



Deutsche Bahn
Geschäftsbericht 2010

Auf einen Blick

Ausgewählte Kennzahlen	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
FINANZKENNZAHLEN [in Mio. €]				
Umsatz	34.410	29.335	+5.075	+17,3
Umsatz vergleichbar	32.456	29.335	+3.121	+10,6
Ergebnis vor Ertragsteuern	900	1.387	-487	-35,1
Jahresergebnis	1.058	830	+228	+27,5
EBITDA bereinigt	4.651	4.402	+249	+5,7
EBIT bereinigt	1.866	1.685	+181	+10,7
Langfristige Vermögenswerte per 31.12.	44.530	41.308	+3.222	+7,8
Kurzfristige Vermögenswerte per 31.12.	7.473	5.995	+1.478	+24,7
Eigenkapital per 31.12.	14.316	13.066	+1.250	+9,6
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16.939	15.011	+1.928	+12,8
Bilanzsumme per 31.12.	52.003	47.303	+4.700	+9,9
Capital Employed per 31.12.	31.312	28.596	+2.716	+9,5
ROCE	6,0%	5,9%	-	-
Tilgungsdeckung	18,1%	19,4%	-	-
Gearing	118%	115%	-	-
Brutto-Investitionen	6.891	6.462	+429	+6,6
Netto-Investitionen	2.072	1.813	+259	+14,3
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.409	3.133	+276	+8,8
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
SCHIENENPERSONENVERKEHR¹⁾				
Reisende in Mio.	1.950	1.908	+42	+2,2
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	78.582	76.772	+1.810	+2,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	674,9	675,9	-1,0	-0,1
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	415,4	341,0	+74,4	+21,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	105.794	93.948	+11.846	+12,6
Auslastung in t pro Zug	502,4	484,0	+18,4	+3,8
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.034	1.003	+31	+3,1
davon konzernexterne Bahnen	195,4	170,4	+25,0	+14,7
Stationshalte in Mio.	143,9	143,3	+0,6	+0,4
davon konzernexterne Bahnen	22,0	20,0	+2,0	+10,0
BUSVERKEHR¹⁾				
Reisende in Mio.	784,2	800,2	-16,0	-2,0
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	9.214	9.261	-47	-0,5
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	80.816	70.052	+10.764	+15,4
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.225	1.032	+193	+18,7
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.647	1.424	+223	+15,7
WEITERE KENNZAHLEN				
Betriebslänge Schienennetz in km	33.723	33.721	+2	-
Bahnhöfe	5.700	5.707	-7	-0,1
Mitarbeiter per 31.12.	276.310	239.382	+36.928	+15,4
Rating Moody's/Standard & Poor's/Fitch	Aa1/AA/AA	Aa1/AA/AA	-	-

¹⁾ Ohne DB Arriva

Geschäftsfelder des DB-Konzerns



DB BAHN FERNVERKEHR

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr erbringt nationale und grenzüberschreitende Fernverkehrsleistungen auf der Schiene. Wir verbinden im Fernverkehr 150 deutsche Städte und Deutschland mit europäischen Metropolen wie Amsterdam, Brüssel, Paris oder Zürich. Der Tageslinienverkehr ist das Kerngeschäft im Fernverkehr. Mit dem Versprechen, schnelle und komfortable Verbindungen direkt in die Städte hinein zu attraktiven Preisen anzubieten, wollen wir Kunden von unseren Angeboten überzeugen und unseren Marktanteil ausbauen. Neben unserem Angebot in Deutschland bauen wir sukzessive unser internationales Angebot weiter aus.

DB BAHN REGIO

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio sind seit dem 1. Januar 2011 alle Bus- und Schienenaktivitäten im Regionalverkehr in Deutschland sowie im grenzüberschreitenden Regionalverkehr aus und nach Deutschland zusammengefasst. Im Schienenverkehr bieten wir über ein weitverzweigtes Regionalverkehrsnetz Anschluss in Ballungsräumen und in der Fläche an. Im Busverkehr sind wir mit 22 Gesellschaften der größte Anbieter in Deutschland.



DB ARRIVA

Im neuen Geschäftsfeld DB Arriva haben wir seit dem 1. Januar 2011 unsere Aktivitäten im Regionalverkehr außerhalb Deutschlands mit Ausnahme der grenzüberschreitenden Verkehre von und nach Deutschland gebündelt. Das Geschäftsfeld umfasst Bus- und/oder Schienenverkehre in elf europäischen Ländern: Dänemark, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Polen, Portugal, Schweden, der Slowakei, Spanien, der Tschechischen Republik und Ungarn. Im Geschäftsjahr 2011 wird DB Arriva dazu noch Busverkehre in Malta als zwölftem Land aufnehmen.

DB SCHENKER LOGISTICS

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

Als Spezialist für Landverkehre in Europa verbinden wir die wesentlichen europäischen Wirtschaftsregionen mit einem dichten Netz von Linienverkehren nach Fahrplan. Wir sind sowohl auf weltweite Lösungen in der Luft- und Seefracht als auch auf alle damit verbundenen logistischen Dienstleistungen spezialisiert. Unsere Logistikzentren schaffen Verbindungen zwischen allen Verkehrsträgern und ermöglichen eine breite Palette an Value Added Services.



DB SCHENKER RAIL

DB Schenker Rail ist die führende Güterbahn in Europa, vertreten in zwölf europäischen Ländern: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Polen, Rumänien, der Schweiz und Spanien. Wir bieten Leistungen in den Segmenten Ganzzüge, Einzelwagen und Kombiniertes Verkehr und besonderes



Know-how in den Branchen Montan, Chemie, Mineralöl, Agrar, Forstwirtschaft, Konsumgüter, Baustoffe und Entsorgung.

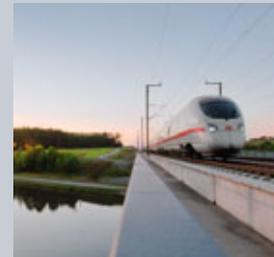


DB DIENSTLEISTUNGEN

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

DB NETZE FAHRWEG

Das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg ist Dienstleister für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, die unser rund 33.600 km langes Schienennetz nutzen. Wegen seiner Lage hat unser Schienennetz, das das längste in Europa ist, eine hohe Bedeutung für die Transportwirtschaft in Europa. Wir gewährleisten den sicheren Betrieb unserer Schieneninfrastruktur, die Vermarktung kundenorientierter Trassenangebote sowie die Erstellung konfliktfreier Fahrpläne.



DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

Unsere 5.700 Bahnhöfe sind nicht nur das Zugangstor zum System Bahn, sondern auch Drehscheibe für die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, Marktplatz sowie Visitenkarten für Städte und Regionen. Die Aktivitäten des Geschäftsfelds DB Netze Personenbahnhöfe umfassen den Betrieb der Personenbahnhöfe als Verkehrsstation sowie die Entwicklung und Vermarktung der Bahnhofsflächen.

DB NETZE ENERGIE

Unter dem Dach des Geschäftsfelds DB Netze Energie sind das technische Know-how und die Verantwortung für die energieartenübergreifende Versorgung von Eisenbahnverkehrsunternehmen gebündelt. Wir verfügen über eine leistungsfähige Infrastruktur zur Strom- und Dieselversorgung von mobilen und stationären Verbrauchern. Neben Planung, Instandhaltung sowie Vermarktung und Betrieb technisch komplexer Energienetze gehören die



nachhaltige Erzeugung und Beschaffung von Traktions- sowie stationärer Energie zu unserem Leistungsspektrum, auch für Kunden aus Industrie, Handel und Gewerbe.



WIEDER AUF KURS

Der DB-Konzern nach der Wirtschaftskrise



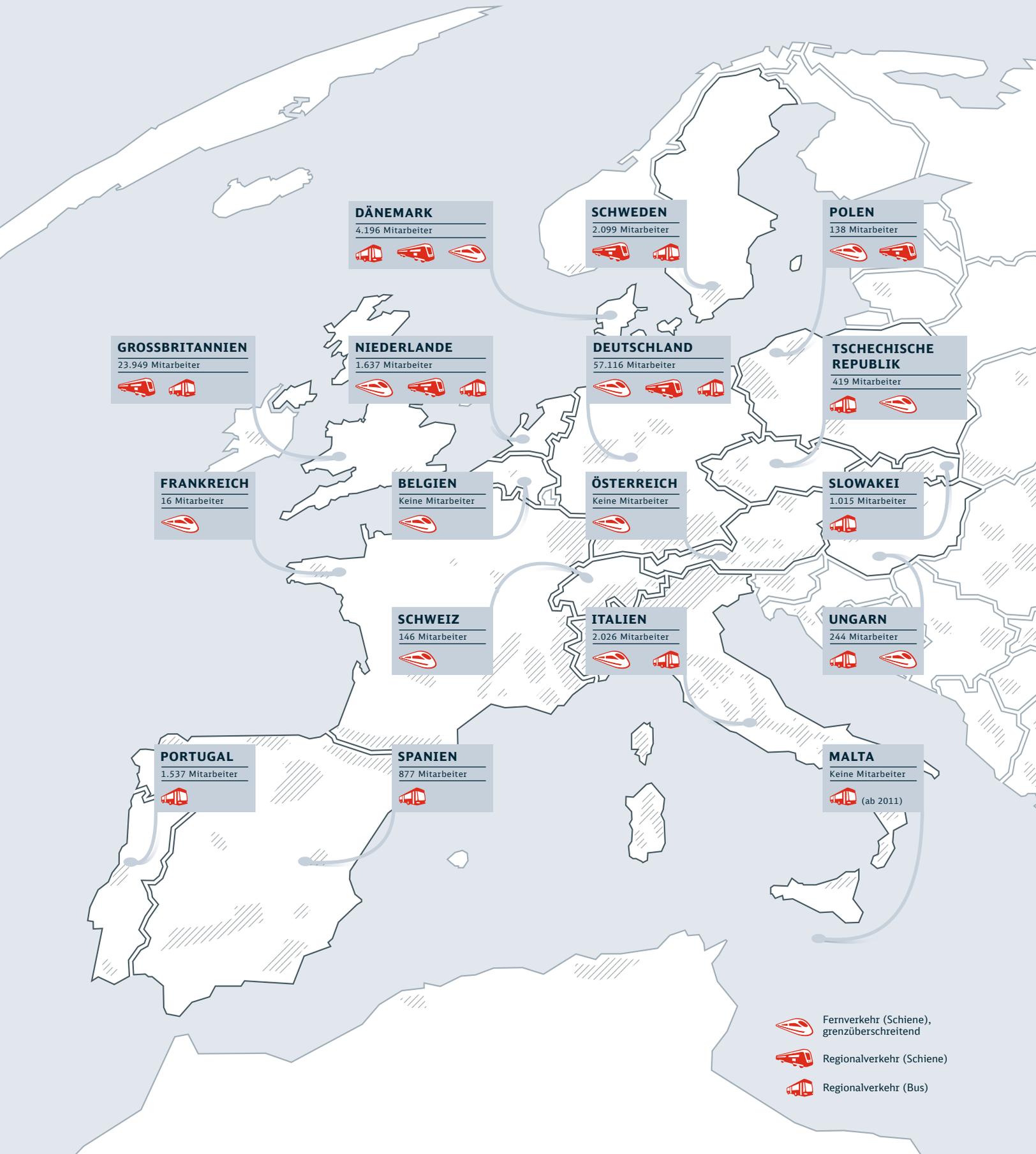


PERSONENVERKEHR

Mobilitätsangebote gehören zu unseren Kernkompetenzen. Mit unseren Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Arriva sind wir europaweit in 17 Ländern im Bus- und/oder Schienenverkehr aktiv. Während der Wirtschaftskrise hat sich der Personenverkehr als robust erwiesen und war daher eine stabilisierende Säule in unserem Konzernportfolio.

95.000

MITARBEITER IN EUROPA



-  Fernverkehr (Schiene), grenzüberschreitend
-  Regionalverkehr (Schiene)
-  Regionalverkehr (Bus)



220

EUROPÄISCHE VERBINDUNGEN
IN 80 STÄDTE PRO TAG IM FERNVERKEHR

Nr.1 im Busverkehr in Deutschland

773,2

800,2

784,2



2008



2009



2010

Busverkehr Reisende in Mio. (ohne DB Arriva)

Die Entwicklung im Busverkehr war von der Wirtschaftskrise kaum beeinflusst. Treiber sind hier die Entwicklung bei Ausschreibungen und demografische Trends.





Nr.2 im Schienenpersonenverkehr in Europa

1.920

1.908

1.950



2008



2009



2010

Schienerverkehr Reisende in Mio. (ohne DB Arriva)

Der Schienenpersonenverkehr hat sich während der Wirtschaftskrise als sehr robust gezeigt. Die Nachfrageentwicklung wurde primär durch operative Faktoren beeinflusst.

Mit der Übernahme von Arriva sind wir auch im europäischen Regionalverkehrsmarkt sehr gut vertreten. Arriva betreibt nicht nur die bekannten roten Doppeldeckerbusse in London, sondern auch Schienenverkehre und Wasserbusse.





TRANSPORT UND LOGISTIK

Unter der Marke DBSchenker positionieren wir uns mit einem einheitlichen Marktauftritt als starker Partner von Transport- und Logistikkunden weltweit. Insbesondere im Schienengüterverkehr und in der Luftfracht waren die Auswirkungen der Wirtschaftskrise am deutlichsten zu spüren.

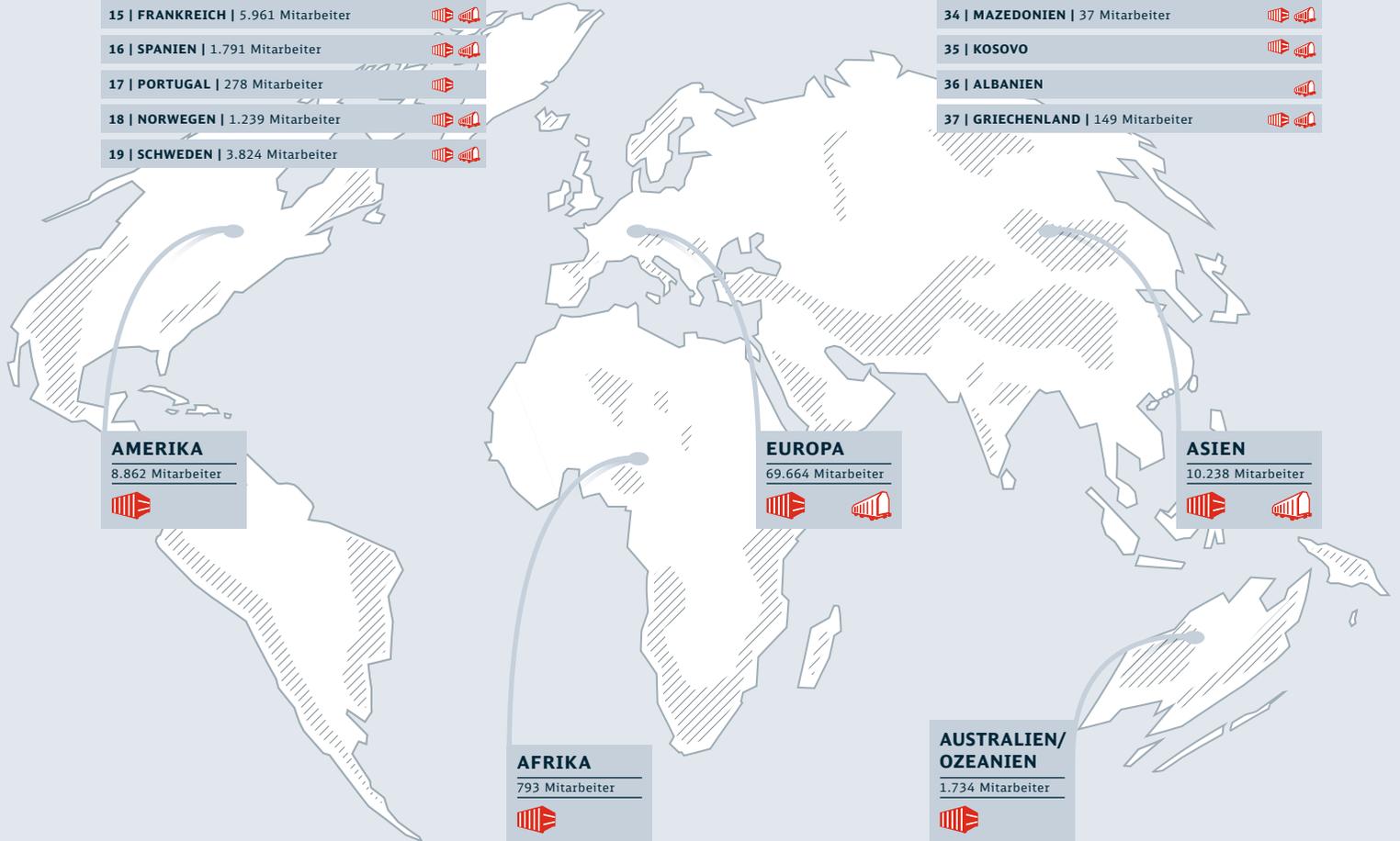
91.000

MITARBEITER WELTWEIT

1 IRLAND 137 Mitarbeiter	
2 GROSSBRITANNIEN 4.329 Mitarbeiter	 
3 DÄNEMARK 516 Mitarbeiter	 
4 DEUTSCHLAND 32.336 Mitarbeiter	 
5 NIEDERLANDE 2.083 Mitarbeiter	 
6 BELGIEN 499 Mitarbeiter	 
7 LUXEMBURG 32 Mitarbeiter	 
8 TSCHECHISCHE REPUBLIK 777 Mitarbeiter	 
9 SLOWENIEN 126 Mitarbeiter	 
10 ÖSTERREICH 1.667 Mitarbeiter	 
11 SCHWEIZ 554 Mitarbeiter	 
12 KROATIEN 99 Mitarbeiter	 
13 ITALIEN 1.435 Mitarbeiter	 
14 MALTA	
15 FRANKREICH 5.961 Mitarbeiter	 
16 SPANIEN 1.791 Mitarbeiter	 
17 PORTUGAL 278 Mitarbeiter	
18 NORWEGEN 1.239 Mitarbeiter	 
19 SCHWEDEN 3.824 Mitarbeiter	 

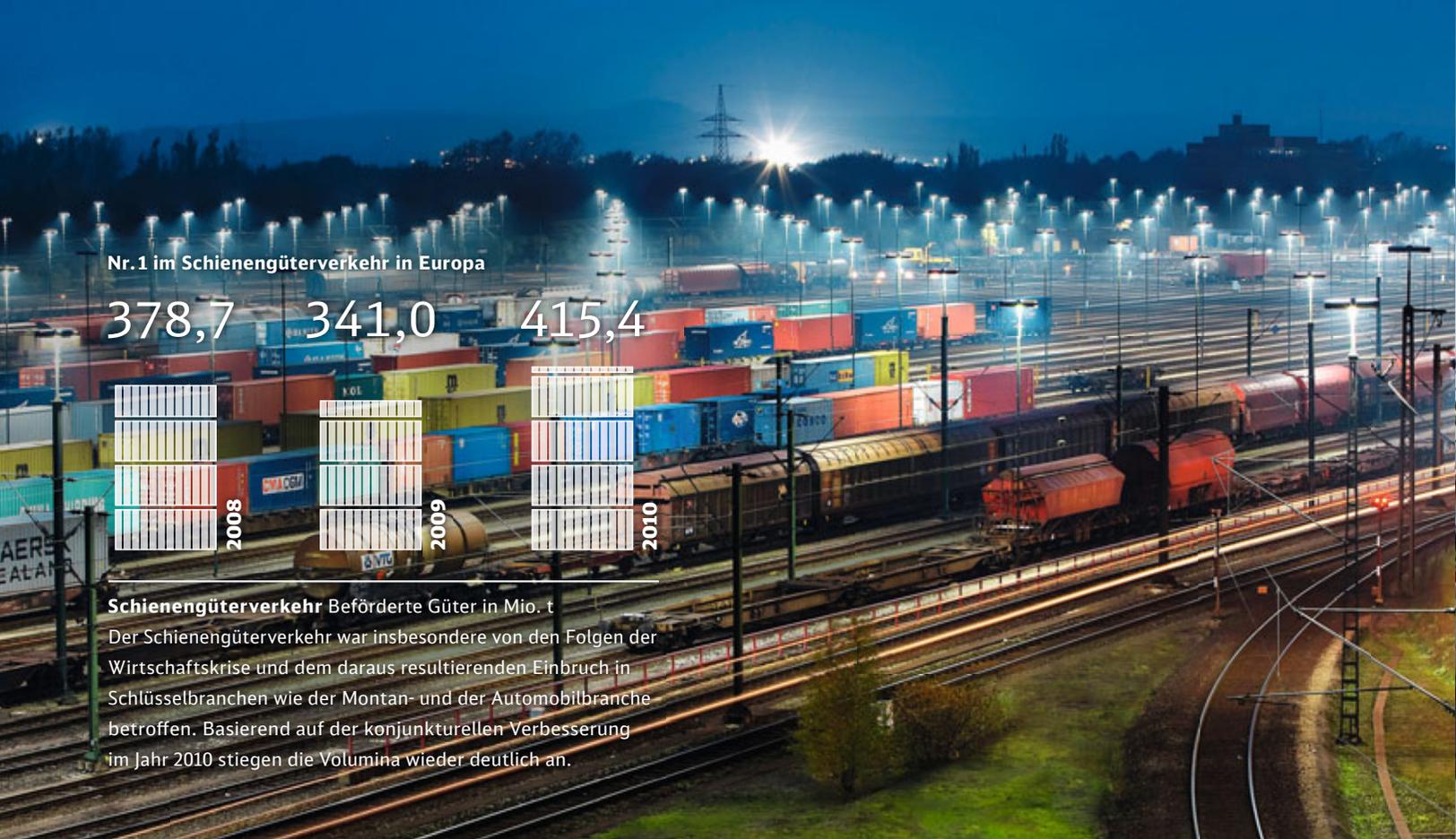


20 FINNLAND 1.284 Mitarbeiter	 
21 ESTLAND 153 Mitarbeiter	 
22 LETTLAND 71 Mitarbeiter	 
23 LITAUEN 50 Mitarbeiter	 
24 WEISSRUSSLAND	 
25 UKRAINE 63 Mitarbeiter	 
26 REPUBLIK MOLDAU 27 Mitarbeiter	 
27 SLOWAKEI 128 Mitarbeiter	 
28 POLEN 7.028 Mitarbeiter	 
29 UNGARN 346 Mitarbeiter	 
30 RUMÄNIEN 1.284 Mitarbeiter	 
31 BOSNIEN-HERZEGOWINA 38 Mitarbeiter	 
32 SERBIEN 43 Mitarbeiter	 
33 BULGARIEN 317 Mitarbeiter	 
34 MAZEDONIEN 37 Mitarbeiter	 
35 KOSOVO	
36 ALBANIEN	
37 GRIECHENLAND 149 Mitarbeiter	 



 Logistik
(DB-Gesellschaften oder Partner)

 Schienengüterverkehr
(DB-Gesellschaften oder Partner)



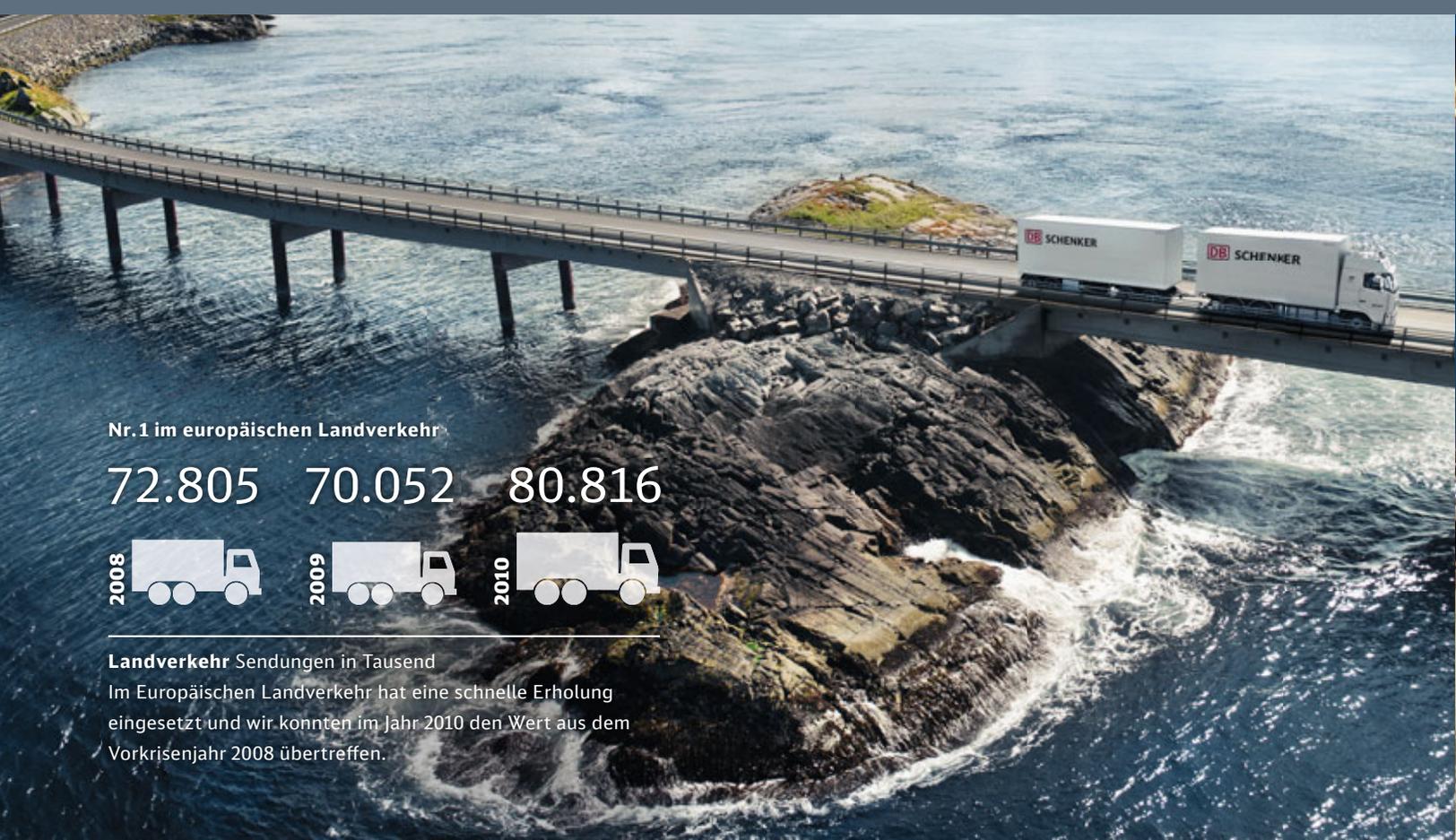
Nr. 1 im Schienengüterverkehr in Europa

378,7 341,0 415,4



Schienengüterverkehr Beförderte Güter in Mio. t
 Der Schienengüterverkehr war insbesondere von den Folgen der Wirtschaftskrise und dem daraus resultierenden Einbruch in Schlüsselbranchen wie der Montan- und der Automobilbranche betroffen. Basierend auf der konjunkturellen Verbesserung im Jahr 2010 stiegen die Volumina wieder deutlich an.

DIE FÜHRENDEN LANDVERKEHRSNETZE AUF DER STRASSE UND DER SCHIENE IN EUROPA



Nr. 1 im europäischen Landverkehr

72.805 70.052 80.816



Landverkehr Sendungen in Tausend
 Im Europäischen Landverkehr hat eine schnelle Erholung eingesetzt und wir konnten im Jahr 2010 den Wert aus dem Vorkrisenjahr 2008 übertreffen.



Nr.2 in der globalen Luftfracht

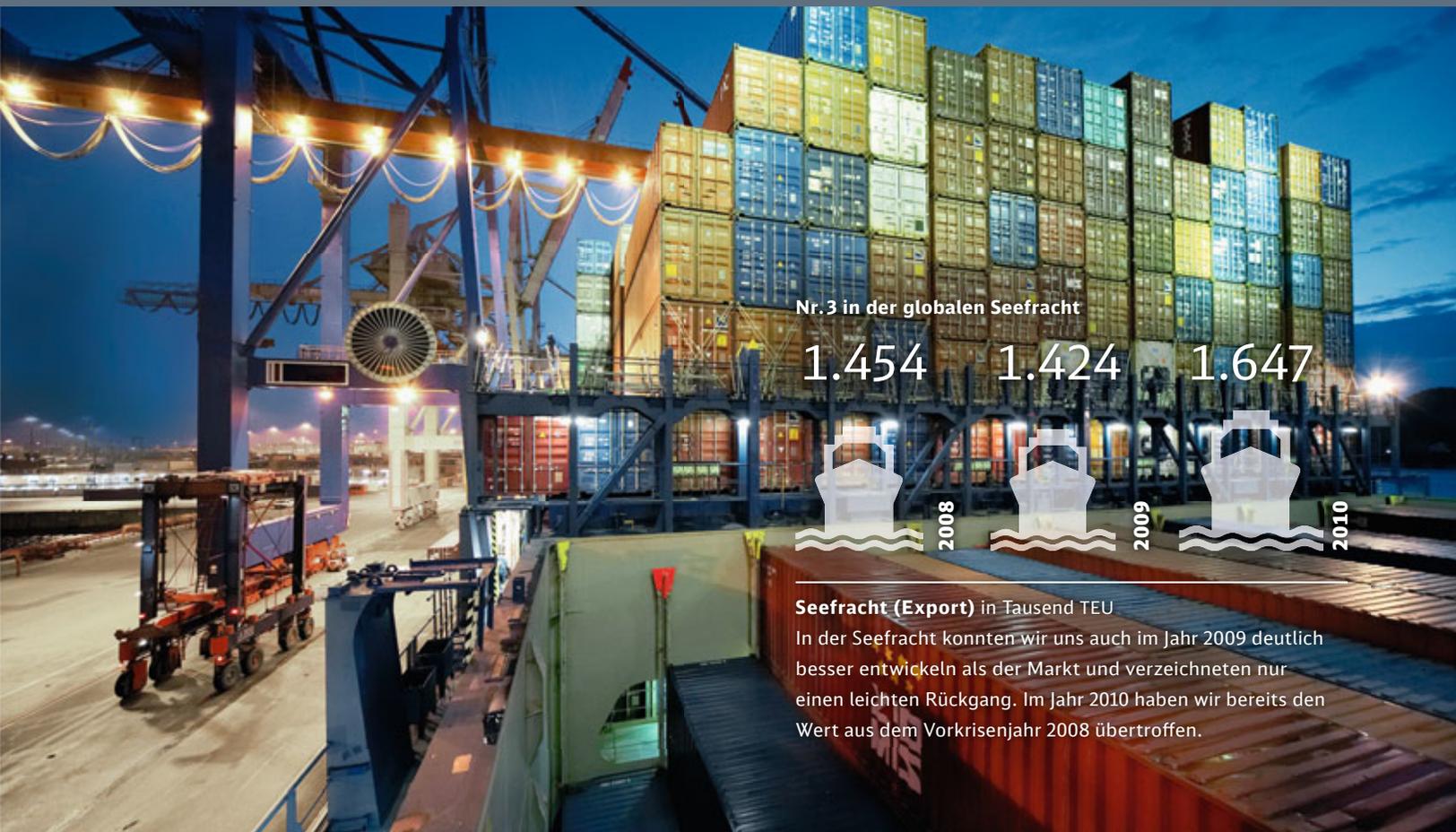
1.229 1.032 1.225



Luftfracht (Export) in Tausend t

Die Luftfracht hatte im Jahr 2009 erhebliche Rückgänge zu verzeichnen. Umso dynamischer war im Jahr 2010 der Aufholprozess, auch wenn wir das Vorkrisenniveau noch nicht ganz erreichen konnten.

UND FÜHRENDE NETZWERKE IN DER WELTWEITEN LUFT- UND SEEFRACHT



Nr.3 in der globalen Seefracht

1.454 1.424 1.647



Seefracht (Export) in Tausend TEU

In der Seefracht konnten wir uns auch im Jahr 2009 deutlich besser entwickeln als der Markt und verzeichneten nur einen leichten Rückgang. Im Jahr 2010 haben wir bereits den Wert aus dem Vorkrisenjahr 2008 übertroffen.

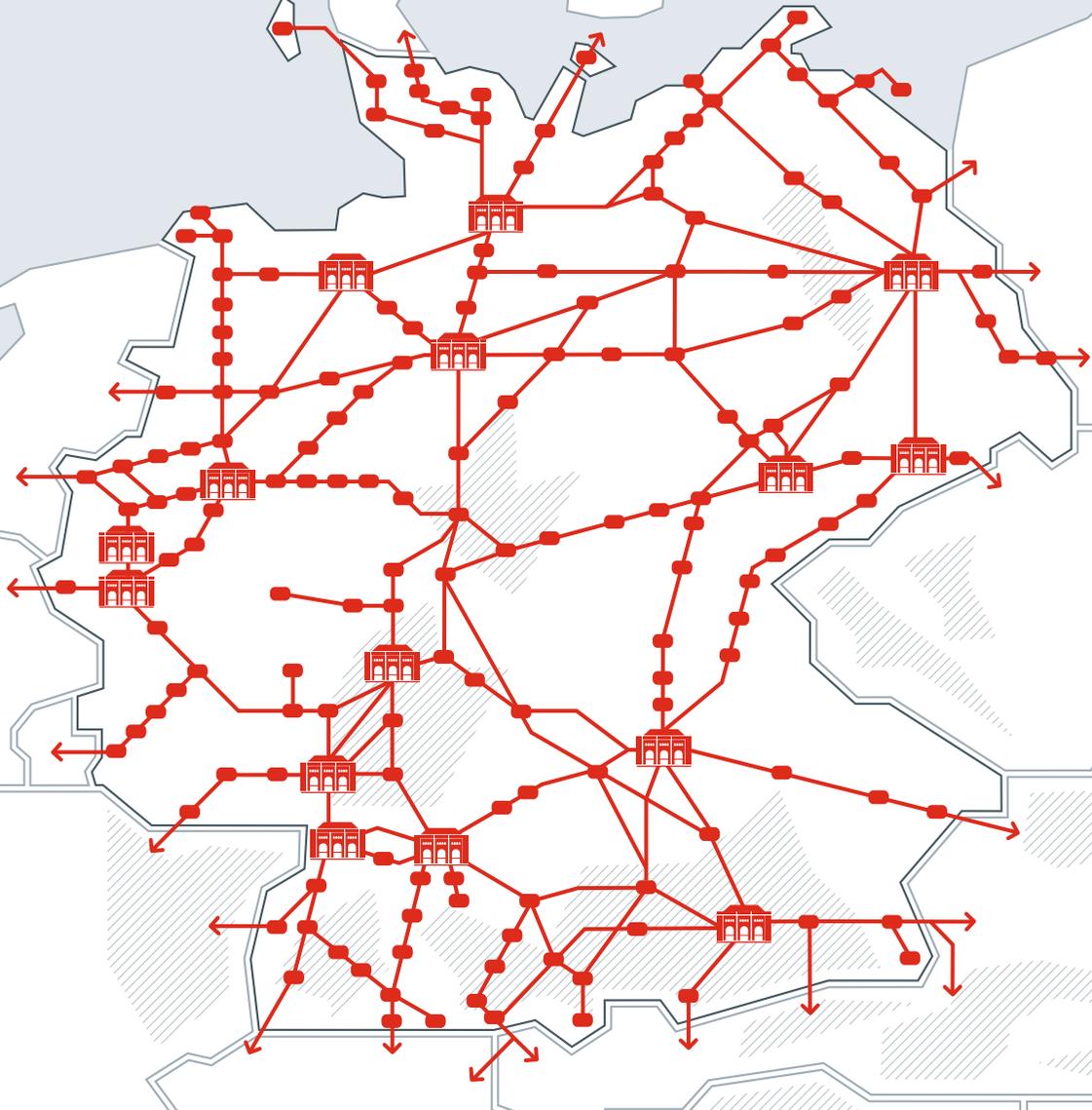


INFRASTRUKTUR

Der Schienenverkehr braucht eine leistungsfähige Infrastruktur. Unser Schienennetz ist eines der modernsten und mit rund 33.600km das längste in Europa. Durch die zentrale Lage im Herzen Europas ist es von besonderer Bedeutung für die europäischen Transportachsen. Nach dem Rückgang infolge der Wirtschaftskrise ist die Nachfrage im Jahr 2010 wieder deutlich gestiegen.

49.600

MITARBEITER IN DEUTSCHLAND



 EC-/IC-/ICE-Netz
(schematische Darstellung)



1.043



2008

1.003



2009

1.034



2010

Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm

Die Entwicklung der Trassenachfrage wurde insbesondere beeinflusst von dem Rückgang im Schienengüterverkehr im Vorjahr und der dann einsetzenden deutlichen Erholung im Jahr 2010.

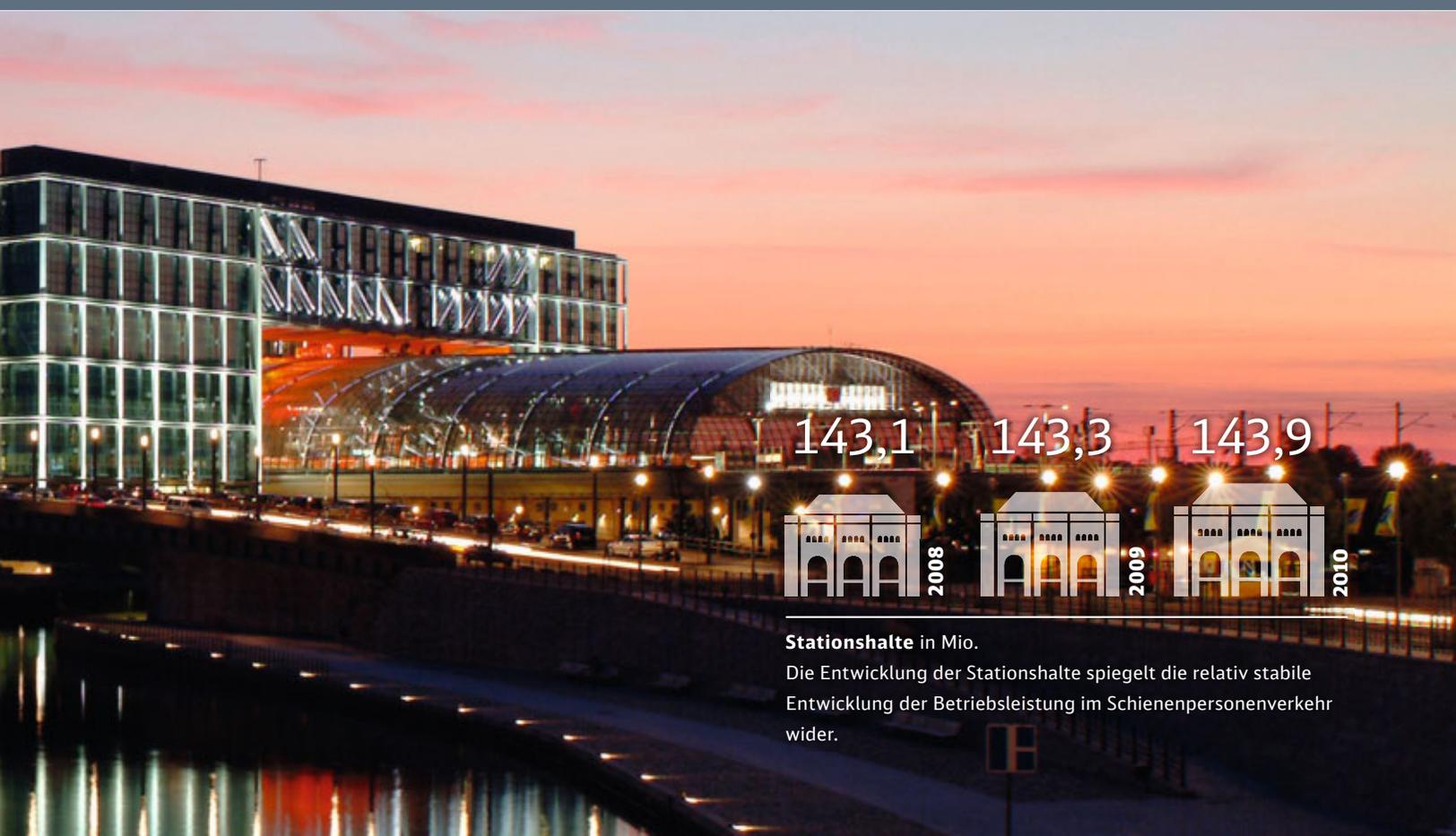
33.600

KM – DAS LÄNGSTE
SCHIENENNETZ IN EUROPA





5.700 BAHNHÖFE IN DEUTSCHLAND





Mit dem zunehmenden Fachkräftemangel infolge der demografischen Entwicklung sowie den sich verändernden Anforderungen an die Berufsbilder hängt unser dauerhafter Erfolg immer stärker von den Beschäftigten, von ihren Qualifikationen sowie ihrer Leistungsbereitschaft und -fähigkeit ab.

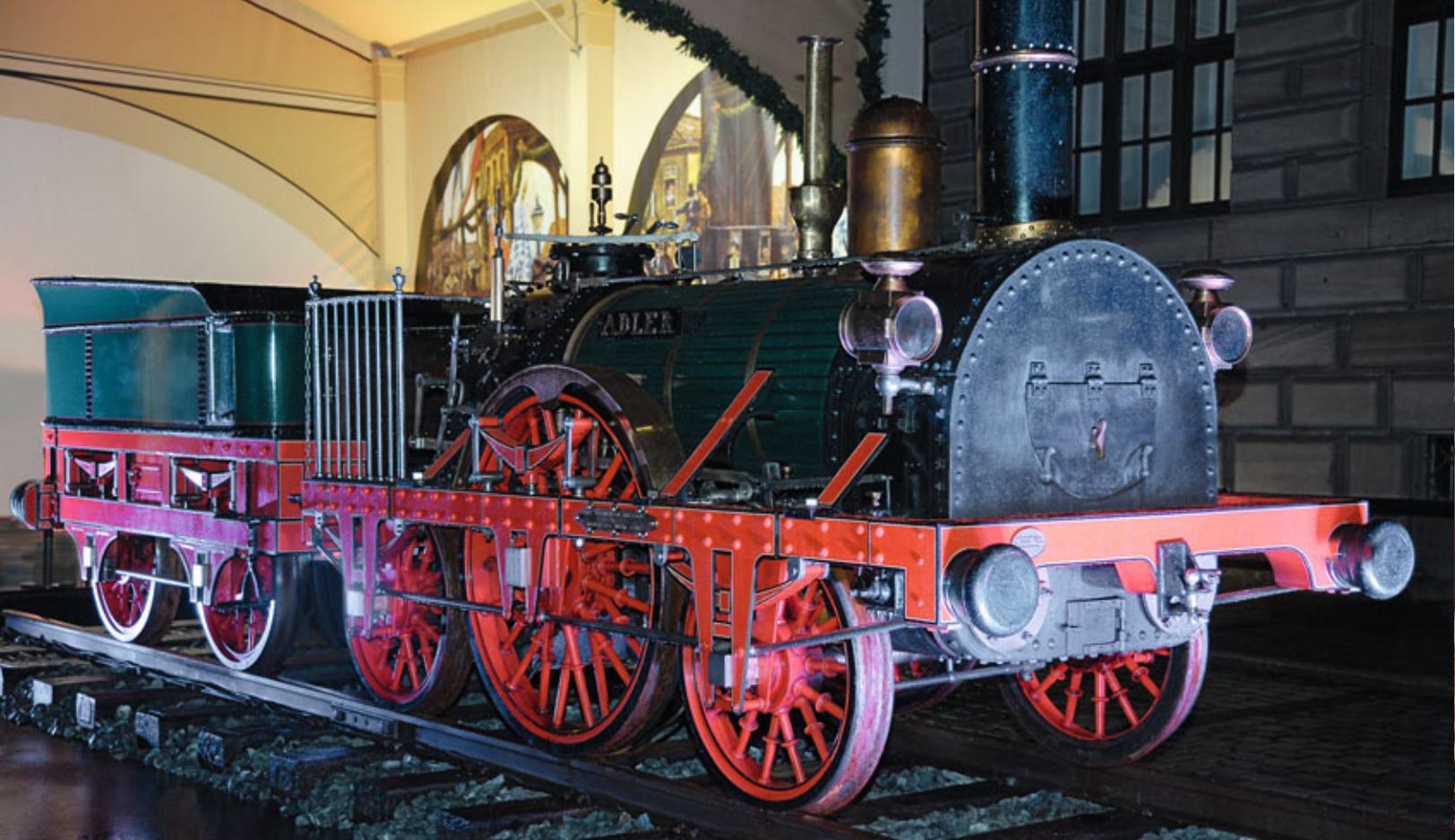
276.000
MITARBEITER WELTWEIT IN
130 LÄNDERN UND RUND
9.000 AUSZUBILDENDE IN
DEUTSCHLAND





Seit Jahren ist der DB-Konzern einer der größten Ausbilder in Deutschland. Ausbildung, auch über den eigenen Bedarf hinaus, ist für uns Teil unserer gesellschaftlichen Verantwortung. Wir bilden junge Menschen in über 25 Berufen aus.



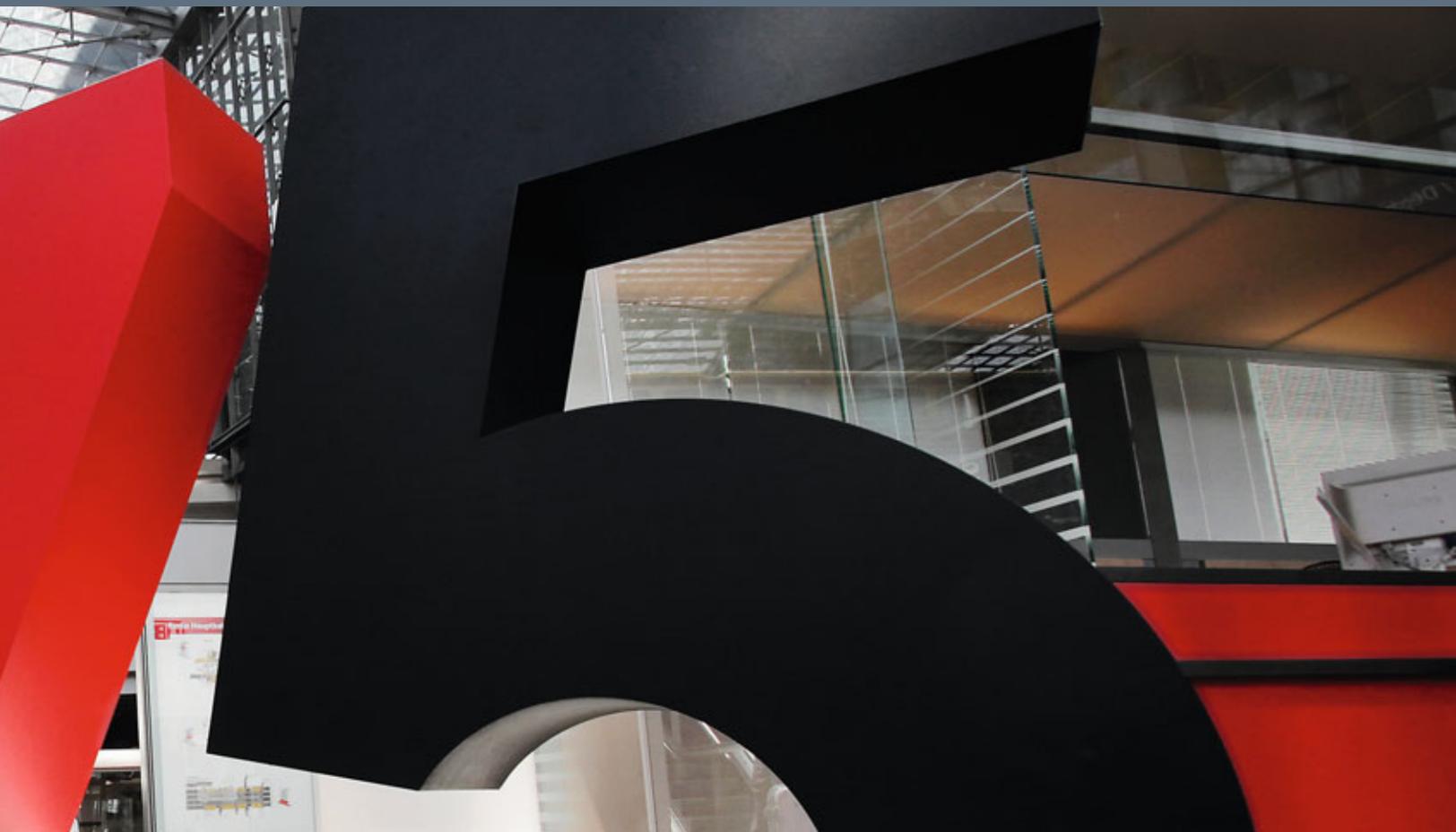


SEIT 175 JAHREN IM EINSATZ
FÜR DIE EISENBAHN IN DEUTSCHLAND





VON DER ERSTEN FAHRT DES ADLERS IM JAHRE 1835
BIS ZUM HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR DER NEUZEIT



INHALT

AUF EINEN BLICK	U2
DIE GESCHÄFTSFELDER DES DB-KONZERNS	U3
10-JAHRES-ÜBERSICHT	U5
FINANZTERMINE	U7

01	WIEDER AUF KURS – DER DB-KONZERN NACH DER WIRTSCHAFTSKRISE	1
-----------	---	----------

02	VORSTAND UND AUFSICHTSRAT	18
	VORWORT	20
	DER VORSTAND	22
	BERICHT DES AUFSICHTSRATS	24
	CORPORATE GOVERNANCE BERICHT	28

03	KONZERNTHEMEN	36
	FINANZKOMMUNIKATION	38
	COMPLIANCE BERICHT	40
	DEUTSCHE BAHN FEIERT 175 JAHRE EISENBAHN IN DEUTSCHLAND	42
	JAHRESCHRONIK 2010	44
	KONZERNPROFIL	48

04	KONZERNLAGEBERICHT	56
	ÜBERBLICK	58
	GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN	60
	ERTRAGSLAGE	72
	ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER	83
	FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE	97
	STRATEGIE	104
	NACHHALTIGKEIT	111
	TECHNIK UND EINKAUF	118
	WEITERE INFORMATIONEN	121
	RISIKOBERICHT	124
	NACHTRAGSBERICHT	129
	PROGNOSEBERICHT	131

05	KONZERNABSCHLUSS	140
	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS	142
	KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	143
	KONZERN-BILANZ	144
	KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG	146
	KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL	147
	KONZERN-ANHANG	148

06	WEITERE INFORMATIONEN	262
	BAHNBEIRAT	264
	GLOSSAR	265
	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	267
	KONTAKTINFORMATIONEN	268
	IMPRESSUM	268



DR. RÜDIGER GRUBE

Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

an erster Stelle möchte ich unseren Kunden und unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für das uns entgegengebrachte Vertrauen danken. Denn wir sind nach der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise wieder auf Wachstumskurs. Schneller als erwartet haben wir uns von ihren negativen Folgen erholt. Unsere Aufstellung hat sich als stabil in der Krise und wachstumsstark im Aufschwung erwiesen. Mit 33,4 Milliarden Euro Umsatz – ohne Arriva – haben wir den Spitzenwert des Jahres 2008 fast wieder erreicht. Unser bereinigtes Ergebnis hat sich mit 1,9 Milliarden Euro EBIT ebenfalls erkennbar verbessert.

Um den Schienenverkehr weiterzuentwickeln, haben wir im Jahr 2010 vier Initiativen gestartet: die Kunden- und Qualitätsinitiative, die Investitionsinitiative, die Technikinitiative sowie die Marktinitiative. Neben profitablen und nachhaltigem Wachstum zielen diese Aktivitäten vor allem auf eine Verbesserung unserer Leistungen auf der Schiene ab. Wesentlicher Stellhebel dafür sind eine höhere Verfügbarkeit unserer Fahrzeuge und eine Verbesserung der Infrastruktur. Auch hinsichtlich Service und Reisendeninformation haben wir vieles für unsere Kunden auf den Weg und in die Umsetzung gebracht. Hier wollen wir uns vor allem in Deutschland nachhaltig verbessern, um noch mehr Kunden für die Schiene zu gewinnen.

Im Geschäftsbereich Personenverkehr sind wir nach dem Erwerb von Arriva nunmehr im Regionalverkehr in 13 europäischen Ländern vertreten. Wir haben damit eine Wachstumsplattform geschaffen, die es uns ermöglicht, an der Öffnung der europäischen Märkte im Nahverkehr aktiv teilzunehmen. Ein weiterer Meilenstein war die Präsentation des ICE in London. Die zukünftige Verbindung von Deutschland in die britische Hauptstadt ist ein gelungenes Beispiel für den schrittweisen Ausbau grenzüberschreitender Verkehre. In unserem Heimatmarkt Deutschland, der selbstverständlich das Rückgrat unseres Geschäfts bleiben wird, konnten wir 2010 im Regionalverkehr eine Gewinnquote von 65 Prozent erzielen.

Die Erholung von der Weltwirtschaftskrise stand im Geschäftsbereich Transport und Logistik im Vordergrund. Wir haben unsere führende Stellung im Transport- und Logistikmarkt verteidigt und dabei ein ungewöhnlich starkes Umsatzwachstum von 27 Prozent im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics und 13 Prozent im Geschäftsfeld DB Schenker Rail verzeichnet.

Im Geschäftsbereich Infrastruktur haben wir zahlreiche Projekte zum Ausbau und zur Modernisierung unseres Schienennetzes, der Bahnhöfe und der Energieversorgung fortgeführt oder neu begonnen. Mit dem Baubeginn des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm gelang ein entscheidender Durchbruch. Eine große politische Aufgabe bleibt die Finanzierung des Bedarfsplans Schiene. Hier setzen wir uns mit Nachdruck für eine zukunftsfähige Schieneninfrastruktur in Deutschland ein.

Herausforderungen ergaben sich 2010 im Bereich der regulatorischen Rahmenbedingungen in Deutschland und Europa. Hier sollten nach unserer Auffassung die tatsächliche Öffnung der nationalen Märkte – wie in Deutschland bereits seit der Bahnreform 1994 geschehen – sowie eine unternehmerische Ausrichtung des Bahnsektors Vorrang haben. Auch weniger Bürokratie sowie schnellere und effizientere Abläufe müssen wichtige Ziele bleiben.

Dem Vorstand und auch mir persönlich lagen im vergangenen Jahr unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ganz besonders am Herzen. Erneut waren wir einer der größten Ausbilder Deutschlands und sichern damit in Zeiten des demografischen Wandels unseren Nachwuchs. Einen besonderen Schwerpunkt hat der Vorstand auf die Fortentwicklung der Unternehmenskultur gelegt. Hierzu haben wir einen nachhaltigen Prozess eingeleitet, den wir auf allen Ebenen mit Leben erfüllen. Besonders danken möchte ich unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren engagierten Einsatz im Jahr 2010.

2011 werden wir weiter konsequent alles tun, um unseren Weg zu einer klar kundenorientierten Bahn und zu einem erfolgreichen Dienstleistungsunternehmen fortzusetzen.

Herzlichst

Ihr



Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Der Vorstand

Von links nach rechts

DR. RICHARD LUTZ

Finanzen/Controlling
Jahrgang 1964
Bestellt bis 2013

GERD BECHT

Compliance, Datenschutz
und Recht
Jahrgang 1952
Bestellt bis 2014

DR. RÜDIGER GRUBE

Vorsitzender des Vorstands
Jahrgang 1951
Bestellt bis 2014

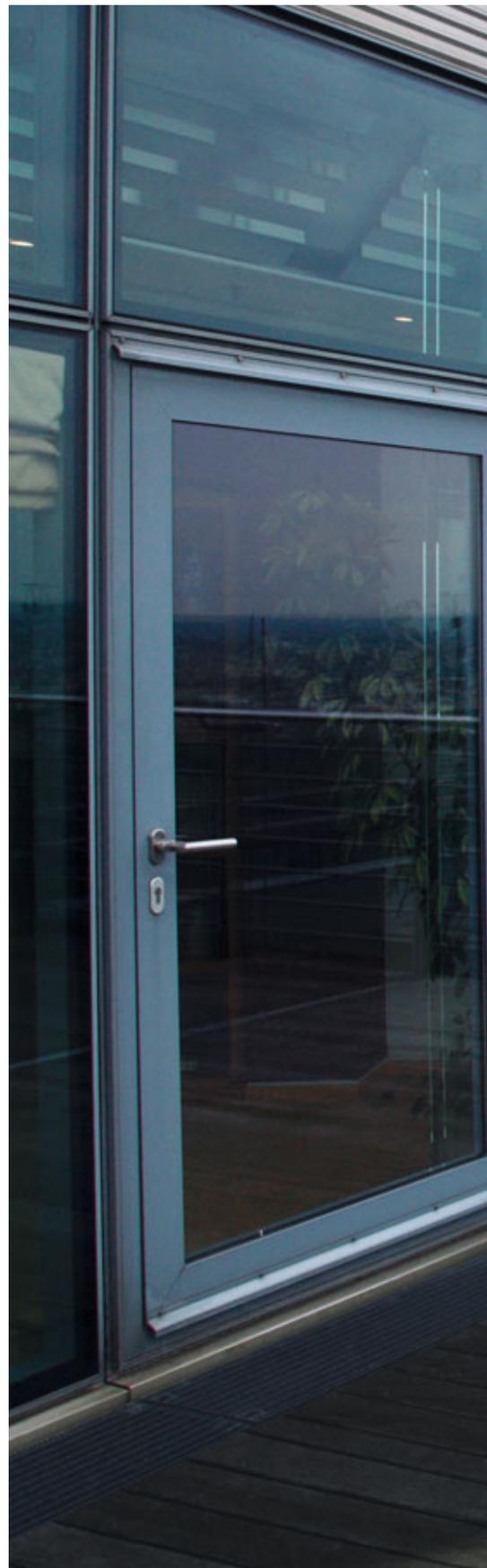
DR. VOLKER KEFER

Technik, Systemverbund
und Dienstleistungen,
Infrastruktur
Jahrgang 1956
Bestellt bis 2012

ULRICH WEBER

Personal
Jahrgang 1950
Bestellt bis 2014

Informationen zu den Lebensläufen finden Sie unter:
www.deutschebahn.com/vorstand





Bericht des Aufsichtsrats

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

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat hat sich nach Ablauf der letzten Amtsperiode im März 2010 neu konstituiert. Hierzu trat er im Berichtsjahr zu einer konstituierenden sowie zu vier ordentlichen Sitzungen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. In drei 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 DB-Konzerns sowie die wesentlichen Investitions-, Beteiligungs- und Desinvestitionsprojekte. Ebenso hat der Aufsichtsrat in seinen Sitzungen die Strategie des DB-Konzerns sowie einzelner Ressorts beraten. Des Weiteren befasste sich der Aufsichtsrat intensiv mit den technischen Mängeln der ICE-Flotte sowie der Fahrzeuge der S-Bahn Berlin, die im Berichtsjahr starke betriebliche und finanzielle Auswirkungen auf den Schienenpersonenverkehr hatten. Ferner ließ sich der Aufsichtsrat mehrfach über die im Berichtsjahr aufgetretenen witterungsbedingten Störungen im Schienenverkehr und die eingeleiteten Maßnahmen zu deren Vermeidung unterrichten. Des Weiteren beschäftigte sich der Aufsichtsrat in mehreren seiner Sitzungen mit der Situation des Großprojekts Stuttgart 21. Schwerpunkt der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats im April 2010 war die Beratung des Übernahmeangebots für die Arriva Plc (Arriva), Sunderland/Großbritannien, dem der Aufsichtsrat seine Zustimmung erteilt hat. In den darauffolgenden Sitzungen des Aufsichtsrats wurden die Entwicklung des Akquisitionsvorhabens sowie die Integration von Arriva in den DB-Konzern beraten. Im Dezember 2010 hat der Aufsichtsrat der aufgrund kartellrechtlicher Vorgaben notwendigen Veräußerung der Deutschlandaktivitäten von Arriva zugestimmt.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Dezember 2010 die Mittelfristplanung 2011 bis 2015 für den DB-Konzern beraten sowie dem Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2011 und der Investitionsplanung zugestimmt.

Interessenkonflikte von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern, die dem Aufsichtsrat gegenüber offenzulegen sind, wurden nicht berichtet.

SITZUNGEN DER AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

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



PROFESSOR DR. DR. UTZ-HELLMUTH FELCHT

Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss, der im Berichtsjahr vier Sitzungen und eine Telefonkonferenz durchgeführt hat, befasste sich insbesondere mit den Quartalsabschlüssen, dem Halbjahresabschluss und den diesbezüglichen Review-Ergebnissen sowie dem halbjährlichen Review großer Investitionsprojekte.

Weitere Schwerpunkte bildeten die Vorschau 2010 und die Mittelfristplanung 2011 bis 2015 für den DB-Konzern. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss ließ sich über die betrieblichen Schwierigkeiten bei der S-Bahn Berlin, die technischen Mängel in der ICE-Flotte sowie den Fortgang und die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 unterrichten. Ferner befasste er sich mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements, der Weiterentwicklung der Corporate Governance durch die Verabschiedung des Public Corporate Governance Kodex und des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes und den daraus folgenden Änderungen der Geschäftsordnung für den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss ließ sich zudem über die wirtschaftliche Entwicklung von Akquisitionen, die Erteilung des Prüfauftrags an den Abschlussprüfer sowie über die Ergebnisse der internen Revision und Untersuchungen im Bereich Compliance unterrichten.

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

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in drei Sitzungen Personalentscheidungen des Aufsichtsrats vorbereitet und insbesondere die Ergänzung des Longterm Incentive Plan für den Vorstand um einen Peergroup-Vergleich erarbeitet. Ferner hat der Personalausschuss sich im Auftrag des Aufsichtsrats vorbereitend mit den Zielvereinbarungen für die Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2011 befasst.

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

CORPORATE GOVERNANCE

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

Ferner wurden durch das im Mai 2009 verkündete Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) auch die Arbeitsschwerpunkte eines Prüfungsausschusses im Aktiengesetz (AktG) neu beschrieben. In der Geschäftsordnung für den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss des Aufsichtsrats wurde daher klargestellt, dass sich der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss im Rahmen seiner Überwachungsfunktion auch regelmäßig über die Wirksamkeit und Angemessenheit des Risikomanagements und des internen Kontrollsystems gemäß den Vorgaben nach §107 Abs. 3 Satz 2 AktG informiert. Der Aufsichtsrat der DB AG hat dieser Neufassung der Geschäftsordnung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses zugestimmt.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht der DB AG zum 31. Dezember 2010 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, 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 28. März 2011 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 30. März 2011 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht der DB AG für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2010 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 den Abschlussprüfer keine Einwendungen erhoben.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Am 24. März 2010 wurde Herr Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Er folgt Herrn Dr. Werner Müller nach, dessen Mandat zu diesem Zeitpunkt durch Ablauf der Amtszeit geendet hat.

Mit Ablauf der Amtsperiode am 24. März 2010 sind aufseiten der Anteilseigner auch Herr Georg Brunnhuber und Herr Niels-Lund Chrestensen sowie aufseiten der Arbeitnehmer Herr Jörg Hartkorn und Frau Heike Moll aus dem Aufsichtsrat der DB AG ausgeschieden. Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurden am 24. März 2010 aufseiten der Anteilseigner Herr Patrick Döring sowie Herr Professor Dr. Knut Löschke. Zu neuen Mitgliedern des Aufsichtsrats aufseiten der Arbeitnehmervertreter wurden am 11. März 2010 die Herren Mario Reiß und Wolfgang Joosten gewählt.

Als Nachfolger von Herrn Dr. Walther Otreмба, der sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung vom 8. März 2010 niedergelegt hat, wurde Herr Staatssekretär Dr. Hans Bernhard Beus mit Wirkung vom 9. März 2010 in den Aufsichtsrat entsandt.

Mit Wirkung zum 31. März 2010 legte Herr Diethelm Sack sein Mandat als Mitglied des Vorstands der DB AG, zuständig für das Ressort Finanzen/Controlling, nieder. Zum Nachfolger wurde mit Wirkung ab dem 1. April 2010 Herr Dr. Richard Lutz bestellt. Ebenfalls mit Wirkung zum 31. März 2010 hat Herr Stefan Garber sein Mandat als Mitglied des Vorstands der DB AG, zuständig für das Ressort Infrastruktur, niedergelegt. Ihm folgt Herr Dr. Volker Kefer zum 1. April 2010 für die Dauer seiner bestehenden Bestellung nach, der bereits seit dem 9. Dezember 2009 die kommissarische Leitung des Ressorts Infrastruktur übernommen hatte. Herr Dr. Kefer zeichnet zudem für das Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen verantwortlich.

Der Aufsichtsrat spricht auch an dieser Stelle den ausgeschiedenen Mitgliedern von Vorstand und Aufsichtsrat seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Unterstützung zum Wohle des Unternehmens aus.

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

Berlin, im März 2011

Für den Aufsichtsrat

Ihr



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

Corporate Governance Bericht

- ↳ **Corporate Governance Bericht ist Bestandteil des Konzernlageberichts**
- ↳ **Gute Corporate Governance ist eine wesentliche Grundlage für den Unternehmenserfolg**
- ↳ **Empfehlungen zum Public Corporate Governance Kodex mit einer Ausnahme entsprochen**

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

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

Der Aufsichtsrat der DB AG hat die *→ Geschäftsordnungen* [1] für den Vorstand und den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB AG) an die Anforderungen des PCGK angepasst. Auf die Konzernunternehmen der DB AG wird der Public Corporate Governance Kodex in dem Umfang angewendet, in dem dies angesichts der Besonderheiten einer Konzernstruktur sachlich angemessen und rechtlich möglich ist. Die konzernweite Einhaltung der Grundsätze des PCGK wurde durch Verabschiedung einer Muster-Geschäftsordnung für die Aufsichtsräte der Konzerngesellschaften umgesetzt.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG erklären gemeinsam: »Seit der letzten Entsprechenserklärung vom 24. März 2010 hat die DB AG den von der Bundesregierung am 1. Juli 2009 verabschiedeten Empfehlungen zum Public Corporate Governance Kodex des Bundes mit der folgenden Ausnahme entsprochen: Die von der DB AG für die Aufsichtsratsmitglieder der Konzernunternehmen abgeschlossene D&O-Versicherung enthielt im Geschäftsjahr 2010 abweichend von der Empfehlung der Ziffer 3.3.2 PCGK keinen Selbstbehalt. Der Willensbildungsprozess über die Ausgestaltung eines angemessenen Selbstbehalts ist im Jahr 2010 noch nicht abgeschlossen worden. Im Jahr 2011 wird über die Vereinbarung eines angemessenen Selbstbehalts für die Mitglieder des Aufsichtsrats entschieden werden. Die DB AG beabsichtigt, den übrigen Empfehlungen des PCGK auch künftig zu entsprechen.«

ZUSAMMENWIRKEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

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

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

[1] *→ www.db.de/geschaeftsordnung*

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

Vorstand

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

Einzelheiten zu den personellen Veränderungen im Vorstand finden Sie im \rightarrow *Konzernlagebericht* [2] und im \rightarrow *Bericht des Aufsichtsrats* [3].

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 und Recht 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 in der Regel gemeinsam mit den Sitzungen des Vorstands der DB Mobility Logistics AG (DB MLAG) durchgeführt.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. Dem Aufsichtsrat der DB AG gehören entsprechend den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter und zehn Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden teils entsandt und teils durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehören gegenwärtig zwei Frauen an. Vorsitzender des Aufsichtsrats ist Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht. \rightarrow *Persönliche oder geschäftliche Beziehungen* [4] einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur Gesellschaft werden im Konzernabschluss ausgewiesen.

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

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

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

Zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der DB AG bestanden im Geschäftsjahr 2010 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 MLAG 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, hat der Aufsichtsrat von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Ausschüsse zu bilden und einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss, einen Personalaus-schuss sowie den durch das Mitbestimmungsgesetz vorgeschrie-benen Vermittlungsausschuss 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 —> *Funktionsbeschrei-bung* [3] der einzelnen Ausschüsse finden Sie auf unserer Inter-netseite.

TRANSPARENZ

Auf unserer —> *Internetseite* [4] stellen wir alle wichtigen Informationen zum Konzern- und Jahresabschluss, den Halbjah-resbericht, den Finanzkalender sowie Informationen zu melde-pflichtigen 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 verantwor-tungsbewussten Umgang mit Chancen und Risiken, die im Zusam-menhang 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 Risikoma-nagement und dessen Überwachung im Unternehmen sicher-zustellen 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 Informati-onen zur Verfügung gestellt werden, anhand derer er sich ein Urteil über die Angemessenheit und Funktionsfähigkeit der Systeme bilden kann. Hierzu hat der Vorstand im Rahmen eines

konzernweiten Projekts eine Berichterstattung zum internen Kontrollsystem aufgesetzt. Die regelmäßige Berichterstattung zum internen Kontrollsystem informiert den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über den Projektfortschritt und über die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems. Daneben berichtet der Vorstand dem Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über Risiken von wesentlicher Bedeutung für die DB AG und den DB-Konzern sowie deren Behandlung durch den Vorstand. Er kontrolliert auch, ob das Risikofrüherkennungs-system den Anforderungen des §91 Abs. 2 AktG entspricht.

COMPLIANCE

Das Integrierte Compliance Management im DB-Konzern sorgt für die konzernweite Einhaltung von Gesetzen und Regeln und ist ein wesentlicher Baustein unserer Unternehmenskultur. Die Aktivitäten der DB AG unterliegen nationalen und internationalen rechtlichen Vorgaben sowie selbst gesetzten Werten und Regeln. Die Unternehmenswerte des DB-Konzerns wurden in einem konzernweit gültigen —> *Verhaltenskodex* [5] zusammengefasst. Ziel des Verhaltenskodex ist es, die Organe und Mitarbeiter des DB-Konzerns bei der Einhaltung und Umsetzung der Verhal-tenregeln gegenüber der Gesellschaft, den Wettbewerbern, Amtsträgern und Geschäftspartnern, gegenüber dem Eigentümer sowie im Umgang untereinander zu unterstützen. Unsere Mit-arbeiter werden hinsichtlich des Inhalts 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 verant-wortlich dafür, dass sie selbst und ihre Mitarbeiter sich regel-konform verhalten.

Zur Sicherstellung einer regelkonformen Unternehmens-organisation wurde das im Vorjahr eingeführte integrierte Com-pliance-Management-System mit einer eindeutig präventiven Ausrichtung deutlich weiterentwickelt, insbesondere hinsichtlich der dezentralen Strukturen in den Geschäftsfeldern und Tochter-gesellschaften.

Weitere Informationen zum Thema Compliance finden Sie im —> *Compliance Bericht* [6].

[1] —> Seite 261 | [2] —> Seite 24 f.

[5] —> www.db.de/verhaltenskodex | [6] —> Seite 40 f.

[3] —> www.db.de/ausschuesse | [4] —> www.db.de/ir

RECHNUNGSLEGUNG UND ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Hauptversammlung hat am 24. März 2010 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2010 bestellt. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat den Vorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers vorbereitet und nach dessen Wahl durch die Hauptversammlung mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird, soweit diese nicht unverzüglich 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 nächste Prüfung findet 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 zielt darauf ab, die Vorstandsmitglieder entsprechend ihren Aufgaben- und Verantwortungsbereichen angemessen zu vergüten und 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.

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 das operative Ergebnis 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 deutlichen Überschreitung der Planwerte kann die Jahrestantieme unter der Voraussetzung, dass ebenfalls ein maximaler Leistungsfaktor erreicht wird, das 2,6-Fache der Zieltantieme betragen.

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

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

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

Bemessungsgrundlage für das langfristige Vergütungselement Long-term Incentive Plan ist die nachhaltige Steigerung des Werts des Unternehmens. Diese Bemessungsgrundlage honoriert das Erreichen beziehungsweise Übertreffen der in der Mittelfristplanung gesetzten operativen Ergebnisziele und deren Auswirkung auf den Unternehmenswert. Die Planlaufzeit beträgt vier Jahre und soll jährlich rollierend neu aufgesetzt werden.

Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit werden die im Vergleich zur Unternehmensplanung erzielte Wertsteigerung und der Auszahlungsgrad ermittelt.

Der Zielwert des im Jahr 2010 eingeführten Long-term Incentive Plan beträgt rund zwei Drittel der bisherigen Jahrestantieme. 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.

Der Aufsichtsrat hat im Dezember 2010 beschlossen, die Planbedingungen des Long-term-Incentive-Programms ab dem Geschäftsjahr 2011 um einen Peergroup-Vergleich zu ergänzen. Zukünftig soll der Ausschüttungsgrad des Long-term-Incentive-Programms entsprechend der Außenperformance des Unternehmens gegenüber einer Vergleichsgruppe modifiziert werden.

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

Entsprechend den Empfehlungen des PCGK hat die DB AG in sämtliche Vorstandsverträge einen Abfindungscap aufgenommen. 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.

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

RUHEGELDANSPRÜCHE

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

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

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

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

VERTRAGLICHE NEBENLEISTUNGEN

Als vertragliche Nebenleistungen haben die Vorstandsmitglieder unter anderem Anspruch auf einen Dienstwagen mit Fahrer zur dienstlichen und privaten Nutzung, eine persönliche BahnCard 100 First sowie den üblichen Versicherungsschutz. Für dienstlich veranlasste Zweitwohnungen wird ein Mietzuschuss gewährt. Diese Sachbezüge unterliegen, soweit sie nicht steuerfrei gewährt werden können, als geldwerter Vorteil der Versteuerung durch die Vorstandsmitglieder. Der Aufsichtsrat hat im Dezember 2010 der Übernahme von Kosten für im Zusammenhang mit der Vorstandstätigkeit notwendig werdende Sicherheits- und Objektschutzmaßnahmen durch die Gesellschaft zugestimmt. Ein eventuell dadurch anfallender geldwerter Vorteil wird vom Unternehmen versteuert. Den Vorstandsmitgliedern ist es wie allen Führungskräften freigestellt, am Deferred-Compensation-Programm des Unternehmens teilzunehmen.

Für die Mitglieder des Vorstands besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung war im Geschäftsjahr 2010 als Gruppenversicherung mit dem gesetzlich vorgesehenen Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Vorstände entstehen können.

VERGÜTUNG DES VORSTANDS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2010

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€]	Jahreseinkommen 2010					
	Feste Vergütung	Variable Vergütung kurzfristig ¹⁾	Variable Vergütung langfristig ²⁾	Bezüge im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit	Sonstiges ³⁾	Insgesamt
AM 31. DEZEMBER 2010 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER						
Dr. Rüdiger Grube	900	1.850	165	-	31	2.946
Gerd Becht	650	1.150	105	-	23	1.928
Dr. Volker Kefer	400	820	75	-	27	1.322
Dr. Richard Lutz (seit 1. April 2010)	300	595	56	-	19	970
Ulrich Weber	650	1.160	105	-	9	1.924
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER						
Stefan Garber (bis 31. März 2010)	138	-	-	1.850	7	1.995
Diethelm Sack (bis 31. März 2010)	163	-	-	213 ⁴⁾	5	381
INSGESAMT	3.201	5.575	506	1.850	121	11.466

¹⁾ Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses

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

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

⁴⁾ Herr Sack erhielt bei Beendigung seines Vorstandsdienstvertrags eine zeitanteilige Tantieme für das Jahr 2010 ausgezahlt.

Herr Stefan Garber erhielt als Ausgleich für die vorzeitige Beendigung seines Dienstvertrags eine einmalige Zahlung in Höhe von 1.850 T €. Ab dem 1. April 2010 erhält er ein betriebliches Ruhegeld in Höhe von 550 T €. Sofern Herr Stefan Garber in der Zeit zwischen seinem Ausscheiden aus der DB AG und seinem 63. Lebensjahr Einkünfte aus selbstständiger oder nichtselbstständiger Arbeit erzielt, werden diese – soweit diese Einkünfte 330 T € p.a. übersteigen – auf sein in dieser Zeit bezogenes Ruhegeld angerechnet. Herr Diethelm Sack, der ebenfalls im Jahr 2010 aus dem Vorstand ausgeschieden ist, hat keine Abfindung erhalten. Zwischen ihm und der DB AG wurde ein Beratervertrag mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2011 abgeschlossen. Hinsichtlich der Höhe der betrieblichen Ruhegeldzusagen für die ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder wurden ausschließlich die im Vorstandsvertrag vereinbarten Leistungen gewährt.

Der Versicherungsschutz der bestehenden D & O-Versicherung gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Beendigung der Vorstandstätigkeit weiter.

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

VERSORGUNGSANSPRÜCHE DES VORSTANDS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2010

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 2.896 T € zugeführt.

Zuführung zu den Pensionsrückstellungen (Dienstzeitaufwand) ¹⁾ [in T€]	2010
AM 31. DEZEMBER 2010 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER	
Dr. Rüdiger Grube	961
Gerd Becht	761
Dr. Volker Kefer	193
Dr. Richard Lutz ²⁾ (seit 1. April 2010)	36
Ulrich Weber	899
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER	
Stefan Garber (bis 31. März 2010)	46
Diethelm Sack ³⁾ (bis 31. März 2010)	-
INSGESAMT	2.896

¹⁾ Der Dienstzeitaufwand des im Berichtsjahr bestellten Vorstandsmitglieds beruht auf Schätzwerten, bei zeitweise dem Vorstand angehörigen Personen erfolgt die Angabe zeitanteilig.

²⁾ Bei Neueintritten in den Vorstand von intern ist der Dienstzeitaufwand für vorherige Zusagen nicht berücksichtigt.

³⁾ Bereits ausfinanziert

Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder sind als Gesamtsumme im Anhang des Konzernabschlusses ausgewiesen.

Vergütung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2010

Die Vergütung des Aufsichtsrats wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 20.000 € sowie eine erfolgsorientierte jährliche Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzernabschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Die erfolgsabhängige Vergütung ist auf maximal 13.000 € begrenzt.

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

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

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

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

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

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

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

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 5. April 2011 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats [in T €]	Jahreseinkommen 2010				Insgesamt
	Feste Vergütung	Variable Vergütung	Sitzungsgeld	Nebenleistungen	
AM 31. DEZEMBER 2010 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER					
Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht	58	8	2	0	68
Alexander Kirchner	40	5	2	1	48
Dr. Hans Bernhard Beus	17	2	2	0	21
Christoph Dänzer-Vanotti	20	3	1	0	24
Patrick Döring	17	2	1	0	20
Dr. Jürgen Großmann	20	3	1	5	29
Dr. Bernhard Heitzer	20	3	2	0	25
Jörg Hensel	20	3	1	1	25
Klaus-Dieter Hommel	20	3	1	5	29
Wolfgang Joosten	17	2	1	5	25
Günter Kirchheim	30	4	3	1	38
Helmut Kleindienst	25	3	2	1	31
Dr. Jürgen Krumnow	40	5	2	1	48
Dr. Knut Löschke	17	2	1	5	25
Vitus Miller	20	3	1	1	25
Ute Plambeck	20	3	1	0	24
Mario Reiß	17	2	1	5	25
Regina Rusch-Ziemba	25	3	2	0	30
Prof. Klaus-Dieter Scheurle	35	5	4	1	45
Dr. Heinrich Weiss	20	3	1	5	29
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS					
Dr. Werner Müller	18	2	1	0	21
Georg Brunnhuber	5	1	0	1	7
Niels Lund Chrestensen	5	1	0	1	7
Horst Hartkorn	5	1	0	1	7
Heike Moll	5	1	0	1	7
Dr. Walther Otremba	5	1	0	0	6
INSGESAMT	541	74	33	41	689¹⁾

¹⁾ Inklusive Vergütung für Aufsichtsrats- und Beiratstätigkeit bei Tochtergesellschaften: 808 T €

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats bestehen nicht.

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

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

03 KONZERNTHEMEN

FINANZKOMMUNIKATION	38
INVESTOR RELATIONS	38
ANLEIHEEMISSIONEN	38
WERTMANAGEMENT	39
RATING	39

COMPLIANCE BERICHT	40
COMPLIANCE-VERSTÄNDNIS UND GRUNDSÄTZE	40
DATENSCHUTZ AUFGEWERTET	41

DEUTSCHE BAHN FEIERT 175 JAHRE EISENBAHN IN DEUTSCHLAND	42
<hr/>	
JAHRESCHRONIK 2010	44
<hr/>	
KONZERNPROFIL	48
STEUERUNG DES DB-KONZERNS	48
UNSERE MÄRKTE	48
UNSERE GESCHÄFTSFELDER	50

Finanzkommunikation

- ↳ **Investor Relations weiter intensiviert**
- ↳ **Fünf Anleihen in drei Währungen begeben**
- ↳ **Rating-Einstufungen im Berichtsjahr erneut bestätigt**

INVESTOR RELATIONS

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

Im Berichtsjahr haben wir unsere Investor-Relations-Aktivitäten deutlich intensiviert. In Rahmen von Veranstaltungen und Einzelgesprächen in Europa (Deutschland, Frankreich, Schweiz, Großbritannien, Niederlande und Italien) und Asien (Tokio, Singapur, Hongkong und Peking) standen wir in einem aktiven Dialog mit bestehenden und potenziellen neuen Investoren. Damit haben wir die Grundlage für unsere erfolgreichen Anleiheemissionen im Berichtsjahr gelegt.

Nachdem wir im Vorjahr drei Euro-Anleiheemissionen vorgenommen hatten, haben wir im Berichtsjahr erfolgreich die Emission von drei Euro-Anleihen, einer Anleihe in japanischen Yen und einer Anleihe in Schweizer Franken begleitet. Alle

Anleihen stießen auf großes Interesse bei internationalen Investoren mit regionalem Schwerpunkt in Deutschland, Frankreich, der Schweiz und Japan.

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

Wenn Sie Kontakt mit uns aufnehmen wollen, finden Sie alle Informationen im hinteren Umschlag dieses Berichts oder auf unserer [IR-Internetseite](#) [1].

ANLEIHEEMISSIONEN

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Kupon	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS0515937406	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	500	3,500	Juni 2020	10
XS0524471355	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	500	3,750	Juli 2025	15
XS0549869989	Deutsche Bahn Finance B.V.	JPY	47.100	1,130	Oktober 2020	10
XS0554975325	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	500	3,375	November 2022	12
CH0120096398	Deutsche Bahn Finance B.V.	CHF	750	1,750	Juni 2020	9,5

Über unsere Finanzierungstochter Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, haben wir im Berichtsjahr den Kapitalmarkt mit drei Euro-Benchmark-Anleihen in Höhe von insgesamt 1.500 Mio. €, einer Benchmark-Anleihe in japanischen Yen in Höhe von 47.100 Mio. JPY und einer Benchmark-Anleihe in Schweizer Franken in Höhe von 750 Mio. CHF in Anspruch genommen. Die Anleihen dienten vor allem der Refinanzierung einer auslaufenden Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 1.000 Mio. € sowie der teilweisen Refinanzierung des Kaufpreises von Arriva.

ANLEIHE-EMISSIONSVOLUMEN [in Mrd. €]



[1] www.db.de/ir

Das Berichtsjahr war geprägt von einer weiteren konjunkturellen Aufhellung des weltweiten konjunkturellen Umfelds, die sich auch auf die Anleihemärkte im Allgemeinen und auch für den DB-Konzern im Speziellen unterstützend auswirkte.

Unsere Anleiheemissionen in Euro konnten wir im Juni, Juli und Oktober 2010 mit Laufzeiten von 10, 15 und 12 Jahren platzieren. Das Volumen betrug jeweils 500 Mio. € und wurde vorwiegend von Investmentfonds und Versicherungen aus Frankreich und Deutschland nachgefragt. Um unsere Investorenbasis zu verbreitern, haben wir im Berichtsjahr auch zwei Fremdwährungsanleihen emittiert: eine Anleihe über 47.100 Mio.

japanische Yen mit einer Laufzeit von zehn Jahren, die bei japanischen Investoren auf eine starke Nachfrage stieß, und eine Anleihe in Schweizer Franken (CHF). Das Interesse war auch bei der CHF-Anleihe hoch. Nach einer ersten Tranche in Höhe von 400 Mio. CHF im November haben wir eine zweite Tranche in Höhe von 350 Mio. CHF folgen lassen. Beide Tranchen wurden überwiegend von institutionellen Investoren nachgefragt und haben eine Laufzeit von neunehalb Jahren. Zur Vermeidung von Wechselkursrisiken wurden Zins-/Währungsswaps mit entsprechend identischen Laufzeiten abgeschlossen.

WERTMANAGEMENT

Wertmanagementkennziffern [in %]	2010	2010 ohne DB Arriva	2009	Zielwert
Return on Capital Employed (ROCE)	6,0	6,4	5,9	10
Tilgungsdeckung	18,1	21,2	19,4	30
Gearing	118	98	115	100
Netto-Finanzschulden/EBITDA (einheitenlos)	3,6	3,1	3,4	2,5

Unsere finanzwirtschaftliche Steuerung zielt auf eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Vertiefende Informationen zum Thema → *Wertmanagement* [1] finden Sie im Konzernlagebericht.

Als zentralen Maßstab für die Entwicklung unseres Konzernportfolios sowie zur Investitionsallokation verwenden wir die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on

Capital Employed; ROCE). Als Kapitalkosten veranschlagen wir auf Basis einer mittelfristigen Zielkapitalstruktur 9,6% vor Steuern.

Als weitere Kennziffern in unserem Wertmanagementsystem verwenden wir zur Steuerung der Verschuldung die Kennzahlen Tilgungsdeckung, Gearing und Netto-Finanzschulden/EBITDA.

RATING

Ratings DBAG	Ersterteilung	Letzte Bestätigung	Aktuelle Einstufungen		
			Kurzfristig	Langfristig	Ausblick
Moody's	16.05.2000	26.11.2010	P-1	Aa1	stabil
Standard&Poor's	16.05.2000	17.02.2011	A-1+	AA	stabil
Fitch	17.02.2009	13.05.2010	F1+	AA	stabil

Auch im Berichtsjahr standen wir in einem fortlaufenden Kontakt mit den Analysten der Rating-Agenturen. Inhaltlich lag ein wesentlicher Schwerpunkt der Gespräche mit den Rating-Agenturen auf der Übernahme von → *Arriva* [2]. Moody's und Standard&Poor's (S&P) haben unmittelbar nach Bekanntwerden der Akquisitionsabsicht ihre Rating-Einstufungen bestätigt. Auch Fitch hat die gute Bonitätsbeurteilung der DBAG im Berichtsjahr bestätigt.

Die Rating-Einstufungen aller drei Rating-Agenturen sind seit der ersten Erteilung (Moody's und S&P: im Jahr 2000; Fitch: im Jahr 2009) unverändert. Der Ausblick unserer drei Rating-Einstufungen ist »stabil«.

Damit verfügen wir unverändert über ein gutes Rating von drei unabhängigen internationalen Rating-Agenturen.

Die → *Veröffentlichungen* [3] der Rating-Agenturen zur DBAG finden Sie auf unserer IR-Internetseite.

[1] → Seite 78 ff. | [2] → Seite 60

[3] → www.db.de/rating

Compliance Bericht

- **Compliance-Organisation um dezentrale Einheiten ergänzt**
- **Systematisches Compliance-Risikomanagement eingeführt**
- **Konzernbetriebsvereinbarung Beschäftigtendatenschutz abgeschlossen**

COMPLIANCE-VERSTÄNDNIS UND GRUNDSÄTZE

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

Bereits im Vorjahr hatten wir diese Grundsätze in einem für alle Mitarbeiter, Führungskräfte, Geschäftsführer und Vorstände verbindlichen → *Verhaltenskodex (Code of Conduct)* [1] festgehalten. Dieser Kodex soll Integrität und einen fairen, gesetzeskonformen Umgang mit Kunden, Geschäftspartnern, Wettbewerbern, Mitarbeitern und dem Eigentümer gewährleisten. Der Code of Conduct spiegelt auch das deutlich erweiterte Verständnis von Compliance wider. Lag in der Vergangenheit der Schwerpunkt hauptsächlich auf der Ermittlung und Verfolgung von Wirtschaftskriminalität, gilt heute ein weiterer Compliance-Begriff mit einer präventiven Ausrichtung.

Compliance-Organisation neu definiert

Für die Weiterentwicklung, Steuerung und Umsetzung des Compliance-Programms wurde unsere zentrale Compliance-Organisation im Laufe des Berichtsjahres nahezu vollständig neu aufgebaut und wird weiter durch dezentrale Einheiten ergänzt. So soll sichergestellt werden, dass Compliance dort verankert ist, wo das Geschäft verantwortet und betrieben wird. Mit den neuen regionalen Ansprechpartnern wird den lokalen Verhältnissen und geschäftsspezifischen Anforderungen vor Ort Rechnung getragen. Sie ermöglichen eine erweiterte und vor allem individuellere Betreuung, zum Beispiel bei unseren Tochterunternehmen in Deutschland oder im Rahmen von Beratungsprojekten im Ausland. Damit sind die Weichen für ein modernes Compliance-Risikomanagement mit globaler Ausrichtung gestellt. Zu den wesentlichen Aufgaben gehörten im Berichtsjahr neben der Umsetzung der organisatorischen und personellen Veränderungen die Durchführung von Compliance-Schwachstellenanalysen, die Neugestaltung des Hinweismanagements, die kontinuierliche Weiterentwicklung des Schulungskonzepts sowie die Einführung eines Compliance-Risikomanagements auf Basis einer systematischen Risikoanalyse.

Compliance-Risikoanalyse eingeführt

Im Berichtsjahr haben wir eine systematische Compliance-Risikoanalyse entwickelt und installiert. Im Rahmen einer zielgenauen Analyse unserer Compliance-Risiken wurden dabei konzernweit alle Geschäftsfelder und ausgesuchte Gesellschaften bewertet und klassifiziert. Analysiert wurden neben den wesentlichen Geschäftstätigkeiten auch grundsätzliche Fragen zur Unternehmenskultur oder zur verantwortungsvollen Unternehmensführung (→ *Corporate Governance* [2]) und ganz spezifische Themen, wie beispielsweise Korruption, Vermögensdelikte, das Kartellrecht oder Umwelt- und Datenschutz. Das Ergebnis ist eine umfassende Risikoübersicht für Geschäftsfelder und einzelne Tochtergesellschaften. Am Ende dieses Prozesses wurden entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen vereinbart mit dem Ziel, unter anderem Wirtschaftskriminalität, Interessenkonflikte oder Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern oder einzudämmen.

Compliance-Trainings ausgebaut

Im Rahmen unserer Präventionsarbeit haben wir ein umfassendes Sensibilisierungs- und Schulungsprogramm für unsere Mitarbeiter im In- und Ausland entwickelt. In Präsenzveranstaltungen, Workshops und mittels mehrerer E-Learning-Module werden dabei maßgebliche gesetzliche Bestimmungen und interne Richtlinien praxisgerecht vermittelt. So verankern wir unsere konzernweiten Standards im geschäftlichen Verhalten.

