	100,00
Kiinteistö Oy Porin Kiitolinja, Björneborg/Finnland	EUR	150	100,00
Kiinteistö Oy Reininkatu 9, Vaasa/Finnland	EUR	-33	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland	EUR	151	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finnland	EUR	420	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentaukankatu/Finnland	EUR	484	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finnland	EUR	1.167	100,00
Kiinteistö Oy Varastohotelli, Vantaa/Finnland	EUR	7.767	100,00
Kiinteistömaaliikenne Oy, Helsinki/Finnland	EUR	1.788	54,70
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	SEK	5.779	100,00
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	EUR	415	100,00
Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland	EUR	75.656	100,00
PT. Schenker Petrolog Utama, Jakarta/Indonesien	USD	15.493	71,00
Rengaslinja Oy, Helsinki/Finnland	EUR	331	100,00
Romtrans Holiday Ltd., Eforie Sud, Constanța/Rumänien	RON	-204	99,46
Scanspol Sp.zo.o., Warschau/Polen	PLN	2.040	99,85
Scantrans SAS, Rouen/Frankreich	EUR	1.014	100,00
SCHENKER & Co. AG, Wien/Österreich	EUR	141.481	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	SGD	393.401	100,00
Schenker (BAX) Europe Holding GmbH, Essen ²⁾	EUR	21.525	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	USD	129.462	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	134.065	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	EUR	11.094	100,00
Schenker (L.L.C.), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	26.333	60,00
Schenker (NZ) Ltd., Auckland/Neuseeland	NZD	14.013	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	THB	54.223	100,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	1.350.655	100,00
Schenker A.E., Athen/Griechenland	EUR	-40	100,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	121.062	100,00
Schenker AB, Göteborg/Schweden	SEK	488.514	100,00
Schenker Akeri AB, Göteborg/Schweden	SEK	201.299	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen ²⁾	EUR	905.703	100,00
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	ARS	5.026	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	NOK	637.175	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	AUD	265.044	100,00
Schenker B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	18.294	100,00
SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH & Co. OHG, Mülheim an der Ruhr	EUR	0	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH, Dortmund ²⁾	EUR	26	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Beijing/China	CNY	1.044	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Beijing/China	CNY	69.089	70,00
Schenker Cargo Oy, Turku/Finnland	EUR	20.609	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	CLP	5.301.710	100,00
Schenker China Ltd., Pudong, Shanghai/China	CNY	1.482.780	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	SEK	12.793	100,00
Schenker Customs Agency B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	3	100,00
Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien	EUR	16.864	100,00
Schenker d.o.o., Belgrad/Serbien	RSD	66.027	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina	BAM	863	100,00
Schenker d.o.o., Zagreb/Kroatien	HRK	18.111	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	SEK	17.319	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen ²⁾	EUR	25	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	56	100,00
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	BRL	36.795	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	MKD	42.021	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	EGP	4.490	60,00
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	9.412	100,00
Schenker Equipment AB, Göteborg/Schweden	EUR	3.835	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	4.208	100,00
Schenker High Tech Logistics B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	21.669	100,00
Schenker Holdings (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	20.954	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu Delhi/Indien	INR	1.864.121	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	2.012.170	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau/Macau	HKD	31.783	100,00
SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen ²⁾	EUR	56	100,00
Schenker International B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	17.062	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker International S.A. de C.V., Mexiko/Mexiko	MXN	244.816	100,00
Schenker Ireland Holding Limited, Dublin/Irland	EUR	23.694	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera/Italien	EUR	54.679	100,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat/Sultanat Oman	OMR	279	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul/Südkorea	KRW	35.965.050	100,00
Schenker Limited, London/Großbritannien	GBP	31.752	100,00
Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu/China	CNY	7.441	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing/China	CNY	11.095	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	CNY	71.837	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	113.861	100,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	CNY	19.530	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	CNY	40.548	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	CNY	107.759	100,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	50.476	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	SEK	27.986	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba City/Philippinen	PHP	12.556	100,00
Schenker Logistics LTD, Lod/Israel	ILS	0	100,00
Schenker Logistics, Inc., Greensboro, NC/USA	USD	31.566	100,00
Schenker Ltd., Nairobi/Kenia	KES	-242.294	100,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	EUR	571	100,00
Schenker Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	200	100,00
Schenker Maroc S.a.r.l., Casablanca/Marokko	MAD	9.723	100,00
Schenker Mauritanie SAS, Nouakchott/Mauretanien	MRO	-1.463.251	100,00
Schenker Mauritius (Malaysian Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	36.038	100,00
Schenker Mauritius (Thai Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	33.177	100,00
Schenker Metafores A.G. i. L., Athen/Griechenland	EUR	786	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	16.713	100,00
SCHENKER N.V., Antwerpen/Belgien	EUR	41.066	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia	NAD	8.106	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker Nederland B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	9.112	100,00