Handlungssicherheit bietet auch das Beratungsangebot des Compliance-Helpdesks. Hier stehen Ansprechpartner für Mitarbeiter und Führungskräfte zur Verfügung. Das Helpdesk-Team erhielt im Berichtsjahr Anfragen zu den unterschiedlichen Themen des weiten Compliance-Begriffs aus allen Konzernbereichen.

Schwerpunkt Kartellrechts-Compliance

Für die Kartellrechts-Compliance gibt es eine eigene Einheit mit spezialisierten Juristen, die den gesamten Konzern betreuen. Eine im Berichtsjahr aktualisierte und in 22 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.

[1] → www.db.de/verhaltenskodex

[2] → Seite 28 ff.

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

Zwischen 2008 und 2010 haben unsere Kartelljuristen rund 3.500 Mitarbeiter in 40 Ländern zum Kartellrecht geschult. Seit dem Berichtsjahr werden die Präsenzs Schulungen umfassend auf die Geschäftsfelder im Personenverkehr ausgedehnt. Hier spielen kartellrechtliche Rahmenbedingungen angesichts der fortschreitenden Liberalisierung auch bei internationalen Aktivitäten eine wichtige Rolle.

Über 20.000 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. Mit Risikoanalysen überprüft unser Compliance-Team in kartellrechtlich sensiblen Unternehmensbereichen Geschäftspraktiken und die Wettbewerbssituation auf den jeweiligen Märkten. So kann auf mögliche Schwachstellen frühzeitig und effektiv reagiert werden.

DATENSCHUTZ AUFGEWERTET

Ein weiteres Kernelement der Compliance-Arbeit ist die vorbildliche Verankerung des konzernweiten Datenschutzes. Dieser wurde deutlich aufgewertet und als kunden- und mitarbeiterorientiertes Qualitätsmerkmal neu positioniert. Mit einer grundsätzlich neu aufgestellten Datenschutzorganisation sorgen wir seit dem Vorjahr für eine wachsende Sensibilität im Umgang mit personenbezogenen Daten und für die Einhaltung von datenschutzrechtlichen Bestimmungen.

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

sungsunabhängig. Sowohl der Beschäftigtendatenschutz als auch der Kundendatenschutz werden von eigens hierzu eingerichteten Abteilungen wahrgenommen. Unterstützt wird die zentrale Datenschutzorganisation zukünftig in der Fläche durch sogenannte Fachkräfte und Vertrauenspersonen für den Datenschutz. Sie sorgen für die wirksame Um- und Durchsetzung der Datenschutzregeln in den jeweiligen Betriebs- und Organisationseinheiten.

Konzernbetriebsvereinbarung Beschäftigtendatenschutz abgeschlossen

Neben der organisatorischen und strukturellen Neuordnung des Bereichs Datenschutz wurde der Umgang mit Beschäftigtendaten im DB-Konzern grundlegend neu geregelt. Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite haben nach intensiven Verhandlungen am 24. November 2010 eine Konzernbetriebsvereinbarung zum Beschäftigtendatenschutz unterzeichnet. Sie regelt unterschiedliche Aspekte zur Wahrung der Persönlichkeitsrechte der Beschäftigten und stellt die Grundlage für einen fairen und transparenten Konzerndatenschutz dar. Nach den Erfahrungen aus dem Jahr 2009 ist diese Vereinbarung ein Neuanfang. Sie soll dazu beitragen, das Vertrauen bei Mitarbeitern, Führungskräften, Geschäftspartnern und Kunden wiederherzustellen.

Eine Qualitätskontrolle stellen regelmäßige und breit angelegte Datenschutz-Audits sicher. Sie überprüfen die konzernweite Einhaltung der Datenschutzregeln. Die daraus resultierenden Ergebnisse werden zukünftig auch den Interessenvertretungen zugänglich gemacht. Durch den Regelkreislauf aus Maßnahmenvereinbarung und Kontrolle tragen Datenschutz-Audits zur Wirksamkeit der Maßnahmen und zur nachhaltigen Verbesserung des Datenschutzniveaus in den Konzernunternehmen bei.

Datenschutzbeirat etabliert

Ergänzt wird die Arbeit des Konzerndatenschutzes durch den im Mai 2010 gegründeten Datenschutzbeirat. Das unabhängige Gremium unterstützt den Vorstand in datenschutzrechtlichen Fragen. Der Beirat ist weisungsunabhängig und setzt sich aus zwölf Mitgliedern zusammen. Den Vorsitz übernahm Klaus-Dieter Hommel, stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG). Der Datenschutzbeirat tagt viermal im Jahr. Er ist mit Arbeitnehmersvertretern sowie Datenschutzexperten aus Wissenschaft, Verbänden und aus der Wirtschaft besetzt.

Deutsche Bahn feiert 175 Jahre Eisenbahn in Deutschland

- Deutsche Bahn steht in der Tradition von 175 Jahren Eisenbahn in Deutschland
- Diese Tradition ist für uns zugleich eine Verpflichtung für die Zukunft
- 2010 haben wir daher mit zahlreichen Highlights das Jubiläumsjahr umfassend gewürdigt
- Dabei besuchten Hunderttausende Menschen unsere zahlreichen Jubiläumsveranstaltungen

AUFTAKT-VERANSTALTUNG

Vor 175 Jahren begann mit der ersten Fahrt einer Dampflokomotive (des »Adlers«) von Nürnberg nach Fürth am 7. Dezember 1835 die Geschichte der Eisenbahn in Deutschland. 175 Jahre später verfügt Deutschland über das dichteste Eisenbahnnetz und das umfangreichste Zugangebot der Welt. Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG: »Die Bahn hat schon immer Menschen zusammengeführt und begeistert. Sie hat dazu beigetragen, dass Ideen ausgetauscht wurden und sich der Fortschritt rasch verbreiten



konnte. Wir blicken heute zurück auf eine faszinierende Geschichte, ohne deren Schattenseiten auszublenden. Unser Blick ist aber auch nach vorn gerichtet: auf die Chancen und Herausforderungen des Systems Schiene angesichts des Klimawandels und wachsender Verkehrsströme.«



ES BEGANN MIT DEM »ADLER«

Die Lokomotive aus England, der Lokführer aus England – schon die erste Fahrt eines Zuges auf einem deutschen Schienenstrang ist ein Vorbote der Internationalität, die



heute den Eisenbahnverkehr zunehmend prägt. Die Fahrt des »Adlers« am 7. Dezember 1835 von Nürnberg nach Fürth mit Tempo 35 und 200 Fahrgästen macht die fränkische Stadt zum Geburtsort der Eisenbahn in Deutschland.

ICE WIRD ROLLENDER BOTSCHAFTER

Ein ICE war bundesweit ein rollender Botschafter von »175 Jahre Eisenbahn in Deutschland«. Gestaltet mit Motiven zum Jubiläumsjahr wurde er am 4. März 2010 im historischen Kaiserbahnhof in Potsdam



durch Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, und DB-Chef Dr. Rüdiger Grube auf die Reise geschickt. Zeugen des Taufaktes waren neben zahlreichen Gästen aus Politik und Wirtschaft auch die Oberbürgermeister von Nürnberg und Fürth, Dr. Ulrich Maly und Dr. Thomas Jung. Der ICE war das ganze Jubiläumsjahr über in Deutschland unterwegs.

SONDERAUSSTELLUNG IM DB MUSEUM NÜRNBERG

Seit 1899 steht in Nürnberg das Eisenbahnmuseum (heute: DB Museum). In den letzten Jahren wurde das Haus neu gestaltet und zeigt nun in seiner Dauerausstellung die Kulturgeschichte der deutschen Eisenbahn von den Anfängen bis zum Fall der Mauer.



Mit seinem Programm zum Bahnjubiläum zog es im Jahr 2010 rund 200.000 Besucher aus der ganzen Welt in seinen Bann. Die Sonderausstellung »Planet Eisenbahn« zeigte vom 7. Juli 2010 bis zum 27. Februar 2011 Schlüsselthemen aus Geschichte und Gegenwart der Bahn in zehn Stationen – ergänzt um einen Prolog – mit Inszenierungen und Inhalten.



DB-JUBILÄUMSTOUR

Zwischen Juni und November 2010 fanden im Rahmen unserer DB-Jubiläumstour 15 Bahnhofsfeste in allen Bundesländern mit Live-Musik, Gewinnspielen und Informationsständen statt und machten das Jubiläumsjahr in ganz Deutschland bekannt. Dabei hieß es jeweils einen Sonntag lang »Mitfeiern und Mitgewinnen«.

Die DB-Jubiläumstour bot ein buntes Programm für die ganze Familie.



Dabei warteten attraktive Gewinne auf die Besucher – unter anderem gab es eine Ameropa-Städtereise und am Ende der Tour eine Mobility BahnCard 100 zu gewinnen. Die Besucher erhielten Einblicke in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Bahn. Zudem gab es Informationsäulen zu Mitarbeitern der Bahn, aktuellen Mobilitätsangeboten und zum Klimaschutz.

TICKETANGEBOTE

Zum 175. Geburtstag der Eisenbahn in Deutschland haben wir unseren Kunden zudem auch einige Spezialpreisangebote unterbreitet. Im Jubiläumsjahr konnten unsere Kunden so in ganz Deutschland mitfeiern und mit günstigen Tickets quer durch Deutschland reisen.



Dazu gehörten das Jubiläums-Ticket und zwei Jubiläums-Pässe mit einer Gültigkeit von 175 Stunden oder einem Monat, mit denen rund 150.000 Kunden im Jubiläumsjahr unterwegs waren. Die Pässe galten vom 13. Juni bis zum 31. August 2010 und zusätzlich am 7. Dezember 2010, dem Geburtstag der Eisenbahn in Deutschland. Besitzer der Pässe hatten darüber hinaus im Jubiläumsjahr freien Eintritt in das DB Museum in Nürnberg.

FESTAKT ALS SCHLUSSAKKORD

Höhepunkt und Schlusspunkt des Jubiläumsjahres war eine Festveranstaltung am 7. Dezember 2010 im DB Museum. Exakt 175 Jahre nach der ersten Fahrt des »Adlers« von Nürnberg nach Fürth hielt Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel die Festrede vor zahlreichen Gästen aus Wirtschaft, Politik, Kultur und Medien. Unsere Gäste konnten während der Veranstaltung einen Blick zurück werfen auf die Erfolgsgeschichte der Eisenbahn und nach vorn in die Zukunft eines Verkehrsträgers, der wie kein anderer in der Lage ist, die Herausforderungen wachsender Mobilität zu lösen.

Jahreschronik 2010

JANUAR

Die europäische Kulturhauptstadt RUHR.2010, bei der wir einer der Hauptsponsoren sind, wird eröffnet.

DB-Chef Dr. Rüdiger Grube, Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und NRW-Ministerpräsident Jürgen Rüttgers eröffnen den für 57 Mio. € sanierten Essener Hauptbahnhof. Er wurde zum attraktiven Empfangsportal der RUHR.2010.

Für die Organisation »Luftfahrt ohne Grenzen« betreut DB Schenker einen Luftfrachttransport mit Hilfsgütern für Menschen im Erdbeben-Katastrophengebiet von Haiti.

Wir schließen einen langfristigen Stromliefervertrag für den Bezug von elektrischer Energie aus dem Windpark Märkisch-Linden ab.

Die verschiedenen Baugesellschaften des DB-Konzerns werden zur DB Bahnbau Gruppe GmbH zusammengeführt. Unsere Bahninfrastruktur-Dienstleistungen werden damit zukünftig aus einer Hand angeboten.

Der neue Essener Hauptbahnhof wird feierlich wiedereröffnet.



FEBRUAR

Mit Alstom verständigen wir uns darauf, sämtliche Radsätze der ICE T-Flotte auszutauschen. —> Seite 83

DB Schenker Rail gründet mit sechs europäischen Güterbahnen die Kooperation Xrail, mit dem Ziel, die Qualität im grenzüberschreitenden Einzelwagenverkehr zuverlässiger und kundenorientierter zu gestalten. —> Seite 89

Für den Regionalverkehr in Berlin und Brandenburg bestellen wir 48 elektrische Triebzüge für 200 Mio. €.

DB Schenker Logistics eröffnet in Nanjing/China sein erstes Zentrum für Informationstechnik zur Bündelung von IT-Funktionen für die asiatisch-pazifische DB Schenker Organisation. In das 1.400 qm große Zentrum wurden 1,5 Mio. € investiert.

DB Schenker Rail ist Mitglied von Xrail, einer Allianz aus sechs europäischen Güterbahnen.



MÄRZ

Der DB-Konzern wird Nationaler Förderer der FIFA-Frauen-Weltmeisterschaft 2011 in Deutschland.

Mit einem Festakt feiern wir in Potsdam den Auftakt zum Jubiläumsjahr »175 Jahre Eisenbahn in Deutschland«. —> Seite 42 f.

Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht wird neuer Aufsichtsratsvorsitzender der DB AG.

DB Stadtverkehr und MAN Nutzfahrzeuge unterzeichnen einen Rahmenvertrag über 600 Omnibusse im Gegenwert von mehr als 150 Mio. €.

DB Bahn Regio erhält den Zuschlag für den Betrieb der S-Bahn Dresden ab Dezember 2010. Der Vertrag umfasst ein Volumen von 3,1 Mio. Zugkm jährlich bei einer Laufzeit von 17 Jahren. —> Seite 82

Die S-Bahn Dresden wird auch weiterhin von DB Bahn Regio betrieben.



APRIL

Wegen der Aschewolke über Europa sind bis zu 30 Prozent mehr Fahrgäste in unseren Fernverkehrszügen unterwegs. Alle verfügbaren Züge sind im Einsatz und zusätzliche Mitarbeiter stehen als Ansprechpartner auf den Bahnhöfen bereit.

Zum Fahrplanwechsel übernimmt DB Regio Tyne & Wear in Großbritannien den Betrieb des Metro-Netzes von Newcastle, Sunderland und Umgebung.

—> Seite 83

DB Regio Sverige gewinnt zusammen mit der schwedischen Staatsbahn SJ die Ausschreibung für den Betrieb von Regionalverkehrsstrecken im Norden Schwedens.

—> Seite 82

Im österreichischen Bergheim bei Salzburg nimmt das modernste Speditionsterminal im europäischen Landverkehrsnetz von DB Schenker mit einem Investitionsvolumen von rund 26 Mio. € den Betrieb auf.

Das neu eröffnete Speditionsterminal von DB Schenker in Bergheim in Österreich.

**MAI**

Im Rahmen des Jubiläumsjahres 175 Jahre Eisenbahn in Deutschland machen wir unseren Kunden drei Angebote: Mit dem Jubiläums-Ticket und zwei Jubiläums-Pässen können Bahnreisende preisgünstig quer durch das ganze Land fahren.

Im bulgarischen Pirdop nimmt die DB Schenker Rail Bulgaria den Betrieb auf. Mit dieser Erweiterung seines Netzwerks ist DB Schenker Rail nun mit einer eigenen Landesgesellschaft in der Wachstumsregion Südosteuropa vertreten.

Das neue DB Schenker-Logistikterminal nahe der bulgarischen Hauptstadt Sofia hat den Betrieb aufgenommen. Als eines der modernsten Drehkreuze des Landes für den Güterverkehr wurde das Terminal mit einem Investitionsvolumen von 10 Mio. € in Bozhuriste, 20 Minuten vor den Toren von Sofia, errichtet.

Anlässlich des Jubiläums 175 Jahre Eisenbahn in Deutschland bieten wir drei Jubiläums-Tickets.

**JUNI**

In Kiel startet die DB-Jubiläumstour, mit der wir bundesweit in 15 Bahnhöfen das Eisenbahnjubiläum feiern. —> Seite 42 f.

DB Schenker Rail bietet regelmäßig einen durchgängigen Containerzug »Moscovite« aus Duisburg in die russische Hauptstadt Moskau an. Die Fahrtdauer für die rund 2.200 km lange Strecke beträgt sieben Tage.

Das papierlose Reisen auf der Schiene wird möglich: Statt des ausgedruckten Online-Tickets zeigt der Reisende dem Zugbegleiter die MMS-Nachricht auf seinem Handydisplay.

Rund 12.500 t Fertigbetonwände für mehrere Wohnkomplexe rollen bis Frühjahr 2011 mit DB Schenker Rail von Neubrandenburg nach Schweden. DB Schenker Rail befördert die ersten acht von insgesamt über 400 Spezialcontainern auf der Schiene nach Skandinavien.

Papierlos reisen mit dem Handyticket – die Fahrkarte kommt per MMS auf das Handy.



JULI

Im DB Museum in Nürnberg wird die Sonderausstellung »Planet Eisenbahn« eröffnet, die die Eisenbahn in globaler Perspektive von den Anfängen bis in die Zukunft zeigt. —> Seite 42 f.

Wir investieren rund 120 Mio. € in die Elektrifizierung der 73km langen Teilstrecke Reichenbach – Hof auf der »Sachsen-Franken-Magistrale« Dresden – Chemnitz – Hof – Nürnberg.

DB Bahn Regio gewinnt drei Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr: das Netz Warnow, das Netz Werdenfels in Bayern und den Betrieb der S-Bahn Hannover. —> Seite 82

DB Carsharing, unser Mietwagensystem, bietet umweltfreundliche Elektroautos zur Nutzung für Bahnkunden und für jedermann am Frankfurter Hauptbahnhof an. Damit wird CO₂-freie Anschlussmobilität zwischen Schiene und Auto möglich.

DB Schenker übernimmt weitere 20.000 qm Logistikfläche im Industriepark Bremen. Die Halle wird komplett umgebaut und modernisiert.

Die Sonderausstellung »Planet Eisenbahn« des DB Museums zeigt die Geschichte der Eisenbahn.

**AUGUST**

Die Fahrzeugschau »Adler, Rocket & Co.« wird im DB Museum Nürnberg eröffnet und zeigt neun Pionierlokomotiven aus sechs europäischen Ländern.

Die Europäische Kommission genehmigt unter Auflagen unseren Erwerb des britischen Personenverkehrsunternehmens Arriva. Mit Arriva bauen wir unsere Stellung im europäischen Regionalverkehrsmarkt deutlich aus. —> Seite 60

Audi lässt Transporte von Fertigfahrzeugen zwischen Ingolstadt und Emden CO₂-frei mit dem Eco-Plus-Angebot von DB Schenker Rail durchführen. —> Seite 115

Wir erweitern unser Bonusprogramm und führen die kostenlose Kundenkarte »bahn.bonus Card« ein. Damit haben alle Bahnreisenden die Möglichkeit, beim Fahrkartenkauf bahn.bonus-Punkte zu sammeln. Die Bestellung der Karte ist online unter www.bahn.de/bahnbonuscard möglich.

Die Lokomotive »Rocket« aus der Fahrzeugausstellung Adler, Rocket & Co.

**SEPTEMBER**

Wir starten die Kunden- und Qualitätsinitiative und werden in den nächsten fünf Jahren zusätzlich in Qualität und Service investieren, um die Verlässlichkeit zu steigern, Komfort und Service entlang der gesamten Reisekette zu verbessern sowie eine ausreichende Kundeninformation und guten Service in Sondersituationen sicherzustellen. —> Seite 105

Die Bahninfrastrukturbetreiber DB Netz AG und Réseau Ferré de France (RFF) vereinbaren die engere Zusammenarbeit in den Bereichen Fahrplan, Umwelt und Infrastrukturverbesserungen.

Darmstadt wird von der Allianz Pro Schiene zum »Großstadtbahnhof des Jahres« gekürt, Baden-Baden wird mit Bestnoten in Kundenfreundlichkeit der »Kleinstadtbahnhof des Jahres«.

Mit knapp 56.000 Trassenanmeldungen verzeichnet die DB Netz AG einen Rekord bei Bestellungen für Schienenverkehre für den Netzfahrplan 2011.

Die Preisverleihung für den Gewinner »Kleinstadtbahnhof des Jahres« - Baden-Baden.



OKTOBER

Zum ersten Mal fahren wir mit einem ICE durch den Eurotunnel nach London und stellen den ICE 3 im Londoner Bahnhof St. Pancras International vor. Zuvor haben wir bereits eine erfolgreiche Testfahrt im Eurotunnel absolviert.

Die komplett erneuerten Alten Mainzer Tunnel werden nach rund vierjähriger Bauzeit wieder in Betrieb genommen. Sie wurden in ihrem Querschnitt erweitert und erhielten eine neue Stahlbetonschale.

Die iPhone-Applikation DB Navigator hat die 1-Million-Download-Marke durchbrochen und baut damit ihre führende Rolle in der Kategorie Reise bei den Apple-iTunes-Downloads weiter aus.

Das anlässlich des 20. Jahrestags der deutschen Einheit angebotene Aktionsticket »20 Jahre deutsche Einheit« war mit über 360.000 verkauften Fahrten ein großer Erfolg.

DB Schenker und Kraft Foods weihen ein 93.000 qm großes, hochmodernes Lager im nordamerikanischen Groveport (Columbus/Ohio) ein.

Zum ersten Mal fahren wir mit einem ICE nach London.



NOVEMBER

Mit einer abschließenden Bewertung durch Dr. Heiner Geißler enden die rund sechswöchigen Schlichtungsgespräche zum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm in Stuttgart. —> Seite 121

Ende November kommt es in weiten Teilen Deutschlands zu einem heftigen Winterereinbruch, was zu zahlreichen Verspätungen und Zugausfällen führt. Die Höchstgeschwindigkeit der Züge wird bundesweit auf 200 km/h gesenkt, um zu verhindern, dass von der Wagenunterseite herabfallende Eisklumpen Schottersteine hochwirbeln und dabei Schäden an den Fahrzeugen verursachen.

Mit unserem neuen Konzept »ServiceStore DB« zeigen wir mehr Präsenz in der Fläche. An kleineren und mittleren Bahnhöfen werden verstärkt ServiceStore DB eröffnet. Hier finden Bahnkunden und Anwohner von der Fahrkarte bis hin zum Reisebedarf alles aus einer Hand.

In Berlin-Mahlsdorf nehmen wir ein neues Rechenzentrum in Betrieb. Es zählt zu den modernsten Europas. Rund 24 Mio. € investieren wir in den Neubau.

ServiceStore DB wird verstärkt an kleinen und mittleren Bahnhöfen eröffnet.



DEZEMBER

Mit einem Festakt in Nürnberg feiern wir gemeinsam mit Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel das Jubiläum »175 Jahre Eisenbahn in Deutschland«.

Ein französischer TGV und ein deutscher ICE begegnen sich auf der neuen Eisenbahnbrücke zwischen Straßburg und Kehl. Mit einem Festakt weihen wir die neue Brücke über den Rhein ein.

Wir bestellen 27 Doppelstockzüge bei Bombardier Transportation. Sie sollen im Fernverkehr ab dem Jahr 2014 zum Einsatz kommen. Damit wird der IC auf einigen Strecken als Doppeldecker unterwegs sein. —> Seite 84

Nach der Pilotphase bringen wir das Querdurchs-Land-Ticket wieder auf den Markt. Einzelreisende und bis zu vier weitere Personen können damit montags bis freitags mit Zügen des Regionalverkehrs durch ganz Deutschland reisen.

In einem offiziellen Festakt wurde die Eisenbahnbrücke zwischen Kehl und Straßburg eröffnet.



Mit der Übernahme von → *Arriva* [1] im Berichtsjahr gewinnt dabei auch der europäische Personenverkehrsmarkt zukünftig noch stärker an Bedeutung für uns.

Eine wichtige strategische Perspektive für die Schiene ergibt sich aus der sukzessiven Marktöffnung in Europa: Im Schienenpersonenfernverkehr ist der Markt für grenzüberschreitende Verkehre seit dem Jahr 2010 geöffnet. Daraus ergeben sich Potenziale für den Schienenverkehr, die wir durch wettbewerbsfähige Angebote allein oder in Partnerschaften mit anderen Bahnen ausschöpfen wollen.

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

Im Regional- und Stadtverkehr werden in ganz Europa vermehrt Verkehre ausgeschrieben. Davon wollen wir auch zunehmend profitieren. Seit der Übernahme von Arriva sind wir im Regionalverkehr in zwölf europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren aktiv und verfügen somit über eine gute Ausgangsbasis für weiteres Wachstum.

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

der Schieneninfrastruktur sind. Wir wollen den Verkehrsträger Schiene weiterentwickeln und damit die für den Standort Deutschland wichtige Verkehrsinfrastruktur stärken. Zudem schaffen wir die Voraussetzungen, um die zunehmenden Verkehrsströme in Europa bewältigen zu können.

Genauso wie im Personenverkehr haben wir uns auch im Bereich Transport und Logistik auf die aktuellen und zukünftigen Marktanforderungen frühzeitig strategisch eingestellt: So steht DB Schenker für unsere internationale logistische Leistungsfähigkeit in definierten Marktsegmenten. Durch ein umfassendes, international ausgerichtetes Angebotsportfolio in der weltweiten Luft-/Seefracht und der Kontraktlogistik sowie durch ein dichtes Netzwerk im europäischen Landverkehr nutzen wir die Chancen auf wachstumsstarken Märkten. Damit sorgen wir auch für die Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in Deutschland. Indem wir ihn in leistungsstarke und internationale Logistiknetzwerke einbinden, sichern wir den Kundenkontakt und eröffnen neue Wachstumschancen.

Infolge zunehmender Internationalisierung und der grenzüberschreitenden Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen in den Märkten unserer Kunden steigt die Nachfrage nach internationalen Logistikangeboten. Diesen Herausforderungen stellen wir uns mit intermodalen Transportketten und integrierten Angebots- und Branchenlösungen. Der europäische Markt im Schienengüterverkehr ist seit dem Jahr 2007



vollständig geöffnet. Hier bedienen wir alle relevanten Achsen und sind mit eigenen Tochtergesellschaften oder Partnerschaften in allen wesentlichen Ländern aktiv.

Unser Know-how ist zunehmend auch bei der Realisierung von Schienenprojekten weltweit gefragt.

Mit DB International beteiligen wir uns weltweit in verschiedenen Rollen an Bahnprojekten wie zum Beispiel dem Aufbau eines schienengebundenen Verkehrssystems in Katar.

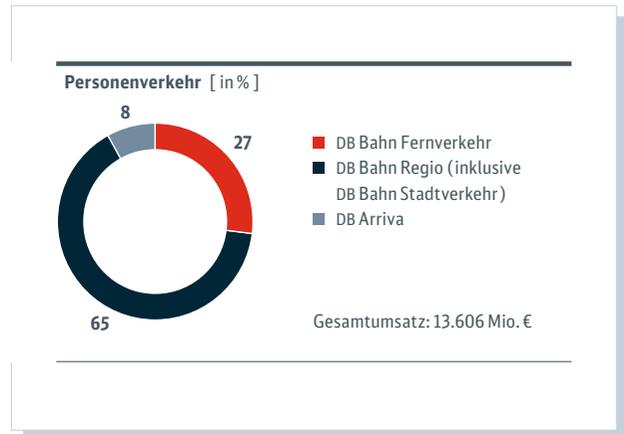
UNSERE GESCHÄFTSFELDER

Personenverkehr

Mobilitätsangebote gehören zu unseren Kernkompetenzen. In den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Arriva kümmern wir uns um kundengerechte Mobilitätsleistungen.

Im Personenverkehr bieten wir Schienen- und Busverkehre sowie mit wachsender Bedeutung auch andere intermodale Mobilitätsprodukte an. Mit Blick auf die Kundenanforderungen entwickeln wir unsere Verkehrsleistungen zu übergreifenden Mobilitätsangeboten weiter. Dies gilt sowohl hinsichtlich nationaler als auch internationaler Mobilität und beinhaltet gleichzeitig die Optimierung von Schnittstellen an den Übergängen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern. Unser Anspruch ist eine intelligente Verknüpfung der Angebote auf der Schiene mit einem reibungslosen Übergang zu anderen Verkehrsträgern. Die City-Ticket-Funktion der BahnCard und die generelle Zubuchungs-

möglichkeit von City mobil beim Fahrscheinkauf machen eine Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln am Zielort schon heute leicht. Mit dem E-Ticketing-Projekt → *Touch&Travel* [1] verwirklichen wir zusammen mit Partnerunternehmen den Anspruch, unseren Kunden jederzeit eine unkomplizierte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu ermöglichen.



Basierend auf unserer Position im Heimatmarkt und den im Berichtsjahr neu hinzugekommenen Aktivitäten von Arriva sind wir heute einer der führenden Mobilitätsanbieter in Europa. Vor diesem Hintergrund verfolgen wir das Ziel, unsere Position als führender Mobilitätsanbieter in Deutschland zu festigen und in Europa weiter auszubauen.

MARKTPositionEN PERSONENVERKEHR 2009

Nr. 2 im Schienenpersonenverkehr in Europa [auf Umsatzbasis]

1. SNCF
2. DB
3. Trenitalia
4. NS
5. First Group

Nr. 1 im öffentlichen Personennahverkehr in Europa [auf Umsatzbasis]

1. DB
2. SNCF
3. RATP
4. First Group
5. Transport for London

Nr. 2 als Anbieter von Personenverkehrsleistungen in Europa [auf Umsatzbasis]

1. SNCF
2. DB
3. Air France-KLM
4. Lufthansa
5. Trenitalia

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

[1] → www.touchandtravel.de

GESCHÄFTSFELD DB BAHN FERNVERKEHR

KENNZAHLEN 2010	
	→ 125,7 Mio. Reisende
	→ 36,0 Mrd. Pkm Verkehrsleistung
	→ 3.729 Mio. € Gesamtumsatz
	→ 117 Mio. € bereinigtes EBIT
	→ 15.270 Mitarbeiter

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr erbringt nationale und grenzüberschreitende Fernverkehrsleistungen auf der Schiene. Der Tageslinienverkehr ist das Kerngeschäft im Fernverkehr. Mit dem Versprechen, schnelle und komfortable Verbindungen direkt in die Städte hinein zu attraktiven Preisen anzubieten, wollen wir Kunden von unseren Angeboten überzeugen und unseren Marktanteil ausbauen. Daneben bietet DB AutoZug Autoreise- und Nachtzugverkehre an. Über unser Angebot in Deutschland hinaus bauen wir sukzessive auch unser grenzüberschreitendes Angebot weiter aus.

Im Mittelpunkt der Aktivitäten stehen die Steigerung der Service- und Produktqualität und der Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit in einem zunehmend liberalisierten Marktumfeld. Unverzichtbare Grundlage hierfür ist die Stabilisierung und Optimierung des Fahrzeugparks.

Zur Steigerung des internationalen Marktanteils verfolgen wir insbesondere die Weiterentwicklung der internationalen Verkehre im Rahmen von Kooperationen mit anderen europäischen Bahnen.

GESCHÄFTSFELD DB BAHN REGIO

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio sind seit dem 1. Januar 2011 die Bus- und Schienenaktivitäten im deutschen Nah- und Regionalverkehr zusammengefasst.

Im Schienenverkehr bieten wir über ein weitverzweigtes Regionalverkehrsnetz Anschluss in Ballungsräumen und in der Fläche an. Regional aufgestellte Verkehrsbetriebe verzahnen vor Ort Angebotsplanung und Leistungserbringung in Zusammenarbeit mit Bestellern und Verbänden. Unser Ziel: ein den lokalen Verkehrsbedürfnissen angepasstes integriertes Nahverkehrsangebot von Schiene und Bus. Unter den Gesichtspunkten Kundenorientierung und Wirtschaftlichkeit wurde eine marktnahe Organisationsstruktur aufgebaut.

Die Wettbewerbsintensität im deutschen Schienenpersonennahverkehrsmarkt liegt seit Jahren auf einem sehr hohen Niveau. Mit abgestimmten Verkehrskonzepten, einem modernen Fahrzeugpark sowie überzeugender Qualität und gutem Service wollen wir unsere Marktposition als größter Nahverkehrsdienstleister in Deutschland verteidigen.

Im Busverkehr sind wir mit 22 Busgesellschaften in Deutschland aktiv und bieten eigenwirtschaftlich oder im Auftrag von Städten und Landkreisen Verkehrsleistungen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr an. Mit dem Geschäftsfeld haben wir uns so aufgestellt, dass wir Chancen bei der Öffnung und Weiterentwicklung des heute noch stark fragmentierten Marktes wahrnehmen können. Des Weiteren werden wir mit einem eigenen Angebot aktiv an der Liberalisierung des Fernlinienbusmarktes partizipieren.

GESCHÄFTSFELD DB ARRIVA

Im neuen Geschäftsfeld DB Arriva haben wir seit dem 1. Januar 2011 unsere Aktivitäten im Regionalverkehr außerhalb Deutschlands mit Ausnahme der grenzüberschreitenden Verkehre von und nach Deutschland gebündelt. Das Geschäftsfeld umfasst daher die Bus- und Schienenverkehre von Arriva und unsere bisherigen Aktivitäten in Dänemark, Großbritannien und Schweden.

Das Kompetenzprofil von DB Arriva reicht von Busverkehren in London über Wasserbusse in Dänemark bis hin zu umfangreichen Schienenverkehren in Großbritannien, den Niederlanden und Skandinavien.

Insgesamt ist DB Arriva in elf europäischen Ländern aktiv: Dänemark (Bus und Schiene), Großbritannien (Bus und Schiene), Italien (Bus), den Niederlanden (Bus und Schiene), Polen (Schiene), Portugal (Bus), Schweden (Bus und Schiene), der Slowakei (Bus), Spanien (Bus), der Tschechischen Republik (Bus) und Ungarn (Bus). Im Geschäftsjahr 2011 wird DB Arriva dazu noch Busverkehre in Malta als zwölftem Land aufnehmen.

Zu den Kernkompetenzen von DB Arriva gehören die Zusammenarbeit mit nationalen, regionalen und lokalen Bestellerorganisationen sowie die Erfüllung von Verkehrsverträgen und komplexen Bestelleranforderungen.

Der Fokus im Geschäftsfeld DB Arriva liegt auf der kontinuierlichen Verbesserung von Leistungsqualität und Service, der Neu- beziehungsweise Wiedergewinnung von Verkehrsverträgen und dem Ausbau des Geschäfts, insbesondere in den sich öffnenden europäischen Märkten.

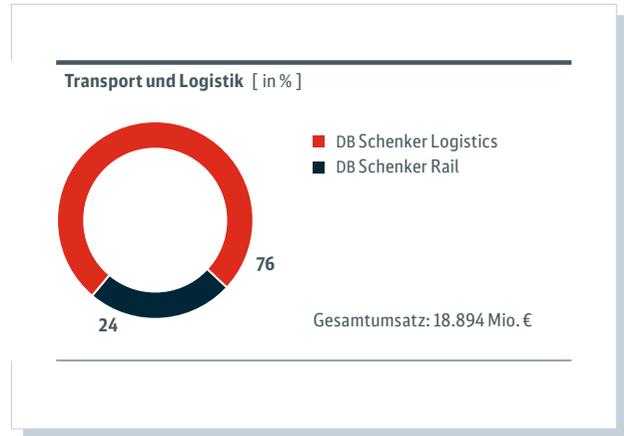
DB Arriva verfügt bereits heute über gute Marktpositionen als führender Anbieter im Busverkehr in Dänemark und ist einer der führenden Anbieter im Busverkehr in Großbritannien, den Niederlanden und Portugal.

Transport und Logistik

Unter der Marke »DB Schenker« positionieren wir uns mit einem einheitlichen Marktauftritt als starker Partner von Transport- und Logistikkunden weltweit.

DB Schenker als global integrierter Logistikdienstleister verfügt über die führende Güterverkehrsbahn in Europa. Ein dichtes Netzwerk von Standorten in den wesentlichen Wirtschaftsregionen der Welt, in der Luft- und Seefracht, im europäischen Landverkehr, in der Kontraktlogistik sowie im Supply Chain Management zeichnet DB Schenker aus. Mit dieser Kombination können wir für die unterschiedlichen Anforderungen von Kunden aus Industrie und Handel schnelle und effiziente Lösungen bieten.

Wir bieten unseren Kunden vom Massengut bis zum Paket weltweite Lösungen über alle Verkehrsträger entlang der gesamten Logistikkette. Dabei verknüpfen wir unsere Stellung im europäischen Schienengüterverkehr und im europäischen Landverkehr mit unseren starken Positionen im weltweiten Luft- und Seefrachtgeschäft sowie in der Kontraktlogistik und im Supply Chain Management.



Internationale Märkte wachsen zusammen und das Outsourcing kompletter Leistungspakete schreitet voran. Diese Trends werden sich in den nächsten Jahren fortsetzen. Dadurch steigt nicht nur der Transportbedarf, sondern auch die Anforderungen an alle Partner nehmen zu. Mit Blick auf die heutigen und zukünftigen Kundenanforderungen ist es zudem notwendig, den Schienengüterverkehr in übergreifende Logistikangebote einzubinden. Hierauf haben wir uns frühzeitig ausgerichtet.

MARKTPositionEN TRANSPORT UND LOGISTIK 2009

Nr. 1 im europäischen Schienengüterverkehr [auf Basis tkm]	Nr. 1 im europäischen Landverkehr [auf Umsatzbasis]	Nr. 2 in der weltweiten Luftfracht [auf Basis t]
1. DB Schenker	1. DB Schenker	1. DHL
2. SNCF	2. DHL	2. DB Schenker
3. PKP	3. Dachser	3. Kuehne + Nagel
4. Rail Cargo Austria	4. DSV	4. Panalpina
5. Trenitalia	5. Geodis	

Nr. 3 in der weltweiten Seefracht [auf Basis TEU]	Nr. 5 in der globalen Kontraktlogistik [auf Umsatzbasis]
1. DHL	1. DHL
2. Kuehne + Nagel	2. CEVA Logistics
3. DB Schenker	3. Kuehne + Nagel
4. Panalpina	4. Wincanton
	5. DB Schenker

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

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER RAIL

KENNZAHLEN 2010	↳ 415,4 Mio. t beförderte Güter
	↳ 105,8 Mrd. tkm Verkehrsleistung
	↳ 4.584 Mio. € Gesamtumsatz
	↳ 12 Mio. € bereinigtes EBIT
	↳ 32.618 Mitarbeiter

Im Schienengüterverkehr sind wir bereits heute Europas größter internationaler Netzwerkanbieter. Der europäische Markt bietet uns große Wachstumspotenziale, vor allem auf langlaufenden und volumenstarken Relationen. Wir haben uns hierfür in Europa mit eigenen Unternehmen sowie mit Kooperationspartnern strategisch gut positioniert, um die Qualitätsanforderungen unserer Kunden auch im internationalen Verkehr auf einem einheitlichen Level anbieten zu können.

DB Schenker Rail umfasst drei Regionen: East, Deutschland/Central und West. Die Regionen werden durch die zentralen Funktionen Produktion, Vertrieb, Finanzen und Human Resources ergänzt. Die Geschäftstätigkeit in den Regionen wird durch eigene Gesellschaften entsprechend den Anforderungen des Marktes entweder als vollständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen, als reine Produktions- oder aber als Vertriebsgesellschaft erbracht.

Unser Produktspektrum reicht von einem offenen Netzwerksystem zum Transport von Einzelwagen oder Wagengruppen über Ganzzugverkehre als Punkt-zu-Punkt-Verbindungen hin zu ausgewählten logistischen Zusatzleistungen (zum Beispiel dem Umschlag Straße/Schiene von Massengütern in Railports oder Instandhaltungsleistungen) und Leistungen rund um den kombinierten Verkehr. Besonderes Know-how hat DB Schenker Rail in den Branchen Montan, Chemie, Mineralöl, Agrar, Forstwirtschaft, Konsumgüter, Baustoffe und Entsorgung.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER LOGISTICS

KENNZAHLEN 2010	↳ 81 Mio. Sendungen im europäischen Landverkehr
	↳ 1,2 Mio. t Luftfracht
	↳ 1,6 Mio. TEU Seefracht
	↳ 14.310 Mio. € Gesamtumsatz
	↳ 304 Mio. € bereinigtes EBIT
	↳ 58.671 Mitarbeiter

Mit einer Präsenz von rund 2.000 Standorten in über 130 Ländern behaupten wir uns als Global Player in Märkten, die von hohen Wachstumsraten, starkem Konkurrenzkampf und zunehmendem Konsolidierungstempo geprägt sind. Wir sind sowohl im europäischen Landverkehr als auch im weltweiten Luft- und Seefrachtgeschäft sowie in der Kontraktlogistik einer der führenden Anbieter. Für uns gilt es, in Zukunft diese Position zu erhalten und weiter auszubauen. Daher haben wir unsere Netzwerke in den vergangenen Jahren durch umfangreiche Investitionen in Logistikanlagen und IT-Infrastruktur sowie durch Akquisitionen systematisch weiter gestärkt. Gleichzeitig konnten wir unsere Angebote hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Qualität weiter optimieren.

Im Landverkehr verbinden wir in Europa die wesentlichen Wirtschaftsregionen mit einem dichten Netz von Linienverkehren nach Fahrplan. Unser Dienstleistungsportfolio erstreckt sich vom Paketversand über Stückgut bis hin zu Teil- und Komplettladungen.

In der Luftfracht bieten wir das komplette Spektrum fortschrittlicher, hoch qualifizierter Serviceleistungen auf globaler Ebene. Auch in der Seefracht sind wir mit allen damit verbundenen Dienstleistungen weltweit präsent. Unser Wissen um die Besonderheiten lokaler Märkte und eine intensive persönliche Kundenbetreuung mit globalem Know-how zählen dabei zu unseren Stärken.

In der Kontraktlogistik haben wir durch unsere langjährige Erfahrung eine Reihe reproduzierbarer und zugleich anpassungsfähiger Standardleistungen für verschiedene Branchen entwickelt. Die Grundlage dafür bildet unser weltweites Netz an Logistikzentren an den Schnittstellen der globalen Güterströme. Unsere Kunden erwarten von einem Logistikdienstleister eine modulare Angebotspalette sowie jederzeit bedarfsgerechte Kapazitäten – für Einzelprojekte ebenso wie für globale Beschaffungs- und Distributionskonzepte. Mit unserer Supply-Chain-Management-Kompetenz erarbeiten wir daher integrierte Logistiklösungen

entsprechend den Anforderungen unserer Kunden, indem wir die Dienstleistungen unserer einzelnen Verkehrsträger und unserer Logistikzentren wirkungsvoll miteinander verknüpfen.

Dienstleistungen

GESCHÄFTSFELD DB DIENSTLEISTUNGEN

KENNZAHLEN 2010

- 3.114 Mio. € Segmenterlöse
- 129 Mio. € bereinigtes EBIT
- 25.131 Mitarbeiter

Die Verfügbarkeit von zuverlässigen Dienstleistungen ist eine zentrale Voraussetzung für das reibungslose Erbringen von Mobilitäts- und Logistikleistungen und damit für die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene.

Konzerninterne Kunden sind der Hauptabnehmer der überwiegend verkehrsbezogenen Infrastrukturmanagement- und infrastrukturnahen Dienstleistungen. Das konzernexterne Geschäft dient vor allem der Auslastungsoptimierung, dem Benchmarking von Qualität und Preis sowie der Zukunftspositionierung des Angebots von infrastrukturnahen unterstützenden Dienstleistungen. Das Geschäftsfeld umfasst sechs verschiedene Bereiche:

- DB Fahrzeuginstandhaltung bietet umfassende Inspektions- und Instandhaltungsarbeiten sowie Umbau, Modernisierung, Revision von Schienenfahrzeugen und die Aufarbeitung von Komponenten wie Radsätzen, Drehgestellen oder Bremsen an 15 Standorten in Deutschland. Die DB Waggonbau Niesky ist zudem in der Fertigung von Güterwagen und Komponenten aktiv.
- DB Systel, unser Informatik- und Telekommunikations-Dienstleister, entwickelt und betreibt als Full-Service-Provider Informatik- und Telekommunikationslösungen für den Reise- und Logistikmarkt. Das Portfolio deckt die gesamte IT-Wertschöpfungskette ab: von der Beratung und Konzeption über die Entwicklung bis hin zur Betriebsführung und zum Support. Zu den Kunden gehören auch Mobilfunk- und Festnetz-Carrier, DSL-Provider und Kabelnetzbetreiber. Zum Leistungsspektrum gehören zudem hochsicherheitsrelevante digitale Funknetze wie das GSM-R-Netz.
- DB Services ist der bundesweit führende Systemdienstleister für Facility-Management und industrielle Dienstleistungen. Die Leistungspalette umfasst das technische und infrastrukturelle Facility-Management bei Gewerbe-, Verwaltungs-, Verkehrs- und Industrieimmobilien. Darüber hinaus werden täglich für die im Betrieb befindlichen Reisezugwagen

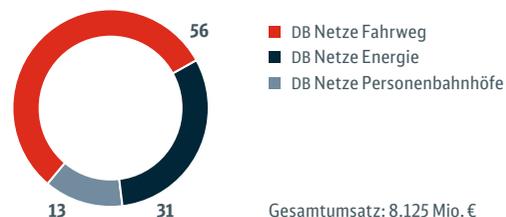
Innen- und Außenreinigungen durchgeführt. Zu den konzernexternen Kunden der DB Services zählen Schifffahrtsunternehmen, Flughäfen und Fluggesellschaften.

- DB Fuhrpark ist unser Mobilitäts- und Flottenmanager und mit deutschlandweit rund 26.000 Fahrzeugen einer der führenden Anbieter. DB Fuhrpark erbringt auch Mobilitäts- und Flottenmanagementleistungen für andere Unternehmen und die Bundeswehr. Mit DB Carsharing bieten wir ein umfassendes Mobilitätsnetz an rund 160 Standorten mit rund 2.200 Fahrzeugen an. Mit dem Carsharing-Modell Flinkster tragen wir urbanen Mobilitätsbedürfnissen Rechnung. Das Fahrradmietsystem Call a Bike rundet unser Angebot ab.
- DB Kommunikationstechnik ist der Spezialist für Flächenservices im technischen Bereich. Das Leistungsspektrum umfasst die Instandhaltung und Wartung von IT- und Netzwerktechnik, Sicherheitstechnik und multimedialen Fahrgastinformationssystemen. Dazu gehören auch Automatentechnik sowie Mediendienstleistungen.
- DB Sicherheit bündelt unsere Sicherheitsfunktionen und bietet Sicherheits- und Ordnungsdienstleistungen für Reisende, Mitarbeiter, Güter, Bahnanlagen und Immobilien an. DB Sicherheit ist der führende Anbieter im öffentlichen Verkehrsraum in Deutschland.

Infrastruktur

Eine qualitativ hochwertige und zuverlässige Infrastruktur ist die zentrale Voraussetzung für einen reibungslosen Schienenverkehr und damit für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene.

Infrastruktur [in %]



Zur Optimierung unseres Angebots haben wir unsere Infrastrukturkompetenz unter der Marke »DB Netze« gebündelt. Freier und einfacher Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Deutschland, individuelle Leistungen und hohe Zuverlässigkeit – dafür stehen unsere Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie. Durch integriertes Infrastrukturmanagement schaffen wir die Voraussetzung für sichere, verlässliche, effiziente und umweltschonende Mobilität von Personen und Gütern im Schienenverkehr.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE FAHRWEG

KENNZAHLEN 2010	↳ 1.032 Mio. Trkm Betriebsleistung
	↳ 4.580 Mio. € Gesamtumsatz
	↳ 601 Mio. € bereinigtes EBIT
	↳ 39.849 Mitarbeiter

Das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg ist Dienstleister für die 370 – darunter 340 konzernexterne – Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Sie alle nutzen das rund 33.600 km umfassende deutsche Schienennetz, das das längste in ganz Europa ist. Wegen seiner zentralen Lage hat das deutsche Schienennetz eine hohe Bedeutung für die Transportwirtschaft in Europa.

Das deutsche Schienennetz steht seit dem Jahr 1994 allen in Deutschland zugelassenen EVU diskriminierungsfrei zur Nutzung offen. In eigener Verantwortung stellt die DB Netz AG den diskriminierungsfreien Zugang zu unserer Infrastruktur sicher.

Die deutliche Zunahme der Nutzung durch konzernexterne EVU ist dabei seit Jahren ein Trend. Der Anteil konzernexterner EVU an der Gesamttrassennachfrage liegt mittlerweile bei 19% (im Vorjahr: 17%).

Mit einem qualitativ hochwertigen und auf die Bedürfnisse der EVU abgestimmten Schienennetz schaffen wir die Grundlage für leistungsfähige und zuverlässige Eisenbahnverkehre. Wir gewährleisten den sicheren Betrieb unserer Schieneninfrastruktur (Fern-/Ballungsnetz, Regionalnetz, Zugbildungs- und -behandlungsanlagen), die Vermarktung kundenorientierter Trassenangebote sowie die Erstellung von Fahrplänen in enger Zusammenarbeit mit den EVU. Hinzu kommen die Instandhaltung und Instandsetzung sowie die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur durch Investitionen in das bestehende Netz, in moderne Leit- und Sicherungstechnik sowie in Neu- und Ausbaustrecken. Dabei nimmt die Finanzierung der Infrastruktur durch den Bund und die Länder eine zentrale Rolle ein.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

KENNZAHLEN 2010	↳ 140,9 Mio. Stationshalte
	↳ 1.044 Mio. € Gesamtumsatz
	↳ 217 Mio. € bereinigtes EBIT
	↳ 4.636 Mitarbeiter

Unsere Bahnhöfe sind nicht nur das Zugangstor zum System Bahn, sondern auch Drehscheibe für die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, Marktplatz sowie Visitenkarten für Städte und Regionen. Die Aktivitäten des Geschäftsfelds umfassen den Betrieb der Personenbahnhöfe als Verkehrsstationen sowie die Entwicklung und Vermarktung der Bahnhofflächen. In eigener Verantwortung stellen wir den diskriminierungsfreien Zugang zu unserer Infrastruktur sicher. Die Zahl der Stationshalte konzernexterner Bahnen nimmt dabei seit Jahren zu. Neben baulichen Maßnahmen stehen die umfassende Servicekompetenz, hohe Sicherheit, eine gute Kundeninformation und die funktionale Wegeleitung im Vordergrund. Hinzu kommt die Stärkung der Ertragskraft aus dem Vermietungsgeschäft, insbesondere bei Bahnhöfen mit hoher Kundenfrequenz.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE ENERGIE

KENNZAHLEN 2010	↳ 10.326 GWh Traktionsenergie
	↳ 481 Mio. l Dieselkraftstoff
	↳ 2.501 Mio. € Gesamtumsatz
	↳ 82 Mio. € bereinigtes EBIT
	↳ 1.536 Mitarbeiter

Unter dem Dach des Geschäftsfelds DB Netze Energie sind das technische Know-how und die Verantwortung für die energietypenübergreifende Versorgung von EVU gebündelt. Neben Planung, Instandhaltung sowie Vermarktung und Betrieb technisch komplexer Energienetze gehören die nachhaltige Erzeugung und Beschaffung von Traktions- sowie stationärer Energie zu unserem Leistungsspektrum. Als unabhängiger Energiemanager gewährleisten wir reibungslose Abläufe und liefern Bahnstrom und Treibstoffe diskriminierungsfrei an alle EVU in Deutschland. Darüber hinaus erbringen wir Energiedienstleistungen für Kunden aus Industrie, Handel und Dienstleistungsgewerbe.

04 KONZERN- LAGEBERICHT

ÜBERBLICK	58
BEURTEILUNG DER WIRTSCHAFTLICHEN LAGE DURCH DIE UNTERNEHMENSLEITUNG	59

GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN	60
ABRUF VON MITTELN AUS DEN KONJUNKTURPAKETEN	60
VERÄNDERUNGEN IM DB-KONZERN	60
WIRTSCHAFTLICHES UMFELD	61
POLITISCHES UMFELD	64
ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN	66

ERTRAGSLAGE	72
WESENTLICHE ÄNDERUNGEN IM VORJAHRESVERGLEICH	72
UMSATZENTWICKLUNG	72
ERGEBNISENTWICKLUNG	75
WERTMANAGEMENT	78

ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER	83
PERSONENVERKEHR	83
TRANSPORT UND LOGISTIK	89
DIENSTLEISTUNGEN	93
INFRASTRUKTUR	94

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE	97
FINANZMANAGEMENT	97
KAPITALFLUSSRECHNUNG	98
NETTO-FINANZSCHULDEN	98
INVESTITIONEN	100
BILANZ	102

STRATEGIE	104
WIRTSCHAFTS- UND FINANZKRISE ERFOLGREICH GEMEISTERT	104
VISION UND STRATEGIE BESTÄTIGT	104
KLARE STRATEGISCHE STOSSRICHTUNGEN	106

INTEGRIERTE MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND UND POSITIONIERUNG IN EUROPA	107
LEISTUNGSFÄHIGE, GLOBALE NETZWERKE UND LOGISTIKKOMPETENZ	108
HOCHWERTIGE DIENSTLEISTUNGEN AUS EINER HAND	109
GEWÄHRLEISTUNG ZUVERLÄSSIGER UND BEZAHLBARER INFRASTRUKTUR	109

NACHHALTIGKEIT	111
MITARBEITER	111
UMWELT	114
GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT	117

TECHNIK UND EINKAUF	118
MASTERPLAN T ZUR NEUAUSRICHTUNG DES TECHNIK-RESSORTS	118
TECHNIK	118
EINKAUF	120

WEITERE INFORMATIONEN	121
------------------------------	------------

RISIKOBERICHT	124
RISIKOMANAGEMENT IM DB-KONZERN	124
WESENTLICHE RISIKOKATEGORIEN UND EINZELRISIKEN	125
GESAMTAUSSAGE ZUR RISIKOSITUATION DES DB-KONZERNES	128

NACHTRAGSBERICHT	129
-------------------------	------------

PROGNOSEBERICHT	131
KÜNFTIGE AUSRICHTUNG DES DB-KONZERNES	131
KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN	131
VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE	133
VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER BESCHAFFUNGS- UND FINANZMÄRKTE	134
VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN	135
VORAUSSICHTLICHE ERTRAGSLAGE	135
ERWARTETE FINANZLAGE	137
ERWARTUNGEN BEZÜGLICH DER ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHRE 2012	137
CHANCENBERICHT	138
GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DES DB-KONZERNES	139

Überblick

- **Positive Effekte aus spürbarer Erholung der Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2010**
- **Schienengüterverkehr und weltweite Logistik mit deutlichen Steigerungsraten**
- **Ausblick für das Geschäftsjahr 2011 positiv**

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Reisende Personenverkehr (Schiene und Bus) in Mio. ¹⁾	2.734	2.708	+26	+1,0
Verkehrsleistung Personenverkehr (Schiene) in Mio. Pkm ¹⁾	78.582	76.772	+1.810	+2,4
Verkehrsleistung Güterverkehr in Mio. tkm	105.794	93.948	+11.846	+12,6
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.034	1.003	+31	+3,1
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	80.816	70.052	+10.764	+15,4
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.225	1.032	+193	+18,7
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.647	1.424	+223	+15,7
Umsatz	34.410	29.335	+5.075	+17,3
Umsatz vergleichbar	32.456	29.335	+3.121	+10,6
EBIT bereinigt	1.866	1.685	+181	+10,7
EBITDA bereinigt	4.651	4.402	+249	+5,7
Jahresergebnis	1.058	830	+228	+27,5
ROCE	6,0 %	5,9 %	-	-
Netto-Finanzschulden per 31.12.	16.939	15.011	+1.928	+12,8
Netto-Finanzschulden per 31.12. (ohne DB Arriva)	13.966	15.011	-1.045	-7,0
Brutto-Investitionen	6.891	6.462	+429	+6,6

¹⁾ Ohne DB Arriva

Im Berichtsjahr konnte der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) in allen relevanten Märkten wieder deutliche Volumenzuwächse erzielen und damit seinen im Vorjahr infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise unterbrochenen Wachstumskurs fortsetzen.

Dies gilt insbesondere für den Schienengüterverkehr sowie unsere weltweiten Transport- und Logistikaktivitäten, die im Vorjahr teilweise deutliche Rückgänge zu verzeichnen hatten. Im Bereich der weltweiten Seefracht sowie im Europäischen Landverkehr lagen die Volumina im Berichtsjahr wieder über dem Vorkrisenniveau des Jahres 2008. Die weltweite Luftfracht hat nach einem starken Rückgang im Jahr 2009 das Vorkrisenniveau beinahe wieder erreicht. Haupttreiber dieser Entwicklung war die deutliche Aufhellung des → *konjunkturellen Umfelds* [1], insbesondere im asiatischen Raum und in unserem Heimatmarkt Deutschland.

Auch die → *Leistungsentwicklung unserer Geschäftsfelder im Personenverkehr* [2], die im Vorjahr von den negativen Umfeldbedingungen nur in begrenztem Umfang betroffen waren, war positiv. Steigerungen konnten dabei sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr erzielt werden. Die stärkere Trassenachfrage insbesondere im Schienengüterverkehr machte sich im Bereich der Infrastruktur positiv bemerkbar.

Die Volumenzuwächse spiegeln sich geschäftsfeldübergreifend in einem entsprechenden → *Umsatzwachstum* [3] wider.

Wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage resultierten im Berichtsjahr auch aus → *konsolidierungskreisbedingten Veränderungen* [4]. Hier wirkte sich die Ende August 2010 abgeschlossene Akquisition des britischen Personenverkehrsunternehmens Arriva mit einem Umsatzbeitrag von rund 1 Mrd. € ganz maßgeblich aus. Nach dieser Akquisition haben sich zudem Änderungen in der → *Organisationsstruktur* [5] des DB-Konzerns ergeben, die ab dem Geschäftsjahr 2011 wirksam werden.

Die → *Ergebnisentwicklung* [6] war im Berichtsjahr insgesamt positiv, allerdings etwas gedämpft durch die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit, die ungewöhnlichen Wetterlagen sowie deutlich gestiegene Instandhaltungsaufwendungen für Fahrzeuge und Infrastruktur.

Unser im Vorjahr gestartetes Konzernprojekt reACT haben wir im Berichtsjahr in die Umsetzungsphase überführt, nachdem alle konzeptionellen Arbeiten abgeschlossen worden waren. Die Ergebnisse aus der weiteren Umsetzung des Projekts waren im Berichtsjahr erwartungsgemäß gut, die gesetzten Ziele wurden erreicht.

Eine Beschreibung der Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel *→ Entwicklung der Geschäftsfelder* [1].

Die Entwicklung des DB-Konzerns war im Berichtsjahr im Gegensatz zum Vorjahr im Saldo kaum durch *→ Sondereffekte* [2] beeinflusst. In den bereinigten Ergebnisgrößen und in der *→ bereinigten Gewinn- und Verlustrechnung* [2] sind die Sondereffekte des Berichtsjahres und des Vorjahres nicht enthalten.

Trotz der signifikant geringeren Sondereffekte war auch die Entwicklung des *→ Jahresergebnisses* [3] im Berichtsjahr deutlich positiv.

Die Entwicklung unserer *→ Wertmanagementkennziffer ROCE* [4] wurde im Berichtsjahr gedämpft durch die vollständige Einbeziehung des Capital Employed von Arriva bei einer gleichzeitig nur anteiligen Berücksichtigung der Ergebnisbeiträge. Ohne Berücksichtigung der Arriva-Akquisition steigt der ROCE auf 6,4%.

Die *→ Netto-Finanzschulden* [5] lagen per 31. Dezember 2010 infolge der Arriva-Akquisition deutlich über dem entsprechenden Vorjahreswert. Dies wirkte sich auch auf die Entwicklung der *→ Wertmanagementkennziffern Tilgungsdeckung und Gearing* [6] aus. Ohne Berücksichtigung der Akquisition konnten wir unsere Netto-Finanzschulden allerdings erneut deutlich um rund 1 Mrd. € zurückführen.

Der DB-Konzern verfügte auch im Berichtsjahr über einen sehr gut funktionierenden Kapitalmarktzugang und konnte sich zu guten Konditionen Fremdkapital zur Refinanzierung auslaufender Finanzschulden und der Arriva-Akquisition beschaffen.

Die *→ Investitionstätigkeit* [7] lag auch im Berichtsjahr auf einem hohen Niveau. Dabei sind die Brutto-Investitionen im Berichtsjahr spürbar angestiegen. Im Bereich der Schieneninfrastruktur machten sich hier auch die zusätzlichen Mittel aus den *→ Konjunkturpaketen* [8] bemerkbar.

BEURTEILUNG DER WIRTSCHAFTLICHEN LAGE DURCH DIE UNTERNEHMENSLEITUNG

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

Der DB-Konzern hatte im Berichtsjahr sowohl auf vergleichbarer Basis als auch unter Berücksichtigung der Konsolidierungskreisveränderungen wieder Zuwächse in Umsatz, operativem Ergebnis und ROCE zu verzeichnen.

Die Entwicklung des DB-Konzerns im Berichtsjahr deckt sich auf vergleichbarer Basis – mit Ausnahme der Umsatzentwicklung – mit unserer im Geschäftsbericht 2009 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2010. In der Umsatzentwicklung spiegelt sich die im Vergleich zu unseren Annahmen deutlich positivere Entwicklung des konjunkturellen Umfelds wider, die zu einem stärkeren Umsatzanstieg als erwartet führte.

Unsere strategische Aufstellung hat sich in der Krise als solide erwiesen und im Berichtsjahr maßgeblich zu unserer deutlichen Erholung beigetragen. Nach den spürbaren Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise im Vorjahr konnte der DB-Konzern den Wachstumstrend der Jahre bis 2008 wieder fortsetzen.

Unsere Analysen zeigen, dass die langfristigen Megatrends in unseren Märkten (Globalisierung, Klimawandel und Ressourcenverknappung, Liberalisierung und Deregulierung sowie demografischer Wandel) weiterhin als Grundlage unserer Strategie gelten und sich positiv auf unsere Geschäftsentwicklung auswirken sollten. Die *→ strategische Zielsetzung* [9] des DB-Konzerns ist damit unverändert gültig.

Die Geschäftsentwicklung des DB-Konzerns verlief zu Beginn des Geschäftsjahres 2011 positiv, sodass der Vorstand seine erwartete Prognose zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Geschäftsberichts 2010 bestätigen kann. Aus heutiger Sicht geht der Vorstand davon aus, dass sich Umsatz und bereinigtes EBIT entsprechend den im *→ Prognosebericht* [10] getätigten Aussagen entwickeln und weiter verbessern werden.

Geschäfts- und Rahmenbedingungen

- ↳ **Erfolgreiche Übernahme des Personenverkehrsunternehmens Arriva**
- ↳ **Spürbare konjunkturelle Erholung im Jahr 2010**
- ↳ **Transportmärkte wieder auf Wachstumskurs**

ABRUF VON MITTELN AUS DEN KONJUNKTURPAKETEN

Um den Folgen der Wirtschaftskrise entgegenzuwirken und Arbeitsplätze in Deutschland zu sichern, hat die Bundesrepublik Deutschland (Bund) mit einem zeitlichen Horizont bis zum Jahr 2011 ein Konjunkturprogramm verabschiedet. Weitere Informationen dazu finden Sie im Geschäftsbericht 2009 des DB-Konzerns auf der Seite 121.

Mit Ablauf des Jahres 2010 endete die Laufzeit des Konjunkturpakets I mit einem Umfang in Höhe von 620 Mio. €. Für das Konjunkturpaket II mit einem Umfang von insgesamt etwa 775 Mio. € verbleibt ein weiteres Jahr zur Umsetzung. Im Berichtsjahr konnten alle Aufträge am Markt platziert werden. Insgesamt wurden im Rahmen beider Konjunkturpakete rund 699 Mio. € der zur Verfügung stehenden Mittel abgerufen. Die Schwerpunkte unserer Investitionen im Zusammenhang mit den Konjunkturpaketen liegen in der Beschleunigung von Bedarfsplanvorhaben im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg (unter anderem die Verstärkung der Strecke Nürnberg – Erfurt) und Modernisierungsmaßnahmen an kleinen und mittleren Bahnhöfen im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe (Verbesserung des Erscheinungsbilds, des Wetterschutzes, der Sicherheit und der Fahrgastinformation).

VERÄNDERUNGEN IM DB-KONZERN

Veränderungen im Vorstand der DB AG

Stefan Garber hat sein Mandat als Vorstandsmitglied der DB AG, zuständig für das Ressort Infrastruktur, mit Wirkung zum 31. März 2010 niedergelegt. Ihm folgte zum 1. April 2010 Dr. Volker Kefer, der bereits seit dem 9. Dezember 2009 die kommissarische Leitung des Ressorts Infrastruktur innehatte, für die Dauer seiner bestehenden Bestellung nach. Dr. Volker Kefer bleibt zudem für das Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen verantwortlich, das er auch im Vorstand der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) innehat.

Diethelm Sack hat sein Mandat als Vorstandsmitglied der DB AG, zuständig für das Ressort Finanzen/Controlling, mit Wirkung zum 31. März 2010 niedergelegt. Ihm folgte Dr. Richard Lutz nach, der mit Wirkung zum 1. April 2010 für die Dauer von

drei Jahren zum Mitglied des Vorstands der DB AG bestellt wurde. Dr. Richard Lutz ist zudem zum Vorstandsmitglied für das Ressort Finanzen/Controlling der DB ML AG bestellt worden.

Corporate Governance Bericht

Der → *Corporate Governance Bericht* [1], der auch den Vergütungsbericht enthält, ist Bestandteil des Konzernlageberichts.

Akquisition des britischen

Personenverkehrsunternehmens Arriva

Am 18. Mai 2010 haben wir den Aktionären des britischen Personenverkehrsunternehmens Arriva Plc (Arriva), Sunderland/Großbritannien, ein verbindliches Angebot unterbreitet, sämtliche Aktien von Arriva zu erwerben und Arriva damit vollständig zu übernehmen.

Am 17. Juni 2010 haben 85,1% der Arriva-Aktionäre, die 90,4% der Anteile repräsentierten, für unser Übernahmeangebot gestimmt. Mit dem Erreichen der Annahmequote von 75% waren damit nach britischem Übernahmerecht sämtliche Arriva-Aktionäre an das Übernahmeangebot gebunden. Nach den am 24. und 26. August 2010 erfolgten gerichtlichen Feststellungsbeschlüssen ist das Übernahmeangebot des DB-Konzerns für 100% der Anteile an Arriva am 27. August 2010 wirksam geworden. Die Börsennotierung von Arriva wurde am 31. August 2010 beendet. Arriva ist seitdem als 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB UK Holding Limited, Doncaster/Großbritannien, Teil des DB-Konzerns. Seit dem 1. September 2010 wird Arriva mit Ausnahme von Arriva Deutschland vollkonsolidiert.

Für die Aktivitäten von Arriva in Deutschland musste der DB-Konzern gemäß den Zusagen gegenüber der EU-Kommission bis zum 11. Dezember 2010 einen rechtlich bindenden Kaufvertrag mit einem geeigneten Käufer unterzeichnen. Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 8. Dezember 2010 dem Abschluss eines Vertrags für den Verkauf der Arriva Deutschland-Gruppe an ein Konsortium zugestimmt. Das Konsortium besteht aus der italienischen Eisenbahngesellschaft Ferrovie dello Stato als Konsortialführerin und dem Infrastrukturfonds Cube Transport SCA, Luxemburg/Luxemburg. Mit der Freigabe der Europäischen Kommission am 16. Februar 2011 zum ausgewählten Erwerber und zur kartellrechtlichen Unbedenklichkeit des Kaufs durch das Konsortium wurde der Verkauf mit Closing am 25. Februar 2011 endgültig vollzogen.

[1] → Seite 28 ff.

Squeeze-out bei DB Schenker Rail Polska

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern den Minderheitsgesellschaftern der DB Schenker Rail Polska S.A., Jaworzno/Polen, der DB Schenker Rail Rybnik S.A., Rybnik/Polen, und der DB Schenker Rail Zabrze S.A., Zabrze/Polen, ein freiwilliges Übernahmeangebot unterbreitet und dadurch die Anteile bei allen drei Gesellschaften auf weit über 95% aufgestockt. Durch einen erfolgreich durchgeführten Squeeze-out-Prozess haben wir anschließend unsere Anteile auf jeweils 100% erhöht und sind damit seitdem alleiniger Gesellschafter dieser drei Gesellschaften.

Zusammenführung von Aktivitäten in Ungarn

Im Berichtsjahr haben wir die Möglichkeit genutzt, jeweils die ausstehenden 50% der Anteile an den beiden ungarischen Joint Ventures MASPED-RAILOG und Masped-Schenker zu erwerben. Im Anschluss erfolgte die Zusammenführung dieser beiden Gesellschaften in die Schenker Nemzetközi Szallitmanyozasi es Logisztikai Kft, Budapest/Ungarn.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Beurteilung des wirtschaftlichen Umfelds durch den Vorstand

Die anhaltende Erholung der Weltwirtschaft im Jahr 2010 sorgte für Wachstumsimpulse in unseren Kernmärkten und wirkte sich damit auch positiv auf unsere wirtschaftliche Entwicklung aus.

Getrieben vom wirtschaftlichen Wachstum war im Berichtsjahr ein unterjähriger Anstieg der für unsere Entwicklung wichtigen Rohstoffe Erdöl und Kohle zu beobachten. Das Berichtsjahr war auch geprägt von einer Schwäche des Euro, die ihre Ursache insbesondere in den Refinanzierungsschwierigkeiten einzelner Staaten der Euro-Zone hatte.

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten im Personenverkehr ist in hohem Maße abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Diese wurde im Berichtsjahr unterstützt durch eine positive Arbeitsmarktentwicklung und steigende Einkommen. Unser Schienenpersonenverkehr entwickelte sich in diesem Umfeld wieder positiv. Mit der Übernahme von Arriva gewinnt zukünftig auch der europäische Personenverkehrsmarkt zunehmend an Bedeutung für uns.

Im Schienengüterverkehr führten die starke Entwicklung in Schlüsselbranchen wie der Montanindustrie und hohe Zuwächse im Kombinierten Verkehr, basierend insbesondere auf dem dynamischen Aufschwung in Deutschland, zu einer starken Erholung,

auch wenn das Vorkrisenniveau noch nicht wieder erreicht werden konnte. Insgesamt ist unser Schienengüterverkehr nach dem Einbruch im Krisenjahr 2009 auf den Wachstumspfad zurückgekehrt.

Für unsere global ausgerichteten Speditions- und Logistikaktivitäten kamen positive Impulse vor allem aus deutlichen Zuwächsen der Investitionstätigkeit, der Industrieproduktion sowie des Welthandels und führten zu einer signifikanten Ausweitung unserer Geschäftstätigkeit. In den für uns relevanten Märkten sind wir mindestens so stark wie der Markt gewachsen und haben auch das Vorkrisenniveau wieder erreicht.

BIP-Entwicklung im Zeichen der Wirtschafts- und Finanzkrise

Bruttoinlandsprodukt (BIP)-Zuwachs [in %]	2010	2009
Welt ¹⁾	+4,0	-2,3
USA	+2,9	-2,6
China	+10,3	+9,2
Japan	+4,0	-6,3
Euro-Raum	+1,7	-4,1
Deutschland	+3,6	-4,7

¹⁾ Summe ausgewählter Industrie- und Schwellenländer.

Die Daten für 2009/2010 entsprechen den per 22. Februar 2011 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Consensus Forecasts, FERI, Statistisches Bundesamt

Die Weltwirtschaft erholte sich im Jahr 2010 mit einer Wachstumsrate von 4% kräftig, wobei die konjunkturelle Dynamik im Jahresverlauf an Tempo verlor. Der Welthandel legte um 13,5% zu und erreichte bereits wieder sein Vorkrisenniveau. Dabei wuchs die Wirtschaftsleistung in den Schwellenländern Asiens und Lateinamerikas mit wesentlich höherer Dynamik als in den Industriestaaten und liegt deutlich über dem Vorkrisenniveau. Die Konjunktur in den aufstrebenden Volkswirtschaften wie China und Indien trieb die Expansion der Weltwirtschaft maßgeblich voran. Auf der anderen Seite stehen mit einer eher moderaten Erholung die Industriestaaten, deren Wirtschaftsleistung wieder deutlich über den Tiefständen der Finanzkrise liegt, aber meistens das Vorkrisenniveau noch nicht wieder erreicht hat. Die Konjunkturdynamik schwächte sich zur Jahresmitte 2010 in den meisten Ländern aufgrund auslaufender Konjunkturprogramme und notwendiger Konsolidierungsmaßnahmen der öffentlichen Haushalte ab. Die nach wie vor angespannte Situation im Finanz- und Immobiliensektor, eine gestiegene Staatsverschuldung und teilweise hohe Arbeitslosigkeit bremsten das Wirtschaftswachstum in vielen Industrieländern.

In den USA hat sich die konjunkturelle Dynamik mit dem Auslaufen der Konjunkturprogramme und des Lageraufbaus seit Ende der ersten Jahreshälfte 2010 spürbar verlangsamt. Insgesamt legte das Bruttoinlandsprodukt (BIP) um knapp 3% zu. Ausschlaggebend für das Wachstum war vor allem die Belebung des privaten Konsums, der etwa 70% der US-Wirtschaftsleistung ausmacht. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt blieb angespannt. Bei nur mäßigem Beschäftigungsaufbau verharrte die Arbeitslosenrate auf historisch hohem Niveau. Die Anlageinvestitionen und insbesondere die Investitionen in Ausrüstungen wurden aufgrund von Nachholeffekten und günstigen Refinanzierungsbedingungen für Unternehmen kräftig ausgeweitet. Vom Außenhandel kamen kaum Impulse, da die Importe etwas stärker zulegten als die Exporte.

Wachstumsstärkste Region blieb weiterhin Asien. In China führten in der zweiten Jahreshälfte eine restriktivere Kreditvergabe, Zinserhöhungen und die behutsame Währungsaufwertung in Verbindung mit dem auslaufenden Konjunkturprogramm zu einer zielgerichteten konjunkturellen Abkühlung. Der Export wurde im Jahresverlauf durch eine schwächere Nachfrage aus den USA beeinträchtigt. Trotz der nachlassenden Wachstumsdynamik blieb das BIP-Wachstum mit 10,3% auf hohem Niveau. Somit hat China im Jahr 2010 Japan als zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt abgelöst.

In Japan schwächte sich der Aufholprozess in der zweiten Jahreshälfte 2010 ab. Neben einer nachlassenden Wachstumsdynamik bei den durch den hohen Yen-Kurs belasteten Exporten zeigte sich auch die Inlandsnachfrage nach dem Auslaufen staatlicher Konjunkturprogramme schwach. Darüber hinaus dämpfte die gestiegene Arbeitslosigkeit den privaten Konsum. Trotzdem übertraf das BIP das Vorjahresniveau um 4%.

Im Euro-Raum nahm das BIP um etwa 1,7% zu. Der Zuwachs ist maßgeblich auf die starke Entwicklung in Deutschland zurückzuführen. Belastet wurde die Erholung europaweit vor allem durch das Auslaufen der Konjunkturprogramme und die Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Staatsfinanzen. Positive Impulse gingen vom niedrigen Zinsniveau auf den privaten Konsum und die Anlageinvestitionen aus. In Frankreich erholte sich die Wirtschaft mit einem stetigen, im Vergleich der Euro-Länder aber nur durchschnittlichen Tempo von der Rezession. Trotz hoher Arbeitslosigkeit und einer schwachen Entwicklung der verfügbaren Einkommen wurden die privaten Konsumausgaben ausgeweitet und leisteten einen positiven Wachstumsbeitrag. Die Bruttoanlageinvestitionen erholten sich im Jahresverlauf zwar moderat, blieben im Gesamtjahr aber noch unter dem Vorjahresniveau. Die Exporte legten im Einklang mit der Erholung des Welthandels kräftig zu. Auch die Importe stiegen deutlich. In Großbritannien belasteten eine ausgeprägt

restriktive Fiskalpolitik und die Eintrübung des außenwirtschaftlichen Umfelds die konjunkturelle Erholung. Trotz der nur sehr moderat gestiegenen Realeinkommen und einer kaum verbesserten Lage am Arbeitsmarkt wurden die privaten Konsumausgaben aufgrund von Vorzieheffekten infolge der Anfang 2011 geplanten erneuten Mehrwertsteuererhöhung ausgeweitet.

In den neuen EU-Ländern verlief die Entwicklung uneinheitlich. In Polen, Tschechien und der Slowakei konnte dank der Belebung der Industrieproduktion – insbesondere im sehr wichtigen Automobilsektor – ein deutlicher BIP-Zuwachs gegenüber dem Vorjahr erreicht werden. In den baltischen Staaten, Ungarn, Rumänien und Bulgarien belasteten eine hohe Verschuldung des Staates und der Privathaushalte sowie daraus folgende Konsolidierungserfordernisse die Konjunktur. Die Binnennachfrage wurde durch sinkende real verfügbare Einkommen, hohe Arbeitslosigkeit und geringe Kreditverfügbarkeit gebremst.

In Deutschland verzeichnete das BIP mit 3,6% von den Staaten des Euro-Raums den stärksten Anstieg. Die deutsche Wirtschaft profitierte besonders vom starken Anstieg des Welt Handels. Im Jahresverlauf gewann die Erholung zunehmend an Breite. Neben dem Außenhandel, der in zweistelliger Größenordnung zulegte, konnte auch die Binnennachfrage gesteigert werden; sowohl die Konsumausgaben als auch die Unternehmensinvestitionen legten spürbar zu. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe und insbesondere die stark exportabhängige Chemie-, Automobil- und Maschinenbauindustrie verzeichneten aufgrund der kräftigen (Auslands-)Nachfrage deutliche Produktionszuwächse. Von der positiven Entwicklung bei wichtigen Abnehmern profitierte auch die Stahlbranche mit einem Produktionsplus von gut 34% auf knapp 44 Mio. t. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt hat sich im Zuge der wirtschaftlichen Erholung kontinuierlich verbessert. Erwerbstätigkeit und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung lagen ab Mai 2010 über dem Vorjahresniveau, wobei die Kurzarbeit stetig zurückging. Die Beschäftigung stieg im Jahresdurchschnitt um rund 0,5% an. Die gute Arbeitsmarkt- und Einkommenssituation stützte den privaten Konsum, der leicht anzog. Die Lebenshaltungskosten lagen, bedingt durch stark gestiegene Preise für Mineralölprodukte, um 1,1% über dem Vorjahr. Die Kraftstoffpreise stiegen gegenüber dem Vorjahr um gut 11%.

Zweigeteilte Entwicklung am Energiemarkt

Im Berichtsjahr zeigte sich die Entwicklung am Energiemarkt heterogen. Die international gehandelten Produkte wie Rohöl und Kohle entwickelten sich anders als die national beziehungsweise regional gehandelten wie Strom und Emissionsrechte. Getrieben von einem überraschend starken Wachstum der Welt-

wirtschaft setzten die Preise für Rohöl und Kohle ihren Anstieg unterjährig fort, während die Terminpreise am deutschen Strommarkt einen Rückgang aufwiesen.

Wurden die Preise für Rohöl in der ersten Jahreshälfte 2010 im Wesentlichen von der allgemeinen Stimmung an den Finanzmärkten geprägt, traten in der zweiten Jahreshälfte 2010 die Fundamentaldaten wieder stärker in den Vordergrund. Zwar war die Versorgungslage im Jahr 2010 im Fünfjahresvergleich ausgesprochen gut, allerdings hat sie sich zum Jahresende 2010 hin sukzessive verschlechtert. Einige Marktteilnehmer erwarten inzwischen verstärkt eine mögliche Versorgungslücke in drei bis fünf Jahren. Diese könnte eintreten, falls die aktuelle, besonders von den Schwellenländern getriebene Nachfragesteigerung weiter anhält. Ebenso hat sich die Nachfrage in den Industriestaaten stabilisiert und zog in den letzten Monaten des Berichtsjahres aufgrund des frühen Wintereinbruchs an. Handelte die Nordseesorte Brent in den ersten zehn Monaten 2010 fast ausschließlich in einem Bereich von 70 bis 85 USD/Barrel (bbl), so notierte sie am Jahresende 2010 oberhalb von 90 USD/bbl. Im Jahresmittel erreichten die Preise mit über 80 USD/bbl den zweithöchsten Jahresmittelwert aller Zeiten. Die Euro-Schwäche im Vergleich zum US-Dollar sorgte dafür, dass der Preisanstieg des Rohöls auf Euro-Basis noch stärker ausfiel.

Die Preisentwicklung an den Terminmärkten für 50-Hz-Strom (Grundlaststrom) verlief im Berichtsjahr uneinheitlich. Die Preise fielen im ersten Quartal, stiegen im zweiten Quartal an und fielen dann in der zweiten Jahreshälfte erneut. Der Kontrakt für eine Lieferung im Jahr 2011 bewegte sich im Berichtsjahr in einem Bereich von 45 bis 55 €/MWh und stabilisierte sich zum Jahresende bei 50 €/MWh. Im Gegensatz zu Rohöl und Kohle, die im historischen Vergleich der letzten Jahre hohe Mittelwerte erreichten, notierten die Stromterminkontrakte im Durchschnitt auf dem Niveau des Vorjahres und unterhalb der Jahre 2006 bis 2008. Im Gegensatz zu den Terminpreisen stiegen die Spotpreise im Jahresverlauf bei einer deutlich verringerten Volatilität an.

Auf dem Energiesektor zeigten die Kohlemärkte unterjährig die stärkste Erholung. Der Spotmarkt in Rotterdam legte um rund 50 % zu, die Terminmärkte um rund 10 %. Getrieben durch die starke Nachfrage aus Indien und China notierten die Kohlemärkte zum Jahresende 2010 fast 100 % über dem Durchschnitt der Jahre 2004 bis 2006. Im Gegensatz dazu zeigten die Preise für CO₂-Emissionsrechte wenig Bewegung, sie schwankten zu Beginn des Jahres um 13 €/t und zum Jahresende zwischen 14 und 16 €/t.

Euro in der Belastungsprobe

Nachdem im Vorjahr die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise in erster Linie die Kreditinstitute belastete, verlagerten sich die Probleme im Berichtsjahr in Richtung einzelner Staaten. Infolge von Konjunkturprogrammen, zahlreichen Garantiezusagen und Kapitalaufstockungen für Kreditinstitute durch die jeweiligen Staaten traten auch bei einzelnen Staaten Refinanzierungsprobleme auf. Im ersten Halbjahr 2010 fiel der Wert des Euro von 1,43 USD bis auf 1,19 USD. Nachdem die Euro-Staaten gemeinsam mit der Europäischen Zentralbank und dem Internationalen Währungsfonds eine drohende Zahlungsunfähigkeit Griechenlands verhindern konnten, kehrte zu Beginn der zweiten Jahreshälfte 2010 das Vertrauen in den Euro zurück und ließ ihn erneut auf Werte über 1,40 USD steigen. Unterstützt wurde diese Entwicklung durch eine weitere geldpolitische Lockerung in den USA. Im weiteren Jahresverlauf 2010 gerieten jedoch vor allem Griechenland, Irland, Portugal und Spanien zunehmend unter Refinanzierungsdruck. Eine Verschärfung der Spekulationen um die Finanzlage Irlands und Portugals löste weitere Rückgänge des Euro im Berichtsjahr aus. Bis zum Jahresende 2010 gab der Euro wieder bis auf 1,34 USD nach.

Rentenmärkte im Zeichen der Staatsschuldenkrise

Die zunehmenden Refinanzierungsprobleme einzelner Staaten bestimmten das Geschehen an den Märkten für Staatsanleihen. Innerhalb der Euro-Zone entwickelten sich die Renditen der Staatsanleihen deutlich auseinander. Während die von der Wirtschafts- und Finanzkrise besonders betroffenen Staaten höhere Refinanzierungskosten akzeptieren mussten, verzeichneten die finanzstarken Euro-Staaten weiter fallende Zinsen. Die Rendite der zehnjährigen Bundesanleihe fiel im August 2010 auf ein Allzeittief von 2,09 %, zog zum Jahresende aber wieder bis auf 3,0 % an. Zum einen führten gute Konjunkturaussichten zu Verkäufen zugunsten von riskanteren Anlageklassen, zum anderen wurde befürchtet, dass eine Fortsetzung der Staatsschuldenkrise mit andauernden Unterstützungsmaßnahmen die stabilen Euro-Staaten selbst in Mitleidenschaft ziehen könnte.

Verglichen zum Vorjahr halbierte sich das Emissionsvolumen der Unternehmensanleihen im Euro-Raum auf 149 Mrd. €. Dies lag unter anderem an dem großen Liquiditätspolster, das Unternehmen im Vorjahr aufgebaut hatten. Ebenso machte sich die niedrigere Aktivität im Markt für Unternehmensübernahmen bemerkbar. Die Unternehmen, die den Primärmarkt nutzten, konnten hingegen die historisch niedrigsten Finanzierungskosten realisieren. Dies galt insbesondere für Unternehmen mit guter Bonität. Diese Entwicklung wurde dadurch unterstützt, dass Investoren Unternehmensanleihen bester Bonität teilweise für sicherer hielten als Staatsanleihen.

POLITISCHES UMFELD

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

Regulatorisches Umfeld für den Schienenverkehr in Deutschland

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

NEUES STATIONSPREISSYSTEM AB DEM JAHR 2011

Die DB Station&Service AG hat zum 1. Januar 2011 ein neues → *Stationspreissystem* [2] eingeführt. Die BNetzA hatte zuvor in einem Bescheid zum bisherigen System Anforderungen an aus ihrer Sicht rechtskonforme Stationspreise formuliert. Ungeachtet des erfolgreichen Vorgehens gegen diesen Bescheid im Eilverfahren wurden diese Forderungen im neuen Preissystem berücksichtigt, sodass die BNetzA der Einführung der Preise nicht widersprochen hat. Bezüglich einzelner Elemente wurden allerdings zusätzliche Erläuterungen verlangt, die im Jahr 2011 zu liefern sind.

Das neue Preissystem führt zu Verschiebungen der bundesländerbezogenen Aufwendungen für den Schienenpersonennahverkehr, was für einige Bundesländer Mehrbelastungen und für andere Entlastungen zur Folge hat. Die DB Station&Service AG verhandelt daher mit den Bundesländern über Möglichkeiten, um diese Be- und Entlastungen auszugleichen.

REGIONALFAKTOR ENTFÄLLT ZUM FAHRPLANJAHR 2012

Mit einem Vergleich haben die BNetzA und die DB Netz AG am 18. August 2010 das Verfahren zur Abschaffung des Regionalfaktors als Bestandteil des Trassenpreissystems beendet. Die Parteien einigten sich auf den Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrags. Danach wird die DB Netz AG die Regionalfaktoren ab dem Fahrplanjahr 2011 reduzieren und zum Fahrplanjahr 2012 ganz abschaffen. Im Gegenzug wurde das Verwaltungsverfahren vor der BNetzA beendet. Auch in diesem Fall führen Anpassungen im Trassenpreissystem, die den Wegfall der Regionalfaktoren kompensieren sollen, zu Be- beziehungsweise Entlastungen einzelner Bundesländer. Die DB Netz AG verhandelt daher ebenfalls mit den Bundesländern über Ausgleichsmöglichkeiten.

BAHNSTROMFERNLEITUNGSPREISE FALLEN UNTER ENERGIEWIRTSCHAFTSRECHT

Am 9. November 2010 hat der Bundesgerichtshof letztinstanzlich entschieden, dass die Nutzungsentgelte für Bahnstromfernleitungen nach dem Energiewirtschaftsrecht zu regulieren sind. Die DB Energie GmbH muss daher ihre Netznutzungsentgelte – rückwirkend ab Oktober 2005 – von der BNetzA genehmigen lassen, wobei die Behörde die Entgelte anhand der energiewirtschaftsrechtlichen Maßstäbe prüfen wird. Zur Erfüllung der Vorgaben des Regulierungsregimes ist es für die DB Energie GmbH erforderlich, sich auf umfassende Meldeverfahren einzustellen, die das Energiewirtschaftsrecht verlangt.

GUTACHTEN ZUR BESTIMMUNG DER KAPITALKOSTEN IM EISENBahnINFRASTRUKTURBEREICH

Um im Rahmen der Entgeltregulierung künftig die zulässige Höhe von Zugangsentgelten besser bestimmen zu können, hat die BNetzA im Mai 2010 ein von ihr beauftragtes Gutachten zur »Bestimmung der Kapitalkosten im Eisenbahninfrastrukturbereich« zur Konsultation vorgelegt. Wir haben uns am Konsultationsverfahren beteiligt und ein → *Gutachten des unabhängigen Beratungsunternehmens NERA Economic Consulting* [3] in Auftrag gegeben und dieses im Juni 2010 zusammen mit einer Stellungnahme veröffentlicht. Ziel der Gutachten ist die Ableitung von Renditen, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zur Deckung der Kapitalkosten verdienen darf. Die Gespräche mit der BNetzA werden im Laufe des Jahres 2011 fortgesetzt.

DB NETZ AG DARF SICH TEILWEISE NICHT MEHR VON JURISTEN DER DB AG VERTRETEN LASSEN

Am 18. Mai 2010 hat das Bundesverwaltungsgericht letztinstanzlich entschieden, dass sich die DB Netz AG vom 1. Dezember 2010 an in Fragen des Zugangs zum Schienennetz und der dafür zu entrichtenden Trassenpreise nicht mehr von der Rechtsabteilung der DB AG beraten und vertreten lassen darf. Das Gericht bestätigte damit einen Bescheid des EBA aus dem Jahr 2006. Neben den sich daraus ergebenden unmittelbaren Umsetzungsvorgaben, die fristgerecht vorgenommen wurden, prüft das EBA auf Grundlage des Urteils weitere Maßnahmen, um die Unabhängigkeit der DB Netz AG zu stärken.

[1] → www.db.de/wettbewerbsbericht

[3] → www.db.de/nera

[2] → www.dbnetze.com

Weiterentwicklung des relevanten Rechtsrahmens

NEUFASSUNG DES ERSTEN EISENBAHNPAKETS

Die Europäische Kommission hat am 17. September 2010 einen Vorschlag für die Neufassung (»Recast«) des ersten europäischen Eisenbahnpakets vorgelegt. Der Richtlinienvorschlag enthält unter anderem eine Verschärfung der Regulierung von Serviceeinrichtungen, eine Erweiterung der Kompetenzen der Regulierungsbehörden sowie detaillierte Vorgaben zu Infrastrukturfinanzierung und Trassenentgelten. Eine weitere Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs ist nicht vorgesehen. Derzeit läuft das Gesetzgebungsverfahren in Rat und Europäischem Parlament (erste Lesung). Mit einer Verabschiedung der Richtlinie ist im Laufe des Jahres 2011 zu rechnen. Aus unserer Sicht ist der Recast grundsätzlich zu begrüßen, da er zur Schaffung einheitlicher europäischer Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr beiträgt. Es ist allerdings darauf zu achten, dass keine unverhältnismäßigen Eingriffe in die Haushaltshoheit der Mitgliedsstaaten und die unternehmerische Unabhängigkeit der Eisenbahnunternehmen erfolgen.

LIBERALISIERUNG DES SCHIENENPERSONENVERKEHRS

Die Richtlinie 2007/58/EG verpflichtet die EU-Mitgliedsstaaten seit dem 1. Januar 2010 zur Öffnung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs. Die Mitgliedsstaaten haben dabei allerdings die Möglichkeit, den Marktzugang einzuschränken. Die EU-Kommission hat hierzu am 28. Dezember 2010 eine Mitteilung veröffentlicht, wonach eine Einschränkung der Liberalisierungsrichtlinie nur unter sehr restriktiven Voraussetzungen möglich ist. In Deutschland wurde die Marktöffnung bereits deutlich vor Inkrafttreten der Richtlinie vollzogen. Außerdem enthält das deutsche Umsetzungskonzept der Richtlinie 2007/58/EG keine Einschränkungsmöglichkeiten des Marktzugangs. In der geplanten Neufassung des ersten Eisenbahnpakets sind zwar noch keine weiteren Liberalisierungsschritte vorgesehen, die Kommission hat aber angekündigt, im Jahr 2012 einen Gesetzgebungsvorschlag zur weiteren Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs in Europa vorzulegen.

VERORDNUNG FÜR EIN EUROPÄISCHES SCHIENENGÜTERVERKEHRSNETZ

Am 9. November 2010 ist die EG-Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr in Kraft getreten. Darin wird die DB Netz AG verpflichtet, sich innerhalb der nächsten drei bis fünf Jahre auf drei europäischen Güterverkehrskorridoren an der Errichtung international besetzter Leitungsstrukturen zu beteiligen, in denen

vor allem das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement sowie die Investitions- und Baustellenplanung grenzüberschreitend besser koordiniert werden sollen.

Kritisch ist dabei, dass Trassen für den internationalen Güterverkehr frei gehalten werden müssen, ohne dass eine entsprechende Inanspruchnahme sichergestellt wird. Dies kann zu einer deutlichen Verminderung der Netzkapazität durch die fehlende Verfügbarkeit von Trassen für andere Güter- oder Personenverkehre führen und zudem bei Nichtnutzung entsprechende Mehrkosten verursachen. Diese Regelungen können erhebliche Auswirkungen auf die Koordinierung zwischen den europäischen Infrastrukturbetreibern und die zukünftige Fahrplangestaltung im Personen- und Güterverkehr haben. Die EU-Kommission arbeitet derzeit an einem Umsetzungsbandbuch zur Anwendung der Verordnung, das sie im ersten Quartal 2011 verabschieden möchte. Die DB Netz AG arbeitet intensiv daran, die negativen Auswirkungen der Verordnung auf den Betrieb zu begrenzen.

VERKEHRSPOLITISCHE STRATEGIE DER EU-KOMMISSION BIS 2020

Die EU-Kommission beabsichtigt, im ersten Halbjahr 2011 ein neues Weißbuch vorzulegen, in dem sie ihre verkehrspolitische Strategie bis zum Jahr 2020 definiert. Wir begrüßen die sich abzeichnende inhaltliche Schwerpunktsetzung. Neben der Integration von Verkehrsträgern und -netzen unter stärkerer Einbindung der Schiene stehen der Klimaschutz, Energieeffizienz sowie die Förderung des Wettbewerbs durch den Abbau regulatorischer, administrativer und technischer Barrieren im Vordergrund. Außerdem setzt sich die Kommission mit verschiedenen Finanzierungsmodellen für den Verkehrssektor und der Internalisierung externer Kosten auseinander.

NEUE LEITLINIEN ZUM TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZ

Die EU-Kommission hat eine grundlegende Neuausrichtung ihrer bisherigen Politik zur Entwicklung eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) eingeleitet. Im ersten Halbjahr 2011 sollen hierzu neue Leitlinien veröffentlicht werden, in denen das TEN-V und die Kriterien für die Auswahl der Projekte neu festgelegt werden. Beabsichtigt sind eine bessere Integration aller Verkehrsträger, unter anderem durch den Einbezug intermodaler Schnittstellen (beispielsweise Häfen, Flughäfen), neue Grundsätze zum zielgerichteten Einsatz von EU-Fördermitteln und eine stärkere Konzentration auf ein neu zu definierendes sogenanntes Kernnetz.

AUSGESTALTUNG DES EMISSIONSHANDELS AB 2013

Im Mai 2009 traten die Änderungen der Emissionshandels-Richtlinie 2003/87/EG in Kraft (RL 2009/29/EG). Demnach muss die Stromwirtschaft ihre Zertifikate ab dem Jahr 2013 in vollem Umfang ersteigern. Neben der heute schon bestehenden Belastung erhöht sich für den elektrisch betriebenen Schienenverkehr durch diese vollständige Versteigerung ab dem Jahr 2013 die Abgabenlast aus dem Kohlenstoffdioxid-(CO₂-)Emissionshandel weiter. Der Traktionsstrom wird sich dadurch nochmals erheblich

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

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Personenverkehr

DEUTSCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Personenverkehrsmarkt in Deutschland [in % auf Basis der Verkehrsleistung]	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2010	2009	2010	2009
Schienerpersonenverkehr	+2,4	-1,5	10,1	9,8
DB-Konzern	+2,2	-1,6	9,4	9,2
Konzernexterne Bahnen	+5,0	+0,3	0,7	0,7
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)	-0,5	-1,0	9,5	9,6
DB-Konzern	-0,5	+0,7	1,1	1,1
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	0,0	0,0	79,1	79,3
Luftverkehr (innerdeutsch)	+2,2	-3,6	1,3	1,3
GESAMTMARKT	+0,2	-0,3	100,0	100,0

Die Daten für das Jahr 2009/2010 entsprechen den per 22. Februar 2011 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Der gesamte deutsche Personenverkehrsmarkt konnte im Jahr 2010 mit einem leichten Verkehrsleistungsplus an die robuste Entwicklung des Jahres 2009 anknüpfen.

Während der Nachfraganstieg im Schienenpersonen- und im innerdeutschen Luftverkehr durch die positiven konjunkturellen Rahmenbedingungen wie den Anstieg der Erwerbstätigenzahlen und des verfügbaren Realeinkommens begünstigt wurde, setzte der Öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) seinen Abwärtstrend fort. Der marktdominierende Motorisierte Individualverkehr (MIV) konnte trotz der um gut 11% höheren Kraftstoffpreise und der infolge des Sondereffekts durch die Abwrackprämie um rund ein Viertel zurückgegangenen Kraftfahrzeugverkäufe das Vorjahresniveau halten. Als einziger Verkehrsträger konnte die Schiene im Jahr 2010 ihren intermodalen Marktanteil ausbauen.

Der Schienenpersonenverkehr in Deutschland konnte gegenüber dem Vorjahr deutliche Zuwächse bei der Verkehrsleistung verzeichnen. Die \rightarrow Nachfrage bei den Gesellschaften des DB-Konzerns [1] hat in einem positiven Marktumfeld um 2,2% gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Dies resultierte zu einem

aus der guten Akzeptanz unserer Angebots- und Fahrplanmaßnahmen sowie der positiven Entwicklung der internationalen Verkehre und zum anderen aus den Beeinträchtigungen im Luftverkehr infolge der Aschewolken im Frühjahr 2010 und der strengen winterlichen Witterung zu Beginn und Ende des Berichtsjahres.

Nach weiteren Streckenübernahmen im Regionalverkehr ist die Leistung der konzernexternen Bahnen nach unseren Einschätzungen um etwa 5% gewachsen. Ihr Anteil am Schienenpersonenverkehr in Deutschland konnte leicht ausgebaut werden. Der Schienenpersonenverkehr insgesamt konnte die im Vorjahr verlorenen Marktanteile im Jahr 2010 zurückgewinnen und hat nun einen Marktanteil von knapp über 10%.

Die Verkehrsleistung im ÖSPV ist erneut leicht gesunken und lag um 0,5% unterhalb des Vorjahresniveaus. Der Linienverkehr konnte trotz zurückgehender Ausbildungsverkehre seine Nachfrage steigern, unter anderem aufgrund von Verkehrsverlagerungen von der S-Bahn Berlin auf die Berliner Verkehrsbetriebe. Das Gesamtergebnis wurde jedoch durch den rückläufigen Gelegenheitsverkehr gedämpft, der rund ein Drittel der Verkehrsleistung

[1] \rightarrow Seite 85 ff.

ausmacht. Die Verkehrsleistung bei unseren Busgesellschaften in Deutschland folgt dieser Gesamtmarktentwicklung. Der langjährige Abwärtstrend im ÖSPV führte zu einer Verringerung des Marktanteils auf 9,5%.

Der von der Wirtschafts- und Finanzkrise im Vorjahr stark betroffene innerdeutsche Luftverkehr profitierte deutlich von der wirtschaftlichen Erholung und konnte trotz der Beeinträchtigungen im ersten Jahresdrittel 2010 infolge des Pilotenstreiks bei der Lufthansa, der Auswirkungen der Vulkanaschewolken und des unerwartet starken Wintereinbruchs im Dezember einen kräftigen Nachfragezuwachs verzeichnen. Die Verkehrsleistung stieg im Jahr 2010 um 2,2% an, der Marktanteil blieb auf Vorjahresniveau.

EUROPÄISCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Neben den in den meisten Staaten ausgelaufenen Konjunkturprogrammen wirkte sich auch die angespannte Situation der öffentlichen Haushalte in Europa auf den europäischen Personenverkehrsmarkt aus. Hierdurch erhöhte sich der Druck auf die Bestellerorganisationen, weitere Kosteneinsparungen zu realisieren.

Mit Blick auf den unterschiedlichen Liberalisierungsgrad in den einzelnen Ländern in Europa zeigte sich in einigen Staaten einerseits ein steigender Wettbewerb, in anderen hingegen wurde das Wachstum durch einen weiterhin erschwerten Marktzugang gebremst.

Der seit Anfang des Jahres 2010 geöffnete Markt für grenzüberschreitende Verkehre hat sich vor dem Hintergrund der hohen Eintrittsbarrieren – unter anderem durch hohe Investitionen, staatliche Protektion, hohe Netzzugangsgebühren und technische Hürden – bislang eher zögerlich entwickelt. Insgesamt ist der Schienenpersonenverkehrsmarkt in Europa im Jahr 2010 nach eigenen Berechnungen annähernd auf dem Vorjahresniveau geblieben.

Die negativen Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise auf den Schienenpersonenverkehrsmarkt waren in einigen europäischen Staaten auch im Jahr 2010 noch spürbar. So hatte die spanische Staatsbahn Renfe einen weiteren Leistungsrückgang um rund 3% zu verzeichnen. In Spanien erreichte die Arbeits-

losenquote einen Spitzenwert von etwa 20% und hat sich somit innerhalb von drei Jahren mehr als verdoppelt. Anders stellte sich die Situation in Großbritannien dar, dem nach Frankreich und Deutschland drittgrößten Schienenpersonenverkehrsmarkt in Europa. Nachdem die Verkehrsleistung im Vorjahr annähernd stagnierte, zeigte sich im Berichtsjahr trotz der nur verhalten gestiegenen Realeinkommen und einer kaum verbesserten Lage am Arbeitsmarkt ein kräftiger Leistungsanstieg im mittleren einstelligen Bereich.

Auch in den Niederlanden waren die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen von einem moderaten Einkommensanstieg und einer gegenüber dem Vorjahr sogar leicht gestiegenen Arbeitslosenquote geprägt. Dennoch konnte der Schienenpersonenverkehr seine Leistung steigern, was nicht zuletzt auf die Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Amsterdam über Rotterdam nach Brüssel zurückzuführen ist.

In den bereits stark liberalisierten Schienenmärkten in Dänemark und Schweden zeigte sich eine andere Entwicklung. Die dänische Wirtschaft konnte, unter anderem getragen von einer Ausweitung des Privatkonsums, um etwa 2% wachsen. Die Beschäftigungsrückgänge schwächten sich im Jahresverlauf ab und die Arbeitslosenrate ging leicht zurück. Dennoch konnte der Schienenpersonenverkehr seine Verkehrsleistung im Jahr 2010 nicht steigern; das Leistungsniveau blieb annähernd auf dem Vorjahresniveau. Die schwedische Wirtschaft hat sich nach der Krise auf breiter Front erholt. Das BIP ist um gut 4% gestiegen, wobei neben dem privaten und staatlichen Konsum auch aus der Investitionstätigkeit und dem Außenhandel kräftige Wachstumsbeiträge kamen. Während der Konjunkturaufschwung positive Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt hatte und die Beschäftigung in der zweiten Jahreshälfte stetig zunahm, spiegelte sich diese Entwicklung nicht in der Verkehrsleistung des Schienenpersonenverkehrs wider, die im Jahr 2010 hinter dem Niveau des Vorjahres zurückblieb, was unter anderem an hohen Zugausfällen infolge des strengen Winters zum Jahresbeginn 2010 lag.

Güterverkehr**DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT**

Güterverkehrsmarkt in Deutschland [in % auf Basis der Verkehrsleistung]	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2010	2009	2010	2009
Schienengüterverkehr	+12,0	-17,1	17,2	16,5
DB-Konzern ¹⁾	+11,2	-20,8	12,9	12,4
Konzernexterne Bahnen	+14,3	-3,7	4,3	4,1
Straßengüterverkehr	+5,4	-9,9	70,1	71,3
Binnenschiff	+13,0	-13,4	10,1	9,5
Rohrfernleitungen	+2,0	+1,8	2,6	2,7
GESAMTMARKT	+7,1	-11,2	100,0	100,0

¹⁾ DB Schenker Rail Deutschland AG und RBH Logistics GmbH

Die Daten für das Jahr 2009/2010 entsprechen den per 22. Februar 2011 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Nach dem Einbruch im Krisenjahr 2009 stand der deutsche Güterverkehrsmarkt (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt, Rohrfernleitungen) im Jahr 2010 im Zeichen der Erholung. Der konjunkturelle Aufschwung ging einher mit einem kräftigen Außenhandel sowie einer hohen Produktion beim Rohstahl und im verarbeitenden Gewerbe. Demgegenüber war die Entwicklung der insbesondere für den Straßengüterverkehr bedeutenden Baubranche vergleichsweise moderat.

Unter diesen Rahmenbedingungen und vor dem Hintergrund unterschiedlich stark wirkender Basiseffekte nach den Vorjahresrückgängen erklärt sich, warum die Verkehrsträger nicht in gleichem Maße am Aufschwung partizipieren konnten. Mit Blick auf die Verkehrsleistung und die Marktanteile hat sich die Entwicklung aus dem Vorjahr nahezu umgekehrt. Aufgrund des überdurchschnittlichen Anstiegs der Tonnenkilometer konnten sowohl die Binnenschifffahrt als auch der Schienengüterverkehr wieder Anteile zurückgewinnen. Der Straßengüterverkehr hingegen, der im Vorjahr den geringsten Leistungsrückgang verzeichnete, entwickelte sich nur unterdurchschnittlich und büßte den Marktanteilsgewinn aus dem Vorjahr wieder ein. Gekennzeichnet war der Markt des Weiteren durch eine hohe inter- und intramodale Wettbewerbsintensität.

Nachdem der Schienengüterverkehr bereits zum Jahresende 2009 wieder ein leichtes Plus verzeichnen konnte, hat die Erholung im Jahr 2010 spürbar an Dynamik gewonnen. Nach monatlichen Wachstumsraten von bis zu 25 % stieg die Verkehrsleistung um 12 % auf 107,3 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) an. Nach dem Einbruch im Vorjahr um 17,1 % liegt das Leistungsvolumen aber noch um gut 7 % unter dem Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2008. Getragen wurde das Wachstum vor allem von der überdurchschnittlichen Entwicklung der in der Krise besonders stark eingebrochenen Container- und Montanverkehre (Steinkohle/Koks, Erze, Stahl, Schrott). Die Zuwächse bei diesen Transporten

machen bereits fast 90 % des Leistungsanstiegs bei den Güterbahnen in Deutschland aus. Dabei wurde im Kombinierten Verkehr (KV) Schiene/Straße, der im Jahr 2009 um knapp 13,5 % zurückgegangen war, mit einem Zuwachs von gut 18 % das Vorkrisenniveau bereits wieder überschritten. Gestützt wurde diese Entwicklung durch den starken Außenhandel, den kräftigen Produktionsanstieg wichtiger Branchen und Angebotsausweitungen. Die Erholung spiegelte sich sowohl im maritimen als auch im kontinentalen KV wider. Während die Bereiche Automotive und Düngemittel ebenfalls stark zulegen konnten, zeigte sich die Entwicklung bei den landwirtschaftlichen Produkten, den Nahrungs- und Genussmitteln sowie den Mineralölprodukten und den Baustoffen schwach.

Die → *Verkehrsleistung unserer Gesellschaften* [1] stieg nach dem starken Rückgang im Vorjahr um 11,2 % auf fast 80,5 Mrd tkm an, lag aber noch um knapp 12 % unter dem Vorkrisenniveau.

Die Entwicklung der konzernexternen Bahnen, die im Jahr 2009 lediglich einen Rückgang um 3,7 % verzeichneten, zeigte sich nach einem schwachen Jahresstart 2010 mit einem Anstieg um 14,3 % ebenfalls äußerst dynamisch. Gestützt wurde das Wachstum vor allem durch einen starken Zuwachs bei den Containerverkehren, die fast die Hälfte der Gesamtleistung ausmachen. Überdurchschnittlich entwickelten sich darüber hinaus die Transporte von Steinkohle/Koks sowie Eisen und Stahl, Gütern, die bisher im Vergleich zu anderen Branchen noch keine hohe intramodale Wettbewerbsintensität aufwiesen, sowie die Automotive-Verkehre. Der intramodale Marktanteil der konzernexternen Bahnen stieg auf 25,1 % (im Vorjahr: 24,6 %).

Die Erholung im Straßengüterverkehr (deutsche und ausländische Lkw – inklusive Kabotageverkehren in Deutschland) fiel im Jahr 2010 mit einem Anstieg der Verkehrsleistung um etwa 5,4 % leicht unterdurchschnittlich aus. Unter anderem war der

positive Basiseffekt nach dem vergleichsweise moderaten Rückgang im Vorjahr nicht so stark. Darüber hinaus wirkten sich witterungsbedingte Einschränkungen in der Baubranche im ersten Quartal sowie zum Ende des Jahres 2010 belastend aus. Auch die schwache Entwicklung in anderen wichtigen Bereichen wie zum Beispiel bei den Nahrungs- und Genussmitteln dämpften den Nachfraganstieg. Nachdem die ausländischen Lastkraftwagen, die die grenzüberschreitenden Verkehre dominieren, im Vorjahr aufgrund der Einbrüche im Außenhandel überdurchschnittlich stark zurückgegangen waren, kehrte sich die Situation im Berichtsjahr wieder um. Mit einem Leistungsanstieg um etwa 10 % entwickelten sie sich wie bereits vor der Krise wieder deutlich stärker als ihre deutschen Wettbewerber. Vor allem Lastkraftwagen aus dem südosteuropäischen Raum, die im Vorjahr hohe zweistellige Verluste verzeichnet hatten, konnten gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr ihre Fahrleistung auf dem mautpflichtigen Straßennetz in Deutschland teilweise weit überdurchschnittlich steigern. Der Marktanteil der Straße, der im Vorjahr noch um gut einen Prozentpunkt auf über 71 % ausgebaut werden konnte, ging im Jahr 2010 auf 70,1 % zurück.

Nachdem die Erholung in der Binnenschifffahrt, die zum Jahreswechsel 2009/2010 eingesetzt hat, bereits im Februar 2010 witterungsbedingt erneut unterbrochen wurde und ein Leistungseinbruch um über 18 % zu verzeichnen war, zog die Nachfrage ab März 2010 wieder deutlich an und entwickelte sich in den Folgemonaten unerwartet stark. Der Konjunkturaufschwung und die anders als in den Vorjahren ausreichenden Pegelstände in den Sommermonaten ließen die Verkehrsleistung im Jahr 2010 um etwa 13 % ansteigen. Entsprechend konnte auch der negative Trend in der Entwicklung des Marktanteils gestoppt und dieser leicht auf gut 10 % ausgebaut werden. Getragen wurde das Wachstum vom starken Anstieg der Empfangsverkehre aus dem Ausland. Nach Gutarten waren die stärksten Zuwächse in den Bereichen Erze, Schrott, Kohle und Koks sowie bei den Chemie- und Containerverkehren zu verzeichnen.

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

Nach dem krisenbedingten Einbruch um über 18 % im Vorjahr stieg die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr im Jahr 2010 nach unseren Berechnungen um etwa 8,5 % und somit stärker als auf der Straße und leicht schwächer als in der Binnenschifffahrt an. Getragen wurde das Wachstum unter anderem von den kräftigen Steigerungen im Containerverkehr, der sich nach der Krise aufgrund der dynamischen Außenhandelsentwicklung in vielen Ländern wieder als Wachstumsmotor erwiesen hat. Zudem machte sich die Erholung der im Vorjahr stark eingebrochenen Montanindustrie positiv bemerkbar. Der Wirtschaftsaufschwung zeigte sich besonders in der Stahl-

produktion, nachdem wichtige Abnehmerbranchen wie beispielsweise die Automobilindustrie ihre Produktion wieder stark ausweiten konnten. Die meisten großen europäischen Bahnen konnten im Schienengüterverkehr sogar einen zweistelligen Anstieg der Transportnachfrage verzeichnen. Eine der Ausnahmen stellt die italienische Staatsbahn Trenitalia Cargo dar, die nach dem Vorjahreseinbruch um fast 30 % trotz einer – wenn auch vergleichsweise moderaten – Konjunkturerholung erneut deutliche Einbußen hinnehmen musste. Diese Entwicklung ist jedoch vor allem auf die im Einzelwagenverkehr vorgenommenen Einschnitte zurückzuführen.

GROSSBRITANNIEN

Auf dem britischen Schienengüterverkehrsmarkt hat sich im Jahr 2009 ein Wandel vollzogen, als im letzten Quartal der Bereich »Domestic Intermodal« die historisch dominierenden Kohletransporte übertraf und stärkster Transportbereich wurde. Diese Entwicklung hat sich im ersten Halbjahr 2010 bestätigt. Im zweiten Quartal 2010 erreichten die Kohleverkehre einen neuen Tiefstand seit dem Jahr 2001, was unter anderem auf die gegenüber der Kohle anhaltend günstigeren Gaspreise und den Lagerabbau in den Kraftwerken zurückzuführen ist. In der zweiten Jahreshälfte blieb die Transportnachfrage schwach, so dass die Kohleverkehre auch im Gesamtjahr 2010 noch um etwa ein Viertel unter dem Vorjahresniveau lagen.

Während sich die Transporte von Baustoffen, Metall und Containern nach der Wirtschaftskrise wieder erholt haben, blieben die internationalen Verkehre sowie die Öltransporte – wie bereits während der Krise – auf niedrigem Niveau stabil. Auch insgesamt zeigte sich die Transportnachfrage auf der Schiene gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert und blieb entsprechend weiter hinter dem Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2008 zurück. Die Verkehrsleistung der DB Schenker Rail (UK) entwickelte sich analog zum gesamten Schienenmarkt.

POLEN

Im europäischen Vergleich hat sich die polnische Wirtschaft im Jahr 2010 erneut überdurchschnittlich entwickelt. Vor allem in den Schlüsselindustrien Automotive, Metall, Chemie und Papier gab es einen starken Produktionsanstieg. Im Bereich Kohle entwickelt sich Polen von einem klassischen Exporteur zu einem Importeur. Seit dem Vorjahr übersteigt der Kohleimport aufgrund von Minenschließungen den Export. Diese Entwicklung hat sich auch im Jahr 2010 fortgesetzt.

Die Bahnen konnten den Abwärtstrend der letzten Jahre zumindest bremsen und ihren Marktanteil in dem vom Lkw dominierten Gesamtmarkt leicht steigern. Nachdem der polnische Schienengüterverkehrsmarkt mit rund 16 % im Vorjahr etwas

schwächer als im europäischen Durchschnitt eingebrochen war, hat sich der Markt im Jahr 2010 wieder spürbar erholt und ist überdurchschnittlich um etwa 15 % gewachsen. Dominiert wird der Schienengüterverkehrsmarkt in Polen nach wie vor von der staatlichen PKP Cargo. Diese reagierte auf den Einbruch im Vorjahr mit starken Preissenkungen und konnte dadurch im Berichtsjahr ihre Verkehrsleistung und ihre führende Marktposition wieder ausbauen. Die Transportnachfrage bei der DB Schenker Rail Polska, dem zweitstärksten Eisenbahnunternehmen auf dem polnischen Schienengüterverkehrsmarkt, stieg ebenfalls an, der Marktanteil ging jedoch leicht zurück.

FRANKREICH

Frankreichs Außenhandel und Industrieproduktion haben sich im Jahr 2010 wieder kräftig erholt. So stieg unter anderem die im Vorjahr um rund 28 % gesunkene Rohstahlproduktion wieder kräftig um etwa 25 % an. Die Pkw-Produktion nahm um rund 10 % zu, der Pkw-Export erhöhte sich um knapp 25 %. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe insgesamt legte um etwa 5 % zu. Auf dem Schienengüterverkehrsmarkt spiegelte sich diese positive Entwicklung nach dem starken Einbruch im Jahr 2009 von über 20 % nicht wider. Das Verkehrsleistungsvolumen blieb annähernd auf dem Vorjahresniveau und somit deutlich hinter dem europäischen Durchschnitt zurück. Die Ursachen sind vor allem in der hohen Anzahl von Streiktagen zu sehen. Auch die nur sehr langsam fortschreitende Liberalisierung spielt eine entscheidende Rolle und spiegelt sich im Marktanteil der Schiene wider. Der Marktanteil der Schiene ist im Vorjahr gesunken und konnte im Jahr 2010 nicht wie zum Beispiel in Deutschland wieder gesteigert werden. Der Anteil unserer Tochtergesellschaft Euro Cargo Rail am französischen Schienengüterverkehr blieb annähernd unverändert.

EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Infolge der gesamtwirtschaftlichen Erholung war auch im europäischen Landverkehrsmarkt ab Februar 2010 wieder eine stetig steigende Nachfrage zu beobachten. Dies führte aufgrund der im Vorjahr – durch die verringerte Anzahl von Anbietern und das angepasste Laderaumangebot – spürbar reduzierten verfügbaren Kapazitäten bis zur Jahresmitte 2010 zunehmend zu Engpässen auf dem Frachtführermarkt. Diese hatten wiederum erheblichen Einfluss auf die Frachtführerpreise, was die Spediteure parallel zu den weiter steigenden Kosten – wie zum Beispiel dem überdurchschnittlichen Dieselpreisanstieg – belastete.

Infolge einer gezielten Preispolitik der Spediteure im Vorjahr war das Preisniveau zu Jahresbeginn 2010 relativ niedrig und hat sich auch im Gesamtjahr nicht signifikant verbessert, da die Wettbewerbsintensität unverändert hoch war. Um zusätzliche

Kostenreduktionen insbesondere in der ersten Jahreshälfte 2010 zu realisieren, wurden deswegen im ersten Halbjahr 2010 in den Netzwerken der Spediteure teilweise Frequenzen reduziert.

Gemessen am Umsatzvolumen hat der im Vorjahr noch um fast 20 % eingebrochene Landverkehrsmarkt im Jahr 2010 wieder um rund 8 % zugelegt. Unser Wachstum lag dabei über dem Marktdurchschnitt. DB Schenker konnte damit seine Position als Marktführer im Europäischen Landverkehr behaupten.

LUFTFRACHT

Der Rückgang der Transportvolumina um über 10 % im Vorjahr stellte eine Herausforderung für alle Akteure im Luftfrachtmarkt dar. Für Luftfrachtspediteure und vor allem für die Fluggesellschaften bedeutete der einbrechende Markt Einschnitte in der Auslastung der Netzwerke. Zahlreiche Flugzeuge wurden aus dem Betrieb genommen, um Überkapazitäten im Markt zu verhindern, wobei auch diese Maßnahme nicht ausreichte, um einen starken Ratenverfall zu verhindern. Ab dem vierten Quartal 2009 zeichnete sich wieder eine deutliche Stabilisierung bei den Transportmengen ab. Getrieben durch die starke Entwicklung in Asien zeigte sich insgesamt eine sehr positive Entwicklung, die auch im Jahr 2010 anhielt. Während die Relationen zwischen Asien und Nordamerika beziehungsweise Europa sowie die innerasiatischen Verkehre einen starken Tonnageanstieg verzeichneten, legten das Volumen von Nordamerika nach Europa sowie das Inlandsfluggeschäft in den USA nur unterdurchschnittlich zu.

Insgesamt wuchs der Markt gegenüber dem Vorjahr um 20,6 % und überstieg somit bereits wieder das Vorkrisenniveau. Diese signifikante Erholung übertraf die Erwartungen und führte besonders im ersten Halbjahr 2010 zu Kapazitätsengpässen und kräftigen Ratensteigerungen. Im Laufe des Berichtsjahres wurden viele vormals stillgelegte Flugzeuge reaktiviert, um der starken Nachfrage nachzukommen. Auch DB Schenker Logistics profitierte von der schnellen Erholung. Mit einem Wachstum auf Gesamtmarktniveau konnte die Marktposition behauptet und das Vorkrisenniveau annähernd wieder erreicht werden.

SEEFACHT

Auch der Seefrachtmarkt zeigte im Jahr 2010 eine sehr positive Entwicklung. Auf allen Handelslinien haben sich Volumen und Frachtraten seit Mitte 2009 spürbar erholt, sodass die Reedereien ihre starken Vorjahresverluste weitgehend ausgleichen konnten. Dies geschah vor allem durch ein vorausschauendes Kapazitätsmanagement der Reedereien, mit dem sie durch Verknappung von Schiffsraum und Equipment Ratenerhöhungen durchsetzen konnten. Beim globalen Containervolumen ist für das Jahr 2010 von einem Wachstum um etwa 13 % auszugehen. Auf den Schlüssel-

relationen von Asien nach Europa lag der Anstieg bei rund 23 %, von Asien nach Nordamerika bei knapp 17 % und im innerasiatischen Verkehr bei etwa 7 %.

Mit einem Wachstum im Vorjahresvergleich von rund 16 % fiel die Volumenzunahme bei DB Schenker Logistics im Jahr 2010 erneut deutlich stärker aus als im Gesamtmarkt. DB Schenker Logistics konnte damit seine Marktposition behaupten. Sowohl der Gesamtmarkt als auch DB Schenker Logistics haben das Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2008 bereits wieder überschritten.

KONTRAKTLOGISTIK

Nachdem der Markt im Bereich Kontraktlogistik/Supply Chain Management (CL/SCM) infolge der globalen Rezession im Vorjahr, gemessen am Umsatz, um rund 5,4 % zurückgegangen war, wurde im Berichtsjahr wieder ein kräftiges Wachstum erzielt.

Der Kontraktlogistikmarkt zeigt sich damit widerstandsfähiger als die Transportmärkte, was auf die längerfristigen Vertragsbeziehungen und die immer noch zunehmende Outsourcingrate zurückzuführen ist. Im Berichtsjahr waren bei Industrie und Handel weiter gestiegene Kapazitätsauslastungen und gute Auftragslagen aus dem In- und Ausland zu beobachten. Die Produktionsmengen in allen Kernindustrien im Bereich CL/SCM (Automotive, Consumer und Electronics) lagen deutlich über den Vorjahreswerten.

In allen Schlüsselländern und Regionen – insbesondere in den Emerging Markets – konnte eine positive Entwicklung verzeichnet werden. Mit einem organischen Umsatzzuwachs von 14 % hat sich DB Schenker Logistics insgesamt deutlich stärker entwickelt als der Gesamtmarkt mit einem Wachstum von etwa 6 % und konnte damit seine Marktposition behaupten.

Schieneinfrastruktur in Deutschland

Ausgewählte Kennzahlen	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
DB-Schieneinfrastruktur in Deutschland				
Eisenbahnverkehrsunternehmen	370	353	+17	+ 4,8
DB-Konzern	30	30	-	-
Konzernexterne Bahnen	340	323	+17	+ 5,3
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.033,5	1.002,6	+ 30,9	+ 3,1
DB-Konzern	838,1	832,2	+ 5,9	+ 0,7
Konzernexterne Bahnen	195,4	170,4	+ 25,0	+ 14,7
Anteil konzernexterner Bahnen in %	18,9	17,0	-	-
Stationshalte in Mio. Stopps	143,9	143,3	+ 0,6	+ 0,4
DB-Konzern	121,9	123,3	- 1,4	- 1,1
Konzernexterne Bahnen	22,0	20,0	+ 2,0	+ 10,0

Vor dem Hintergrund des seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugangs nutzt eine große Anzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) unsere Schieneinfrastruktur in Deutschland. Im Vergleich zum Vorjahr hat die Zahl der konzernexternen EVU weiter zugenommen. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Im Jahr 2010 hat die Trassennachfrage aufgrund der kräftigen Erholung im Schienengüterverkehr und einer leichten Steigerung im Schienenpersonenverkehr gegenüber dem Vorjahr insgesamt um rund 3 % zugenommen. Der Anteil konzernexterner Bahnen hat sich dabei im Berichtsjahr weiter erhöht.

Die Zahl der Stationshalte lag ebenfalls leicht über dem Vorjahresniveau.

Das Waren- und Dienstleistungsangebot an unseren Bahnhöfen steht im Wettbewerb mit anderen Angeboten im Einzelhandel. Da zusätzlich sowohl die Vermietungsmöglichkeiten als auch die daraus erzielten Umsätze an unseren Bahnhöfen wesentlich von der Ertragssituation der gewerblichen Mieter mitbestimmt werden, ist die Entwicklung des Einzelhandels- und Gastronomieumsatzes für uns von besonderer Bedeutung. Die realen Einzelhandelsumsätze haben in Deutschland im Berichtsjahr um gut 1 % zugenommen. Gleichzeitig sind die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen im Berichtsjahr gestiegen.

Ertragslage

- ↳ **Starker Umsatzzanstieg um rund 17% auf 34,4 Mrd.€ – auf vergleichbarer Basis um rund 11%**
- ↳ **Bereinigtes EBIT verbessert sich auf 1,9 Mrd.€**
- ↳ **Spürbare Auswirkungen durch Einbeziehung von DB Arriva**

WESENTLICHE ÄNDERUNGEN IM VORJAHRESVERGLEICH

Die Aufwands- und Ertragsentwicklung wurde im Berichtsjahr auch durch Veränderungen im Konsolidierungskreis beeinflusst. Detaillierte Informationen zu → *Veränderungen im DB-Konzern* [1] sind im Anhang enthalten.

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

- ↳ Die polnische DB Schenker Rail Polska wird seit dem 1. August 2009 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Rail geführt.

- ↳ Die britische → *Arriva* [2] wird seit dem 1. September 2010 mit Ausnahme von Arriva Deutschland vollkonsolidiert und im neu geschaffenen → *Geschäftsfeld DB Arriva* [3] geführt.

- ↳ Aus einer organisatorischen Veränderung resultierte eine Anpassung der Vorjahreszahlen in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Bahn Stadtverkehr. Mit Wirkung zum 1. Januar 2010 sind die S-Bahnen Berlin und Hamburg konzernintern in das Geschäftsfeld DB Bahn Regio umgliedert worden. Vorher waren sie Teil des Geschäftsfelds DB Bahn Stadtverkehr und bildeten dort die Sparte S-Bahn. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

UMSATZENTWICKLUNG

Umsatzerlöse [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
DB-Konzern	34.410	29.335	+ 5.075	+17,3
- Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen	-1.286	-	-1.286	-
- Effekte aus Währungskursänderungen	-668	-	-668	-
DB-KONZERN – VERGLEICHBAR	32.456	29.335	3.121	+10,6

Der Konzernumsatz ist im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr wieder spürbar gestiegen. Dies resultierte insbesondere aus der deutlichen konjunkturellen Erholung und der nachfolgenden Belegung der für uns relevanten → *Transport- und Logistikmärkte* [4]. Daneben machten sich auch positive Effekte im Personenverkehr bemerkbar, insbesondere durch die höhere Verkehrsleistung und in der Infrastruktur infolge der wieder spürbar gestiegenen Nachfrage im Schienengüterverkehr.

Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen im Wesentlichen Arriva mit 1.046 Mio.€ und die DB Schenker Rail Polska mit 129 Mio.€. Bereinigt um diese Effekte betrug das Umsatzwachstum 12,9%.

Zudem hatten wir positive Effekte aus Währungskursänderungen in einer Größenordnung von 668 Mio.€ zu verzeichnen, die im Wesentlichen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics anfielen.

UMSATZ [in Mrd. €]



Bereinigt um die Effekte aus Währungskurs- und Konsolidierungskreisänderungen lag das Umsatzwachstum bei 10,6%.

Gesamtumsatz nach Geschäftsfeldern [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	3.729	3.565	+164	+ 4,6
DB Bahn Regio	7.559	7.587	-28	- 0,4
DB Bahn Stadtverkehr	1.272	1.252	+20	+1,6
DB Schenker Rail	4.584	4.055	+529	+13,0
DB Schenker Logistics	14.310	11.292	+3.018	+26,7
DB Dienstleistungen	1.274	1.237	+37	+3,0
DB Netze Fahrweg	4.580	4.369	+211	+4,8
DB Netze Personenbahnhöfe	1.044	1.025	+19	+1,9
DB Netze Energie	2.501	2.308	+193	+8,4
Sonstige	864	796	+68	+8,5
Konsolidierung	-8.353	-8.151	-202	+2,5
DB-KONZERN (OHNE DB ARRIVA)	33.364	29.335	+4.029	+13,7
DB Arriva	1.046	-	+1.046	-
DB-KONZERN	34.410	29.335	+5.075	+17,3
davon Bestellerentgelte (Schienenverkehr)	4.370	4.489	-119	-2,7

Die Umsatzentwicklung verlief in fast allen Geschäftsfeldern positiv. Zuwächse waren mit Ausnahme von DB Bahn Regio in allen Geschäftsfeldern zu verzeichnen.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr profitierte von Leistungssteigerungen und Preismaßnahmen, sodass der Gesamtumsatz spürbar zulegen konnte.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio konnte der Rückgang der Bestellerentgelte aufgrund von Leistungsverlusten nach in Vorjahren verlorenen Ausschreibungen in Deutschland und Angebotseinschränkungen bei der S-Bahn Berlin nicht vollständig ausgeglichen werden, sodass der Gesamtumsatz leicht zurückging.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr konnten die Umsatzerlöse trotz gesunkener Reisendenzahlen insbesondere wegen erhöhter Ersatzverkehre leicht gesteigert werden.

Die stärksten Anstiege des Gesamtumsatzes waren aufgrund der konjunkturellen Erholung und der damit einhergehenden positiven Leistungsentwicklung nach den deutlichen Rückgängen im Vorjahr in den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail zu verzeichnen.

Im Bereich der Infrastruktur war die Umsatzentwicklung in allen Geschäftsfeldern positiv.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg stieg der Gesamtumsatz infolge einer höheren Trassennachfrage und von Preismaßnahmen mengen- und preisbedingt an.

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe stieg der Gesamtumsatz infolge von Preismaßnahmen und höheren Vermietungserlösen.

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

Detaillierte Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel *Entwicklung der Geschäftsfelder* [1].

In der Struktur der externen Umsatzerlöse gingen die Anteile der Geschäftsfelder im Personenverkehr von 42 auf 39% zurück. Der Anteil des Geschäftsfelds DB Bahn Fernverkehr ging dabei von 12 auf 10% und von DB Bahn Regio von 26 auf 22% zurück. Das Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr hat weiterhin einen Anteil von 4%, während das neue Geschäftsfeld DB Arriva auf Basis der nur unterjährigen Einbeziehung im Berichtsjahr einen Anteil von 3% aufweist. Dagegen stieg der Anteil des Geschäftsfelds DB Schenker Logistics von 38 auf 41%, während der Anteil von DB Schenker Rail unverändert 13% beträgt. Hauptumsatzträger bleibt DB Schenker Logistics, gefolgt von DB Bahn Regio.

[1] → Seite 83 ff.

Außenumsatz nach Regionen [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Deutschland	21.393	19.930	+1.463	+7,3
Übriges Europa	8.664	6.245	+2.419	+38,7
Asien/Pazifik	2.099	1.472	+627	+42,6
Nordamerika	1.780	1.371	+409	+29,8
Übrige Welt	474	317	+157	+49,5
DB-KONZERN	34.410	29.335	+5.075	+17,3

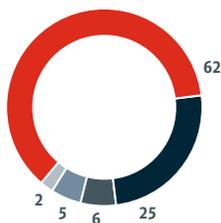
Auch in der regionalen Umsatzverteilung spiegeln sich insbesondere die Effekte aus der weltweiten konjunkturellen Erholung, die in allen Regionen zu Umsatzsteigerungen führte, und der erstmaligen Einbeziehung von Arriva, die sich in der Entwicklung des übrigen Europa auswirkte, wider. In Deutschland zeigte sich die Umsatzentwicklung, bedingt durch die vergleichsweise

stabile Entwicklung im Personenverkehr und in der Infrastruktur, mit einem Anstieg um 7,3% insgesamt weniger stark als in den anderen Regionen.

Der Anteil des außerhalb Deutschlands erzielten Umsatzes stieg dementsprechend von 32% im Vorjahr auf 38% im Berichtsjahr an.

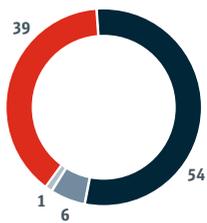
AUSSENUMSATZSTRUKTUR

Nach Regionen [in %]



- Deutschland
- Übriges Europa
- Asien/Pazifik
- Nordamerika
- Übrige Welt

Nach Bereichen [in %]



- Personenverkehr
- Transport und Logistik
- Infrastruktur
- Sonstige

Nach Geschäftsfeldern

2010 2009

[in %]

DB Bahn Fernverkehr	10	12
DB Bahn Regio	22	26
DB Bahn Stadtverkehr	4	4
DB Arriva	3	-
DB Schenker Rail	13	13
DB Schenker Logistics	41	38
DB Dienstleistungen	0	0
DB Netze Fahrweg	3	3
DB Netze Personenbahnhöfe	1	1
DB Energie	2	2
Sonstige	1	2

ERGEBNISENTWICKLUNG

Auszug bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung [in Mio. €]	2010	davon weitere Bereinigungen ¹⁾	2009	Veränderung	
				absolut	prozentual
Umsatz	34.410	1.954	29.335	+ 5.075	+ 17,3
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.207	0	1.936	+ 271	+ 14,0
Sonstige betriebliche Erträge	2.636	78	2.327	+ 309	+ 13,3
SUMME ERTRÄGE	39.253	2.032	33.598	+ 5.655	+ 16,8
Materialaufwand	- 19.134	- 977	- 15.295	- 3.839	+ 25,1
Personalaufwand	- 11.583	- 616	- 10.648	- 935	+ 8,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 3.885	- 279	- 3.253	- 632	+ 19,4
EBITDA BEREINIGT	4.651	160	4.402	+ 249	+ 5,7
EBITDA-Marge (bereinigt)	13,5 %	-	15,0 %	-	-
Abschreibungen	- 2.785	- 106	- 2.717	- 68	+ 2,5
EBIT BEREINIGT	1.866	54	1.685	+ 181	+ 10,7
EBIT-Marge (bereinigt)	5,4 %	-	5,7 %	-	-

¹⁾ Bereinigungen aus Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekten

Auf Basis der positiven Umsatzentwicklung und gestiegener sonstiger betrieblicher Erträge ist auch die Summe der Erträge insgesamt deutlich um rund 17 % beziehungsweise 5.655 Mio. € angestiegen.

Sowohl die Währungskurs- als auch die Konsolidierungskreiseffekte wirkten sich neben dem Umsatz in annähernd derselben Größenordnung auch auf die einzelnen Aufwandspositionen steigernd aus.

Der Materialaufwand lag im Berichtsjahr spürbar höher als im Vorjahr. Ursächlich hierfür waren zum einen preis- und mengenbedingt gestiegene bezogene Vorleistungen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics und zum anderen höhere Instandhaltungsaufwendungen (unter anderem infolge der starken winterlichen Witterung zu Beginn und Ende des Berichtsjahres). Zudem fielen höhere Instandhaltungsaufwendungen für Fahrzeuge in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio (insbesondere S-Bahn Berlin) und DB Schenker Rail (insbesondere Wiederinbetriebnahme von Güterwagen) an. Der prozentuale Zuwachs des Materialaufwands lag dabei oberhalb des Ertragswachstums.

Der Personalaufwand lag um 8,8 % oberhalb des Vorjahreswerts. Hier machten sich Konsolidierungskreiseffekte, Tarifierhöhungen und die gestiegene Mitarbeiterzahl, insbesondere in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Schenker Logistics, bemerkbar.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen überproportional zum Ertragswachstum an. Hier machte sich neben den Konsolidierungskreiseffekten die Zunahme von sonstigen bezogenen Dienstleistungen bemerkbar.

Im Saldo war die Entwicklung des bereinigten EBITDA im Berichtsjahr positiv (+ 5,7 % auf 4.651 Mio. €).

Die Abschreibungen lagen infolge von Konsolidierungskreiseffekten leicht oberhalb des Vorjahresniveaus.

Auch das bereinigte EBIT verbesserte sich im Berichtsjahr (+ 10,7 % auf 1.866 Mio. €).

Die bereinigte EBITDA- und EBIT-Marge ging im Berichtsjahr leicht zurück. Ursächlich war vor allem der starke Umsatzanstieg im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics, wo im Vergleich zu den kapitalintensiveren übrigen Geschäftsfeldern niedrigere Margen erzielt werden.

Sondereffekte [in Mio. €]	2010
Auflösung personalbezogene Rückstellungen	140
Nachdotierung Rückstellung für Technikrisiken	- 141
Neueinschätzung Immobilienrisiken	- 40
Sonstige	- 8
INSGESAMT	- 49

Im Gegensatz zum Vorjahr war die Entwicklung des EBIT im Berichtsjahr kaum durch Sondereffekte beeinflusst. Die Sondereffekte waren im Berichtsjahr in Summe mit - 49 Mio. € leicht negativ, während sie im Vorjahr mit + 523 Mio. € noch deutlich positiv waren. Die Sondereffekte ergaben sich im Berichtsjahr im Wesentlichen aus Rückstellungsaufösungen beziehungsweise -anpassungen für personalbezogene Maßnahmen, Technikrisiken bei Fahrzeugen und Schieneninfrastruktur sowie Risiken bei der Verwertung von Immobilien.

Sondereffekte [in Mio. €]	2009
Grundstücksverkäufe Stuttgart 21	639
Neueinschätzung der Risiken für ökologische Altlasten	600
Technikrisiken	- 331
Restrukturierungs- und Personalanpassungsmaßnahmen	- 450
Sonstige	65
INSGESAMT	523

Im Vorjahr resultierten Sondereffekte hauptsächlich aus dem Abschluss der Finanzierungsvereinbarung für das Projekt Stuttgart 21 und der dadurch möglichen Realisierung von Erträgen im Zusammenhang mit in Vorjahren erfolgten Grundstücksverkäufen sowie der Neueinschätzung der Risiken für ökologische Altlasten und Restitutionsansprüchen. Gegenläufig wirkten Belastungen aus Restrukturierungs- und Personalanpassungsmaßnahmen und aus Verpflichtungen zur Behebung von eingetretenen technischen Problemen im Bereich der Fahrzeuge und der Infrastruktur.

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Umsatz	34.410	29.335	+ 5.075	+17,3
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.207	1.936	+ 271	+14,0
Sonstige betriebliche Erträge	3.120	3.864	- 744	-19,3
SUMME ERTRÄGE	39.737	35.135	+ 4.602	+13,1
Materialaufwand	-19.314	-15.627	- 3.687	+23,6
Personalaufwand	-11.602	-11.115	- 487	+ 4,4
Abschreibungen	-2.912	-2.825	- 87	+ 3,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 4.092	-3.360	- 732	+21,8
SUMME AUFWENDUNGEN	-37.920	-32.927	- 4.993	+15,2
OPERATIVES ERGEBNIS (EBIT)	1.817	2.208	- 391	-17,7
Finanzergebnis	- 917	- 821	- 96	+11,7
ERGEBNIS VOR ERTRAGSTEUERN	900	1.387	- 487	-35,1
Ertragsteuern	158	- 557	+ 715	-
JAHRESERGEBNIS	1.058	830	+ 228	+27,5

Aufgrund der in Summe nur unwesentlichen Sondereffekte ist die Entwicklung der unbereinigten Ergebnisgrößen im Berichtsjahr durch dieselben Treiber beeinflusst worden wie die der bereinigten Ergebnisgrößen.

Im Vorjahresvergleich wirkten sich die Sondereffekte insbesondere auf die sonstigen betrieblichen Erträge aus, deren unbereinigte Entwicklung im Berichtsjahr negativ war. Hier spiegelten sich im Vorjahr Erträge aus Einmaleffekten aus Rückstellungslösungen wider.

Dementsprechend ist auch die Entwicklung der unbereinigten Ergebnisgrößen EBITDA und EBIT spürbar anders: Beide Größen verschlechterten sich infolge des Wegfalls von Erträgen unbereinigt deutlicher. So ging das EBIT um 17,7% auf 1.817 Mio. € zurück.

Die Entwicklung des EBIT wirkte sich auch auf das Ergebnis vor Ertragsteuern aus, das um 35,1% auf 900 Mio. € rückläufig war.

Die Ertragsteuerposition hat sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund eines deutlich latenten Steuerertrags infolge von verbesserten Erwartungen nach der gesamtwirtschaftlichen Erholung im Berichtsjahr um 715 Mio. € verbessert. Das Jahresergebnis stieg um 228 Mio. € auf 1.058 Mio. €.

Das anderen Gesellschaftern zustehende Ergebnis lag bei 19 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €). Aus der beschriebenen Entwicklung resultierte daher insgesamt ein ebenfalls deutlich gestiegenes Jahresergebnis für die Aktionäre der DB AG in Höhe von 1.039 Mio. € (im Vorjahr: 821 Mio. €). Hieraus ergab sich auch ein Anstieg im Ergebnis je Aktie, das im Berichtsjahr bei 2,42 € lag (im Vorjahr: 1,91 €).

Operative Ergebnisentwicklung nach Geschäftsfeldern

EBITDA bereinigt nach Geschäftsfeldern [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	481	504	-23	-4,6
DB Bahn Regio	1.229	1.407	-178	-12,7
DB Bahn Stadtverkehr	132	146	-14	-9,6
DB Schenker Rail	302	107	+195	-
DB Schenker Logistics	478	371	+107	+28,8
DB Dienstleistungen	287	297	-10	-3,4
DB Netze Fahrweg	1.524	1.472	+52	+3,5
DB Netze Personenbahnhöfe	343	342	+1	+0,3
DB Netze Energie	165	182	-17	-9,3
Sonstige/Konsolidierung	-422	-426	+4	-0,9
DB-KONZERN (OHNE DB ARRIVA)	4.519	4.402	+117	+2,7
DB Arriva	132	-	+132	-
DB-KONZERN	4.651	4.402	+249	+5,7

EBIT bereinigt nach Geschäftsfeldern [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	117	141	-24	-17,0
DB Bahn Regio	729	899	-170	-18,9
DB Bahn Stadtverkehr	62	71	-9	-12,7
DB Schenker Rail	12	-189	+201	-
DB Schenker Logistics	304	199	+105	+52,8
DB Dienstleistungen	129	125	+4	+3,2
DB Netze Fahrweg	601	558	+43	+7,7
DB Netze Personenbahnhöfe	217	217	-	-
DB Netze Energie	82	103	-21	-20,4
Sonstige/Konsolidierung	-442	-439	-3	+0,7
DB-KONZERN (OHNE DB ARRIVA)	1.811	1.685	+126	+7,5
DB Arriva	55	-	+55	-
DB-KONZERN	1.866	1.685	+181	+10,7

Auf Ebene der Geschäftsfelder war die Entwicklung der bereinigten Ergebnisgrößen verglichen mit dem Vorjahreszeitraum unterschiedlich. Zuwächse beim EBITDA bereinigt und EBIT bereinigt konnten in den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Netze Fahrweg erzielt werden, während die bereinigte Ergebnisentwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern des Personenverkehrs rückläufig war. Die Ergebnisentwicklung in den Geschäftsfeldern der Infrastruktur war uneinheitlich.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr wies bei gestiegenen Erträgen aufgrund der höheren Verkehrsleistung zusätzliche Belastungen auf der Aufwandsseite auf. Hier wirkten sich höhere

Instandhaltungsaufwendungen und eine gestiegene Anmietung von Fahrzeugen negativ aus. Insgesamt war daher ein Rückgang der bereinigten Ergebnisgrößen zu verzeichnen.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio resultierten spürbare Belastungen im Schienenverkehr im Wesentlichen aus den Angebots einschränkungen bei der S-Bahn Berlin und aus Umsatzrückgängen nach Leistungsverlusten in Deutschland. Im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr wirkten sich höhere Personalaufwendungen und Auftragnehmervergütungen negativ aus. In Summe führte dies zu einer deutlich rückläufigen bereinigten Ergebnisentwicklung.

Aufgrund des kräftigen Umsatzanstiegs infolge der konjunkturellen Erholung stiegen die bereinigten Ergebnisgrößen der Geschäftsfelder DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics deutlich an. Das Geschäftsfeld DB Schenker Rail konnte im Berichtsjahr wieder ein leicht positives bereinigtes EBIT erzielen.

Im Geschäftsfeld Dienstleistungen verbesserte sich das bereinigte EBIT im Wesentlichen aufgrund von höheren Instandhaltungsleistungen.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg war die bereinigte Ergebnisentwicklung trotz der Belastungen durch umfangreichen Winterdienst und gestiegene Instandhaltungsaufwendungen

aufgrund höherer Trassenerlöse und zusätzlicher Umsätze der Baugesellschaften positiv. Während im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe die bereinigten Ergebnisgrößen in etwa auf dem Vorjahresniveau lagen, sanken diese im Geschäftsfeld DB Netze Energie unter anderem wegen gestiegener Energiebezugspreise.

Im Bereich Sonstige/Konsolidierung lagen die bereinigten Ergebnisgrößen auf dem entsprechenden Vorjahresniveau.

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

WERTMANAGEMENT

Die ökonomische Dimension des Wertmanagements orientiert sich an den Größen der Bilanz und der bereinigten Gewinn- und Verlustrechnung. Die Angemessenheit von Ergebnissen lässt sich dabei nur im Kontext des zu finanzierenden Vermögens und der Kapitalkosten beurteilen. Ziel ist dabei insbesondere, dass die Investitionen in das Kerngeschäft nachhaltig sichergestellt und finanziert werden können.

Unser wertorientiertes Steuerungskonzept ist verankert in einem Kennzahlensystem operativer Werttreiber und unternehmensspezifischer Einflussfaktoren. Die operativen Werttreiber zielen dabei auf die Steuerung unserer Marktaktivitäten, gemessen anhand von erfolgskritischen Mengen- und Preiskennzahlen, und die Effizienz unseres Produktionsprozesses, gemessen anhand von Auslastungskennzahlen. Die Definition der Werttreiber erfolgt geschäftsfeldspezifisch, Umfang und Detaillierungsgrad orientieren sich an der Erforderlichkeit.

Mengen- und Preistreiber wirken maßgeblich auf das bereinigte EBIT als zentrale Ergebnisgröße unseres Wertmanagementkonzepts. Mit dem Ziel einer antizipativen und steuernden wertorientierten Unternehmensführung sind sie durch unternehmensspezifische Einflussfaktoren und -indikatoren hinterlegt. Die Auslastung dient der Optimierung der Kosten- und Kapitaleffizienz der Geschäftsfelder. Unser Ziel besteht hier in der ertragsoptimierten Nutzung des Capital Employed.

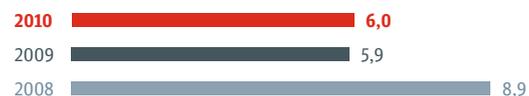
Wir führen den DB-Konzern und die einzelnen Geschäftsfelder über Return-on-Capital-Employed-(ROCE-)Ziele unter Berücksichtigung von Charakter und Risiko des operativen Geschäfts. Am ROCE messen wir die Leistung unserer Geschäftsaktivitäten und richten hieran unsere Planungen und Investitionsprogramme aus.

Für die Berechnung unserer Wertmanagementkennziffer ROCE verwenden wir zur besseren Vergleichbarkeit im Zeitablauf das um Sondereffekte des Geschäftsjahres bereinigte EBIT. Das Capital Employed stellt den aus der Bilanz abgeleiteten betrieblichen, durch den DB-Konzern zu verzinsenden und nachhaltig zu erhaltenden Kapitaleinsatz dar.

ROCE [in Mio. € bzw. %]	2010	2010	2009	Veränderung	
	effektiv	ohne DB Arriva		absolut	prozentual
EBIT bereinigt	1.866	1.811	1.685	+126	+7,5
÷ Capital Employed per 31.12.	31.312	28.236	28.596	-360	-1,3
ROCE	6,0%	6,4%	5,9%	-	-

Der ROCE ist im Berichtsjahr um 0,1 Prozentpunkte gestiegen und spiegelt die annähernd gleichmäßige Steigerung des *→ bereinigten EBIT* [2] und des Capital Employed wider. Der Anstieg des Capital Employed ist im Wesentlichen durch die vollständige Einbeziehung von Arriva per 31. Dezember 2010 bedingt. Im bereinigten EBIT hingegen schlagen sich die positiven Ergebnisbeiträge von Arriva aufgrund der Konsolidierung seit dem 1. September 2010 im Berichtsjahr nur anteilig nieder. Ohne die Einbeziehung von DB Arriva stieg der ROCE auf 6,4%.

ROCE [in %]



Ableitung des Capital Employed aus der Bilanz [in Mio. €]	2010	2010 ohne DB Arriva	2009	Veränderung	
				absolut	prozentual
AKTIVISCHE ERMITTLUNG					
Sachanlagen/Immaterielle Vermögenswerte	42.027	38.628	39.509	- 881	- 2,2
+ Vorräte	916	877	814	+ 63	+ 7,7
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.877	3.657	3.030	+ 627	+ 20,7
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.171	763	689	+ 74	+ 10,7
- Forderungen aus Finanzierung	- 139	- 76	- 29	- 47	-
+ Forderungen aus Ertragsteuern	99	98	150	- 52	- 34,7
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 4.286	- 3.942	- 3.267	- 675	+ 20,7
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	- 3.436	- 3.162	- 3.183	+ 21	- 0,7
- Ertragsteuerschulden	- 146	- 91	- 60	- 31	+ 51,7
- Sonstige Rückstellungen	- 6.256	- 6.062	- 6.419	+ 357	- 5,6
- Passive Abgrenzungen	- 2.515	- 2.454	- 2.638	+ 184	- 7,0
CAPITAL EMPLOYED	31.312	28.236	28.596	- 360	- 1,3

Die ROCE-Ziele werden mindestens auf dem Niveau des gewichteten Kapitalkostensatzes aller Kapitalgeber vor Steuern (Weighted Average Cost of Capital; WACC) festgelegt. Die Ableitung der Kapitalkosten erfolgt marktgerecht unter Berücksichtigung des nachhaltigen Charakters des Steuerungskonzepts.

Als langfristig angenommene Kapitalkosten veranschlagen wir auf Basis einer mittelfristig angestrebten Zielkapitalstruktur für den DB-Konzern 9,6% vor Steuern. Das langfristige ROCE-Ziel für den DB-Konzern wurde auf 10,0% festgesetzt.

Kapitalkosten [in %]	Eigenkapital	Netto- Finanzschulden	Pensions- verpflichtungen
Zinssatz für risikofreie Anlagen ¹⁾	3,5	3,5	3,5
Marktrisikoprämie	5,0	-	-
x Betafaktor	1,1	-	-
+ Risikoaufschlag ²⁾	5,7	0,9	0,9
Kapitalkosten nach Steuern	9,2	4,4	4,4
x Steuerfaktor ³⁾	1,44	1,03	1,00
Kapitalkosten vor Steuern	13,2	4,5	4,4
Gewichtung	59	37	4
Kapitalkosten vor Steuern (WACC)			9,6

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

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

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

Zielwerte [in %]	DB-Konzern	DB ML-Konzern	Infrastruktur
Kapitalkosten vor Steuern	9,6	10,2	8,0
Mindestrenditewert (Zielwert)	10,0	14,0	8,0

Das ROCE-Konzept soll die Finanzierungsfähigkeit des Konzerns sicherstellen. Diese wird im Wesentlichen bestimmt durch die erforderlichen Investitionen und die Rückführung der aufgelaufenen Verschuldung.

Steuerung der Verschuldung

Die Kennzahlen zur Steuerung der Verschuldung sind die Tilgungsdeckung (Verhältnis von operativem Cashflow zu adjustierten Netto-Finanzschulden, das heißt inklusive des Barwerts der Verpflichtungen aus Operate Leases), das Gearing (Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital) und die Netto-Finanzschulden/EBITDA (Verhältnis von Netto-Finanzschulden zum bereinigten EBITDA).

Das ROCE-Ziel für den DB-Konzern konnte im Berichtsjahr nicht erreicht werden. Die Abweichung vom Zielwert beträgt 4,0 Prozentpunkte (ohne DB Arriva: 3,6 Prozentpunkte).

Wir streben eine unseren guten Bonitätseinstufungen angemessene Verschuldung an. Das mittelfristige Ziel für die Tilgungsdeckung liegt wie im Vorjahr bei 30 %. Für das Gearing haben wir als Ziel weiterhin ein Verhältnis von Eigenkapital zu Netto-Finanzschulden von 1:1. Der mittelfristige Zielwert für die Kennzahl Netto-Finanzschulden/EBITDA beträgt 2,5.

[in Mio. €]	2010	2010 ohne DB Arriva ³⁾	2009	Veränderung	
				absolut	prozentual
EBIT bereinigt	1.866	1.811	1.685	+126	+7,5
+ Operativer Zinssaldo ^{1),2)}	-752	-735	-689	-46	+6,7
+ Abschreibungen ²⁾	2.785	2.708	2.717	-9	-0,3
OPERATIVER CASHFLOW	3.899	3.784	3.713	+71	+1,9
Netto-Finanzschulden	16.939	13.966	15.011	-1.045	-7,0
+ Barwert Operate Leases	4.610	3.876	4.105	-229	-5,6
÷ ADJUSTIERTE NETTO-FINANZSCHULDEN	21.549	17.842	19.116	-1.274	-6,7
TILGUNGSDECKUNG	18,1%	21,2%	19,4%	-	-
Finanzschulden	18.553	15.290	16.510	-1.220	-7,4
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	1.614	1.324	1.499	-175	-11,7
NETTO-FINANZSCHULDEN	16.939	13.966	15.011	-1.045	-7,0
÷ Eigenkapital	14.316	14.262	13.066	+1.196	+9,2
GEARING	118%	98%	115%	-	-
Netto-Finanzschulden	16.939	13.966	15.011	-1.045	-7,0
÷ EBITDA bereinigt	4.651	4.519	4.402	+117	+2,7
NETTO-FINANZSCHULDEN/EBITDA	3,6	3,1	3,4	-	-

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

²⁾ Bereinigt um Sondereffekte

³⁾ Ohne Berücksichtigung der Kaufpreisfinanzierung DB Arriva



Die Tilgungsdeckung lag per 31. Dezember 2010 unter dem Vorjahreswert. Dies ist zum einen auf die akquisitionsbedingte Erhöhung der Netto-Finanzschulden zurückzuführen, die sich per 31. Dezember 2010 vollständig niedergeschlagen hat, während der operative Cashflow von Arriva nur anteilig seit dem 1. September 2010 Berücksichtigung fand. Zum anderen ist der Barwert der Operate Leases stark angestiegen. Ohne DB Arriva stieg die Tilgungsdeckung auf 21,2%.

Das Gearing hat sich im Berichtsjahr verschlechtert, da die gestiegenen Netto-Finanzschulden nur teilweise durch den Anstieg des Eigenkapitals kompensiert wurden. Ohne DB Arriva verbesserte sich das Gearing auf 98%.

Die Kennzahl Netto-Finanzschulden/EBITDA hat sich verschlechtert. Dies ist ebenfalls auf die akquisitionsbedingte Erhöhung der Netto-Finanzschulden zurückzuführen, die sich in voller Höhe zum 31. Dezember 2010 niederschlägt, während das bereinigte EBITDA nur anteilig seit dem 1. September 2010 Berücksichtigung fand. Ohne DB Arriva hat sich die Kennzahl auf 3,1 verbessert.

Menge, Preis und Auslastung als operative Werttreiber

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr steuern wir auf Basis der Verkehrsleistung und des spezifischen Erlössatzes, in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Arriva bilden zusätzlich die Betriebsleistung und die Bestellerentgelte wichtige Werttreiber. Die Kosten- und Kapitaleffizienz messen wir allgemein über die Zugauslastung, spezifische Kostensätze sowie funktions- und anlagenbezogene Produktivitäten und Nutzungsgrade. Wesentliche den Werttreibern zugrunde liegende makroökonomische Einflussfaktoren im Personenverkehr sind die Erwerbstätigenzahl und das verfügbare Einkommen.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail messen wir unsere Zielerreichung für Menge und Preis ebenfalls über die Verkehrsleistung und den spezifischen Erlössatz. Die Kosten- und Kapitaleffizienz steuern wir hier über die Auslastung (Tonnen pro Zug), die Leerwagenquote, spezifische Kostensätze sowie Produktivitäten, Nutzungsgrade und Einsatzfrequenzen der am Produktionsprozess beteiligten Ressourcen. Die maßgeblichen makroökonomischen Einflussfaktoren bilden die Produktion von Rohstahl und das verarbeitende Gewerbe sowie die Ein- und Ausfuhr.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics verwenden wir als Steuerungsgröße die Rohertragsmarge sowie als operative Werttreiber die Volumina im Luft- und Seefrachtbereich, gemessen in Tonnen beziehungsweise Twenty Foot Equivalent Unit (TEU). Als zusätzliche Berichtsgröße greifen wir auf die Sendungen im

europäischen Landverkehr zurück. Die zugrunde liegenden makroökonomischen Einflussfaktoren sind das nach Regionen differenzierte BIP-Wachstum sowie der Welthandel.

Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe werden über die operativen Werttreiber Betriebsleistung und Stationshalte gesteuert. Die Entwicklung dieser Werttreiber unterliegt mittelbar den Einflussfaktoren des Schienenpersonen- und -güterverkehrs.

Auftragsentwicklung

Die vom DB-Konzern erbrachten Dienstleistungen werden im Regelfall mit einem Zeithorizont von wenigen Stunden/Tagen abgewickelt. Insofern ist in den meisten Geschäftsfeldern der Auftragseingang keine relevante Steuerungsgröße. Ausnahmen bilden im Wesentlichen die Geschäftsfelder DB Bahn Regio und DB Arriva. Hier hat die Auftragsentwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung.

Das langfristig gesicherte Umsatzvolumen betrug per 31. Dezember 2010 28,3 Mrd. € im Geschäftsfeld DB Bahn Regio (Bestellerentgelte).

Im Geschäftsfeld DB Arriva erwarten wir, dass aus Bestellerentgelten und Konzessionen Umsatzerlöse (inklusive Fahrgelderlösen) von rund 12 Mrd. € erzielt werden können.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr führen die Verkäufe von Fahrkarten in der Regel unmittelbar zu Umsatz und werden zeitnah vereinnahmt.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics werden auch Rahmenverträge mit Kunden abgeschlossen, die einen kontinuierlichen Bedarf an Transportleistungen beziehungsweise Transport- und Logistikdienstleistungen haben.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg betreffen Auftragsengänge in der Regel die an EVU vergebenen Trassen. Hier wird zwischen Dauerverkehren und Gelegenheitsverkehren unterschieden.

Eine ähnliche Struktur weist das Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe auf. Hier werden Verträge mit den EVU für Stationshalte und langfristige Verträge in der Vermietung von Bahnhofsflächen abgeschlossen. Im Geschäftsfeld DB Netze Energie betreffen die Auftragseingänge den Energiebezug von EVU. Die Infrastrukturgeschäftsfelder generieren den überwiegenden Teil ihrer Umsätze mit konzerninternen Kunden.

Auch im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen werden Leistungen überwiegend für konzerninterne Kunden erbracht.

AUSSCHREIBUNGEN IM SCHIENEN- UND BUSVERKEHR

SCHIENENVERKEHR (DB BAHN REGIO)

Gewonnene Ausschreibungen im Schienenverkehr 2010	Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm	Land
S-Bahn Hannover	12/2012 - 12/2020	8,5	Deutschland
Warnow	12/2011 - 12/2024	4,0	Deutschland
Werdenfels	12/2013 - 12/2025	4,1	Deutschland
MWKN (Teilnetze Main-Weser und Kinzigtal)	12/2012 - 12/2024	4,3	Deutschland
S-Bahn Dresden	12/2012 - 12/2027	3,1	Deutschland
RB 51, 63 und 64 (Einzellose NRW)	12/2011 - 12/2026	3,0	Deutschland
Mitteldeutsches S-Bahn-Netz	12/2013 - 12/2025	9,0	Deutschland
Norrtåg-Netz	08/2012 - 08/2018	4,7	Schweden

Von den Bestellerorganisationen in Deutschland wurden im Berichtsjahr 19 Vergabeverfahren abgeschlossen (im Vorjahr: 21) und insgesamt 62 Mio. Zugkm vergeben (im Vorjahr: 64 Mio. Zugkm). Wir haben uns an 17 Verfahren (im Vorjahr: 21 Verfahren) mit einem Umfang von insgesamt 61 Mio. Zugkm (im Vorjahr: 64 Mio. Zugkm) beteiligt. Davon konnten wir 8 Verfahren (im Vorjahr: 11 Verfahren) beziehungsweise 62 % der vergebenen Zugkilometer gewinnen (im Vorjahr: 77 %). Von den ausgeschriebenen Zugkilometern

wurden 79 % vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht. Auf Basis des kontrahierten Leistungsvolumens (Zugkm über die gesamte Vertragslaufzeit) betrug die Gewinnquote 65 % (im Vorjahr: 78 %).

Im europäischen Markt haben wir uns (ohne Arriva) an Ausschreibungen in Schweden und Großbritannien beteiligt, die im Berichtsjahr beendet worden sind. Dabei konnten wir eine Ausschreibung in Schweden für uns entscheiden.

BUSVERKEHR (DB BAHN STADTVERKEHR)

Im Berichtsjahr wurden in Deutschland in 62 Verfahren Busleistungen mit einem Gesamtvolumen von rund 33 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) vergeben (im Vorjahr: 31 Mio. Nkm). Von den vergebenen Nutzwagenkilometern wurden 14 % vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Im Berichtsjahr haben wir an 24 Ausschreibungen (im Vorjahr: 39 Ausschreibungen) mit einem Volumen von 13 Mio. Nkm (im Vorjahr: 18 Mio. Nkm) teilgenommen. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 34 % (im Vorjahr: 41 %) erzielen.

BUS- UND SCHIENENVERKEHR (DB ARRIVA)

Gewonnene Ausschreibungen 2010	Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm/Buskm	Land
BUSVERKEHR			
London (25 Teilstrecken)	jeweils 5 Jahre	23,9	Großbritannien
Malta und Gozo	07/2011 - 07/2021	24,7	Malta
SCHIENENVERKEHR			
Zwolle - Emmen und Almelo - Vechtdallijnen	12/2012 - 12/2027	2,9	Niederlande
Kujawien - Pommern	12/2010 - 12/2020	2,1	Polen

DB Arriva hat sich auch im Berichtsjahr europaweit an Ausschreibeverfahren beteiligt. Insgesamt konnte DB Arriva eine Vielzahl von Ausschreibeverfahren für sich entscheiden.

Im Londoner Busmarkt wurde im Berichtsjahr ein vergleichsweise großer Teil unserer Konzessionen von den Franchisegebern neu ausgeschrieben und konnte zum überwiegenden Teil erneut gewonnen werden.

Entwicklung der Geschäftsfelder

- **Angebotseinschränkungen bremsen Entwicklung im Personenverkehr**
- **Geschäft im Bereich Transport und Logistik profitiert von starker konjunktureller Erholung**
- **Infrastruktur-Geschäftsfelder mit deutlich stärkerer konzernexterner Nachfrage**

PERSONENVERKEHR

- Mit der Übernahme von → *Arriva* [1] haben wir unsere Marktposition im europäischen Personenverkehr gestärkt.
- DB Bahn Regio und DB Arriva haben auch im Berichtsjahr eine Vielzahl von → *Ausschreibungen* [2] in Deutschland und im europäischen Ausland gewonnen.
- Nach dem Gewinn der Ausschreibung im Jahr 2009 hat DB Regio UK im April 2010 den Betrieb der Tyne and Wear Metro in Newcastle in Großbritannien mit einem jährlichen Volumen von 5,8 Mio. Zugkm über eine Laufzeit von sieben Jahren aufgenommen.
- Für den Busverkehr in Deutschland haben wir mit MAN Nutzfahrzeuge einen Rahmenvertrag über den Kauf von 600 Omnibussen im Gegenwert von mehr als 150 Mio. € unterzeichnet, von denen im Berichtsjahr 250 Stadt-, Überland- und Reisebusse bestellt wurden.
- Im Rahmen der → *Kunden- und Qualitätsinitiative* [3] haben wir mit der Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen begonnen, um den Kundenservice zu verbessern und die Stabilität und Robustheit des Betriebs weiter zu erhöhen.
- Das E-Ticketing-Pilotprojekt → *Touch&Travel* [4] wurde im Berichtsjahr erfolgreich beendet und wird ab dem Jahr 2011 in den Regelbetrieb überführt.
- Der BahnCard-Bestand ist im Vergleich zum Vorjahr um 5 % gestiegen und betrug per 31. Dezember 2010 4,3 Millionen Karten. Maßgeblichen Anteil hatten dabei die Kundengewinnungsaktivitäten im Zusammenhang mit der Probe BahnCard 25 und der Fan BahnCard 25.
- Unser Angebot → *bahn.corporate Umwelt-Plus* [5] für CO₂-freie Reisen auf der Grundlage zusätzlich beschaffter Strommengen aus erneuerbaren Energien wurde im Berichtsjahr weiter gut nachgefragt.

Weitere Informationen

ANHALTENDE EINSCHRÄNKUNGEN IN DER VERFÜGBARKEIT DER ICE-FLOTTE

Aus Einschränkungen in der Verfügbarkeit unserer ICE-Flotte infolge der deutlichen Verkürzung von Wartungs- und Ultraschallintervallen resultierten auch im Berichtsjahr teils erhebliche Einschränkungen im Betrieb. Diese verschärften sich zudem in Verbindung mit den im Berichtsjahr aufgetretenen Extremwetterlagen durch das Fehlen einer Fahrzeugreserve, die normalerweise in einer Größenordnung von 15 bis 20 Zügen vorhanden ist.

Bei den ICE-T-Fahrzeugen der Baureihe 411/415 hatten wir uns im Vorjahr gegenüber dem EBA verpflichtet, den bogenschnellen Betrieb (Betrieb mit aktivierter Neigetechnik) einzustellen und die Radsatzwellen in stark verkürzten Intervallen von 20.000 km auf der Linie 87 (Stuttgart – Zürich) und 30.000 km auf dem Restnetz einer Ultraschallprüfung zu unterziehen. Diese Intervalle wurden mit bestandskräftigem Bescheid des EBA vom 16. März 2010 auf 14.000 km für die Linie 87 und auf 21.000 km für das Restnetz reduziert.

EINIGUNG MIT HERSTELLERN ÜBER AUSTAUSCH DER ICE-ACHSEN ERZIELT

Im Oktober 2009 hatten wir uns mit Siemens und Bombardier auf eine einvernehmliche Lösung zum Tausch der ICE-3-Treibradsätze verständigt. Ende Februar 2010 konnte auch eine Einigung mit Alstom auf eine gemeinsame Lösung zum Tausch aller Radsätze des ICE T erzielt werden. Zurzeit setzt die Industrie in eigener Verantwortung die Neuentwicklung und Erprobung der Treibradsätze des ICE 3 und der Lauf- und Treibradsätze des ICE T um. Die Radsätze müssen anschließend durch das EBA zugelassen werden. Mit den Zulassungsaktivitäten für die Treibradsätze des ICE 3 wurde bereits begonnen. Nach erfolgter Zulassung wird zwischen uns und der Industrie gemeinsam die Umsetzung mit einem dazugehörigen Zeitplan zum Austausch erarbeitet. Insgesamt sind vom Austausch rund 1.200 Treibradsätze des ICE 3 und rund 2.100 Lauf- und Treibradsätze des ICE T betroffen.

[1] → Seite 60

[2] → Seite 82

[3] → Seite 105

[4] → www.touchandtravel.de[5] → www.bahn.de/bahncorporate

IC-DOPPELSTOCKWAGEN FÜR DEN FERNVERKEHR BESTELLT

Für den Einsatz im Schienenpersonenfernverkehr haben wir bei Bombardier Transportation 135 Doppelstockwagen für den Intercity-(IC-)Verkehr bestellt – 27 Züge mit je fünf Wagen. Zudem beschaffen wir neue Lokomotiven der Baureihe 146.2. Doppelstockwagen und Lokomotiven haben einen Gesamtwert von rund 360 Mio. €. Da der Bau der neuen Doppelstockwagen bereits in einem Rahmenvertrag vereinbart wurde, können sie in relativ kurzer Frist ausgeliefert werden.

Die Doppelstockwagen sind eine Weiterentwicklung der bewährten Fahrzeuge aus dem Regionalverkehr. Damit können wir innerhalb der kommenden drei Jahre neue Fahrzeuge auf ausgewählten IC-Linien einsetzen und unseren Kunden auch zukünftig ein umfassendes Fernverkehrsangebot in der Fläche offerieren.

ÄNDERUNGEN IN DER GESCHÄFTSFELDSTRUKTUR

Nach der Akquisition von → *Arriva* [1] haben wir eine Anpassung in der Führungsstruktur im Personenverkehr vorgenommen. Im Vorstandsressort Personenverkehr wurde das Geschäftsfeld DB Arriva neu eingerichtet. In diesem Geschäftsfeld sind ab dem 1. Januar 2011 alle Regionalverkehrsaktivitäten außerhalb Deutschlands gebündelt. Dazu werden sämtliche Aufgaben mit internationalem Bezug, ausgenommen sind grenzüberschreitende Verkehre, dem Geschäftsfeld DB Arriva zugeordnet.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio werden zukünftig ausschließlich Regionalverkehrsaktivitäten in Deutschland geführt. Das bisherige Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr geht im Geschäftsfeld DB Bahn Regio auf.

BGH-URTEIL ÜBER VERKEHRSVERTRAG MIT DEM VRR

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der DB-Konzern hatten Ende 2009 eine → *Anpassung des bestehenden Verkehrsvertrags* [2] vereinbart.

Anfang des Berichtsjahres haben die Unternehmen Abellio Rail NRW GmbH und Wersus Public Passenger Transport Ltd. mit Nachprüfungsanträgen bei der Vergabekammer Münster die vergaberechtliche Unzulässigkeit der Änderungsvereinbarung und die teilweise beziehungsweise vollständige Unwirksamkeit der Änderungsvereinbarung geltend gemacht.

Der Antrag von Wersus Public Passenger Transport Ltd. ist sowohl von der Vergabekammer Münster als auch vom Oberlandesgericht (OLG) Düsseldorf als unzulässig zurückgewiesen worden. Der Antrag von Abellio Rail NRW GmbH ist von der Vergabekammer Münster und vom OLG Düsseldorf als begründet angesehen worden. Das OLG Düsseldorf hat die Sache mit Beschluss vom 21. Juli 2010 dem Bundesgerichtshof (BGH) vor-

gelegt, da es von der Rechtsprechung des OLG Brandenburg aus dem Jahr 2003, wonach Schienenpersonennahverkehr-(SPNV-) Verträge nicht zwingend in wettbewerblichen Vergabeverfahren zu vergeben seien, abweichen will. Am 7. Dezember 2010 hat der BGH eine mündliche Verhandlung durchgeführt und am 8. Februar 2011 seine → *Entscheidung* [3] verkündet.

Der Interessenverband Mofair e.V., zu dessen Mitgliedern Abellio zählt, hat in mehreren Schreiben gegenüber der EU-Kommission behauptet, Verkehrsverträge zwischen dem VRR und Gesellschaften des DB-Konzerns enthielten unzulässige Beihilfen. Ein auf diese Beschwerden verweisendes Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission hat die Bundesrepublik Deutschland beantwortet. Aus Sicht des DB-Konzerns liegen keine unzulässigen Beihilfen vor.

ANHALTENDE BETRIEBSEINSCHRÄNKUNGEN BEI DER S-BAHN BERLIN

Seit Juli 2009 ist der Betrieb bei der S-Bahn Berlin durch eine deutlich reduzierte Fahrzeugverfügbarkeit beeinträchtigt. Im Dezember 2009 kam es bei der S-Bahn Berlin aufgrund notwendig gewordener Zusatzmessungen infolge entsprechender EBA-Auflagen sowie einer hohen Anzahl von konstruktionsbedingten Antriebsstörungen an Fahrzeugen der Baureihe 481 zu einer Verschärfung der betrieblichen Lage. Parallel sind über 150 Zugeinheiten der Baureihe 481 durch Flugschnee und Kondenswasser mit defekten Fahrmotoren ausgefallen. Dies führte dazu, dass die für Anfang Dezember 2009 vorgesehenen Fahrplanverbesserungen nicht umgesetzt werden konnte.

Zur Stabilisierung der Situation wurde im Januar 2010 beschlossen, eine reduzierte Fahrplanstufe umzusetzen. Zur Abmilderung der Folgen dieser Angebotseinschränkungen wurden Ersatzverkehre eingerichtet. Nachdem die Zahl der verfügbaren Viertelzüge bis Juni 2010 kontinuierlich zugenommen hatte, konnte seitdem keine weitere Angebotsverbesserung mehr erreicht werden. Als Ausgleich für die technisch bedingten Angebotseinschränkungen wurden im Berichtsjahr Kompensationsleistungen an Fahrgäste in einem Gegenwert von 72 Mio. € erbracht.

Aufgrund der Vielzahl sich überlagernder technischer Probleme ist die Situation hinsichtlich der Fahrzeugverfügbarkeit weiterhin sehr angespannt. Im Rahmen von Gesprächen zwischen dem DB-Konzern und den Bundesländern Berlin und Brandenburg Anfang November 2010 wurde in Bezug auf den weiteren Einsatz verfügbarer S-Bahn-Fahrzeuge Einvernehmen darüber erzielt, dass »Stabilität vor Menge« geht und dass das seit Juni 2010 geltende Fahrplanangebot über den Winter 2010/2011 gefahren wird.

[1] → Seite 60

[2] → *Geschäftsbericht 2009* Seite 122

[3] → Seite 130

Im Dezember 2010 kam es trotz der im Vorfeld umgesetzten Maßnahmen zur Wintervorbereitung zu einer erheblichen Verminderung der Fahrzeugverfügbarkeit aufgrund von witterungsbedingten Fahrzeugausfällen. Wegen des außerordentlich hohen Störaufkommens reduzierte sich die Fahrzeugverfügbarkeit trotz aller Zusatzkapazitäten in der betriebsnahen Instandhaltung im Laufe des Dezember 2010 kontinuierlich.

ANPASSUNGEN AM VERKEHRSVERTRAG FÜR DIE S-BAHN BERLIN VEREINBART

Mit dem Berliner Senat haben wir uns Ende Juni 2010 über eine Anpassung des laufenden Verkehrsvertrags für die S-Bahn Berlin infolge der seit Juli 2009 anhaltenden Angebotseinschränkungen

verständigt und im Oktober 2010 vertraglich geeinigt. Schwerpunkte dabei sind definierte Qualitätsmerkmale für Pünktlichkeit, Sauberkeit und Kundenzufriedenheit sowie eine genaue Festschreibung der Anzahl der einzusetzenden Viertelzüge. Bei Nichterfüllung der Vorgaben zu Pünktlichkeit, Sauberkeit und Kundenzufriedenheit kann das Bestellerentgelt entsprechend den vereinbarten Regelungen gekürzt werden (Maluszahlungen); die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Viertelzüge stellt eine teilweise Nichtleistung dar und führt ebenfalls zu Abzügen. Die Obergrenze für Pönalen pro Jahr wurde erhöht.

Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Reisende Schiene in Mio.	125,7	122,7	+3,0	+2,4
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	36.026	34.708	+1.318	+3,8
Auslastung in %	48,0	45,1	-	-
Gesamtumsatz	3.729	3.565	+164	+4,6
davon Außenumsatz	3.602	3.435	+167	+4,9
EBITDA bereinigt	481	504	-23	-4,6
EBIT bereinigt	117	141	-24	-17,0
Brutto-Investitionen	48	47	+1	+2,1
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	15.270	15.043	+227	+1,5

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr wurde im Berichtsjahr positiv geprägt von Nachfragesteigerungen. Diese resultierten zum einen aus der guten Akzeptanz unserer Angebots- und Fahrplanmaßnahmen sowie der positiven Entwicklung der internationalen Verkehre und zum anderen aus den Beeinträchtigungen im Luftverkehr infolge der Aschewolken im Frühjahr 2010 und der strengen winterlichen Witterung zu Beginn und Ende des Berichtsjahres. Bei einer gestiegenen Reiseweite konnten die Zahl der Reisenden (von 122,7 auf 125,7 Millionen), die Verkehrsleistung (von 34.708 auf 36.026 Mio. Pkm) und die Auslastung (von 45,1 auf 48,0%) gesteigert werden.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die positiven Effekte aus der Leistungsentwicklung führten zusammen mit Preiseffekten zu einem spürbaren Umsatzanstieg. Sowohl der Gesamtumsatz als auch der Außenumsatz legten dementsprechend im Berichtszeitraum zu. Die Reduzierung der sonstigen betrieblichen Erträge ist insbesondere auf geringere

grenzüberschreitende Verkehre, geringere Fahrzeug-Mieterträge gegenüber einzelnen Kunden sowie geringere Fahrzeug-Verkaufserträge zurückzuführen.

Aufwandsseitig waren leicht überproportionale Steigerungen im Materialaufwand zu verzeichnen. Ursächlich hierfür sind trotz geringerer Energieaufwendungen infolge gesunkener Preise für Traktionsstrom stark gestiegene Aufwendungen für Instandhaltung sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit. Auch im Personalaufwand (höherer Personalbestand und Tarifsteigerungen) und in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (gestiegene Marketingaufwendungen und Aufwendungen für die Erweiterung der Fahrgastrechte) waren Steigerungen festzustellen.

Im Ergebnis ist ein um 23 Mio. € auf 481 Mio. € reduziertes bereinigtes EBITDA und ein um 24 Mio. € auf 117 Mio. € rückläufiges bereinigtes EBIT zu verzeichnen. Die zusätzlichen Umsatzerlöse haben nicht ausgereicht, höhere Personalaufwendungen und den signifikanten Anstieg im Material- und sonstigen Aufwand zu kompensieren.

Die Brutto-Investitionen lagen leicht oberhalb des Vorjahreswerts. Ursächlich für den Anstieg waren der Ausbau der ICE-Werkstatt in Frankfurt-Griesheim für die Instandhaltung von Mehrsystemzügen sowie die Beschaffung von Ultraschallprüfanlagen. Die Schwerpunkte der Investitionen im Berichtsjahr finden Sie im Kapitel *Investitionen* [1].

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 31. Dezember 2009 angestiegen. Der erhöhte Personalbedarf ergab sich in der Instandhaltung unter anderem infolge verkürzter Intervalle für Ultraschallprüfungen und im Bordservicebereich.

Geschäftsfeld DB Bahn Regio

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Reisende Schiene in Mio.	1.820	1.781	+ 39	+ 2,2
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	42.435	41.971	+ 464	+ 1,1
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	525,1	525,0	+ 0,1	-
Gesamtumsatz	7.559	7.587	- 28	- 0,4
davon Außenumsatz	7.482	7.509	- 27	- 0,4
davon Bestellerentgelte	4.273	4.474	- 201	- 4,5
EBITDA bereinigt	1.229	1.407	- 178	- 12,7
EBIT bereinigt	729	899	- 170	- 18,9
Brutto-Investitionen	212	407	- 195	- 47,9
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	29.008	28.668	+ 340	+ 1,2

Aus einer organisatorischen Veränderung resultierte eine Anpassung der Vorjahreszahlen in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Bahn Stadtverkehr. Mit Wirkung zum 1. Januar 2010 sind die S-Bahnen Berlin und Hamburg konzernintern in das Geschäftsfeld DB Bahn Regio umgegliedert worden. Vorher waren sie Teil des Geschäftsfelds DB Bahn Stadtverkehr und bildeten dort die Sparte S-Bahn. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die positive Leistungsentwicklung im Schienenverkehr wurde im Berichtszeitraum geprägt von der Betriebsaufnahme der Tyne and Wear Metro in Newcastle sowie der Steigerung der Verkehrsleistung bei der S-Bahn Hamburg. Rückgänge resultierten aus Leistungsverlusten nach in Vorjahren verlorenen Ausschreibungen. Insgesamt stiegen die Zahl der Reisenden um 2,2% und die Verkehrsleistung um 1,1%, während die Betriebsleistung auf Vorjahresniveau lag.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Trotz der gestiegenen Zahl der Reisenden und der positiven Entwicklung der Verkehrsleistung gingen Gesamt- und Außenumsatz leicht zurück. Negativ auf den Umsatz wirkten sich Rück-

gänge in den Bestellerentgelten, unter anderem infolge von Ausschreibungsverlusten, die nicht vollständig durch zusätzliche Fahrgelderlöse ausgeglichen werden konnten, sowie die *Angeboteeinschränkungen bei der S-Bahn Berlin* [2] aus. Positiv wirkte hingegen die Betriebsaufnahme der Tyne and Wear Metro.

Aufwandsseitig stieg der Materialaufwand leicht an. Preis- und mengenbedingten Reduzierungen bei Energie- und Trassenaufwendungen standen höhere eingekaufte Transportleistungen, unter anderem für Ersatzverkehre, höhere Instandhaltungsaufwendungen sowie die im Berichtsjahr gestartete *Kunden- und Qualitätsinitiative* [3] gegenüber. Der Personalaufwand stieg insbesondere tarifbedingt und durch die Betriebsaufnahme der Tyne and Wear Metro leicht an.

Zusätzliche Belastungen resultierten aus Pönalezahlungen bei der S-Bahn Berlin.

Die Abschreibungen lagen leicht unterhalb des Vorjahreswerts. Hier wirkten sich unter anderem Verschiebungen bei Fahrzeugauslieferungen mindernd aus.

Der Umsatzanstieg konnte die zusätzlichen Kostenbelastungen nicht ausgleichen. Sowohl das bereinigte EBITDA (um 178 Mio. € auf 1.229 Mio. €) als auch das bereinigte EBIT (um 170 Mio. € auf 729 Mio. €) gingen deutlich zurück.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts, bedingt durch geringere Fahrzeugzüge infolge von zeitlichen Verschiebungen. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel → *Investitionen* [1].

Die Zahl der Mitarbeiter stieg um 1,2%, insbesondere aufgrund der Betriebsaufnahme der Tyne and Wear Metro mit einem Zugang von 499 Mitarbeitern.

Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Reisende Bus in Mio.	731,9	747,6	-15,7	-2,1
Verkehrsleistung Bus in Mio. Pkm	8.394	8.446	-52	-0,6
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	612,1	599,6	+12,5	+2,1
Gesamtumsatz	1.272	1.252	+20	+1,6
davon Außenumsatz	1.227	1.219	+8	+0,7
EBITDA bereinigt	132	146	-14	-9,6
EBIT bereinigt	62	71	-9	-12,7
Brutto-Investitionen	91	57	+34	+59,6
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	9.009	8.972	+37	+0,4

Aus einer organisatorischen Veränderung resultierte eine Anpassung der Vorjahreszahlen in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Bahn Stadtverkehr. Mit Wirkung zum 1. Januar 2010 sind die S-Bahnen Berlin und Hamburg konzernintern in das Geschäftsfeld DB Bahn Regio umgegliedert worden. Vorher waren sie Teil des Geschäftsfelds DB Bahn Stadtverkehr und bildeten dort die Sparte S-Bahn. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Busverkehre haben sich im Berichtszeitraum rückläufig entwickelt. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum sanken die Zahl der Reisenden um 2,1% und die Verkehrsleistung um 0,6%. Die Betriebsleistung nahm um 2,1% zu. Ursächlich für den Anstieg der Betriebsleistung sind umfangreichere Schienenersatzverkehre, die im Berichtsjahr erbracht worden sind. Negativ auf die Leistungsentwicklung wirkten Leistungsverluste in Deutschland und gesunkene Schülerzahlen. Positiv wirkten unter anderem Ausschreibungsgewinne, insbesondere in Dänemark, mit Wirkung ab Mitte des Jahres 2009 sowie die Einführung der Verbindung von Nürnberg nach Prag im August 2009.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Insgesamt war die Ertragslage bei leicht gestiegenem Umsatz rückläufig. Hier kompensierten höhere Umsätze aus Ersatzverkehren die gesunkenen Fahrgastzahlen sowie die Reduzierung von Leistungen bei margenschwachen Verkehren. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen aufgrund von Busverkäufen leicht an.

Aufwandsseitig wirkten Erhöhungen der Personalaufwendungen und im Materialaufwand. Belastungen resultierten aus erhöhten Instandhaltungsaufwendungen und gestiegenen Auftragnehmerleistungen.

Trotz des Umsatzanstiegs führte der höhere Gesamtaufwand zu einer signifikanten Reduzierung des bereinigten EBITDA um 14 Mio. € auf 132 Mio. € und des bereinigten EBIT um 9 Mio. € auf 62 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen lagen mit 91 Mio. € im Berichtszeitraum deutlich oberhalb des entsprechenden Vorjahresniveaus. Dies resultierte insbesondere aus der weiteren Modernisierung unserer Busflotte. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel → *Investitionen* [1].

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 31. Dezember 2009 angestiegen, da die neu gewonnenen Verkehre mit einem Aufbau des Personalbestands verbunden waren.

[1] → Seite 100 ff.

Geschäftsfeld DB Arriva

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2010	2010	2009	Veränderung	
	einbezogen in DB-Konzern- abschluss	(pro forma) ¹⁾	(pro forma) ¹⁾	absolut	prozentual
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	-	84,3	84,8	- 0,5	- 0,6
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	-	848,4	893,5	- 45,1	- 5,0
Gesamtumsatz	1.046	3.063	3.080	- 17	- 0,6
davon Außenumsatz	1.046	-	-	-	-
davon Bestellerentgelte (Schiene und Bus)	453	k.A.	k.A.	-	-
EBITDA bereinigt	132	326	316	+ 10	+ 3,2
EBIT bereinigt	55	143	111	+ 32	+ 28,8
Brutto-Investitionen	171	289	290	- 1	- 0,3
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	36.454	36.454	37.400	- 946	- 2,5

¹⁾ Zahlen stammen aus dem internen Management-Reporting von Arriva, enthalten nicht das Deutschlandgeschäft und sind ungeprüft. Gemäß den »Hold Separate«-Auflagen der EU-Kommission hat der DB-Konzern keine Kenntnis über die Zusammensetzung dieser Zahlen.

Nach der Akquisition im Berichtsjahr wird → Arriva [1] seit dem 1. September 2010 in den DB-Konzernabschluss einbezogen. Dementsprechend sind keine Vergleichszahlen für den Vorjahreszeitraum vorhanden. Die dargestellte Gesamtjahresentwicklung von DB Arriva ist eine Pro-forma-Darstellung, die für die Entwicklung des DB-Konzerns im Berichtsjahr nicht relevant ist.

Im Berichtsjahr wurden auch noch keine Leistungsdaten (Reisende und Verkehrsleistung) von Arriva berücksichtigt.

Insgesamt hat Arriva im Berichtsjahr einen leichten Rückgang im Gesamtumsatz ausgewiesen. Eine positive Entwicklung zeigte die Sparte »UK Bus« insbesondere aufgrund von Währungseffekten trotz Belastungen durch höhere Kosten, vor allem für Treibstoff.

In der Sparte »UK Trains« ist die Nachfrage in den beiden Franchises Arriva Trains Wales und CrossCountry im Berichtsjahr gestiegen. Die finanzielle Entwicklung insgesamt wurde allerdings belastet durch die unverändert schwachen Ergebnisse von CrossCountry. Zudem wirkte sich die strenge Winterwitterung zu Beginn und gegen Ende des Berichtsjahres negativ aus.

In der Sparte »Mainland Europe« war die Entwicklung rückläufig. Grund war der Verlust eines großen Verkehrsvertrags in den Niederlanden, der nicht vollständig durch Neuverkehre kompensiert werden konnte. Während die Entwicklung in Italien, Spanien und Osteuropa stagnierte, konnten in Skandinavien deutliche Umsatzsteigerungen erzielt werden.

Im Ergebnis konnten EBITDA bereinigt (um 10 Mio. € auf 326 Mio. €) und EBIT bereinigt (um 32 Mio. € auf 143 Mio. €) deutlich verbessert werden.

TRANSPORT UND LOGISTIK

- Im Februar 2010 wurde der Kooperationsvertrag → *Xrail* [1] zwischen sieben europäischen Güterbahnen, darunter auch DB Schenker Rail, abgeschlossen. Ziel ist es, mit *Xrail* die Qualität im grenzüberschreitenden Einzelwagenverkehr zu verbessern und den Einzelwagenverkehr zu einem wettbewerbsfähigen, an den Wünschen der Kunden orientierten Produkt auszubauen.
- Mit der belgischen Güterbahn SNCB haben wir die Produktionsgesellschaft Cobra (Corridor Operations Belgium Rail) gegründet. Der grenzüberschreitende Einsatz von 30 Mehrsystemloks im Dreiländereck Belgien, Niederlande und Deutschland verkürzt die Transportzeit und steigert die Effizienz. Im Jahr 2010 fuhren dabei rund 100 Züge im Ganzzug- und Kombinierten Verkehr.
- Für → *Eco Plus* [2], unser Angebot CO₂-freier Transporte im Schienengüterverkehr, konnten wir im Berichtsjahr die ersten Kunden gewinnen.
- Unser Netzwerk haben wir weiter ausgebaut: Neue Logistikzentren, darunter einige mit Schienenanschluss beziehungsweise in Flughafennähe, haben wir in Salzburg/Österreich, Mailand/Italien, Brunn/Tschechische Republik, Sofia/Bulgarien, Stockholm/Schweden, Groveport (Columbus)/USA und Pardubice/Tschechische Republik in Betrieb genommen.
- Viele Großveranstaltungen wurden auch im Jahr 2010 von DB Schenker unterstützt: Darunter die Olympischen Spiele in Vancouver/Kanada, die FIFA-Fußballweltmeisterschaft in Südafrika, die Asien-Spiele in Guangzhou/China, die Commonwealth Games in Delhi/Indien, die Olympischen Jugendspiele in Singapur, die FIFA-U-20-Frauen-Fußballweltmeisterschaft in Deutschland und die Hockey-Weltmeisterschaft in Neu-Delhi/Indien.
- Das Kellogg Joint Venture hat DB Schenker den Auftrag für die weltweiten und nationalen Transporte für das australische Großprojekt Gorgon erteilt. Kellogg ist ein Konsortium, das von Chevron, ExxonMobil und Shell beauftragt wird. Das Projekt ist mit einem Investitionsvolumen von 25 Mrd. € das größte Gasfördervorhaben Australiens und derzeit eines der größten weltweit. Der über vier Jahre laufende Vertrag über integrierten Logistikservice durch DB Schenker hat ein Gesamtvolumen von rund 350 Mio. €.
- DB Schenker Rail hat die Anteile an der italienischen Güterbahn NordCargo S.r.l um weitere 11% erhöht und hält nun mit 60% die Mehrheit an der Gesellschaft mit Sitz in Mailand. Italien ist für DB Schenker Rail einer der wichtigsten Auslandsmärkte.
- DB Schenker Logistics hat im Jiangsu Software Park in Nanjing/China, sein erstes IT Shared Services Centre (SSC) in der Region eröffnet. Das 1.400 qm große Zentrum für Informationstechnik bündelt IT-Funktionen wie Entwicklung und Betrieb von Anwendungen, Instandhaltung sowie Informations- und Kommunikationstechnik-Infrastruktur.
- DB Schenker Rail Bulgaria operiert seit Mai 2010 mit Traktionslizenz als eigenständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen in Bulgarien.

[1] → www.xrail.eu

[2] → Seite 115

Geschäftsfeld DB Schenker Rail

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Beförderte Güter in Mio. t	415,4	341,0	+74,4	+21,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	105.794	93.948	+11.846	+12,6
Auslastung in t pro Zug	502,4	484,0	+18,4	+3,8
Gesamtumsatz	4.584	4.055	+529	+13,0
davon Außenumsatz	4.314	3.791	+523	+13,8
EBITDA bereinigt	302	107	+195	-
EBIT bereinigt	12	-189	+201	-
Brutto-Investitionen	350	319	+31	+9,7
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	32.618	34.145	-1.527	-4,5

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Schenker Rail wurde im Berichtsjahr durch die erstmalige vollständige Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska beeinflusst. In den Vorjahreswerten ist die DB Schenker Rail Polska nur mit den Werten ab August 2009 enthalten.

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Analog zu der Entwicklung der \rightarrow *Güterverkehrsmärkte* [1] stieg auch das Leistungsvolumen im Geschäftsfeld DB Schenker Rail konjunkturbedingt kräftig an. Positiv wirkten vor allem Zuwächse der Transporte in allen Marktsegmenten in Deutschland sowie Effekte aus der vollständigen Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska in Höhe von 2,2 Mrd. tkm. Insgesamt konnte die Verkehrsleistung um 12,6% gesteigert werden. Infolge der positiven Nachfrageentwicklung stieg auch die Betriebsleistung im Berichtsjahr deutlich um 8,5% an. Die Auslastung der Züge konnte damit um 3,8% gesteigert werden.

Bereinigt um die Effekte aus der DB Schenker Rail Polska stieg die Verkehrsleistung um 13,0%, die Betriebsleistung um 9,3% und die Auslastung um 3,4% gegenüber dem Vorjahr an.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Auf Basis der Leistungsentwicklung stiegen sowohl der Gesamtumsatz als auch der Außenumsatz mit 13,0% beziehungsweise 13,8% kräftig an. Mit einem Außenumsatzeffekt in Höhe von 129 Mio. € wirkte sich dabei die vollständige Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska aus. Alle Regionen (West, Central und East) konnten positive Wachstumsraten erzielen, wobei ohne Berücksichtigung der Effekte der DB Schenker Rail Polska die Region Central mit 10,6% den stärksten Gesamtumsatzanstieg verzeichnen konnte. Dies beruhte einerseits auf der Konjunkturerholung in allen für den Schienengüterverkehr bedeutsamen Marktsegmenten und andererseits auf gezielten Vertriebsmaßnahmen.

Während die Transportnachfrage im Einklang mit dem Konjunkturaufschwung wieder deutlich anstieg, konnten die Frachtraten mit dieser Dynamik nicht mithalten.

Die Aufwandspositionen Materialaufwand, Personalaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand stiegen infolge der kräftigen wirtschaftlichen Erholung und der Einbeziehungseffekte der DB Schenker Rail Polska spürbar an. Bereinigt um DB Schenker Rail Polska stieg insbesondere der Materialaufwand aufgrund höherer Instandhaltungsaufwendungen für die Wiederinbetriebnahme von Wagen, die im Vorjahr mangels Bedarf aus dem Betrieb genommen worden waren. Beim Personalaufwand wirkte sich der in der Region Central und bei DB Schenker Rail Polska verringerte Personalbestand positiv aus, gegenläufig wirkten Tarifierhöhungen. Ohne Berücksichtigung der Einbeziehungseffekte der DB Schenker Rail Polska stieg der Personalaufwand leicht an.

Im Ergebnis konnten sowohl im bereinigten EBITDA mit einer Steigerung um 195 Mio. € als auch im bereinigten EBIT mit einer Steigerung um 201 Mio. € spürbare Verbesserungen erzielt werden. Dennoch blieb das bereinigte EBIT mit 12 Mio. € auf niedrigem Niveau. Hier machte sich unter anderem bemerkbar, dass das Leistungsniveau noch deutlich unterhalb des Vorkrisenniveaus liegt. Zudem ist die Ergebnisentwicklung bei der DB Schenker Rail UK, der Euro Cargo Rail (Frankreich) und der DB Schenker Rail Polska immer noch unbefriedigend.

Die Brutto-Investitionen lagen oberhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel \rightarrow *Investitionen* [2].

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2010 insbesondere wegen der Personalreduzierungen in der Region Central und bei der DB Schenker Rail Polska gesunken.

Geschäftsfeld DB Schenker Logistics

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	80.816	70.052	+10.764	+15,4
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.225	1.032	+193	+18,7
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.647	1.424	+223	+15,7
Gesamtumsatz	14.310	11.292	+3.018	+26,7
davon Außenumsatz	14.257	11.249	+3.008	+26,7
Rohertragsmarge in %	29,3	32,7	-	-
EBITDA bereinigt	478	371	+107	+28,8
EBIT bereinigt	304	199	+105	+52,8
EBIT-Marge (bereinigt) in %	2,1	1,8	-	-
Brutto-Investitionen	189	196	-7	-3,6
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	58.671	57.134	+1.537	+2,7

Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics war im Berichtsjahr in allen Sparten und Regionen positiv. Getrieben vor allem durch die starke wirtschaftliche Erholung in Deutschland und im asiatischen Raum stiegen die Volumina in unseren Netzwerken und damit auch Umsatz und Ergebnis wieder deutlich an.

Mit einem Umsatzwachstum von 44% gegenüber dem Vorjahr verzeichnet die Region Asia/Pacific den stärksten Anstieg. Die umsatzbezogen größte Region Central wies ein Umsatzwachstum von 22% auf. Aus Währungskurseffekten resultierte insgesamt ein positiver Umsatzeffekt in Höhe von 627 Mio. €. Gegenläufig resultierten daraus allerdings auch Aufwandssteigerungen.

Durch die stärker gestiegenen bezogenen Leistungen infolge gesteigener Einkaufsraten im Vergleich zum Umsatz ging im Berichtsjahr die Rohertragsmarge von 32,7% im Vorjahr auf 29,3% zurück.

Getrieben von dem starken Umsatzzuwachs verbesserten sich das bereinigte EBITDA um 107 Mio. € auf 478 Mio. € und das bereinigte EBIT um 105 Mio. € auf 304 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen lagen leicht unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel → *Investitionen* [1].

Die positive Geschäftsentwicklung spiegelt sich per 31. Dezember 2010 auch in einem Anstieg der Mitarbeiterzahl wider.

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Infolge der konjunkturellen Erholung und der damit einhergehenden Belebung der → *Transport- und Logistikmärkte* [2] stiegen die Sendungen im europäischen Landverkehr mit 15,4%, das Luftfrachtvolumen mit 18,7% und das Seefrachtvolumen mit 15,7% deutlich an. Auch im Bereich Kontraktlogistik/SCM konnten wir von der weltweiten wirtschaftlichen Entwicklung profitieren.

Der Anstieg im Europäischen Landverkehr betraf sowohl den nationalen als auch den internationalen Landverkehr, wobei sich aber die internationalen Verkehre deutlich stärker entwickelt haben.

Der Luftfrachtmarkt profitierte im Besonderen von der wirtschaftlichen Erholung. Auf allen wesentlichen Relationen waren spürbare Steigerungen zu verzeichnen.

Auch in der Seefracht war die Leistungsentwicklung dem Markttrend folgend sehr positiv.

In der Kontraktlogistik partizipierten wir insbesondere an dem weltweiten Absatzwachstum im Automobilsektor.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	80.816	70.052	+10.764	+15,4
Gesamtumsatz	5.864	5.086	+778	+15,3
davon Außenumsatz	5.815	5.048	+767	+15,2
EBITDA bereinigt	194	199	- 5	-2,5
EBIT bereinigt	99	108	- 9	-8,3
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	23.666	22.946	+720	+3,1

Der Gesamtumsatz im Europäischen Landverkehr beträgt im Berichtsjahr 5.864 Mio. € und liegt damit 15,3% über dem Vorjahreswert. Das Umsatzwachstum entspricht dabei in etwa dem Mengenwachstum. Von der starken Entwicklung konnten sowohl die nationalen als auch die internationalen Landverkehre profitieren.

Infolge einer aggressiven Preispolitik der Spediteure im Vorjahr war das Preisniveau zu Jahresbeginn 2010 relativ niedrig. Durch die anhaltend hohe Wettbewerbsintensität war es nur eingeschränkt möglich, Preisanpassungen durchzusetzen. Zudem ging teilweise die Laufzeit bestehender Verträge auf Basis des niedrigen Vorjahrespreisniveaus über die erste Jahreshälfte 2010 hinaus. In der zweiten Jahreshälfte 2010 entspannte sich

die Situation wieder etwas, sodass auf Basis der anhaltenden Nachfragesteigerungen auch teilweise wieder Preisanpassungen möglich waren.

Die positive Umsatzentwicklung wurde allerdings kompensiert durch Belastungen aus Kraftstoffpreiserhöhungen und gestiegenen Transportkosten infolge der im Jahresverlauf erschwerten Laderaumbeschaffung. Dies hatte entsprechende Auswirkungen auf die Entwicklung der Margen.

Die operative Ergebnisentwicklung war daher insgesamt rückläufig und liegt unterhalb des Vorjahreswerts. Insgesamt gingen das bereinigte EBITDA um 5 Mio. € auf 194 Mio. € und das bereinigte EBIT um 9 Mio. € auf 99 Mio. € zurück.

LUFT- UND SEEFRACHT

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.225	1.032	+193	+18,7
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.647	1.424	+223	+15,7
Gesamtumsatz	7.135	5.051	+2.084	+41,3
davon Außenumsatz	7.132	5.049	+2.083	+41,3
EBITDA bereinigt	227	120	+107	+89,2
EBIT bereinigt	186	77	+109	+142
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	21.343	21.238	+105	+0,5

Der Gesamtumsatz in der Luft- und Seefracht beträgt im Berichtsjahr 7.135 Mio. € und liegt damit um 41,3% über dem Vorjahreswert. Da der weltweite Handel besonders von der wirtschaftlichen Erholung profitierte, partizipierten wir sowohl in der Luft- als auch in der Seefracht von dieser starken Entwicklung. Auch das Messe-/Sport- und Projektgeschäft sowie das inneramerikanische Geschäft liegen oberhalb der entsprechenden Vorjahreswerte.

Die operative Ergebnisentwicklung hat sich in allen Sparten, insbesondere in der Luftfracht, im Vorjahresvergleich deutlich verbessert. Insgesamt stiegen das bereinigte EBITDA um 107 Mio. € auf 227 Mio. € und das bereinigte EBIT um 109 Mio. € auf 186 Mio. € spürbar an.

KONTRAKTLOGISTIK

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Gesamtumsatz	1.310	1.152	+158	+13,7
davon Außenumsatz	1.308	1.151	+157	+13,6
EBITDA bereinigt	79	54	+25	+46,3
EBIT bereinigt	44	18	+26	+144
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	13.333	12.633	+700	+5,5

Auch in der Kontraktlogistik/SCM konnten wir im Berichtsjahr von der positiven wirtschaftlichen Entwicklung profitieren. Hier konnte ein Umsatzanstieg um 13,7% (Gesamtumsatz) beziehungsweise 13,6% (Außenumsatz) erzielt werden. Deutliche Zuwächse verzeichneten dabei insbesondere unsere Aktivitäten im asiatischen Raum. Unsere Kontraktlogistikaktivitäten in Europa liegen insgesamt über dem Vorjahreswert.

Die höchste operative Ergebnisüberschreitung erzielten die europäischen Landesgesellschaften und hier insbesondere die Region Central. Insgesamt stiegen das bereinigte EBITDA um 25 Mio. € auf 79 Mio. € und das bereinigte EBIT um 26 Mio. € auf 44 Mio. € an.

DIENSTLEISTUNGEN

↳ Unter Federführung von DB Systel wurde in Berlin-Mahlsdorf eines der modernsten Rechenzentren in Europa errichtet. In dem knapp 5.000 qm großen Gebäude wurden höchste Sicherheitsanforderungen für die IT-Infrastruktur umgesetzt.

↳ DB Fuhrpark hat die europäische Ausschreibung für das Flottenmanagement des Bauunternehmens Bilfinger & Berger mit rund 4.000 Fahrzeugen gewonnen.

Geschäftsfeld DB Dienstleistungen

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Segmenterlöse	3.114	2.864	+250	+8,7
davon Gesamtumsatz	1.274	1.237	+37	+3,0
davon Außenumsatz	128	109	+19	+17,4
davon sonstige betriebliche Erträge	1.840	1.627	+213	+13,1
EBITDA bereinigt	287	297	-10	-3,4
EBIT bereinigt	129	125	+4	+3,2
Brutto-Investitionen	177	138	+39	+28,3
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	25.131	24.460	+671	+2,7

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen ist im Wesentlichen von dessen Unterstützungscharakter für konzerninterne Kunden geprägt. Den größten Teil der Segmenterlöse (Umsatzerlöse zuzüglich sonstiger betrieblicher Erträge) in Höhe von 3.114 Mio. € stellen daher unverändert die internen Segmenterlöse in Höhe von 2.707 Mio. € dar. Diese sind im Berichtsjahr um 7,2% angestiegen. Ursache für diesen Anstieg sind insbesondere höhere Leistungen für die Instandhaltung

von Schienenfahrzeugen bei der DB Fahrzeuginstandhaltung. Gegenläufig wirkten geringere interne Umsatzerlöse für Informationstechnologie und Telekommunikationsleistungen.

Aufwandsseitig stieg insbesondere der Materialaufwand spürbar an. Hier wirkten sich vor allem gestiegene Vorleistungen für die Fahrzeuginstandhaltung aus. Der Personalaufwand stieg, verglichen mit dem Vorjahreswert, vor allem tarifbedingt an. Die Abschreibungen sind im Berichtsjahr infolge eines geringeren Bestands an eigenen Fahrzeugen deutlich zurückgegangen.

Dementsprechend ist auch das bereinigte EBITDA um 10 Mio. € auf 287 Mio. € gesunken, während das bereinigte EBIT um 4 Mio. € auf 129 Mio. € gesteigert werden konnte. Dies resultierte insbesondere aus der hohen Auslastung in der Fahrzeuginstandhaltung.

Die Brutto-Investitionen lagen infolge des Baus eines Rechenzentrums bei Berlin und von Telekommunikationsanlagen oberhalb des Vorjahresniveaus. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel → *Investitionen* [1].

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2010 im Vergleich zum Vorjahresende um 2,7% angestiegen.

INFRASTRUKTUR

- Mit einer abschließenden Bewertung durch den Schlichter Dr. Heiner Geißler endeten am 30. November 2010 die → *Schlichtungsgespräche* [2] zum Projekt Stuttgart 21.
- Die Maßnahmen der → *Konjunkturpakete* [3] des Bundes wurden im Berichtsjahr weiter umgesetzt.
- Für die im Berichtsjahr begonnene Elektrifizierung der 73 km langen Teilstrecke Reichenbach – Hof auf der Göltzschtalbrücke werden unter anderem rund 3.000 Maste gesetzt und die Strecke mit einer Oberleitung ausgestattet.

→ Die Schieneninfrastrukturbetreiber DB Netz AG und Réseau Ferré de France (RFF), Paris/Frankreich, haben eine Vereinbarung zur engeren Zusammenarbeit bei Themen der Schieneninfrastruktur abgeschlossen. Ziel ist es, den grenzüberschreitenden Verkehr zu vereinfachen.

→ Mit der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung für den Streckenabschnitt Haltingen – Weil am Rhein und dem Badischen Bahnhof in Basel wurde der Weg für die Baumaßnahmen im südlichen Abschnitt der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel freigemacht.

→ Der Hauptbahnhof Essen wurde mit einem Investitionsvolumen von rund 57 Mio. € saniert.

Weitere Informationen

QUALITÄTSZIELE DER LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG ERFÜLLT

Im Januar 2009 wurde die → *Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)* [4] in Kraft gesetzt. Mit der im Berichtsjahr verhandelten Vertragsanpassung wurde die LuFV inhaltlich fortgeschrieben. Dabei wurden unter anderem zwei neue Qualitätskennzahlen vereinbart, die bereits im Jahr 2010 wirksam gewesen sind. Zudem wurde ein anspruchsvolleres Qualitätsziel für die Gesamtlaufzeit der LuFV vereinbart, das auf den Abbau von Fahrzeitverlängerungen durch Mängel an der Infrastruktur ausgerichtet ist. Die Einhaltung des abgegebenen Leistungsversprechens haben wir mit dem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2009 dokumentiert. Auch im Berichtsjahr haben wir die vereinbarten Vertragsziele erfüllt.

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.032	1.001	+31	+3,1
davon konzernexterne Bahnen	195,3	170,4	+24,9	+14,6
Anteil konzernexterner Bahnen in %	18,9 %	17,0 %	-	-
Gesamtumsatz	4.580	4.369	+211	+4,8
davon Außenumsatz	913	764	+149	+19,5
EBITDA bereinigt	1.524	1.472	+52	+3,5
EBIT bereinigt	601	558	+43	+7,7
Brutto-Investitionen	4.986	4.624	+362	+7,8
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	39.849	40.354	-505	-1,3

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Trassennachfrage ist abhängig von den Betriebsprogrammen der konzerninternen und konzernexternen Kunden. In der Struktur der Trassennachfrage dominieren mit 81% die konzerninternen Kunden, die aufgrund der konjunkturellen Erholung im

Schienengüterverkehr ihre Nachfrage gegenüber dem Vorjahresniveau leicht ausweiteten. Die konzernexternen Bahnen haben ihren Anteil an der Trassennachfrage durch weitere starke Nachfrigesteigerungen auf nun 19% ausgebaut (im Vorjahr: 17%). Insgesamt stieg die Trassennachfrage im Berichtszeitraum

gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 3,1% an. Dabei legte die Nachfrage der konzernexternen Bahnen um 14,6% zu.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Umsatzerlöse stiegen vor allem mengenbedingt durch die höhere Trassennachfrage. Zudem wirkten sich Preisanpassungen aus. In der Außenumsatzentwicklung spiegeln sich vor allem die deutlichen Nachfragesteigerungen durch konzernexterne Bahnen wider.

Infolge der strengen winterlichen Witterung zu Beginn und Ende des Berichtsjahres wurden die Winterdienstaufwendungen im Berichtsjahr merklich erhöht. Dadurch stieg der Material-

aufwand gegenüber dem Vorjahr spürbar an. Trotz eines leicht gesunkenen Personalbestands waren zudem gestiegene Personalaufwendungen infolge der Tarifierhöhung zu verzeichnen.

Im Ergebnis führte die verbesserte Umsatzentwicklung in Verbindung mit den leicht unterproportionalen Aufwandssteigerungen zu einem Anstieg des bereinigten EBITDA um 52 Mio. € auf 1.524 Mio. €. Das bereinigte EBIT stieg um 43 Mio. € auf 601 Mio. €.

Der Anstieg der Brutto-Investitionen resultiert im Wesentlichen aus der Abwicklung der Maßnahmen der *→ Konjunkturpakete* [1] sowie den höheren Netto-Investitionen. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel *→ Investitionen* [2].

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2010 gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt leicht rückläufig.

Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Stationshalte in Mio.	140,9	140,5	+ 0,4	+ 0,3
davon konzernexterne Bahnen	22,0	20,0	+ 2,0	+ 10,0
Gesamtumsatz	1.044	1.025	+ 19	+ 1,9
davon Außenumsatz	387	373	+ 14	+ 3,8
EBITDA bereinigt	343	342	+ 1	+ 0,3
EBIT bereinigt	217	217	-	-
Brutto-Investitionen	511	488	+ 23	+ 4,7
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	4.636	4.601	+ 35	+ 0,8

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Zahl der Stationshalte ist im Berichtszeitraum um 0,3% angestiegen. Hierbei wirkte sich eine höhere Nachfrage von konzernexternen Kunden positiv aus.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Der Anstieg im Gesamtumsatz ist auf höhere Umsätze sowohl aus Stationserlösen als auch aus Vermietung und Verpachtung zurückzuführen. Der Anstieg der Stationserlöse war im Wesentlichen preisbedingt, bei den Vermietungsumsätzen wirkte sich die positive Einzelhandelsentwicklung aus. In der Außenumsatzsteigerung spiegelt sich der Trend der höheren Nutzung durch konzernexterne Bahnen wider.

Aufwandsseitig stiegen sowohl der Personalaufwand, insbesondere infolge von Tarifierhöhungen, als auch der Materialaufwand wegen höherer Instandhaltungsaufwendungen.

In Summe haben sich Aufwandsbelastungen und Umsatzsteigerungen nahezu ausgeglichen, sodass das bereinigte EBITDA nur leicht um 1 Mio. € auf 343 Mio. € angestiegen ist. Die Abschreibungen sind, verglichen mit dem Vorjahresniveau, um 1 Mio. € leicht angestiegen, sodass das bereinigte EBIT mit 217 Mio. € auf Vorjahresniveau liegt.

Die Brutto-Investitionen lagen im Berichtsjahr deutlich über dem Wert des Vorjahres. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den Maßnahmen im Zusammenhang mit den *→ Konjunkturpaketen* [1]. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel *→ Investitionen* [2].

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 31. Dezember 2010 über dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitpunkts. Ein höherer Personalbedarf resultierte aus der Umsetzung der Maßnahmen der Konjunkturpakete und zur Reisendensicherung.

Geschäftsfeld DB Netze Energie

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Traktionsstrom in GWh	10.326	9.919	+ 407	+ 4,1
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	480,8	469,0	+ 11,8	+ 2,5
Gesamtumsatz	2.501	2.308	+ 193	+ 8,4
davon Außenumsatz	816	645	+ 171	+ 26,5
EBITDA bereinigt	165	182	- 17	- 9,3
EBIT bereinigt	82	103	- 21	- 20,4
Brutto-Investitionen	144	164	- 20	- 12,2
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	1.536	1.574	- 38	- 2,4

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Nachfrage nach Traktionsstrom ist im Berichtsjahr um 4,1% gestiegen. Dies resultierte insbesondere aus einer höheren Betriebsleistung von Kunden im Schienengüterverkehr. Auch der Absatz von Dieselmotorkraftstoff konnte im Berichtsjahr wieder gesteigert werden. Ursächlich war im Wesentlichen eine höhere Betriebsleistung der Kunden vor allem im Schienengüter-, aber auch im Regionalverkehr.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld DB Netze Energie liegen im Berichtsjahr um 8,4% über dem Vorjahreswert. Treiber der positiven Entwicklung waren insbesondere der Bereich Traktionsenergie sowie der weitere Ausbau des Geschäfts mit Energiedienstleistungen. Hierunter fassen wir unsere Aktivitäten zur Vermarktung unseres Know-hows bei Unternehmen aus Industrie und Gewerbe zusammen, die ihr Energiebeschaffungsmanagement optimieren und die Möglichkeiten der sich verändernden Energiemärkte und -regularien nutzen wollen. In der Umsatzentwicklung im Bereich Traktionsenergie spiegelt sich zum einen die konjunkturelle Belebung mit steigenden Betriebsleistungen im Schienenverkehr und zum anderen die Weitergabe von Preissteigerungen auf den Energiebeschaffungsmärkten für Strom und Dieselmotorkraftstoff an die Kunden wider. Beim Produkt Energiedienstleistungen zeigen sich sowohl im Stromgeschäft als auch im Geschäft der Gasbeschaffung deutliche Umsatzsteigerungen.

Die positive Absatzentwicklung, verbunden mit höheren Energiebezugspreisen, führte zu einem spürbaren Anstieg des Materialaufwands. Der Personalaufwand stieg insbesondere tarifbedingt an.

Die Abschreibungen lagen insbesondere aufgrund höherer Abschreibungen von immateriellen Vermögenswerten leicht oberhalb des Vorjahreswerts.

Infolge der überproportional gestiegenen Aufwandspositionen gingen das bereinigte EBITDA (um 17 Mio. € auf 165 Mio. €) und das bereinigte EBIT (um 21 Mio. € auf 82 Mio. €) zurück.

Die Brutto-Investitionen lagen unter dem Vorjahresniveau. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel *Investitionen* [1].

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2010 nahezu unverändert.

Finanz- und Vermögenslage

- ↳ **Rating-Einstufungen im Berichtsjahr bestätigt**
- ↳ **Netto-Finanzschulden wegen Arriva-Akquisition angestiegen**
- ↳ **Brutto-Investitionen erneut auf hohem Niveau**

FINANZMANAGEMENT

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können.

Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. Bei Aufnahmen konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande. Diese Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DB ML AG im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht.

Die Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns sind direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. Mit diesem Konzept sichern wir einen konzernübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Das für den langfristigen Bereich ausgelegte Debt-Issuance-Programm über 15 Mrd. € war per 31. Dezember 2010 mit 11,8 Mrd. € in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2009: 9,3 Mrd. €).

Im kurzfristigen Bereich stand per 31. Dezember 2010 wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses wurde per 31. Dezember 2010 in Höhe von 42 Mio. € (im Vorjahr: nicht) in Anspruch genommen. Zudem verfügten wir per 31. Dezember 2010 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,5 Mrd. € (per 31. Dezember 2009: 1,8 Mrd. €) und konnten zum Bilanzstichtag auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 1,4 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2009: 1,3 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. Allerdings wurden im Rahmen der Arriva-Akquisition Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing übernommen, die per 31. Dezember 2010 insgesamt 296 Mio. € betragen.

Rating-Einstufungen bestätigt

Ratings DB AG	Ersterteilung	Letzte Bestätigung	Aktuelle Einstufungen		
			Kurzfristig	Langfristig	Ausblick
Moody's	16.05.2000	26.11.2010	P-1	Aa1	stabil
Standard&Poor's	16.05.2000	17.02.2011	A-1+	AA	stabil
Fitch	17.02.2009	13.05.2010	F1+	AA	stabil

Stand: 22. Februar 2011

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard&Poor's (S&P) und Moody's sowie Fitch laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben S&P, Moody's und Fitch im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG bestätigt. Diese Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert.

Weitere Informationen zum Thema → *Rating* [1] und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG finden Sie in unserem Internetauftritt.

[1] → www.db.de/rating

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Kurzfassung [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.409	3.133	+276	+ 8,8
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-3.479	-1.935	-1.544	+79,8
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	27	-615	+642	-
Veränderung des Finanzmittelbestands	5	591	-586	-99,2
Flüssige Mittel per 31.12.	1.475	1.470	+5	+0,3

Die Entwicklung des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit wurde im Berichtsjahr geprägt vom leichten Rückgang im Net-Working-Capital und von einer Verbesserung der Ertragsteuerposition. Der Rückgang im Ergebnis vor Steuern resultierte aus dem Wegfall von Sondereffekten im Berichtsjahr, die allerdings nicht zahlungswirksam waren. Insgesamt war ein Anstieg des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit um 276 Mio. € auf 3.409 Mio. € zu verzeichnen.

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit war im Berichtsjahr insbesondere geprägt von der Akquisition von → Arriva [1] mit einem Kaufpreis in Höhe von 1,9 Mrd.€, die ursächlich für den starken Anstieg in den Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel war (+1.420 Mio. €). Das bereits im Vorjahr hohe Niveau von Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte wurde im Berichtsjahr gesteigert (+378 Mio. €). Gegenläufig wirkten höhere Einzahlungen aus Investitionszuwendungen (+170 Mio. €), die im Bereich der

Schieneninfrastruktur aus zusätzlichen Mitteln im Rahmen der Konjunkturpakete resultierten. Im Ergebnis stieg der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit um 1.544 Mio. € auf 3.479 Mio. €.

Auf der Finanzierungsseite wirkte sich im Mittelzuzfluss aus Finanzierungstätigkeit nach einem Mittelabfluss zur Rückführung der Finanzschulden im Vorjahr die akquisitionsbedingte Erhöhung der Finanzschulden im Berichtsjahr aus. Höhere Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen (+337 Mio. €) und geringere Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen (+367 Mio. €) machten sich da genauso bemerkbar wie die höhere Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper (+239 Mio. €). Im Berichtsjahr erfolgte keine Aufnahme von Darlehen des Bundes. Die Tilgungen von Darlehen des Bundes betragen im Berichtsjahr 481 Mio. € und waren damit 43 Mio. € höher als im Vorjahr. Im Saldo stieg der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit um 642 Mio. € auf 27 Mio. €.

Per 31. Dezember 2010 verfügte der DB-Konzern mit 1.475 Mio. € im Vergleich zum 31. Dezember 2009 mit 1.470 Mio. € über einen nahezu unveränderten Bestand an flüssigen Mitteln.

NETTO-FINANZSCHULDEN

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Langfristige Finanzschulden	16.394	14.730	+1.664	+11,3
davon Darlehen des Bundes	2.503	2.785	-282	-10,1
Kurzfristige Finanzschulden	2.159	1.780	+379	+21,3
davon Darlehen des Bundes	433	491	-58	-11,8
FINANZSCHULDEN	18.553	16.510	+2.043	+12,4
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	1.614	1.499	+115	+7,7
NETTO-FINANZSCHULDEN	16.939	15.011	+1.928	+12,8
- Kaufpreis Arriva	1.916	-	+1.916	-
- Netto-Finanzschulden DB Arriva	1.057	-	+1.057	-
NETTO-FINANZSCHULDEN (OHNE DB ARRIVA)	13.966	15.011	-1.045	-7,0

Die Finanzschulden sind im Berichtsjahr um 2.043 Mio. € auf 18.553 Mio. € angestiegen. Fünf Anleihen mit einem Volumen von 2,5 Mrd. € wurden begeben, eine Anleihe mit einem Gegenwert von 1,0 Mrd. € wurde getilgt. Zudem haben wir im Januar 2010 bei der EUROFIMA, Basel/Schweiz, ein Darlehen in Höhe von 200 Mio. € aufgenommen. Der Anstieg der Finanzschulden resultierte aus der Akquisition von \rightarrow *Arriva* [1]. Ohne Berücksichtigung der Akquisition konnten die Netto-Finanzschulden erneut deutlich reduziert werden (-1,0 Mrd. €).

Die Darlehen des Bundes gingen insgesamt um 340 Mio. € auf 2.936 Mio. € zurück (per 31. Dezember 2009: 3.276 Mio. €). Dabei verringerten sich die unter IFRS zum Barwert angesetzten Zinslosen Darlehen des Bundes um 175 Mio. € auf 2.606 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 2.781 Mio. €).

Die Finanzschulden ohne die Darlehen des Bundes sind im Berichtsjahr auf 15.617 Mio. € angestiegen (per 31. Dezember 2009: 13.234 Mio. €).

Die vorgehaltene Liquidität ist per 31. Dezember 2010 um 115 Mio. € auf 1.614 Mio. € gestiegen. Dementsprechend nahmen die Netto-Finanzschulden weniger stark zu als die Finanzschulden. Die hohe Liquidität wurde für die Rückzahlung von im Januar 2011 fällig werdenden Finanzschulden vorgehalten.

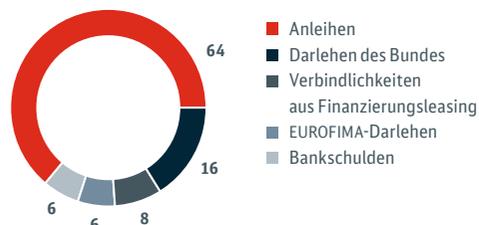
Die Fälligkeitsstruktur ist per 31. Dezember 2010 nahezu unverändert. Es kam zu einer leichten Verschiebung hin zu den kurzfristigen Finanzschulden, deren Anteil an den Finanzschulden von 11 auf 12 % gestiegen ist.

Die Zusammensetzung der Finanzschulden ist per 31. Dezember 2010 nahezu unverändert und bestand im Wesentlichen aus Anleihen (64%; per 31. Dezember 2009: 61 %) und Darlehen des Bundes (16%; per 31. Dezember 2009: 20 %).

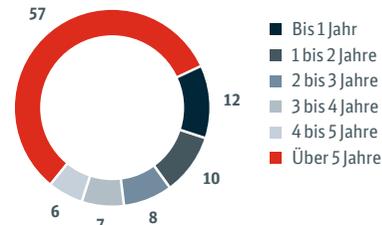
Unsere begebenen Anleihen setzten sich per 31. Dezember 2010 zu 73,5 % aus festverzinslichen Euro-Emissionen und zu 26,5 % aus festverzinslichen Fremdwährungsanleihen zusammen. Zur Vermeidung von Wechselkursrisiken wurden dabei Zins-/Währungsswaps mit jeweils identischen Laufzeiten abgeschlossen.

FINANZSCHULDENSTRUKTUR

Nach Zusammensetzung [in %]



Nach Fristigkeit [in %]

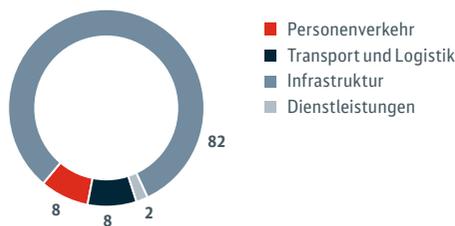


INVESTITIONEN

Brutto-Investitionen nach Geschäftsfeldern [in Mio. €]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	48	47	+1	+2,1
DB Bahn Regio	212	407	-195	-47,9
DB Bahn Stadtverkehr	91	57	+34	+59,6
DB Schenker Rail	350	319	+31	+9,7
DB Schenker Logistics	189	196	-7	-3,6
DB Dienstleistungen	177	138	+39	+28,3
DB Netze Fahrweg	4.986	4.624	+362	+7,8
DB Netze Personenbahnhöfe	511	488	+23	+4,7
DB Netze Energie	144	164	-20	-12,2
Sonstige/Konsolidierung	12	22	-10	-45,5
DB-KONZERN (OHNE DB ARRIVA)	6.720	6.462	+258	+4,0
DB Arriva	171	-	+171	-
DB-KONZERN	6.891	6.462	+429	+6,6
- erhaltene Investitionszuschüsse Dritter	4.819	4.649	+170	+3,7
NETTO-INVESTITIONEN	2.072	1.813	+259	+14,3

STRUKTUR BRUTTO-INVESTITIONEN

Nach Bereichen [in %]



Im Berichtsjahr haben wir unsere langfristige Ausrichtung mit deutlich gestiegenen Brutto-Investitionen in Höhe von 6.891 Mio. € unterlegt. Diese lagen im Berichtsjahr rund 7% über dem Vorjahresniveau. Ohne Berücksichtigung von DB Arriva sind die Brutto-Investitionen um 4,0% gestiegen.

Deutlich höhere Brutto-Investitionen konnten wir in den Infrastruktur-Geschäftsfeldern DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe (durch die → *Konjunkturprogramme* [1]) sowie DB Dienstleistungen und DB Schenker Rail verzeichnen.

Die Investitionsstruktur wurde weiterhin dominiert von den Geschäftsfeldern im Bereich Infrastruktur und hier unverändert vor allem vom Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg. Auf die Infrastruktur-Geschäftsfelder entfielen in Summe 82% (im Vorjahr: 82%) der Brutto-Investitionen und dabei auf das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg allein 72% (im Vorjahr: 72%). Die Geschäftsfelder im Bereich Personenverkehr hatten einen Anteil von 8% (im Vorjahr: 8%) und die Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik unverändert von 8%. In der regionalen Verteilung lag der Schwerpunkt mit 94% unverändert in Deutschland.

DB-konzernweit waren die wesentlichen Schwerpunkte Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Infrastrukturbereich, Bahnhofsm modernisierungen sowie die weitere Verjüngung unseres Fahrzeugparks im Schienen- und Busverkehr. Ferner haben wir in die Weiterentwicklung unserer Logistiknetze investiert.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr bildeten Investitionen in Fahrzeuge und Werkstätten den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit. Sie betrafen bei den Fahrzeugen im Wesentlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Redesign des ICE2, die Ausrüstung der Frankreichzüge (BR 406 MF) mit ETCS und den Einbau eines Fahrwerkdiagnosesystems in ausgewählte ICE-3-Züge. Darüber hinaus erfolgten Investitionen in die Infrastruktur der Instandhaltungswerke, insbesondere in den Aufbau von Werken für die Internationalisierung, für die Beschaffung von zusätzlichen Ultraschallprüfanlagen sowie durch Fortführung des Projekts Neubau Werkstatt Leipzig.

Der Schwerpunkt der Investitionen im Geschäftsfeld DB Bahn Regio lag im Bereich der Fahrzeuge. Im Schienenverkehr standen dabei die abgeschlossenen Verkehrsverträge (unter anderem für die S-Bahn Nürnberg) und die gewonnenen Ausschreibungen (unter anderem E-Netz Würzburg, München – Passau, E-Netz Augsburg und Nürnberger Dieselnetz) im Fokus. Darüber hinaus erfolgten Investitionen in die Modernisierung für die Ausschreibung Südpfalz. Zudem wurde in die Infrastruktur für die Fahrzeuginstandhaltung und -behandlung investiert. Der Rückgang der Investitionen im Vergleich zum Vorjahr resultierte aus Verzögerungen im Zugang von Neufahrzeugen. Ursächlich hierfür waren fehlende EBA-Zulassungen, Mängel und Lieferverzögerungen seitens der Hersteller.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr lagen die Investitionen über dem Niveau des Vorjahres mit Schwerpunkt im Bereich Fahrzeugbeschaffungen.

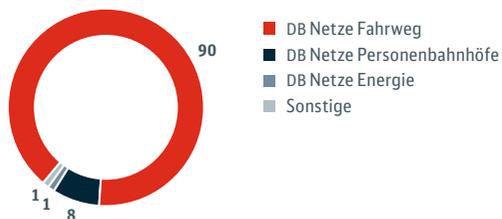
Die Investitionsschwerpunkte im Geschäftsfeld DB Schenker Rail lagen bei der Erneuerung unseres Güterwagenparks sowie bei Lokomotiven – sowohl für die Fortsetzung des mehrjährigen Modernisierungsprogramms als auch für den weiteren Ausbau unseres internationalen Geschäfts mittels mehrsystemfähiger Lokomotiven.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics haben wir den überwiegenden Anteil unserer Investitionen in Europa getätigt. Die größten Einzelprojekte sind die Erweiterungen von Speditionsanlagen in Deutschland, Frankreich, der Schweiz, Schweden und den USA sowie die Projekte zur Einführung neuer operativer IT-Systeme.

Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen tätigte DB Fuhrpark Ersatzinvestitionen für Straßenfahrzeuge und DB System Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen in Hard- und Software.

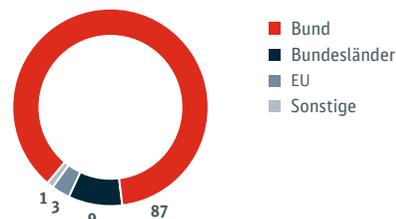
INVESTITIONSZUSCHÜSSE

Investitionszuschüsse [in %]



Investitionszuschüsse werden zur Anschaffung oder Herstellung von Sachanlagen, überwiegend in der Infrastruktur, gewährt. Sie werden im Wesentlichen von der Bundesrepublik Deutschland ausgereicht. Aber auch Bundesländer, Gemeinden oder die Europäische Union zahlen Investitionszuschüsse an Gesellschaften, vorwiegend an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des DB-Konzerns.

Zuschussgeber [in %]



Nach Fertigstellung der Anlagen werden Investitionszuschüsse aktivisch von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Dies führt dazu, dass die Anlagen mit einem verringerten Buchwert ausgewiesen werden und demzufolge geringere Abschreibungen anfallen. Eine Übersicht über die verschiedenen Formen von Investitionszuschüssen finden Sie im Internet → [1].

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg waren Maßnahmen zur Stärkung der Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes, insbesondere durch Programme für Oberbau, Leit- und Sicherungstechnik, Brückenerneuerungen, Bahnübergänge, Tunnel sowie Lärmsanierung, wesentliche Schwerpunkte. Zusätzlich standen Großprojekte wie Nürnberg–Erfurt, Erfurt–Halle/Leipzig, die Flughafenanbindung Berlin–Schönefeld BBI, VDE 9 Leipzig–Dresden/S1 Dresden–Coswig, Augsburg–Olching, Stuttgart 21, Karlsruhe–Basel, Leipzig–Dresden, ABS Berlin–Cottbus im Vordergrund.

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe dominierten die Abschluss- und Erweiterungsarbeiten am Hauptbahnhof Berlin/Bügelbauten, Stuttgart 21, S-Bahn Nürnberg–Ansbach, S-Bahn Nürnberg-Neumarkt, Rosenheim, Essen Hauptbahnhof, verschiedene Brandschutzmaßnahmen sowie die weitere Modernisierung in der Fläche (unter anderem »Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen«).

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.

BILANZ

Bilanzstruktur [in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Bilanzsumme	52.003	47.303	+ 4.700	+ 9,9
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	44.530	41.308	+ 3.222	+ 7,8
Kurzfristige Vermögenswerte	7.473	5.995	+ 1.478	+ 24,7
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	14.316	13.066	+ 1.250	+ 9,6
Langfristiges Fremdkapital	24.762	23.359	+ 1.403	+ 6,0
Kurzfristiges Fremdkapital	12.925	10.878	+ 2.047	+ 18,8
STRUKTUR DER AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	85,6 %	87,3 %	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	14,4 %	12,7 %	-	-
STRUKTUR DER PASSIVSEITE				
Eigenkapital	27,5 %	27,6 %	-	-
Langfristiges Fremdkapital	47,6 %	49,4 %	-	-
Kurzfristiges Fremdkapital	24,9 %	23,0 %	-	-

Der Konzernabschluss wird gemäß den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt. Es gab keine wesentlichen Änderungen in den IFRS-Vorschriften und keine Änderungen der Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätze des Konzerns. Somit wirkten sich im Berichtszeitraum daraus keine Veränderungen auf den Konzernabschluss aus.

Auch in der Entwicklung der Bilanzkennzahlen hatten konsolidierungskreisbedingte Veränderungen im Berichtsjahr eine spürbare Auswirkung. Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2010 um 4.700 Mio. € beziehungsweise 9,9% auf 52.003 Mio. € angestiegen (per 31. Dezember 2009: 47.303 Mio. €).

Die langfristigen Vermögenswerte lagen mit 44.530 Mio. € um 7,8% beziehungsweise 3.222 Mio. € oberhalb des Vorjahresendwerts (per 31. Dezember 2009: 41.308 Mio. €). Maßgeblich dafür war der Anstieg der immateriellen Vermögenswerte von 2.070 Mio. € per 31. Dezember 2009 auf 4.154 Mio. € per 31. Dezember 2010 im Zusammenhang mit der Arriva-Akquisition. Die Sachanlagen stiegen um 434 Mio. € auf 37.873 Mio. €.

Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen per 31. Dezember 2010 deutlich um 24,7% beziehungsweise 1.478 Mio. € auf 7.473 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 5.995 Mio. €). Ursächlich hierfür war der Anstieg im Bestand an Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 847 Mio. € infolge eines Anstiegs im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics.

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

Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen per 31. Dezember 2010 das Eigenkapital sowie die Finanzschulden. Das Eigenkapital stieg im Wesentlichen ergebnisbedingt um 9,6% beziehungsweise 1.250 Mio. € auf 14.316 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 13.066 Mio. €). Aufgrund des stärkeren Anstiegs der Bilanzsumme ging die Eigenkapitalquote allerdings leicht von 27,6% per 31. Dezember 2009 auf 27,5% per 31. Dezember 2010 zurück. Bereinigt um die Akquisition von Arriva stieg die Eigenkapitalquote auf 30,1%.

Innerhalb des langfristigen Fremdkapitals sind im Wesentlichen die langfristigen Finanzschulden gestiegen, die sich per 31. Dezember 2010 um 11,3% beziehungsweise 1.664 Mio. € erhöht haben.

Das kurzfristige Fremdkapital ist per 31. Dezember 2010 im Vergleich zum Vorjahresende deutlich um 18,8% beziehungsweise 2.047 Mio. € angestiegen. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+1.019 Mio. €) und dem Anstieg der kurzfristigen Finanzschulden (+379 Mio. €).

Insgesamt sind die \rightarrow *Finanzschulden* [1] daher um 12,4% beziehungsweise 2.043 Mio. € angestiegen.

In der Struktur des Fremdkapitals ist der Anteil des langfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme per 31. Dezember 2010 dementsprechend zurückgegangen. Gegenläufig ist der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals per 31. Dezember 2010 angestiegen.

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 \rightarrow *Operate Leases* [2] wird im Rahmen des Wertmanagements ein finanzwirtschaftlicher Barwert ermittelt. Dieser beträgt zum 31. Dezember 2010 4.610 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 4.105 Mio. €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Akquisition von \rightarrow *Arriva* [3], wo *Operate Leases* insbesondere zur Finanzierung von Fahrzeugen für den Schienen- und Straßenverkehr eingesetzt wurden. Bei DB Arriva werden *Operate Leases* Verträge, teilweise regulatorisch bedingt, insbesondere im Rahmen der Bereitstellung von Fahrzeugen für den Schienenpersonen- und Straßenpersonenverkehr abgeschlossen.

Bei der betrieblichen Altersversorgung für Arbeitnehmer werden bei den jeweiligen Versorgungsordnungen die Verpflichtungen mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt und saldiert. Per 31. Dezember 2010 beträgt die Gesamtverpflichtung 4.844 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 3.104 Mio. €), der Zeitwert des Planvermögens 2.442 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 1.010 Mio. €) und die in der Bilanz erfasste Nettoschuld 1.938 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 1.736 Mio. €). Weitere Informationen hierzu finden Sie im Anhang \rightarrow [4].

Nichtkonsolidierte Zweckgesellschaften werden im DB-Konzern nicht eingesetzt. Diese außerbilanziellen Finanzierungsinstrumente haben daher keine Bedeutung für die Vermögenslage des DB-Konzerns. Weitere außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente wie beispielsweise Factoring werden im DB-Konzern nicht eingesetzt.

Inanspruchnahme bilanzieller Wahlrechte

Bezüglich der \rightarrow *Inanspruchnahme bilanzieller Wahlrechte* [5] verweisen wir auf den Anhang.

Strategie

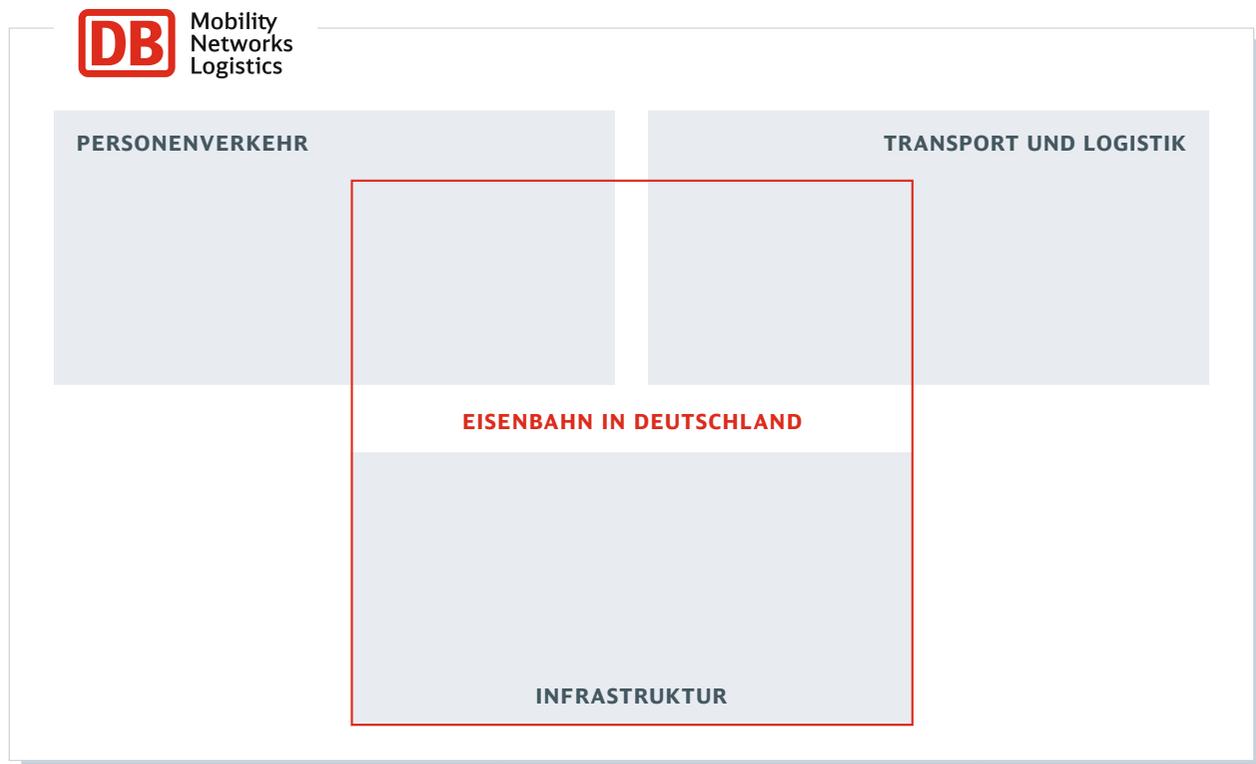
- **Wirtschafts- und Finanzkrise erfolgreich gemeistert**
- **Vision und Strategie bestätigt**
- **Kunden- und Qualitätsinitiative gestartet**

WIRTSCHAFTS- UND FINANZKRISE ERFOLGREICH GEMEISTERT

Nachdem auch wir von den Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise betroffen waren und deutliche Rückgänge in Umsatz und Ergebnis hinnehmen mussten, konnten wir uns im Berichtsjahr spürbar erholen und den vor der Krise eingeschlagenen Wachstumskurs wieder aufnehmen.

Für die schnelle Erholung haben zwei Faktoren einen entscheidenden Beitrag geleistet: Zum einen haben wir mit dem Konzernprogramm reACT konsequent gegengesteuert und zum anderen hat sich die Aufstellung unseres Geschäftsportfolios als integrierter Konzern bewährt. Gerade in der Krise haben sich der integrierte Ansatz bei Strategie, Organisation und Führung sowie die damit verbundene Verknüpfung der einzelnen Geschäftsfelder zur Realisierung von Synergien und Verbundeffekten als stabilisierend erwiesen.

VISION UND STRATEGIE BESTÄTIGT



Bereits heute sind wir in allen relevanten Mobilitäts- und Logistikmärkten gut positioniert. Unser Ziel ist es, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden. Dazu gehört es, dem Kunden innovative und individuelle Mobilitäts- und Logistikkösungen aus einer Hand anzubieten, Verkehrsträger ökonomisch und ökologisch intelligent miteinander zu verknüpfen, bei Qualität und Kundenzufriedenheit Maßstäbe zu setzen und unsere führenden Positionen weiter auszubauen.

Diese strategische Zielsetzung und die damit verbundenen Ansprüche sind nach wie vor gültig und prägen weiterhin unsere strategische Ausrichtung. Ausgehend von unserer Kernkompetenz – dem effizienten und zuverlässigen Betrieb von Verkehrsnetzwerken – und unserer starken Stellung im Herzen Europas wollen wir dieses Ziel erreichen. Die langfristigen Megatrends in den Verkehrsmärkten – Globalisierung, Klimawandel und

Ressourcenverknappung, Deregulierung sowie demografischer Wandel – treiben dabei unser Wachstum und stützen so unsere zukünftige Entwicklung.

Globalisierung

Mit Überwindung der Wirtschafts- und Finanzkrise und mit der damit verbundenen Belebung der Weltwirtschaft ist wieder ein deutlicher Anstieg des weltweiten Transportaufkommens zu verzeichnen. Es ist zu erwarten, dass die fortschreitende Erholung der Weltwirtschaft auch die Effekte der Globalisierung wieder verstärken wird. Gleichwohl ist damit zu rechnen, dass sich die künftige wirtschaftliche Entwicklung deutlich volatiler gestalten wird. Die Vertiefung globaler Arbeitsteilung, beispielsweise begleitet von weltweiten Standortverlagerungen, sowie die stark wachsenden Märkte in Asien und Osteuropa werden sich dennoch insgesamt positiv auf die Nachfrage nach weltweiten Transport- und Logistikkösungen auswirken. Wir wollen

KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE – QUALITÄT VERBESSERN UND KUNDENZUFRIEDENHEIT STEIGERN

Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Attraktivität des Schienenverkehrs zu steigern, um die Eisenbahn als das Verkehrsmittel der Zukunft zu positionieren. Dafür ist eine nachhaltige Erhöhung der Kundenzufriedenheit unabdingbar. Zu diesem Zweck haben wir Anfang des Berichtsjahres eine Kunden- und Qualitätsinitiative gestartet, die systematisch geschäftsfeldübergreifende Konzepte entwickelt und für die Erfüllung des den Kunden gegebenen Leistungsversprechens sorgt. Im Rahmen der Kunden- und Qualitätsinitiative haben wir mit der Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen begonnen, um den Kundenservice zu verbessern und die Stabilität und Robustheit des Betriebs weiter zu erhöhen.

Das bedeutet im Einzelnen:

- ↳ Wir steigern die Verlässlichkeit,
- ↳ wir verbessern Komfort und Service entlang der gesamten Reisekette und
- ↳ wir stellen sicher, dass unsere Kunden auch in Sondersituationen ausreichend informiert werden und guter Service geleistet wird.

Das gesamte Portfolio umfasst elf Projekte im Regional- und Fernverkehr, im Güterverkehr sowie in der Infrastruktur. Angesichts der Erfahrungen im Jahr 2009 lag der Schwerpunkt der Projekte auf den Vorkehrungen für Herbst und Winter, um auch in witterungsbedingt schwierigen Situationen eine möglichst hohe betriebliche Qualität sicherzustellen. Es wurde ein umfangreicher Maßnahmenkatalog verabschiedet, der langfristige und kurzfristige Maßnahmen enthält.

Zu den kurzfristigen Sofortmaßnahmen zählten im Fernverkehr vor allem Maßnahmen zur Absicherung der Fahrzeugverfügbarkeit. Hierzu gehörten beispielsweise das Absenken der Geschwindigkeit zur Verringerung von Fahrzeugausfällen durch Schotterflug sowie die zusätzliche Ausrüstung der Fahrzeuge zum Schutz vor witterungsbedingten Einflüssen. Gleichzeitig wurde Mitte Dezember 2010 auf einen an die verfügbare Fahrzeugkapazität angepassten Winterfahrplan umgestellt. Aufseiten der Infrastruktur wurde durch eine bessere Koordinierung der Einsatzkräfte an einer höheren Verfügbarkeit des Netzes gearbeitet.

Ein weiterer Schwerpunkt der Kunden- und Qualitätsinitiative ist eine intensivere Kundenbetreuung, beispielsweise durch verstärkten Einsatz von Service- und Sicherheitspersonal in Nahverkehrszügen, Prozessvereinfachungen in Beschwerdefällen sowie Ausweitung der Services für mobilitätsingeschränkte Reisende an Bahnhöfen.

Insbesondere mit Blick auf die Verbesserung der Reisendeninformation besteht noch Handlungsbedarf. Neben Sofortmaßnahmen werden wir langfristig für eine konsistente Informationsversorgung der Reisenden durch Optimierung der Datenprozesse und Aufstockung personeller Kapazitäten am Bahnhof sorgen.

In einem Monitoringprozess werden darüber hinaus der Fortschritt der Maßnahmenumsetzung sowie die geplante Steigerung der Kundenzufriedenheit kontinuierlich überprüft.

an diesem Wachstum partizipieren und bieten unseren Kunden maßgeschneiderte Lösungen über alle Verkehrsträger hinweg an, ergänzt um logistische Zusatzleistungen.

Klimawandel und Ressourcenverknappung

Klimawandel und Ressourcenverknappung bleiben wesentliche Herausforderungen, insbesondere für die Verkehrsmärkte. Der Transportsektor gilt als einer der größten Verursacher des klimaschädlichen Kohlendioxids (CO₂) und damit der globalen Erderwärmung. Vor diesem Hintergrund ist zu erwarten, dass sowohl die Gesetzgeber als auch die Kunden im In- und Ausland in Zukunft ihre Anforderungen an die CO₂-Minderung im Bereich Mobilität und Transport deutlich erhöhen werden. Daneben führen die zu erwartenden Preisanstiege bei fossilen Brennstoffen sowie ein zunehmendes Bewusstsein für den Klimawandel zu einer stärkeren Nachfrage nach energieeffizienten und umweltfreundlichen Verkehrsdienstleistungen. Wir möchten von diesem Trend profitieren und eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung des Marktes für klimafreundliche Mobilitäts- und Transportangebote einnehmen. Hierzu werden wir zum einen unsere Kunden mit umweltfreundlichen Verkehrsdienstleistungen bei der Erreichung ihrer Umweltziele unterstützen und zum anderen unseren CO₂-Ausstoß weiter senken.

Deregulierung

Die Deregulierung und Öffnung der Verkehrsmärkte wird sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene weiter vorangetrieben. Nach vollständiger Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes im Jahr 2007 erfolgte zu Beginn des Berichtsjahres die Öffnung des europäischen Fernverkehrs, die jedem europäischen Anbieter den Betrieb grenzüberschreitender Strecken erlaubt. Für uns ergeben sich daraus in Europa potenziell ähnliche Möglichkeiten, wie sie internationale Verkehrsunternehmen in Deutschland bereits wahrnehmen. Dazu ist es allerdings erforderlich, dass die bislang schleppende Umsetzung der Liberalisierung in einigen Staaten, wie beispielsweise Frankreich und Italien, eine stärkere Dynamik erfährt.

Langfristig ist unser Ziel, Schienenverkehrsnetzwerke in Europa maßgeblich mitzugestalten sowie unsere zentrale Position im Herzen Europas zu nutzen und weiter auszubauen.

Demografischer Wandel

Für die Zukunft ergeben sich demografische Entwicklungen, die zu einem Wandel im Mobilitätsverhalten führen werden. Hierzu zählen insbesondere die Konzentration auf Ballungszentren, die divergierende wirtschaftliche Entwicklung einzelner Regionen sowie die zunehmende Flexibilität der berufstätigen Bevölkerung.

Die sich daraus ergebenden Wachstumspotenziale wollen wir nutzen und passen unsere Verkehrslösungen konsequent an die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse an.

KLARE STRATEGISCHE STOSSRICHTUNGEN

Unsere strategischen Stoßrichtungen sind klar definiert: Basierend auf einem starken Kerngeschäft in Deutschland gilt es, uns entlang neuer Produkte und neuer Märkte weiterzuentwickeln. Hierfür wurden insbesondere vier Initiativen – Kunden- und Qualitäts-, Technik-, Investitions- sowie Marktinitiative – gestartet.

Stärkung des Kerngeschäfts

Ausgehend von unserem Kerngeschäft entwickeln wir uns weiter. Wir verfolgen dabei einerseits das Ziel der nachhaltigen Stabilisierung sowie andererseits die Stärkung des Kerngeschäfts durch Qualitäts- und Effizienzsteigerungen. Mit der Kunden- und Qualitätsinitiative wird der Ausbau kundenorientierter Servicemaßnahmen vorangetrieben und die Verbesserung betrieblicher Qualität sichergestellt. Daneben fokussiert die Technikinitiative auf die Erhöhung von Sicherheit und Qualität im Betrieb sowie auf die Optimierung des Zusammenspiels zwischen uns und der Industrie. Schließlich sind mit der Investitionsinitiative signifikante Qualitätssteigerungen durch Investitionen in neue Fahrzeuge, die Modernisierung der Infrastruktur sowie die Standardisierung der IT-Landschaft verbunden.

Entwicklung neuer Angebote

Wir wollen mögliche Synergien unseres Geschäftsportfolios stärker nutzen, um unseren Kunden verbesserte und neue, attraktive Angebote unterbreiten zu können, aber auch, um verkehrsträgerübergreifend Potenziale ausschöpfen und Einspareffekte realisieren zu können. Im Fokus steht hier der weitere Ausbau integrierter Angebote durch intelligente Verzahnung unterschiedlicher Verkehrsträger.

Bei der Ausgestaltung neuer sowie der Weiterentwicklung bestehender Mobilitäts- und Logistiklösungen müssen wir uns dabei auf ökologische Herausforderungen einstellen. Im Sinne einer nachhaltigen und damit zukunftsgerechten Ausrichtung unserer Verkehrsnetzwerke haben wir uns das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 bei unseren Verkehren auf Schiene, Straße, Luft und Wasser eine Reduktion unseres CO₂-Ausstoßes um 20 % im Vergleich zum Jahr 2006 zu erreichen.

Verkehrsnetzwerke verdichten und ausbauen

Zukunftsfähige Verkehrsnetzwerke erfordern ein kontinuierliches Wachstum in neuen Märkten. Im Rahmen der Marktinitiative nutzen wir die sich ergebenden Chancen, um Verkehrsnetzwerke entlang der Kundenbedürfnisse zu entwickeln und zu verdichten. Gerade die fortschreitende Liberalisierung im Heimatmarkt erfordert die Ausweitung der Geschäftstätigkeit auf neue Märkte außerhalb Deutschlands. Mit der Akquisition des britischen Verkehrsunternehmens → *Arriva* [1] im Berichtsjahr haben wir unser europäisches Personenverkehrsnetz ausbauen können und sind damit einen entscheidenden Schritt auf dem Weg hin zu einem internationalen Mobilitätsanbieter vorangekommen. Neben der Erweiterung wollen wir bestehende Verkehrsnetzwerke weiter verdichten, Synergien realisieren und eine optimale Integration erreichen.

Daneben wollen wir unser Eisenbahn-Know-how stärker vermarkten und damit einen entscheidenden Beitrag zur weltweiten Renaissance der Schiene leisten. Wir bringen dazu unsere Erfahrungen in die Planung komplexer Verkehrsnetzwerke weltweit ein und schaffen damit die Voraussetzung für die Erschließung von Folgeaufträgen. Unsere 49-prozentige Beteiligung an der Qatar Railways Development Company (QRDC) im Vorjahr war ein wichtiger Schritt in diese Richtung.

INTEGRIERTE MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND UND POSITIONIERUNG IN EUROPA

Im deutschen Personenverkehr steigern wir die Leistungsfähigkeit unserer Schienenprodukte weiter und integrieren Einzelleistungen zu umfassenden Mobilitätslösungen. Das bedeutet, dass wir verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpfen und unseren Kunden flexible Haustür-zu-Haustür-Lösungen aus einer Hand anbieten können. Damit ermöglichen wir komplette und durchgängige Reiseketten und bieten eine konkurrenzfähige und ökologisch vorteilhafte Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Bei der Weiterentwicklung unserer Mobilitätsangebote stehen wir dabei im engen Dialog mit unseren Endkunden, anderen Unternehmen und der Politik. Denn wir verfügen über effiziente und integrierte Verkehrsnetzwerke im Nah- und Fernverkehr, deren Verknüpfung kontinuierlich entlang der Kundenbedürfnisse verbessert wird und die dank optimierter Anschlussmöglichkeiten zeitsparende Transporte ermöglichen.

Mithilfe der Integration verschiedener Einzelsysteme wollen wir unseren Kunden alle wünschenswerten Informationen rund um die Reise anbieten und die Buchbarkeit aus einer Hand erleichtern. Durch diese Verknüpfung und die Möglichkeit,

Transporte zu bündeln, können Kunden ihre Mobilitätskosten senken und von einem umfangreichen Angebot profitieren, sowohl national als auch international. Mit verschiedenen Partnern arbeiten wir an dem elektronischen System → *Touch&Travel* [2], bei dem Kunden das Mobiltelefon als Ticket für verschiedene Verkehrsmittel nutzen können.

Daneben wollen wir die Vorteile der Schiene als umweltfreundlicher und energiesparender Verkehrsträger durch innovative Lösungen und grüne Produkte stärker nutzen. So beziehen beispielsweise die S-Bahn in Hamburg, prämiert mit dem ÖkoGlobe 2010, und der Regionalverkehr im Saarland seit dem Berichtsjahr ausschließlich Bahnstrom aus regenerativen Energiequellen.

Die Wachstumsmöglichkeiten in Deutschland sind aufgrund des freien Zugangs zum deutschen Verkehrsmarkt und des daraus resultierenden intensiven Wettbewerbs auf der Schiene begrenzt. Mit neuen grenzüberschreitenden Angeboten wollen wir die Entwicklung hin zu mehr Wettbewerb im europäischen Personenverkehr aktiv mitgestalten und unser internationales Verkehrsnetzwerk weiter ausbauen.

Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr steht auch weiterhin die Stabilisierung der Flottenverfügbarkeit im Vordergrund. Unser Ziel ist es, die Qualität im Fernverkehr zu steigern und zuverlässige Beförderungsleistungen für unsere Kunden zu erbringen. Nur so wird es uns gelingen, ein wettbewerbsfähiges Angebot von schnellen, hochfrequenten Verbindungen zwischen deutschen Ballungsräumen und ins europäische Ausland anbieten zu können.

Um dieses Ziel zukünftig erfüllen zu können, ist die → *Kunden- und Qualitätsinitiative* [3] Anfang 2010 ins Leben gerufen worden. Der Fokus liegt unter anderem auf dem Ausbau kundenorientierter Servicemaßnahmen und der Steigerung der Zuverlässigkeit im Betrieb. Mit zusätzlichen Investitionen und dem Aufbau von Fachpersonal möchten wir dieses Vorhaben unterstreichen. Mit höchster Priorität verfolgen wir diese Maßnahmen, um unsere Position in unserem Kernmarkt Deutschland zu stärken und den intermodalen Marktanteil weiter auszubauen.

Ausgehend von unserer Stärke im Heimatmarkt werden wir auch weiterhin die Wachstumschancen im europäischen Schienenpersonenfernverkehr nutzen. Mit dem kontinuierlichen Ausbau unserer grenzüberschreitenden Verkehre in Europa möchten wir unseren Kunden gerade auf längeren Strecken attraktive Alternativen zum Flugzeug und zum eigenen Auto bieten.

Um unsere Nachhaltigkeitsziele zu erfüllen, bieten wir zusätzlich zu dem erfolgreichen Angebot CO₂-freier Geschäftsreisen auch erste CO₂-freie Reiseangebote für Privatkunden an.

[1] → Seite 60

[2] → www.touchandtravel.de

[3] → Seite 105

Geschäftsfeld DB Bahn Regio

Unser Ziel im deutschen Regionalverkehrsmarkt auf der Schiene ist es, im intensiven Wettbewerbsumfeld unsere starke Marktposition langfristig zu sichern. Durch die lizenzierte Freigabe von Markenrechten und die Herausgabe von Erlösdaten im Zusammenhang mit Verkehrsverträgen haben wir deutlich gemacht, dass wir im Wettbewerb durch hohe Produktivität und Qualität überzeugen wollen. Die unternehmerische Verantwortung vor Ort wurde durch die Schaffung einer marktnahen Regionalstruktur mit einzelnen Teilnetzen gestärkt. Zur Erhöhung der Zufriedenheit unserer Kunden haben wir eine *→ Kunden- und Qualitätsinitiative* [1] gestartet, die maßgeblich ein Plus an Sicherheitspersonal sowie zusätzliche Investitionen in Sauberkeit und Komfortmerkmale unserer Fahrzeugflotte beinhaltet. Wichtiges Ziel des Geschäftsfelds DB Bahn Regio ist die Stabilisierung des Betriebs der S-Bahn Berlin.

Im Busverkehr richten wir den Blick auf die Absicherung unseres Marktanteils. Mit der Anschaffung von über 250 MAN-Bussen und Investitionen in innovative Betriebsleitsysteme verbinden wir für unsere Kunden Fahrkomfort und umfassende Reisendeninformation. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen gelegt. Des Weiteren führen wir die Umsetzung eines einheitlichen Markenauftritts bei unserer Flotte fort.

Im Rahmen der von der Bundesregierung initiierten Liberalisierung von Fernlinienbussen in Deutschland werden wir uns mit attraktiven und hochwertigen Angeboten im neu geregelten Markt positionieren.

Geschäftsfeld DB Arriva

Mit dem Erwerb des britischen Personenverkehrsunternehmens *→ Arriva* [2], eines der erfolgreichsten privaten europäischen Nahverkehrsunternehmen, ist uns ein entscheidender Schritt bei der Markterschließung in Europa gelungen. Wir sind hierdurch zu einem führenden Unternehmen im europäischen Personenverkehr aufgestiegen. Neben Deutschland sind wir nunmehr in elf weiteren europäischen Personenverkehrsmärkten präsent. Mitte des Jahres 2011 wird mit der Betriebsaufnahme von Busverkehren in Malta der zwölfte Staat in Europa folgen.

Damit haben wir für unsere Internationalisierungsstrategie im Personenverkehr eine wesentliche Wachstumsplattform, um die positive Entwicklung der internationalen Personenverkehrsaktivitäten weiter voranzutreiben.

Die Geschäfte von Arriva, die in den vergangenen Jahren erfolgreich etabliert wurden, werden in Kombination mit unserem bereits vorhandenen Auslandsgeschäft, unserem Know-how beim Betrieb komplexer Verkehre sowie unserer Finanzkraft zu Treibern für weiteres profitables Wachstum. Zukünftig wird das

neue Geschäftsfeld DB Arriva alle Personennahverkehrsaktivitäten außerhalb Deutschlands bündeln und verantworten. Dies gilt auch für die bestehenden Aktivitäten in Dänemark, Großbritannien und Schweden.

Die Integration von DB Arriva in unser Personenverkehrsressort als stabile dritte Säule neben den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Regio steht derzeit im Fokus unserer Aktivitäten. Ein koordiniertes Vorgehen stellt sicher, dass interne Ressourcen effizient eingesetzt werden. Es wurden zielgerichtete Programme initiiert, um Synergien in verschiedenen Feldern umzusetzen, Erfahrungen und Expertenwissen auszutauschen sowie gemeinsam noch besser zu werden.

LEISTUNGSFÄHIGE, GLOBALE NETZWERKE UND LOGISTIKKOMPETENZ

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

Die Strategie von DB Schenker basiert auf drei Stoßrichtungen, die sich auch während der Wirtschaftskrise als stabil und erfolgreich erwiesen haben, dies sind:

- die stetige Optimierung unseres Kerngeschäfts,
- die Weiterentwicklung unserer Transportnetzwerke und
- der Ausbau integrierter Leistungen und Branchenlösungen.

In Anbetracht der zunehmenden Bedeutung des Klimawandels kommt dem Transportsektor eine Schlüsselrolle zu. DB Schenker hat das Ziel, zum führenden grünen Logistikdienstleister zu werden und das Transportwachstum vom CO₂-Ausstoß zu entkoppeln.

Geschäftsfeld DB Schenker Logistics

Das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics verfügt in allen Marktsegmenten – europäischer Landverkehr, See- und Luftfracht sowie Kontraktlogistik – über führende Marktpositionen, die wir in den nächsten Jahren weiter ausbauen wollen. Wichtige Voraussetzungen hierfür sind die Verbesserung der Profitabilität durch die Modernisierung der IT-Landschaft, der Ausbau neuer margenstarker Produkte und die Reduzierung der Kosten.

DB Schenker Logistics ist Marktführer im europäischen Landverkehr. Durch Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität arbeiten wir daran, die unter anderem im Zuge der Wirtschaftskrise gesunkene Profitabilität zu verbessern. Darüber hinaus ergänzen wir unser Produktportfolio mit der Weiterentwicklung paneuropäischer Direktverkehre und beabsichtigen den weiteren Ausbau und Lückenschluss des europäischen Netzwerks.

In der Luft- und Seefracht wollen wir unsere Wettbewerbspositionen weiter ausbauen und über vereinfachte und standardisierte Prozesse sowie ein korrespondierendes, zentral gesteuertes IT-System unsere Wirtschaftlichkeit steigern. Schließlich soll durch das verstärkte Engagement auf stark wachsenden und margenstarken Handelsrouten eine weitere Quelle für höhere Profitabilität erschlossen werden.

Im Bereich Kontraktlogistik/SCM wurde das weltweite Wachstumsprogramm »Go for Growth« mit Fokus auf den vier Kernindustrien Industrial, Consumer, Electronics und Automotive weiter ausgebaut. Unser Ziel ist es, stärker als der Markt zu wachsen und dabei die Rentabilität im Bereich Kontraktlogistik zu verbessern.

Geschäftsfeld DB Schenker Rail

DB Schenker Rail ist das führende Schienengüterverkehrsunternehmen in Europa mit einem engmaschigen internationalen Netzwerk. Wir sind dadurch in der Lage, unseren Kunden Angebote aus einer Hand mit einem einheitlichen Qualitätsstandard anzubieten. Mit dieser Strategie haben wir in den letzten Jahren kontinuierlich Marktanteile in Europa gewonnen und uns von einem nationalen Netzwerkanbieter zu einem europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen weiterentwickelt. Nicht zuletzt mit der derzeitigen Integration von DB Schenker Rail Polska wird dieser Wandel weiterverfolgt.

Durch sich permanent ändernde Rahmenbedingungen auf dem Markt ist es aber weiterhin erforderlich, dass wir uns flexibel aufstellen, wettbewerbsfähige Produktions- und Kostenstrukturen schaffen und die international gesetzten Qualitätsstandards umsetzen. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, verfolgen wir drei strategische Stoßrichtungen:

- die Weiterentwicklung des europäischen Netzwerks durch Integration der Gesellschaften und Ausbau von Partnerschaften (zum Beispiel → *Xrail* [1]),
- die Modernisierung und Fokussierung der Produktion durch Ausnutzung von Synergien (zum Beispiel Netzwerkbahn),
- eine starke Verzahnung mit den Kunden durch kundenspezifische Lösungen (zum Beispiel Branchenlösungen, »grüne« Lösungen).

Zentrale Projekte zur Umsetzung dieser Stoßrichtungen treiben wir im Rahmen des strategischen Programms »ProRail plus« voran. Wir verfolgen damit das Ziel, für unsere Kunden der erste Ansprechpartner für Netzwerklösungen auf der Schiene in Europa zu sein.

HOCHWERTIGE DIENSTLEISTUNGEN AUS EINER HAND

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

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

GEWÄHRLEISTUNG ZUVERLÄSSIGER UND BEZAHLBARER INFRASTRUKTUR

Die Infrastrukturgeschäftsfelder sind die Basis eines sicheren, zuverlässigen und leistungsfähigen Eisenbahnverkehrs in Deutschland. Sie stellen Produkte und Kompetenzen rund um Strecken, Anlagen, Bahnhöfe und Energieversorgung zur Verfügung. Hierbei orientieren sie sich an den Erfordernissen ihrer Kunden beziehungsweise Reisenden, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Handels- und Dienstleistungsunternehmen sowie Aufgabenträger – und gestalten die Leistungsangebote und die dazugehörigen Preissysteme zur Nutzung der Infrastruktur diskriminierungsfrei. Die Infrastrukturgeschäftsfelder werden unverändert als Wirtschaftsunternehmen agieren, Produktionskosten minimieren und Ergebnisse weiter verbessern, um so die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene langfristig zu sichern.

Vor dem Hintergrund der Globalisierung der Verkehrsströme und des demografischen Wandels in Deutschland gilt es, einer Verstärkung der asymmetrischen Auslastung der Schieneninfrastruktur zu begegnen. Reisenden soll langfristig auch abseits der Ballungsräume ein attraktives Mobilitätsangebot zur Verfügung stehen. Die von der Bundesregierung beschlossenen Konjunkturpakete für den Ausbau der Infrastruktur stellen eine zusätzliche Chance dar, unsere Bahnhöfe, Strecken und Anlagen zu modernisieren und unsere Leistungsfähigkeit an das mittelfristig prognostizierte Wachstum der Verkehrsströme anzupassen.

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

Unsere Netzentwicklungsstrategie bildet die langfristige Grundlage für ein qualitativ hochwertiges, zuverlässiges und sicheres Verkehrsangebot auf der Schiene. So werden mittels Aus- und Neubaumaßnahmen Engpässe beseitigt und ausreichende Kapazitäten für zukünftige Verkehrsentwicklungen bereitgestellt. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die kostenoptimierte und bedarfsgerechte Modernisierung und Instandhaltung des bestehenden Schienennetzes. Durch eine integrierte Investitions- und Instandhaltungsplanung, die Bündelung von Baustellen in Korridoren und deren Einarbeitung in den Jahresfahrplan wird ein effizienter Mitteleinsatz sichergestellt und werden die Auswirkungen einer hohen Bautätigkeit für die Kunden im Personen- und Güterverkehr minimiert.

Für die nachhaltige Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität und Verfügbarkeit des Schienennetzes in Deutschland haben wir durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund eine langfristig tragfähige Infrastrukturpartnerschaft abgeschlossen.

Ergänzend wird mit Mitteln aus den Konjunkturprogrammen des Bundes eine Reihe bereits begonnener Bedarfsplanprojekte verstärkt, darunter die Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt und die Ausbaustrecke Berlin – Cottbus. Zusätzlich werden Konjunkturmittel zur Verbesserung der Infrastrukturqualität auf Regionalverkehrsstrecken eingesetzt.

Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe wird in enger Zusammenarbeit mit Bund und Gebietskörperschaften unser kunden- und bedarfsorientierter Modernisierungskurs fortgesetzt. Einen Fokus bildet dabei das Programm »Station 11, 11 Pluspunkte für die Bahnhöfe«, mit dem wir mit differenzierten

Entwicklungskonzepten die Weiterentwicklung und Attraktivitätssteigerung der Bahnhöfe auf Basis einer fokussierten Portfoliostrategie vorantreiben.

Im Rahmen der Konjunkturpakete des Bundes sollen zusätzlich zu den geplanten Investitionen an den Verkehrsstationen fast 3.000 Einzelmaßnahmen an über 2.000 vorwiegend kleinen und mittleren Verkehrsstationen umgesetzt werden. Ende des Berichtsjahres waren Maßnahmen an mehr als 500 Stationen abgeschlossen.

Geschäftsfeld DB Netze Energie

Ziel des Geschäftsfelds DB Netze Energie ist die langfristige Gewährleistung einer sehr hohen Versorgungssicherheit bei Bahnstrom und Diesel. Der Ersatz von Umformerwerken durch moderne Umrichter sowie die Erneuerung von Bahnstromleitungen auch mit Mitteln aus den Konjunkturpaketen unterstützen dieses Ziel nachhaltig. Zusätzlich bewirkt die moderne Technik durch höhere Effizienz die Einsparung von CO₂.

Mit langfristigen Beschaffungsverträgen, dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente und intelligenter Netznutzung sichern wir die EVU gegen negative Effekte aus volatilen Rohstoffpreisen ab. Unter Berücksichtigung der Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit wird der Ausbau der regenerativen Energien im Energiebeschaffungsportfolio vorangetrieben.

Im Jahr 2020 soll der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix mindestens 30% betragen. Unsere Vision ist, bis zum Jahr 2050 einen CO₂-freien Schienenverkehr zu erreichen. Hierzu wurde unter anderem im März 2010 ein langfristiger Liefervertrag für Strom aus dem Windpark Märkisch-Linden des Bremer Energieversorgers swb abgeschlossen. Der Vertrag sieht über eine Laufzeit von 19 Jahren einen jährlichen Strombezug von rund 59 Gigawattstunden (GWh) vor. Daneben treiben wir die Entwicklung neuer Verfahren der umweltfreundlichen Energieerzeugung weiter voran. So wurde im November 2010 ein Kooperationsvertrag mit dem Windenergieunternehmen Enertrag über die Pilotierung eines Wind-Hybridkraftwerks unterzeichnet. Es ist der weltweit erste Versuch, in dem diese Technik angewendet wird. Das Geschäftsfeld DB Netze Energie nutzt das Know-how aus der strukturierten Energiebeschaffung schließlich auch, um Energiedienstleistungen am Markt erfolgreich anzubieten.

Nachhaltigkeit

- ↳ **Nachhaltigkeit als wichtige Grundlage für die Zukunftsfähigkeit**
- ↳ **Weiterentwicklung der Unternehmenskultur angestoßen**
- ↳ **Klimaschutzprogramm und »grüne« Produkte weiterentwickelt**

Mit Nachhaltigkeit lässt sich Zukunft sichern. Gerade im Verkehrssektor ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. Unser Klimaschutzziel schließt daher den gesamten DB-Konzern und alle seine Verkehrsmittel auf der Schiene, der Straße, zu Wasser und in der Luft ein. Wir haben Dienstleistungsangebote entwickelt, mit denen sich der kontinuierlich wachsende Bedarf an Mobilität und Transport umweltfreundlich und ressourcenschonend decken lässt – in Deutschland, Europa und weltweit. Mit unserem Personalmanagement gestalten wir attraktive und familienfreundliche Arbeitsplätze und fördern die Vielfalt der Belegschaft. Angesichts des zunehmenden Fachkräftemangels aufgrund der demografischen Entwicklung ist es für uns umso wichtiger, die Motivation und Beschäftigungsfähigkeit unserer Mitarbeiter nachhaltig zu sichern.

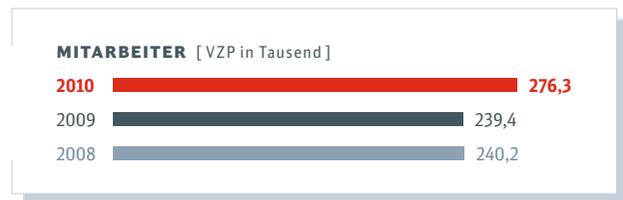
Wir schaffen damit heute bereits die Grundlagen, um auch in Zukunft erfolgreich im Markt bestehen und Arbeitsplätze sichern zu können. Und wir übernehmen Verantwortung für die Gesellschaft, in der wir – das heißt unsere Mitarbeiter, unsere Kunden und unsere Geschäftspartner – auch morgen leben wollen.