Schenker Nemzetközi Szállítmányozási és Logisztikai Kft., Budapest/Ungarn	HUF	3.691.851	100,00
Schenker North AB, Göteborg/Schweden	SEK	849.063	100,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	CAD	57.047	100,00
Schenker OY, Helsinki/Finnland	EUR	26.947	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	PEN	5.932	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati City/Philippinen	PHP	596.910	100,00
Schenker Privapak AB, Borås/Schweden	SEK	2.876	100,00
Schenker Privapak AS, Oslo/Norwegen	NOK	-1.555	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	SEK	150.578	100,00
Schenker Re Limited, Dublin/Irland	EUR	51.318	100,00
Schenker Romtrans S.A., Bukarest/Rumänien	RON	379.106	99,46
Schenker Russia LLC, Moskau/Russland	RUB	316	100,00
Schenker S.A., Guatemala City/Guatemala	GTQ	-11.284	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	1.811	100,00
Schenker SA, Gennevilliers/Frankreich	EUR	98.524	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	SAR	17.720	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	CHF	85.469	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co.Ltd., Nanjing/China	CNY	3.643	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., International Forwarders, Singapur/Singapur	SGD	163.593	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	ZAR	176.963	100,00
Schenker Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	630.574	99,85
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	231.509	100,00
Schenker Transitaris, S.A., Loures/Portugal	EUR	2.192	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	70.869	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	1.057	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	USD	10.543	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	USD	86.729	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	TRY	36.409	55,00
Schenker-Gemadep Logistics Vietnam Company Limited, Provinz Binh Duong/Vietnam	USD	-31	51,00
SCHENKER-JOYAU SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	18.250	99,94
Schenkeroccean Ltd, Wanchai/Hongkong	HKD	5.856	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	JPY	4.891.974	60,00
SIA Schenker, Riga/Lettland	LVL	2.727	100,00
SIA Sky Partners, Riga/Lettland	LVL	26	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	EUR	955	100,00
SPAIN-TIR Transportes Internacionales S.A., Barcelona/Spanien	EUR	136.500	100,00
Star Global International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	-6.165	100,00
Star Global Services Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	4.529	100,00
Stinnes (UK) Limited, Feltham, Middlesex/Großbritannien	GBP	22.086	100,00
Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co. KG, Mülheim an der Ruhr	EUR	6.265	100,00
Suomen Kiitoautot Oy, Kuopio/Finnland	EUR	19.343	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Wees	EUR	2.568	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	CHF	13.029	90,00
TLS Transa Logistik & Service GmbH, Offenbach am Main ²⁾	EUR	268	100,00
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	SEK	2.020	100,00
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main ²⁾	EUR	13.018	100,00
Transorient SA, Bukarest/Rumänien	RON	2.419	53,71
Transport Gesellschaft mbH, Hamburg	EUR	526	96,70
Transworld Asig – Broker de Asigurare Ltd., Bukarest/Rumänien	RON	342	99,46
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	LTL	4.479	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	1.421	100,00
ZAO Schenker Russija, Moskau/Russland	RUB	5.744	100,00
ZAO Schenker, Moskau/Russland	RUB	115.098	100,00
Zweite Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co., Mülheim an der Ruhr	EUR	100.747	100,00
AT EQUITY			
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ⁴⁾	CHF	5.586	26,00
Autoport Emden GmbH, Emden ^{2), 3)}	EUR	90	33,30
Bäckebois Akeri AB, Hisings Backa/Schweden ^{2), 4)}	SEK	55.566	35,00
BTU – Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden ^{2), 3)}	SEK	957	50,00
DASH Global Logistics SAS, Saint Julien/Frankreich ³⁾	EUR	36	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel ^{2), 4)}	EUR	4.006	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen ³⁾	NOK	6.243	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien ²⁾	EUR	654	20,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Halmstadsakarnas Fastighets AB, Halmstad/Schweden ^{2), 3)}	SEK	18.878	31,44
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau/Moldawien ^{2), 3)}	MDL	17.016	33,15
Immo Fumeron S.A.R.L., Arnage/Frankreich ^{2), 4)}	EUR	352	27,98
LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich ²⁾	EUR	4.784	49,00
Speditionsbau und Verwertungsgesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich ^{2), 3)}	EUR	48	25,00
Titan Containers Romania SRL, Constanța/Rumänien ^{2), 3)}	RON	121	19,89
Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien ²⁾	EUR	230	20,00
Transatlantic Shipping and Trading SRL, Bukarest/Rumänien ^{2), 3)}	RON	5.629	49,73
Värnamo Akeri AB, Värnamo/Schweden ^{2), 3)}	SEK	15.595	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen ²⁾	NOK	13.827	50,00
DB DIENSTLEISTUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Dienstleistungen GmbH, Berlin ²⁾	EUR	618.646	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	198.011	100,00
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	3.600	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin ²⁾	EUR	3.643	100,00
DB Rent GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	30	100,00
DB Services GmbH, Berlin ²⁾	EUR	10.666	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin ²⁾	EUR	2.171	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	215.978	100,00
DB Waggonbau Niesky GmbH, Niesky	EUR	13.471	100,00
DB NETZE FAHRWEG			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin ²⁾	EUR	27.035	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin ²⁾	EUR	2.659	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	7.375.084	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	2.079	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein ²⁾	EUR	2.869	87,50
THG Terminal Heilbronn GmbH, Heilbronn	EUR	214	65,71
AT EQUITY			
EEIG Corridor Rotterdam-Genoa EWIV, Frankfurt am Main ^{2), 4)}	EUR	0	33,33
Güterverkehrszentrum Entwicklungs- gesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2), 3)}	EUR	2.111	24,53