Auch im Rahmen unserer Internationalisierung nehmen wir diese Verantwortung aktiv wahr. Auf der Grundlage der Konzerngrundsätze Ethik (Verhaltenskodex), mit denen unsere grundlegenden ethischen Werte und Bekenntnisse definiert wurden, beteiligen wir uns seit 2009 am »UN Global Compact«, einer freiwilligen Wirtschaftsinitiative der Vereinten Nationen mit dem Ziel, die Globalisierung sozialer und ökologischer zu gestalten. Auf dieser Basis haben wir im November 2010 als eine der ersten Eisenbahnen weltweit die »Declaration on Sustainable Mobility&Transport« des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) unterzeichnet, die vom UN Global Compact und vom Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) unterstützt wird.

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit dokumentieren wir in unserem —> *Nachhaltigkeitsbericht* [1], der zuletzt im Jahr 2009 erschienen ist. Er fasst in ganzheitlicher Betrachtung Umwelt- sowie Personal- und Sozialthemen zusammen und stellt umfassend dar, welche Beiträge wir zu einer nachhaltigen Gesellschaft als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leisten. Im Ranking der Nachhaltigkeitsberichte 2009 der 150 größten deutschen Unternehmen haben wir den fünften Platz erreicht und konnten damit unsere Platzierung trotz verschärfter Krite-

rien verbessern (2007: Platz 12). Dabei haben wir erneut den besten Bericht in der Branche »Transport/Logistik/Tourismus« vorgelegt. Das Ranking wird alle zwei Jahre von dem Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) und der Unternehmensinitiative future e.V. unter der Schirmherrschaft des Rates für Nachhaltige Entwicklung und des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales durchgeführt.

MITARBEITER



Auf dem Weg zum weltweit führenden Mobilitäts- und Logistikdienstleister nehmen unsere Mitarbeiter und Führungskräfte eine Schlüsselrolle ein. Ein leistungsfähiges Personalmanagement stärkt sie bei der Erfüllung ihrer Aufgaben und setzt zugleich die richtigen Schwerpunkte für die Zukunft. Der DB-Konzern hat sich mit weiteren 92 Unternehmen in diesem Jahr für das Gütesiegel »Top-Arbeitgeber Deutschland 2010« und mit weiteren 26 Unternehmen für das speziellere Gütesiegel »Top-Arbeitgeber Ingenieure 2010« qualifiziert. Bewertet wurden dabei unter anderem Entwicklungsmöglichkeiten, Innovationsmanagement, Jobsicherheit, Marktposition und Image, Unternehmenskultur, Vergütung und Work-Life-Balance.

Die Zahl der Mitarbeiter wird im DB-Konzern auf Basis von Vollzeitpersonen (VZP) berechnet, um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Auf vergleichbarer Basis liegt die Zahl der Mitarbeiter per 31. Dezember 2010 gegenüber dem Vorjahresende in etwa auf gleichem Niveau.

[1] —> www.db.de/nachhaltigkeitsbericht

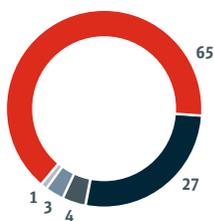
Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern [in VZP per 31.12.]	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	15.270	15.043	+227	+1,5
DB Bahn Regio	29.008	28.668	+340	+1,2
DB Bahn Stadtverkehr	9.009	8.972	+37	+0,4
DB Arriva	36.454	-	+36.454	-
DB Schenker Rail	32.618	34.145	-1.527	-4,5
DB Schenker Logistics	58.671	57.134	+1.537	+2,7
DB Dienstleistungen	25.131	24.460	+671	+2,7
DB Netze Fahrweg	39.849	40.354	-505	-1,3
DB Netze Personenbahnhöfe	4.636	4.601	+35	+0,8
DB Netze Energie	1.536	1.574	-38	-2,4
Sonstige	24.128	24.431	-303	-1,2
DB-KONZERN	276.310	239.382	+36.928	+15,4
- Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen	36.847	37	+36.810	-
DB-KONZERN - VERGLEICHBAR	239.463	239.345	+118	-

Durch die Akquisition des britischen Verkehrsunternehmens Arriva erhöhte sich unsere Mitarbeiterzahl um weitere 36.454 Mitarbeiter. Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands ist dadurch signifikant angestiegen und liegt nun bei 35 % (im Vorjahr: 25 %). Damit arbeitet mittlerweile mehr als jeder dritte DB-Mitarbeiter außerhalb Deutschlands. Im Berichtsjahr war

infolge der konjunkturellen Erholung der Einsatz von Kurzarbeit gegenüber 2009 nur noch in deutlich geringerem Umfang erforderlich. Im DB-Konzern waren insgesamt rund 7.600 Mitarbeiter mit unterschiedlicher Arbeitszeitreduzierung von Kurzarbeit betroffen. Monatlich befanden sich im Berichtsjahr durchschnittlich rund 1.600 Mitarbeiter in Kurzarbeit.

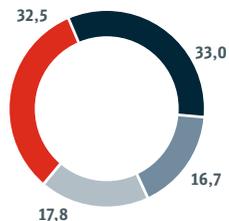
MITARBEITER

Nach Regionen [in %]



- Deutschland
- Übriges Europa
- Asien/Pazifik
- Nordamerika
- Übrige Welt

Nach Bereichen [in %]



- Personenverkehr
- Transport und Logistik
- Infrastruktur
- Sonstige

Nach Geschäftsfeldern [in %]

	2010	2009
DB Bahn Fernverkehr	5,5	6,3
DB Bahn Regio	10,5	12,0
DB Bahn Stadtverkehr	3,3	3,7
DB Arriva	13,2	-
DB Schenker Rail	11,8	14,3
DB Schenker Logistics	21,2	23,9
DB Dienstleistungen	9,1	10,2
DB Netze Fahrweg	14,4	16,9
DB Netze Personenbahnhöfe	1,7	1,9
DB Netze Energie	0,6	0,7
Sonstige	8,7	10,1

Personalpolitik

Mit dem zunehmenden Fachkräftemangel infolge der demografischen Entwicklung sowie den sich verändernden Anforderungen an die Berufsbilder hängt unser dauerhafter Erfolg immer stärker von den Beschäftigten, von ihren Qualifikationen sowie ihrer Leistungsbereitschaft und -fähigkeit ab. Um unsere Zukunftsfähigkeit zu sichern, setzen wir im Bereich der Personalpolitik im Einklang mit der Unternehmensstrategie und unter Berücksichtigung der Entwicklung in den Geschäftsfeldern auf drei Schwerpunkte:

- Personalressourcen mobilisieren,
- Leistungsfähigkeit und -bereitschaft sichern sowie
- Unternehmenskultur weiterentwickeln.

PERSONALRESSOURCEN MOBILISIEREN

Mit dem demografischen Wandel gehen eine deutliche Alterung der Belegschaft sowie die Verknappung der Personalressourcen, vor allem bei Fachkräften, einher. Mit diesen zentralen Herausforderungen für die Personalarbeit steigen die Anforderungen an die Personalsteuerung. Um diese erfüllen zu können, wurde das Projekt Strategische Personalplanung als ein zentrales Personalprojekt aufgesetzt.

Kern des Projekts ist ein Simulationsmodell, das auf Basis der aktuellen Mitarbeiterstruktur die Entwicklung des Personalbestands für die Folgejahre prognostiziert. Das Ergebnis wird ein Set an Maßnahmen sein, um den künftigen Herausforderungen erfolgreich zu begegnen.

NACHWUCHSSICHERUNG

Wir sind nicht nur einer der größten Arbeitgeber, sondern mit durchschnittlich rund 9.000 Auszubildenden, Dual-Studierenden und »Chance plus«-Praktikanten auch einer der größten Ausbilder in Deutschland. Ausbildung und duales Studium sind das Fundament unserer Nachwuchssicherung, über die mehr als 90% der Fachkräfte rekrutiert werden. Rund 2.900 Jugendliche haben im Berichtsjahr eine Berufsausbildung, weitere rund 200 ein duales Studium bei uns begonnen. Zudem erhielten wieder rund 400 Schulabgänger im Rahmen des Praktikantenprogramms »Chance plus« die Möglichkeit, sich für den Einstieg ins Berufsleben fit zu machen.

Neben der Vermittlung fachlicher Kenntnisse und praktischer Fertigkeiten ist der Erwerb von Service-, Sozial- und Methodenkompetenzen wie unternehmerischem Denken, Kundenorientierung, Selbstständigkeit und Teamgeist zentraler Bestandteil der Ausbildung. So feierte das Projekt »Bahn-Azulis gegen Hass und Gewalt« 2010 sein zehnjähriges Jubiläum. Dabei engagieren sich Auszubildende des ersten Lehrjahres gegen Fremdenfeind-

lichkeit und für mehr Toleranz in der Gesellschaft. Bislang haben sich über 7.200 Auszubildende mit rund 800 Projekten an dem Wettbewerb beteiligt.

Der zunehmende Wettbewerb um Talente erfordert eine Intensivierung der Personalmarketing-Aktivitäten. Mit mittlerweile 340 Schulkooperationen und der engen Zusammenarbeit mit ausgewählten Universitäten und Fachhochschulen sind wir auf den Bewerbermärkten sehr gut vertreten. Seit Anfang des Berichtsjahres werben wir als Arbeitgeber ausschließlich mit eigenen Mitarbeitern.

LEISTUNGSFÄHIGKEIT UND -BEREITSCHAFT SICHERN

TARIFRUNDE 2010

Die nachhaltige Sicherung der Leistungsfähigkeit und Motivation der Mitarbeiter ist für uns von entscheidender Bedeutung. Die Beschäftigungsbedingungen müssen deshalb konzernweit krisen- und demografiefest, für Engpassgruppen ausreichend attraktiv und zugleich finanzierbar bleiben. Für die Gewerkschaften steht die im Jahr 2010 begonnene Tarifrunde in engem Zusammenhang mit dem Abschluss flächendeckender Tarifstandards in Deutschland. Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) forderte für alle Lokomotivführer einen bundesweiten Rahmentarifvertrag und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) für alle sonstigen Beschäftigten im Schienenpersonennahverkehr einen Branchentarifvertrag. Wir unterstützen das Ziel der Einführung flächendeckender Beschäftigungsstandards.

Die Tarifverhandlungen waren im Berichtsjahr noch nicht abgeschlossen. Im Dezember 2010 erhielten alle Beschäftigten, für deren Gesellschaften in der laufenden Entgeltrunde verhandelt wurde, eine Einmalzahlung in Höhe von 300 € und zusätzlich eine Erfolgsbeteiligung in Höhe von 200 €. Die Zahlungen werden am Ende der Verhandlungen in den Tarifabschluss einbezogen.

Im Januar 2011 haben der DB-Konzern und die EVG in der → *Tarifrunde 2010* [1] eine Einigung erzielt.

KONZERNARBEITSMARKT

Die deutlich erhöhten Mitarbeiterzugänge auf dem Konzernarbeitsmarkt infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise konnten zügig wieder in neue Arbeit gebracht werden. Derzeit finden drei von vier Mitarbeitern, die von einem Beschäftigungswegfall betroffen sind, unmittelbar eine neue Beschäftigung im DB-Konzern. Diese Vermittlungsquote konnte trotz Wirtschafts- und Finanzkrise gehalten werden. Es ist noch stärker als bisher gelungen, über bedarfsorientierte Qualifizierungsmaßnahmen Personalüberhänge schnell und gezielt in neue Aufgabenfelder zu vermitteln.

NACHHALTIGE PERSONALENTWICKLUNG

Strategisches Ziel der Personalentwicklung ist es, alle Voraussetzungen zu schaffen, um die Kompetenzen und das Engagement der Beschäftigten zu stärken. Wir setzen auf die unternehmensinterne Entwicklung von Fach- und Führungskräften, denn rund 90 % dieser Positionen werden intern besetzt. Die systematische Förderung von Leistungs- und Potenzialträgern ist ein wichtiges Instrument zur Sicherung des internen Nachfolgebedarfs. Gleichzeitig sind überzeugende Entwicklungs- und Qualifizierungsmöglichkeiten im zunehmend härter werdenden Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte ein entscheidendes Instrument, um von außen Mitarbeiter zu gewinnen.

UNTERNEHMENSKULTUR WEITERENTWICKELN

KULTURENTWICKLUNGSPROZESS

Unsere Unternehmenskultur orientiert sich an Offenheit, Vertrauen, Vielfalt und einem partnerschaftlichen Umgang miteinander. Auf Basis der Ergebnisse einer Analyse der Unternehmenskultur haben wir einen langfristig angelegten Prozess zur Kulturentwicklung unter breiter Einbindung von Führungskräften und Mitarbeitern gestartet.

DIVERSITY

Jeder einzelne Mitarbeiter trägt mit seiner Individualität zu unserem Erfolg bei. Mit dem Bekenntnis zu Heterogenität und zielgruppenspezifischen Programmen möchten wir den Herausforderungen der demografischen Entwicklung begegnen und die internationale Ausrichtung unterstützen. Als ein Arbeitsschwerpunkt wurde die Steigerung des Frauenanteils insgesamt und in Führungspositionen identifiziert. Die ersten Programme zur Umsetzung der Maßnahmen wurden entwickelt und werden derzeit umgesetzt. Für das bereits gezeigte Engagement für die Chancengleichheit von Männern und Frauen wurde der DB-Konzern im Berichtsjahr zum fünften Mal mit dem → »Total E-Quality«-Prädikat [1] ausgezeichnet.

UMWELT

Umwelt- und Klimaschutz sind fester Bestandteil unserer → *Unternehmenspolitik* [2]. Im Berichtsjahr haben wir das Klimaschutzprogramm und unsere »grünen« Produkte weiterentwickelt. Drei Stoßrichtungen bestimmen dabei unsere Klimaschutzaktivitäten:

- Klimaschutz durch hohe Energieeffizienz in Betrieb und Produktion,
- Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und Erhöhung des Anteils regenerativer Energien im Bahnstrommix,
- Entlastung der Umwelt mit grünen Produkten.

Mit dieser Ausrichtung arbeiten wir an unserer Vision, im Jahr 2050 einen CO₂-freien Schienenverkehr auf Basis erneuerbarer Energien zu fahren. Das Zwischenziel für 2020 ist, den Anteil regenerativer Energien am Traktionsstrommix auf mindestens 30 % zu steigern. Im Frühjahr 2010 haben wir den ersten ausschließlich für uns genutzten Windpark in Märkisch-Linden bei Neuruppin in Brandenburg unter Vertrag genommen. 20 Windräder sollen dort jährlich 59 GWh Strom produzieren. Der Stromliefervertrag über den Bezug der elektrischen Energie hat eine Laufzeit von 19 Jahren.

Die im Vorjahr mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie gegründete Plattform »Eco Rail Innovation (ERI)« hat im September auf der Eisenbahnmesse Innotrans die Ergebnisse einer durch die wissenschaftlichen Institute InnoZ und SCI erstellten Studie vorgestellt. Im Mittelpunkt des Gemeinschaftsprojekts steht die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätstechnologien. Vor allem die Entwicklung emissionsarmer und energieeffizienter Komponenten und Antriebssysteme, wie beispielsweise Energiespeicher für Schienenfahrzeuge, sollen vorangetrieben werden, um die Zukunftsfähigkeit des Bahnsektors zu stärken.

Die im Berichtsjahr erfolgte Auslieferung der ersten von 130 Rangierlokomotiven der Baureihe 261 mit Partikelfiltern ist ein Meilenstein in der Minderung von Luftschadstoffemissionen. Die Filter reduzieren den Partikelaustritt der Dieselmotoren um bis zu 97 %, sodass bereits vorzeitig die erst ab dem Jahr 2012 geltenden Grenzwerte für Partikel eingehalten werden. Über 90 % der im Berichtsjahr in Betrieb genommenen rund 280 neuen Busse (ohne Arriva) sind mit dem »Blauen Engel« ausgezeichnet. Damit verbunden ist die Einhaltung der strengen Abgasschadstoffnorm EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle). Außer durch die Einhaltung strenger Abgasgrenzwerte zeichnen sich diese Fahrzeuge aber auch durch eine umweltfreundliche Lackierung sowie besonders geringe Lärmemissionen aus.

Wir sehen eine ökonomisch, ökologisch und sozial ausgerichtete Unternehmenspolitik nicht nur als gesellschaftliche Aufgabe. Sie ist zugleich der Schlüssel zu unternehmerischem Erfolg. Unsere Umweltstrategie setzt dabei die Maßstäbe für anspruchsvolle Umweltziele im Unternehmen.

CO₂-freie Reisen und Transporte mit Umwelt-Plus und Eco Plus

Unser Angebot an CO₂-freien Reisen und Transporten auf der Schiene erfreute sich im Berichtsjahr wachsenden Zuspruchs. Im Personenverkehr sind neben mehreren Unternehmen auch die Bundesregierung und ihre nachgeordneten Dienststellen sowie das Land Rheinland-Pfalz Nutzer von bahn.corporate Umwelt-Plus für Firmenkunden, das CO₂-freie Reisen auf der Schiene ermöglicht. Für Eco Plus, das CO₂-freie Angebot im Schienengüterverkehr, konnten die ersten Kunden gewonnen werden. Berücksichtigt man auch die von unseren Mitarbeitern unternommenen ebenfalls CO₂-freien Geschäftsreisen auf der Schiene, wurden die Klimabilanzen der beteiligten Unternehmen im Berichtsjahr um insgesamt 42.000 t CO₂ entlastet.

Unsere CO₂-freien Angebote wurden unter anderem auf die Fahrtziel-Natur-Reisen von Ameropa und »Rail-inclusive-tours«-Tickets ausgedehnt. Mit der S-Bahn Hamburg sind die Kunden automatisch CO₂-frei unterwegs. Sie fährt seit Januar 2010 nur noch mit Ökostrom und vermeidet so jährlich 200.000 t CO₂ im Vergleich zur Pkw-Nutzung. Auch unser Nahverkehr im Saarland fährt seit Mitte 2010 ausschließlich mit Ökostrom. Die dafür benötigten Mengen an regenerativ erzeugtem Strom beschafft die DB Energie GmbH zusätzlich und speist sie in das Bahnstromnetz ein. Der TÜV SÜD zertifiziert die Stromherkunft. Die Kunden erhalten am Jahresende eine Bescheinigung ihrer CO₂-Einsparung mit dem Prüfsiegel des TÜV.

Die Strommenge wird mit dem —> *UmweltMobilCheck (UMC)* [1] ermittelt. Der Umweltrechner ist unter der Reiseauskunft für alle Internetnutzer verfügbar. Er ermittelt den Energieverbrauch sowie den CO₂- und Schadstoffausstoß der Eisenbahn im Vergleich zu Pkw und Flugzeug auf einer beliebigen Strecke in Deutschland und weiten Teilen Europas.

Mit 10% der Mehreinnahmen aus den Umwelt-Plus- und Eco-Plus-Angeboten unterstützen wir die Errichtung neuer Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energie. Im Berichtsjahr haben wir der Enertrag AG zugesagt, die Errichtung eines Hybridkraftwerks in Prenzlau zu unterstützen. Das technologisch wegweisende Kraftwerk speichert überschüssigen Windstrom in Form von Wasserstoff, der in windarmen Zeiten in einem Blockheizkraftwerk verstromt werden kann.

Unsere CO₂-freien Angebote sind im Berichtsjahr mit unterschiedlichen Preisen ausgezeichnet worden, darunter der Öko-Globe 2010 in der Kategorie »Mobilitätsprojekte und Visionen« für die CO₂-freie S-Bahn Hamburg sowie der Ecotrophea, der Umweltpreis des Deutschen Reiseverbands e.V. (DRV).

CO₂-FREIE MOBILITÄTSKETTEN MIT ELEKTROMOBILITÄT

Mit dem Fortschreiten der Entwicklung von elektrisch angetriebenen Kraftfahrzeugen und Fahrrädern sehen wir die Chance, die sogenannte letzte Meile komplett »zu vergreenen«. In Verbindung mit einem CO₂-freien Schienenverkehr können so zukünftig CO₂-freie Mobilitätsketten angeboten werden. Dadurch können Kunden ihre individuelle klimafreundliche Reiseroute von Haustür zu Haustür planen. Da die Reichweiten der Elektroautos wegen der Speicherkapazität der Batterien geringer sind als bei Fahrzeugen mit Verbrennungstechnik, können elektrisch angetriebene Fahrzeuge den Schienenverkehr gut ergänzen.

Daher beteiligen wir uns an Projekten wie BeMobility – BerlinElektroMobil, – um Kundenwünsche zu ermitteln, und haben mit der »Elektrifizierung« von DB-Carsharing begonnen (e-Flinkster). Seit August 2010 können in verschiedenen deutschen Städten (unter anderem Frankfurt am Main und Berlin) e-Flinkster über das Internet gebucht und ausgeliehen werden.

BERECHNUNG DER UMWELTBILANZ IM GÜTERVERKEHR ERWEITERT

Im Berichtsjahr haben wir den —> *Umweltrechner EcoTransIT World* [2] gemeinsam mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) und weiteren sechs europäischen Schienenverkehrsunternehmen erweitert. Jetzt ermittelt er den Energieverbrauch, den CO₂- und den Schadstoffausstoß für beliebige Gütertransporte erstmalig weltweit und für alle Verkehrsmittel. So können Kunden ihre globalen Logistikketten optimieren und die Umweltwirkungen der Transporte fundiert berechnen. Bisher konnte der Internetrechner lediglich Transportrouten innerhalb Europas berechnen. EcoTransIT World ist im Internet frei verfügbar.

[1] —> www.bahn.de/umc

[2] —> www.ecotransit.org

KONZERNWEITES KLIMASCHUTZPROGRAMM**VORANGEBRACHT**

Bis zum Jahr 2020 sollen die konzernweiten spezifischen, also auf die Verkehrsleistung bezogenen CO₂-Emissionen um 20 % im Vergleich zum Jahr 2006 sinken. Obwohl die absoluten CO₂-Emissionen insbesondere im Güterverkehr im Vergleich zum

Krisenjahr 2009 leicht gestiegen sind, konnten die spezifischen Emissionen dennoch reduziert werden. Nach derzeitigem Datenstand sind unsere weltweiten spezifischen CO₂-Emissionen zwischen den Jahren 2006 und 2010 insgesamt um rund 4,4 % gesunken.

Energieverbrauch und CO₂-Emissionen im Schienenverkehr weiter reduziert

Ausgewählte Kennzahlen - Schienenverkehr in Deutschland	2010	2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Spezifischer Primärenergieverbrauch Schienenpersonenverkehr in MJ ¹⁾ /Pkm	1,01	1,07	- 0,06	- 5,6
Spezifischer Primärenergieverbrauch Schienengüterverkehr in MJ ¹⁾ /tkm	0,38	0,40	- 0,02	- 5,0
Spezifische Kohlendioxidemissionen Schienenpersonenverkehr in g/Pkm	58,0	60,6	- 2,6	- 4,3
Spezifische Kohlendioxidemissionen Schienengüterverkehr in g/tkm	21,9	22,6	- 0,7	- 3,1
Emissionen von Rußpartikeln der Dieselfahrzeuge im Schienenverkehr in t	191	199	- 8	- 4,0
Stickoxidemissionen der Dieselfahrzeuge im Schienenverkehr in t	10.724	11.357	- 633	- 5,6

¹⁾ Megajoule

Die Daten für das Jahr 2010 entsprechen den per 16. Februar 2011 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Seit dem Jahr 1990 haben wir unsere spezifischen CO₂-Emissionen im Schienenverkehr in Deutschland um 43 % reduziert. Im Schienenpersonenverkehr konnten die CO₂-Emissionen um 4,3 % auf 58 g/Pkm gesenkt werden. Der Wert reduzierte sich dabei um 6,9 % im Fernverkehr und um 1,7 % im Nahverkehr. Im Schienengüterverkehr verbesserte sich der Wert um 3,1 % auf 21,9 g/tkm. Dies sind weitere Beiträge zum Klimaschutz im Schienenverkehr, der damit seinen Umweltvorsprung weiter ausgebaut hat. Im Schienenverkehr spielt der höhere Anteil regenerativer Energien eine essenzielle Rolle für die Senkung der CO₂-Emissionen. Im Berichtsjahr stieg deren Anteil nach derzeitiger Datenlage im Bahnstrommix auf 19,8 %.

Auch die absoluten Emissionen der Rußpartikel und Stickoxide sind im Schienenverkehr im Berichtsjahr leicht gesunken.

Daten für DB Schenker Logistics sind in der zweiten Jahreshälfte 2011 verfügbar → [1].

Schienenverkehrslärm reduziert

Wir wollen den Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2000 halbieren. Ein wichtiger Baustein ist dabei das im Jahr 1999 gestartete Lärmsanierungsprogramm des Bundes, das wir umsetzen. Bis Ende des Berichtsjahres wurden mit rund 960 km 28 % der insgesamt 3.400 km, die im Lärmsanierungsprogramm enthalten sind, saniert. Hierbei haben wir im Zeitraum 1999 bis 2010 Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 332 km erstellt und fast 44.000 Wohnungen mit Schallschutzfenstern oder anderen Maßnahmen zum Lärmschutz, wie beispielsweise gedämmten Dächern, ausgestattet. Im Berichtsjahr haben wir 53 km Schallschutzwände an bestehenden Strecken errichtet und in 3.500 Wohnungen Maßnahmen zur Lärminderung durchgeführt.

DB Schenker Rail erhöhte die Zahl der mit Verbundstoffbremssohlen, der sogenannten Flüsterbremse, ausgestatteten Güterwagen um rund 1.100 auf rund 6.350 bis Ende des Jahres 2010. Diese Technologie senkt den Lärm eines vorbeifahrenden Zuges um 10 Dezibel (db(A)), was einer wahrgenommenen Halbierung entspricht. Mit Fördermitteln des Bundes können wir die pilothafte Umrüstung von rund 1.250 Güterwagen aus dem Bestand auf leisere Verbundstoffbremssohlen durchführen.

DB Schenker Rail ist bislang das einzige Unternehmen, das im Rahmen des Projekts »Leiser Rhein« Mittel zur Umrüstung von Bestandsgüterwagen beantragt hat. Die Umrüstung dieser Wagen, die vorrangig im Rheinkorridor eingesetzt werden, soll wichtige Erkenntnisse für die weitere Umrüstung der Flotte bringen. Im Jahr 2011 sollen die ersten umgerüsteten Wagen zum Einsatz kommen.

Aus dem —> *Konjunkturpaket II* [1] des Bundes fließen insgesamt 100 Mio. € in Pilotprojekte zur Erprobung innovativer Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen an der Infrastruktur. Dadurch können innovative Verfahren und Technologien der Infrastruktur auf ihre Wirkung überprüft und in konkreten lärmbelasteten Regionen eingesetzt werden.

GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

»Zukunft bewegen« ist für uns nicht nur der Leitgedanke für unsere wirtschaftliche Entwicklung, sondern auch für die gesellschaftliche Verantwortung, die wir wahrnehmen. Als einer der größten Arbeitgeber und Ausbilder Deutschlands haben wir eine besondere Verantwortung – für Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und die Gesellschaft insgesamt. Die Förderung von Kindern und Jugendlichen liegt uns besonders am Herzen. Bildung und Sport sind dabei die Themenfelder, auf die sich unsere Aktivitäten konzentrieren.

In der Gesellschaft unterstützen wir zahlreiche kulturelle, soziale und sportliche Einrichtungen, Initiativen und Aktivitäten. Der Schwerpunkt liegt dabei ebenfalls im Kinder- und Jugendbereich. In der Wissensgesellschaft von heute und morgen sind Bildung und Ausbildung das größte Kapital. Sie zu vermitteln ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, bei deren Bewältigung wir uns aktiv einbringen. So engagieren wir uns seit dem Jahr 1996 als Partner und Mitglied der Stiftung Lesen für die Stärkung der Lese- und Vorlesekultur in Deutschland.

Die soziale Integration von in Not geratenen Kindern und Jugendlichen ist das Ziel der überregional tätigen Stiftung Off Road Kids. Seit dem Jahr 1994 fördern wir die Stiftung und ermöglichen den Streetworkern Mobilität in ganz Deutschland.

Die Sportförderung genießt bei uns auch einen hohen Stellenwert, vermittelt sie doch gleichermaßen Freude an der Bewegung und Werte wie Leistungsbereitschaft und Teamgeist, Fair Play und soziale Integration. Sie liefert Leitbilder, die Vorbildfunktion für Kinder und Jugendliche haben. Dies gilt besonders für »Jugend trainiert für Olympia«. Als langjähriger offizieller Mobilitätspartner dieser größten Schulsportveranstaltung der Welt sorgen wir für die kostengünstige An- und Abreise der Teilnehmer sowie die Organisation ihrer Unterbringung. Ein Zeichen für die Werte des Sports setzen wir auch mit der seit dem Jahr 2002 bestehenden engen Partnerschaft mit dem Deutschen Behindertensportverband. Dazu gehören gleichermaßen unser neues Engagement im Rahmen von »Jugend trainiert für Paralympics«, mit dem wir einen Beitrag für den Schulsport und für die gesellschaftliche Integration von Schülerinnen und Schülern mit Behinderung über den Sport leisten, sowie der Transport der Sportgeräte für die Paralympics 2010 in Vancouver/Kanada durch DB Schenker.

Neben der Förderung des Spitzensports, unter anderem als Partner mehrerer Fußball-Bundesligisten sowie als Nationaler Förderer der FIFA-Frauen-Weltmeisterschaft Deutschland 2011, setzt unser Engagement auch an der Basis und damit der Zukunft der jungen Generation an. Mit der Verleihung des DB Nachwuchs-Förderpreises würdigen wir das Engagement vieler Menschen für Kinder und Jugendliche an der Basis des Fußballs. Diese gelebte Integration ist für die Zukunft der Gesellschaft ebenso wichtig wie die Vermittlung von Einsatzfreude und der Gemeinschaftssinn, den junge Menschen in den DB Fußball Camps erleben. Die Förderung von Toleranz, Teamfähigkeit, Kulturtechniken und Bildungsperspektiven und damit einen Beitrag zur Gestaltung unserer Gesellschaft zu leisten ist uns ein wichtiges Anliegen. Nachhaltiges Engagement bedeutet für das Unternehmen eine Investition in die Jugend.

Technik und Einkauf

- ↳ **Sicherstellung der Effizienz des Rad-Schiene-Systems im Fokus**
- ↳ **Neuausrichtung des Technik-Ressorts durch Masterplan T**
- ↳ **Einkaufsvolumina wieder deutlich angestiegen**

Das Vorstandsressort Technik gewährleistet die Effizienz des Rad-Schiene-Systems und damit den wirtschaftlichen, umweltfreundlichen und zuverlässigen Bahnbetrieb der Zukunft. Die technische Kompetenz für das Gesamtsystem Eisenbahn, die Beschaffung und die zentrale Sicherheits- und Qualitätsfunktion ist im Systemverbund gebündelt. Die betriebliche Sicherheit steht dabei im Vordergrund.

MASTERPLAN T ZUR NEUAUSRICHTUNG DES TECHNIK-RESSORTS

Aufgabe des im Herbst 2009 neu implementierten Technik-Ressorts ist es, ein technisch einwandfreies, umweltfreundliches und wirtschaftliches System Bahn zu gewährleisten. Um diese konzernübergreifenden Aufgaben zu erfüllen, erfolgt eine Neuausrichtung des Technik-Ressorts, die im Berichtsjahr begonnen hat. Dazu wurde das Projekt Masterplan T gestartet. Ziel des Projekts ist, das Technik-Ressort auf die Anforderungen des Marktes und der internen Kunden auszurichten.

Beim Ausrollen des Projekts Masterplan T haben Themenbereiche mit hoher operativer oder strategischer Dringlichkeit Priorität. In einer ersten Welle stand bis zur Mitte des Berichtsjahres der bisherige Systemverbund mit seinen Bereichen Eisenbahnbetrieb, Technik, Beschaffung und Qualität im Fokus der analytischen Betrachtung. Alle Bereiche des Technik-Ressorts wurden in den folgenden Monaten nach identischer Vorgehensweise untersucht. Die Untersuchung beinhaltete die Analyse der Ausgangssituation in den Leistungsfeldern, die Ableitung erforderlicher Weiterentwicklungen und in der möglichen Konsequenz eine Neuausrichtung. Der Masterplan T ist in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres in das TechnikOptimierungsprogramm (TOP)

überführt worden. TOP ist das Umsetzungsprogramm für die zu bearbeitenden Themen der Neuausrichtung. Mit TOP wird gewährleistet, dass die gesetzten Ziele des Ressorts erreicht werden. TOP wird durch umfangreiche Weiterbildungsmaßnahmen und einen intensiven Changemanagementprozess begleitet.

Die Neuordnung des Ressorts Technik umfasst unter anderem die Einrichtung der Funktion eines Chief Technology Officer für das technische System Eisenbahn, eines Chief Procurement Officer für die Beschaffung und eines Chief Quality Officer für das Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystem.

TECHNIK

Aus den Analyseergebnissen zu den derzeitigen technischen Problemen ergibt sich unter anderem, dass das Rollenverständnis zwischen dem DB-Konzern und der Industrie überarbeitet werden muss. Vor der Bahnreform im Jahr 1994 hatte die Deutsche Bundesbahn beim Bau neuer Fahrzeuge die Rolle des Systemintegrators inne. Diese Aufgabe ist mit der Umsetzung der Bahnreform auf die Industrie übergegangen. In der daraus resultierenden Rollenverteilung bestehen allerdings auch heute noch Defizite, die es zu beseitigen gilt.

Im Berichtsjahr haben wir – auch in Kooperation mit der Industrie – einen Maßnahmenkatalog erarbeitet, um die Fahrzeugentwicklung auf ein qualitativ verbessertes Niveau zu stellen. Zu diesem Katalog gehört die Einführung von Meilensteinen bezüglich Qualität und Design für den gesamten Entwicklungs- und Fertigungsprozess. Dies umfasst die Prüfung bestimmter Qualitätskriterien zu fest vereinbarten Terminen wie zum Beispiel Umsetzung technischer Spezifikationen, Fertigungsqualität und Vollständigkeit von technischen Unterlagen. All diese Themen fließen in ein Handbuch für die Branche ein, das wir zurzeit erstellen und das Bestandteil neuer Verträge wird. Des Weiteren soll dadurch auch eine Verkürzung der langwierigen Zulassungsprozesse durch das EBA erreicht werden.

Das Beherrschen und das Weiterentwickeln des Systems Eisenbahn erfordern umfassendes Fachwissen über das Zusammenwirken von Betrieb, Infrastruktur und Fahrzeugtechnik. Ebenso gehört die Expertise in bahntechnischen Spezialgebieten dazu. Unser eisenbahntechnisches Know-how genießt weltweit einen sehr guten Ruf. Die Begleitung von Produktionsmitteln im laufenden Betrieb, Prüfaufträge im In- und Ausland sowie das Management komplexer Fahrzeugprojekte und Redesignprojekte für ganze Fahrzeugflotten sind Beispiele für die nachgefragten Leistungen aus dem Bereich Technik.

Für den Personenverkehr entwickeln wir zahlreiche Redesignprojekte, um Fahrzeuge zu modernisieren und den Anforderungen der Kunden entsprechend umzurüsten. So sind im Rahmen eines Vorprojekts die Anforderungen für eine weitere Nutzungszeit von 15 Jahren für unsere ICE-2-Flotte festgelegt worden. Ende des Berichtsjahres wurde der erste Musterzug im Werk Nürnberg umgebaut und modernisiert. Bis zum Jahr 2012 wird der Umbau der weiteren 43 Züge sukzessive durchgeführt.

Im Berichtsjahr war das Thema Radsätze von großer Bedeutung. Aufgrund der anhaltenden technischen Probleme sind neue *→ Instandhaltungsintervalle* [1] für die Radsatzwellen von Bestandsfahrzeugen festgelegt worden. Für die Züge der ICE-3- und ICE-T-Flotten werden durch die Industrie neue Radsatzkonstruktionen gefertigt, die anschließend den Zulassungsprozess durchlaufen müssen. Ebenso sind für die Berliner S-Bahn neue Räder und Radsatzwellen entwickelt und zur Zulassung gebracht worden. Des Weiteren wurden auf EU-Ebene international gültige Vorgaben für die *→ Instandhaltung von Güterwagenradsatzwellen* [2] erarbeitet.

Prüf- und Zulassungsaufträge werden sowohl für konzerninterne als auch für konzernexterne Kunden ausgeführt. Im Bereich DB Systemtechnik ist unser eisenbahntechnisches Know-how gebündelt. DB Systemtechnik bietet den Herstellern die Einbindung seiner zertifizierten Prüfstelle bereits in einer frühen Phase der Entwicklung an. Diese frühzeitige Beratung über Zulassungs- und Prüfanforderungen ermöglicht gerade bei europäischen Zulassungsverfahren eine Optimierung des Aufwands und beschleunigt den Zulassungsprozess erheblich. Im Berichtsjahr wurden so im Auftrag der Industrie für Fahrzeuge wie Desiro, E-Lok Vectron, ETR610, X61, XRE und TGV Duplex in Deutschland und weiteren Ländern Europas Zulassungsuntersuchungen durchgeführt.

Gesamthafte Systemoptimierungen, die die technische Weiterentwicklung von Infrastruktur und Fahrzeugen umfassen, sind von großer Bedeutung für den Verkehrsträger Schiene. Aus dieser Aufgabe heraus sind wir Treiber von technischen Innovationen, die im Interesse des unternehmerischen Erfolgs erforderlich sind und zu einer kontinuierlichen Erhöhung der Produktionseffizienz sowie einer Steigerung der Betriebsqualität beitragen. So wurde im Berichtsjahr das Projekt »GZ 1.000« abgeschlossen, mit dem die Machbarkeit für Güterzüge mit einer Länge bis zu 1.000 m nachgewiesen wurde.

Forschung und Entwicklung

Wir betreiben als Dienstleistungskonzern keine eigene Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Aufgrund unserer technischen Kompetenz und unserer Betreibererfahrung initiieren wir jedoch anwenderorientierte Entwicklungen und unterstützen die Industrie unter anderem durch breit angelegte Testbetriebe.

EINKAUF

Im Einkauf ist die Beschaffung von Materialien und Dienstleistungen über den externen Lieferantenmarkt ein wesentlicher Hebel, um Prozesse zu steuern und auf Kostenstrukturen Einfluss zu nehmen. Mit einer konzernweit einheitlichen Beschaffungspolitik werden standardisierte Abwicklungsprozesse angewendet und ein einheitlicher Auftritt am Markt gewährleistet.

Das Berichtsjahr stand noch zum großen Teil im Zeichen der Nachwirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise. Zur Gegensteuerung haben wir im Bereich Einkauf ein Programm zur Optimierung der Beschaffungsleistung aufgesetzt. Im Rahmen dieses Programms sind sämtliche Warengruppen einer systematischen Analyse von Bedarfen und Potenzialhebeln unterzogen worden.

Wesentliches Kriterium sind hier optimierte Life-Cycle-Kosten. Neben den unmittelbaren Aufwandsthemen standen vor allem kapitalintensive Investitionen im Vordergrund, um die Kapitalbindung zu optimieren.

Die Aktivitäten sind durch einen parallelen Start von internationalen Beschaffungsteams unterstützt worden. Diese haben die Aufgabe, im weltweiten Lieferantenkontext Best-Buy-Strategien umzusetzen. Damit sind Einsparungen erzielt und in weltweiten Rahmenverträgen verankert worden.

Neben den unmittelbaren Programmbausteinen zur Optimierung der Beschaffungsleistung sind wesentliche Instrumente für den strategischen Einkauf vorangebracht worden: Im Berichtsjahr erfolgte die Einführung eines neuen Lieferantenmanagements. Dies ist ein definierter Gesamtprozess, der Lieferanten qualifiziert, bewertet und entwickelt. Mit durchgängiger IT-Unterstützung wird ein Instrument für den strategischen Einkauf geschaffen, um das Lieferantenportfolio systematisch zu entwickeln, dessen Qualität zu steigern und Innovationen anzustoßen. Dies umfasst auch die Erstellung der entsprechenden inhaltlichen Konzepte. Die Lieferantenbewertung greift ab dem Jahr 2011.

Das Auftragsvolumen lag im Berichtsjahr mit insgesamt 22,8 Mrd. € oberhalb des Niveaus des Vorjahres (im Vorjahr: 19,2 Mrd. €). Vor allem die bei Frachtführern eingekauften Fracht- und Speditionsleistungen in Höhe von 9,8 Mrd. € lagen deutlich über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 7,3 Mrd. €). Daneben liegen industrielle Produkte mit einem Auftragsvolumen in Höhe von 4,2 Mrd. € (im Vorjahr: 3,5 Mrd. €) über dem Vorjahreswert. Die Bau- und Ingenieurleistungen belaufen sich auf ein Auftragsvolumen von 3,8 Mrd. € (im Vorjahr: 4,0 Mrd. €).

Auch der Bezug von Dienstleistungen Dritter lag mit einem Auftragsvolumen in Höhe von 2,7 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 2,3 Mrd. €). Im Bereich der leistungsgebundenen Energien und Kraftstoffe liegt das Auftragsvolumen mit 2,3 Mrd. € leicht oberhalb des Vorjahresniveaus (im Vorjahr: 2,1 Mrd. €).

Zu den großen Vergaben gehörten im Berichtsjahr unter anderem:

- Fahrzeugabrufe im Geschäftsfeld DB Bahn Regio von mehr als 1,2 Mrd. €,
- Vergabe der Bauprojekte im Rahmen VDE 8 von zusammen rund 425 Mio. €,
- Vergabe »Feste Fahrbahn« im Katzenbergtunnel mit rund 30 Mio. €,
- Vergaben im Rahmen des Redesigns für S-Bahnen, unter anderem für Klimaanlage, von rund 70 Mio. €,
- Fortsetzung des Ersatzteilprogramms für Motoren von rund 12 Mio. €,
- Vergabe großer Projektpakete bei Elektronischen Stellwerken (ESTW), zum Beispiel im Großraum Berlin, von zusammen rund 48 Mio. € und
- Vergabe diverser Rahmenverträge für Sicherungsanlagen bei Bahnübergängen von zusammen rund 45 Mio. €.

Struktur Auftragsvolumen [in %]



Weitere Informationen

- **Schlichtungsprozess zum Projekt Stuttgart 21 durchgeführt**
- **Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche teilweise abgeschlossen**
- **Rahmenbedingungen im Fernbuslinienverkehr verändern sich**

DEUTSCHLAND VON DER EU-KOMMISSION WEGEN ANGENBLICH MANGELHAFTER UMSETZUNG DES ERSTEN EISENBAHNPAKETS VERKLAGT

Die Europäische Kommission hat am 24. Juni 2010 entschieden, gegen Deutschland und zwölf weitere EU-Mitgliedsstaaten Klage vor dem Europäischen Gerichtshof zu erheben. Den betroffenen Staaten wird eine angeblich mangelhafte Umsetzung der Vorschriften des ersten europäischen Eisenbahnpakets, insbesondere der Entflechtungsvorgaben, vorgeworfen. Parteien des Vertragsverletzungsverfahrens sind die Europäische Kommission und die Bundesrepublik Deutschland. Die Bundesregierung hat die Vorwürfe der Kommission vollumfänglich zurückgewiesen. Auch der DB-Konzern ist der Auffassung, dass die Argumente der Kommission nicht belastbar sind. Die DB Netz AG ist in ihren Entscheidungen über Trassenzugang und Trassenentgelte unabhängig von anderen Unternehmen des DB-Konzerns. Die in Deutschland gewählte Holdingstruktur wird vom europäischen Eisenbahnrecht ausdrücklich zugelassen.

BEIHILFEBESCHWERDE VERKEHRSVERTRAG BERLIN UND BRANDENBURG

Die Veolia Verkehr GmbH (Veolia, vormals Connex Regiobahn GmbH) hat im August 2003 bei der Europäischen Kommission eine Beschwerde wegen der angeblichen Gewährung rechtswidriger Beihilfen eingereicht. Gegenstand des Verfahrens ist der Abschluss eines Verkehrsvertrags zwischen der DB Regio AG und den Bundesländern Berlin und Brandenburg. Veolia ist der Auffassung, dass es sich bei der von der DB Regio AG erhaltenen vertraglichen Vergütung (Bestellerentgelte) um eine Beihilfe im Sinne der europarechtlichen Vorschriften handele.

Die Kommission hat mit Beschluss vom 23. Oktober 2007 das förmliche Prüfverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland (Bund) eingeleitet. Sowohl der Bund als auch die DB Regio AG haben in ihren Stellungnahmen ausgeführt, dass aus ihrer Sicht keine Beihilfe vorliegt. Wann die Europäische Kommission eine Entscheidung fällt, lässt sich derzeit nicht absehen. Die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens ist ein Verfahrensschritt und greift den Ergebnissen der Kommissionsprüfung in keiner Weise vor.

SCHLICHTUNG ZUM PROJEKT STUTTGART 21

Mit einer abschließenden Bewertung durch den Schlichter Dr. Heiner Geißler endeten am 30. November 2010 die rund sechswöchigen Schlichtungsgespräche zum Projekt Stuttgart 21.

Im Kern bestätigte der Schlichter das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm. Er verband diese Bestätigung allerdings mit Auflagen, die bei der weiteren Planung des Projekts berücksichtigt werden sollen. Neben einer Reihe von Themenbereichen wie dem Erhalt und der Umpflanzung von Bäumen, Gesprächen mit Behindertenverbänden und den Feuerwehren sowie der sozialverträglichen Verwertung der Grundstücke verpflichtet sich der DB-Konzern, einen sogenannten Stresstest für Stuttgart 21 durchzuführen. Im Rahmen einer Simulation soll nachgewiesen werden, dass die Infrastruktur von Stuttgart 21 in der Hauptverkehrszeit eine um 30 % höhere Leistungsfähigkeit besitzt als der heute bestehende Kopfbahnhof. Erst nach Abschluss dieser Untersuchung, die durch die Schweizer Firma SMA bestätigt werden soll, kann entschieden werden, ob zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen notwendig sind. Hierzu könnten unter anderem der zweigleisige Ausbau der westlichen Zuführung zum Flughafenbahnhof, die sogenannte große Wendlinger Kurve, oder zusätzliche Gleise im Bereich Zuffenhausen gehören. Der Stresstest wird rund sechs Monate dauern.

VERSCHÄRFTE ANFORDERUNGEN AN GÜTERWAGENRADSATZWELLEN

Nach einem Unfall in Viareggio/Italien im Juni 2009, bei dem ein Gefahrgutzug der Trenitalia Cargo vermutlich wegen einer gebrochenen Radsatzwelle entgleist ist, ist die Instandhaltung von Güterwagenradsatzwellen in den Fokus der Eisenbahnunternehmen und -behörden gerückt. Die → *European Railway Agency (ERA)* [1] hat eine Taskforce ins Leben gerufen, durch die für den gesamten europäischen Sektor des Schienengüterverkehrs Festlegungen zur Instandhaltung von Güterwagenradsätzen getroffen wurden. Das EBA erließ eine Allgemeinverfügung, mit der unter anderem die sogenannte Rückverfolgbarkeit von Radsätzen/Radsatzwellen (unter anderem Datum des Einbaus, des Umbaus, der letzten Instandhaltung) sichergestellt werden muss. Auch andere nationale Aufsichtsbehörden, wie beispielsweise die Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF)

[1] → www.era.europa.eu

in Italien, erließen Bescheide, die die Produktion beeinflussen. Im Rahmen der ERA-Taskforce wurden europaweite Maßnahmen ergriffen, um die Radsatzlast von UIC-Radsatzwellen Typ A von 21 auf 20 t zu reduzieren und eine Verbesserung der Oberflächenrauigkeit bei Radsatzwellen zu erreichen. Da insbesondere die ERA-Taskforce noch weitere Ermittlungen durch die Joint Sector Support Group durchführen lässt, kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass in deren Folge weiter gehende Maßnahmen erforderlich werden.

ERMITTLUNGEN GEGEN GESELLSCHAFTEN DER SPEDITIONSBRANCHE

Seit Herbst 2007 führen Kartellbehörden weltweit Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche durch. Details hierzu finden Sie im Geschäftsbericht 2009 des DB-Konzerns auf der Seite 123 und im Zwischenbericht 2010 des DB-Konzerns auf der Seite 35.

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. Die Geldstrafen belaufen sich danach für die Schenker AG auf 3,5 Mio. USD und für BAX Global Inc. auf 19,8 Mio. USD. Im Gegenzug hat sich das DOJ verpflichtet, auf eine Anklageerhebung gegen die Schenker AG und die BAX Global Inc. zu verzichten. Die Plea Agreements bedürfen noch der gerichtlichen Bestätigung. Im Verfahren vor der EU-Kommission steht nach der mündlichen Anhörung im Juli 2010 eine Entscheidung noch aus. Mit einem Abschluss der kartellbehördlichen Ermittlungen ist nicht vor Ende des Jahres 2011 zu rechnen.

DB INTERNATIONAL AKTIV BEIM AUSBAU DES CHINESISCHEN HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZES

DB International hat im Berichtsjahr den Zuschlag für Bauüberwachungsleistungen auf fünf Bauabschnitten der neuen chinesischen Hochgeschwindigkeitsstrecken erhalten. Die Hochgeschwindigkeitsstrecken sollen bis Anfang des Jahres 2016 in Betrieb genommen werden. Die Strecken sind zweigleisig und

können mit bis zu 350 km/h befahren werden. DB International hat für die Realisierung der Projekte fünf Projektbüros in Yuncheng, Weinan, Changsha, Jiangshan und Qujing eingerichtet.

Zum weiteren Ausbau ihres China-Geschäfts hat DB International mit dem chinesischen Partner HUATIE Engineering Consulting Co., Ltd., Peking/China (eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der China Rail Group), ein Joint Venture, die Beijing Huajing Debo International Engineering Consulting Co., Ltd, Peking/China, gegründet, an der DB International 25% der Anteile hält.

METRO MEKKA GEHT MIT UNTERSTÜTZUNG VON DB INTERNATIONAL PÜNKTLICH ZUR HADSCH IN BETRIEB

Am 15. November 2010 hat die Al Mashaar Al Mugaddassah Metro Makkah (Metro Mekka) erfolgreich den Betrieb aufgenommen. Die Pilger konnten erstmalig die Metro als Transportmittel bei der jährlichen Wallfahrt am heiligen Berg Arafat nutzen. In den Abendstunden wurde die Kapazitätsspitze mit rund 45.000 Passagieren pro Stunde erreicht. DB International war dabei verantwortlich für die Plan- und Abnahmeprüfung des gesamten Bahnsystems und der Metro-Fahrzeuge sowie für die Bauüberwachung in diesem ersten Projektabschnitt.

ERMITTLUNGEN BEI DB INTERNATIONAL

Nach in Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Frankfurt am Main bekannt gewordenen Vorwürfen gegen die DB International GmbH (DBI) wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG mit einer Sonderuntersuchung bei der DBI beauftragt. Die Staatsanwaltschaft wirft DBI-Mitarbeitern vor, in der Vergangenheit unmittelbar oder über Dritte Geld- und Sachzuwendungen an Entscheidungsträger im Ausland geleistet zu haben. Durch diese Zuwendungen sollte die DBI, so der Vorwurf, bei der Vergabe von Aufträgen bevorzugt werden. Die behördlichen Ermittlungen dauern an. Sie gehen auf Hinweise zurück, die wir selbst den Ermittlungsbehörden zur Kenntnis gegeben haben. Es ist nicht auszuschließen, dass es zu einer Verbands Geldbuße sowie zu einer Verfallsanordnung bei der DBI sowie gegebenenfalls der DB AG kommt.

RAHMENBEDINGUNGEN IM FERNBUSLINIEN- VERKEHR VERÄNDERN SICH

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat im Juni 2010 eine Genehmigung für einen Fernbuslinienverkehr zwischen Frankfurt am Main und Dortmund aufgehoben. Das Regierungspräsidium Darmstadt hatte diese Genehmigung einem Wettbewerber erteilt, ohne den DB-Konzern in der gesetzlich vorgesehenen Weise in das Verfahren mit einzubeziehen.

Das Gericht stellte allerdings grundsätzlich fest, dass ein zusätzlicher Fernbuslinienverkehr generell als ein verbessertes Angebot des Gesamtverkehrs gesehen werden kann, wenn er preislich deutlich günstiger als das Schienenangebot ist. Es stellt aber auch klar, dass dem DB-Konzern dann ein Ausgestaltungsrecht seiner bestehenden Verkehre zusteht, was beispielsweise durch eine Preisanpassung erfolgen kann.

Die Entscheidung des BVerwG hat für unsere Aktivitäten kaum grundsätzliche Auswirkungen. Parallel sind allerdings Veränderungen durch den Gesetzgeber in Vorbereitung, mit dem Ziel, den Fernbuslinienverkehr weiter zu liberalisieren. Wir werden die Auswirkungen auf uns daraus bewerten und uns mit wettbewerbsfähigen Angeboten im Markt positionieren.

TRANSPARENTE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN IM DB-KONZERN

Die Verrechnung der Infrastrukturbenutzung von konzerninternen und konzernexternen Kunden erfolgt auf Basis der entsprechenden \rightarrow *Preissysteme* [1] (Trassenpreissystem, Anlagenpreissystem und Stationspreissystem). Die Leistungen werden von der DB Netz AG beziehungsweise der DB Station & Service AG erbracht. Konzerninterne Leistungsempfänger sind im Wesentlichen die EVU im Personen- und Güterverkehr.

Durch die Konzentration der Energieaktivitäten erfolgt der Energieeinkauf am externen Beschaffungsmarkt ausschließlich durch die DB Energie GmbH, die diese Leistungen dann an die konzerninternen und konzernexternen Kunden zu marktgerechten Konditionen weiterverrechnet. Die Energieverrechnung umfasst sowohl Traktionsenergie (Dieselkraftstoff, Bahnstrom) als auch Strom für stationäre Anlagen (zum Beispiel Weichenheizungen und Zugvorheizanlagen der DB Netz AG).

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen konzerninternen Leistungsbeziehungen zwischen den Geschäftsfeldern des DB-Konzerns. Dargestellt sind die infrastrukturbezogenen Verrechnungen für die Nutzung von Trassen, örtlicher Infrastruktur (inklusive Rangier- und Abstellanlagen) und Personenbahnhöfen sowie die Energieverrechnung.

[in Mio.]	DB Bahn Fern- verkehr	DB Bahn Regio	DB Bahn Stadt- verkehr	DB Arriva	DB Schenker Rail	DB Schenker Logistics	DB Dienstleis- tungen	DB Netze Fahrweg	DB Netze Personen- bahnhöfe	DB Netze Energie	Beteili- gungen/ Sonstige
Trassen- nutzung	777	2.113	0	0	450	0	1	- 3.344	0	0	3
Nutzung örtlicher Infrastruktur	24	49	0	0	143	0	1	- 218	0	1	0
Stations- nutzung	95	516	0	0	0	0	0	- 6	- 606	0	1
Energie- verrechnung	308	706	57	0	373	0	25	145	85	- 1.714	15

[1] \rightarrow www.dbnetze.com

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 als auch im Rahmen unseres Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt in unserem integrierten Risikomanagementsystem, das an den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

RISIKOMANAGEMENT IM DB-KONZERN

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen unseres Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DBAG quartalsweise berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung. Die im Berichtsjahr erworbene Arriva-Gruppe wurde noch nicht in das Risikomanagement des DB-Konzerns integriert. Diese Integration erfolgt im Laufe des ersten Halbjahres 2011.

In unserem Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen.

Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für unser Risikomanagement. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DBAG 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 ergänzt, 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 in diesem Zusammenhang ein allgemein anerkannter theoretischer Rahmen, der ein internes Kontrollsystem in fünf Ebenen unterteilt und diese einzeln bewertet. Ausgehend hiervon stützt sich unser rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem auf grundlegende Kontrollmechanismen wie zum Beispiel systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen und auf die Einhaltung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen.

Zu den von uns eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus eine konzernweit einheitliche Berichterstattung auf Basis der Standardsoftware Hyperion Financial Management (HFM) aller konsolidierten Gesellschaften, die im Firmen Information System (FIS) dokumentiert werden, die systematische Verfolgung von Änderungen der Rechnungslegungsvorschriften nach den 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 Prüfungsplanschwerpunkt auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit unseres internen Kontrollsystems. Darüber hinaus erfolgen Prüfungshandlungen im Rahmen der Sachanlagen- und Vorratsinventur. Ergänzt werden unsere Kontrollmechanismen durch die Tätigkeiten des Prüfungsausschusses beziehungsweise Aufsichtsrats und des Abschlussprüfers in Wahrnehmung seines gesetzlichen Prüfungsauftrags.

Einem verbindlichen Terminplan für den Abschluss folgend wird in den dezentralen Buchhaltungen, die im Wesentlichen unter Verwendung der SAP-Standardsoftware geführt werden, der Buchungsstoff nach IFRS-Grundsätzen unter Beachtung der konzerneinheitlich geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentral betreute HFM gemeldet.

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und der einzelnen Geschäftsfelder unter anderem die Korrektheit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Es erfolgt insbesondere die Bestätigung, dass die Finanzdaten in allen wesentlichen Belangen ein den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der berichtenden Einheit vermitteln. Zusätzlich wird bestätigt, dass das verantwortliche Management die zentral vorgegebenen internen Kontrollsysteme der Berichterstattung eingerichtet und diese, wenn erforderlich, um eigene dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt hat.

Zwischen den Zeitpunkten der Bilanzerstellung und der Lageberichterstellung wurden keine Änderungen an unserem internen Kontrollsystem vorgenommen.

WESENTLICHE RISIKOKATEGORIEN UND EINZELRISIKEN

Zu den wesentlichen Risiken für die Gewinn- und Verlustrechnung für den DB-Konzern zählen insbesondere:

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die Nachfrage nach unseren Mobilitäts- und insbesondere nach unseren Transport- und Logistikdienstleistungen ist auch abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Megatrends in den für uns relevanten Märkten. Gesamtwirtschaftliche Schocks wie zum Beispiel Wirtschafts- und Finanzkrisen können sich insofern negativ auf unser Geschäft auswirken.

Für den Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren, wie des verfügbaren Einkommens oder der Zahl der Erwerbstätigen, von Bedeutung.

Im Schienengüterverkehr sind die wichtigsten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemierzeugnissen und Baumaterialien. Diese unterliegen zum einen konjunkturellen Schwankungen. Zudem sind strukturelle Veränderungen der Produktionsstrukturen unserer Kunden zu berücksichtigen, die sich häufig in einem globalen Wettbewerb befinden.

Im Bereich von Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung unserer Kunden den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen.

Marktrisiken

Im deutschen Personenverkehrsmarkt stehen wir in einem harten intermodalen und intramodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem Motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Um unsere Position im Wettbewerb zu stärken, verbessern wir fortlaufend unsere Serviceleistungen. Auf der Angebotsseite optimieren wir unsere Fahrplangestaltung im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel. Auf vielen Strecken können wir nach der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen attraktivere Verbindungen anbieten. Die Preiswahrnehmung durch unsere Kunden versuchen wir durch Angebotsmaßnahmen zu verbessern. Zudem sprechen wir mit regelmäßigen Aktionen gezielt Neukunden an. Von Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt.

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.

Im Schienengüterverkehr besteht neben der hohen intramodalen Wettbewerbsintensität ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Dieser verschärft sich durch die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger Lkw-Flotten aus den neuen EU-Staaten. Bei einer isolierten Betrachtung 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 auf der Schiene und binden den Schienengüterverkehr in umfassende Logistikangebote ein.

Unsere Aktivitäten im Bereich Spedition und Logistik sind insbesondere von einem sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld, dynamischen Konsolidierungsprozessen innerhalb der Logistikbranche und weiter steigenden Kundenanforderungen betroffen. Hierauf reagieren wir insbesondere mit dem weiteren Ausbau unserer Netzwerke, um aus einer Position der Wettbewerbsstärke heraus unsere Marktpositionen nicht nur zu verteidigen, sondern auch stärken zu können.

Aufgrund der besonderen Natur des Geschäfts ergeben sich Risiken im Bereich der Luftfracht aus der Abgabe von Unbedenklichkeitserklärungen an Luftfahrtgesellschaften, die im Einzelfall erhebliche Auswirkungen haben können. Die Regelungen zur Gewährung von Zollbürgschaften wurden in den vergangenen Jahren kontinuierlich überarbeitet und verbessert. Wir achten darüber hinaus auf die strikte Einhaltung der landesspezifischen Vorschriften über die Sicherheitsvorkehrungen für die Beförderung von Luft- und Seefracht. Des Weiteren sind länderbezogene Gepflogenheiten bei der Abfertigung von Sendungen zu berücksichtigen.

Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten unserer Kunden oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnen wir konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung und einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Portfolios. Hinsichtlich Marktrisiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler wie internationaler Ebene bringen wir unsere Position in die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.

Betriebsrisiken

Wir betreiben im Schienenverkehr ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Schienenaktivitäten. Im Fernverkehr verschlechtert eine Beeinträchtigung der Pünktlichkeit die Qualität der Dienstleistung und kann damit zu Kundenverlusten führen. Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit. Kritisch ist zudem eine ausreichende Verfügbarkeit unserer Fahrzeugflotte. Signifikante Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Wir versuchen diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten zum Beispiel durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

Im Schienengüterverkehr ist die Pünktlichkeit der Transporte für unsere Kunden ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten beim Transport ergeben, wie zum Beispiel Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnen wir unter anderem durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

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, die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.

Technikrisiken

Das Angebot und die Qualität unserer Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führen wir einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern.

Die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr müssen zudem den sich möglicherweise ändernden geltenden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zur technischen Beanstandung von Fahrzeugen kommen kann. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen oder Wagentypen gar nicht oder nur unter Auflagen – zum Beispiel geringere Geschwindigkeiten, kürzere Wartungsintervalle oder geringere Radsatzlasten – eingesetzt werden dürfen. Zudem können neu beschaffte Fahrzeuge, die keine Zulassung bekommen, von den Herstellern nicht an uns ausgeliefert werden. Daraus können Störungen im Betriebsablauf und höhere Aufwendungen resultieren.

Es ist nicht auszuschließen, dass es zukünftig zu weiteren Verkürzungen der Wartungs-/Ultraschallintervalle kommt. Daraus würden bei unveränderter Dimensionierung der Fahrzeugflotte weitere Einschränkungen im Betrieb resultieren.

Wichtige Rahmenbedingungen für den Betrieb sind zudem die sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen im Bereich der Schieneninfrastruktur. Auch hier kann der Betrieb bei Abweichungen eingeschränkt oder untersagt werden. Um diesen Risiken zu begegnen, haben wir die entsprechenden Aktivitäten gebündelt und führen einen aktiven Dialog mit den zuständigen Behörden.

Beschaffungsrisiken

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen schwanken. In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es dabei kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen.

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnen wir durch den Einsatz geeigneter → *derivativer Finanzinstrumente* [1].

Projektrisiken

Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben. Auch können Preissteigerungen bei bezogenen Leistungen beziehungsweise Leistungen für Baumaßnahmen negative Auswirkungen haben. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

Risiken aus der Infrastrukturfinanzierung

Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend sind eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz haben wir mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2013 festschreibt. Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich. Zur Durchführung dieser Investitionen sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es bereits abschließende Vereinbarungen hierfür geben konnte. Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

Risiken aus der Reduzierung von Bestellerentgelten

Maßgeblich für die Entwicklung im Regionalverkehrsmarkt in Europa ist die Höhe von verfügbaren finanziellen Mitteln für die Bestellungen von Verkehren bei Verkehrsunternehmen durch die Bestellerorganisationen. Für unsere Aktivitäten im europäischen Regionalverkehr stellen daher Zahlungen von in der Regel staatlichen oder staatlich finanzierten Bestellerorganisationen (Bestellerentgelte) einen wesentlichen Teil der Umsatzerlöse im Personenverkehr dar. Hier besteht vor dem Hintergrund der Sparbemühungen der öffentlichen Haushalte das Risiko, dass das Niveau der Bestellerentgelte für zukünftige Vergaben oder bestehende Leistungen gekürzt werden könnte. Wir begegnen diesem Risiko, indem wir unser Leistungsangebot entsprechend anpassen und die Fahrgeldeinnahmen steigern.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Zins-, Währungs- und Energiepreisisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese \rightarrow *Instrumente* [1] werden im Anhang erläutert.

Mit dem Ausbau unseres internationalen Geschäfts entsteht ein zunehmendes 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 weitere Zuführungen durch das Unternehmen erforderlich machen.

Auf Basis unserer guten \rightarrow *Rating-Einstufungen* [2] verfügen wir über einen sehr guten Kapitalmarktzugang. Um jederzeit die Zahlungsfähigkeit sowie die finanzielle Flexibilität des DB-Konzerns sicherstellen zu können, verfügen wir über liquide Mittel, Kreditlinien, ein 2-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm und ein 15-Mrd.-€-Debt-Issuance-Programm. Im Rahmen unseres konzernübergreifenden Cashpoolings stellen wir sicher, dass die Mittel konzernintern bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt werden können.

Rechtliche und vertragliche Risiken

Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen vielfach Bauprojekte und Immobilien oder Umweltangelegenheiten. 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.

[1] \rightarrow Seite 195 ff.

[2] \rightarrow Seite 97

Regulatorische und politische Risiken

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Der DB-Konzern erbringt im Schienenverkehr Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Der Zugang zum deutschen Schienennetz ist seit dem Jahr 1994 diskriminierungsfrei möglich. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von unseren Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs.

Auch die Struktur des DB-Konzerns ist potenziell regulatorischen Risiken ausgesetzt. Diese könnten sowohl auf der nationalen als auch der europäischen Ebene entstehen.

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.

Personalrisiken

Unsere Mitarbeiter und ihre Fähigkeiten sind für unseren zukünftigen Erfolg von zentraler Bedeutung. Unsere Vergütungssysteme und Personalentwicklungsprogramme und -maßnahmen zielen darauf ab, unsere Mitarbeiter zu binden und zu gemeinsamen Höchstleistungen zu motivieren. Die unerwünschten Mitarbeiterabgänge liegen bei uns auf einem niedrigen Niveau. Darin drücken sich zum einen unsere Anstrengungen aus, Engagement und Identifikation der Beschäftigten mit dem Konzern zu erhöhen. Zum anderen zeigt sich hierin unsere Attraktivität als Arbeitgeber. Wir stehen zudem in einem immer stärker werdenden Wettbewerb um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte. Dieser Herausforderung begegnen wir unter anderem durch enge Kontakte zu Universitäten und durch unsere Rekrutierungsmaßnahmen. 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. Durch den Abschluss von Branchentarifverträgen werden zukünftig einheitliche Standards für den deutschen Regionalverkehrsmarkt festgelegt.

Compliance-Risiken

Durch die Neuaufstellung unseres Compliance-Bereichs im Jahr 2009 haben wir dokumentiert, dass die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB-Konzerns ist. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens haben wir unsere Compliance-Organisation im Berichtsjahr weiter ausgebaut. Details hierzu finden Sie im → *Compliance Bericht* [1].

IT-Risiken

Unzureichendes IT-Management kann zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren. Durch die laufende Überprüfung der Systemarchitektur und die regelmäßige Erneuerung der Hardware-Plattformen wird sichergestellt, dass die Informationstechnologie stets die sich ändernden Geschäftsanforderungen erfüllt und dem aktuellen Stand der Technik entspricht.

Um eine hohe Verfügbarkeit im IT-Betrieb sicherzustellen, verwenden wir verteilte und redundante Systeme für Betrieb und Datensicherung, eine ausfallsichere Netzkopplung sowie zum Teil ausgelagerte Bandsicherungen und getrennte Administrationen. Dies sichert unternehmenskritische Geschäftsprozesse und IT-Verfahren und verhindert massive Störungen. Unser Wide Area Network (WAN) ist überall da redundant ausgelegt, wo Sicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern.

GESAMTAUSSAGE ZUR RISIKOSITUATION DES DB-KONZERNS

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis unseres Risikomanagementsystems. Die wesentlichen Risiken lagen im Berichtsjahr in den Bereichen Markt, Produktion, Technik und Beschaffungsmarkt.

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 dauerhaft und wesentlich beeinträchtigen könnten. Organisatorisch haben wir alle Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Unser kontinuierliches Risikomanagement und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risikobegrenzung im DB-Konzern bei.

[1] → Seite 40 f.

Nachtragsbericht

- ↳ **Branchentarifvertrag im SPNV ist in Kraft getreten**
- ↳ **Abschluss der Tarifrunde mit der EVG**
- ↳ **Weitere Entschädigungsleistungen bei der S-Bahn Berlin**

WEITERE ANPASSUNG VON WARTUNGSINTERVALLEN FÜR ICE-ZÜGE

Die DB Fernverkehr AG ist dem Wunsch des EBA, im Wege einer Selbstverpflichtung auch die Ultraschallprüfintervalle der Triebzüge ICE 1 und 2 zu reduzieren, mit Schreiben vom 16. Februar 2011 nachgekommen. Mit der Umsetzung wird unverzüglich begonnen. Gegenüber dem EBA wurde deutlich gemacht, dass nach unserer Einschätzung keine Gefährdung für den Eisenbahnverkehr vorlag und vorliegt. Gemeinsam mit dem EBA streben wir die Entwicklung eines tragfähigen Modells für die technisch-wissenschaftliche Untermauerung zur Bestimmung von Ultraschallprüfintervallen an.

BRANCHENTARIFVERTRAG IM SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR IST IN KRAFT GETRETEN

Die Schlichtungsverfahren zwischen der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (Agv MoVe) beziehungsweise den sechs großen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr – Abellio, Arriva Deutschland, BeNEX, Keolis, Veolia und Hessische Landesbahn – wurden am 17. Januar 2011 abgeschlossen und der Branchentarifvertrag ist am 1. Februar 2011 in Kraft getreten. Er ist für alle Ausschreibungen und Vergaben anzuwenden, für die nach dem 30. April 2011 ein Angebot abgegeben wird. Für alle Tochtergesellschaften der DB Regio AG gilt ab diesem Zeitpunkt das höhere DB-Tarifniveau. Zudem wird die DB Regio AG nicht mehr mit tarifungebundenen Tochtergesellschaften an Ausschreibungen in Deutschland teilnehmen. Insgesamt haben sich die Wettbewerbsnachteile für uns bei Ausschreibungen durch den Branchentarifvertrag deutlich reduziert.

Die GDL erklärt hingegen, das Schlichtungsergebnis sei bezogen auf ihre Mitglieder nicht relevant.

ABSCHLUSS DER TARIFRUNDE MIT DER EVG

Wir haben mit der EVG in der Tarifrunde 2010 eine Einigung erzielt und uns unter anderem auf eine zweistufige Erhöhung der Einkommen verständigt. Die Entgelte steigen ab 1. März 2011 um 1,8% und ab 1. Januar 2012 um weitere 2,0%.

Zusätzlich wird 1,0% pro Jahr vorzugsweise für die individuelle Altersvorsorge gezahlt. Außerdem wurden Verbesserungen bei Schichtzulagen und Urlaubsgeld in Höhe von 1,5% vereinbart. Die im Dezember 2010 geleisteten Einmalzahlungen fließen in den Tarifabschluss mit ein.

Auch wurde Einigkeit darüber erzielt, die Vereinbarung zur Beschäftigungssicherung zwischen DB-Konzern und EVG über das Jahr 2011 hinaus fortzusetzen und zeitgemäß auszugestalten. Damit sind betriebsbedingte Kündigungen im DB-Konzern weiterhin ausgeschlossen. Infolge dieser Neuausrichtung wurden auch die im Jahr 2005 vereinbarten Änderungen hinsichtlich der Arbeitszeit und des Monatsentgelts teilweise rückgängig gemacht. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten ab 1. März 2011 dauerhaft 39 Wochenstunden und erhalten wieder das volle Tarifentgelt, was faktisch dazu führt, dass ab dem 1. März 2011 die Auszahlung um 2,5% steigt.

In Summe über alle vereinbarten Maßnahmen erhöhen sich die vergleichbaren Personalkosten im Geschäftsjahr 2011 durch den Abschluss des Tarifvertrags um rund 6%. Die Laufzeit des Tarifvertrags beträgt 29 Monate: vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2012. Mit der Einigung sind die Tarifverhandlungen zwischen dem DB-Konzern und der EVG abgeschlossen.

WEITERE ENTSCHÄDIGUNGSLEISTUNGEN FÜR EINSCHRÄNKUNGEN BEI DER S-BAHN BERLIN

Infolge der anhaltenden Einschränkungen im Betrieb bei der S-Bahn Berlin bieten wir unseren Kunden im Berliner öffentlichen Nahverkehr im Jahr 2011 zusätzliche Entschädigungsleistungen an. Zu den bisher gewährten Freifahrten und Rückzahlungen im Wert von rund 105 Mio. € kommen im Jahr 2011 weitere Leistungen mit einem Gegenwert von rund 39 Mio. € hinzu. Die Gesamtsumme der Entschädigungsleistungen erhöht sich damit auf rund 144 Mio. €.

TARIFVERHANDLUNGEN MIT DER GDL

Anfang Februar 2011 hat die GDL die Verhandlungen mit uns und den Schienenpersonennahverkehrsunternehmen Abellio, Arriva Deutschland, BeNEX, Keolis Deutschland, Veolia Verkehr sowie der Hessischen Landesbahn für gescheitert erklärt und Arbeitsniederlegungen im Schienenpersonenverkehr angekündigt.

BGH-ENTSCHEIDUNG SCHAFFT KLARHEIT FÜR DEUTSCHEN REGIONALVERKEHRSMARKT

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat am 8. Februar 2011 dem Nachprüfungsantrag von Abellio stattgegeben und die vertragliche Einigung zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der DB Regio NRW für unwirksam erklärt. Diese umfasste ein millionenschweres Investitionspaket für den Nahverkehr an Rhein und Ruhr. So sollten unter anderem im gesamten VRR-Gebiet ab dem Jahr 2012 ausschließlich moderne S-Bahn-Züge

im Einsatz sein. Entzerrung von Knotenpunkten, mehr Sitzplatzkapazitäten und die Aufrüstung der Flotte im Regionalverkehr sollten für mehr Qualität und Pünktlichkeit sorgen.

Durch das Urteil lebt der ursprüngliche Vertrag mit einer Laufzeit bis Dezember 2018 wieder auf. Mit Blick auf unsere Fahrgäste an Rhein und Ruhr werden wir das Urteil bewerten und Handlungsalternativen prüfen.

Während Direktvergaben von Nahverkehrsstrecken im EU-Recht ausdrücklich zugelassen und europaweit gängige Praxis sind, waren sie in der deutschen Rechtsprechung bislang umstritten. Der BGH stellte nun fest, das deutsche Kartellvergaberecht sehe über das europäische Recht hinaus gehend eine Pflicht zur Ausschreibung vor.

Diese Grundsatzentscheidung des BGH hat weitreichende Bedeutung für den deutschen Nahverkehrsmarkt. Wir sehen uns für mehr Wettbewerb in diesem Markt gut gerüstet, zumal schon in den vergangenen Jahren die zuständigen Behörden ihr Wahlrecht ganz überwiegend für Ausschreibungen ausgeübt haben.

Prognosebericht

- ↳ **Voraussichtlich weitere Konjunkturerholung mit abgeschwächtem Tempo**
- ↳ **Umsatz- und Ergebnissteigerung für das Geschäftsjahr 2011 erwartet**
- ↳ **Ausblick bleibt mit Unsicherheiten behaftet**

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen rechnen wir damit, dass sich der Aufschwung im Jahr 2011 mit abgeschwächtem Tempo fortsetzen wird. Die Wachstumsprognosen für die Industriestaaten zeigen eine Abflachung der konjunkturellen Erholung. Daher erwarten wir für das Geschäftsjahr 2011 insgesamt weiter positive, aber in ihrer Wirkung geringere Impulse aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland beziehungsweise im Euro-Raum sowie aus einer weiteren Erholung der Weltwirtschaft und der Entwicklung des Welthandels.

KÜNFTIGE AUSRICHTUNG DES DB-KONZERNS

Künftige Geschäftspolitik

Wir wollen im Geschäftsjahr 2011 unsere Marktpositionen behaupten und in unseren Geschäftsfeldern organisch weiter wachsen. Nach der Akquisition von Arriva haben wir unsere Position im europäischen Personenverkehrsmarkt deutlich ausgebaut und wollen in diesem Markt mit unserem neuen Geschäftsfeld DB Arriva zukünftig eine starke Rolle spielen. Wir beabsichtigen im Geschäftsjahr 2011 keine grundlegende Änderung unserer Geschäftspolitik.

Künftige Absatzmärkte

Im deutschen Personenverkehrsmarkt sind unsere Wachstumsmöglichkeiten aufgrund unserer bestehenden starken Position, der hohen Wettbewerbsintensität und von kartellrechtlichen Einschränkungen begrenzt. Unser Fokus liegt folgerichtig darauf, unsere Position zu verteidigen. Der Schwerpunkt unserer Wachstumserwartungen im Personenverkehr liegt im europäischen Ausland. Mit der Übernahme von Arriva gewinnt zukünftig der europäische Personenverkehrsmarkt stark an Bedeutung für uns.

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 perspektivisch auch Verbindungen bis nach China anbieten.

Im Bereich Spedition und Logistik erwarten wir anhaltend starke Wachstumsraten in der See- und Luftfracht, insbesondere in unserem Geschäft in der Region Asien/Pazifik. In der

Kontraktlogistik wollen wir auch in den nächsten Jahren mit Fokus auf die Sektoren Automobil, Konsumgüter, Elektronik und Industrie weiter wachsen.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2011 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung.

Voraussichtliche Entwicklung [in %]	2010	2011
BIP Welt	+ 4,0	↗
Welthandel	+13,5	↗
BIP Euro-Raum	+1,7	↗
BIP Deutschland	+3,6	↗

↗ oberhalb des Vorjahreswerts, → auf Vorjahresniveau, ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Die Daten für 2010 entsprechen den per 22. Februar 2011 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Das uneinheitliche Bild der Weltwirtschaft dürfte im Jahr 2011 erhalten bleiben. In den Industriestaaten erwarten wir eine Fortsetzung der Erholung, jedoch werden die Wachstumsraten voraussichtlich eher niedriger ausfallen. Strukturelle Probleme, zum Beispiel an den Immobilienmärkten, scheinen noch nicht überwunden zu sein. Zugleich dürfte der Druck zur Konsolidierung der Staatsfinanzen weiter zunehmen. Die Exportnationen werden voraussichtlich eine Abschwächung des Wachstums verzeichnen, da die Impulse aus den Schwellenländern nachlassen dürften. Einige Schwellenländer werden voraussichtlich bemüht sein, die Binnenkonjunktur zu dämpfen, um so einer drohenden Überhitzung zu begegnen und das Wachstum auf niedrigerem Niveau zu halten. Risiken dürften insbesondere aus den fortbestehenden Unsicherheiten an den Finanzmärkten bezüglich Verschuldung und Bonität einer Reihe von Industrienationen resultieren.

Die Weltwirtschaft wird unserer Einschätzung nach im Jahr 2011 weiter wachsen, wobei sich die konjunkturelle Dynamik voraussichtlich abschwächen dürfte. Die BIP-Zuwachsrate wird in den USA wahrscheinlich geringer als im Vorjahr ausfallen und sich in Japan infolge einer schwächeren Exportentwicklung vermutlich sogar halbieren. Vor allem die Schwellenländer Asiens werden voraussichtlich die treibenden Kräfte der Weltwirtschaft bleiben. In China dürften die Maßnahmen zur Vermeidung einer Überhitzung der Konjunktur das BIP-Wachstum auf rund 9% abschwächen.

Auch die konjunkturelle Erholung im Euro-Raum wird voraussichtlich bei großen Unterschieden zwischen den einzelnen Staaten abflachen. Während Deutschland weiterhin die Wachstumslokomotive bleiben dürfte, wird sich unseren Erwartungen nach das Wachstum in Frankreich und Italien auf dem bestehenden Niveau fortsetzen. Daneben bleiben aber voraussichtlich die Belastungen für den Euro-Raum aus einigen Staaten mit einer hohen Staatsverschuldung erhalten. Insbesondere besteht die Gefahr, dass die Produktion in diesen Staaten schrumpfen könnte, da hier die fiskalischen Impulse deutlich restriktiver sind und angesichts der zum Teil noch sehr schwachen preislichen Wettbewerbsfähigkeit weitere Reformen notwendig werden.

Im Jahr 2011 reduzieren die fiskalischen Konsolidierungsmaßnahmen voraussichtlich die Staatsausgaben und infolge von Steuererhöhungen beziehungsweise des Wegfalls steuerlicher Entlastungen voraussichtlich auch das verfügbare Einkommen. Die erwartete nach wie vor niedrige Kapazitätsauslastung und die anhaltenden Probleme auf den Immobilienmärkten in einigen Mitgliedsstaaten des Euro-Raums werden wahrscheinlich den privaten Verbrauch belasten. Andererseits dürften die Investitionen vom sehr niedrigen Zinsniveau weiter angeregt werden. Die Exporte dürften von einem, wenn auch schwächeren Wachstum des Welthandels profitieren. Angesichts der gedämpften Konjunkturaussichten und des Auslaufens der Kurzarbeit wird die Beschäftigung wahrscheinlich nur leicht steigen.

In den meisten Staaten Mittel- und Osteuropas wird sich die Konjunktur 2011 wahrscheinlich stabilisieren. Bei einer nur verhaltenen Expansion der Binnenwirtschaft erwarten wir, dass die Erholung wesentlich von Impulsen des Außenhandels ausgeht. Wir rechnen damit, dass die Investitionsnachfrage in vielen Staaten schwach bleibt und der private Konsum durch die Sparprogramme der Regierungen sowie die allgemein gestiegene Arbeitslosigkeit gedämpft wird. In den Ländern mit makroökonomischen Ungleichgewichten besteht aber noch ein latentes Risiko von Währungskrisen. Das BIP dürfte in der Region im nächsten Jahr weiterhin über dem EU-Durchschnitt liegen.

Die Erholung der deutschen Wirtschaft wird sich wahrscheinlich auch im Jahr 2011 fortsetzen. Das Wachstum dürfte sich infolge der abgeschwächten globalen Erholung auf etwa 2,5% verlangsamen. Ende des Jahres 2011 könnte die deutsche Volkswirtschaft den Vorkrisenstand der gesamtwirtschaftlichen Produktion vom ersten Quartal 2008 wieder erreichen. Dabei wird der Aufschwung wahrscheinlich an Breite gewinnen. Die Exporte könnten zwar die Hauptantriebskraft des Aufschwungs bleiben, die außenwirtschaftlichen Impulse strahlen aber auch verstärkt auf die Binnenwirtschaft aus. Der Exportzuwachs dürfte sich im Jahr 2011 im Gleichklang mit dem abgeschwächten Absatzmarktwachstum annähernd halbieren. Die Unternehmensinvestitionen dürften weiter steigen. Neben dem Nachholen von in der Krise aufgeschobenen Ersatzinvestitionen wird mit steigender Auslastung dann auch eine Kapazitätserweiterung dringlicher. Impulse für das Baugewerbe könnten verstärkt vom Wohnungsbau kommen, der von den historisch niedrigen Finanzierungskosten begünstigt wird.

Die öffentlichen Investitionen hingegen werden, belastet durch das Auslaufen der Konjunkturprogramme und eine angespannte Haushaltslage der Kommunen, kaum noch ausgeweitet werden können und voraussichtlich den Anstieg der Anlageinvestitionen trotz der Dynamik im Privatsektor dämpfen. Die privaten Konsumausgaben könnten, gestützt von einer steigenden Beschäftigung und einer verbesserten Einkommenssituation, deutlich steigen. Der Beschäftigungszuwachs dürfte im Jahr 2011 infolge eines statistischen Basiseffekts leicht stärker ausfallen als im Vorjahr. Die Arbeitslosigkeit dürfte zurückgehen, allerdings gebremst durch das infolge geänderter Rahmenbedingungen leicht steigende Arbeitskräfteangebot. Ab Mai 2011 werden alle noch bestehenden Beschränkungen der Freizügigkeit der Arbeitnehmer für eine Reihe von mittel- und osteuropäischen EU-Ländern entfallen. Dies dürfte sich in einer größeren Zahl von Einpendlern niederschlagen. Die Aussetzung der Wehrpflicht ab Sommer 2011 sowie doppelte Abiturjahrgänge in einigen Bundesländern werden voraussichtlich das inländische Erwerbspersonenpotenzial erhöhen.

Beträchtliche Risiken für die Weltkonjunktur gehen aktuell von der instabilen Lage in der arabischen Welt aus. Ein Übergreifen der politischen Krise auf wichtige Erdölförderländer könnte die Rohstoffpreise weiter nach oben treiben und die Inflationsgefahr erhöhen. Dies könnte auch in den Industrienationen die realen Einkommen verringern, den Konsum drosseln und somit die wirtschaftliche Erholung deutlich beeinträchtigen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Voraussichtliche Marktentwicklung	2010	2011
[in %]		
Europäischer Schienenpersonenverkehr (Basis Pkm)	+ 0,0	↗
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+ 0,2	↗
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	+ 8,5	↗
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	+ 7,1	↗
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+ 8,0	↗
Globale Luftfracht (Basis t)	+ 20,6	↗
Globale Seefracht (Basis TEU)	+ 13,0	↗
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+ 6,0	↗

↗ oberhalb des Vorjahreswerts, → auf Vorjahresniveau, ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Die Daten für 2010 entsprechen den per 22. Februar 2011 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Für den deutschen Personenverkehrsmarkt werden sich die positiven Konjunkturreffekte im Jahr 2011 voraussichtlich durch einen im Vorjahresvergleich kräftigeren Anstieg der Erwerbstätigen und des Privatkonsums sowie die – wenn auch gebremst – weiter ansteigenden Realeinkommen verstärken, sodass erstmals seit Jahren wieder ein moderates Wachstum des Gesamtmarkts zu erwarten ist. Sofern sich die aktuell hohen Kraftstoffpreise im Jahresverlauf 2011 nicht verfestigen, dürfte sich der Motorisierte Individualverkehr leicht positiv entwickeln. Für die Verkehrsleistung des innerdeutschen Luftverkehrs ist von einem anhaltend kräftigen Plus auszugehen. Wie stark sich die Mehrbelastungen der Luftverkehrsabgabe auf die Nachfrage auswirken werden, ist noch nicht abzusehen. Der Öffentliche Straßenpersonenverkehr dürfte das Vorjahresniveau halten. Für den deutschen Schienenpersonenverkehr wird trotz der umfangreichen Bautätigkeit im Schienennetz eine gegenüber dem Jahr 2010 zwar leicht abgeschwächte, aber weiterhin überdurchschnittliche Zunahme der Verkehrsleistung erwartet.

Auf dem europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkt wird sich die uneinheitliche Entwicklung in den einzelnen Ländern auch im Jahr 2011 fortsetzen. In einer sich insgesamt abschwächenden Wirtschaft dürften sich die fiskalischen Konsolidierungsmaßnahmen infolge der angespannten Haushaltssituationen dämpfend auf die verfügbaren Einkommen und entsprechend auch auf die Verkehrsnachfrage auswirken. Für den Arbeitsmarkt sind im Durchschnitt keine größeren Schwankungen abzusehen. Vor diesem Hintergrund und angesichts der Erwartung stützender Effekte aus der fortschreitenden Liberalisierung ist für den Schienenpersonenverkehr in Europa eine insgesamt stabile bis leicht positive Entwicklung zu erwarten.

Nach den beiden durch die Wirtschaftskrise und die dynamische Erholung gekennzeichneten Vorjahren ist für den Güterverkehrsmarkt in Deutschland im Jahr 2011 von einer Rückkehr auf einen moderateren Wachstumskurs auszugehen. Dabei dürfte sich der Schienengüterverkehr annähernd mit dem Gesamtmarkt entwickeln und seinen Marktanteil entsprechend halten können. Ein überdurchschnittlicher Leistungsanstieg wird für den Lkw-Verkehr erwartet, einhergehend mit einer Verbesserung der Marktposition, die vor allem zulasten der Binnenschifffahrt gehen wird. Die Wettbewerbsintensität wird bei einem zu erwartenden kräftigeren Anstieg der Transportpreise im Gesamtmarkt voraussichtlich weiter hoch bleiben.

Wir erwarten, dass sich auch die Erholung auf dem europäischen Schienengüterverkehrsmarkt im Jahr 2011 infolge der schwächeren Wachstumsimpulse aus der Wirtschaft zwar nur gedämpft fortsetzen wird, aber dennoch kräftig bleibt. Wie bereits im Berichtsjahr wird es dabei wohl auch weiterhin spürbare Unterschiede in den einzelnen Ländern geben. Sowohl der intra- als auch der intermodale Wettbewerbsdruck wird wahrscheinlich nicht nachlassen. Dies gilt insbesondere für den Lkw-Wettbewerb; trotz der angekündigten kräftigen Preiserhöhungen dürfte sich die Entwicklung des Straßengüterverkehrs im Jahr 2011 weiterhin dynamisch zeigen und stärker ausfallen als bei den Güterbahnen.

Unsere Wachstumseinschätzungen für den europäischen Landverkehr im Jahr 2011 sind für nahezu alle Länder positiv. Insgesamt wird ein Anstieg im Jahr 2011 um über 10% erwartet. Diese dynamische Entwicklung sowie die daraus resultierende Kapazitätsverknappung könnten die Durchsetzbarkeit von Preiserhöhungen verbessern, allerdings erschwert der intensive Wettbewerb insbesondere unter Netzbetreibern die Weitergabe von Kostensteigerungen. Aufgrund der sich fortsetzenden wirtschaftlichen Erholung wird die Kapazitätsauslastung der Netzbetreiber wahrscheinlich weiterhin ansteigen.

Für den globalen Luftfrachtmarkt rechnen wir im Jahr 2011 mit einem Marktwachstum von rund 5%. Für die Seefracht wird erwartet, dass die zusätzlich eingebrachte Kapazität beim Schiffsraum mit etwa 7% nur geringfügig unter dem prognostizierten Nachfragewachstum von rund 8% liegen wird.

Im Bereich Kontraktlogistik/SCM rechnen wir im Jahr 2011 bei einem weiteren wirtschaftlichen Wachstum in allen wichtigen Kernländern der globalen Kontraktlogistik mit einer anhaltend kräftigen Marktentwicklung. Positive Effekte sind darüber hinaus aus einer weiteren Steigerung der Outsourcingrate in den relevanten Industrien zu erwarten.

Nach dem deutlichen Wachstum im Berichtsjahr dürfte sich die Trassennachfrage im Jahr 2011 auf dem Vorjahresniveau stabilisieren. Bei den Stationshalten ist für das Jahr 2011 von weiteren Zuwächsen auszugehen. Die Perspektiven für den Bereich Vermietung sind infolge der für den Einzelhandel und die Gastronomie verbesserten Rahmenbedingungen ebenfalls positiv. Die Einzelhandelsumsätze in Deutschland dürften 2011 weiter leicht ansteigen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER BESCHAFFUNGS- UND FINANZMÄRKTE

Für das Geschäftsjahr 2011 erwarten wir keine prinzipiellen Engpässe auf der Beschaffungsseite. Eine entscheidende Rolle spielt die weitere Entwicklung der Energiepreise. Insgesamt erwarten wir steigende Energie- und Rohstoffpreise.