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover ^{2), 4)}	EUR	317	29,17
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{2), 4)}	EUR	21	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2), 4)}	EUR	1.039	21,88
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	3.545	51,00
DB Station & Service Aktiengesellschaft, Berlin ²⁾	EUR	1.493.259	100,00
AT COST			
Immobilien-Vermietungsgesellschaft Schumacher & Co. Objekt Bahnhöfe Deutschland KG, Düsseldorf ^{2), 3)}	EUR	-19.940	100,00
TUDO Grundstücks-Vermietungs- gesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe KG Düsseldorf, Düsseldorf ^{2), 3)}	EUR	-1.589	100,00
DB NETZE ENERGIE			
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	636.012	100,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe ²⁾	EUR	2.874	100,00
DB (UK) Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	918.098	100,00
DB (UK) Logistics Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.880.054	100,00
DB Belgie Holding BVBA, Antwerpen/Belgien	EUR	37.394	100,00
DB Czech Holding s.r.o., Rudna/Tschechische Republik	CZK	184	100,00
DB Danmark Holding ApS, Hvidovre/Dänemark	DKK	209.435	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin ²⁾	EUR	1.091	100,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	539.546	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	1.237	100,00
DB Hungaria Holding Kft., Budapest/Ungarn	HUF	11.081.947	100,00
DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro/Brasilien	BRL	286	100,00
DB International GmbH, Berlin ²⁾	EUR	32.526	100,00
DB International USA, Inc., Delaware/USA	USD	-120	100,00
DB JobService GmbH, Berlin ²⁾	EUR	3.334	100,00
DB Media & Buch GmbH, Kassel ²⁾	EUR	26	100,00
DB Mobility Logistics AG, Berlin ²⁾	EUR	2.654.216	100,00
DB Nederland Holding B.V., Utrecht/Niederlande	EUR	170.943	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB Polska Holding Sp.z.o.o., Warschau/Polen	PLN	1.368.030	100,00
DB ProjektBau GmbH, Berlin ²⁾	EUR	25.719	100,00
DB Schweiz Holding AG, Zug/Schweiz	CHF	88.655	100,00
DB Services Immobilien GmbH, Berlin ²⁾	EUR	770	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	8.425	100,00
DB UK Holding Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.883.359	100,00
DB US Corporation, Tarrytown/USA	USD	438.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA	USD	463.144	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	9.870	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin ²⁾	EUR	105	100,00
Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	16.868.506	100,00
Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande	EUR	42.732	100,00
Deutsche Bahn France Voyages & Tourisme SAS, Paris/Frankreich	EUR	249	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	EUR	179.336	100,00
Deutsche Bahn Romania Holding S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	255	100,00
Deutsche Industrieholz GmbH, Essen	EUR	975	29,15
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg ²⁾	EUR	1.488	65,00
DVA REINSURANCE LIMITED, Dublin/Irland	EUR	5.787	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	595	100,00
Frank & Schulte GmbH, Essen	EUR	26	100,00
Grundstückspool Potsdam Center GbR mbH, Berlin	EUR	0	70,00
HD ocel s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	-11.848	100,00
HEROS GmbH & Co KG (3. Tranche), Wien/Österreich	EUR	0	100,00
HEROS Rail Rent GmbH, Fürth ¹⁰⁾	EUR	2.380	2,00
Mataki Kemi AB, Malmö/Schweden	SEK	19.113	100,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	USD	-17.119	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	276	100,00
Schenker International AB, Göteborg/Schweden	SEK	906.287	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	427	53,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Stinnes Logistics GmbH, Essen ²⁾	EUR	4.071	100,00
Stinnes Montan Gesellschaft mit beschränkter Haftung i.L., Essen	EUR	182	100,00
Stinnes ocel s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	1.988	100,00
UBB Polska Sp.z.o.o., Swinemünde/Polen	PLN	449	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf ²⁾	EUR	2.555	100,00
Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg	EUR	147	100,00
AT EQUITY			
BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen ^{2), 4)}	EUR	251	49,90
Beijing Huajing DeBo International Engineering Consulting Co., Ltd, Beijing/China ^{2), 4)}	CNY	6.049	25,00
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{2), 4)}	EUR	135.227	24,90
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechische Republik ^{2), 4)}	CZK	6.281	49,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover ^{2), 3)}	EUR	225	50,00
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, Basel/Schweiz ²⁾	CHF	1.532.778	22,60
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin ^{2), 4)}	EUR	114	50,40
Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien ^{2), 4)}	SAR	-1.612	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{2), 4)}	EUR	1.464	25,50
AT COST			
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin ^{2), 3)}	EUR	4.147	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG, Düsseldorf ^{2), 3)}	EUR	-504	100,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2011.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2010.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2009.

⁷⁾ Daten für Geschäftsjahr 2008.

⁸⁾ Daten aus Zwischenbilanz zum 31.08.2010.

⁹⁾ Daten aus Liquidationsbilanz zum 30.09.2010.

¹⁰⁾ Einbeziehung in den Konzern-Abschluss aufgrund SIC-12 (Konsolidierung Zweckgesellschaften).

(42) Vorstand und Aufsichtsrat**VORSTAND**

Angaben zu den Mandaten der Mitglieder des Vorstands der DB AG und des Vorstands der DB ML AG stehen auf den Seiten 30 und 31.

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) > g.e.b.b. Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb mbH
 - > KfW IPEX-Bank GmbH

Christoph Dänzer-Vanotti

Rechtsanwalt,
Essen

- a) > E.ON Energy from Waste AG
- b) > RAG Stiftung

Patrick Döring

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Hannover

- a) > VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH
- b) > DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Beirat)

Dr.-Ing. Dr. E. h. Jürgen Großmann

Gesellschafter Georgsmarienhütte Holding GmbH,
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
 - > RAG Stiftung (Kuratoriumsvorsitz)

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 AG,
Hamm

- a) > DB Schenker Rail 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 Lebensversicherungverein 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

– bis 20. Juni 2012 –

- a) > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungverein 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*

Vorsitzender des Betriebsrats der DB Dienstleistungen GmbH,
Eppstein/Taunus

– bis 30. Juni 2012 –

- b) > DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Dr. Jürgen Krumnow

Ehemaliges Mitglied des Vorstands der Deutschen Bank AG,
Wiesbaden

- a) > DB Mobility Logistics AG
- > Lenze SE (Vorsitz)
- b) > Peek&Cloppenburg KG (Beirat)

Prof. Dr. Knut Löschke

Unternehmer-Berater,
Leipzig

- a) > Stratos Business Solutions AG
- b) > Druck&Werte GmbH (Beirat, Vorsitz)
- > Universitätsklinikum Leipzig, AÖR

Vitus Miller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats Regio/Stadtverkehr
des Deutsche Bahn Konzerns,
Stuttgart

- a) > DB Regio AG

Fred Nowka*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Glinzig

– seit 30. August 2012 –

- b) > DEVK Lebensversicherungsverein a.G. (Beirat)

Michael Odenwald

Staatssekretär im Bundesministerium für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Kleinmachnow

– seit 11. Oktober 2012 –

- a) > DB Mobility Logistics AG
- > DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Vorsitz)
- > Fraport AG

Ute Plambeck*

Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für
die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein,
Hamburg

- a) > Autokraft GmbH (Vorsitz)
- > S-Bahn Hamburg GmbH
- > Sparda-Bank Hamburg eG
- b) > Seehafen Kiel GmbH&Co. KG (Beirat)

Mario Reiß*

Vorsitzender des Betriebsrats der
DB Schenker Rail AG NL Süd-Ost,
Süptitz

- a) > DB Schenker Rail 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

– bis 10. Oktober 2012 –

- a) > DB Mobility Logistics AG
- > Fraport AG

Jens Schwarz*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG,
Chemnitz

– seit 30. August 2012 –

- a) > DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
- b) > DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG

Dr.-Ing. E. h. Dipl.-Ing. Heinrich Weiss

Vorsitzender der Geschäftsführung der SMS Holding GmbH,
Meerbusch-Büderich

- a) > DB Mobility Logistics AG
- > SMS Siemag AG ¹⁾ (Vorsitz)
- > Voith AG
- b) > Bombardier Inc., Montreal/Kanada

Aufsichtsratsausschüsse**Mitglieder des Präsidialausschusses**

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
Günter Kirchheim (bis 20. Juni 2012)
Alexander Kirchner
Sts Michael Odenwald (seit 29. Oktober 2012)
Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle (bis 10. Oktober 2012)
Jens Schwarz (seit 13. September 2012)

Mitglieder des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses

Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)
Sts Michael Odenwald (seit 29. Oktober 2012)
Jörg Hensel (seit 13. September 2012)
Helmut Kleindienst (bis 30. Juni 2012)
Regina Rusch-Ziemba
Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle (bis 10. Oktober 2012)

Mitglieder des Personalausschusses

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
Günter Kirchheim (bis 20. Juni 2012)
Alexander Kirchner
Sts Michael Odenwald (seit 29. Oktober 2012)
Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle (bis 10. Oktober 2012)
Jens Schwarz (seit 13. September 2012)

Mitglieder des Vermittlungsausschusses

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
Günter Kirchheim (bis 20. Juni 2012)
Alexander Kirchner
Sts Michael Odenwald (seit 29. Oktober 2012)
Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle (bis 10. Oktober 2012)
Jens Schwarz (seit 13. September 2012)

* 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 31.12.2012 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2012. Bei einem Eintritt nach dem 31.12.2012 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

Berlin, den 20. Februar 2013

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

> AN DIE DEUTSCHE BAHN AKTIENGESELLSCHAFT, BERLIN

VERMERK ZUM KONZERNABSCHLUSS

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, und ihrer Tochtergesellschaften – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis, Konzern-Bilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Konzern-Eigenkapitalpiegel und Konzern-Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012 – geprüft.

Verantwortung des Vorstands für den Konzernabschluss

Der Vorstand der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist verantwortlich für die Aufstellung dieses Konzernabschlusses. Diese Verantwortung umfasst, dass dieser Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315a Abs.1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften aufgestellt wird und unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Der Vorstand ist auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Verantwortung des Abschlussprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Konzernabschluss abzugeben. Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit §317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Abschlussprüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist.

Eine Abschlussprüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Konzernabschluss enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung eines Konzernabschlusses, der ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben. Eine Abschlussprüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden und der Vertretbarkeit der von dem Vorstand ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Prüfungsurteil

Gemäß §322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des Konzernabschlusses zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2012 sowie der Ertragslage für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr.

VERMERK ZUM KONZERNLAGEBERICHT

Wir haben den beigefügten Konzernlagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 geprüft. Der Vorstand der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den nach §315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit §317 Abs. 2 HGB und unter Beachtung der für die Prüfung des Konzernlageberichts vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach ist die Prüfung des Konzernlageberichts so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Abschlussprüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt.

Gemäß §322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des Konzernlageberichts zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung des Konzernabschlusses und Konzernlageberichts gewonnenen Erkenntnisse steht der Konzernlagebericht 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 26. Februar 2013

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper Rainer Kroker
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

280 BAHNBEIRAT

281 GLOSSAR

281 Finanzwirtschaftliche Begriffe

282 Geschäftsspezifische Begriffe

283 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

284 KONTAKTINFORMATIONEN

284 FINANZKALENDER

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 (Vorsitzender)

Justus-Liebig-Universität Gießen

Prof. Dr. Thomas Ehrmann

Westfälische Wilhelms-Universität Münster

Dr. Volker Hauff

Bundesminister a. D.

Hans Jochen Henke

Rechtsanwalt, Staatssekretär a. D.

Prof. Dr. Herbert Henzler

Ludwig-Maximilians-Universität München

Prof. Dr. Dr. h. c. mult. Peter Hommelhoff

Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg

Prof. Jürgen Hubbert

Ehemaliger Vorstand der Daimler AG

Dr. Walther Leisler Kiep

Minister a. D.

Prof. Dr. Dr. Dr. h. c. Christian Kirchner

Humboldt-Universität zu Berlin

Prof. Dr.-Ing. Jörn Pacht

Technische Universität Braunschweig

Prof. Dr. Werner Rothengatter

Universität Karlsruhe

Prof. Dr. Thomas Straubhaar

Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut

Dr. Jürgen Weber

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG

> **BahnBeirat 280**
 > **Glossar 281**
 Abkürzungsverzeichnis 283

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)** Derivate sind Finanzinstrumente, deren Preis oder Wert von den künftigen Kursen oder Preisen anderer Güter, Vermögensgegenstände oder Referenzgrößen (Zinsen, Indizes) abhängt. Es handelt sich hierbei um Verträge, in denen die Vertragsparteien vereinbaren, Vermögensgegenstände zu festgelegten Bedingungen in der Zukunft zu kaufen, zu verkaufen oder zu tauschen beziehungsweise alternativ Wertausgleichszahlungen zu leisten.

> **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 Konzern-Abschluss 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** Finanzierungsbeiträgen Dritter an spezifizierten Investitionsvorhaben ohne zukünftige Tilgungserfordernisse.

> **Kapitalkosten** Auf Basis von Marktwerten als gewichteter Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital berechnete Mindestrenditeanforderung.

> **Konsolidierungskreis** Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzern-Abschluss einbezogen sind.

> **Kreditfazilitäten** Von Banken eingeräumte Kreditmöglichkeiten, die bei Bedarf in Anspruch genommen werden können. Es handelt sich hier um fest zugesagte Kreditlinien mit unterschiedlichen Laufzeiten, die zum Teil als jederzeit verfügbare Liquiditätsreserve dienen, während die »Umbrella-Linien« insbesondere den ausländischen Tochtergesellschaften zur Working-Capital-Finanzierung und als Garantielinie zur Verfügung stehen.

> **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 Infrastrukturgeschäftsfeldern 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** Ein Swap stellt den Grundbegriff für Finanzinstrumente dar, die den Austausch von zukünftigen Zahlungsströmen zum Inhalt haben. Dadurch können finanzielle Risiken (Zinsen, Währungen, Rohstoffe) gezielt abgesichert werden.

> **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 Finanzierungsbeiträgen 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 Reiserreichweite.
- > **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, diesel-elektrische 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.

BahnBeirat 280
 > **Glossar 281**
 > **Abkürzungsverzeichnis 283**

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
 Buskm – Buskilometer

> C

CHF – Schweizer Franken
 CL – Kontraktlogistik
 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
 DNK – Deutscher Nachhaltigkeitskodex
 DOJ – US-Justizministerium
 DSA – Dynamische Schriftanzeige
 DSB – Danske Statsbaner (dänische Staatsbahnen)

> E

EBA – Eisenbahn-Bundesamt
 EC – EuroCity
 ECR – Euro Cargo Rail
 EIU – Eisenbahninfrastrukturunternehmen
 ERA – Europäische Eisenbahnagentur
 ERTMS – European Rail Traffic Management System
 ESTW – Elektronisches Stellwerk
 ET – Elektrischer Triebzug
 ETCS – Europäisches Leit- und Sicherungssystem
 EUROFIMA – Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial
 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 Român
 GPS – Global Positioning System
 GWh – Gigawattstunde

> H

HFM – Hyperion Financial Management
 HGB – Handelsgesetzbuch
 HKD – Hongkong-Dollar
 HR – Human Resources

> I

IC – InterCity
 ICE – Intercity-Express
 IFRS – International Financial Reporting Standards
 InnoZ – Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel

> 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

NBS – Neubaustrecke
 Nkm – Nutzwagenkilometer
 NOK – Norwegische Krone
 NS – Niederländische Bahnen

> O

ÖBB – Österreichische Bundesbahnen
 OECD – Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

OPEC – Organisation Erdöl exportierender Länder

ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

ORR – Office of Rail Regulation

ÖSPV – Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

> P

P – Personen
 PBefG – Personenbeförderungsgesetz
 PCGG – Public Corporate Governance Kodex des Bundes
 Pkm – Personenkilometer
 PKP – Polskie Koleje Państwowe (polnische Staatsbahn)
 Pkw – Personenkraftwagen
 PPA – Kaufpreisallokation

> R

RDG – Rail Delivery Group
 Renfe – Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (spanische Staatsbahn)
 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

VDE – Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
 VZP – Vollzeitpersonen

> W

WACC – Weighted Average Cost of Capital (gewichtete Kapitalkosten)

> Z

Zugkm – Zugkilometer
 ZBA – Zugbildungsanlage
 ZI – Zufriedenheitsindex

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 2012 wurde am 21. März 2013 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 0180.599 6633 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.

Finanzkalender

25. JULI 2013

Halbjahres-Presskonferenz,
Veröffentlichung des Zwischenberichts
Januar–Juni 2013

27. MÄRZ 2014


Bilanz-Presskonferenz,
Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2013

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** (jeweils von oben nach unten): Seite 6: Max Lautenschläger, Alexander Fischer, Max Lautenschläger > Seite 7: Holger Peters, Thomas Schwörer, Bartłomiej Banaszak > Seite 8: JET-Foto Kranert, Max Lautenschläger > Seite 9: Max Lautenschläger, DB AG, Gao Jian > Seite 12: Arne Lesmann, Max Lautenschläger > Seite 13: Philipp von Recklinghausen, DB AG, Max Lautenschläger > Seite 14: Max Lautenschläger, Sabine Nostadt > Seite 15: Ralf Braum, Thomas Madalinski, Xu Tianbo > Seite 19: Max Lautenschläger, Phil Adams > Seite 20: DB AG, JET-Foto Kranert, Michael Neuhaus



10-Jahres-Übersicht

 in Mio. €	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003 ¹⁾
GEWINN - UND VERLUSTRECHNUNG										
Umsatz	39.296	37.979	34.410	29.335	33.452	31.309	30.053	25.055	23.962	28.228
Gesamtleistung	41.910	40.436	36.617	31.271	35.324	33.254	31.943	26.728	25.890	30.438
Sonstige betriebliche Erträge	3.443	3.062	3.120	3.864	3.046	3.219	2.859	2.366	2.860	3.138
Materialaufwand	-21.039	-20.906	-19.314	-15.627	-18.544	-17.166	-16.449	-12.650	-12.054	-15.776
Personalaufwand	-13.817	-13.076	-11.602	-11.115	-10.583	-9.913	-9.782	-9.211	-9.556	-10.337
Abschreibungen	-3.328	-2.964	-2.912	-2.825	-2.723	-2.795	-2.950	-2.801	-2.722	-2.694
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.640	-4.375	-4.092	-3.360	-3.927	-3.704	-3.144	-3.080	-3.274	-4.316
Operatives Ergebnis (EBIT)	2.529	2.177	1.817	2.208	2.593	2.895	2.477	1.352	1.144	-
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	14	19	17	9	21	32	18	76	49	-
Übriges Finanzergebnis	-13	3	-23	-4	-47	-3	1	7	-55	-
Zinsergebnis	-982	-840	-911	-826	-760	-908	-941	-945	-984	-637
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.548	1.359	900	1.387	1.807	2.016	1.555	490	154	-133
Jahresergebnis	1.477	1.332	1.058	830	1.321	1.716	1.680	611	180	-245
BETRIEBLICHE ERGEBNISGRÖSSEN										
EBITDA bereinigt	5.601	5.141	4.651	4.402	5.206	5.113	-	-	-	-
EBIT bereinigt	2.708	2.309	1.866	1.685	2.483	2.370	2.143	1.350	1.011	465
WERTMANAGEMENT										
Capital Employed per 31.12.	32.691	31.732	31.312	28.596	27.961	27.393	28.693	27.013	26.490	30.964
Return on Capital Employed (ROCE) in %	8,3	7,3	6,0	5,9	8,9	8,7	7,5	5,0	3,8	1,5
Tilgungsdeckung in %	22,1	20,5	18,1	19,4	22,5	21,1	18,6	14,7	12,7	-
Gearing in %	103	110	118	115	131	151	213	256	276	-
Netto-Finanzschulden/EBITDA	2,9	3,2	3,6	3,4	3,1	3,2	3,9	-	-	-
CASHFLOW/INVESTITIONEN										
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	4.094	3.390	3.409	3.133	3.539	3.364	3.678	2.652	2.736	-
Brutto-Investitionen	8.053	7.501	6.891	6.462	6.765	6.320	6.584	6.381	7.238	9.121
Netto-Investitionen	3.487	2.569	2.072	1.813	2.599	2.060	2.836	2.362	3.251	4.013
BILANZ PER 31.12.										
Langfristige Vermögenswerte	44.206	44.059	44.530	41.308	42.353	42.046	43.360	42.907	43.200	-
davon Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	41.816	41.541	42.027	39.509	39.976	39.855	41.081	40.430	40.861	40.093
davon aktive latente Steuern	1.500	1.461	1.471	1.173	1.692	1.644	1.800	1.556	1.301	-
Kurzfristige Vermögenswerte	8.284	7.732	7.473	5.995	5.840	6.483	5.080	4.194	4.416	-
davon flüssige Mittel	2.175	1.703	1.475	1.470	879	1.549	295	305	765	265
Eigenkapital	15.934	15.126	14.316	13.066	12.155	10.953	9.214	7.675	7.067	5.076
Eigenkapitalquote in %	30,4	29,2	27,5	27,6	25,2	22,6	19,0	16,3	14,8	10,7
Langfristiges Fremdkapital	24.608	24.238	24.762	23.359	23.161	25.612	26.319	27.963	29.440	30.464
davon Finanzschulden	17.110	16.367	16.394	14.730	14.083	16.228	17.165	18.310	19.045	-
davon Pensionsverpflichtungen	2.071	1.981	1.938	1.736	1.649	1.594	1.514	1.414	1.341	-
Kurzfristiges Fremdkapital	11.948	12.427	12.925	10.878	12.877	11.964	12.907	11.463	11.109	12.107
davon Finanzschulden	1.503	1.984	2.159	1.780	2.770	1.834	2.716	1.664	1.231	-
Netto-Finanzschulden	16.366	16.592	16.939	15.011	15.943	16.513	19.586	19.669	19.511	-
Bilanzsumme	52.490	51.791	52.003	47.303	48.193	48.529	48.440	47.101	47.616	47.647
LEISTUNGSDATEN IM SCHIENENVERKEHR										
PERSONENVERKEHR ²⁾										
Reisende in Mio.	2.035	1.981	1.950	1.908	1.920	1.835	1.854	1.785	1.695	1.681
Fernverkehr	131	125	126	123	123	119	120	119	115	117
Regional- und Stadtverkehr	1.904	1.856	1.824	1.785	1.797	1.717	1.735	1.667	1.580	1.564
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	82.366	79.228	78.582	76.772	77.812	74.792	74.788	72.554	70.260	69.534
Fernverkehr	37.357	35.565	36.026	34.708	35.457	34.137	34.458	33.641	32.330	31.619
Regional- und Stadtverkehr	45.009	43.663	42.556	42.064	42.355	40.654	40.331	38.913	37.930	37.915
GÜTERVERKEHR										
Beförderte Güter in Mio. t	398,7	411,6	415,4	341,0	378,7	312,8	307,6	274,6	295,3	282,3
Verkehrsleistung in Mio. tkm	105.894	111.980	105.794	93.948	113.634	98.794	96.388	88.022	89.494	85.151
INFRASTRUKTUR										
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.039	1.051	1.034	1.003	1.043	1.050	1.016	998	1.001	988
davon konzernexterne Kunden	231	220	195	170	162	147	128	110	88	70
MITARBEITER IN VZP										
Im Jahresdurchschnitt	286.237	282.260	251.810	239.888	240.008	231.356	228.990	220.343	229.830	249.251
Zum Jahresende	287.508	284.319	276.310	239.382	240.242	237.078	229.200	216.389	225.632	242.759

¹⁾ Finanzkennzahlen nach HGB.

²⁾ Ohne Arriva.

Inhalt

1 UNSERE ZUKUNFT: NACHHALTIG ERFOLGREICH



Ökonomie



Soziales



Ökologie

23 AN UNSERE STAKEHOLDER

- 24 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 28 Die Vorstände der DB AG und der DB ML AG
- 32 Bericht des Aufsichtsrats
- 37 Corporate Governance Bericht
- 46 Finanzkommunikation
- 48 Compliance Bericht

51 KONZERN-LAGEBERICHT

- 52 Überblick
- 55 Der DB-Konzern
- 66 Unternehmensstrategie und -steuerung
- 74 Geschäfts- und Rahmenbedingungen
- 87 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 108 Entwicklung der Geschäftsfelder
- 136 Kunde und Qualität
- 142 Soziales
- 149 Ökologie
- 157 Weitere Informationen
- 160 Risikobericht
- 166 Nachtragsbericht
- 167 Prognosebericht

175 KONZERN-ABSCHLUSS

- 176 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 177 Konzern-Bilanz
- 178 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 179 Konzern-Eigenkapitalspiegel
- 180 Konzern-Anhang
- 277 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

279 WEITERE INFORMATIONEN

- 280 BahnBeirat
- 281 Glossar
- 283 Abkürzungsverzeichnis
- 284 Finanzkalender und Kontaktinformationen

UMSCHLAG

- U2 Auf einen Blick
- U3 Weltweite Präsenz
- U4 Unsere Flotten und Netzwerke
- U5 10-Jahres-Übersicht
- U7 Strategie DB2020

Strategie DB2020



*Unsere Zukunft:
Nachhaltig erfolgreich*

Unsere drei Dimensionen



Ökonomie
Profitabler Marktführer



Soziales
Top-Arbeitgeber



Ökologie
Umwelt-Vorreiter

Unsere vier Stoßrichtungen



Kunde und Qualität



Profitables Wachstum



*Kulturwandel/
Mitarbeiterzufriedenheit*



*Ressourcenschonung/
Emissions- und Lärmreduktion*



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com