Steigende Energiepreise wahrscheinlich

War der Ausblick für das Berichtsjahr von großer Unsicherheit geprägt, gehen die meisten Marktteilnehmer inzwischen davon aus, dass die Krise überwunden ist. Erwartungen eines kontinuierlichen und robusten Wachstums in den Schwellenländern sowie eines sich stabilisierenden Aufschwungs in den Industriestaaten dürften, gepaart mit einer weiterhin expansiven Geldpolitik der Zentralbanken, auch im Jahr 2011 für steigende Energiepreise sorgen.

Die internationale Nachfrage nach Rohöl und Raffinerieprodukten wird wahrscheinlich auch im Jahr 2011 zulegen und ein neues Rekordhoch erreichen. Zwar ist die aktuelle Versorgungslage weiterhin komfortabel, aber nachhaltiges und kontinuierliches Wachstum der Schwellenländer wird mittelfristig das Risiko von Engpässen wieder erhöhen. Solange die Organisation Erdöl exportierender Länder (OPEC) auf das Abschmelzen der Lagerbestände nicht mit einem erhöhten Ausstoß reagiert, werden bei der übermäßig vorhandenen Liquidität an den weltweiten Finanzmärkten Preise von 100 USD/bbl und mehr wieder wahrscheinlicher.

Darüber hinaus ist auf Basis der Rahmenbedingungen des Energiekonzepts der Bundesregierung und der Verlängerung der Laufzeiten von Kernkraftwerken in Deutschland mit zusätzlichen Kosten durch die damit verbundene Brennelementesteuer und die geforderten Investitionen zu rechnen. Diese werden insbesondere im Jahr 2011 die Energiepreise zusätzlich belasten. In weiten Teilen Europas befindet sich der Spotmarkt für Gas weiterhin in einem Anfangsstadium und ist stark von lokalen Verhältnissen geprägt. Insgesamt sieht die Versorgungslage für das Jahr 2011 komfortabel aus.

Hobe Emissionstätigkeit bei Staatsanleihen erwartet

Nachdem im Berichtsjahr die Anleihen-Emissionstätigkeit von Staaten, Banken und Unternehmen aus dem Euro-Raum rund 1,7 Bio. € betragen hat, gehen wir für das Jahr 2011 nicht von einem niedrigeren Emissionsvolumen aus. Unter der Prämisse eines Wachstums mit geringerem Impuls rechnen wir damit, dass nicht nur die fälligen Anleihen im Jahr 2011 in Höhe von 2,0 Bio. € refinanziert werden müssen, sondern es zu einem weiteren Aufbau der Kapitalmarktverschuldung kommen kann. Hier ist auch davon auszugehen, dass aufgrund teilweise restriktiver Kreditvergaben von Banken Unternehmen stärker den Anleihemarkt in Anspruch nehmen müssen.

Aufgrund des weiter hohen Refinanzierungsbedarfs der Staaten im Euro-Raum und der Erwartung einer vergleichsweise positiven Cashflow-Situation von Unternehmen rechnen wir damit, dass der Anteil von Staatsanleihen am Kapitalmarkt im Jahr 2011 zunehmen dürfte. Wir gehen in diesem Umfeld davon aus, dass Unternehmen mit hoher Bonität weiterhin einen guten Kapitalmarktzugang haben werden, auch wenn sich das Wirtschaftswachstum etwas abschwächen sollte.

Die zu erwartende weitere starke Inanspruchnahme der Kapitalmärkte durch staatliche und supranationale Emittenten und das damit einhergehende höhere Angebot an Schuldtiteln im Markt sollten zu attraktiveren Investorenrenditen führen. Die Fortsetzung der Konjunkturerholung dürfte sich ebenfalls mittelfristig in höheren Zinsen bemerkbar machen. Insofern rechnen wir mit höheren langfristigen Refinanzierungssätzen als im Jahr 2010, auch bei Anleiheemissionen von Unternehmen mit guter Bonität.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Die Europäische Kommission hat am 17. September 2010 das Gesetzgebungsverfahren zur Neufassung des europäischen Eisenbahnrechts (Recast) eröffnet, das voraussichtlich im Jahr 2011 abgeschlossen wird. Die Gesetzgebungsvorschläge umfassen unter anderem eine verschärfte Zugangsregulierung zu Serviceeinrichtungen wie Terminals, erweiterte Kompetenzen für nationale Regulierungsbehörden, detaillierte Anforderungen an Finanzierungsvereinbarungen zwischen Infrastrukturbetreibern und Mitgliedsstaaten, Änderungen von Entgeltregelungen, verschärfte Entflechtungsanforderungen, die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise sowie Anforderungen an ein »Regulatory Accounting«.

Ungeachtet der europäischen Entwicklung hat das Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung für das Jahr 2011 eine Regulierungsnovelle angekündigt. Basierend auf Festlegungen des Koalitionsvertrags soll die Novelle insbesondere verschärfte Entgeltvorschriften einleiten wie beispielsweise die Einführung einer Anreizregulierung.

VORAUSSICHTLICHE ERTRAGSLAGE

DB-Konzern

Voraussichtliche Entwicklung	2010	2011
[in Mio. €]		
Umsatz (ohne DB Arriva)	33.364	↗
EBIT bereinigt	1.866	↗
ROCE	6,0%	↗
Brutto-Investitionen	6.891	↗
Netto-Finanzschulden	16.939	→

↗ oberhalb des Vorjahreswerts, → auf Vorjahresniveau, ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Nach der starken Entwicklung im Berichtsjahr rechnen wir auf Basis aktueller Einschätzungen für das Geschäftsjahr 2011 mit einem weiteren Umsatzanstieg. Dieser dürfte allerdings angesichts der etwas gedämpfteren konjunkturellen Erwartungen auf vergleichbarer Basis etwas geringer ausfallen als im Berichtsjahr und bei einer Größenordnung von 5% liegen. Durch die erstmalige vollständige Einbeziehung von Arriva im Geschäftsjahr 2011 wird der effektive Zuwachs deutlich höher liegen.

Die weitere positive Umsatzentwicklung und unser Kostenmanagement werden sich voraussichtlich auch in der Entwicklung des bereinigten EBIT widerspiegeln. Dieses dürfte sich im Geschäftsjahr 2011 weiter verbessern. Kritisch für die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2011 werden die Fahrzeugverfügbarkeit im Schienenverkehr sowie die Entwicklung der Margen im Schienengüterverkehr und im Speditionsgeschäft sein. Zudem werden zusätzliche Aufwendungen aus Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsqualität resultieren.

Aufgrund der derzeit erwarteten weiteren Steigerung des bereinigten EBIT wird sich auch der ROCE weiter in Richtung seiner Zielmarke von 10% verbessern. Abgeschwächt wird diese Entwicklung voraussichtlich durch das Capital Employed, das infolge einer umfangreicheren Investitionstätigkeit zunehmen dürfte.

Unseren Modernisierungskurs werden wir mit anhaltend hohen Investitionen weiter fortführen. Diese werden im Jahr 2011 voraussichtlich deutlich oberhalb des Niveaus des Berichtsjahres liegen.

Mit den voraussichtlich höheren Brutto-Investitionen dürften auch höhere Netto-Investitionen einhergehen. Verbunden damit, dass die DB AG für das Geschäftsjahr 2010 voraussichtlich auch erstmals eine Dividende in Höhe von 500 Mio. € an ihren Eigentümer ausschütten wird, werden die Netto-Finanzschulden per 31. Dezember 2011 auf dem Niveau des Berichtsjahres erwartet.

Geschäftsfelder

Voraussichtliche Entwicklung [in Mio. €]	Umsatz		EBIT bereinigt	
	2010	2011	2010	2011
	DB Bahn Fernverkehr	3.729	↗	117
DB Bahn Regio (inklusive DB Bahn Stadtverkehr)	8.831	↗	791	↗
DB Arriva	1.046	↗	55	↗
DB Schenker Rail	4.584	↗	12	↗
DB Schenker Logistics	14.310	↗	304	↗
DB Dienstleistungen	1.274	→	129	↘
DB Netze Fahrweg	4.580	↗	601	↗
DB Netze Personenbahnhöfe	1.044	↗	217	↗
DB Netze Energie	2.501	↗	82	→

↗ oberhalb des Vorjahreswerts, → auf Vorjahresniveau, ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

DB BAHN FERNVERKEHR

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr rechnen wir auf Basis einer wieder verbesserten Fahrzeugverfügbarkeit und einer weiteren Optimierung unserer Angebote trotz Belastungen durch eine hohe Bautätigkeit im Netz im Geschäftsjahr 2011 mit einer höheren Verkehrsleistung sowie steigenden Umsatzerlösen. Diese sollten auch die steigenden Aufwendungen kompensieren können, sodass das bereinigte EBIT über dem Vorjahresniveau liegen sollte.

DB BAHN REGIO (INKLUSIVE DB BAHN STADTVERKEHR)

Unterstützt von Angebotsverbesserungen im Schienen- und Busverkehr werden Umsatz und bereinigtes EBIT voraussichtlich ansteigen.

DB ARRIVA

Das Geschäftsfeld DB Arriva wird im Geschäftsjahr 2011 erstmals vollständig in den Konzernabschluss einbezogen. Insofern werden sich auch die entsprechenden Umsatz- und Ergebnisbeiträge positiv auswirken.

DB SCHENKER RAIL

Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail erwarten wir nach der positiven Entwicklung im Berichtsjahr weitere spürbare Verbesserungen. Ausgehend von einer anhaltenden, wenn auch etwas gedämpfteren konjunkturellen Entwicklung wird voraussichtlich das Transportvolumen weiter zunehmen. Diese Entwicklung dürfte sich auch positiv auf Umsatz und bereinigtes Ergebnis auswirken.

DB SCHENKER LOGISTICS

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics erwarten wir nach den deutlichen Zuwächsen im Berichtsjahr auch im Geschäftsjahr 2011 weitere spürbare Verbesserungen, die sowohl auf Volumens- als auch auf Preiseffekten basieren. Diese Entwicklung dürfte sich auch positiv auf das bereinigte EBIT auswirken.

DB DIENSTLEISTUNGEN

Wir erwarten, dass der Umsatz mit konzerninternen und konzernexternen Kunden im Geschäftsjahr 2011 insgesamt auf Vorjahresniveau liegen wird. Ergebnisseitig werden Belastungen wirken, die nicht an die Kunden weitergegeben werden, sodass das bereinigte EBIT voraussichtlich zurückgehen wird.

DB NETZE FAHRWEG

Auch im Geschäftsjahr 2011 wird der Umsatz im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg mengen- und preisbedingt weiter steigen. Die Umsatzsteigerung sowie weitere Rationalisierungsmaßnahmen werden sich voraussichtlich positiv auf das bereinigte EBIT auswirken.

DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe werden die Umsätze nach unseren Erwartungen leicht über dem Niveau des Berichtsjahres liegen. Auch ergebnisseitig wird das Niveau des Berichtsjahres voraussichtlich übertroffen werden können.

DB NETZE ENERGIE

Die Trends in der Umsatzentwicklung im Berichtsjahr werden sich voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2011 fortsetzen, sodass der Außenumsatz über dem Vorjahresniveau liegen sollte. Ergebnisseitig erwarten wir eine Seitwärtsbewegung.

ERWARTETE FINANZLAGE

Der Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit wird auch im Geschäftsjahr 2011 weiterhin bei Investitionen in die Schieneninfrastruktur im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg liegen. Hinzu kommt ein erhöhter Einsatz von Investitionsmitteln für Fahrzeuge in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Bahn Fernverkehr.

Die Brutto-Investitionen werden auch im Geschäftsjahr 2011 zum überwiegenden Teil durch —→ *Investitionszuschüsse Dritter* [1], im Wesentlichen Mittel der Bundesrepublik Deutschland zur Infrastrukturfinanzierung, abgedeckt.

Die von uns zu finanzierenden Netto-Investitionen werden im Geschäftsjahr 2011 voraussichtlich deutlich ansteigen. Auf Basis des im Jahresverlauf kontinuierlich erwarteten positiven operativen Cashflows sollten wir diese aus der Innenfinanzierung abdecken können. Eventuelle Portfolioveränderungen aus M&A-Aktivitäten sind dabei nicht berücksichtigt.

Im Geschäftsjahr 2011 hat der DB-Konzern fällig werdende Finanzverbindlichkeiten in Höhe von rund 2,2 Mrd. €. Zur teilweisen Refinanzierung dieser Verbindlichkeiten werden wir auch im Geschäftsjahr 2011 die Kapital- und Geldmärkte in Anspruch nehmen. Dafür verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus dem Debt-Issuance-Programm, dem Commercial-Paper-Programm und bestehenden, bislang nicht genutzten Kreditfazilitäten. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung des DB-Konzerns ist daher sichergestellt.

Das für den langfristigen Bereich ausgelegte Debt-Issuance-Programm über 15 Mrd. € war per 31. Dezember 2010 mit 11,8 Mrd. € in Anspruch genommen. Infolge der Tilgung einer Anfang Januar 2011 fällig gewordenen Anleihe über 1,2 Mrd. USD (entspricht: 1,0 Mrd. €) hat sich der verfügbare Emissionsbetrag unseres Debt-Issuance-Programms zu Beginn des Geschäftsjahres 2011 auf 4,2 Mrd. € erhöht.

Im kurzfristigen Bereich stand per 31. Dezember 2010 ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung, das zum 31. Dezember 2010 in Höhe von 42 Mio. € in Anspruch genommen wurde. Zudem verfügten wir zum 31. Dezember 2010 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,5 Mrd. €, die breit gestreut und mit erstklassigen Kreditinstituten abgeschlossen wurden.

Unsere M&A-Aktivitäten werden wir im Geschäftsjahr 2011 selektiv und fokussiert fortführen. Wir erwarten hieraus im Geschäftsjahr 2011 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Finanzlage.

ERWARTUNGEN BEZÜGLICH DER ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2012

In Übereinstimmung mit dem Deutschen Rechnungslegungsstandard (DRS) 15 geben wir auch eine Einschätzung für das dem laufenden Geschäftsjahr folgende Jahr ab. Sie 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.

Auf Basis der Annahme, dass sich der wirtschaftliche Aufschwung wie erwartet entwickelt und über das Jahr 2011 hinaus anhält, rechnen wir auch für das Geschäftsjahr 2012 mit weiteren Zuwächsen bei Umsatz und bereinigtem EBIT. Der ROCE wird sich gemäß derzeitigen Erwartungen infolgedessen weiter in Richtung der Zielmarke von 10 % verbessern.

CHANCENBERICHT

Unser Chancenmanagement leiten wir im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von Chancen liegt primär bei dem operativen Management in den Geschäftsfeldern und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Wir beschäftigen uns dazu intensiv mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in unserem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete geschäftsbereichsspezifische Chancenpotenziale abgeleitet und analysiert.

Um unseren Kurs eines ertragsorientierten Wachstums abzusichern, setzen wir umfassende Maßnahmenpakete im Rahmen konzernübergreifender oder geschäftsfeldspezifischer Programme um, von denen wir Absicherungen oder Verbesserungen in Leistungsqualität, Effizienz und Kostenstrukturen erwarten. Wir sehen hierin auch Chancen für weiteres organisches Wachstum, das sich zudem in weiteren Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen widerspiegeln dürfte.

Die strategische Aufstellung des DB-Konzerns hat sich während der Finanz- und Wirtschaftskrise bewährt und maßgeblich zur positiven Entwicklung im Berichtsjahr beigetragen. Im Fokus unserer Maßnahmen liegt es auch immer, unsere langfristige Wettbewerbsposition zu verbessern. Der DB-Konzern ist insgesamt gut aufgestellt für das Nutzen von Chancen, die aus

den wesentlichen Trends in unseren Märkten resultieren. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die Ausführungen im Kapitel → *Strategie* [1].

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln, als wir es erwarten. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken.

Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten zudem darin, absehbare Marktconsolidierungen aus unseren führenden Marktpositionen heraus aktiv gestalten zu können. Wir wollen dabei die Möglichkeiten nutzen, die uns gerade die Konsolidierung und die fortschreitende Globalisierung im Bereich Spedition und Logistik eröffnen. Mit der Akquisition von Arriva haben wir zudem unsere Position im europäischen Verkehrsmarkt deutlich verbessert und haben nun eine Wachstumsplattform in allen unseren europäischen Zielmärkten.

Wir haben uns zudem so positioniert, dass wir auch auf ein Umfeld offener beziehungsweise sich öffnender Märkte sowohl im europäischen Schienengüter- als auch im europäischen Schienenpersonenverkehr gut vorbereitet sind und so sich bietende Chancen nutzen können.

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.

[1] → Seite 104 ff.

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DES DB-KONZERNS

Nach der starken Erholung der Weltwirtschaft im Berichtsjahr geht der Vorstand der DB AG davon aus, dass sich die Konjunkturerholung im Jahr 2011 mit abgeschwächtem Tempo fortsetzen wird.

In unseren relevanten Märkten erwarten wir eine uneinheitliche Entwicklung. Während der Vorstand erwartet, dass der deutsche Personenverkehr, der europäische Landverkehr und die globale Kontraktlogistik stärkere Wachstumsraten als im Jahr 2010 aufweisen werden, wird die Marktentwicklung im deutschen Güterverkehr und in der globalen Luftfracht voraussichtlich hinter den sehr hohen Wachstumsraten des Berichtsjahres zurückbleiben. Wir gehen für das Jahr 2011 von weiter steigenden Energiepreisen und einer hohen Emissionstätigkeit, insbesondere bei Staatsanleihen, aus.

Nach der starken Entwicklung im Berichtsjahr rechnen wir auf Basis aktueller Einschätzungen für das Geschäftsjahr 2011 mit einem weiteren Umsatzanstieg. Mit Ausnahme des Geschäftsfelds DB Bahn Regio spiegelt sich diese erwartete Entwicklung auch in unseren einzelnen Geschäftsfeldern wider. Auch das bereinigte EBIT dürfte sich im Geschäftsjahr 2011 weiter verbessern. Hier erwarten wir in fast allen Geschäftsfeldern weitere Verbesserungen.

Neben kontinuierlich positiven operativen Cashflows sichert auch unsere gute Bonität unseren sehr guten Kapitalmarktzugang.

Unsere Aktivitäten unterliegen unterschiedlichen Risiken, die im Risikobericht dargestellt wurden. Für das Jahr 2011 sehen wir insbesondere Risiken aus der Nachhaltigkeit der wirtschaft-

lichen Erholung, die sich insbesondere bei einer Verschärfung der Staatsschuldenkrise materialisieren könnten. Zudem sind die weiterhin angespannte Fahrzeugverfügbarkeit und eine erhöhte Baustellenaktivität im Hochgeschwindigkeitsnetz kritische Faktoren.

Der DB-Konzern ist jedoch 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.

Unter der Annahme weiterhin positiver Umfeldbedingungen gehen wir auch für das Jahr 2012 davon aus, dass sich unsere relevanten Märkte und die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns weiter positiv entwickeln sollten.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

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.

05 KONZERNABSCHLUSS

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS 142

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG 143

KONZERN-BILANZ 144

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG 146

KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL 147

KONZERN-ANHANG	148
SEGMENTINFORMATIONEN	148
GRUNDLAGEN UND METHODEN	150
ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	176
ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ	184
ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG	224
ERLÄUTERUNGEN ZUR SEGMENTBERICHTERSTATTUNG	224
RISIKOMANAGEMENT UND DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE	227
SONSTIGE ANGABEN	234

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis, Konzern-Bilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Konzern-Eigenkapitalspiegel und Konzern-Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Berlin, den 25. Februar 2011

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Gerd Eggemann
Wirtschaftsprüfer

Thomas Kieper
Wirtschaftsprüfer

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
Umsatzerlöse	(1)	34.410	29.335
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	2.207	1.936
GESAMTLEISTUNG		36.617	31.271
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	3.120	3.864
Materialaufwand	(4)	-19.314	-15.627
Personalaufwand	(5)	-11.602	-11.115
Abschreibungen	(6)	-2.912	-2.825
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-4.092	-3.360
OPERATIVES ERGEBNIS (EBIT)		1.817	2.208
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	17	9
Zinsergebnis	(9)	-911	-826
Übriges Finanzergebnis	(10)	-23	-4
FINANZERGEBNIS		-917	-821
ERGEBNIS VOR ERTRAGSTEUERN		900	1.387
Ertragsteuern	(11)	158	-557
JAHRESERGEBNIS		1.058	830
Jahresergebnis anteilig zugerechnet den:			
Aktionären der Deutschen Bahn AG		1.039	821
anderen Gesellschaftern		19	9
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)	(12)		
unverwässert		2,42	1,91
verwässert		2,42	1,91

ÜBERLEITUNG ZUM KONZERN-GESAMTERGEBNIS

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember [in Mio. €]	2010	2009
Jahresergebnis	1.058	830
VERÄNDERUNG DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN		
Änderung aus Währungsumrechnung	104	29
Aktionäre der Deutschen Bahn AG	97	28
andere Gesellschafter	7	1
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	10	5
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	131	71
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	1	7
SALDO DER DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTEN ERGEBNISPOSITIONEN (VOR STEUERN)	246	112
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen	-40	-23
SALDO DER DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTEN ERGEBNISPOSITIONEN (NACH STEUERN)	206	89
GESAMTERGEBNIS	1.264	919
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den:		
Aktionären der Deutschen Bahn AG	1.238	909
anderen Gesellschaftern	26	10

Konzern-Bilanz

AKTIVA

Zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	(13)	37.873	37.439
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	4.154	2.070
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	528	369
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(17)	63	37
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	162	184
Derivative Finanzinstrumente	(21)	279	36
Aktive latente Steuern	(16)	1.471	1.173
		44.530	41.308
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	(18)	916	814
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(17)	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	3.877	3.030
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	840	504
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	99	150
Derivative Finanzinstrumente	(21)	96	26
Flüssige Mittel	(22)	1.475	1.470
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	(23)	169	0
		7.473	5.995
BILANZSUMME		52.003	47.303

PASSIVA

Zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(24)	2.150	2.150
Rücklagen	(25)	5.374	5.174
Erwirtschaftete Ergebnisse	(26)	6.638	5.596
EIGENKAPITAL DER AKTIONÄRE DER DEUTSCHEN BAHN AG		14.162	12.920
Anteile anderer Gesellschafter	(27)	154	146
		14.316	13.066
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	16.394	14.730
Übrige Verbindlichkeiten	(29)	327	451
Derivative Finanzinstrumente	(21)	88	180
Pensionsverpflichtungen	(32)	1.938	1.736
Sonstige Rückstellungen	(33)	3.743	3.990
Passive Abgrenzungen	(34)	1.895	2.096
Passive latente Steuern	(16)	377	176
		24.762	23.359
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	2.159	1.780
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(29)	4.286	3.267
Sonstige Verbindlichkeiten	(29)	3.109	2.732
Ertragsteuerschulden	(30)	146	60
Derivative Finanzinstrumente	(21)	92	68
Sonstige Rückstellungen	(33)	2.513	2.429
Passive Abgrenzungen	(34)	620	542
		12.925	10.878
BILANZSUMME		52.003	47.303

Konzern-Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
Ergebnis vor Steuern		900	1.387
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		2.912	2.825
Abschreibungen / Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		0	33
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		16	- 465
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		- 6	0
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen		- 1	0
Zins- und Dividendenerträge		- 315	- 347
Zinsaufwendungen		1.225	1.171
Fremdwährungsergebnis		20	- 25
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen		- 17	- 9
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge		- 142	- 440
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		- 665	602
Veränderung der Verbindlichkeiten und der passiven Abgrenzungsposten		186	- 735
AUS GEWÖHNLICHER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT ERWIRTSCHAFTETE ZAHLUNGSMITTEL		4.113	3.997
Erhaltene Zinsen		62	55
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen		1	2
Gezahlte Zinsen		- 780	- 725
Erstattete Ertragsteuern (im Vorjahr: gezahlte Ertragsteuern)		13	- 196
MITTELFLUSS AUS GEWÖHNLICHER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT		3.409	3.133
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		254	248
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		- 6.864	- 6.486
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4.819	4.649
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		- 90	- 137
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten		24	0
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		0	0
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettzahlungsmittel		2	0
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettzahlungsmittel		- 1.622	- 202
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen		- 2	- 7
MITTELFLUSS AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT		- 3.479	- 1.935
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter		- 14	- 12
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		- 212	- 61
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen		2.477	2.140
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen		- 1.000	- 1.367
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen des Bundes		0	10
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Darlehen des Bundes		- 481	- 438
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper		244	5
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper		- 987	- 892
MITTELFLUSS AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT		27	- 615
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel		- 43	583
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	1.470	879
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel		3	4
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		45	4
FLÜSSIGE MITTEL AM ENDE DER PERIODE	(22)	1.475	1.470

Konzern-Eigenkapitalspiegel

[in Mio. €]	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Wäh- rungs- umrech- nung	Marktbe- wertung Wert- papiere ¹⁾	Marktbe- wertung Cash- flow- Hedges ¹⁾	Sonstige Verände- rungen	Rücklagen	Erwirt- schaftete Ergeb- nisse	Eigen- kapital der Kon- zernak- tionäre	Anteile Fremder am Kapital	Summe
							Summe Rück- lagen				Eigen- kapital
Stand am 01.01.2010	2.150	5.310	-91	6	-55	4	5.174	5.596	12.920	146	13.066
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Kapitalherabsetzung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Minderung Kapitalrücklagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-14	-14
+/- Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	1	1	3	4	-4	0
+/- Gesamtergebnis	0	0	98	8	93	0	199	1.039	1.238	26	1.264
STAND AM 31.12.2010	2.150	5.310	7	14	38	5	5.374	6.638	14.162	154	14.316

[in Mio. €]	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Wäh- rungs- umrech- nung	Marktbe- wertung Wert- papiere ¹⁾	Marktbe- wertung Cash- flow- Hedges ¹⁾	Sonstige Verände- rungen	Rücklagen	Erwirt- schaftete Ergeb- nisse	Eigen- kapital der Kon- zernak- tionäre	Anteile Fremder am Kapital	Summe
							Summe Rück- lagen				Eigen- kapital
Stand am 01.01.2009	2.150	5.310	-119	-5	-104	4	5.086	4.782	12.018	137	12.155
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Kapitalherabsetzung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Minderung Kapitalrücklagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-12	-12
+/- Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	0	0	-7	-7	11	4
+/- Gesamtergebnis	0	0	28	11	49	0	88	821	909	10	919
STAND AM 31.12.2009	2.150	5.310	-91	6	-55	4	5.174	5.596	12.920	146	13.066

¹⁾ Eigenkapitalposition enthält latente Steuern.

Konzern-Anhang

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember [in Mio. €]	DB Bahn Fernverkehr		DB Bahn Regio ⁶⁾		DB Bahn Stadtverkehr ⁶⁾		DB Arriva		DB Schenker Rail	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
	Segmenterlöse									
externe Umsatzerlöse	3.602	3.435	7.482	7.509	1.227	1.219	1.046	-	4.314	3.791
interne Umsatzerlöse	127	130	77	78	45	33	0	-	270	264
UMSATZERLÖSE GESAMT	3.729	3.565	7.559	7.587	1.272	1.252	1.046	-	4.584	4.055
externe übrige Segmenterlöse	173	140	267	259	53	46	56	-	278	249
interne übrige Segmenterlöse	50	51	111	106	2	6	0	-	47	37
SUMME SEGMENTERLÖSE	3.952	3.756	7.937	7.952	1.327	1.304	1.102	-	4.909	4.341
Segmentergebnis (EBIT)	160	80	656	678	23	71	55	-	-71	-291
Bereinigung Sondereffekte ¹⁾	-43	61	73	221	39	0	0	-	83	102
Bereinigtes Segmentergebnis (EBIT bereinigt) ¹⁾	117	141	729	899	62	71	55	-	12	-189
EBITDA	524	443	1.156	1.186	93	146	132	-	219	5
EBITDA bereinigt ¹⁾	481	504	1.229	1.407	132	146	132	-	302	107
Zinsergebnis										
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	0	0	3	-	7	-2
Übriges Finanzergebnis										
Ergebnis vor Ertragsteuern										
Ertragsteuern										
JAHRESEERGEBNIS										
Segmentvermögen ^{2),3)}	2.277	2.599	5.504	5.767	454	454	4.166	-	4.519	4.481
Anteile an At-Equity-Beteiligungen ²⁾	0	0	16	15	2	2	105	-	104	97
GESAMTVERMÖGEN ²⁾	2.277	2.599	5.520	5.782	456	456	4.271	-	4.623	4.578
davon Goodwill	0	0	17	17	5	5	1.338	-	462	452
Segmentsschulden ^{2),3)}	1.029	1.026	2.569	2.322	286	261	983	-	1.531	1.528
Segment-Gesamtinvestitionen	48	57	212	407	91	57	3.571	-	354	674
Anlagenzugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	0	10	0	0	0	0	3.400	-	4	355
Anlagenzugänge aus Brutto-Investitionen	48	47	212	407	91	57	171	-	350	319
Erhaltene Investitionszuschüsse	0	0	-19	-37	-17	-10	0	-	-2	-7
NETTO-INVESTITIONEN	48	47	193	370	74	47	171	-	348	312
Planmäßige Abschreibungen ⁴⁾	364	363	490	492	71	75	76	-	287	276
Erfasste Wertminderungen /-aufholungen ⁴⁾	0	0	10	16	-1	0	1	-	3	20
Mitarbeiter ⁵⁾	15.270	15.043	29.008	28.668	9.009	8.972	36.454	-	32.618	34.145

¹⁾ Die Bereinigung betrifft die Erträge beziehungsweise Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten sowie wesentliche Sondersachverhalte.

²⁾ Das Segmentvermögen, die Anteile an assoziierten Unternehmen und die Segmentverbindlichkeiten werden zum Abschlussstichtag angegeben, die übrigen Positionen werden zeitraumbezogen ausgewiesen.

³⁾ Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentsschulden zugerechnet.

Informationen nach Regionen für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember [in Mio. €]

Externe Umsatzerlöse
Segmentvermögen ¹⁾
davon langfristige Vermögenswerte ¹⁾

¹⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

	DB Schenker Logistics		DB Netze Fahrtweg		DB Netze Personenbahnhöfe		DB Dienst- leistungen		Beteiligungen/ Sonstige		Summe Segmente		Konsolidierung ⁶⁾		Insgesamt	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
	14.257	11.249	913	764	387	373	128	109	1.054	886	34.410	29.335	0	0	34.410	29.335
	53	43	3.667	3.605	657	652	1.146	1.128	2.311	2.218	8.353	8.151	-8.353	-8.151	0	0
	14.310	11.292	4.580	4.369	1.044	1.025	1.274	1.237	3.365	3.104	42.763	37.486	-8.353	-8.151	34.410	29.335
	125	140	760	1.355	201	127	327	231	820	1.287	3.060	3.834	60	30	3.120	3.864
	3	2	214	210	28	25	1.561	1.396	1.673	1.667	3.689	3.500	-3.689	-3.500	0	0
	14.438	11.434	5.554	5.934	1.273	1.177	3.162	2.864	5.858	6.058	49.512	44.820	-11.982	-11.621	37.530	33.199
	248	108	411	1.017	221	214	177	104	-112	275	1.768	2.256	49	-48	1.817	2.208
	56	91	190	-459	-4	3	-48	21	-237	-573	109	-533	-60	10	49	-523
	304	199	601	558	217	217	129	125	-349	-298	1.877	1.723	-11	-38	1.866	1.685
	426	280	1.457	2.039	347	339	335	276	25	398	4.714	5.112	15	-79	4.729	5.033
	478	371	1.524	1.472	343	342	287	297	-212	-175	4.696	4.471	-45	-69	4.651	4.402
															-911	-826
	2	1	0	0	0	0	0	0	5	10	17	9	0	0	17	9
															-23	-4
															900	1.387
															158	-557
															1.058	830
	5.578	4.841	21.341	21.721	3.374	3.241	1.213	1.195	3.787	3.894	52.213	48.193	-738	-1.259	51.475	46.934
	10	11	1	1	0	0	0	0	290	243	528	369	0	0	528	369
	5.588	4.852	21.342	21.722	3.374	3.241	1.213	1.195	4.077	4.137	52.741	48.562	-738	-1.259	52.003	47.303
	1.076	980	0	0	0	0	0	0	13	13	2.911	1.467	0	0	2.911	1.467
	2.739	2.291	2.467	2.380	383	393	663	685	5.826	5.949	18.476	16.835	19.211	17.402	37.687	34.237
	199	208	4.986	4.624	511	488	177	138	192	256	10.341	6.909	-35	-70	10.306	6.839
	10	12	0	0	0	0	0	0	1	0	3.415	377	0	0	3.415	377
	189	196	4.986	4.624	511	488	177	138	191	256	6.926	6.532	-35	-70	6.891	6.462
	0	0	-4.321	-4.109	-363	-411	0	0	-97	-75	-4.819	-4.649	0	0	-4.819	-4.649
	189	196	665	515	148	77	177	138	94	181	2.107	1.883	-35	-70	2.072	1.813
	175	172	934	953	125	125	157	171	136	123	2.815	2.750	-34	-32	2.781	2.718
	3	0	112	69	1	0	1	1	1	0	131	106	0	1	131	107
	58.671	57.134	39.849	40.354	4.636	4.601	25.131	24.460	25.664	26.005	276.310	239.382	0	0	276.310	239.382

⁴⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

⁵⁾ Die Mitarbeiterzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitkräfte umgerechnet).

⁶⁾ Vorjahreszahlen wurden angepasst: Neuordnung der S-Bahn Berlin GmbH und der S-Bahn Hamburg GmbH vom Segment DB Bahn Stadtverkehr zum Segment DB Bahn Regio.

	Inland		Übriges Europa		Nordamerika		Asien/Pazifik		Übrige Welt		Überleitung		Insgesamt	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
	21.393	19.930	8.664	6.245	1.780	1.371	2.099	1.472	474	317	0	0	34.410	29.335
	39.429	40.402	8.908	4.410	579	465	1.466	1.181	170	143	923	333	51.475	46.934
	35.719	36.781	6.166	2.667	197	186	654	580	29	31	-621	-615	42.144	39.630

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 konzern-externen Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung steht. Während die Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr und in der Eisenbahninfrastruktur maßgeblich im Heimatmarkt Deutschland stattfinden, sind die Geschäftsaktivitäten im Bereich Transport und Logistik weltweit aufgestellt.

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern – nach Freigabe durch die Kartellbehörden – sämtliche Anteile des britischen Verkehrsunternehmens Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien, (nachfolgend als »Arriva« bezeichnet) – 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 Konzernabschluss wurde durch den Vorstand erstellt und wird dem Aufsichtsrat für die Aufsichtsratssitzung am 30. März 2011 übergeben.

Grundlagen der Abschlusserstellung

Der Konzernabschluss wird auf der Grundlage des §315a HGB und in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Die Rechnungslegungsnormen wurden über die gesamte Berichtsperiode hinweg und unverändert zum Vorjahr stetig angewendet.

Das Geschäftsjahr der DB AG und ihrer einbezogenen Tochtergesellschaften entspricht dem Kalenderjahr. Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden, soweit nicht anders angegeben, in Millionen Euro (Mio. €) ausgewiesen.

A) STANDARDS, ÜBERARBEITUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN, DIE ERSTMALIG VERBINDLICH FÜR BERICHTSPERIODEN AB DEM 1. JANUAR 2010 ANZUWENDEN SIND

Im Berichtsjahr wurden im DB-Konzernabschluss alle neuen und überarbeiteten Standards und Interpretationen berücksichtigt, die erstmalig verbindlich ab dem 1. Januar 2010 anzuwenden sind, darüber hinaus Relevanz für den DB-Konzern besitzen und nicht bereits in Vorperioden vorzeitig angewendet wurden. Die Änderungen der Standards wurden entsprechend den Übergangsvorschriften berücksichtigt. Die erstmalige Anwendung dieser neuen Regelungen hat zu keinen materiellen Auswirkungen auf den Konzernabschluss geführt. Es handelt sich um:

→ *IAS 27: Konzern- und separate Einzelabschlüsse (überarbeitet Januar 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2009)*

IAS 27 regelt die Behandlung von Anteilserwerben beziehungsweise -verkäufen nach Erlangung und unter Beibehaltung der Beherrschungsmöglichkeit. Künftig sind auf Minderheiten entfallende Verluste, die deren bilanziellen Wert übersteigen, als negative Buchwerte im Konzern-eigenkapital darzustellen. Es werden sich Anpassungen für künftige Transaktionen ergeben.

→ *IAS 39: Änderung von IAS 39 »Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung: Geeignete Grundgeschäfte« (überarbeitet Juli 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2009)*

IAS 39 konkretisiert, wie die in IAS 39 enthaltenen Prinzipien zur Abbildung von Sicherungsbeziehungen (Hedge-Accounting) auf zwei spezielle Situationen anzuwenden sind: bei einem einseitigen Risiko in Bezug auf ein gesichertes Grundgeschäft und bei Inflation in einem finanziell gesicherten Grundgeschäft. Hieraus ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für den DB-Konzern.

→ *IFRS 1: Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards (überarbeitet November 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2009)*

IFRS 1 wurde im Rahmen der Überarbeitung neu strukturiert. Inhaltliche Änderungen wurden nicht vorgenommen.

→ *IFRS 1: Änderung von IFRS 1 »Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards: Zusätzliche Ausnahmen für erstmalige Anwender (überarbeitet Juli 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2010)*

IFRS 1 bestimmt, dass Unternehmen bei der Anwendung der Vollkostenmethode von der retrospektiven Anwendung der IFRS für Öl- und Gasvermögenswerte ausgenommen sind. Darüber hinaus sind Unternehmen unter gewissen Voraussetzungen von einer Neueinschätzung bestehender

Vereinbarungen im Hinblick darauf, ob sie Leasingverhältnisse enthalten, ausgenommen. Der Standard hat derzeit keine Relevanz für den DB-Konzern.

- *IFRS 2: Änderung des IFRS 2 »Anteilsbasierte Vergütung: Anteilsbasierte Vergütungen mit Barausgleich durch ein Unternehmen der Gruppe (überarbeitet Juni 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2010)*

IFRS 2 enthält Klarstellungen zur bilanziellen Behandlung von in bar erfüllten anteilsbasierten Vergütungen unter Beteiligung mehrerer Konzernunternehmen. Der Standard hat derzeit keine Relevanz für den DB-Konzern.

- *IFRS 3: Unternehmenszusammenschlüsse (überarbeitet Januar 2008; anzuwenden für Unternehmenszusammenschlüsse mit Erwerbszeitpunkten ab 1. Juli 2009)*

IFRS 3 enthält Regelungen insbesondere zu Kaufpreisbestandteilen, zur Behandlung von Minderheitenanteilen und zum Firmenwert sowie zum Umfang der anzusetzenden Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden. Es haben sich Anpassungen ergeben.

- *Improvements to IFRS 2009: »Improvements to IFRS« (veröffentlicht April 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2010)*

»Improvements to IFRS 2009« stellt einen zweiten Sammelstandard zur Änderung verschiedener IFRS dar. Dieser enthält 15 verschiedene Änderungen an zwölf bestehenden IFRS. Dabei geht es hauptsächlich um als unwesentlich angesehene Änderungen wie die Beseitigung von Inkonsistenzen innerhalb der Standards und die Klarstellung missverständlicher Formulierungen. Aus einer Änderung in Bezug auf die Klassifizierung von Leasingverträgen über Grundstücke haben sich Auswirkungen auf den DB-Konzern ergeben. Alle übrigen Änderungen führten zu keinen wesentlichen Auswirkungen.

- *IFRIC 12: Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen (veröffentlicht November 2006; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 29. März 2009 [1])*

IFRIC 12 befasst sich mit der Bilanzierung von Dienstleistungskonzessionsverträgen zwischen der öffentlichen Hand als Lizenzgeber und einem privaten Unternehmen als Betreiber. Wir gehen derzeit von keiner Auswirkung für den DB-Konzern aus.

[1] → Der vom IASB vorgesehene Anwendungszeitpunkt für die Interpretation wurde seitens der EU vom 1. Januar 2008 auf den 29. März 2009 verschoben.

- *IFRIC 15: Verträge über die Errichtung von Immobilien (veröffentlicht Juli 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2010 [2])*

IFRIC 15 reguliert die Bilanzierung von Immobilienverkäufen, bei denen der Vertragsabschluss bereits vor Beendigung der Errichtung der Immobilie erfolgt ist. Diese Interpretation hat derzeit keine Relevanz für den DB-Konzern.

- *IFRIC 16: Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb (veröffentlicht Juli 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 30. Juni 2009 [3])*

IFRIC 16 regelt Fragen im Zusammenhang mit der Bilanzierung der Absicherung von Fremdwährungsrisiken innerhalb eines Unternehmens und seiner ausländischen Geschäftsbetriebe. Diese Interpretation hat derzeit keine Relevanz für den DB-Konzern.

- *IFRIC 17: Sachdividenden an Eigentümer (veröffentlicht November 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. November 2009 [4])*

IFRIC 17 enthält Regelungen hinsichtlich der Bilanzierung und Bewertung von Sachausschüttungen. Diese Interpretation hat derzeit keine Relevanz für den DB-Konzern.

- *IFRIC 18: Übertragung von Vermögenswerten durch einen Kunden (veröffentlicht Januar 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. November 2009 [4])*

IFRIC 18 regelt die Bilanzierung in den Fällen, in denen ein Unternehmen von seinen Kunden Vermögenswerte erhält, um dem Kunden Zugang zu einem Netzwerk oder dauerhaften Zugang zu Dienstleistungen oder zur Lieferung von Gütern zu verschaffen. Es ergeben sich Auswirkungen auf den DB-Konzern.

[2] → Der vom IASB vorgesehene Anwendungszeitpunkt für die Interpretation wurde seitens der EU vom 1. Januar 2009 auf den 1. Januar 2010 verschoben.

[3] → Der vom IASB vorgesehene Anwendungszeitpunkt für die Interpretation wurde seitens der EU vom 1. Oktober 2008 auf den 30. Juni 2009 verschoben.

[4] → Der vom IASB vorgesehene Anwendungszeitpunkt für die Interpretation wurde seitens der EU vom 1. Juli 2009 auf den 1. November 2009 verschoben.

B) STANDARDS, ÜBERARBEITUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN, DIE ZUM BERICHTSZEITPUNKT VERABSCHIEDET WAREN, JEDOCH NOCH NICHT VERPFLICHTEND ANZUWENDEN SIND UND NICHT VORZEITIG ANGEWENDET WERDEN

→ *IAS 12: Änderung von IAS 12 »Ertragsteuern: Deferred Tax: Recovery of Underlying Assets« (veröffentlicht Dezember 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2012)*

Nach IAS 12 hängt die Bewertung latenter Steuern davon ab, ob sich die bestehenden Differenzen im Rahmen der fortgeführten Nutzung oder im Zuge einer Veräußerung realisieren. Für als Finanzinvestition gehaltene Immobilien nach IAS 40, die zum Zeitwert bewertet werden, wird mit dieser Änderung die widerlegbare Vermutung eingeführt, dass die Realisierung durch eine Veräußerung erfolgt. Die Änderung hat derzeit keine Relevanz für den DB-Konzern.

→ *IAS 24: Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen (überarbeitet November 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2011)*

IAS 24 wurde dahin gehend geändert, dass Unternehmen der öffentlichen Hand eine Teilausnahme von bestimmten Angabepflichten erhalten. Zudem wurde die Definition eines nahestehenden Unternehmens oder einer nahestehenden Person präzisiert. Der Standard wird Auswirkungen auf die Angaben zu Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen im Abschluss des DB-Konzerns haben.

→ *IAS 32: Änderung von IAS 32 Finanzinstrumente: Darstellung: Einstufung von Bezugsrechten (überarbeitet Oktober 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Februar 2010)*

IAS 32 regelt die Bilanzierung von Bezugsrechten, die auf eine von der funktionalen Währung abweichende Währung lauten. Bisher wurden solche Bezugsrechte als derivative Verbindlichkeiten bilanziert. Künftig sind solche Rechte unter bestimmten Voraussetzungen als Eigenkapital einzustufen. Wir gehen von keiner Auswirkung für den DB-Konzern aus.

→ *IFRS 1: Änderung von IFRS 1 »Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards: Begrenzte Befreiung erstmaliger Anwender von Vergleichszahlen nach IFRS 7« (überarbeitet Januar 2010; anzuwenden für Berichtsperioden ab 1. Juli 2010)*

IFRS 1 wurde dahin gehend ergänzt, dass IFRS-Erstanwender von den im März 2009 im Zuge der Änderung des IFRS 7 eingeführten Anhangangaben befreit sind. Hiermit wird sichergestellt, dass die Übergangsregeln zur Anwendung des geänderten IFRS 7 auch für IFRS-Erstanwender gelten.

→ *IFRS 1: Änderung von IFRS 1 »Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards: Severe Hyperinflation and Removal of Fixed Dates for First-time Adopters« (veröffentlicht Dezember 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2011)*

Durch die Änderung werden die bislang in IFRS 1 enthaltenen Verweise auf das feste Umstellungsdatum 1. Januar 2004 durch einen Verweis auf den Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS ersetzt. Zusätzlich wurden Anwendungsleitlinien ergänzt, wie bei der Darstellung von IFRS-konformen Abschlüssen vorzugehen ist, wenn ein Unternehmen für einige Zeit die IFRS-Vorschriften nicht einhalten konnte, weil seine funktionale Währung starker Hyperinflation unterlag. Die Änderung hat keine Auswirkung auf den Abschluss des DB-Konzerns.

→ *IFRS 7: Änderung von IFRS 7 »Finanzinstrumente: Angaben: Transfers of Financial Assets« (veröffentlicht Oktober 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2011)*

Die Änderungen betreffen erweiterte Angabepflichten bei der Übertragung von finanziellen Vermögenswerten. Sie sollen ein besseres Verständnis der Auswirkungen der beim Unternehmen verbleibenden Risiken sowie der zurückbehaltenen beziehungsweise übernommenen Rechte und Pflichten ermöglichen. Die Änderung wird Auswirkungen auf den Abschluss des DB-Konzerns haben.

→ *IFRS 9: Finanzinstrumente (veröffentlicht November 2009/ ergänzt Oktober 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)*

Der im November 2009 veröffentlichte Teil von IFRS 9 regelt die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten neu. Es wird lediglich zwei Bewertungskategorien (fortgeführte Anschaffungskosten und beizulegender Zeitwert) geben. Künftig basiert die Klassifizierung finanzieller Vermögenswerte zum einen auf dem Geschäftsmodell des Unternehmens und zum anderen auf charakteristischen Eigenschaften der vertraglichen Zahlungsströme der jeweiligen finanziellen Vermögenswerte.

Der im Oktober 2010 ergänzte Teil regelt die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Verbindlichkeiten. Hierbei werden im Wesentlichen die bestehenden Regelungen des IAS 39 übernommen. Eine Änderung ergibt sich für finanzielle Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Bei diesen ist der Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts, der aus einer Änderung des eigenen Kreditrisikos resultiert, im sonstigen Ergebnis und nicht als Gewinn oder Verlust zu erfassen.

Die in IAS 39 bestehenden Regelungen zur Ausbuchung von Finanzinstrumenten wurden ebenfalls unverändert in IFRS 9 übernommen.

Aus der Anwendung von IFRS 9 werden sich Auswirkungen auf die Bilanzierung von Finanzinstrumenten im DB-Konzern ergeben. Im Jahr 2011 soll IFRS 9 um Regelungen zu weiteren Themenbereichen ergänzt werden.

→ *Improvements to IFRS 2010: »Improvements to IFRS« (veröffentlicht Mai 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2011)*

»Improvements to IFRS 2010« stellt einen dritten Sammelstandard zur Änderung verschiedener IFRS dar. Dieser enthält Änderungen an neun bestehenden IFRS. Dabei geht es hauptsächlich um als unwesentlich angesehene Änderungen wie die Beseitigung von Inkonsistenzen innerhalb der Standards und die Klarstellung missverständlicher Formulierungen. Der DB-Konzern prüft derzeit die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den Konzernabschluss.

→ *IFRIC 14: Änderung des IFRIC 14 »Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswertes, Mindestdotierungsverpflichtungen und ihre Wechselwirkung: Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen« (veröffentlicht November 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2011)*

IFRIC 14 wurde dahin gehend geändert, dass Unternehmen, die Mindestdotierungsverpflichtungen unterliegen und Beitragsvorauszahlungen leisten, um diese Mindestdotierungsverpflichtungen zu erfüllen, den Vorteil aus einer solchen Vorauszahlung als Vermögenswert erfassen können. Wir gehen von keiner wesentlichen Auswirkung für den DB-Konzern aus.

→ *IFRIC 19: Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente (veröffentlicht November 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2010)*

IFRIC 19 regelt die bilanzielle Abbildung sogenannter Debt-for-Equity Swaps. Dabei tilgt ein Unternehmen eine finanzielle Verbindlichkeit teilweise oder vollständig durch die Ausgabe von Aktien oder anderen Eigenkapitalinstrumenten. Diese Interpretation hat derzeit keine Relevanz im DB-Konzern.

Gliederung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung

Vermögenswerte und Schulden werden in der Bilanz entsprechend ihrer Fristigkeit als kurz- oder langfristige Positionen dargestellt. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, sofern sie innerhalb von zwölf Monaten nach dem Ende des Berichtszeitraums realisiert werden oder fällig sind. Die Bilanzgliederung berücksichtigt die Anforderungen der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung folgt der Gliederung des Gesamtkostenverfahrens.

Grundlagen des Konzernabschlusses

VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR

Die Vergleichbarkeit der für das Berichtsjahr vorgelegten Finanzinformationen mit dem Vorjahreszeitraum ist durch die Berücksichtigung folgender Sachverhalte gegeben:

VERÄNDERUNGEN DES KONSOLIDIERUNGSKREISES

Veränderungen des Konsolidierungskreises, im Besonderen der Erwerb von Arriva, führten für das Berichtsjahr zu Finanzinformationen in der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung, der Kapitalflussrechnung sowie der Segmentberichterstattung, die nicht direkt vergleichbar sind mit denen der Vorperiode. Detaillierte Informationen zu diesen Erwerben sowie Erläuterungen zu den übrigen Transaktionen sind in dem Abschnitt »Veränderungen im Konzern« dargelegt.

VERÄNDERUNGEN IN DER SEGMENTZUORDNUNG

Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurden die S-Bahn Berlin GmbH und die S-Bahn Hamburg GmbH, die bisher dem Segment DB Bahn Stadtverkehr zugeordnet waren, dem Segment DB Bahn Regio zugeordnet. Die Vorjahresbeträge wurden entsprechend angepasst. Weitere vorgenommene Veränderungen in der Segmentzuordnung waren unwesentlich.

KONSOLIDIERUNGSMETHODEN

A) GRUNDSÄTZE DER KONSOLIDIERUNG

Im Konzernabschluss der DBAG werden die DBAG und grundsätzlich alle Unternehmen (Tochtergesellschaften) voll konsolidiert, deren Finanz- und Geschäftspolitik von der DBAG bestimmt werden kann. Die Einbeziehung in den Konzernabschluss beginnt mit dem Zeitpunkt, zu dem die DBAG die Möglichkeit der Beherrschung (Control) erlangt. »Control« beruht bei den Tochtergesellschaften darauf, dass die DBAG direkt oder indirekt die Mehrheit der Stimmrechte innehat. 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.

Anteile Fremder am Eigenkapital von Tochtergesellschaften werden getrennt vom Eigenkapital der Konzernaktionäre ausgewiesen. Die Höhe des Anteils Fremder ergibt sich aus den Anteilen der Fremden im Zeitpunkt des Erwerbs der Tochtergesellschaft sowie dem auf den Dritten entfallenden Anteil an der Veränderung des Eigenkapitals der Tochtergesellschaft seit dem Erwerb. Anteilig auf die Fremden entfallende Verluste, die den Anteil der Fremden am Eigenkapital übersteigen, werden dem Eigenkapital der Konzernaktionäre zugerechnet, es sei denn, die außenstehenden Anteilseigner haben eine bindende Verpflichtung zum Ausgleich derartiger Verluste und sind wirtschaftlich und finanziell dazu befähigt.

Konzerninterne Schuldverhältnisse beziehungsweise Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen voll konsolidierten Gesellschaften werden vollständig eliminiert.

B) UNTERNEHMENSZUSAMMENSCHLÜSSE

Alle nach dem 31. Dezember 2002 erworbenen Tochtergesellschaften sind nach der Erwerbsmethode im Sinne des IFRS 3 konsolidiert worden. Danach bestimmen sich die Anschaffungskosten eines Unternehmenszusammenschlusses nach den beizulegenden Zeitwerten der entrichteten Vermögenswerte und der eingegangenen oder übernommenen Schulden zum Tauschzeitpunkt. Die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden, unabhängig von eventuellen Minderheitenanteilen, nach IFRS 3 mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Abweichend hiervon werden erworbene langfristige Vermögenswerte beziehungsweise Gruppen von Vermögenswerten, die gemäß IFRS 5 als »zur Veräußerung gehalten« klassifiziert werden, mit dem Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten (Fair Value less Costs to Sell) ausgewiesen.

Ein Differenzbetrag zwischen den Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses und dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen wird als Firmenwert ausgewiesen. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die Anteile Fremder ergeben sich anteilig aus den zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten, Schulden und Eventualverpflichtungen.

Der Erwerb und der Verkauf von Anteilen an einem bereits voll konsolidierten Unternehmen, die zu keiner Änderung der Beherrschungsmöglichkeit führen, werden erfolgsneutral im Eigenkapital ausgewiesen. Es ergeben sich insofern keine Buchwertänderungen der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden aus solchen Transaktionen.

C) GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN UND ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN

Als Gemeinschaftsunternehmen gelten Unternehmen, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden.

Assoziierte Unternehmen sind Beteiligungen, bei denen der DB-Konzern einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Der maßgebliche Einfluss beruht regelmäßig darauf, dass die DB AG direkt oder indirekt 20 bis 50 % der Stimmrechte an diesen Unternehmen innehat und die damit verbundene Assoziierungsvermutung nicht widerlegt wird.

Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Rahmen der Equity-Bewertung einbezogen. Abweichend hiervon werden sie nach IFRS 5 bewertet, soweit die Anteile als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden.

Im Rahmen der Equity-Bewertung werden die Anteile an assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen zu Anschaffungskosten im Konzernabschluss ausgewiesen, angepasst um die darauf entfallenden Änderungen im Reinvermögen des assoziierten und Gemeinschaftsunternehmens und um eventuelle Wertminderungen aus der Impairment-Bewertung. Anteilig auf den DB-Konzern entfallende Verluste, die das Gesamtinvestment in das assoziierte beziehungsweise Gemeinschaftsunternehmen, bestehend aus fortgeschriebenem Equity-Ansatz sowie anderen langfristigen Forderungen, übersteigen, werden nicht berücksichtigt, es sei denn, der DB-Konzern hat entsprechende Verpflichtungen übernommen oder Zahlungen geleistet.

Ein positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten der erworbenen Anteile und dem anteiligen zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen stellt einen Firmenwert dar, der in dem fortgeschriebenen Equity-Ansatz enthalten ist und insoweit auch dem Impairment-Verfahren unterliegt. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des anteilig erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit assoziierten oder Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig eliminiert.

VERÄNDERUNGEN IM KONZERN**A) TOCHTERGESELLSCHAFTEN**

Der Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns hat sich wie folgt entwickelt:

[Anzahl]	Inland 2010	Ausland 2010	Gesamt 2010	Gesamt 2009
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN				
Stand 01.01.	184	395	579	530
Zugänge	1	334	335	38
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	5	5	24
Abgänge	15	43	58	13
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	1	0	1	0
STAND 31.12.	169	691	860	579

Geschäftsaktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen für die Schieneninfrastruktur werden zum Teil in Form von Gesellschaften bürgerlichen Rechts (Arbeitsgemeinschaften) durchgeführt. Diese Arbeitsgemeinschaften enden jeweils mit dem Abschluss des betreffenden Projekts. Sie entfalten ihre geschäftlichen Aktivitäten im Wesentlichen über einen Zeitraum von ein bis fünf Jahren. Da die Arbeitsgemeinschaften überwiegend als gemeinschaftlich geführte Tätigkeiten beurteilt werden, werden diese Aktivitäten nicht voll konsolidiert.

Ferner wurde keine (im Vorjahr: eine) Tochtergesellschaft, die insgesamt für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns von untergeordneter Bedeutung ist, nicht konsolidiert.

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Insgesamt wurden im Berichtsjahr 1.929 Mio. € (im Vorjahr: 212 Mio. €) für Unternehmenskäufe aufgewandt.

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um zehn im Berichtszeitraum neu gegründete Gesellschaften, um den Erwerb sämtlicher Anteile des britischen Verkehrsunternehmens Arriva (322 Gesellschaften) sowie um weitere drei Erwerbe.

Die Zugänge aus der Änderung der Einbeziehungsart betreffen den Erwerb weiterer Anteile an der NordCargo S.r.l, Mailand/Italien, der Masped-Schenker Légi és Tengeri Szállítványozási Kft., Budapest/Ungarn, der MASPED-RAILOG Vasúti Szállítványozási Kft., Budapest/Ungarn, und der Transorient SA, Bukarest/Rumänien, die bisher at Equity bilanziert wurde, sowie eine Gesellschaft, die bisher zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert wurde.

Die bedeutsamen Transaktionen werden nachfolgend erläutert:

→ Am 27. August 2010 (Closing) hat die DB Holding UK Limited, London/Großbritannien, – nach Freigabe durch die Kartellbehörden – sämtliche Anteile des britischen Verkehrsunternehmens Arriva zu einem Kaufpreis von 1.916 Mio. € erworben. Unter dem Dach von Arriva sind künftig alle Nahverkehrsaktivitäten außerhalb Deutschlands gebündelt. Die deutschen Tochtergesellschaften von Arriva wurden gemäß den Auflagen der EU-Kommission im Dezember 2010 im Paket an die italienische Eisenbahngesellschaft Ferrovie dello Stato verkauft. Arriva ist mit Zug- und Busverkehren außerhalb Deutschlands in elf weiteren europäischen Ländern vertreten. Das Unternehmen erzielte 2009 einen Umsatz von rund 3,15 Mrd. GBP und beschäftigte außerhalb Deutschlands annähernd 37.000 Mitarbeiter. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab September 2010 im Segment DB Arriva.

→ Mit Vertrag vom 2. Juni 2010 (rechtswirksam am 7. September 2010) hat die DB Hungaria Holding Kft., Budapest/Ungarn, rückwirkend zum 1. Januar 2010 die restlichen Anteile an den Gemeinschaftsunternehmen MASPED-RAILOG Vasúti Szállítványozási Kft. und Masped-Schenker Légi és Tengeri Szállítványozási Kft. zu einem Kaufpreis von insgesamt 9 Mio. € übernommen. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab September 2010 im Segment DB Schenker Logistics. Zum 31. Dezember 2010 wurden diese Gesellschaften gemeinsam mit der Hungarocargo Kft., Budapest/Ungarn, sowie der Romtrans Hungaria Szállítványozási KFT., Budapest/Ungarn, auf die Schenker Nemzetközi Szállítványozási és Logisztikai Kft., Budapest/Ungarn, verschmolzen.

- Am 11. Januar 2010 hat DB Schenker Rail seine Anteile an der italienischen Güterbahn NordCargo S.r.l (NordCargo), Mailand/Italien, um weitere 11% erhöht und hält jetzt 60% der Anteile. NordCargo fährt jährlich rund 7.000 Züge und absolviert rund 1,4 Mio. Zugkm. Die Gesellschaft ist verantwortlich für die Traktion in internationalen Verbindungen entlang der adriatischen und der tyrrhenischen Küsten zwischen Mailand und Neapel. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab Januar 2010 im Segment DB Schenker Rail.
- Mit Vertrag vom 30. Juni 2010 (rechtswirksam am 6. September 2010) hat die Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien, weitere 20,2% der Anteile an der Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spanien, zu

einem Kaufpreis von 24 Mio. € erworben. Dabei ist ein Unterschiedsbetrag von 11 Mio. € entstanden. Zuvor hatte die Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L. ihren 10-prozentigen Anteil an der Societé de Transports de Véhicules Automóviles (STVA), S.A., Paris/Frankreich, zu einem Verkaufspreis von ebenfalls 24 Mio. € an einen Dritten veräußert. Hierbei ist ein Buchgewinn von 13 Mio. € entstanden.

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. Die Ermittlung des Firmenwerts ergibt sich wie folgt:

[in Mio. €]	2010	davon Arriva	davon Masped	davon NordCargo
KAUFPREIS				
Geleistete Zahlungen	1.929	1.916	8	5
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	1	0	1	0
GESAMTER KAUFPREIS	1.930	1.916	9	5
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	543	541	1	1
FIRMENWERT	1.387	1.375	8	4

Vom gesamten Kaufpreis für NordCargo entfallen auf den Berichtszeitraum 1,6 Mio. €.

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 sowie das künftige Umsatzpotenzial.

Kaufpreisallokation Arriva

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

[in Mio. €]	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	1.326
Immaterielle Vermögenswerte	700
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	100
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	169
Vorräte	40
Forderungen aus Finanzierung	66
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	250
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	237
Derivative Finanzinstrumente	94
Flüssige Mittel	327
Aktive latente Steuern	54
VERMÖGENSWERTE	3.363
Finanzschulden	1.510
Übrige Verbindlichkeiten	638
Derivative Finanzinstrumente	37
Pensionsverpflichtungen	174
Sonstige Rückstellungen	155
Passive Abgrenzungen	74
Passive latente Steuern	204
SCHULDEN	2.792
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	5
Fremdanteil	30
NETTOVERMÖGEN	541
Anteil des DB-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	0
ERWORBENES NETTOVERMÖGEN	541
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	1.916
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	327
ZAHLUNGSMITTELABFLUSS DURCH TRANSAKTIONEN	1.589

Der beizulegende Zeitwert der immateriellen Vermögenswerte betrifft im Wesentlichen erworbene Kunden- und Franchiseverträge (Abschreibung über die jeweilige Restnutzungsdauer von 1 bis 15 Jahren) und die erworbene Marke Arriva (unbegrenzte Nutzungsdauer).

Wir erwarten nicht, dass ein Teil des Goodwills für ertragsteuerliche Zwecke abzugsfähig ist.

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 250 Mio. €, darin sind Wertberichtigungen von 7 Mio. € enthalten.

Wäre Arriva bereits zum 1. Januar 2010 in den DB-Konzernabschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 2,0 Mrd. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von 23 Mio. € ausgewiesen.

Kaufpreisallokation Masped-Gruppe

[in Mio. €]	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	0
Immaterielle Vermögenswerte	2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1
Flüssige Mittel	1
VERMÖGENSWERTE	15
Finanzschulden	6
Übrige Verbindlichkeiten	8
Sonstige Rückstellungen	0
SCHULDEN	14
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0
Fremdanteil	0
NETTOVERMÖGEN	1
Anteil des DB-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	0
ERWORBENES NETTOVERMÖGEN	1
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	9
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	1
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	8

Wesentliche Anpassungen der Vermögenswerte und Schulden haben sich nicht ergeben.

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 11 Mio. €, darin sind Wertberichtigungen von 0,6 Mio. € enthalten.

Wir erwarten nicht, dass ein Teil des Goodwills für ertragsteuerliche Zwecke abzugsfähig ist.

Kaufpreisallokation NordCargo

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

[in Mio. €]	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	0
Immaterielle Vermögenswerte	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	5
Flüssige Mittel	0
Aktive latente Steuern	1
VERMÖGENSWERTE	14
Finanzschulden	0
Übrige Verbindlichkeiten	11
Pensionsverpflichtungen	1
Sonstige Rückstellungen	0
Passive Abgrenzungen	0
Passive latente Steuern	0
SCHULDEN	12
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0
Fremdanteil	1
NETTOVERMÖGEN	1
Anteil des DB-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	0
ERWORBENES NETTOVERMÖGEN	1
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	5
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	0
ZAHLUNGSMITTELABFLUSS DURCH TRANSAKTIONEN	5

Wesentliche Anpassungen der Vermögenswerte und Schulden haben sich nicht ergeben.

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 8 Mio. €, Wertberichtigungen sind darin nicht enthalten.

Wir erwarten nicht, dass ein Teil des Goodwills für ertragsteuerliche Zwecke abzugsfähig ist.

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um 40 Verschmelzungen sowie um 15 Liquidationen und 3 Verkäufe.

Die Liquidationen und Verkäufe haben zu folgenden kumulierten Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns geführt:

[in Mio. €]	31.12. 2010	davon Schenker Libya
Veräußerungserlös		
- Erhaltene Zahlungen	2	2
- Direkt zurechenbare Kosten	0	0
GESAMTER ERLÖS	2	2
Im veräußerten Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	0	0
Zahlungsmittelzufluss durch Desinvestitionen	2	2

Die bis zum Dekonsolidierungszeitpunkt einbezogenen Umsätze und Jahresergebnisse stellen sich wie folgt dar:

[in Mio. €]	2010	2009	davon Schenker Libya
Umsatzerlöse	1	13	11
Jahresergebnis	-1	-7	0

Der Abgang aus der Änderung der Einbeziehungsart betrifft eine Gesellschaft, die ab dem 1. Januar 2010 als Joint Venture bilanziert wird.

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 1. Januar bis 31. Dezember 2010	davon aus Konsolidierungs- kreiszugängen	davon Arriva	Beträge für Konsolidierungs- kreisabgänge
Umsatzerlöse	34.410	1.290	1.046	- 4
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2.207	6	3	0
Gesamtleistung	36.617	1.296	1.049	- 4
Sonstige betriebliche Erträge	3.120	67	56	-1
Materialaufwand	-19.314	- 511	- 343	2
Personalaufwand	-11.602	- 509	- 439	0
Abschreibungen	-2.912	- 95	- 77	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 4.092	- 210	- 191	9
OPERATIVES ERGEBNIS (EBIT)	1.817	38	55	6
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	17	3	3	0
Zinsergebnis	- 911	- 23	- 17	0
Übriges Finanzergebnis	- 23	- 12	- 11	0
FINANZERGEBNIS	- 917	- 32	- 25	0
ERGEBNIS VOR ERTRAGSTEUERN	900	6	30	6
Ertragsteuern	158	- 8	- 12	0
JAHRESERGEBNIS	1.058	- 2	18	6

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 1.290 Mio. € betreffen im Wesentlichen mit 1.046 Mio. € Arriva, mit 129 Mio. € die im Vorjahr erworbene DB Schenker Rail Polska, mit 29 Mio. € MASPED-RAILOG Vasúti Szállítványozási Kft. und mit 28 Mio. € Masped-Schenker Légi és Tengeri Szállítványozási Kft.

Bei den Beträgen für Konsolidierungskreisabgänge handelt es sich im Wesentlichen um die im Vorjahr verkaufte Transcanal SA, Constanța/Rumänien, und die UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH.

B) GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN UND ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN

[Anzahl]	Inland 2010	Ausland 2010	Gesamt 2010	Gesamt 2009
AT EQUITY BEWERTETE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN				
Stand 01.01.	11	8	19	18
Zugänge	0	7	7	1
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	1	0	1	0
Abgänge	0	0	0	0
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	1	1	0
STAND 31.12.	12	14	26	19
AT EQUITY BEWERTETE ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN				
Stand 01.01.	65	38	103	107
Zugänge	1	23	24	6
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	1	3	4	0
Abgänge	4	1	5	4
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	4	4	6
STAND 31.12.	63	59	122	103

Von den 31 Zugängen an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen entfallen 23 auf Gesellschaften, die im Zusammenhang mit dem Erwerb von Arriva zugegangen sind. Bei den übrigen Zugängen handelt es sich um 8 (im Vorjahr: 7) Gesellschaften mit Anschaffungskosten von insgesamt 3 Mio. €.

Für die wesentlichen assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen werden nachfolgend ausgewählte wirtschaftliche Eckdaten angegeben, die den Konzern- beziehungsweise den Jahresabschlüssen der betreffenden Gesellschaften zum 31. Dezember 2010 entnommen wurden:

Aggregierte Finanzinformationen

Zum 31. Dezember [in Mio. €]	Kapital- anteil	Vermögenswerte		Eigenkapital		Schulden		Umsatzerlöse		Jahresergebnis	
		2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN											
Aquabus BV, Heerenveen/ Niederlande ^{1), 2), 5), 6)}	50,00 %	11		4		7		7		0	
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{4), 6)}	50,00 %	8	10	4	5	4	5	11	13	-1	0
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien ^{4), 6)}	50,00 %	41	28	4	0	37	28	0	0	4	4
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{4), 6)}	50,00 %	13	11	1	1	12	10	1	1	0	0
ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN											
ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Stendal ^{3), 6)}	49,00 %	32	36	19	20	13	16	38	52	2	-2
Autoport Emden GmbH, Emden	33,30 %	3	3	0	0	3	3	18	13	0	0
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/ Portugal ^{1), 2)}	21,50 %	529		215		314		288		12	
BLS Cargo AG, Bern/Schweiz ^{4), 6)}	44,10 %	147	156	63	66	84	90	107	127	-2	1
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{4), 6)}	24,90 %	226	199	98	97	128	102	285	260	1	1
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{4), 6)}	30,00 %	5	4	2	2	3	2	14	14	1	34
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ^{4), 6)}	22,50 %	8	8	3	3	5	5	3	3	1	0
DAP Barging B.V., Rotterdam/ Niederlande ^{4), 6)}	53,90 %	4	7	2	3	2	4	19	38	1	0
DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{3), 4), 6)}	51,00 %	3	4	1	1	2	3	13	17	0	1
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahn- material, Basel/Schweiz ^{5), 6), 7)}	22,60 %	27.416	25.200	1.152	938	26.264	24.262	0	0	34	14
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel ⁵⁾	50,00 %	7	5	3	2	4	3	14	27	1	1
Güterverkehrszentrum Entwicklungs- gesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{4), 6)}	24,53 %	19	19	2	1	17	18	1	1	0	0
Hispanauto - Empresas Agrupadas A.E.I.E.®, Madrid/Spainien	58,04 %	6	7	0	0	6	7	23	28	0	2
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spainien ^{1), 2)}	30,00 %	67		9		58		7		-1	
INTERCONTAINER – INTERFRIGOSA, Brüssel/Belgien ^{4), 6), 9)}	35,66 %	45	64	5	17	40	47		144	-14	3
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{4), 6)}	28,00 %	13	11	10	9	3	2	9	8	1	0
KMS P.A., Cremona/Italien ^{1), 2), 8)}	49,00 %	11		4		7		0		0	
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{4), 6)}	50,00 %	45	45	15	15	30	30	347	432	0	0

Zum 31. Dezember [in Mio. €]	Kapital- anteil	Vermögenswerte		Eigenkapital		Schulden		Umsatzerlöse		Jahresergebnis	
		2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN											
LogCap-IR Grundverwertungs- gesellschaft mbH, Wien/Österreich	49,00 %	22	22	5	4	17	18	1	1	0	-5
Lokomotio Gesellschaft für Schienentraction mbH, München ^{4), 6)}	29,40 %	14	14	6	7	8	7	23	32	-1	0
METRANS a. s., Prag/Tschechien	34,33 %	169	167	97	82	72	85	132	110	22	0
Omfesa Logística S.A., Madrid/Spainien	38,66 %	23	23	3	2	20	21	16	13	-3	0
POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg ⁵⁾	33,33 %	10	11	7	7	3	4	41	43	0	-2
Pool Ibérico Ferroviario A.E.I.E., Madrid/Spainien	9,02 %	5	6	0	0	5	6	20	20	0	2
PORT HANDLOWY ŚWINOUJŚCIE Sp. z o.o., Świnoujście/Polen ⁶⁾	42,80 %	9	8	4	2	5	6	19	13	1	0
Prometro S.A., Porto/Portugal ^{1), 2), 5), 6)}	20,00 %	22		4		18		28		0	
Railmax C.V., Nijmegen/Niederlande ⁴⁾	38,27 %	3	0	0	0	3	0	16	0	0	0
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{4), 6)}	30,00 %	0	0	0	0	0	0	24	25	0	0
Sociedad de Estudios y Explotacion Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spainien ⁶⁾	48,56 %	38	40	12	15	26	25	19	22	-2	0
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{4), 6)}	25,50 %	3	3	1	1	2	2	13	12	0	0
TFG Transfracht Internationale Gesell- schaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,00 %	28	28	-1	5	29	23	218	211	-5	0
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien ^{1), 2), 6)}	39,94 %	101		44		57		71		7	
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{4), 6)}	34,15 %	5	6	0	0	5	6	4	4	0	0
VT-Transman Szemelyszallito es Szolgal- tato Kft, Szekesfehervar/ Ungarn ^{1), 2), 5)}	49,91 %	13		4		9		17		1	

¹⁾ Keine Zahlen aus dem Vorjahresabschluss verfügbar

²⁾ Zugang im laufenden Jahr

³⁾ Abweichendes Wirtschaftsjahr

⁴⁾ Zahlen aus Vorjahresabschluss

⁵⁾ Auf Basis vorläufiger Abschlussdaten

⁶⁾ Zahlen nach lokalen Rechnungslegungsnormen

⁷⁾ Betrifft ausschließlich Finanzierungsgeschäfte

⁸⁾ Werte zum Zeitpunkt des Erwerbs

⁹⁾ Unvollständige Daten

WÄHRUNGUMRECHNUNG**A) FUNKTIONALE WÄHRUNG UND BERICHTSWÄHRUNG**

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung. Die funktionale Währung aller in den Konzernabschluss der DB AG einbezogenen Tochterunternehmen ist die jeweilige Landeswährung.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt (Berichtswährung).

B) TRANSAKTIONEN UND SALDEN

Transaktionen, die eine in den Konsolidierungskreis einbezogene Gesellschaft nicht in ihrer funktionalen Währung durchführt (Fremdwährungsgeschäfte), werden in die funktionale Währung der entsprechenden Einheit mit dem Kurs zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. Kursgewinne und -verluste aus der Abwicklung solcher Transaktionen und aus der Bewertung von monetären Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum Stichtagskurs im Jahresabschluss werden in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

C) TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Tochtergesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, rechnen ihre in Landeswährung aufgestellten Abschlüsse für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss der DB AG wie folgt in die Berichtswährung Euro um: Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs, Erträge und Aufwendungen zum Durchschnittskurs umgerechnet. Die Differenzen aus der Währungsumrechnung werden im Eigenkapital gesondert gezeigt.

Das im Rahmen eines Erwerbs ausländischer Tochtergesellschaften erstkonsolidierungspflichtige Eigenkapital wird zum jeweiligen Bilanzstichtag mit dem historischen Kurs zum Erwerbszeitpunkt umgerechnet. Entstehende Differenzen aus der Währungsumrechnung werden gesondert im Eigenkapital ausgewiesen.

Solange das Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis einbezogen wird, erfolgt die Fortführung der Umrechnungsdifferenzen im Konzerneigenkapital. Scheiden Tochterunternehmen aus dem Konsolidierungskreis aus, werden die entsprechenden Umrechnungsdifferenzen erfolgswirksam aufgelöst.

Firmenwerte und Anpassungen an die beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden infolge von Akquisitionen ausländischer Tochtergesellschaften werden als Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der ausländischen Gesellschaften behandelt und mit dem Kurs zum Bilanzstichtag umgerechnet.

Jahresabschlüsse von Tochtergesellschaften, die ihren Sitz in einem Hochinflationland haben, werden gemäß IAS 29 umgerechnet. Im Berichts- und im Vergleichszeitraum hatte kein wesentliches Tochterunternehmen seinen Sitz in einem Hochinflationland.

Währungsumrechnungsdifferenzen aus der Umrechnung von Anteilen an einer ausländischen Tochtergesellschaft sowie aus Darlehen, die Teil der Netto-Investition in diese ausländischen Tochtergesellschaften sind, werden im Eigenkapital erfasst. Wenn die ausländische Tochtergesellschaft den Konsolidierungskreis verlässt, werden die Währungsumrechnungsdifferenzen über die Gewinn- und Verlustrechnung ausgebucht.

Für die Währungsumrechnung wurden unter anderem folgende Wechselkurse zugrunde gelegt:

[in €]	Stichtag 31.12.		Durchschnitt	
	2010	2009	2010	2009
1 australischer Dollar (AUD)	0,76127	0,62469	0,69323	0,56402
1 Schweizer Franken (CHF)	0,79974	0,67404	0,72431	0,66223
1 chinesischer Renminbi (CNY)	0,11335	0,10168	0,11145	0,10500
1 britisches Pfund Sterling (GBP)	1,16178	1,12600	1,16543	1,12222
1 Hongkong-Dollar (HKD)	0,09629	0,08952	0,09708	0,09253
1 japanischer Yen (JPY)	0,00920	0,00751	0,00860	0,00767
1 norwegische Krone (NOK)	0,12821	0,12048	0,12493	0,11459
1 polnischer Zloty (PLN)	0,25157	0,24364	0,25041	0,23105
1 schwedische Krone (SEK)	0,11154	0,09754	0,10484	0,09416
1 US-Dollar (USD)	0,74839	0,69416	0,75422	0,71727

ERTRAGS- UND AUFWANDSREALISIERUNG

Die im DB-Konzern erwirtschafteten Erlöse betreffen die Erbringung von Beförderungs-, Transport- und Logistikleistungen, die Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur, den Verkauf von Gütern und sonstige, insbesondere im Zusammenhang mit dem Eisenbahngeschäft stehende Dienstleistungen abzüglich Umsatzsteuer, Rabatten und gegebenenfalls Preisnachlässen. Sie werden zum erhaltenen beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die vom DB-Konzern erbrachten Dienstleistungen werden im Regelfall mit einem Zeithorizont von wenigen Stunden/Tagen abgewickelt. Erlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen werden erfasst, sobald die Leistung erbracht, die Höhe der Erlöse und der Kosten zuverlässig ermittelbar ist und der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern wahrscheinlich zufließen wird.

Dividendenerträge werden in dem Zeitpunkt erfasst, in dem das Recht auf den Empfang der Zahlung entsteht. Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode in der Periode, in der sie entstehen, erfolgswirksam erfasst.

Grundsätzlich sind alle Aufwendungen und Erträge unsaldiert ausgewiesen, es sei denn, die Rechnungslegungsvorschriften gemäß IFRS erlauben oder verlangen eine Saldierung.

Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung oder zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam.

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN**A) SACHANLAGEN**

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um die kumulierten planmäßigen Abschreibungen sowie unter Berücksichtigung von Wertminderungen und Wertaufholungen. Die Anschaffungskosten enthalten den Anschaffungspreis zuzüglich Anschaffungsnebenkosten abzüglich Anschaffungspreisminderungen. Soweit Stilllegungsbeziehungsweise Wiederherstellungsverpflichtungen bestehen, erfolgt deren Berücksichtigung in den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Sachanlagen bei gleichzeitigem Ausweis einer Rückstellung. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten direkt zurechenbare Gemeinkosten.

Ist für die Herstellung eines Vermögenswerts ein beträchtlicher Zeitraum erforderlich, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Berichtsjahres herangezogen. Im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung von Sachanlagen anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Nachträgliche Kosten werden aktiviert, wenn die Aufwendungen den wirtschaftlichen Nutzen der Sachanlage erhöhen und die Kosten verlässlich ermittelt werden können. Alle anderen Reparaturen oder Wartungen werden dagegen grundsätzlich als Aufwand erfasst.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear über die erwartete Nutzungsdauer. Folgende Nutzungsdauern werden für die wesentlichen Gruppen des Sachanlagevermögens zugrunde gelegt:

	Jahre
Bahnkörper, Tunnel, Brücken	75
Gleisanlagen	20 - 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 - 50
Grundstückseinrichtungen	8 - 20
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 - 20
Schienenfahrzeuge	15 - 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	3 - 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 - 20

Die Angemessenheit der gewählten Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauern wird jährlich überprüft. Ebenso werden unsere Erwartungen hinsichtlich des Restwerts jährlich aktualisiert.

Investitionszuschüsse werden direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt.

B) VERMÖGENSWERTE AUS FINANZIERUNGSLEASING

Gemietete und geleaste Vermögenswerte, deren zugrunde liegende Leasingverträge nach IAS 17 als Finanzierungsleasing eingestuft werden, werden zum Zeitpunkt des Beginns der Vertragslaufzeit mit dem beizulegenden Zeitwert oder dem niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert und über die wirtschaftliche Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder die kürzere Laufzeit des Leasingverhältnisses linear abgeschrieben.

C) IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE UND FIRMIENWERTE

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit den Anschaffungskosten angesetzt. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden zu ihren Herstellungskosten bilanziert und betreffen ausschließlich 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.

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 Firmenwerten) erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen zuzüglich Wertaufholungen. Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear. Die Angemessenheit der Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauer wird jährlich überprüft.

Folgende voraussichtliche 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 Eventualver-

bindlichkeiten. 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 Unit; CGU) zu bilden. Die Abgrenzungskriterien für die CGUs orientieren sich an der Struktur des operativen Geschäfts. Im DB-Konzern entsprechen die CGUs im Wesentlichen den operativ tätigen Segmenten, wobei innerhalb des Segments DB Dienstleistungen aufgrund unterschiedlicher Leistungsinhalte eine weitere Differenzierung vorgenommen wurde. Durch die Kongruenz zwischen Führungsstruktur und Legalstruktur besteht eine CGU immer aus mindestens einer rechtlichen Einheit. Dadurch können die für den Asset-Impairment-Test notwendigen Daten aus Jahresabschluss- und Planungsdaten abgeleitet werden.

Die Werthaltigkeitsprüfung von Firmenwerten wird auf Ebene der CGU durchgeführt, der dieser Firmenwert zugeordnet worden ist. Wesentliche Firmenwerte bestehen derzeit in den CGUs DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail. Die im August 2010 akquirierte Arriva, die als eigenständige CGU im DB-Konzern geführt wird, wurde nicht im Impairment-Regelprozess nach IAS 36 des Jahresabschlusses 2010 betrachtet. Bereits im Geschäftsjahr 2010 erfolgte die vollständige Zuordnung des akquisitionsbedingten Firmenwerts von Arriva (1.338 Mio. €) auf die neue CGU DB Arriva. Der jährliche Wertminderungstest für den Firmenwert von DB Arriva wurde aus den Erkenntnissen der für den Erwerb von Arriva durchgeführten Unternehmensbewertungen (Discounted-Cashflow-Methode) zur Plausibilisierung des Kaufpreises abgeleitet. Die Free Cashflows (nach Steuern) zur rechnerischen Ermittlung des Fair Value less Costs to Sell wurden aus der Fünfjahresplanung von DB Arriva abgeleitet, die zum damaligen Bewertungszeitpunkt durch das Management Board von DB Arriva vorgelegt wurde. Die Wachstumsrate zur Extrapolation des letzten Planjahres entsprach 2% p.a. Zur Diskontierung der Free Cashflows wurde ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz nach Steuern (Weighted Average Cost of Capital; WACC) in Höhe von 9,0% verwendet. Im Ergebnis wird der Goodwill durch den Fair Value less Costs to Sell von DB Arriva gedeckt, sodass kein Wertminderungsbedarf im Sinne des IAS 36 besteht.

Der jährliche Wertminderungstest für die Marke Arriva wurde nach den oben beschriebenen Prämissen auf der Ebene der CGU Arriva durchgeführt. Im Ergebnis konnte die Werthaltigkeit der Marke auf Basis des Fair Values less Costs to Sell bestätigt werden.

Methodisches Vorgehen

Beim Impairment-Test nach IAS 36 ist der Buchwert (Carrying Amount) eines Vermögenswerts, einer CGU oder für den Goodwill-Impairment-Test auf Basis einer Gruppe von CGUs mit dem entsprechenden erzielbaren Betrag (Recoverable Amount) zu vergleichen. Ist der 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. Darüber hinaus sind bei der Bestimmung des Buchwerts einer CGU auch gemeinschaftlich von mehreren CGUs genutzte Vermögenswerte (Corporate Assets) und Verbindlichkeiten (Corporate Liabilities) anteilig zu berücksichtigen sowie das für die entsprechende CGU notwendige Nettoumlaufvermögen (Net Working Capital) mit einzubeziehen.

Der erzielbare Betrag ist definiert als der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value less Costs to Sell) und dem Nutzungswert (Value in Use). In den im DB-Konzern durchgeführten Impairment-Tests wird der erzielbare Betrag durch den Nutzungswert repräsentiert. Der Nutzungswert ermittelt sich als Barwert der aus der Fortführung einer CGU oder einer Gruppe von CGUs zu erwartenden Free Cashflows vor Zinsen und vor Steuern. Die Prognose der Cashflows spiegeln vergangene Erfahrungen wider und berücksichtigen die Erwartungen der Unternehmensführung hinsichtlich zukünftiger Marktentwicklungen. Die durchschnittlichen Wachstumsraten stimmen mit der Erwartung der Industrie überein. Basis dieser Cashflow-Prognosen ist die dem Aufsichtsrat der DB AG vorgelegte Mittelfristplanung, die einen Planungshorizont von fünf Jahren umfasst. Sofern Cashflow-Prognosen über den fünfjährigen Planungshorizont hinaus notwendig sind, wird aus der Planung ein nachhaltiger Free Cashflow abgeleitet und auf Basis einer an der spezifischen Marktentwicklung orientierten Wachstumsrate fortgeschrieben. In der Regel wird – unverändert zum Vorjahr – von einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 1% p.a. ausgegangen.

Zur Diskontierung der Free Cashflows wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz (Weighted Average Cost of Capital; WACC) 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 vor Unternehmensteuern wird ein umgerechneter Kapitalkostensatz vor 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 für alle CGUs des DB ML-Konzerns einheitlich mit 10,2% (im Vorjahr: 10,5%) und für die CGUs der Infrastruktur mit 8,0% (im Vorjahr: 8,4%) zugrunde gelegt. Die leichte Reduzierung der WACCs im Vergleich zum Vorjahr basiert auf aktuellen Erwartungen der mittel- beziehungsweise langfristigen Entwicklung des externen Kapitalmarkts.

Asset-Impairment-Test

Zur Durchführung des Asset-Impairment-Tests wurden Prozesse implementiert, die den spezifischen Anforderungen des IAS 36 gerecht werden. Die im Rahmen des Asset-Impairment-Tests verwendeten Nutzungsdauern für die einzelnen CGUs orientieren sich an der Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder einer Gruppe homogener Vermögenswerte, der oder die für die betreffende CGU am bedeutsamsten ist.

Darüber hinaus werden im Rahmen der 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 2015) hinaus erstreckt.

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Bei Leistungsbeziehungen zwischen Transport- und Infrastrukturbereichen gelten die veröffentlichten Infrastrukturpreise, wobei im Prognosezeitraum auch Preissteigerungen berücksichtigt werden.

Regelmäßig nach Fertigstellung der Mittelfristplanung wird überprüft, ob Wertberichtigungen auf CGU-Ebene notwendig werden. Außerhalb dieses jährlichen Turnus wird eine Überprüfung vorgenommen, wenn aktuelle Erkenntnisse aus der Geschäftsentwicklung oder Prämissenveränderungen eine wesentliche Verschlechterung des Nutzungswerts vermuten lassen.

Die im betrachteten Zeitraum freiwillig durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen zeigten für keine CGU einen Wertminderungsbedarf an. Auch der nach Verabschiedung der Mittelfristplanung im Dezember 2010 durchgeführte freiwillige Asset-Impairment-Test ergab für keine der CGUs einen Impairment-Bedarf.

Goodwill-Impairment-Test

Für alle CGUs oder Gruppen von CGUs, denen ein Firmenwert zugeordnet werden kann, muss jährlich ein Goodwill-Impairment-Test durchgeführt werden. Da die im DB-Konzern aufgrund erfolgter Akquisitionen entstandenen Firmenwerte immer eindeutig einer CGU zugeordnet werden können, ist dieser Goodwill-Impairment-Test integraler Bestandteil des ohnehin jährlich auf freiwilliger Basis für alle CGUs durchgeführten Asset-Impairment-Tests.

Die für die CGUs durchgeführten Goodwill-Impairment-Tests ergaben keinen Wertberichtigungsbedarf. Der entsprechende erzielbare Betrag wird dabei grundsätzlich durch den Nutzungswert der CGU (mit Ausnahme der CGU Arriva) repräsentiert, der wiederum aus der Mittelfristplanung der beiden Segmente abgeleitet wurde. Die weiter oben dargestellten methodischen Ausführungen gelten daher analog. Bei DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail ist zusätzlich zu beachten, dass für die relevanten internationalen Märkte gesonderte Annahmen zur Entwicklung von Konjunktur, Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie Währungsrelationen getroffen wurden. Basis für diese Annahmen waren die zum Planungszeitpunkt verfügbaren externen und internen Experteneinschätzungen.

E) ANTEILE AN AT EQUITY BEWERTETEN UNTERNEHMEN

Anteile an assoziierten und gemeinschaftlich geführten Unternehmen werden nach IAS 28 (Anteile an assoziierten Unternehmen) oder nach dem Wahlrecht gemäß IAS 31 (Anteile an Joint Ventures) at Equity bewertet. Aufbauend auf den Konzernanschaffungskosten im Erwerbszeitpunkt wird der Wertansatz jeweils in Höhe der auf die Anteile des DB-Konzerns entfallenden Eigenkapitalveränderung bei dem at Equity bewerteten Unternehmen fortgeschrieben.

F) FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Marktübliche Käufe oder Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden zum Erfüllungstag angesetzt oder ausgebucht. Derzeit bestehen im DB-Konzern die folgenden Kategorien nach IAS 39:

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte

Die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte werden grundsätzlich mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Wenn der beizulegende Zeitwert von Eigenkapitalinstrumenten nicht verlässlich ermittelbar ist, werden die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte mit den Anschaffungskosten abzüglich Wertminderung angesetzt.

Anteile an nicht einbezogenen Tochtergesellschaften und sonstigen Beteiligungen gelten als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Sie werden grundsätzlich mit ihren fortgeschriebenen Anschaffungskosten ausgewiesen, da die künftigen Cashflows zur Bestimmung des Marktwerts dieser Anteile nicht verlässlich ermittelt werden können.

Zur Veräußerung verfügbare lang- oder kurzfristige Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag – soweit vorhanden – mit ihren Marktwerten angesetzt. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden erfolgsneutral in der Rücklage aus der Marktbewertung von Wertpapieren berücksichtigt.

Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die erstmalige Bewertung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Dieser entspricht im Regelfall den Anschaffungskosten. Langfristige unverzinsliche oder niedrigverzinsliche Forderungen (Forderungslaufzeit von mehr als einem Jahr) werden auf den Barwert der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse abgezinst. Abgezinsten Forderungen werden in Folgeperioden mit dem bei der Erstbewertung festgesetzten Effektivzins wieder aufgezinst.

Forderungen, bei denen objektiv substantielle Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen, werden angemessen einzelwertberichtet. 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.

Zum Bilanzstichtag werden die Vorräte mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet.

H) ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

Langfristige Vermögenswerte werden als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte nach IFRS 5 klassifiziert, wenn ihr Buchwert durch Verkauf realisiert werden soll und nicht durch fortgesetzte Nutzung. Es kann sich dabei um einen einzelnen Vermögenswert, eine Veräußerungsgruppe oder einen Bestandteil eines Unternehmens handeln. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden mit dem niedrigeren Wert von Buchwert und Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten bewertet. Im Berichtsjahr ergaben sich Umklassifizierungen fast ausschließlich für das erworbene Geschäft von Arriva in Deutschland.

I) LATENTE STEUERN

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 (Ertragsteuern) bilanziert.

Zur Ermittlung der latenten Steuern bei inländischen Gesellschaften wird der Konzernsteuersatz von 30,5 % herangezogen. Der Konzernsteuersatz berücksichtigt den Körperschaftsteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie einen durchschnittlichen Gewerbesteuersatz. Ausländische Tochtergesellschaften verwenden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweiligen lokalen Steuersätze.

Ein latenter Anspruch wird in Anwendung von IAS 12.24 beziehungsweise IAS 12.34 angesetzt, soweit es nach Abzug entsprechender passiver latenter Steuern wahrscheinlich ist, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis verfügbar ist. Als Grundlage hierfür wird die Mittelfristplanung unter Berücksichtigung ergänzender Abschätzungen herangezogen. Aktive latente Steuern auf nach dem Mittelfristzeitraum erzielbare Erträge werden als nicht zuverlässig abschätzbar nicht angesetzt.

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, deren Gültigkeit für die Periode, in der die latente Steuer realisiert wird, aufgrund bestehender oder im Wesentlichen verabschiedeter Gesetze erwartet werden kann.

J) FINANZSCHULDEN UND VERBINDLICHKEITEN

Die Bewertung von kurzfristigen Verbindlichkeiten erfolgt grundsätzlich zum Nominalbetrag, der dem beizulegenden Zeitwert im Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung und den fortgeführten Anschaffungskosten bis zum Ausgleichsdatum entspricht. Finanzschulden und andere langfristige Verbindlichkeiten werden im Rahmen ihres erstmaligen Ansatzes mit dem Wert angesetzt,

der dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Vermögenswerte entspricht, gegebenenfalls abzüglich der Transaktionskosten. In der Folge werden sie zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Zinslos gewährte Darlehen des Bundes, die mit Investitionen in die Infrastruktur in Zusammenhang stehen, werden mit dem Barwert der Rückzahlungsbeträge erfasst und über die Laufzeit auf ihren nominalen Rückzahlungsbetrag aufgezinst. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominalen Darlehensbetrag und dem Barwert wird als gewährter Zinsvorteil in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen. Die Zinserträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen kompensieren den Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Darlehen.

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, die gemäß den Zuordnungskriterien des IAS 17 als Finanzierungsleasingverträge zu klassifizieren sind, werden zum Beginn der Vertragslaufzeit mit dem niedrigeren Wert aus dem beizulegenden Zeitwert (Fair Value) und dem Barwert der Mindestleasingzahlungen passiviert und in der Folge in Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten unter den Finanzschulden ausgewiesen. Die Leasingraten werden in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

K) LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

Pensionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen

Im DB-Konzern bestehen sowohl leistungsorientierte (Defined Benefit) als auch beitragsorientierte (Defined Contribution) Altersversorgungssysteme.

Die in der Bilanz angesetzte Rückstellung für leistungsorientierte Altersversorgungssysteme entspricht dem Barwert der Pensionsverpflichtung (Defined Benefit Obligation; DBO) abzüglich des Zeitwerts des Planvermögens am Bilanzstichtag, angepasst um kumulierte noch nicht ergebniswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne und Verluste und noch nicht ergebniswirksam erfassten nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwand. Die Pensionsverpflichtung wird jährlich auf der Basis von unabhängigen versicherungsmathematischen Gutachten unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Method) berechnet. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste werden nicht ergebniswirksam berücksichtigt, soweit sie 10% des größeren Betrags aus Verpflichtungsumfang und Zeitwert des Planvermögens

nicht übersteigen (10%-Korridor-Regel). Der den Korridor übersteigende Betrag wird über die erwartete durchschnittliche Restdienstzeit der vom Plan erfassten Arbeitnehmer erfasst.

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.

Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Abfindungen)

Abfindungszahlungen werden fällig, wenn ein Mitarbeiter vor dem regulären Renteneintritt freigesetzt wird oder wenn ein Mitarbeiter gegen eine Abfindungsleistung freiwillig aus dem Arbeitsverhältnis austritt. Abfindungsleistungen werden erfasst, wenn eine nachweisliche Verpflichtung besteht, entweder das Arbeitsverhältnis von gegenwärtigen Mitarbeitern entsprechend einem detaillierten formalen Plan, der nicht rückgängig gemacht werden kann, zu beenden oder Abfindungen bei freiwilliger Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Mitarbeiter im Rahmen von Aufhebungsverträgen zu leisten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 (Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen) sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Altersteilzeitvereinbarungen basieren auf dem sogenannten Blockmodell. Die vom DB-Konzern während des Zeitraums der Altersteilzeit zum Gehalt gezahlten Aufstockungsbeträge sowie zusätzliche Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung stellen Leistungen aus Anlass der Beendigung der Arbeitsverhältnisse dar. Sie werden zum Zeitpunkt des Entstehens der Verpflichtung mit dem Barwert bewertet. Der Vergütungsrückstand (zuzüglich der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung) für die während der Beschäftigungsphase geleistete Mehrarbeit wird ebenfalls mit dem Barwert bewertet. Die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Verpflichtungen werden im Personalaufwand gezeigt.

Andere langfristig fällige Leistungen

Arbeitnehmer, die unter den Regelungsbereich des Tarifvertrags zur Führung von Langzeitkonten für die Arbeitnehmer verschiedener Unternehmen des DB-Konzerns (nachfolgend »Lzk-TV«) fallen, haben die Möglichkeit, ihre geleisteten Überstunden in ein in Geldeswert geführtes Langzeitkonto einzubringen oder Entgelt zugunsten dieses Kontos einmalig oder regelmäßig umzuwandeln. Der DB-Konzern hat sich verpflichtet, die Vergütung für die geleistete Mehrarbeit oder die umgewandelten Entgeltbeträge auf Grundlage einer gesonderten Einbringungsvereinbarung zuzüglich der darauf entfallenden Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung monatlich zum Fälligkeitszeitpunkt des Entgelts an den »Fonds zur Sicherung von Wertguthaben e.V.« (Wertguthabenfonds) abzuführen. Der Wertguthabenfonds wurde in der Rechtsform eines eingetragenen Vereins als gemeinsame Einrichtung der Tarifvertragsparteien im Sinne des Tarifvertragsgesetzes gegründet. Die Tarifvertragsparteien sind als Mitglieder des Vereins für die Führung und Verwaltung der Wertguthaben verantwortlich.

Die mit Beginn einer Freistellungsphase an die Arbeitnehmer gezahlten Vergütungen werden aus dem Wertguthabenfonds finanziert. Die Länge der Freistellungsphase wird durch die Höhe des angesammelten Wertguthabens oder durch einen Antrag des Arbeitnehmers bestimmt.

Hinsichtlich der Wertguthaben verbleiben mit Abfluss der Mittel keine weiteren wirtschaftlichen Risiken im DB-Konzern.

Der Plan wird wie ein beitragsorientierter Plan behandelt.

L) SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, soweit eine rechtliche oder faktische Verpflichtung besteht, die aus einem vergangenen Ereignis resultiert, deren Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme (die zu einem Abfluss von Ressourcen führt) größer als 50% ist und sofern eine verlässliche Schätzung der Verpflichtungshöhe möglich ist. Wenn die Erstattung eines zurückgestellten Betrags zu erwarten ist, etwa aufgrund einer Versicherung, wird die Erstattung als separater Vermögenswert nur dann angesetzt, wenn sie so gut wie sicher ist. Die Erträge aus Erstattungen werden nicht mit den Aufwendungen saldiert.

Langfristige Rückstellungen werden mit Marktzinssätzen abgezinst. 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.

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.

Abgegrenzte Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Verträgen

Sofern bei Abschluss von Sale-and-Leaseback-Verträgen Veräußerungsgewinne realisiert wurden und das anschließende Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing zu klassifizieren ist, werden diese passivisch abgegrenzt und über die Laufzeit der jeweiligen Verträge erfolgswirksam aufgelöst.

N) DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Bilanzierung derivativer Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden bei Abschluss des Vertrags in der Bilanz als finanzieller Vermögenswert oder als finanzielle Schuld angesetzt. Die Erst- und Folgebewertung von derivativen Finanzinstrumenten erfolgt grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert. Die Behandlung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts hängt von der Art des gesicherten Grundgeschäfts ab. Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsabschluss generell als Sicherungsinstrument (a) zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts bestimmter bilanzierter Vermögenswerte oder Schulden (»Fair-Value-Hedge«) oder (b) zur Absicherung der Zahlungsströme aus einer vertraglichen Verpflichtung oder aus einem erwarteten Geschäftsvorfall (»Cashflow-Hedge«) klassifiziert.

Fair-Value-Hedges

Fair-Value-Hedges zielen auf die Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzpositionen. In diesen Fällen werden sowohl das Sicherungsgeschäft als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Zeitwert angesetzt. Bewertungsänderungen werden ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der DB-Konzern hat derzeit keine Fair-Value-Hedges im Bestand.

Cashflow-Hedges

Mit Cashflow-Hedges werden Schwankungen der Cashflows von finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten abgesichert. Bei Sicherung der zukünftigen Zahlungsströme wird die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert vorgenommen. Bewertungsänderungen werden zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und erst zu dem Zeitpunkt erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, zu dem die korrespondierenden Verluste oder Gewinne aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden oder die Geschäfte auslaufen.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht den Anforderungen zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gemäß IAS 39 entsprechen
Sofern Sicherungsgeschäfte, die betriebswirtschaftlich der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, nicht die Anforderungen des IAS 39 für eine Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllen, werden die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts (Fair Value)

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit auf beziehungsweise Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet. Geschäfte, für die keine Prämie gezahlt worden ist, haben bei Abschluss einen Zeitwert von null. Bei langlaufenden Derivaten wird eine Kreditrisikoadjustierung des Zeitwerts vorgenommen, falls der Kontrahent von den Rating-Agenturen nicht mehr als »Investment Grade« eingestuft wird und die Gesamtposition eine Forderung aus Sicht des DB-Konzerns darstellt. Im vorliegenden Abschluss wird hierauf jedoch aus Wesentlichkeitsgründen verzichtet.

Sämtliche im DB-Konzern eingesetzten Derivate werden mit gängigen Methoden wie Optionspreis- oder Barwertmodellen bewertet, da ihre beizulegenden Zeitwerte nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden. Es werden keine Parameter aus nicht beobachtbaren Märkten für die Bewertung herangezogen.

KAPITALMANAGEMENT IM DB-KONZERN (GEMÄSS IAS 1)

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt außer auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Die Steuerung der Kapitalstruktur erfolgt anhand der Kennzahl Gearing. Das Gearing wird dabei definiert als Verhältnis der Netto-Finanzschulden (Finanzschulden abzüglich der 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 mittelfristiges Ziel wird ein Gearing von 100 % angestrebt und somit eine Parität zwischen Fremd- und Eigenkapital in der Finanzierungsstruktur. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

[in Mio. €]	2010	2009
Finanzschulden	18.553	16.510
- Finanzforderungen	-139	-29
- Liquide Mittel	-1.475	-1.470
NETTO-FINANZSCHULDEN	16.939	15.011
÷ Buchwert Eigenkapital	14.316	13.066
GEARING	118 %	115 %

Das Gearing verschlechterte sich im Vorjahresvergleich minimal, da das positive Jahresergebnis mit der entsprechenden Stärkung des Eigenkapitals den akquisitionsbedingten Anstieg der Netto-Finanzschulden nicht überkompensieren konnte. Unter Bereinigung von DB Arriva hätten sich die Netto-Finanzschulden um 2.973 Mio. € auf 13.966 Mio. € verringert und das Gearing hätte sich auf 98 % verbessert.

Es sind keine wesentlichen externen Kapitalmarktrestriktionen vorhanden.

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. €]	2010	2009
Sachanlagen/Immaterielle Vermögenswerte	42.027	39.509
+ Vorräte	916	814
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.877	3.030
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.002	689
- Forderungen aus Finanzierung	-139	-29
+ Forderungen aus Ertragsteuern	99	150
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	169	0
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4.286	-3.267
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-3.436	-3.183
- Ertragsteuerschulden	-146	-60
- Sonstige Rückstellungen	-6.256	-6.419
- Passive Abgrenzungen	-2.515	-2.638
CAPITAL EMPLOYED	31.312	28.596

Zur weiteren Berechnung wird in der folgenden Tabelle das bereinigte EBIT und EBITDA aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen operativen Ergebnis (EBIT) hergeleitet. Die entsprechenden Angaben auf Segmentebene sind nach der gleichen Methodik abgeleitet worden.

[in Mio. €]	2010	2009
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.817	2.208
Auflösung personalbezogene Rückstellungen	-140	61
Nachdotierung Rückstellung für Technikrisiken	141	331
Neueinschätzung Immobilienrisiken	40	35
Grundstücksverkäufe Stuttgart 21	0	-639
Sonstiges	8	-311
EBIT BEREINIGT	1.866	1.685
Abschreibungen	2.912	2.825
Außerplanmäßige Abschreibungen (im Vorjahr Gleisanlagen/Immobilien)	-127	-108
EBITDA BEREINIGT	4.651	4.402

Im Berichtsjahr erfolgten Bereinigungen im EBIT von insgesamt 49 Mio. €. Diese resultieren im Wesentlichen aus der Rückstellungsbildung für Verpflichtungen aus Technikrisiken für Fahrzeuge und Oberbau (141 Mio. €), der Auflösung von personalbezogenen Rückstellungen (140 Mio. €) sowie aus der Neueinschätzung von Immobilienrisiken (40 Mio. €).

Aus dem Capital Employed und dem bereinigten EBIT ergeben sich dann folgende Werte für den Return on Capital Employed (ROCE).

[in Mio. €]	2010	2009
EBIT bereinigt	1.866	1.685
÷ Capital Employed	31.312	28.596
RETURN ON CAPITAL EMPLOYED (ROCE)	6,0%	5,9%

Auf vergleichbarer Basis (ohne DB Arriva) hätte sich der ROCE auf 6,4% verbessert.

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Der Konzernabschluss basiert auf Einschätzungen und Annahmen, die die Zukunft betreffen. Hieraus abgeleitete Schätzungen und Beurteilungen werden kontinuierlich neu bewertet und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen 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 dem Titel »Wertminderungen von Vermögenswerten« dargestellt. Zu einzelnen Prämissen und Annahmen, die Einfluss auf die Werthaltigkeit einer CGU haben, geben wir nachfolgende Erläuterungen:

EBITDA-Marge

Sofern die tatsächliche EBITDA-Marge (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization; EBITDA) die derzeit getroffenen Annahmen um 10% unterschreitet, würde sich bei keiner der definierten CGUs ein Wertberichtigungsbedarf für die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte im Sinne des IAS 36 ergeben.

Durchschnittliche reale Wachstumsrate der Cashflows

Läge die langfristige Wachstumsrate der Cashflows um 10% unter der aktuellen Annahme, die ein durchschnittliches Wachstum von 1,0% pro Jahr unterstellt, würde sich – analog zum Vorjahr – ebenfalls kein Wertberichtigungsbedarf ergeben.

Gewichtete Kapitalkosten

Wenn der Kapitalisierungszinssatz vor Steuern (Weighted Average Cost of Capital; WACC), der standardmäßig zur Barwertberechnung des Value in Use beziehungsweise des Nutzungswerts herangezogen wurde, um 10% oberhalb der aktuellen Modellannahmen von 8,0% für CGUs der Infrastruktur und 10,2% für CGUs des DB ML-Konzerns liegen würde, ergäbe sich ausschließlich für die CGU DB Fuhrpark eine wertmäßige Unterdeckung das Carrying Amount. Dieser Wertminderungsbedarf würde entfallen, wenn die WACC-Steigerung kleiner als 7% im Vergleich zum angenommenen Standardsatz ausfallen würde. Für alle übrigen CGUs ergäbe sich auch bei WACC-Erhöhung von 10% kein Wertminderungsbedarf.

Nutzungsdauer und Restwert

Ab einem um 8% geringeren Restwert der Zahlungsmittel generierenden Einheiten am Ende ihrer Nutzungsdauer (= Terminal Value) würde sich für die CGU DB Fuhrpark ein Wertminderungsbedarf ergeben. Für alle anderen Zahlungsmittel generierenden Einheiten würde auch bei einem um 10% geringeren Restwert kein Wertminderungsbedarf entstehen.

B) LATENTE STEUERN

Der Bestimmung der aktiven latenten Steuern liegt in der Regel die Mittelfristplanung zugrunde. Sollte sich die Summe der im Mittelfristzeitraum geplanten Jahresüberschüsse bei ansonsten unveränderten steuerlichen Parametern um 10% verringern, wären die aktiven latenten Steuern um 141 Mio.€ (im Vorjahr: 107 Mio.€) wertzuberichtigen.

C) UMWELTSCHUTZRÜCKSTELLUNGEN

Die Umweltschutzzrückstellungen 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 Umweltschutzzrückstellungen ergibt sich auf der Basis erwarteter zahlungswirksamer Abflüsse und aufgrund der Anwendung eines risikoadjustierten Realzinssatzes in Höhe von 0,71% (im Vorjahr: 0,69%).

Sollten wesentliche gesetzliche Rahmenbedingungen beziehungsweise behördliche Auflagen zu Realisationszeitpunkten von Sanierungsmaßnahmen führen, die erheblich von dem geschätzten Zeitkorridor abweichen, könnte dies zu einem veränderten Zeithorizont für die erwarteten Zahlungsabflüsse, mithin zu einem veränderten Rückstellungsansatz führen. Darüber hinaus können Preissteigerungen zu einem erhöhten Rückstellungsansatz führen.

D) FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN

Die Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen umfasst in erheblichem Maß Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Forderungen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, aktuellen Konjunkturlagen und der Analyse historischer Forderungsausfälle auf Portfoliobasis beruhen. Soweit die Wertberichtigung aus historischen Ausfallraten auf Portfoliobasis

abgeleitet wird, führt ein Rückgang des Forderungsvolumens zu einer entsprechenden Verminderung solcher Vorsorgen und umgekehrt.

E) PENSIONEN UND ÄHNLICHE VERPFLICHTUNGEN

Die Bewertung leistungsorientierter Pensionszusagen sowie pensionsähnlicher Leistungszusagen und der hieraus resultierenden Aufwendungen und Erträge erfolgt mittels versicherungsmathematischer Methoden. Den Bewertungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Hierzu zählen insbesondere Abzinsungsfaktoren, Gehalts- und Rententrends sowie biometrische Rechnungsgrundlagen. Die angesetzten Abzinsungsfaktoren spiegeln die Zinssätze unter Berücksichtigung der der Verpflichtung zugrunde liegenden Duration wider, die am Bilanzstichtag für hochwertige festverzinsliche Anleihen mit entsprechender Laufzeit erzielt werden. Im Falle extern finanzierter Pensionspläne basieren die Werte des zugehörigen Planvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche auf den Marktwerten zum Bilanzstichtag. Dieser Wert dient als Basis für die Bestimmung der erwarteten Rendite des Fondsvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche. Die erwartete Rendite des Fondsvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche wird auf einheitlicher Basis bestimmt, unter Berücksichtigung historischer langfristiger Renditen, der Portfoliostruktur und der Einschätzungen der künftigen langfristigen Renditen. Andere Schlüsselprämissen für Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen basieren teilweise auf aktuellen Marktverhältnissen. Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen können sich aufgrund von Änderungen dieser zugrunde liegenden Schlüsselprämissen verändern.

F) RÜCKSTELLUNGEN

Die Bestimmung von Rückstellungen jeglicher Art ist mit Einschätzungen verbunden.

Sondereffekte im internen Berichtswesen

Bei den Sondereffekten handelt es sich um Sachverhalte, die ihrer Art nach außergewöhnlichen Charakter haben. Eine Bereinigung im internen Berichtswesen wird vorgenommen, wenn im Einzelfall ein außergewöhnlicher und nicht operativer Charakter vorliegt und der Ergebniseffekt der Höhe nach wesentlich ist.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Zu den in den folgenden Tabellen ausgewiesenen Sondereffekten vergleiche Abschnitt »Sondereffekte im internen Berichtswesen«.

(1) Umsatzerlöse

[in Mio. €]	2010	2009
Umsatzerlöse aus Dienstleistungen und Warenverkäufen	34.410	29.335
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	4.370	4.489
INSGESAMT	34.410	29.335
- Sondereffekte	-	-
- Konsolidierungskreiseffekte	-1.286	-
- Währungskurseffekte	-668	-
INSGESAMT - VERGLEICHBAR	32.456	29.335

Die Umsatzerlöse übertreffen den Vorjahreswert um 5.075 Mio. € (+17,3 %). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die im Berichtsjahr positive konjunkturelle Entwicklung sowie die erstmalige Konsolidierung von DB Arriva zurückzuführen. Die deutlichsten Umsatzanstiege verzeichnen die Segmente DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics. Auch bereinigt um die wesentlichen Effekte aus Veränderungen des Konsolidierungskreises, insbesondere die Umsatzbeiträge der akquirierten DB Arriva und aus der ganzjährigen Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska, ergibt sich ein Anstieg von 13,2 % gegenüber dem Vorjahr.

Die gegenüber dem Vorjahr leicht gesunkenen Bestellerentgelte aus Schienenverkehr betreffen fast ausschließlich Entgelte aus leistungsorientierten Verkehrsverträgen mit den Bundesländern. In den Umsatzerlösen sind positive Währungseffekte in Höhe von 668 Mio. € enthalten, die im Wesentlichen das Segment DB Schenker Logistics betreffen.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung ersichtlich.

(2) Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

[in Mio. €]	2010	2009
Bestandsveränderungen	26	16
Andere aktivierte Eigenleistungen	2.181	1.920
INSGESAMT	2.207	1.936

Investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit dem Bau- und Projektgeschäft in der Eisenbahninfrastruktur sowie bei der Modernisierung von Fahrzeugen und der Aufarbeitung entsprechender Fahrzeuersatzteile an.

(3) Sonstige betriebliche Erträge

[in Mio. €]	2010	2009
LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	5	1
Verkauf von Material und Energie	163	101
Sonstige Leistungen Dritte	732	716
	900	818
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	184	181
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	80	99
ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN		
Ausgleichszahlungen des Bundes	77	79
Übrige Investitionszulagen	36	41
Übrige staatliche Zuschüsse	213	142
	326	262
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	168	594
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	15	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	812	1.038
Erträge aus der Auflösung negativer Unterschiedsbeiträge	0	0
ÜBRIGE ERTRÄGE		
Erträge aus Gebühren von Dritten	30	25
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	44	66
Sonstige übrige Erträge	561	781
	635	872
INSGESAMT	3.120	3.864
- Sondereffekte	- 484	- 1.537
- Konsolidierungskreiseffekte	- 66	-
- Währungskurseffekte	- 12	-
INSGESAMT - VERGLEICHBAR	2.558	2.327

Die sonstigen Leistungen Dritte enthalten auch Instandhaltungsleistungen an Schienenfahrzeugen Dritter in Höhe von 119 Mio. € (im Vorjahr: 110 Mio. €).

Die gegenüber dem Vorjahr gesunkenen Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten und den verminderten sonstigen übrigen Erträgen resultieren im Wesentlichen aus dem Wegfall des Einmaleffekts der Realisierung des Grundstücksverkaufs bezüglich Stuttgart 21 im Vorjahr.

Im Vorjahr erfolgte eine Teilauflösung der Rückstellung für ökologische Altlasten in Höhe von 600 Mio. €. Durch den Wegfall dieses Einmaleffekts ergibt sich ein Rückgang der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, wobei im Berichtsjahr gegenläufig die Teilaufösungen von personalbezogenen Rückstellungen wirkten.

Der Anstieg der Erträge aus staatlichen Zuschüssen ergab sich insbesondere aus den Konjunkturprogrammen I und II. Daneben enthalten diese Erträge im Wesentlichen Ausgleichszahlungen öffentlicher Gebietskörperschaften im Zusammenhang mit dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG), dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie Ausgleichszahlungen für höhengleiche Kreuzungen nach einer EU-Verordnung.

(4) Materialaufwand

[in Mio. €]	2010	2009
AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBSSTOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN		
Aufwendungen für Energie		
Strom	1.494	1.307
Stromsteuer	174	166
Diesel, sonstige Treibstoffe	958	789
Sonstige Energien	147	115
	2.773	2.377
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	364	333
Preis- und Wertberichtigungen Material	- 46	- 35
	3.091	2.675
AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		
Eingekaufte Leistungen Transport	10.942	8.308
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	267	230
Provisionen	144	130
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur		
Nutzung Trassen	191	128
Nutzung Stationen	9	1
	200	129
Sonstige bezogene Leistungen	724	569
	12.277	9.366
Aufwendungen für Instandhaltungen	3.946	3.586
INSGESAMT	19.314	15.627
- Sondereffekte	- 180	- 332
- Konsolidierungskreiseffekte	- 509	-
- Währungskurseffekte	- 468	-
INSGESAMT - VERGLEICHBAR	18.157	15.295

Der Anstieg bei den eingekauften Leistungen Transport gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die gestiegene Geschäftstätigkeit im Segment DB Schenker Logistics zurückzuführen. Darüber hinaus ergab sich ein Anstieg aus Konsolidierungskreisänderungen sowie aus positiven Währungskurseffekten.

(5) Personalaufwand und Beschäftigte

[in Mio. €]	2010	2009
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	8.051	7.335
für zugewiesene Beamte	1.371	1.403
	9.422	8.738
SOZIALE ABGABEN		
für Arbeitnehmer	1.511	1.382
für zugewiesene Beamte	282	281
Aufwendungen zur Personalanpassung	226	555
Aufwendungen für Altersversorgung	161	159
	2.180	2.377
INSGESAMT	11.602	11.115
- Sondereffekte	- 19	- 467
- Konsolidierungskreiseffekte	- 509	-
- Währungskurseffekte	- 107	-
INSGESAMT - VERGLEICHBAR	10.967	10.648

In dem ausgewiesenen Personalaufwand sind Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne in Höhe von 744 Mio. € (im Vorjahr: 684 Mio. €) enthalten.

Der Betrag zur Personalanpassung umfasst im Wesentlichen Aufwendungen aus Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen sowie aus Restrukturierungsaufwendungen. Der Rückgang ergibt sich hauptsächlich aus dem deutlich günstigeren gesamtwirtschaftlichen Umfeld und damit verbunden dem höheren Leistungsvolumen und niedrigeren Anpassungsbedarf.

Die Aufwendungen zur Altersversorgung erstrecken sich auf aktive sowie nicht mehr im DB-Konzern beschäftigte Personen beziehungsweise deren Hinterbliebene. Sie resultieren primär aus dem Dienstzeitaufwand, den Arbeitgeberanteilen zur betrieblichen Zusatzversorgung sowie den Beiträgen zum Pensions-Sicherungs-Verein aG. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Für detaillierte Erläuterungen zur Entwicklung der Pensionsverpflichtungen verweisen wir auf die Ausführungen unter Anhangsziffer (32).

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 Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifräfte als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung).

Die Entwicklung der Löhne und Gehälter wird maßgeblich durch die Akquisitionen im Berichtsjahr (insbesondere Arriva) geprägt. Daneben wirken für die inländischen Gesellschaften die Vereinbarungen aus dem Tarifabschluss im Vorjahr, die sich auf das Berichtsjahr beziehen, und die Einmalzahlung im Zusammenhang

mit der Tarifrunde 2010. Bei den Gesellschaften außerhalb Deutschlands wirken sich im Wesentlichen Wechselkursschwankungen aus.

Die Entwicklung der Beschäftigtenanzahl im DB-Konzern, jeweils auf Vollzeitpersonen umgerechnet, wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

[in VZP]	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2010	2009	2010	2009
Arbeitnehmer	241.525	203.062	216.245	202.972
Beamte	34.785	36.320	35.565	36.916
MITARBEITER	276.310	239.382	251.810	239.888
Auszubildende	9.667	9.259	8.515	8.109
BESCHÄFTIGTE	285.977	248.641	260.325	247.997

Im Falle von Veränderungen des Konsolidierungskreises werden die Mitarbeiter bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt beziehungsweise ab dem Datum der Erstkonsolidierung zeitanteilig einbezogen.

Bereinigt um die Mitarbeiteranzahl der im Berichtsjahr erworbenen Arriva belaufen sich die Vollzeitpersonen am Jahresende auf 239.856 Mitarbeiter und im Jahresdurchschnitt auf 239.635 Mitarbeiter.

Die Entwicklung der Beschäftigten nach Anzahl der natürlichen Personen ergibt folgendes Bild:

[in natürlichen Personen]	am Jahresende	
	2010	2009
Arbeitnehmer	253.479	213.394
Beamte	36.616	38.199
MITARBEITER	290.095	251.593
Auszubildende	9.667	9.259
BESCHÄFTIGTE	299.762	260.852

(6) Abschreibungen

Die Abschreibungen betreffen überwiegend die als Eisenbahninfrastruktur genutzten Vermögenswerte des Sachanlagevermögens sowie die Schienenfahrzeuge. Die Abschreibungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung vermindert um die im Berichtszeitraum vorgenommenen Wertaufholungen ausgewiesen.

Für weitere Erläuterungen wird auf die Darstellungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens beziehungsweise der immateriellen Vermögenswerte unter den Anhangziffern (13) und (14) verwiesen.

Die Abschreibungen enthalten Sondereffekte aus Bereinigung (-127 Mio. €; im Vorjahr: -108 Mio. €), Effekte aus Konsolidierungskreisveränderungen (+95 Mio. €) und aus Währungskursveränderungen (+11 Mio. €).

(7) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[in Mio. €]	2010	2009
AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN UND PACTEN		
Aufwendungen aus Operate Leases	1.241	1.100
Bedingte Leasingaufwendungen	5	6
	1.246	1.106
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	182	139
Gebühren und Beiträge	231	229
Aufwendungen aus Versicherungen	173	169
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	88	77
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	79	75
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	225	210
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	8	7
SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN		
Bezogene IT-Leistungen	165	147
Sonstige Kommunikationsdienste	67	64
Sonstige Serviceleistungen	388	254
	620	465
Aufwendungen aus Schadenersatz	90	67
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte ¹⁾	75	-7
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	184	129
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	8	0
Sonstige betriebliche Steuern	79	0
ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	77	82
Sonstiger personalbezogener Aufwand	108	78
Sonstige übrige Aufwendungen	620	538
Saldo Aufwands- und Ertragskonsolidierung	-1	-4
	804	694
INSGESAMT	4.092	3.360
- Sondereffekte	-207	-107
- Konsolidierungskreiseffekte	-201	-
- Währungskurseffekte	-78	-
INSGESAMT - VERGLEICHBAR	3.606	3.253

¹⁾ Einschließlich Zahlungseingängen auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Die im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind wesentlich auf die gestiegene Geschäftstätigkeit im Segment DB Schenker Logistics sowie die erstmalige Konsolidierung von DB Arriva zurückzuführen.

In den Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten sind Honoraraufwendungen für den Konzernabschlussprüfer in Höhe von 20,8 Mio. € (im Vorjahr: 21,9 Mio. €) erfasst; davon entfallen auf Abschlussprüfungsleistungen 11,0 Mio. € (im Vorjahr: 10,9 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 3,7 Mio. € (im

Vorjahr: 4,1 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,3 Mio. € (im Vorjahr: 0,3 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 5,8 Mio. € (im Vorjahr: 6,6 Mio. €).

Der Anstieg der Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte ergibt sich aus im Vorjahr aufgelösten Wertberichtigungen. Im Berichtsjahr resultiert der Anstieg der Aufwendungen für sonstige betriebliche Steuern im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen im Vorjahr.

(8) Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen

Aus Anteilen an Unternehmen, auf die ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann beziehungsweise die gemeinschaftlich geführt werden, werden folgende Ergebnisbeiträge in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen:

[in Mio. €]	2010	2009
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
Übrige	0	-2
	0	-2
ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		
METRANS a. s.	8	6
EUROFIMA	8	8
Übrige	1	-3
	17	11
INSGESAMT	17	9

(9) Zinsergebnis

[in Mio. €]	2010	2009
ZINSERTRÄGE		
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	132	94
Erträge aus Wertpapieren	0	0
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	182	251
	314	345
ZINSAUFWENDUNGEN		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-708	-642
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-294	-339
Aufzinsung von Pensionsrückstellungen	-152	-121
Zinsaufwand aus Finanzierungsleasing	-71	-69
	-1.225	-1.171
INSGESAMT	-911	-826

Der Anstieg der sonstigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen geht im Wesentlichen auf die Finanzierungskosten für den Erwerb von Arriva und auf die übernommenen Bankverbindlichkeiten von Arriva zurück.

Der Rückgang der Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und der übrigen Zinserträge resultiert aus einem im Vorjahr enthaltenen Einmalsertrag aus der Anpassung der Laufzeiten der Umweltschutzrückstellungen.

Die Zinserträge und -aufwendungen aus den nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten beziehungsweise Verbindlichkeiten belaufen sich auf 54 Mio. € (im Vorjahr: 38 Mio. €) beziehungsweise -884 Mio. € (im Vorjahr: -821 Mio. €).

(10) Übriges Finanzergebnis

[in Mio. €]	2010	2009
Ergebnis aus Beteiligungen	1	2
Ergebnis aus Währungskurseffekten	-221	121
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	200	-96
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	-3	2
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	1	0
Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente	0	-33
Übriges Finanzergebnis	-1	0
INSGESAMT	-23	-4

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultiert aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten beziehungsweise Forderungen zum Stichtagskassakurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist gedanklich mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten zu saldieren. Beide Ergebnisgrößen änderten sich gegenüber dem Vorjahreswert aufgrund starker Währungskursschwankungen des Euro, insbesondere gegenüber dem japanischen Yen und dem Schweizer

Franken, sowie der Aufnahme neuer gesicherter Fremdwährungsanleihen deutlich. 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. €]	2010	2009
Tatsächlicher Steueraufwand	-127	-73
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	3	27
TATSÄCHLICHE ERTRAGSTEUERN	-124	-46
Latenter Steuerertrag	282	-511
ERTRAGSTEUERN	158	-557

Der tatsächliche Steueraufwand ist überwiegend bei ausländischen Tochtergesellschaften angefallen. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr ergibt sich im Wesentlichen aus den geringeren periodenfremden Erträgen aus tatsächlichen Ertragsteuern sowie aus der Erweiterung des Konzernkreises.

Im Berichtsjahr ergab sich ein latenter Steuerertrag (im Vorjahr: latenter Steueraufwand), der insbesondere aus der aktualisierten Mittelfristplanung resultierte, die höhere steuerliche Ergebnisse im Mittelfristzeitraum erwarten lässt als die Mittelfristplanung des Vorjahres.

Beginnend mit dem Ergebnis des DB-Konzerns vor Ertragsteuern und den darauf bei einer Konzernsteuerquote von 30,5% entfallenden rechnerischen Ertragsteuern, wird nachfolgend die steuerliche Überleitungsrechnung zu den tatsächlichen Ertragsteuern dargestellt:

[in Mio. €]	2010	2009
Ergebnis vor Ertragsteuern	900	1.387
Konzernsteuersatz	30,5%	30,5%
ERWARTETER STEUERAUFWAND	- 275	- 423
Zusätzlicher Ansatz (im Vorjahr: Verminderter Ansatz) sowie Inanspruchnahme von Unterschiedsbeträgen bzw. Verlustvorträgen	423	- 206
Steuerfreie Erträge	16	18
Steuerliche Sachverhalte gemäß IAS 12.33	102	108
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	- 32	- 28
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	14	15
Übrige Effekte	- 90	- 41
AUSGEWIESENE ERTRAGSTEUERN	158	- 557
Effektiver Steuersatz	- 17,6%	40,2%

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.

(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 gewich-

In den übrigen Effekten sind im Berichtsjahr insbesondere Auswirkungen aus der Abweichung bei den Bemessungsgrundlagen unterschiedlicher Ertragsteuerarten, periodenfremde Ertragsteuern und Verluste ohne die Bildung latenter Steuern enthalten. Die periodenfremden tatsächlichen Ertragsteuern betragen 1 Mio. €.

teten durchschnittlichen Anzahl der während des Berichtsjahres ausgegebenen Aktien. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

[in Mio. €]	2010	2009
Jahresergebnis	1.058	830
davon anderen Gesellschaftern zurechenbares Jahresergebnis	19	9
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	1.039	821
Anzahl der ausgegebenen Aktien	430.000.000	430.000.000
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie), unverwässert	2,42	1,91
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie), verwässert	2,42	1,91

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ**(13) Sachanlagen**

Sachanlagen zum 31. Dezember 2010 [in Mio. €]	Grund- stücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienen- wegs	Gleisan- lagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungs- anlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzah- lungen und Anlagen im Bau	Summe
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand zum 01.01.2010	4.404	5.512	12.574	15.182	21.579	1.554	3.489	3.531	67.825
Änderungen Konsolidierungskreis	69	302	0	0	1.894	37	184	19	2.505
davon Zugang Konsolidierungskreis	69	302	0	0	1.894	37	190	19	2.511
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	-6	0	-6
Zugänge ¹⁾	64	165	484	1.349	669	64	299	3.724	6.818
Investitionszuschüsse	-2	-45	-401	-1.097	-20	-8	-33	-3.212	-4.818
Umbuchungen	14	200	204	192	373	27	29	-1.040	-1
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	3	0	0	-3	0
Abgänge	-71	-78	-12	-132	-366	-64	-296	53	-966
Währungsumrechnungs- differenzen	10	61	2	0	9	8	34	3	127
STAND ZUM 31.12.2010	4.488	6.117	12.851	15.494	24.141	1.618	3.706	3.075	71.490
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand zum 01.01.2010	-454	-2.045	-3.633	-8.800	-11.901	-1.024	-2.241	-288	-30.386
Änderungen Konsolidierungskreis	-1	-86	0	0	-941	-22	-135	0	-1.185
davon Zugang Konsolidierungskreis	-1	-86	0	0	-941	-22	-136	0	-1.186
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Abschreibungen	-10	-189	-188	-655	-1.201	-92	-326	0	-2.661
Wertminderungen	-126	-4	-5	-6	-14	-1	-3	0	-159
Wertaufholung	1	0	0	26	0	0	1	0	28
Umbuchungen	4	-4	-7	5	-3	-4	9	0	0
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge	35	48	9	117	307	42	249	4	811
Währungsumrechnungs- differenzen	-2	-27	-1	0	-7	-4	-24	0	-65
STAND ZUM 31.12.2010	-553	-2.307	-3.825	-9.313	-13.760	-1.105	-2.470	-284	-33.617
BILANZWERT 31.12.2010	3.935	3.810	9.026	6.181	10.381	513	1.236	2.791	37.873
Bilanzwert 31.12.2009	3.950	3.467	8.941	6.382	9.678	530	1.248	3.243	37.439

¹⁾ In den Zugängen des Geschäftsjahres sind 144 Mio. € Gutschriften aus Vorjahren enthalten.

Sachanlagen zum 31. Dezember 2009 [in Mio. €]	Grund- stücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienen- wegs	Gleisan- lagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungs- anlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausstat- tung	Geleistete Anzah- lungen und Anlagen im Bau	Summe
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand zum 01.01.2009	4.330	5.419	12.435	14.739	20.588	1.448	3.471	3.725	66.155
Änderungen Konsolidierungskreis	16	32	3	11	198	28	18	5	311
davon Zugang Konsolidierungskreis	16	32	3	11	198	28	18	5	311
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zugänge ¹⁾	123	118	415	1.235	656	71	229	3.555	6.402
Investitionszuschüsse	-12	-54	-397	-1.003	-14	-15	-29	-3.124	-4.648
Umbuchungen	26	-4	127	333	368	32	40	-920	2
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	4	0	0	-4	0
Abgänge	-86	-35	-13	-133	-260	-22	-252	268	-533
Währungsumrechnungs- differenzen	7	36	4	0	39	12	12	26	136
STAND ZUM 31.12.2009	4.404	5.512	12.574	15.182	21.579	1.554	3.489	3.531	67.825
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand zum 01.01.2009	-384	-1.871	-3.451	-8.210	-10.848	-925	-2.123	-277	-28.089
Änderungen Konsolidierungskreis	-2	-10	-2	-10	-77	-15	-7	0	-123
davon Zugang Konsolidierungskreis	-2	-10	-2	-10	-77	-15	-7	0	-123
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	-8	-184	-182	-678	-1.158	-93	-316	0	-2.619
Wertminderungen	-58	0	-1	-51	-25	-3	-1	-12	-151
Wertaufholung	0	0	0	44	0	0	0	0	44
Umbuchungen	-10	12	-3	0	0	-1	2	-1	-1
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge	8	24	8	105	231	20	212	2	610
Währungsumrechnungs- differenzen	0	-16	-2	0	-24	-7	-8	0	-57
STAND ZUM 31.12.2009	-454	-2.045	-3.633	-8.800	-11.901	-1.024	-2.241	-288	-30.386
BILANZWERT 31.12.2009	3.950	3.467	8.941	6.382	9.678	530	1.248	3.243	37.439
Bilanzwert 31.12.2008	3.946	3.548	8.984	6.529	9.740	523	1.348	3.448	38.066

¹⁾ In den Zugängen des Geschäftsjahres sind 129 Mio. € Gutschriften aus Vorjahren enthalten.

Wertminderungen in Höhe von 159 Mio. € (im Vorjahr: 151 Mio. €) betreffen im Wesentlichen Immobilien, Gleisanlagen und Brücken der DB Netz AG sowie Fahrzeuge der DB Regio AG, der DB Schenker Rail Deutschland AG und der DB Regio NRW GmbH.

Wertaufholungen entfielen in Höhe von 28 Mio. € (im Vorjahr: 44 Mio. €) im Wesentlichen auf Gleisanlagen der DB Netz AG.

Die positiven Buchwertabgänge von 57 Mio. € (im Vorjahr: 270 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 196 Mio. € (im Vorjahr: 131 Mio. €) gesichert. Dies betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge, die der Besicherung von Krediten, hauptsächlich der EUOFIMA (Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial), Basel/Schweiz,

dienen und bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Schenker Rail im Einsatz sind. Beschränkungen an Verfügungsrechten über Sachanlagevermögen bestanden in Höhe von 58 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €) im Wesentlichen bei der SüdbadenBus GmbH, der Regional Bus Stuttgart GmbH und der S.A.B. Autoservizi S.R.L., Bergamo/Italien.

In den Sachanlagen sind gemietete Vermögenswerte enthalten, die in der nachfolgenden Übersicht gesondert ausgewiesen werden. Bei den gemieteten Sachanlagen handelt es sich um Vermögenswerte, die dem wirtschaftlichen, nicht jedoch dem juristischen Eigentum des DB-Konzerns zugerechnet werden, sodass die zugrunde liegenden Leasingverträge als Finanzierungsleasing zu klassifizieren sind.

Gemietete Vermögenswerte [in Mio. €]	Grund- stücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahn- körper und Bauten des Schienen- wegs	Gleisan- lagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungs- anlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Summe
ALS FINANZIERUNGSLEASING KLASSIFIZIERTE GEMIEETE VERMÖGENSWERTE								
Anschaffungs- und Herstellungskosten	18	769	19	0	1.177	7	0	1.990
Kumulierte Abschreibungen	-1	-192	-2	0	-618	-3	0	-816
BUCHWERT 31.12.2010	17	577	17	0	559	4	0	1.174
Anschaffungs- und Herstellungskosten	6	750	19	0	979	8	0	1.762
Kumulierte Abschreibungen	0	-173	-2	0	-667	-2	0	-844
BUCHWERT 31.12.2009	6	577	17	0	312	6	0	918

Der Ausweis zu den Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten bei den gemieteten Vermögenswerten des Sachanlagevermögens betrifft hauptsächlich Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG. Der Ausweis unter den Fahrzeugen für Personen- und Güterverkehr bezieht sich im Wesentlichen auf von den Transportgesellschaften des DB-Konzerns genutzte Schienenfahrzeuge (Lokomotiven, Güterwagen, Busse). Der Anstieg betrifft insbesondere DB Arriva.

Die zum Teil auf der Grundlage retrograder Ermittlungen wie auch auf Grundlage eigener Erhebungen ermittelten Vermögenswerte, die im Wege des Operating Lease vermietet

werden, weisen zum 31. Dezember 2010 für Grundstücke und Gebäude einen Restbuchwert von 1.073 Mio. € (im Vorjahr: 1.045 Mio. €) und für Mobilien (hauptsächlich Fahrzeuge) einen Restbuchwert von 2.175 Mio. € (im Vorjahr: 2.220 Mio. €) aus. Der Anstieg des Restbuchwerts bei Immobilien ist maßgeblich auf die Modernisierung vermieteter Bestandsobjekte zurückzuführen. Bei den Mobilien resultiert der Rückgang im Wesentlichen aus Abschreibungen auf Fahrzeuge des Personenverkehrs. Aus der Vermietung dieser Vermögenswerte werden Miet- und Leasingzahlungen in zukünftigen Jahren gemäß nachfolgender Übersicht erwartet:

Erwartete Miet- und Leasingzahlungen [in Mio. €]							Restlaufzeit	Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	
31.12.2010								
Mindestleasingzahlung	404	253	219	192	166	882	1.712	2.116
31.12.2009								
Mindestleasingzahlung	387	256	212	189	167	969	1.793	2.180

(14) Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte zum 31. Dezember 2010 [in Mio. €]	Aktivierte Entwicklungs- kosten für der- zeit genutzte Produkte	Aktivierte Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Erworbene immaterielle Vermögens- werte	Firmenwerte	Geleistete Anzahlungen	Summe
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN						
Stand zum 01.01.2010	44	18	1.163	1.488	43	2.756
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	741	1.388	0	2.129
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	741	1.389	0	2.130
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	-1	0	-1
Zugänge	0	27	45	0	1	73
Investitionszuschüsse	0	0	-1	0	0	-1
Umbuchungen	0	39	5	0	-43	1
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	-14	0	-51	0	0	-65
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	2	4	55	0	61
STAND ZUM 31.12.2010	30	86	1.906	2.931	1	4.954
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN						
Stand zum 01.01.2010	-40	0	-625	-21	0	-686
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	-40	2	0	-38
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	-40	0	0	-40
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	2	0	2
Abschreibungen	-2	0	-118	0	0	-120
Wertminderungen	0	0	0	0	0	0
Wertaufholung	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	14	0	41	0	0	55
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-10	-1	0	-11
STAND ZUM 31.12.2010	-28	0	-752	-20	0	-800
BILANZWERT 31.12.2010	2	86	1.154	2.911	1	4.154
Bilanzwert 31.12.2009	4	18	538	1.467	43	2.070

Immaterielle Vermögenswerte zum 31. Dezember 2009 [in Mio. €]	Aktivierte Entwicklungs- kosten für der- zeit genutzte Produkte	Aktivierte Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Erworbene immaterielle Vermögens- werte	Firmenwerte	Geleistete Anzahlungen	Summe
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN						
Stand zum 01.01.2009	47	11	1.097	1.338	30	2.523
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	54	128	0	182
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	54	128	0	182
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0
Zugänge	1	8	38	9	13	69
Investitionszuschüsse	0	0	-1	0	0	-1
Umbuchungen	-4	-1	4	0	0	-1
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	0	0	-33	-1	0	-34
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	4	14	0	18
STAND ZUM 31.12.2009	44	18	1.163	1.488	43	2.756
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN						
Stand zum 01.01.2009	-43	0	-550	-20	0	-613
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	-2	0	0	-2
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	-2	0	0	-2
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	-4	0	-95	0	0	-99
Wertminderungen	0	0	0	0	0	0
Wertaufholung	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	7	0	-7	0	0	0
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	0	0	29	0	0	29
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	-1	0	-1
STAND ZUM 31.12.2009	-40	0	-625	-21	0	-686
BILANZWERT 31.12.2009	4	18	538	1.467	43	2.070
Bilanzwert 31.12.2008	4	11	547	1.318	30	1.910

Die Zuordnung der ausgewiesenen Firmenwerte auf die Segmente ist in der Segmentberichterstattung enthalten.

(15) Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen

[in Mio. €]	2010	2009
Stand zum 01.01.	369	355
Zugänge	103	5
Abgänge durch Veräußerung	0	0
Anteil des Konzerns am Ergebnis	17	9
Kapitalerhöhung	0	2
Sonstige Kapitalveränderungen	0	10
Vereinnahmte Dividenden	-5	-8
Wertberichtigung	0	0
Umgliederungen	-2	-7
Währungsumrechnungsdifferenzen	45	3
Sonstige Bewertungen	1	0
STAND ZUM 31.12.	528	369

Der Bilanzansatz zum 31. Dezember 2010 umfasst einen Goodwill von 43 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €) und entfällt im Wesentlichen auf die gehaltenen Anteile an den assoziierten Unternehmen EUROFIMA, METRANS a.s., Prag/Tschechien, BLS Cargo AG,

Bern/Schweiz, und der Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal. Die Anteile an der EUROFIMA sind hinsichtlich ihrer Veräußerbarkeit eingeschränkt.

(16) Latente Steuern

[in Mio. €]	2010	2009
Aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen	529	433
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge	942	740
INSGESAMT	1.471	1.173

Auf folgende Verlustvorträge und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet:

[in Mio. €]	2010	2009
Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	13.482	14.323
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	5.295	5.918
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gemäß IAS 12.24b i.V.m. 12.33 unterliegen	4.389	4.764
INSGESAMT	23.166	25.005

Die Verlustvorträge resultieren primär aus der steuerrechtlichen Behandlung der in Vorjahren geleisteten Zuwendungen des Bundes an die DBAG nach §21 Abs. 5 und §22 Abs. 1 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) als Einlage.

Die inländischen Verlustvorträge sind dem derzeitigen Gesetzesstand dem Grunde und der Höhe nach unbegrenzt abzugsfähig.

Die temporären Differenzen, die dem Ansatzverbot nach IAS 12.24b i.V.m. 12.33 unterliegen, betreffen ausschließlich steuerliche Mehrabschreibungen aus früher erhaltenen steuerfreien Investitionszuschüssen.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorträge entfallen die nachfolgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

[in Mio. €]	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2010	2009	2010	2009
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Sachanlagen	67	16	217	120
Immaterielle Vermögenswerte	3	1	207	37
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	1	0	28	9
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	12	1	1	8
Andere finanzielle Vermögenswerte	0	1	2	2
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	14	1	1
Andere finanzielle Vermögenswerte	4	5	1	0
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	1	3	0
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	96	97	3	1
Übrige Verbindlichkeiten	16	0	0	1
Derivative Finanzinstrumente	0	10	24	0
Pensionsverpflichtungen	57	12	4	3
Sonstige Rückstellungen	188	124	2	3
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	30	33	0	2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	9	0	1
Sonstige Verbindlichkeiten	26	26	8	3
Derivative Finanzinstrumente	0	14	0	0
Sonstige Rückstellungen	138	86	6	2
Verlustvorträge	942	740	0	0
ZWISCHENSUMME	1.601	1.190	507	193
Saldierung ¹⁾	-130	-17	-130	-17
BILANZANSATZ	1.471	1.173	377	176

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. Die Zunahme bei den aktiven latenten Steuern resultiert aus der erwarteten erhöhten Nutzung der steuerlichen Verlustvorträge im Mittel- und langfristigen Planungszeitraum und aus Zugängen zum Konsolidierungskreis. Bei den passiven latenten Steuern resultiert die Erhöhung im Wesentlichen aus Zugängen zum Konsolidierungskreis.

Aktive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung in Höhe von 0 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €) und passive latente Steuern von 11 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) sind im Bilanzansatz der latenten Steuern enthalten.

(17) Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte

[in Mio. €]	Anteile an verbundenen Unternehmen		Sonstige Beteiligungen		Wertpapiere		Gesamt	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
	Stand zum 01.01.	1	2	32	55	5	8	38
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	1	0	0	0	1
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-1	30	3	0	0	30	2
Zugänge	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge durch Veräußerung	0	0	-11	0	0	0	-11	0
Sonstige Abgänge	0	0	0	0	0	0	0	0
Marktwertänderungen ¹⁾	0	0	10	4	0	0	10	4
Reklassifizierungen	0	0	-2	2	0	0	-2	2
Wertberichtigung infolge langfristiger Wertminderung	0	0	0	-33	0	0	0	-33
Übrige ¹⁾	-1	0	0	0	0	-3	-1	-3
STAND ZUM 31.12.	0	1	59	32	5	5	64	38
Langfristiger Anteil	0	1	59	32	4	4	63	37
Kurzfristiger Anteil	0	0	0	0	1	1	1	1

¹⁾ Vorjahreszahl Sonstige Beteiligungen angepasst.

(18) Vorräte

[in Mio. €]	2010	2009
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	974	897
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	193	165
Fertige Erzeugnisse und Waren	44	36
Geleistete Anzahlungen	18	13
Wertberichtigungen	-313	-297
INSGESAMT	916	814

(19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

[in Mio. €]	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Forderungen aus Finanzierung	Geleistete Anzahlungen	Übrige Vermögenswerte	Gesamt
31.12.2010					
Bruttowert	4.166	142	199	663	5.170
Wertberichtigung	-250	-3	0	-38	-291
NETTOWERT	3.916	139	199	625	4.879
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	41	4	0	88	133
31.12.2009					
Bruttowert	3.291	38	99	544	3.972
Wertberichtigung	-209	-9	0	-36	-254
NETTOWERT	3.082	29	99	508	3.718
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	47	2	0	93	142

Die Forderungen aus Finanzierung enthalten Forderungen in Höhe von 57 Mio. € gegen Arriva Deutschland.

Die Wertberichtigungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente haben sich wie folgt entwickelt (IFRS 7.16):

[in Mio. €]	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Forderungen aus Finanzierung	Übrige Vermögenswerte	Gesamt
Stand zum 01.01.2010	-209	-9	-36	-254
Zuführung	-60	0	-3	-63
Auflösung	29	0	2	31
Inanspruchnahme	1	8	1	10
Umgliederungen in kurzfristige Vermögenswerte	0	0	0	0
Änderungen Konsolidierungskreis	-7	-2	0	-9
Währungsumrechnungsdifferenzen	-4	0	-2	-6
STAND ZUM 31.12.2010	-250	-3	-38	-291
Stand zum 01.01.2009	-248	-9	-41	-298
Zuführung	-71	0	-3	-74
Auflösung	105	0	7	112
Inanspruchnahme	12	0	2	14
Umgliederungen in kurzfristige Vermögenswerte	0	0	0	0
Änderungen Konsolidierungskreis	-7	0	-1	-8
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0
STAND ZUM 31.12.2009	-209	-9	-36	-254

Forderungen werden einzelwertberichtigt, sofern objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Für gleichartige Forderungen (Forderungsportfolios), die nicht einzeln als wertgemindert 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 63 Mio. € (im Vorjahr: 74 Mio. €) setzt sich aus Einzelwertberichtigungen von 43 Mio. € (im Vorjahr: 60 Mio. €) und pauschalierten Einzelwertberichtigungen von 20 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €) zusammen.

Im Rahmen der Auflösungen wurden Rücknahmen von Einzelwertberichtigungen in Höhe von 25 Mio. € (im Vorjahr: 60 Mio. €) und Rücknahmen von pauschalierten Einzelwertberichtigungen in Höhe von 6 Mio. € (im Vorjahr: 52 Mio. €) berücksichtigt.

Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten fielen in Höhe von 49 Mio. € (im Vorjahr: 32 Mio. €) an.

Erträge aus dem Eingang auf ausgebuchte Forderungen und sonstige Vermögenswerte waren in Höhe von 7 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) zu verzeichnen.

In der nachfolgenden Übersicht wird die Fälligkeitsstruktur der Forderungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente und die geleisteten Anzahlungen dargestellt:

[in Mio. €]	Restlaufzeit							Gesamt
	bis	1 bis 2	2 bis 3	3 bis 4	4 bis 5	über	Summe	
	1 Jahr	Jahre	Jahre	Jahre	Jahre	5 Jahre	über 1 Jahr	
31.12.2010								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.877	23	8	8	0	0	39	3.916
Forderungen aus Finanzierung	107	4	4	6	16	2	32	139
Geleistete Anzahlungen	171	28	0	0	0	0	28	199
Übrige Vermögenswerte	562	8	0	1	2	52	63	625
INSGESAMT	4.717	63	12	15	18	54	162	4.879
31.12.2009								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.030	19	18	8	7	0	52	3.082
Forderungen aus Finanzierung	0	1	2	6	2	18	29	29
Geleistete Anzahlungen	74	25	0	0	0	0	25	99
Übrige Vermögenswerte	430	6	1	0	0	71	78	508
INSGESAMT	3.534	51	21	14	9	89	184	3.718

Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betrifft im Wesentlichen das Segment DB Schenker Logistics.

Aufgrund der großen Anzahl von Kunden in den jeweiligen operativen Segmenten ist bei den Lieferungs- und Leistungsforderungen eine Konzentration von Kreditrisiken nicht festzustellen.

Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Das maximale Ausfallrisiko entspricht im Wesentlichen jeweils dem Buchwert. Sicherheiten werden regelmäßig nicht gehalten.

Die Bruttowerte der einzelwertberechtigten Forderungen sowie die Altersstrukturdarstellung entsprechend IFRS 7.37a zeigt nachfolgende Übersicht:

[in Mio. €]	bruttowert- berichtigt	weder wert- gemindert- 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
31.12.2010								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	247	2.807	711	166	72	68	33	62
Forderungen aus Finanzierung	4	137	1	0	0	0	0	0
Übrige Vermögenswerte	38	265	48	8	2	9	5	21
INSGESAMT	289	3.209	760	174	74	77	38	83
31.12.2009								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	213	2.178	621	134	51	43	23	28
Forderungen aus Finanzierung	13	25	0	0	0	0	0	0
Übrige Vermögenswerte	33	236	29	3	3	5	8	12
INSGESAMT	259	2.439	650	137	54	48	31	40

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. €]	2010	2009
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Zinsswaps	168	7
	168	7
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenswaps	1.252	838
Devisenforwards/-futures	552	437
Zins-Währungs-Swaps	3.448	2.060
	5.252	3.335

[Volumenangabe in bezeichnender Mengeneinheit]	2010	2009
SONSTIGE GESCHÄFTE		
Diesel in 1.000 t	1.269	525
Schweres Heizöl in 1.000 t	173	162
Kohle in 1.000 t SKE	949	1.603
USD-Sicherung für Dieselbeschaffung in Mio. USD	0	32

Das Volumen der Zinsswaps erhöhte sich durch übernommene Geschäfte von Arriva auf 168 Mio. €. Der Nominalwert der Zins-Währungs-Swaps nahm deutlich um 1.388 Mio. € auf 3.448 Mio. € zu. Grund hierfür war im Wesentlichen die Absicherung von Anleiheemissionen in Fremdwährung.

Der Bestand an Devisenswaps stieg um 414 Mio. € auf 1.252 Mio. €. Neben zunehmenden Auslandsgeschäften infolge des Kaufs von Arriva ist hierfür eine Umstrukturierung der Unternehmensaktivitäten in Schweden verantwortlich, die zu einer Erhöhung der SEK-Guthabensalden führte, die in Euro transformiert worden sind. Das Volumen der Devisenforwards erhöhte sich aufgrund der Absicherung von zuvor in Euro getauschten Devisenguthaben auf 552 Mio. €.

Das Volumen der Dieselpreissicherungen erhöhte sich durch übernommene Altgeschäfte von Arriva deutlich um 0,7 Mio. t auf 1,3 Mio. t. Die reinen Währungssicherungen für die Dieselbeschaffung liefen aus. Der Umfang der Kohlepreissicherungen reduzierte sich auf etwa 0,9 Mio. t, da einige Altgeschäfte ausliefen. Die Sicherungen für schweres Heizöl verblieben in etwa auf Vorjahresniveau.

Grundsätzlich unterliegen sämtliche derivativen Finanzinstrumente einer stichtagsbezogenen Marktbewertung. Die nachfolgende Gesamtübersicht stellt die Aufgliederung des Bilanzausweises nach der Art des zugrunde liegenden Sicherungsgeschäfts dar:

[in Mio. €]	Vermögenswerte		Schulden	
	2010	2009	2010	2009
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	0	0	12	0
Zinsforwards/-futures	0	0	0	0
Sonstige Zinsderivate	0	0	0	0
	0	0	12	0
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	8	13	10	7
Devisenforwards/-futures	2	5	5	4
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	210	29	132	140
	220	47	147	151
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	155	15	21	97
	155	15	21	97
INSGESAMT	375	62	180	248
Zinsbezogene Geschäfte	0	0	12	0
Währungsbezogene Geschäfte	167	28	74	142
Sonstige Geschäfte	112	8	2	38
LANGFRISTIGER ANTEIL	279	36	88	180
Kurzfristiger Anteil	96	26	92	68

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 einem Absinken des Zinsniveaus seit Abschluss der Transaktionen. Die Abwertung des Euro insbesondere gegenüber dem japanischen Yen und dem Schweizer Franken führte zu einer deutlichen Zunahme der Vermögenswerte aus Zins-Währungs-Swaps.

Der Wertentwicklung der Devisenswaps liegt die Abwertung des Euro im Wesentlichen gegenüber der schwedischen Krone sowie eine zwischenzeitliche Aufwertung des Euro gegenüber dem britischen Pfund im Dezember zugrunde.

Der Anstieg der Vermögenswerte bei Energiederivaten ist auf das hohe Ölpreisniveau zum Jahresende zurückzuführen.

Die Marktwerte der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

[in Mio. €]	Vermögenswerte		Schulden	
	2010	2009	2010	2009
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	0	0	12	0
	0	0	12	0
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	8	13	10	7
Devisenforwards/-futures	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	210	29	132	140
	218	42	142	147
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	155	15	21	97
	155	15	21	97
INSGESAMT	373	57	175	244
Zinsbezogene Geschäfte	0	0	12	0
Währungsbezogene Geschäfte	167	28	74	140
Sonstige Geschäfte	112	8	2	38
LANGFRISTIGER ANTEIL	279	36	88	178
Kurzfristiger Anteil	94	21	87	66

Die folgenden Tabellen zeigen die Zeiträume, innerhalb derer die gesicherten Cashflows der Grundgeschäfte (Zins- und Tilgungszahlungen sowie Zahlungen für Energie) eintreten:

Tilgungen Nominalwert [in Mio.]	Fälligkeit in					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016 ff.
USD	1.466	20	-	-	-	-
GBP	258	1	1	1	1	3
CHF	322	75	-	-	6	750
JPY	5.000	5.000	-	55.000	-	54.600
HKD	109	250	-	250	-	-
NOK	-	-	180	-	-	-
SEK	6.579	-	1.000	-	750	250
DKK	1.122	50	50	43	43	60
SGD	50	-	93	210	61	153
NZD	3	23	-	-	-	-
CAD	45	-	-	-	-	-
MXN	142	-	-	-	-	-
PLN	217	200	218	216	-	-
SAR	6	-	13	-	-	-
CZK	425	-	-	-	-	-

Zinszahlungen Nominalwert [in Mio.]	Fälligkeit in					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016 ff.
USD	75	1	-	-	-	-
GBP	1	0	0	0	0	0
CHF	15	16	13	13	13	66
JPY	1.692	1.622	1.562	1.562	658	3.165
HKD	27	24	13	6	-	-
NOK	7	7	7	-	-	-
SEK	181	95	94	40	40	57
DKK	25	8	6	5	3	3
SGD	16	16	16	10	7	14
NZD	1	1	-	-	-	-
CAD	0	-	-	-	-	-
MXN	1	-	-	-	-	-
PLN	38	30	21	11	-	-
SAR	0	0	0	-	-	-
CZK	1	-	-	-	-	-

Energie Nominalwert [in Mio.]	Fälligkeit in					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016 ff.
Diesel	296	152	77	41	28	27
Schweres Heizöl	25	20	17	1	-	-
Kohle	71	36	3	-	-	-

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 retros-

pektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Dollar-Offset-Methode. Hierbei werden die Marktwertänderungen des Grundgeschäfts den Marktwertänderungen des Sicherungsinstruments gegenübergestellt. Der hieraus ermittelte Quotient bestimmt die Ineffektivität.

Die erfolgswirksam erfassten Ineffektivitäten aus Cashflow-Hedges der Energiepreisderivate betragen im Berichtsjahr +2 Mio. € (im Vorjahr: +1 Mio. €).

NON-HEDGE-DERIVATE

Zur Absicherung des operativen Geschäfts getätigte Devisenforwards werden grundsätzlich als Non-Hedge-Derivate klassifiziert. Die Entwicklung des Euro gegen den US-Dollar wirkte sich negativ auf die Wertentwicklung der Non-Hedge-Derivate aus. Positiv wurde diese Wertentwicklung im Wesentlichen durch die Abwertung des Euro gegen die schwedische Krone beeinflusst.

Die Marktwerte der Non-Hedge-Derivate werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

[in Mio. €]	Vermögenswerte		Schulden	
	2010	2009	2010	2009
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	0	0	0	0
Sonstige Zinsderivate	0	0	0	0
	0	0	0	0
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenforwards/-futures	2	5	5	4
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-/Währungsswaps	0	0	0	0
	2	5	5	4
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	0	0	0	0
	0	0	0	0
INSGESAMT	2	5	5	4
Zinsbezogene Geschäfte	0	0	0	0
Währungsbezogene Geschäfte	0	0	0	2
Sonstige Geschäfte	0	0	0	0
LANGFRISTIGER ANTEIL	0	0	0	2
Kurzfristiger Anteil	2	5	5	2

(22) Flüssige Mittel

[in Mio. €]	2010	2009
Bankguthaben/Kassenbestände	1.474	1.469
Zahlungsmitteläquivalente	1	1
INSGESAMT	1.475	1.470
Effektivzinssatz kurzfristiger Bankeinlagen in %	0,51	0,76
Durchschnittliche Laufzeit kurzfristiger Bankeinlagen in Monaten	0,2	0,2

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen in einem Korridor zwischen 0,2 und 1,2% (im Vorjahr: 0,2 bis 2,5%).

(23) Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Die Zugänge von 169 Mio. € betreffen fast ausschließlich das erworbene Geschäft von Arriva in Deutschland, für das der DB-Konzern gemäß den Zusagen gegenüber der EU-Kommission bis zum 11. Dezember 2010 einen rechtlich bindenden Kaufvertrag mit einem geeigneten Käufer unterzeichnen musste. Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 8. Dezember 2010 dem Abschluss eines Kaufvertrags für die Arriva Deutschland-Gruppe an ein Konsortium zugestimmt. Das Konsortium besteht aus der italienischen Eisenbahngesellschaft Ferrovie dello Stato als Konsortialführerin und dem Finanzinvestor Cube Infrastructure. Der Vollzug des Verkaufs steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Europäischen Kommission zum ausgewählten Erwerber und der kartellrechtlichen Freigabe des Erwerbs. Wir erwarten eine entsprechende Freigabe im ersten Quartal 2011.

(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 passive latente Steuern in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) gebildet.

RÜCKLAGE AUS DER MARKTBEWERTUNG VON CASHFLOW-HEDGES

In dieser Rücklage werden die zins-, währungs- und marktpreisinduzierten Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges ausgewiesen, die wirksame Sicherungsgeschäfte betreffen.

Die Entwicklung der Rücklage wird nachfolgend dargestellt:

[in Mio. €]	2010	2009
Stand zum 01.01.	-55	-104
Marktwertänderung	328	-25
Reklassifizierungen		
Finanzergebnis	-193	96
Zinsergebnis	-2	1
Materialaufwand	-2	-1
Änderung latenter Steuern	-38	-22
STAND ZUM 31.12.	38	-55

Effekte aus der Reklassifizierung ergeben sich ausschließlich bei dieser Rücklage.

(26) Erwirtschaftete Ergebnisse

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die gesamten erwirtschafteten Jahresergebnisse seit dem 1. Januar 1994 abzüglich der unter HGB bis zum 31. Dezember 2002 verrechneten Firmenwerte.

Unter dieser Position werden auch die Eigenkapitalauswirkungen durch die erstmalige Anwendung von IFRS ausgewiesen, soweit sie nicht unter die Rücklagen aus erfolgsneutraler Bewertung fallen.

(27) Anteile anderer Gesellschafter

Die Anteile anderer Gesellschafter enthalten den Anteil Dritter am Reinvermögen konsolidierter Tochterunternehmen.

(28) Finanzschulden

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der zum Barwert angesetzten zinslos gewährten Darlehen des Bundes ausgewiesen. Im Einzelnen weisen die Finanzschulden folgende Fälligkeitsstruktur auf:

[in Mio. €]	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
31.12.2010								
Darlehen des Bundes	433	413	238	227	219	1.406	2.503	2.936
Anleihen	1.371	644	747	530	693	7.850	10.464	11.835
Commercial Paper	42	0	0	0	0	0	0	42
Bankschulden	157	84	35	19	9	842	989	1.146
EUROFIMA-Darlehen	0	434	0	519	0	200	1.153	1.153
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	145	196	463	80	160	380	1.279	1.424
Sonstige Finanzierungs- verbindlichkeiten	11	0	3	0	0	3	6	17
INSGESAMT	2.159	1.771	1.486	1.375	1.081	10.681	16.394	18.553
davon gegenüber nahe- stehenden Unternehmen	436	847	238	746	219	1.609	3.659	4.095
31.12.2009								
Darlehen des Bundes	491	422	402	226	215	1.520	2.785	3.276
Anleihen	999	1.244	623	746	434	6.017	9.064	10.063
Commercial Paper	0	0	0	0	0	0	0	0
Bankschulden	87	8	6	4	4	807	829	916
EUROFIMA-Darlehen	0	0	434	0	519	0	953	953
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	185	83	144	401	38	430	1.096	1.281
Sonstige Finanzierungs- verbindlichkeiten	18	1	0	2	0	0	3	21
INSGESAMT	1.780	1.758	1.609	1.379	1.210	8.774	14.730	16.510
davon gegenüber nahe- stehenden Unternehmen	495	423	836	226	734	1.520	3.739	4.234

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Marktwerte:

[in Mio. €]	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
	2010	2010	2009	2009
Darlehen des Bundes	2.936	3.082	3.276	3.522
Anleihen	11.835	12.475	10.063	10.596
Commercial Paper	42	42	0	0
Bankschulden	1.146	1.150	916	916
EUROFIMA-Darlehen	1.153	1.224	953	1.014
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	1.424	1.557	1.281	1.368
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	17	17	21	21
INSGESAMT	18.553	19.547	16.510	17.437

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 marktnahen Verzinsung keine materiellen Abweichungen zwischen den Buchwerten und den Marktwerten auf.

Die Darlehen des Bundes ergeben sich fast ausschließlich aus Finanzierungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege. Grundlage hierfür bildet die grundgesetzlich verankerte und im

Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) konkretisierte Verantwortung für die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit (Art. 87e Abs. 4 GG). Die Darlehen werden grundsätzlich unverzinslich gewährt.

Die Tilgung der Darlehen ist in Einzel- und Sammelfinanzierungsvereinbarungen geregelt. In der Regel werden die Darlehen in jährlich gleichen Raten zurückgezahlt, deren Höhe sich an den entsprechenden jährlichen Abschreibungsbeträgen der finanzierten Vermögenswerte orientiert.

Die vom Bund gewährten Darlehen haben sich wie folgt entwickelt:

[in Mio. €]	2010	2009
Stand zum 01.01.	3.276	3.511
Zugang	0	9
Tilgung	- 481	- 435
Umgliederungen	18	57
Aufzinsung	123	134
STAND ZUM 31.12.	2.936	3.276

Ein Darlehen in Höhe von 660 Mio. € ist in vier gleichen Raten jeweils zum Beginn der Jahre 2009 bis 2012 zu tilgen. Für diesen Zeitraum sind die Tilgungsraten – anders als sonst – zu verzinsen.

Die begebenen Anleihen setzen sich aus nachfolgenden Transaktionen zusammen:

[in Mio. €]	Emissions- volumen	Emissions- wahrung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	Buchwert 2010	Marktwert 2010	Buchwert 2009	Marktwert 2009
NICHT BÖRSENNOTIERTE ANLEIHEN								
Gesamt DB AG	67	JPY, USD	0,7-1,5		61	62	52	53
Gesamt DB Finance	243	HKD,JPY,CHF	1,5-8,9		269	279	227	228
INSGESAMT					330	341	279	281
BÖRSENNOTIERTE ANLEIHEN DER DB FINANCE:								
Anleihe 2000-2010	1.000	EUR	-	6,150	-	-	999	1.021
Anleihe 2001-2013	750	EUR	2,9	5,250	748	820	746	817
Anleihe 2002-2012	500	EUR	1,6	5,500	499	530	499	538
Anleihe 2003-2018	1.000	EUR	7,2	5,000	990	1.107	989	1.069
Anleihe 2003-2015	700	EUR	4,5	4,600	693	746	692	740
Anleihe 2004-2011	209	USD	0,5	5,090	187	190	173	182
Anleihe 2004-2018	300	EUR	7,2	4,850	298	332	298	321
Anleihe 2004-2016	500	EUR	5,9	4,300	499	543	499	526
Anleihe 2004-2014	366	JPY	3,9	1,700	459	477	374	382
Anleihe 2004-2011	197	CHF	1,0	2,300	234	244	202	207
Anleihe 2006-2011	678	USD	0,0	5,200	599	599	555	576
Anleihe 2006-2011	316	USD	0,0	5,820	300	299	276	288
Anleihe 2006-2018	300	EUR	7,2	4,510	304	332	305	321
Anleihe 2006-2017	500	EUR	6,0	4,116	497	527	496	514
Anleihe 2007-2019	600	EUR	8,6	5,110	597	666	595	642
Anleihe 2009-2019	1.000	EUR	8,2	4,923	995	1.094	994	1.065
Anleihe 2009-2021	600	EUR	10,8	4,445	597	658	596	607
Anleihe 2009-2017	500	EUR	6,8	3,774	497	515	496	499
Anleihe 2010-2020	500	EUR	9,5	3,572	497	493	-	-
Anleihe 2010-2025	500	EUR	14,5	3,870	494	479	-	-
Anleihe 2010-2020	410	JPY	9,8	1,150	433	423	-	-
Anleihe 2010-2022	500	EUR	11,8	3,464	496	476	-	-
Anleihe 2010-2020	567	CHF	9,4	1,924	592	584	-	-
INSGESAMT					11.505	12.134	9.784	10.315
GESAMTBETRAG ANLEIHEN					11.835	12.475	10.063	10.596

Im Jahr 2010 wurde eine fällig gewordene Anleihe der Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, über 1.000 Mio. € getilgt sowie fünf neue börsennotierte Anleihen der DB Finance emittiert. Dabei handelt es sich um drei

Anleihen über jeweils 500 Mio. €, eine Anleihe über 47 Mrd. JPY (410 Mio. €) und eine Anleihe über 750 Mio. CHF, die in zwei Tranchen in Höhe von 400 Mio. CHF (299 Mio. €) und 350 Mio. CHF (268 Mio. €) begeben wurde.

Die Bankschulden werden in der nachfolgenden Tabelle detailliert:

Bankschulden [in Mio. €]	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
				2010	2010	2009	2009
Bankdarlehen 2002 - 2016	EUR	5,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2002 - 2022	EUR	11,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003 - 2016	EUR	5,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003 - 2022	EUR	11,7	FRN	200	200	200	200
Sonstige				346	350	116	116
INSGESAMT				1.146	1.150	916	916

Der Anstieg der sonstigen Bankschulden resultiert hauptsächlich aus übernommenen Verbindlichkeiten von Arriva. Diese dienen insbesondere der Finanzierung von Schienenfahrzeugen und Bussen.

Bankschulden waren in Höhe von 197 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) besichert. Verbindlichkeiten werden im DB-Konzern grundsätzlich nicht besichert. Besicherte Bankschulden sind akquisitionsbedingt, der signifikante Anstieg ist auf den Kauf von Arriva zurückzuführen.

Dem DB-Konzern standen per 31. Dezember 2010 garantierte Kreditfazilitäten in einem Gesamtvolumen von 3.901 Mio. € (im Vorjahr: 3.055 Mio. €) zur Verfügung. Davon entfielen

2.500 Mio. € (im Vorjahr: 1.800 Mio. €) auf Back-up-Linien für das 2,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DBAG und der DB Finance. Keine dieser Back-up-Linien war am 31. Dezember 2010 in Anspruch genommen. Globale Kreditfazilitäten über insgesamt 1.401 Mio. € (im Vorjahr: 1.255 Mio. €) dienen der Working-Capital- und Avalfinanzierung der weltweit tätigen Tochtergesellschaften, überwiegend im Segment DB Schenker Logistics.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA [in Mio. €]	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
				2010	2010	2009	2009
Darlehen 2000 - 2014	EUR	3,8	5,970	219	249	219	248
Darlehen 2001 - 2014	EUR	3,7	5,410	300	334	300	332
Darlehen 2002 - 2012	EUR	1,6	FRN	34	34	34	34
Darlehen 2002 - 2012	EUR	1,6	FRN	400	400	400	400
Darlehen 2010 - 2021	EUR	10,8	4,050	200	207	-	-
INSGESAMT				1.153	1.224	953	1.014

Im Berichtsjahr wurde ein neues EUROFIMA-Darlehen in Höhe von 200 Mio. € aufgenommen. Die Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA sind aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeugen) gesichert.

Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing betreffen mit 415 Mio. € (im Vorjahr: 434 Mio. €) Immobilienleasingverträge über verschiedene Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station & Service AG und ein Logistikzentrum der Schenker Deutschland AG in Echingen sowie mit 557 Mio. € (im Vorjahr: 600 Mio. €) Leasingverträge über diverses Rollmaterial (Triebzüge, Lokomotiven, Waggons, Busse). Diese Vereinbarungen wurden im Wesentlichen als Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Realisierung vorteilhafter Finanzierungsbedingungen mit deutschen Leasinggebern abgeschlossen.

Die nachfolgende Übersicht enthält Angaben zu den wesentlichen Finanzierungsleasingverhältnissen:

[in Mio. €]	Nominal- volumen	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2010	Marktwert 2010	Buchwert 2009	Marktwert 2009
FINANZIERUNGSLIASING ÜBER MOBILIEN								
Doppelstockwagen (1994)	174	DEM	2,0	5,87	95	101	102	110
ICE-2-Zuggarnituren (1997)	184	DEM	0,0	4,50	0	0	101	104
Lokomotiven/Güterwagen (1999)	182	NLG	1,0-2,3	5,69-5,83	31	33	50	53
Güterlokomotiven (2000)	101	DEM	4,5	5,35	69	77	73	81
Güterlokomotiven (2000)	154	EUR	6,0	5,40	121	134	127	138
Lokomotiven (2001)	178	EUR	4,5-6,0	4,87	141	152	147	156
Nahverkehrsdieseltreibwagen (2009)	55	EUR	8,0	8,34	53	70	-	-
Busse (2009)	56	GBP	3,2	4,91	47	51	-	-
					557	618	600	642
FINANZIERUNGSLIASING ÜBER IMMOBILIEN								
Logistikzentrum (1986)	24	DEM	5,0	8,50	10	14	14	15
Bahnhofsempfangsgebäude (1998)	497	DEM	2,3-11,0	4,00-5,95	405	431	420	447
					415	445	434	462
Sonstige					452	494	247	264
INSGESAMT					1.424	1.557	1.281	1.368

Die vorbezeichneten Finanzierungsleasingverträge über Lokomotiven und Triebzüge sind im Rahmen einer festen Grundmietzeit unkündbar und haben eine maximale Restlaufzeit von acht 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.

Das Finanzierungsleasingportfolio über Mobilien hat sich durch den Kauf von Arriva vor allem um Busse in Großbritannien und Nahverkehrsdieseltreibwagen in Dänemark erweitert.

Die Finanzierungsleasingverträge für die Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG haben eine maximale Restlaufzeit von elf Jahren und sind im Rahmen der festen Grundmietzeit unkündbar. Zum Ende der Vertragslaufzeit verfügt der Leasingnehmer über ein Ankaufsrecht zum Festpreis. Im Falle der Nichtausübung verlängert sich das Mietverhältnis um eine zweite Mietperiode, an deren Ende der Leasinggeber ein Andienungsrecht für die Immobilien gegenüber DB Station&Service AG hat.

Darüber hinaus sind Verpflichtungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen (siehe Anhangziffer (13)) durch Rechte der Leasinggeber an den Leasinggegenständen gesichert. Die Leasinggegenstände haben einen Buchwert von 1.174 Mio. € (im Vorjahr: 918 Mio. €).

Die Position »Sonstige« hat sich aufgrund zahlreicher in verschiedenen europäischen Ländern abgeschlossener Leasingverträge für Busse und Züge bei Arriva erhöht. Des Weiteren umfasst sie unter anderem den Buchwert eines Strombezugsvertrags der DB Energie GmbH in Höhe von 122 Mio. € (im Vorjahr: 129 Mio. €) sowie den Buchwert eines Umrichterwerksvertrags der DB Energie GmbH in Höhe von 54 Mio. € (im Vorjahr: 57 Mio. €). Beide Verträge werden aufgrund der überwiegenden

Abnahme durch die DB Energie GmbH sowie der zugrunde liegenden Vertragsdauer gemäß IFRIC 4 (Determining whether an Arrangement contains a Lease) 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		
31.12.2010								
Mindestleasingzahlungen (nominal)	220	263	507	114	191	553	1.628	1.848
- zukünftiger Zinsaufwand	75	67	44	34	31	173	349	424
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNGSLEASING	145	196	463	80	160	380	1.279	1.424
31.12.2009								
Mindestleasingzahlungen (nominal)	251	140	196	433	64	514	1.347	1.598
- zukünftiger Zinsaufwand	66	57	52	32	26	84	251	317
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNGSLEASING	185	83	144	401	38	430	1.096	1.281

(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		
31.12.2010								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.286	33	27	37	24	156	277	4.563
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	3.109	21	4	2	6	17	50	3.159
INSGESAMT	7.395	54	31	39	30	173	327	7.722
davon gegenüber nahe- stehenden Unternehmen und Personen	401	0	0	0	0	0	0	401
31.12.2009								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.267	29	28	24	26	178	285	3.552
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	2.732	18	10	3	2	133	166	2.898
INSGESAMT	5.999	47	38	27	28	311	451	6.450
davon gegenüber nahe- stehenden Unternehmen und Personen	424	0	0	0	0	0	0	424

Die sonstigen/übrigen Verbindlichkeiten betreffen im Einzelnen:

[in Mio. €]	2010	2009
PERSONALBEZOGENE VERBINDLICHKEITEN		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	283	220
Verbindlichkeiten für nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistungen	216	207
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	86	65
Verbindlichkeiten für Abfindungen	21	27
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	8	5
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	15	9
Sonstige Personalverpflichtungen	603	465
SONSTIGE STEUERN		
Umsatzsteuer	59	98
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	102	88
Übrige Steuern	130	95
Verbindlichkeiten aus Zinsen	270	270
Erlösschmälerungen	150	121
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	132	131
Verbindlichkeiten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz	4	3
Verbindlichkeiten aus Rückgabeverpflichtungen	2	2
Übrige Verbindlichkeiten	1.078	1.092
INSGESAMT	3.159	2.898

Der Anstieg der sonstigen Personalverpflichtungen ergibt sich insbesondere aus der Akquisition von Arriva sowie aus gestiegenen Tantiemeverpflichtungen.

Die anderen Verbindlichkeiten waren im Berichtsjahr mit 1 Mio. € besichert (im Vorjahr: 1 Mio. €).

(30) Ertragsteuerschulden

Die Ertragsteuerschulden per 31. Dezember 2010 betrafen insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden in Großbritannien, Deutschland und Indien.

(31) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Buchwerte und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien.

BILANZKLASSEN ZUM 31. DEZEMBER 2010

Bewertungskategorie (nach IAS39) [in Mio. €]	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) ¹⁾	Held to Maturity	
	Fair Value (erfolgswirksam)	at amortised Cost / fortgeführte AK ³⁾	at Cost / AK ³⁾
BILANZKLASSEN			
AKTIVA			
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE			
Anteile an verbundenen Unternehmen (at Cost)	0	0	0
Beteiligungen (at Cost)	0	0	41
Beteiligungen (at Fair Value)	0	0	0
Wertpapiere (at Cost)	0	0	0
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0	0
ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBARE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE	0	0	41
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0	0
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0
Plan Assets nach IAS19	0	0	0
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0
FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	0	0	0
DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE	0	0	0
INSGESAMT LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE	0	0	41
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE			
Beteiligungen (at Cost)	0	0	0
Wertpapiere (at Cost)	0	0	0
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0	0
ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBARE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE	0	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0	0
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0
Held-to-Maturity-Wertpapiere	0	0	0
Forderungen aus sonstigen Steuern	0	0	0
Plan Assets nach IAS19	0	0	0
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0
SONSTIGE FORDERUNGEN UND VERMÖGENSWERTE	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	2	0	0
Commodity-Derivate - Non-Hedge	0	0	0
DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE	2	0	0
Flüssige Mittel	0	0	0
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	167
INSGESAMT KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE	2	0	167

Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)	Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ²⁾	Summe	Fair Value
	Fair Value (erfolgsneutral)	at Cost / AK ³⁾			
	0	0	0	0	n/a
	0	0	0	41	n/a
	18	0	0	18	18
	0	0	0	0	n/a
	4	0	0	4	4
	22	0	0	63	22
	0	0	39	39	39
	0	0	11	11	11
	0	0	0	21	21
	0	0	0	28	n/a
	0	0	0	4	n/a
	0	0	18	41	59
	0	0	68	162	130
	0	0	0	0	0
	0	0	0	166	166
	0	0	0	113	113
	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
	0	0	0	279	279
	22	0	68	373	431
	0	0	0	0	n/a
	0	0	0	0	n/a
	1	0	0	1	1
	1	0	0	1	1
	0	0	3.877	3.877	3.877
	0	0	106	106	106
	0	0	0	1	1
	0	0	0	171	171
	0	0	0	0	0
	0	0	0	142	142
	0	0	0	0	0
	0	0	339	81	420
	0	0	445	395	840
	0	0	0	0	0
	0	0	0	51	51
	0	0	0	43	43
	0	0	0	0	0
	0	0	0	2	2
	0	0	0	0	0
	0	0	0	94	96
	0	0	1.475	1.475	1.475
	0	0	0	169	169
	1	0	5.797	491	6.458

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⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

³⁾ Anschaffungskosten

BILANZKLASSEN ZUM 31. DEZEMBER 2009

Bewertungskategorie (nach IAS39) [in Mio. €]	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) ¹⁾	Held to Maturity	
	Fair Value (erfolgswirksam)	at amortised Cost / fortgeführte AK ³⁾	at Cost / AK ³⁾
BILANZKLASSEN			
AKTIVA			
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE			
Anteile an verbundenen Unternehmen (at Cost)	0	0	1
Beteiligungen (at Cost)	0	0	25
Beteiligungen (at Fair Value)	0	0	0
Wertpapiere (at Cost)	0	0	0
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0	0
ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBARE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE	0	0	26
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0	0
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0
Plan Assets nach IAS19	0	0	0
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0
FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	0	0	0
DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE	0	0	0
INSGESAM LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE	0	0	26
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE			
Beteiligungen (at Cost)	0	0	0
Wertpapiere (at Cost)	0	0	0
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0	0
ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBARE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE	0	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0	0
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0
Held-to-Maturity-Wertpapiere	0	0	0
Forderungen aus sonstigen Steuern	0	0	0
Plan Assets nach IAS19	0	0	0
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0
SONSTIGE FORDERUNGEN UND VERMÖGENSWERTE	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	5	0	0
Commodity-Derivate - Non-Hedge	0	0	0
DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE	5	0	0
Flüssige Mittel	0	0	0
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	0
INSGESAM KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE	5	0	0

Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)	Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ²⁾	Summe	Fair Value
	Fair Value (erfolgsneutral)	at Cost / AK ³⁾			
	0	0	0	1	n/a
	0	0	0	25	n/a
	8	0	0	8	8
	0	0	0	0	n/a
	3	0	0	3	3
	11	0	0	37	11
	0	0	52	52	52
	0	0	8	8	8
	0	0	0	21	21
	0	0	0	25	n/a
	0	0	0	25	n/a
	0	0	14	39	53
	0	0	74	184	134
	0	0	0	0	0
	0	0	0	28	28
	0	0	0	8	8
	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
	0	0	0	36	36
	11	0	74	257	181
	0	0	0	0	n/a
	0	0	0	0	n/a
	1	0	0	1	1
	1	0	0	1	1
	0	0	3.030	3.030	3.030
	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
	0	0	0	74	74
	0	0	0	0	0
	0	0	0	97	97
	0	0	0	2	2
	0	0	280	51	331
	0	0	280	224	504
	0	0	0	0	0
	0	0	0	14	14
	0	0	0	7	7
	0	0	0	0	0
	0	0	0	5	5
	0	0	0	0	0
	0	0	0	21	26
	0	0	1.470	1.470	1.470
	0	0	0	0	0
	1	0	4.780	245	5.031

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⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

³⁾ Anschaffungskosten

BILANZKLASSEN ZUM 31. DEZEMBER 2010

Bewertungskategorie (nach IAS39) [in Mio. €]	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) ¹⁾		Other Liabilities
	Fair Value	at Cost /AK	at amortised Cost /
	(erfolgswirksam)		fortgeführte AK
BILANZKLASSEN			
PASSIVA			
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN			
Darlehen des Bundes	0	0	2.503
Anleihen	0	0	10.465
Commercial Paper	0	0	0
Bankschulden	0	0	989
EUROFIMA-Darlehen	0	0	1.153
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	6
FINANZSCHULDEN	0	0	15.116
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	18
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	0	0	50
ÜBRIGE VERBINDLICHKEITEN	0	0	68
Zinsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	0	0	0
DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE	0	0	0
INSGESAMT LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN	0	0	15.184
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN			
Darlehen des Bundes	0	0	433
Anleihen	0	0	1.370
Commercial Paper	0	0	42
Bankschulden	0	0	157
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	11
FINANZSCHULDEN	0	0	2.013
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	4.133
VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	0	0	4.133
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	0	0	0
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	0	0	1.586
SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN	0	0	1.586
Zinsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	5	0	0
DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE	5	0	0
INSGESAMT KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN	5	0	7.732

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⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ²⁾	Summe	Fair Value
0	2.503	2.649
0	10.465	11.104
0	0	0
0	989	989
0	1.153	1.224
1.278	1.278	1.412
0	6	6
1.278	16.394	17.384
259	277	18
0	50	50
259	327	68
12	12	12
74	74	74
2	2	2
0	0	0
88	88	88
1.625	16.809	17.540
0	433	433
0	1.370	1.370
0	42	42
0	157	157
146	146	146
0	11	11
146	2.159	2.159
153	4.286	4.286
153	4.286	4.286
291	291	291
1.232	2.818	2.818
1.523	3.109	3.109
0	0	0
68	68	68
19	19	19
0	5	5
87	92	92
1.909	9.646	9.646

BILANZKLASSEN ZUM 31. DEZEMBER 2009

Bewertungskategorie (nach IAS39) [in Mio. €]	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) ¹⁾		Other Liabilities	
	Fair Value (erfolgswirksam)	at Cost /AK	at amortised Cost / fortgeführte AK	
BILANZKLASSEN				
PASSIVA				
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN				
Darlehen des Bundes	0	0	2.785	
Anleihen	0	0	9.064	
Commercial Paper	0	0	0	
Bankschulden	0	0	829	
EUROFIMA-Darlehen	0	0	953	
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0	
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	3	
FINANZSCHULDEN	0	0	13.634	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	4	
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	0	0	166	
ÜBRIGE VERBINDLICHKEITEN	0	0	170	
Zinsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0	
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	2	0	0	
DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE	2	0	0	
INSGESAM LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN	2	0	13.804	
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN				
Darlehen des Bundes	0	0	491	
Anleihen	0	0	999	
Commercial Paper	0	0	0	
Bankschulden	0	0	87	
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0	
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	18	
FINANZSCHULDEN	0	0	1.595	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	3.125	
VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	0	0	3.125	
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	0	0	0	
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	0	0	1.453	
SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN	0	0	1.453	
Zinsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0	
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	2	0	0	
DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE	2	0	0	
INSGESAM KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN	2	0	6.173	

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⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

Die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Finanzinstrumente gehören zum Bewertungslevel 2 nach IFRS 7.27.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen ihre Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert.

Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen mit Restlaufzeiten über einem Jahr entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Cashflows.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten haben regelmäßig kurze Restlaufzeiten. Die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten über einem Jahr entsprechen den Barwerten der mit den Verbindlichkeiten verbundenen Cashflows.

Held-to-Maturity-Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag nicht ausgewiesen.

Die Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien stellen sich wie folgt dar:

[in Mio. €]	Zinserträge	Zins- aufwand	Übrige Erträge	Übriger Aufwand	Aus der Folgebewertung			Summe Netto- ergebnis
					zum Fair Value	aus Währungs- umrechnung	aus Wertberich- tigungen	
2010								
Zu Handelszwecken gehaltene (Held for Trading) Vermögenswerte und Schulden einschließlich Non-Hedge-Derivaten	0	0	0	0	-3	0	0	-3
Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)	0	0	14	-8	0	0	0	6
Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)	50	0	5	0	0	-20	-75	-40
Andere Verbindlichkeiten (Other Liabilities)	0	-806	0	-3	0	0	0	-809
INSGESAMT	50	-806	19	-11	-3	-20	-75	-846
davon ergebniswirksam	50	-806	19	-11	-3	-20	-75	-846
davon direkt im Eigenkapital verrechnet	0	0	0	0	0	0	0	0
2009								
Zu Handelszwecken gehaltene (Held for Trading) Vermögenswerte und Schulden einschließlich Non-Hedge-Derivaten	9	-10	0	0	2	0	0	1
Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)	0	0	2	0	0	0	-33	-31
Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)	36	0	2	0	0	25	8	71
Andere Verbindlichkeiten (Other Liabilities)	0	-751	0	-3	0	0	0	-754
INSGESAMT	45	-761	4	-3	2	25	-25	-713
davon ergebniswirksam	45	-761	4	-3	2	25	-25	-713
davon direkt im Eigenkapital verrechnet	0	0	0	0	0	0	0	0

Das Nettoergebnis enthält insbesondere ein Zinsergebnis von -756 Mio. € (im Vorjahr: -716 Mio. €).

Die Zinsen aus Finanzinstrumenten werden im Zinsergebnis ausgewiesen (siehe Anhangziffer (9)); die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses sind im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Das Nettoergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Kategorie »Andere Verbindlichkeiten« enthält unter anderem Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung von zinslos gewährten Darlehen.

Den Währungskursgewinnen und -verlusten aus der Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten stehen nahezu gleich hohe Verluste/Gewinne aus Derivaten gegenüber (siehe Anhangziffer (10)).

(32) Pensionsverpflichtungen

Im DB-Konzern muss zwischen der Altersversorgung für Arbeitnehmer und für Beamte unterschieden werden.

ALTERSVERSORGUNG FÜR BEAMTE

Die den Gesellschaften des DB-Konzerns zugewiesenen Beamten erhalten nach ihrer Zuruhesetzung durch das 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 DB AG (ZVersTV). 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 DB AG (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 ZVersTV. Bei dieser betrieblichen Zusatzversorgung handelt es sich um eine leistungsorientierte Altersversorgungsordnung, die gehalts- und dienstzeitabhängig ist.

c) Arbeitnehmer von DB Schenker Logistics im Inland haben im Wesentlichen eine Zusage auf Leistungen aus einem gehaltsunabhängigen beitragsorientierten arbeitgeberfinanzierten Versorgungsplan. In Abhängigkeit von der Leistungshöhe und bei vorzeitigen Leistungsfällen sind Kapital- oder gegebenenfalls zu kapitalisierende Rentenleistungen zu erbringen. Für Führungskräfte gibt es einen beitragsorientierten arbeitgeberfinanzierten Versorgungsplan, der gehaltsabhängig ist. Die Leistungen sind als Rente mit Kapitalwahlrecht zu gewähren.

Für beide Versorgungspläne besteht kein Planvermögen. Darüber hinaus haben die meisten Arbeitnehmer die Möglichkeit zur Teilnahme an einem mitarbeiterfinanzierten Versorgungsplan, bei dem eine beitragsorientierte Direktzusage ohne Planvermögen gegen Gehaltsverzicht erteilt wird. Die Mitarbeiterbeiträge werden durch den Arbeitgeber aufgestockt.

Führungskräfte haben einen rein arbeitnehmerfinanzierten Versorgungsplan. Dieser Plan besitzt saldierungsfähiges Planvermögen.

Arbeitnehmer von DB Schenker Logistics im Ausland haben überwiegend entgeltabhängige Versorgungspläne mit und ohne Dienstzeitabhängigkeit. Darunter sind einige staatliche Pläne.

Etwa die Hälfte des Verpflichtungsumfangs im Ausland ist ausschließlich rückstellungsfinanziert. Die andere Hälfte besteht in Plänen, die anteilig fonds- beziehungsweise versicherungsgedeckt sind. Hierzu werden in der Regel Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge eingezahlt.

Im Inland bestehen bei DB Schenker Logistics beitragsdefinierte Pläne in Form von Direktversicherungen. Im Ausland sind einige Versorgungspläne als beitragsdefinierte Pläne zu behandeln.

d) Bei den arbeitsvertraglichen Direktzusagen gegenüber Führungskräften und bei den Zusagen aus sonstigen Pensionsverpflichtungen handelt es sich sowohl um leistungsorientierte als auch um beitragsorientierte Altersversorgungsordnungen. Diese sind arbeitnehmer- sowie arbeitgeberfinanziert und teilweise oder vollständig mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt.

e) Darüber hinaus bestehen arbeitnehmerfinanzierte Direktversicherungen, überwiegend bei der DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G., sowie ein tarifvertraglich geregelter, rein arbeitnehmerfinanzierter Pensionsfonds bei der DEVK Pensionsfonds-AG. Diese externen Durchführungswege der betrieblichen Altersversorgung sind nicht rückstellungsrelevant.

f) Im Ausland überwiegen entgeltabhängige leistungsorientierte Versorgungspläne mit und ohne Dienstzeitabhängigkeit. Die Verpflichtungen sind sowohl rückstellungsfinanziert als auch anteilig mittels Arbeitnehmer- sowie Arbeitgeberbeiträgen fonds- beziehungsweise versicherungsgedeckt.

g) Bei der betrieblichen Altersversorgung der DB Schenker Rail (UK) handelt es sich im Wesentlichen um einen leistungsorientierten Pensionsplan (gehalts- und dienstzeitabhängig) innerhalb des britischen »Railway Pension Scheme«. Die Kosten des Pensionsplans werden in einem 60:40-Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen und entsprechend anteilig bilanziert. Die Planvermögenswerte werden von einem unabhängigen Treuhänder verwaltet. Die letzte versicherungsmathematische Bewertung der Vermögenswerte sowie der Verpflichtungen im Plan zum Zwecke der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen gegenüber den Planmitgliedern erfolgte zum 31. Dezember 2007.

h) Innerhalb von DB Arriva bestehen hauptsächlich leistungsorientierte Altersversorgungszusagen. Die mit Abstand bedeutendsten leistungsorientierten Versorgungspläne (entgelt- und dienstzeitabhängig) bestehen für Mitarbeiter von DB Arriva innerhalb des »Railway Pension Scheme« in Großbritannien. Die Kosten des Pensionsplans werden ebenfalls in einem Verhältnis von 60:40-Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen und anteilig bilanziert. Die entsprechenden Pensionsverpflichtungen sind weitestgehend durch Fondsvermögen gedeckt.

Arriva Trains Wales Limited und XC Trains Limited leisten im Rahmen einer Franchisevereinbarung Beiträge an das britische »Railway Pension Scheme« für die auf die Dauer der Vereinbarung (Franchisedauer) entliehenen Arbeitnehmer. Unter IAS 19 wird daher das Planvermögen mit dem Barwert der erwarteten Beiträge gemäß dem Beitragszahlungsplan für die Franchisedauer angesetzt. Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen wird in Höhe des Barwerts des erwarteten künftigen Dienstzeitaufwands während der Franchisedauer bestimmt.

Ein weiterer wesentlicher leistungsorientierter Pensionsplan ist der »Arriva Passenger Services Pension Plan«. Im Geschäftsjahr 2010 wurde eine Deckelung bezüglich zukünftiger Gehaltssteigerungen vorgenommen. Diese Änderung wurde gemäß IAS 19 als eine Plankürzung eingestuft und demzufolge unmittelbar ergebniswirksam erfasst. Dies führte dazu, dass im Zusammenhang mit dem Rückgang der leistungsorientierten Verpflichtungen im Geschäftsjahr 2010 ein Gewinn aus der Plankürzung in Höhe von 39,8 Mio. € erfasst wurde.

Ferner gewähren vereinzelte Gesellschaften von DB Arriva ihren Mitarbeitern beitragsorientierte Altersversorgungszusagen. Hierbei geht der Arbeitgeber über die Entrichtung von Beitragszahlungen an einen externen Versorgungsträger hinaus keine weiteren Verpflichtungen ein. Die Höhe der zukünftigen Pensionsleistungen richtet sich ausschließlich nach der Höhe der an den externen Versorgungsträger gezahlten Beiträge, einschließlich der Erträge aus der Anlage dieser Beiträge.

Außerdem werden vereinzelt Beiträge zu sozialen Pensionsfonds im Rahmen gesetzlicher Bestimmungen geleistet (staatliche Pläne). Zudem ist DB Arriva an einigen gemeinschaftlichen Plänen mehrerer Arbeitgeber beteiligt.

Der Bilanzansatz der Pensionsrückstellungen wird in nachfolgender Tabelle unterlegt:

[in Mio. €]	2010	2009
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	2.907	1.417
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	1.937	1.687
GESAMTVERPFLICHTUNG ZUM 31.12.	4.844	3.104
Zeitwert des Planvermögens zum 31.12. ¹⁾	-2.442	-1.010
Nicht erfasste versicherungsmathematische Verluste	-464	-358
Nicht erfasster nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	0	0
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	0	0
IN DER BILANZ ERFASSTE NETTOSCHULD	1.938	1.736

¹⁾ Zusätzlich 4 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €) als Pension Asset erfasster Vermögenswert

Im Zuge der Akquisition von Arriva wurden signifikante Pensionsverpflichtungen übernommen. Der Anstieg bei den Gesamtverpflichtungen und beim Zeitwert des Planvermögens resultiert im Wesentlichen aus dieser Akquisition. Die erstmalige Einbeziehung von Arriva führte zu einem Anstieg der DBO um 1.556 Mio. € und zu einer Erhöhung des Planvermögens um 1.163 Mio. €.

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

[in Mio. €]	2010	2009
Verpflichtungsumfang zum 01.01.	3.104	2.581
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	97	74
Arbeitnehmerbeiträge	11	3
Zinsaufwand	152	121
Rentenzahlungen	-115	-92
Nachzurechnender Dienstzeitaufwand	2	4
Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	-2	0
Plankürzungen	-44	-1
Transfers	36	14
Änderung Konsolidierungskreis	1.560	4
davon Zugang Konsolidierungskreis	1.560	4
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	42	320
Währungseffekte	1	76
VERPFLICHTUNGSUMFANG ZUM 31.12.	4.844	3.104

Die Entwicklung des Planvermögens wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

[in Mio. €]	2010	2009
Zeitwert des Planvermögens zum 01.01.	1.010	813
Arbeitgeberbeiträge	56	31
Arbeitnehmerbeiträge	10	1
Erwartete Erträge aus Planvermögen	71	41
Rentenzahlungen	-59	-40
Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	-1	0
Plankürzungen	-2	0
Transfers	57	18
Änderung Konsolidierungskreis	1.163	0
davon Zugang Konsolidierungskreis	1.163	0
Versicherungsmathematische Verluste (-)/Gewinne	148	88
Währungseffekte	-11	58
ZEITWERT DES PLANVERMÖGENS ZUM 31.12.¹⁾	2.442	1.010

¹⁾ Zuzüglich 4 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €) als Pension Asset erfasster Vermögenswert

Bei dem angesetzten Planvermögen handelt es sich um:

[in Mio. €]	2010	2009
Aktien und sonstige Wertpapiere	1.729	750
Zinstragende Wertpapiere	312	142
Immobilien oder andere selbst genutzte Vermögenswerte	4	3
Rückdeckungsversicherungen	88	52
Andere Vermögenswerte	313	87
	2.446	1.034
davon als Pension Asset erfasster Vermögenswert	-4	-24
	2.442	1.010

Die tatsächlichen Erträge aus Planvermögen betragen 219 Mio. € (im Vorjahr: 129 Mio. €).

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung wird nachfolgend dargestellt:

[in Mio. €]	2010	2009
Rückstellung zum 01.01.	1.736	1.649
Pensionsaufwand	158	166
Arbeitgeberbeiträge	-56	-32
Rentenzahlungen	-56	-52
Transfers	-23	-4
Änderung Konsolidierungskreis	174	4
davon Zugang Konsolidierungskreis	174	4
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0
Währungseffekte	5	5
RÜCKSTELLUNG ZUM 31.12.	1.938	1.736

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung zu berücksichtigenden Aufwendungen werden nachfolgend dargestellt:

[in Mio. €]	2010	2009
Amortisation des nicht realisierten Gewinns (-)/Verlusts	20	7
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	97	74
Arbeitnehmerbeiträge	1	2
Zinsaufwand	152	121
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	2	4
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-71	-41
Plankürzungen	-42	-1
Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	-1	0
Asset Ceiling	0	0
PENSIONS-AUFWAND	158	166

Der Zinsaufwand und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis 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 %]	2010	2009
Rechnungszinsfuß	4,25 ¹⁾ /5,25 ²⁾	4,75 ¹⁾ /5,50 ²⁾
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50/4,50	2,50
Erwarteter Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	0,00	0,00
Erwartete Rentenerwartung (je nach Personengruppe)	2,00/2,80	2,00/3,70
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67	2,67
Erwarteter Vermögensertrag	1,25 - 11,00	1,25 - 7,30

¹⁾ Inland und Ausland (außer Großbritannien)

²⁾ Großbritannien

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die deutschen Konzernunternehmen fanden die Richttafeln 2005 G von Professor Dr. Klaus Heubeck Anwendung. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die übrigen Konzernunternehmen wurden länderspezifische Sterbetafeln verwendet.

Für das Jahr 2011 werden direkte Rentenzahlungen von 63 Mio. € sowie Einzahlungen in das Planvermögen von 53 Mio. € erwartet.

[in Mio. €]	2010	2009	2008	2007	2006
Barwert der Versorgungsverpflichtung zum 31.12.	4.844	3.104	2.581	2.746	1.764
Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	-2.442	-1.010	-813	-1.359	-168
DEFIZIT	2.402	2.094	1.768	1.387	1.596
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Pensionsverpflichtung	-85	91	3	-11	64
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	-148	-88	368	5	4

(33) Sonstige Rückstellungen

Zum 31. Dezember [in Mio. €]	Umweltschutzrückstellungen		Rückstellungen für Bau- und Projektrisiken		Personalbezogene Rückstellungen		Stilllegungsverpflichtungen		Übrige Rückstellungen		Insgesamt	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Stand zum 01.01.	1.534	2.120	63	79	1.540	1.146	383	359	2.899	2.837	6.419	6.541
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	3	2	0	0	5	3	8	5
Änderung Konsolidierungskreis	1	3	0	0	1	12	0	0	157	10	159	25
davon Zugang Konsolidierungskreis	1	3	0	0	1	12	0	0	158	10	160	25
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	-1	0
Inanspruchnahme	-49	-53	-3	-6	-298	-343	-4	-3	-543	-459	-897	-864
Auflösung	-1	-600	-6	-14	-391	-16	-32	-3	-489	-562	-919	-1.195
Umgliederung	-1	-1	0	0	26	-3	0	0	-42	-5	-17	-9
Zuführung	2	4	2	1	349	679	9	12	980	1.023	1.342	1.719
Auf- und Abzinsung	4	61	2	3	97	63	18	18	40	52	161	197
STAND ZUM 31.12.	1.490	1.534	58	63	1.327	1.540	374	383	3.007	2.899	6.256	6.419

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		
31.12.2010								
Umweltschutzzückstellungen	103	95	106	101	101	984	1.387	1.490
Rückstellungen für Bau- und Projektrisiken	25	11	7	7	6	2	33	58
Personalbezogene Rückstellungen	329	195	134	94	115	460	998	1.327
Stilllegungsverpflichtungen	9	0	0	0	0	365	365	374
Übrige Rückstellungen	2.047	499	172	86	67	136	960	3.007
INSGESAMT	2.513	800	419	288	289	1.947	3.743	6.256
31.12.2009								
Umweltschutzzückstellungen	102	95	97	102	101	1.037	1.432	1.534
Rückstellungen für Bau- und Projektrisiken	28	13	10	3	4	5	35	63
Personalbezogene Rückstellungen	384	244	170	106	139	497	1.156	1.540
Stilllegungsverpflichtungen	18	0	0	0	0	365	365	383
Übrige Rückstellungen	1.897	552	145	134	44	127	1.002	2.899
INSGESAMT	2.429	904	422	345	288	2.031	3.990	6.419

UMWELTSCHUTZRÜCKSTELLUNGEN

In den Umweltschutzzückstellungen sind mit 1.474 Mio. € (im Vorjahr: 1.518 Mio. €) Sanierungsverpflichtungen der DB AG enthalten. Zur Wahrnehmung der in den Umweltschutzzückstellungen berücksichtigten Sanierungsverpflichtungen hat die DB AG die Programme

→ 4-Stufen-Programm Bodensanierung,

→ 3-Stufen-Kanalprogramm,

→ 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung

aufgesetzt, die eine systematische, rechtskonforme und kostenoptimierte Sanierungserkundung/-durchführung sicherstellen. Im 4-Stufen-Programm Bodensanierung werden über die Stufen historische Erkundung, orientierende Untersuchung und Detailuntersuchung die Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen lokalisiert. Über die Programmschritte Machbarkeitsstudie, Ausführungs- und Genehmigungsplanung sowie Sanierung erfolgt die Abwicklung einer nutzungsorientierten Sanierung unter Berücksichtigung fachtechnischer und gesetzlicher Anforderungen.

Das 3-Stufen-Kanalprogramm zielt auf eine Beseitigung der sich aus Leckagen ergebenden Verunreinigungen von Boden und/oder Grundwasser. Damit geht eine Optimierung des vorhandenen Kanalnetzes auf die zukünftige Nutzung einher, sodass die Gefahrenabwehr auf dieses zukünftige Netz begrenzt werden kann. Das nicht genutzte Netz wird stillgelegt.

Durch das 2-Stufen-Deponieprogramm wird die standardisierte Erfassung und Bewertung von Deponien auf Bahnflächen sowie die Schließung dieser Deponien gemäß Deponieverordnung (DepV)/Technische Anleitung Siedlungsabfall (TASi) beziehungsweise Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) sichergestellt.

Die Laufzeit der Rückstellung ökologische Altlasten ist aufgrund der langfristigen Sanierungszeiträume unverändert bis zum Jahr 2028.

PERSONALBEZOGENE RÜCKSTELLUNGEN

[in Mio. €]	2010	2009
Personalvertragliche Verpflichtungen	804	1.043
Vorruhestands- und Alters- teilstzeitverpflichtungen	252	257
Jubiläumsrückstellungen	110	122
Sonstige	161	118
INSGESAMT	1.327	1.540

Die personalbezogenen Rückstellungen enthalten Verpflichtungen, die sich aus dem arbeitsrechtlichen Anspruch vieler Beschäftigter sowie der Bereitschaft der DB AG ergeben, bis Ende des Jahres 2023 auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten. In diesen Fällen entstehen dem DB-Konzern bis zur Weitervermittlung beziehungsweise bis zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses Verluste aus zu tragenden Personalkosten, denen keine Gegenleistungen gegenüberstehen. Zur Aufnahme von Mitarbeitern, die im leistungswirtschaftlichen Prozess freigesetzt wurden, hat die DB AG eine eigene Tochtergesellschaft, die DB JobService GmbH.

Die Rückstellungen für Vorruhestandsverpflichtungen und Altersteilzeit berücksichtigen die Verpflichtungen aus tarifvertraglichen Regelungen und wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt.

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 ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen, Prozessrisiken, Rückbau- und Abbruchverpflichtungen, Drittverpflichtungen für Instandhaltungen, Drohverluste sowie sonstige Immobilienrisiken eine Vielzahl weiterer Sachverhalte, die im Einzelfall von untergeordneter Bedeutung sind.

(34) Passive Abgrenzungen

[in Mio. €]	2010	2009
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	1.744	2.064
Erlösabgrenzungen	471	397
Abgegrenzte Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Geschäften	55	67
Sonstige	245	110
INSGESAMT	2.515	2.638
Langfristiger Anteil	1.895	2.096
Kurzfristiger Anteil	620	542

Die abgegrenzten öffentlichen Zuwendungen betreffen im Wesentlichen den Zinsvorteil (Unterschiedsbetrag zwischen Nominal- und Barwert) aus den zinslos gewährten Darlehen, der sich in der Berichtsperiode wie folgt entwickelt hat:

[in Mio. €]	2010	2009
Stand zum 01.01.	1.789	2.061
Zugang	0	1
Umgliederungen	-38	-53
Auflösung	-214	-220
STAND ZUM 31.12.	1.537	1.789

Der überwiegende Teil der Auflösung im Berichtsjahr entfällt mit 123 Mio. € (im Vorjahr: 134 Mio. €) auf die Kompensation des Aufzinsungsbetrags des Barwerts zinslos gewährter Darlehen des Bundes. Der übrige Teil entfällt auf die Auflösung fortgeführter Abgrenzungen im Rahmen vorfristiger Einmaltilgungen zum jeweiligen Barwert im Jahr 1999 beziehungsweise im Jahr 2004.

Die Erlösabgrenzungen stellen den Teil der Vergütungsleistungen dar, der auf den Zeitraum nach dem Bilanzstichtag entfällt.

Die abgegrenzten Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Geschäften betreffen die Empfangsgebäude diverser Bahnhöfe mit den dazugehörigen gewerblichen Vermarktungsflächen sowie Schienenverkehrsfahrzeuge.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im Berichtsjahr und wird in Übereinstimmung mit dem IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) erstellt. Die Zahlungsströme werden nach den Bereichen gewöhnliche Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Die Darstellung des Mittelflusses aus 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 bereinigt und um die Veränderung des kurzfristigen Vermögens und der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden) ergänzt wird. Nach Berücksichtigung der Zins- und Steuerzahlungen ergibt sich ein Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit.

Der Anstieg des Mittelzuflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit ergibt sich bei einem deutlich verminderten Ergebnis vor Steuern aus einem gesunkenen Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, einem Rückgang der zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge, gestiegenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie einem Rückgang der Ertragsteuern bei einem gleichzeitigen deutlichen Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

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 insbesondere aus den Auszahlungen für den Erwerb von Arriva sowie aus gestiegenen Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen bei einem gleichzeitig erhöhten Einzahlungssaldo aus Investitionszuwendungen.

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.

Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus dem Saldo von Ein- und Auszahlungen aus begebenen Anleihen, aufgenommenen Bankschulden und Darlehen sowie Einzahlungen aus der Aufnahme und Auszahlungen für die Tilgung der Darlehen des Bundes.

Der deutlich angestiegene Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus im Saldo gestiegenen Zuflüssen aus der Aufnahme von Finanzmitteln. Bei einem gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegenen Einzahlungssaldo aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von Finanzmitteln hat sich der Auszahlungssaldo aus der Tilgung und der Rückzahlung der Darlehen des Bundes gegenüber dem Vorjahr weiter erhöht.

ERLÄUTERUNGEN ZUR SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die Segmentberichterstattung wurde nach IFRS 8 (Geschäftssegmente) aufgestellt. Der DB-Konzern hat die Geschäftssegmente auf Basis der internen Managementberichterstattung identifiziert, die Segmentierung der Unternehmensbereiche ergibt sich aus den von den Unternehmensbereichen erbrachten Leistungen. 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 neben den S-Bahnen Berlin und Hamburg die Aktivitäten für die regionalen Transport- und Serviceleistungen im Personenverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil dieser Betriebsleistung wird in Deutschland erbracht.

Ab dem Geschäftsjahr 2011 sollen die ausländischen Gesellschaften dem Segment DB Arriva zugeordnet werden. Zukünftig werden in diesem Segment ausschließlich Regionalverkehrsaktivitäten in Deutschland geführt.

→ *DB Bahn Stadtverkehr*

Im Segment DB Bahn Stadtverkehr sind die Busaktivitäten zusammengefasst. Der überwiegende Teil der Betriebsleistung wird in Deutschland erbracht.

Ab dem Geschäftsjahr 2011 sollen die inländischen Gesellschaften dem Segment DB Bahn Regio und die ausländischen Gesellschaften dem Segment DB Arriva zugeordnet werden. Das bisherige Segment DB Bahn Stadtverkehr entfällt ersatzlos.

→ *DB Arriva*

Im Segment DB Arriva sind im Berichtsjahr ausschließlich die Aktivitäten der neu erworbenen Arriva zusammengefasst.

Mit dem Geschäftsjahr 2011 sollen die ausländischen Regionalverkehrsaktivitäten, die bisher den Segmenten DB Bahn Stadtverkehr und DB Bahn Regio zugeordnet waren, auf das Segment DB Arriva übertragen werden.

→ *DB Schenker Rail*

Im Segment DB Schenker Rail sind die Aktivitäten für den Schienentransport im Waren- und Güterverkehr gebündelt. Der Marktauftritt erfolgt primär in Deutschland, Dänemark, den Niederlanden, Italien, Großbritannien, Polen und Spanien.

→ *DB Schenker Logistics*

Im Segment DB Schenker Logistics ist Schenker als Logistikdienstleister mit Aktivitäten für Speditions-, Transport- und sonstige Serviceleistungen im Waren- und Güterverkehr global aufgestellt.

→ *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 Bahnhofflächen 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 MLAG mit ihren zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen als Management-Holding des DB-Konzerns ausgewiesen. Darüber hinaus werden unter Beteiligungen/Sonstige die DB Energie GmbH, die DB ProjektBau GmbH und die übrigen Beteiligungen und verbleibenden Aktivitäten geführt.

→ *Konsolidierung*

Die Daten zu den Segmenten werden nach Eliminierung der intrasegmentären Beziehungen dargestellt. Die Transaktionen zwischen den Segmenten (intersegmentäre Beziehungen) werden in der Spalte Konsolidierung eliminiert. In dieser Spalte sind darüber hinaus auch die Überleitungsbeiträge zum Konzernausweis enthalten.

Die Segmenterlöse umfassen die externen und konzerninternen Umsatzerlöse sowie die externen übrigen und die konzerninternen übrigen Segmenterlöse, soweit sie auf die operative Geschäftstätigkeit des Segments entfallen. Die Bestandsveränderungen und die anderen aktivierten Eigenleistungen sind nicht in den Segmenterlösen berücksichtigt; sie mindern die Segmentaufwendungen.

Die externen Segmenterlöse betreffen ausschließlich Erlöse der Segmente mit Konzernexternen. Die internen Segmenterlöse zeigen die Erlöse mit anderen Segmenten (intersegmentäre Erlöse). Die Verrechnungspreise für konzerninterne Transaktionen werden marktbezogen festgelegt. Die Segmentaufwendungen umfassen unter anderem die Material- und Personalaufwendungen, die planmäßigen Abschreibungen, die erfassten Wertminderungen und -aufholungen sowie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen, soweit diese auf die operative Geschäftstätigkeit des Segments entfallen.

Das Segmentergebnis ergibt sich als Differenz zwischen den Segmenterlösen und -aufwendungen und stellt das operative Ergebnis (EBIT) vor dem Finanzergebnis (bestehend aus dem Ergebnis aus At-Equity-Bewertung, dem Zinsergebnis und dem übrigen Finanzergebnis) und den Ertragsteuern dar.

Das bereinigte Segmentergebnis (»EBIT bereinigt«) dient der internen Steuerung des DB-Konzerns und seiner Segmente. Hierzu werden aus dem Segmentergebnis beziehungsweise operativen Ergebnis (EBIT) Sachverhalte, die ihrer Art nach außergewöhnlichen Charakter haben, bereinigt. Eine generelle Bereinigung findet in Höhe der Erträge beziehungsweise Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten statt. Darüber hinaus wird eine Bereinigung vorgenommen, wenn im Einzelfall ein außergewöhnlicher und nichtoperativer Charakter zu bejahen ist und der Ergebniseffekt der Höhe nach wesentlich ist.

Für die interne Steuerung ist darüber hinaus auch das bereinigte EBITDA (Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Wertberichtigungen) von Bedeutung. Diese Ergebnisgröße leitet sich aus dem bereinigten EBIT ab, indem die Abschreibungen und Wertberichtigungen – gegebenenfalls korrigiert um die in dieser Position enthaltenen außergewöhnlichen Sachverhalte – addiert werden.

Das Segmentvermögen enthält die Sachanlagen, die immateriellen Vermögenswerte, die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (ohne Ergebnisabführungsverträge, Forderungen aus Finanzierungen und Ertragsteuern), die Vorräte, die auf die operative Tätigkeit ausgerichteten aktiven derivativen Finanzinstrumente, die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte sowie die flüssigen Mittel. Die fortgeführten Geschäfts- und Firmenwerte, die aus dem Erwerb der betreffenden Gesellschaften resultieren, werden separat ausgewiesen. Die Überleitung auf den Konzernausweis erfolgt durch die Einbeziehung der Forderungen aus Finanzierung und der Ertragsteuerforderungen in die Spalte »Konsolidierung«.

Die Segmentschulden betreffen die Rückstellungen und operativen Verbindlichkeiten (ohne Ergebnisabführungsverträge, Verbindlichkeiten aus Finanzierung und ohne Ertragsteuerschulden), die auf die operative Tätigkeit ausgerichteten passiven derivativen Finanzinstrumente sowie die zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten. Die Überleitung auf den Konzernausweis erfolgt durch die Einbeziehung der Verbindlichkeiten aus Finanzierung und der Ertragsteuerschulden in die Spalte »Konsolidierung«.

Die Segmentgesamtinvestitionen beziehen sich auf die immateriellen Vermögenswerte (einschließlich der erworbenen Firmenwerte) sowie die Sachanlagen und umfassen mit den Anlagenzugängen aus Konsolidierungskreisänderungen und aus Brutto-Investitionen (vor erhaltenen Investitionszuschüssen) sämtliche Zugänge im Konsolidierungskreis zum Bilanzstichtag.

Die Anlagenzugänge aus Konsolidierungskreisänderungen umfassen als Teil der Segmentgesamtinvestitionen ausschließlich die Investitionen in die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte einschließlich der Firmenwerte, die im Zuge von Unternehmenserwerben angeschafft beziehungsweise erstmalig in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Die Anlagenzugänge aus Brutto-Investitionen betreffen die im Berichtsjahr von den im Vollkonsolidierungskreis befindlichen Gesellschaften erworbenen Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte ohne Berücksichtigung der Anlagenzugänge aus Unternehmenserwerben.

Die Netto-Investitionen knüpfen an die Zuordnung der Vermögenswerte zu den legalen Einheiten an und umfassen die Anlagenzugänge aus Brutto-Investitionen in das Sachanlagevermögen sowie die immateriellen Vermögenswerte abzüglich der abgesetzten Investitionszuschüsse.

Die planmäßigen Abschreibungen betreffen das den jeweiligen Segmenten zugeordnete Sachanlagevermögen sowie die immateriellen Vermögenswerte.

Erfasste Wertminderungen stellen den Betrag der außerplanmäßigen Wertminderungen auf die im Segmentvermögen enthaltenen Vermögenswerte des Sachanlagevermögens beziehungsweise des immateriellen Vermögens einschließlich vorhandener Firmenwerte dar.

Erfasste Wertaufholungen betreffen den Zuschreibungsbetrag auf die im Segmentvermögen enthaltenen Vermögenswerte des Sachanlagevermögens beziehungsweise des immateriellen Vermögens.

Für die Segmente gelten grundsätzlich die gleichen, im Abschnitt »Grundlagen und Methoden« beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze wie für den übrigen Konzernabschluss. Konzerninterne Segmenttransaktionen werden in der Regel zu Marktpreisen getätigt.

Erläuterungen zu den Informationen nach Regionen

Die regionale Zuordnung der externen Umsatzerlöse erfolgt jeweils nach dem Sitz der leistenden Konzerngesellschaft.

Die Zuordnung des Segmentvermögens sowie der langfristigen Vermögenswerte wird jeweils nach dem Sitz der Gesellschaft vorgenommen. Die inhaltliche Abgrenzung entspricht der der Segmentberichterstattung. Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen sowie langfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Finanzinstrumente, latente Steueransprüche, Rechte aus Versicherungsverträgen sowie Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses).

Informationen über wichtige Kunden

Im Berichtsjahr und im Vorjahr hat der DB-Konzern mit keinem einzelnen Kunden mehr als 10 % der Umsatzerlöse erzielt.

RISIKOMANAGEMENT UND DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Management der Finanz- und Energiepreissrisiken

Der DB-Konzern ist als international tätiger 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 die Auswirkung auf das Ergebnis und die Bilanz.

Der Vorstand der DB AG hat Grundsätze für das Risikomanagement festgelegt. In den Richtlinien zur Konzernfinanzierung und zum internen Kontrollsystem werden der Einsatz derivativer Finanzinstrumente zur Steuerung von Zins-, Währungs- und Energiepreisänderungsrisiken sowie der Umgang mit den damit verbundenen Adressenausfallrisiken verbindlich geregelt. Bei der Aufbau- und Ablauforganisation besteht eine klare funktionale und organisatorische Trennung zwischen Disposition und Handel einerseits (Front Office) sowie Abwicklung und Kontrolle andererseits (Back Office). Das Konzern-Treasury operiert auf den globalen Finanzmärkten unter sinngemäßer Anwendung der von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht aufgestellten »Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk)« der Kreditinstitute und unterliegt einer regelmäßigen internen und externen Kontrolle.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins-, Währungs- und 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. Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

Zinsänderungsrisiken

Entsprechend der aktivischen Bindungsdauer der Vermögenswerte erfolgt die Deckung des Finanzbedarfs maßgeblich durch die Emission langfristiger und festverzinslicher Anleihen. Das Zinsmanagement beinhaltet einen vergleichsweise geringen Anteil variabler Verzinsung zur Optimierung der Zinsaufwendungen. Zur Steuerung der Fix-Floating-Ratio werden Zinsderivate wie Zinsswaps, -caps, -floors und -collars eingesetzt.

Bestehende Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels einer Sensitivitätsanalyse dargestellt, die die Effekte von hypothetischen Änderungen der Marktzinssätze auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht.

Bei der durchgeführten Sensitivitätsanalyse wurden folgende Finanzinstrumente berücksichtigt:

- In Cashflow-Hedges abgebildete Derivate (Zins- und Zins-/Währungssicherungen) haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.
- Finanzinstrumente mit variabler Verzinsung haben Auswirkungen auf das Zinsergebnis. Das betrifft einerseits variabel verzinsten Zins-Währungs-Swaps und andererseits Darlehen/Finance Leases mit variabler Verzinsung.
- Bankguthaben und kurzfristige Geldaufnahmen/-anlagen bei Banken haben Auswirkungen auf das Zinsergebnis.

Wenn das Marktzinsniveau für das Exposure zum Bilanzstichtag um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Ergebnis wie folgt beeinflusst worden:

[in Mio. €]	Veränderung des Marktzinsniveaus um			
	2010		2009	
	+ 100 BP ¹⁾	- 100 BP ¹⁾	+ 100 BP ¹⁾	- 100 BP ¹⁾
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	-13	+15	-4	+4
davon ergebniswirksam	-1	+1	-1	+1
davon direkt im Eigenkapital	-12	+14	-3	+3

¹⁾ Basispunkte

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 im Bereich Transport und Logistik sind wir international tätig und hierdurch operativen Wechselkursrisiken ausgesetzt. Zur Minimierung dieser Risiken schließen die Tochtergesellschaften interne Devisentransaktionen mit dem Konzern-Treasury und sichern alle wesentlichen Fremdwährungspositionen in ihrer Funktionalwährung ab. Das Konzern-Treasury wiederum sichert seine offenen Fremdwährungspositionen durch gegenläufige Geschäfte auf den Finanzmärkten ab. In besonderen Ausnahmefällen und in begrenztem Ausmaß wird es Tochtergesellschaften gestattet, eigenständig Fremdwährungspositionen mit Banken zu sichern.

Zur Darstellung von Wechselkursrisiken verlangt IFRS 7 eine Sensitivitätsanalyse, die die Auswirkungen hypothetischer Änderungen von Fremdwährungsrelationen auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht.

Der Währungssensitivitätsanalyse liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Die abgeschlossenen Zins-Währungs-Swaps und Devisentransaktionen sind stets originären Grundgeschäften zugeordnet.
- Alle wesentlichen Fremdwährungspositionen aus operativer Geschäftstätigkeit werden grundsätzlich zu 100 % gesichert. Währungskursänderungen haben bei 100 %-Absicherung keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.
- Fremdwährungsrisiken können auftreten, wenn in begründeten Ausnahmefällen keine 100 %-Absicherung vorliegt, zum Beispiel, wenn Hedge-Volumina für erwartete Zahlungsströme in Fremdwährung konservativ geschätzt werden, um ein Overhedging zu vermeiden.
- Darüber hinaus können bilanzielle Fremdwährungsrisiken aus Energiepreissicherungen, die nicht in der jeweiligen Funktionalwährung denominiert 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			
	2010		2009	
	+ 10 %	- 10 %	+ 10 %	- 10 %
GBP	- 4	+ 5	+ 3	- 3
CAD			+ 1	- 1
PLN			+ 22	- 22
USD			+ 2	- 2
CHF	- 3	+ 4		
DKK	- 2	+ 2		

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.

Energiepreisrisiken

Der DB-Konzern ist einer der größten Stromabnehmer in Deutschland. Darüber hinaus besteht ein erheblicher Bedarf an Dieselmotorkraftstoff. Das hohe Energiebeschaffungsvolumen und die Volatilität der Strom- und Mineralölmärkte führen zu materiellen Ergebnisrisiken, die mittels eines kontinuierlichen Monitorings überwacht werden.

Die Steuerung und Minimierung dieser Risiken obliegt dem Energiepreis-Risikomanagement-Komitee (ERMC), das die Umsetzung der Risikopolitik des DB-Konzerns speziell im Hinblick auf Energiepreisrisiken 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, Einzelsicherungen von Währungsrisiken sind im Ausnahmefall möglich).

Energiepreisrisiken 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			
	2010		2009	
	+10 %	-10 %	+10 %	-10 %
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+89	-89	+43	-43
davon ergebniswirksam	+1	-1	+0	-0
Diesel	+1	-1	+0	-0
Kohle	+0	-0	+0	-0
Schweres Heizöl	+0	-0	+0	-0
davon direkt im Eigenkapital	+88	-88	+43	-43
Diesel	+73	-73	+30	-30
Kohle	+9	-9	+11	-11
Schweres Heizöl	+6	-6	+2	-2

Adressenausfallrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate

Als Adressenausfallrisiko werden mögliche Vermögensverluste durch den Ausfall von Gegenparteien bezeichnet (»Worst-Case-Szenario«). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der derivativen Finanzinstrumente dar, bei denen Forderungen des DB-Konzerns an Vertragspartner bestehen. Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimiten wird das Adressenausfallrisiko überwacht und aktiv gesteuert.

Das aus den derivativen Finanzinstrumenten zum Bilanzstichtag resultierende maximale Adressenausfallrisiko beträgt 375 Mio. € (im Vorjahr: 62 Mio. €). Der Anstieg der Adressenausfallrisiken im Vergleich zum Vorjahr basiert vor allem auf der Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps und der Energiepreisderivate. Das maximale Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 115 Mio. € und besteht gegenüber einer Bank mit einem Moody's-Rating von

Aa3. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Banken, mit denen ein Adressenausfallrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von A2 auf.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsmanagement umfasst die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Bestands an flüssigen Mitteln, die fortwährende Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Markts zur Gewährleistung hinreichender Marktliquidität und -tiefe sowie die jederzeitige Verfügbarkeit von Finanzmitteln über garantierte Kreditfazilitäten von Banken (siehe Anhangziffer (28)).

Aus der nachfolgenden Tabelle sind die vertraglich vereinbarten undiskontierten Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten sowie der derivativen Finanzinstrumente mit positivem und negativem Zeitwert des DB-Konzerns ersichtlich:

31.12.2009 [in Mio. €]	2010		2011		2012-2014		2015-2019		2020 ff.	
	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	-	- 0	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-	- 6	-	- 5	-	- 4	-	-	-	-
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	- 73	- 24	- 72	- 1.013	- 64	- 755	- 19	- 143	-	-
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	- 841	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	- 407	-	- 29	-	- 2	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FINANZGARANTIEN	-	126	-	-	-	-	-	-	-	-

Einbezogen wurden alle Instrumente, die zum Jahresultimo 2010 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 2010 (im Vorjahr: am 31. Dezember 2009) gültigen Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind dem frühestmöglichen Zeitsegment zugeordnet.

Den finanziellen Verbindlichkeiten stehen flüssige Mittel in Höhe von 1.475 Mio. € gegenüber, die sich jeweils hälftig aus Kontoguthaben und kurzfristigen Festgeldanlagen zusammensetzen.

SONSTIGE ANGABEN

(35) Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen bestanden per 31. Dezember 2010 in Höhe von 76 Mio. € (im Vorjahr: 62 Mio. €) und umfassen überwiegend einen Rückforderungsanspruch auf Erstattung geleisteter Baukostenzuschüsse, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Bilanzstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Eventualschulden aus		
der Begebung und Übertragung von Wechseln	1	2
der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	0	1
Gewährleistungsverpflichtungen	2	2
Sonstige Eventualschulden	93	113
INSGESAMT	96	118

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.

Die Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften betragen zum 31. Dezember 2010 188 Mio. € (im Vorjahr: 128 Mio. €). Der Anstieg beruht im Wesentlichen auf der Akquisition von Arriva. Des Weiteren dienen Sachanlagen mit Buchwerten von 196 Mio. € (im Vorjahr: 131 Mio. €) der Besicherung von Krediten, unter anderem der EUROFIMA an die DB AG; dies betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge, die bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Schenker Rail im Einsatz sind, sowie die Busse des Segments DB Arriva.

Das wegen des Verdachts wettbewerbsbeschränkender Absprachen im Bereich der Land-, See- und Luftfracht durch die Europäische Kommission, das US-Justizministerium (DOJ) sowie weitere nationale Kartellbehörden eingeleitete Ermittlungsverfahren gegen die Speditionsbranche wurde teilweise abgeschlossen. Das 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. Die Geldstrafen belaufen sich danach 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. Die Plea Agreements bedürfen noch der gerichtlichen Bestätigung. Im Verfahren vor der EU-Kommission steht nach der mündlichen Anhörung im Juli 2010 eine Entscheidung noch aus. Mit einem Abschluss der kartellbehördlichen Ermittlungen ist insgesamt nicht vor Ende des Jahres 2011 zu rechnen. 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-Konzern vergleichsweise beigelegt.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

(36) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Investitionsausgaben, für die zum Bilanzstichtag vertragliche Verpflichtungen bestehen, für die aber noch keine Gegenleistung erbracht wurde, setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Bestellobligo für den Erwerb von		
Sachanlagevermögen	7.181	6.280
immateriellen Vermögenswerten	3	2
Ausstehende Einlagen	376	317
INSGESAMT	7.560	6.599

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen resultiert im Wesentlichen aus der Beschaffung neuer Fahrzeuge sowie aus einem gestiegenen Investitionsvolumen. 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 376 Mio. € (im Vorjahr: 317 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA. Hiervon hat die EUROFIMA 82 Mio. € abgefordert. In der Verwaltungsratssitzung vom 17. Dezember 2010 hat der Vorstand der EUROFIMA angekündigt, der Generalversammlung in der März Sitzung 2011 vorzuschlagen, den Beschluss über den Abruf zusätzlichen Eigenkapitals rückgängig zu machen, sollten sich bis dahin die Risikopositionen von EUROFIMA nicht maßgeblich verschlechtert haben.

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. €]	2010	2009
bis 1 Jahr	1.139	966
1 bis 2 Jahre	790	677
2 bis 3 Jahre	659	544
3 bis 4 Jahre	513	452
4 bis 5 Jahre	430	367
über 5 Jahre	1.997	1.955
INSGESAMT	5.528	4.961

Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Akquisition von Arriva. Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung der Schieneninfrastruktur sind nicht Bestandteil der Mindestleasingzahlungen.

(37) Infrastruktur- und Verkehrsverträge

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC-29 (Angabe – Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen).

INFRASTRUKTURVERTRÄGE

Auf der Grundlage des § 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bedürfen die zum DB-Konzern gehörenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), die Schienenwege, Steuerungssysteme oder Bahnsteige betreiben, hierfür einer Genehmigung. Dies betrifft insbesondere die DB Netz AG, die DB Station & Service AG und die DB Energie GmbH.

Die Genehmigungen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) für die DB Netz AG und die DB Station & Service AG sind bis zum Ablauf des 31. Dezember 2048 befristet.

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 betriebs-sicheren 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 EIU bei Neu- und Ausbauprojekten 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. Diese müssen den Vorgaben des AEG und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) entsprechen. Die Einhaltung dieser Vorschriften unterliegt der Aufsicht durch die Bundesnetzagentur.

Die DB Netz AG, die DB Station & Service AG sowie die DB Energie GmbH haben im Berichtsjahr insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von 7.803 Mio. € (im Vorjahr: 7.446 Mio. €) erzielt, davon 1.910 Mio. € (im Vorjahr: 1.628 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 Gesamtbetrag der von den Tochtergesellschaften der Geschäftsfelder DB Bahn Regio und DB Arriva vereinnahmten Bestellerentgelte einschließlich vergleichbarer Zahlungen von ausländischen Bestellerorganisationen betrug im Berichtsjahr 4.370 Mio. € (im Vorjahr: 4.489 Mio. €) (siehe Anhangziffer (1)).

Die in den meisten Verkehrsverträgen verankerte Dynamisierung des Bestellerentgelts um 1,5% p.a. und Erlöse aus Schlussabrechnungen für Vorjahre konnten im Berichtsjahr Effekte aus Ausschreibungsverlusten und Leistungskürzungen der Besteller nicht auffangen.

Die Gesamtlaufzeit der Verkehrsverträge beträgt in der Regel zwischen acht und zwölf Jahren. Ein wesentlicher Verkehrsvertrag läuft Ende des Jahres 2011 aus. 75% der Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens zum Jahr

2016, 50 % bis mindestens zum Jahr 2018 und 33 % bis mindestens zum Jahr 2021. Eine Kündigung des jeweiligen Verkehrsvertrags durch den Besteller während der Laufzeit ist nur aus wichtigem Grund möglich. Für die Zeit nach dem Auslaufen der Verkehrsverträge ist eine Vergabe der Verkehrsleistungen im Wettbewerb zu erwarten.

Die erforderlichen Vermögenswerte zur Erbringung der Dienstleistungen, insbesondere Fahrzeuge, stehen nahezu ausschließlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften. Besondere Verpflichtungen nach Ablauf der Vertragslaufzeit bestehen im Regelfall nicht.

(38) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als dem DB-Konzern nahestehende Unternehmen und Personen im Sinne des IAS 24 (Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen) gelten:

- ↳ der Bund als Eigentümer sämtlicher Anteile an der DB AG,
- ↳ die der Kontrolle der Bundesrepublik Deutschland unterstehenden Gesellschaften beziehungsweise Unternehmen (nachfolgend »Bundesunternehmen«),

↳ verbundene, nicht konsolidierte beziehungsweise assoziierte Gesellschaften sowie Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns sowie

↳ die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG und deren nahe Angehörige.

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden zu Bedingungen wie unter fremden Dritten abgeschlossen.

Die nahestehende Unternehmen und Personen betreffenden Beträge werden in den »Erläuterungen zur Bilanz« bei den betreffenden Positionen jeweils als »davon«-Angabe in Summe ausgewiesen. Einzelangaben finden sich unter den Anhangziffern (19), (28) und (29).

Hinweise und Erläuterungen zu Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und der Bundesrepublik Deutschland sind unter den Anhangziffern (3), (5), (9), (13), (32), (36) und (37) ausgewiesen.

Wesentliche beziehungsweise gesondert berichtspflichtige wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen werden nachfolgend erläutert:

BEZIEHUNGEN ZUR BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

[in Mio. €]	Bund	
	2010	2009
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.716	1.724
Kauf von Grundstücken, Gebäuden, Schienenanlagen und anderen Vermögenswerten	0	1
Geleistete Miet- und Leasingzahlungen	0	1
Erhaltene Lizenzen	0	0
Darlehensaufnahme	0	10
Sonstige erhaltene Leistungen	0	4
Erhaltene Investitionszuschüsse	4.316	3.922
Erhaltene sonstige Ertragszuschüsse	248	190
	6.280	5.852
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	281	285
Verkauf von Grundstücken, Gebäuden, Schienenanlagen und anderen Vermögenswerten	0	0
Erhaltene Miet- und Leasingzahlungen	9	9
Sonstige erbrachte Leistungen	118	108
Rückführung Darlehen	478	436
Rückführung Investitionszuschüsse	67	118
Rückführung sonstige Ertragszuschüsse	2	0
	955	956
SONSTIGE ANGABEN		
Unbesicherte Forderungen	88	89
Ungesicherte Verbindlichkeiten	3.307	3.673
Bestand der erhaltenen Bürgschaften	3.200	3.067
Bestand der gewährten Bürgschaften	0	0

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 Kosten-erstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungs-überlassungsbereich.

Im Jahr 2010 war infolge der konjunkturellen Erholung der Einsatz von Kurzarbeit nur noch in geringem Umfang und überwiegend im Schienengüterverkehr erforderlich. Der DB AG wurden von der Bundesagentur für Arbeit rund 11 Mio. € Kurzarbeitergeld und die darauf zu entrichtenden Beiträge zur Sozialversicherung erstattet.

Die Agentur für Arbeit genehmigte im Jahr 2010 Anträge der DB AG auf Förderleistungen nach dem Altersteilzeitgesetz (AltTZG) § 3 i. V. m. §§ 4, 16 AltTZG in Höhe von rund 18 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. Im Berichtsjahr wurden mit Wirkung ab 1. Januar 2010 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 und nach dem Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesetz (VIFGG) über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) gewährt.

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.

Im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II stellt der Bund rund 1,4 Mrd. € für Investitionen in die Schienenwege zur Verfügung. Mit den zusätzlich bereitgestellten Finanzierungsmitteln aus beiden Konjunkturpaketen werden konkrete Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung in den Infrastrukturbereichen gefördert. Im Jahr 2010 wurden von den rund 1,4 Mrd. € Bundesmitteln rund 0,5 Mrd. € durch Neuabschlüsse oder durch die APV 2010 (Anpassungsvereinbarungen) gebunden.

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, Zivildienstleistende sowie Bundeswehrverkehre.

Darlehen des Bundes nach dem BSchwAG zahlte die DB AG in Höhe von 478 Mio. € an den Bund zurück. Die Zahlungen fielen fast ausschließlich im Rahmen der vereinbarten jährlichen Regeltilgung an.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund bestehen außer aus den gewährten Darlehen, die hier mit ihren Barwerten dargestellt sind, aus sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 371 Mio. € (im Vorjahr: 397 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. Im ersten Halbjahr 2010 hat die DB AG ein weiteres Darlehen über 200 Mio. € von der EUROFIMA aufgenommen. In dem Bestand der erhaltenen Bürgschaften ist eine Höchstbetragszusage des Bundes von 2.354 Mio. € für Darlehen der EUROFIMA enthalten. Das Darlehensvolumen beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 1.153 Mio. €.

Im Berichtsjahr wurden mit dem Bund folgende Vereinbarungen getroffen:

Es wurden sieben neue Finanzierungsverträge mit einem Bundesanteil von insgesamt rund 682 Mio. € (davon rund 96 Mio. € im Jahr 2010) abgeschlossen. Die Finanzierungsvereinbarungen haben unterschiedliche Laufzeiten (von einem Jahr bis zu zehn Jahren). Die Finanzierung erfolgt vollständig über nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse.

Die DB AG hat für die Jahre 2004 bis 2008 auf die Erstattung der Kosten für Arbeitnehmer und zugewiesene Beamte, die ihr bei Durchführung von technischen, betrieblichen oder organisatorischen Maßnahmen, welche zu einem Personalminderungsbedarf führen, dadurch entstehen, dass Arbeitsverhältnisse, die gemäß §14 Abs. 2 DBGrG auf die DB AG übergegangen sind, unkündbar sind (vergleiche §21 Abs. 5 und 6 DBGrG), verzichtet. Ab dem Jahr 2009 werden diese Ansprüche nach den Bestimmungen des §21 Abs. 5 DBGrG für die Jahre 2009 bis 2012 pauschal mit einem Jahresbetrag von rund 70 Mio. € durch den Bund abgegolten. Für den gesamten Zeitraum erhält die DB AG eine Erstattung von rund 279 Mio. €.

In diesem Zusammenhang erfolgte die Rückschichtung der vom Bund an die DB AG ausgereichten Darlehen von rund 660 Mio. €, die diese auf Grundlage der Gemeinsamen Erklärung zum Umfang der Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 2001 bis 2003 (Trilaterale Vereinbarung) erhielt. Entsprechend den getroffenen Vereinbarungen wird das Darlehen ab dem 1. Januar 2009 verzinst und ab dem Jahr 2009 in vier Jahresraten von jeweils rund 165 Mio. € an den Bund zurückgeführt.

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.

BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN, NICHT KONSOLIDierten UNTERNEHMEN, ASSOZIERTEN GESELLSCHAFTEN UND GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern Waren und Dienstleistungen im Wert von 123 Mio. € (im Vorjahr: 189 Mio. €) erworben, die im Wesentlichen den Einkauf von Personenbeförderungs- und Güterverkehrsleistungen betreffen. Mit 120 Mio. € (im Vorjahr: 122 Mio. €) entfällt der überwiegende Anteil des Gesamtausweises auf Transaktionen mit assoziierten Unternehmen.

Im Berichtsjahr wurden darüber hinaus Zinszahlungen in Höhe von 36 Mio. € (im Vorjahr: 71 Mio. €) geleistet. Der Ausweis betrifft nahezu ausschließlich Zinszahlungen für von der EURO-FIMA 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 582 Mio. € (im Vorjahr: 795 Mio. €). Die Erträge wurden überwiegend im Segment DB Schenker Rail erwirtschaftet und betreffen Umsatzerlöse aus erbrachten Transportleistungen.

Es wurden Bürgschaften in Höhe von insgesamt 22 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) gewährt; davon entfielen 22 Mio. € (im Vorjahr: 12 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 €]	2010	2009
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	16.386	14.065
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	782	406
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	61.323	55.244
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	7.229	6.416

Die vom DB-Konzern (Leistungserbringer) erwirtschafteten Umsatzerlöse in Höhe von 16.386 T € (im Vorjahr: 14.065 T €) betreffen ganz überwiegend Transport- und Speditionsleistungen der Segmente DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics, die mit 1.666 T € (im Vorjahr: 4.025 T €) gegenüber der SMS GmbH-Gruppe und mit 14.714 T € (im Vorjahr: 10.040 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 €]	2010	2009
Gesamtbezüge des Vorstands ¹⁾	14.362	19.551
fixer Anteil ¹⁾	6.218	5.051
variabler Anteil ¹⁾	6.294	3.738
Abfindungen einschließlich Nebenbezügen	1.850	9.629
Auszahlungen aus Deferred Compensation	0	1.133
kurzfristige Bezüge ¹⁾	10.960	17.670
langfristig fällige Bezüge ^{1),2)}	3.402	2.537
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen	2.316	2.211
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen ^{3),4)}	58.241	39.322

¹⁾ Vorstandsmitglieder pro rata temporis: Dr. Richard Lutz (1. April – 31. Dezember 2010), Stefan Garber (1. Januar – 31. März 2010), Diethelm Sack (1. Januar – 31. März 2010)

²⁾ Die langfristigen Bezüge betreffen mit 2.896 T € Bezüge für Altersversorgung und mit 506 T € Long-term Incentives. Die langfristig fälligen Bezüge für Altersversorgung des im Geschäftsjahr 2010 erstmals bestellten Vorstandsmitglieds beruhen auf Schätzwerten.

³⁾ Angabe der Defined Benefit Obligation

⁴⁾ Einschließlich der im Geschäftsjahr 2010 ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder

Kredite und Vorschüsse wurden den Vorstandsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS

[in T €]	2010	2009
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	808	877
davon kurzfristige Bezüge	808	877
davon fester Anteil	541	506
davon erfolgsorientierter Anteil	74	0
davon Sitzungsgeld	33	55
davon geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	41	25
davon Vergütungen für Aufsichtsrats-/Beiratstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DB AG (inklusive Sitzungsgeldern)	119	291

Bezüge für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen fielen nicht an. Pensionsverpflichtungen für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen bestehen nicht.

Kredite und Vorschüsse wurden den Aufsichtsratsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen.

Die Individualisierung sowie weitere Details zu den Bezügen der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sind im Vergütungsbericht auf den Seiten 31 bis 35 des Geschäftsberichts enthalten.

(39) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ende Januar 2011 konnte mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) eine Einigung in der Tarifrunde 2010 erzielt werden. Die Ergebnisse der Verhandlungen sehen eine zweistufige Erhöhung der Einkommen vor. So erhöhen sich die Entgelte ab 1. März 2011 um 1,8 % (unter Berücksichtigung der im Dezember 2010 geleisteten Einmalzahlungen) und ab 1. Januar 2012 um weitere 2 %. Zusätzlich wird 1 % pro Jahr vorzugsweise für die individuelle Altersvorsorge gezahlt. Weitere Verbesserungen wurden bei den Schichtzulagen und beim Urlaubsgeld vereinbart. Die Laufzeit des Tarifvertrags beträgt 29 Monate: vom 1. August 2010 bis 31. Dezember 2012.

Anfang Februar 2011 hat die GDL die Verhandlungen mit der DB AG und den Schienenpersonennahverkehrsunternehmen Abellio GmbH, Arriva Deutschland GmbH, BeNEX GmbH, Keolis Deutschland GmbH & Co. KG, Veolia Verkehr GmbH sowie den Unternehmen der Hessischen Landesbahnen für gescheitert erklärt und Arbeitsniederlegungen angekündigt.

Anfang Februar 2011 hat der Bundesgerichtshof (BGH) dem Nachprüfungsantrag von Abellio stattgegeben und die vertragliche Einigung zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der DB Regio NRW für unwirksam erklärt. Durch das Urteil lebt der ursprüngliche Vertrag mit einer Laufzeit bis Dezember 2018 wieder auf. Der DB-Konzern wird das Urteil bewerten und Handlungsalternativen prüfen. Diese Grundsatzentscheidung des BGH betrifft mehr als 30 aktuell bevorstehende direkte Streckenvergaben und hat daher weitreichende Bedeutung für den deutschen Nahverkehrsmarkt.

(40) Befreiung von Tochterunternehmen von den Offenlegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs

Die folgenden Tochterunternehmen beabsichtigen, von der Möglichkeit des §264 Abs. 3 HGB Gebrauch zu machen und ihren Jahresabschluss nicht offenzulegen:

- A. Philippi GmbH, Quierschied
- AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v.d. Höhe
- Anterist & Schneider GmbH, Saarbrücken
- Anterist + Schneider Automotive Service GmbH, Saarwellingen
- Anterist + Schneider Möbel-Logistik GmbH, Saarbrücken
- Autokraft GmbH, Kiel
- Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin
- BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn
- BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein
- BRN Stadtbuss GmbH, Ludwigshafen am Rhein
- BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede
- BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld
- BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf
- DB Akademie GmbH, Potsdam
- DB Dialog Telefonservice GmbH, Berlin
- DB Dienstleistungen GmbH, Berlin
- DB European Railservice GmbH, Dortmund
- DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main
- DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main
- DB Intermodal Services GmbH, Mainz
- DB International GmbH, Berlin
- DB JobService GmbH, Berlin
- DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin
- DB Media&Buch GmbH, Kassel
- DB Mobility Logistics AG, Berlin
- DB ProjektBau GmbH, Berlin
- DB Regio Bayern GmbH, München
- DB Regio Hanse Verkehr GmbH, Rostock
- DB Regio Hessen GmbH, Frankfurt am Main
- DB Regio Nahverkehr Drei GmbH, Frankfurt am Main
- DB Regio Nahverkehr Eins GmbH, Frankfurt am Main
- DB Regio Nord GmbH, Hannover
- DB Regio Nordost GmbH, Potsdam
- DB Regio Rhein-Ruhr GmbH, Essen
- DB Regio Südost GmbH, Leipzig
- DB Regio Südwest GmbH, Mainz
- DB Regio Thüringen GmbH, Erfurt
- DB Regio Westfalen GmbH, Dortmund
- 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 GmbH, Mainz
- DB Services Immobilien GmbH, Berlin
- DB Sicherheit GmbH, Berlin
- DB Stadtverkehr Bayern GmbH, Coburg
- DB Stadtverkehr GmbH, Frankfurt am Main
- DB Systel GmbH, Frankfurt am Main
- DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main
- DB Zeitarbeit GmbH, Berlin
- DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg
- ECO-Trucking GmbH, Coburg
- ELAG Emder Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden
- ELSPED Speditions-Gesellschaft m.b.H., Hamburg
- EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden
- EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz
- Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall
- Georg Schulmeyer GmbH, Mörfelden-Walldorf
- H. Albrecht Speditions Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main
- Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode
- Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg
- Heider Stadtverkehr GmbH, Heide
- Intertec GmbH, Landau in der Pfalz
- Intertec Retail Logistics GmbH, Landau in der Pfalz
- Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz
- Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main
- NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster/Westfalen
- Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg
- ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz
- RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg
- Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart
- Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig
- Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf
- Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel
- Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München
- RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz
- RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen
- RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel
- RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
- Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken
- S-Bahn Mitteldeutschland GmbH, Leipzig
- SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau
- Schenker (BAX) Europe Holding GmbH, Essen

- SCHENKER AIR TRANSPORT GmbH, Kelsterbach
- Schenker Aktiengesellschaft, Essen
- SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH, Dortmund
- Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main
- SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen
- Schenker NIGHT PLUS GmbH, Wülfrath
- Stinnes Beteiligungs-Verwaltungs GmbH, Essen
- Stinnes Immobiliendienst Verwaltungsgesellschaft mbH, Mülheim an der Ruhr
- Stinnes Logistics GmbH, Essen
- Südwest Mobil GmbH, Mainz
- TLS Transa Logistik & Service GmbH, Offenbach am Main
- TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main
- Trilag Geschäftsführungs GmbH, Trier
- Verkehrsgesellschaft mbH Untermain –VU–, Aschaffenburg
- Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein mbH, Flensburg
- WB Westfalen Bus GmbH, Münster
- Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen
- Zehlendorfer Eisenbahn- und Hafen Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin
- Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin

(41) Anteilsbesitzliste

Die Anteilsbesitzliste ist auf den nachfolgenden Seiten dargestellt. Darin sind die Gesellschaften aus dem erworbenen Geschäft von Arriva in Deutschland nicht enthalten, da uns entsprechende Informationen aufgrund kartellrechtlicher Auflagen nicht vor-

liegen. Informationen zur Arriva Deutschland GmbH, Viechtach, und ihren Tochterunternehmen sind im Bundesanzeiger unter www.ebundesanzeiger.de erhältlich.

AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES DB AG (GEMÄSS § 313 ABS. 2 HGB)

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigenkapital in TLW ⁶⁾	Beteiligung in %	Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigenkapital in TLW ⁶⁾	Beteiligung in %
DB BAHN FERNVERKEHR			DB Regio Essex Thameside Limited, London/Großbritannien	0	100,00
VOLL KONSOLIDIERT			DB Regio Hanse Verkehr GmbH, Rostock ⁷⁾	25	100,00
City Night Line CNL AG i.L., Zürich/Schweiz	71 ¹⁾	100,00	DB Regio Hessen GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	25	100,00
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	7.568	100,00	DB Regio Nahverkehr Drei GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	25	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund ⁷⁾	- 309	100,00	DB Regio Nahverkehr Eins GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	25	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ⁷⁾	2.061.803	100,00	DB Regio Nord GmbH, Hannover ⁷⁾	25	100,00
DB Reise & Touristik Suisse SA, Bern/Schweiz	547	100,00	DB Regio Nordost GmbH, Potsdam ⁷⁾	25	100,00
DB AutoZug GmbH, Dortmund ⁷⁾	134.291	100,00	DB Regio NRW GmbH, Düsseldorf ⁷⁾	249.654	100,00
GERMAN RAIL UK LIMITED, London/Großbritannien	- 23	100,00	DB Regio Rheinland GmbH, Köln ⁷⁾	16.989	100,00
le train DB S.A.S, Paris/Frankreich	1.551	100,00	DB Regio Rhein-Ruhr GmbH, Essen ⁷⁾	25	100,00
AT EQUITY			DB Regio Südost GmbH, Leipzig ⁷⁾	25	100,00
Alleo GmbH, Saarbrücken ⁷⁾	127	50,00	DB Regio Südwest GmbH, Mainz ⁷⁾	25	100,00
RailLink B.V., Amsterdam/Niederlande ^{7), 10)}	- 5.838	25,00	DB Regio Sverige AB, Stockholm/Schweden	16.467	100,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{7), 8), 10)}	82	25,00	DB Regio Thüringen GmbH, Erfurt ⁷⁾	25	100,00
Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau ^{7), 8)}	0	50,00	DB Regio Tyne and Wear Limited, London/Großbritannien	- 3.383	100,00
DB BAHN REGIO			DB Regio UK Limited, London/Großbritannien	- 9.271	100,00
VOLL KONSOLIDIERT			DB Regio Westfalen GmbH, Dortmund ⁷⁾	25	100,00
Botniatag AB, Stockholm/Schweden	19.010	60,00	DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	67.651	100,00
Chiltern Railway Company Limited, London/Großbritannien	11.125	100,00	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm ⁷⁾	24.218	100,00
DB Bahn Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	68	100,00	M40 Trains Limited, London/Großbritannien	38.719	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ⁷⁾	1.797.308	100,00			
DB Regio Bayern GmbH, München ⁷⁾	25	100,00			

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH, Kassel	128	50,96
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin ⁷⁾	168.146	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg ⁷⁾	61.924	100,00
S-Bahn Mitteldeutschland GmbH, Leipzig ⁷⁾	25	100,00
AT EQUITY		
Bodensee-Oberschwaben Verkehrs- verbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg ^{7),9)}	119	25,31
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{7),9)}	10.277	28,00
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien ^{7),9)}	3.717	50,00
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{7),10)}	4	46,90
Regionalverkehr Bayerisch Schwaben GmbH (RBS), Augsburg ^{7),9)}	111	50,00
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg ^{7),10)}	411	45,00
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{7),9)}	25	45,20
Unternehmensgesellschaft Verkehrs- verbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{7),9)}	202	34,15
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{7),9)}	61	16,67
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{7),9)}	30	34,00
Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN), Bremen ^{7),10)}	181	29,65
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{7),9)}	38	26,32
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{7),9)}	40	21,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{7),10)}	88	33,08
Wrexham, Shropshire & Marylebone Holdings Limited, London/Großbritannien ^{7),9)}	-10.741	50,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{7),9)}	94	40,00
DB BAHN STADTVERKEHR		
VOLL KONSOLIDIERT		
A. Philippi GmbH, Quierschied ⁷⁾	384	100,00
Autokraft GmbH, Kiel ⁷⁾	8.554	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin ⁷⁾	3.913	100,00
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn ⁷⁾	2.166	100,00
Berlin Linien Bus GmbH, Berlin	26	65,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein ⁷⁾	13.269	100,00
BRN Stadtbuss GmbH, Ludwigshafen am Rhein ⁷⁾	205	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede ⁷⁾	4.519	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	6.026	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	4.003	51,17

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld ⁷⁾	10.924	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf ⁷⁾	4.257	100,00
DB Stadtverkehr Bayern GmbH, Coburg ⁷⁾	25	100,00
DB Stadtverkehr GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	-1.262	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall ⁷⁾	292	100,00
Georg Schulmeyer GmbH, Mörfelden-Walldorf ⁷⁾	444	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode ⁷⁾	25	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg ⁷⁾	555	100,00
Heider Stadtverkehr GmbH, Heide ⁷⁾	52	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	790	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster/Westfalen ⁷⁾	1.397	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg ⁷⁾	13.703	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz ⁷⁾	5.201	100,00
Pan Bus A/S, Viborg/Dänemark	8.628	90,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg ⁷⁾	10.166	100,00
RDS bus s.r.o., Babylon/Tschechische Republik	87 ¹⁾	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart ⁷⁾	15.862	100,00
Regional- und Stadtverkehr Bayern GmbH (RSB), Nürnberg ⁷⁾	25	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig ⁷⁾	7.140	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf ⁷⁾	3.234	70,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	5.621	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel ⁷⁾	15.515	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München ⁷⁾	13.255	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	240	48,69
Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH, Montabaur	129	61,36
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz ⁷⁾	9.551	74,90
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen ⁷⁾	1.340	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel ⁷⁾	509	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe ⁷⁾	7.164	100,00
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken ⁷⁾	9.435	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau ⁷⁾	6.660	100,00
Südwest Mobil GmbH, Mainz ⁷⁾	51	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Aschaffenburg ⁷⁾	2.572	100,00
Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein mbH, Flensburg ⁷⁾	59	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %	Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Verkehrsgesellschaft Schwalm-Eder mbH (VSE), Kassel	26	100,00	VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Flensburg ^{7),9)}	720	20,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster ⁷⁾	6.024	100,00	VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Flensburg ^{7),9)}	266	20,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen ⁷⁾	10.130	100,00	VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{7),9)}	56	38,46
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin ⁷⁾	414	100,00	Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen ^{7),9)}	231	25,50
AT EQUITY			WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{7),9)}	290	45,00
»Steig ein« GmbH, Kempten ^{7),9)}	37	23,33	ZOB Zentral-Omnibus-Bahnhof GmbH, Bremen ^{7),9)}	30	25,60
die Linie GmbH Verkehrsbetrieb, Schenefeld ^{7),9)}	1.043	25,00	AT COST		
ETP EURO TRAFFIC PARTNER GmbH, Chemnitz ^{7),9)}	447	12,75	Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{7),9),17)}	233	54,00
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen		30,00	Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil ^{7),9),17)}	87	70,20
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{7),9)}	99	47,50	vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{7),9),17)}	127	52,92
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück ^{7),12)}	11	50,00	DB ARRIVA		
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen		50,00	VOLL KONSOLIDIERT		
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{7),9)}	1.192	33,33	A & T Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien	1.514	100,00
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden (Main) ^{7),10)}	107	25,00	ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid/Spanien	263	100,00
Nahverkehrsgesellschaft Kreis Gütersloh mbH (NVG) i. L., Gütersloh ^{7),12)}	45	24,70	AJ Transit Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld ^{7),9)}	51	34,35	Alliance Rail Holdings Ltd, York/Großbritannien	-92	75,10
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{7),10)}	77	33,33	Alliance Rail Management Ltd, York/Großbritannien	0	75,10
Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH, Ingelheim am Rhein ^{7),11)}	127	38,33	Alnery 1345 Limited, Sunderland/Großbritannien	-0	100,00
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{7),10)}	50	30,00	Ambermile Ltd, Sunderland/Großbritannien	98	100,00
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{7),9)}	225	48,50	APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Großbritannien	12.282	100,00
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH, Kaiserslautern ⁹⁾	29	61,67	Arriva (2007) Limited, Sunderland/Großbritannien	380.702	100,00
Verkehrsgemeinschaft Aalen GmbH (VGA), Aalen ^{7),10)}	64	26,67	Arriva (Doxford) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Verkehrsgemeinschaft Schwäbisch Gmünd GmbH (VSG), Schwäbisch Gmünd ^{7),11)}	28	25,00	Arriva Abbey Line Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser ^{7),10)}	26	47,00	Arriva Achterhoek - Rivierenland BV, Heerenveen/Niederlande	183	100,00
Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen ^{7),10)}	48	42,19	Arriva Beheer NV, Heerenveen/Niederlande	8.051	100,00
Verkehrs-Servicegesellschaft Paderborn/Höxter mbH (VPH, Paderborn ^{7),12)}	41	37,00	Arriva Brabant BV, Heerenveen/Niederlande	-1.011	100,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg ^{7),9)}	28	19,82	Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	20.883	100,00
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{7),9)}	172	45,00	Arriva Bus and Coach Finance Ltd, Sunderland/Großbritannien	1.871	100,00
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{7),9)}	321	32,50	Arriva Bus and Coach Ltd, Sunderland/Großbritannien	7.781	100,00
			Arriva Bus and Coach Rental (1) Ltd, Sunderland/Großbritannien	3.465	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Arriva Bus and Coach Rental (2) Ltd, Sunderland/Großbritannien	3.166	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (3) Ltd, Sunderland/Großbritannien	1.831	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (4) Ltd, Sunderland/Großbritannien	- 3.295	100,00
Arriva Busfleet NV, Heerenveen/Niederlande	- 3.619	100,00
Arriva Cheshire Limited, Sunderland/Großbritannien	1.251	100,00
Arriva Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	- 64	100,00
Arriva Concessie BV, Heerenveen/Niederlande	18	100,00
Arriva Coöperatie W.A., Heerenveen/Niederlande	686.483	100,00
Arriva Croydon & North Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	- 16	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	5.534	100,00
Arriva DAV BV, Heerenveen/Niederlande	- 6.218	100,00
Arriva Derby Limited, Sunderland/Großbritannien	6.295	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Großbritannien	1.424	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Großbritannien	876	100,00
Arriva Finance Holding BV, Heerenveen/Niederlande	76.546	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	7.557	100,00
Arriva Finance Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Arriva Findiv Limited, Sunderland/Großbritannien	259.966	100,00
Arriva Fox County Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Arriva Guildford & West Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	2.031	100,00
Arriva Holding Ceska Republika s.r.o., Prag/Tschechische Republik	358.617	100,00
Arriva Hongarije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	33.468	100,00
Arriva HWGO BV, Heerenveen/Niederlande	- 2.477	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	29.985	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	5.570 ²⁾	100,00
Arriva International (2) Limited, Sunderland/Großbritannien	3	100,00
Arriva International (7) Limited, Sunderland/Großbritannien	151.615	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	362.304 ¹⁾	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	362.302 ¹⁾	100,00
Arriva International Finance Limited, Sunderland/Großbritannien	367.108 ¹⁾	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Arriva International Limited, Sunderland/Großbritannien	291.800	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Großbritannien	14.550 ¹⁾	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS, SA, Almada/Portugal	194.820	99,99
Arriva Italia S.R.L., Bergamo/Italien	- 2	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	77.172	99,99
Arriva Kent & Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien	5.457	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	10.593	100,00
Arriva Leasing (UK) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	7	99,99
Arriva Liverpool Limited, Sunderland/Großbritannien	736	100,00
Arriva London Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
ARRIVA LONDON NORTH EAST LTD, Sunderland/Großbritannien	5.749	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Großbritannien	35.532	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Großbritannien	17.698	100,00
Arriva Magyarorszag Vagyonkezeslo Kft, Budapest/Ungarn	7.800.454	100,00
Arriva Malta Finance & Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	609.164 ¹⁾	99,99
Arriva Malta Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	582.458 ¹⁾	100,00
Arriva Malta Limited, Sunderland/Großbritannien	6 ¹⁾	66,67
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Großbritannien	- 790	100,00
Arriva Medway Towns Limited, Sunderland/Großbritannien	3.338	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	16.125	100,00
Arriva Midland Red North Limited, Sunderland/Großbritannien	109	100,00
Arriva Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	5.041	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Großbritannien	9.672	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	140.858	100,00
Arriva Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien	67.365	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	18	100,00
Arriva Noroeste s.l., Ferrol/Spanien	20.518	100,00
Arriva North East Limited, Sunderland/Großbritannien	6.330	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %	Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Arriva North West Limited, Sunderland/Großbritannien	1.104	100,00	Arriva Trains Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Großbritannien	4.378	100,00	Arriva Trains Wales Limited, Sunderland/Großbritannien	24.837	100,00
Arriva Openbaar Vervoer NV, Heerenveen/Niederlande	62.200	100,00	ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada/Portugal	81.183	99,99
Arriva Passenger Services (International) Limited, Sunderland/Großbritannien	-167	100,00	Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Arriva Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	174.647	100,00	Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	27.951	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	Arriva vlaky s.r.o., Prag/Tschechische Republik	-538	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	152.695	100,00	Arriva Wadden BV, Heerenveen/Niederlande	1.119	100,00
Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien	605.000	100,00	Arriva Waterland Rivierenland BV, Heerenveen/Niederlande	-14.833	100,00
Arriva Polen Holding BV, Heerenveen/Niederlande	4.656	100,00	Arriva Watford Ltd, Sunderland/Großbritannien	5	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	6.516	100,00	Arriva West Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien	4.332	100,00
ARRIVA PORTUGAL – TRANSPORTES LDA, Guimarães/Portugal	8.884	99,99	Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Großbritannien	3.573	100,00
Arriva RP Sp. z o.o., Warschau/Polen	141	100,00	Arriva Yorkshire North Ltd, Sunderland/Großbritannien	246	100,00
Arriva Scotland West Limited, Inchinnan/Großbritannien	2.739	100,00	Arriva Yorkshire South Ltd, Sunderland/Großbritannien	1.264	100,00
Arriva Skandinavien A/S, Kastrup/Dänemark	428.934	100,00	Arriva Yorkshire West Ltd, Sunderland/Großbritannien	1.458	100,00
Arriva Slowakije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	19	100,00	Arriva Zuid Europa Holding BV, Heerenveen/Niederlande	570.343	100,00
Arriva Southend Limited, Sunderland/Großbritannien	5.208	100,00	Arrowline (Travel) Limited, Sunderland/Großbritannien	-1	100,00
Arriva Southern Counties Limited, Sunderland/Großbritannien	1.165	100,00	ASC 2001 A/S, Kastrup/Dänemark	182.668	100,00
Arriva Sverige AB, Helsingborg/Schweden	26.344	100,00	At Seat Catering Limited, Cardiff/Großbritannien	-10	100,00
Arriva Tag AB, Malmö/Schweden	53.952	100,00	AUTOBUSES GREISI S.L., Madrid/Spanien	246	100,00
Arriva Technik BV, Heerenveen/Niederlande	-1.363	100,00	AUTOCARES FRAY ESCOBA SLU, Madrid/Spanien	1.584	100,00
Arriva Tees & District Limited, Sunderland/Großbritannien	446	100,00	Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	4.832	100,00
Arriva Teeside Limited, Sunderland/Großbritannien	129	100,00	Autocares Pujol s.l., Alcudia/Spanien	-130	100,00
Arriva the Shires Limited, Sunderland/Großbritannien	6.232	100,00	Autoservizi F.V.G. S.P.A. – SAF, Udine/Italien	63.948	60,00
Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	114.149	100,00	B.B. Motors (Bristol) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	1.443	100,00	Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	10	93,66
Arriva Tours Ltd, Sunderland/Großbritannien	5	100,00	Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	10	65,76
Arriva Trains (Poland) Limited, Sunderland/Großbritannien	657 ¹⁾	100,00	BOSAK BUS spol. s r.o., Dobris/Tschechische Republik	48.092	100,00
Arriva Trains Anglia Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	British Bus (1993) Limited, Sunderland/Großbritannien	1	100,00
Arriva Trains East Coast Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	British Bus (Properties) Limited, Sunderland/Großbritannien	74.564	100,00
Arriva Trains Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	21.029	100,00	British Bus Group Limited, Sunderland/Großbritannien	43.138	100,00
Arriva Trains Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	47.501	100,00	British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	-6.840	100,00
Arriva Trains Scotrail Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00			

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Broadwood Finance Company Limited, Sunderland/Großbritannien	- 42.845	100,00
Bus Nord Balear s.l., Alcudia/Spanien	- 2.800	100,00
Buscompagniet 2004 ApS, Kastrup/Dänemark	9.377	100,00
BUSCOMPAGNIET ApS, Kastrup/Dänemark	74.259	100,00
BUSDAN 20 ApS, Kastrup/Dänemark	6.861	100,00
BUSDAN 21 ApS, Kastrup/Dänemark	153.981	100,00
BUSDAN 24 ApS, Kastrup/Dänemark	7.402	100,00
BUSDAN 25 ApS, Kastrup/Dänemark	6.185	100,00
BUSDAN 26 ApS, Kastrup/Dänemark	477	100,00
BUSDAN 27 ApS, Kastrup/Dänemark	- 305	100,00
BUSDAN 28 ApS, Kastrup/Dänemark	1.279	100,00
BUSDAN 29 ApS, Kastrup/Dänemark	- 4.539	100,00
BUSDAN 291 ApS, Kastrup/Dänemark	1.423	100,00
BUSDAN 30 ApS, Kastrup/Dänemark	- 4.592	100,00
BUS-SERVICE SLOVAKIA, spol. s r.o., Komarno/Slowakei	969	100,00
BWS Cymru Cyfyngedig, Sunderland/Großbritannien	5	100,00
Casrapid Limited, Sunderland/Großbritannien	241	100,00
CDK Ejendomme 2005 A/S, Kastrup/Dänemark	938	100,00
CDK Fleet Management A/S, Kastrup/Dänemark	- 260	100,00
CDK Service A/S, Kastrup/Dänemark	- 26.620	100,00
Chase Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	- 215	100,00
Classic Buses (Stanley) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Großbritannien	201	100,00
Classic Trim Ltd, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Clydeside Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
COMBUS EJENDOMME ApS, Kastrup/Dänemark	27.030	100,00
Cooperativa Bergamasca Trasporti a r.l., Bergamo/Italien	30	59,52
County Bus Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	98	100,00
Cowie Aviation Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Cowie Contract Hire Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Cowie Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Crossville Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	1	100,00
CTD Leasing 2001 A/S, Kastrup/Dänemark	33	100,00
Curtis Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Derby City Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	12	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Derby Omnibus Limited, Sunderland/Großbritannien	1.420	100,00
East Coast Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Eastern Tractors (1981) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Eastern Tractors (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
EMPRESA DE BLAS Y CIA S.L., Madrid/Spanien	56.930	100,00
Entidad Unica Ltd, Ferrol/Spanien	26	90,91
ESFERA BUS SLU, Madrid/Spanien	1.206	100,00
ESFERA UNIVERSAL SLU, Madrid/Spanien	13.672	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	192	80,14
EUROBUS-INVEST Regionalis Kozkedesfejlesztési Zrt, Budapest/Ungarn	1.572.114	100,00
EUROBUS-INVEST SLOVAKIA, s.r.o., Komarno/Slowakei	- 2.465	100,00
Eurocare Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	253	100,00
Excel Gatwick Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Excel Passenger Logistics Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Fareway Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	1	100,00
Fickling Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Flight Delay Services Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Foxhound Limited, Sunderland/Großbritannien	- 1.402	100,00
Great North Eastern Railway Company Ltd, York/Großbritannien	0	75,10
Great North Western Railway Company Ltd, York/Großbritannien	0	75,10
Green Travel Limited, Sunderland/Großbritannien	3	100,00
Greenline Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	8	100,00
Grey Green Ltd, Sunderland/Großbritannien	8	100,00
Guildford & West Surrey Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	3	100,00
Hanger Trucks Limited, Sunderland/Großbritannien	- 1.194	100,00
Hoppanstopper Ltd, Sunderland/Großbritannien	3	100,00
Horsham Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	62	100,00
Hylton Castle Motors Limited, Sunderland/Großbritannien	84	100,00
INFRA-S, spol. s.r.o., Komarno/Slowakei	1.120	100,00
INTER-BUS INVEST Befektetesi Zrt, Budapest/Ungarn	1.137.913	100,00
JTL 2004 ApS, Kastrup/Dänemark	9.216	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigenkapital in TLW⁶⁾	Beteiligung in %	Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigenkapital in TLW⁶⁾	Beteiligung in %
JTL 2009 ApS, Kastrup/Dänemark	5.294	100,00	MTL Asset Management Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Jylland Transport Service ApS, Kastrup/Dänemark	867	100,00	MTL Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
K Line Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	195	100,00	MTL Services Limited, Sunderland/Großbritannien	29.946	100,00
Kennan Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	MTL Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	8	100,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien	10	56,94	MTL Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien	- 589	100,00
Linkline Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	1	100,00	MTL Trust Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	- 1	100,00
Liverline Travel Services Limited, Sunderland/Großbritannien	1	100,00	NETOSEC SLU, Madrid/ Spanien	293	100,00
LJ Transit (Southern) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	Network Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	335	100,00
London & Country Bus (North West) Ltd, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	New Enterprise Coaches (Tonbridge) Limited, Sunderland/Großbritannien	- 274	100,00
London & Country Ltd, Sunderland/Großbritannien	282	100,00	North British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	2.369	100,00
London and Northwestern Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	- 3.373	99,97	North East Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	16.234	100,00
London Pride (Bus Sales) Ltd, Sunderland/Großbritannien	65	100,00	North East Bus Properties Limited, Sunderland/Großbritannien	118	100,00
London Pride Bus and Coach Sales Ltd, Sunderland/Großbritannien	41	100,00	North Western Road Car Company Limited, Sunderland/Großbritannien	26	100,00
London Pride Engineering Ltd, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	Northern Spirit Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
London Pride Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	452	100,00	Northern Spirit Rail Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
London Pride Sightseeing Ltd, Sunderland/Großbritannien	1.579	100,00	Northern Spirit Services Limited, Sunderland/Großbritannien	25	100,00
Londonlinks Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	- 6	100,00	Northern Spirit Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
LSK Leasing A/S, Kastrup/Dänemark	2.565	100,00	Northern Spirit Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Maidstone & District Advertising Limited, Sunderland/Großbritannien	- 13	100,00	Northern Spirit Travel Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Maidstone & District Motor Services Ltd, Sunderland/Großbritannien	1.046	100,00	Northumbria Motor Services Limited, Sunderland/Großbritannien	126	100,00
Maldencrest Limited, Sunderland/Großbritannien	1	100,00	NV Arriva Groningen, Heerenveen/Niederlande	4.311	100,00
Meadowhall Limited, Sunderland/Großbritannien	52	100,00	NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	421	100,00
Merseyrail Electrics Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	OFJ Connections Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Merseyrider Limited, Sunderland/Großbritannien	66	100,00	OFJ Ground Services Limited, Sunderland/Großbritannien	1	100,00
Merseyside Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	OSNADO spol. s.r.o., Svoboda nad Upou/Tschechische Republik	54.952	100,00
Milton Keynes Coaches Ltd, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	Peter Sherratt Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
MK Metro Ltd, Sunderland/Großbritannien	7.062	100,00	Pickerings Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien	1.024	100,00
Moor-dale Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	553	100,00	Premier Buses Ltd, Sunderland/Großbritannien	2.102	100,00
Motor Coach (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	553	100,00			
MTL (Heysham) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00			

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Proudmutual Fleet Management Ltd., Sunderland/Großbritannien	221	100,00
Regional Railways North East Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
RIVIERA TRASPORTI LINEA S.P.A., Imperia/Italien	325	79,99
Runway Motors (Bristol) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo/Italien	27.356	99,99
S.A.L. Servizi automobilistici Lecchesi S.R.L., Lecco/Italien	5.736	99,99
S.I.A. Societa Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia/Italien	36.860	99,99
SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO)/Italien	6.780	99,99
SAD-BUSZ Szemelyszallitasi es Szolgaltato Kft, Szekesfehervar/Ungarn	6.754	72,25
SADEM - SOCIETA' PER AZIONI, Turint/Italien	19.572	99,99
SAIA TRASPORTI S.P.A., Brescia/Italien	19.862	99,99
SBM ApS, Kastrup/Dänemark	- 52.742	100,00
Selby and District Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	8	100,00
SERVICIOS INTEGRALES BUS & TRUCK S.A., Madrid/Spanien	180	100,00
Slovenska autobusova doprava Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	8.551	60,14
Slovenska autobusova doprava Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	6.777	60,36
South Lancs Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	120	100,00
Stevensons Bus Services Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Großbritannien	374	100,00
STRM ApS, Kastrup/Dänemark	74	100,00
T.Cowie Property Developments (Sheffield) Limited, Sunderland/Großbritannien	- 130	100,00
Tees and District Transport Company Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Teeside Motor Services Limited, Sunderland/Großbritannien	3	100,00
Teesside Bus Services Ltd, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Tellings Golden Miller Group Limited, Sunderland/Großbritannien	7.714	100,00
Tellings Golden Miller Limited, Sunderland/Großbritannien	- 1.280	100,00
TGM Group Limited, Sunderland/Großbritannien	- 6.530	100,00
The Beeline Buzz Company Limited, Sunderland/Großbritannien	3.743	100,00
The Keep Motor Group (Epsom) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
The Keep Motor Group (High Wycombe) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
The Keep Motor Group (Wolverhampton) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
The Keep Motor Group (Worcester) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
The Keep Trust Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
The Original London Sightseeing Tour Ltd, Sunderland/Großbritannien	5.309	100,00
The Original Passenger Picture Show Limited, Sunderland/Großbritannien	880	100,00
The Proudmutual Transport Group Limited, Sunderland/Großbritannien	102	100,00
Transcare Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	- 65	100,00
TRANSCENTRUM bus s.r.o., Kosmonosy/Tschechische Republik	65.667	100,00
Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	9.493	99,99
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimarães/Portugal	1.137	99,99
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	100	91,99
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	100	92,99
Trolebuses Coruna Carballo S.A., Ferrol/Spanien	2.570	98,38
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMILICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	- 423	66,66
U Drive Rental Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Uddannelsescenteret for kollektiv trafik A/S, Kastrup/Dänemark	20.545	100,00
United Automobile Services Limited, Sunderland/Großbritannien	13.085	100,00
Upperchance Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Utbildningscenteret för kollektivtrafik AB, Malmö/Schweden	10.609	100,00
Viajes Ideal S.L., Ferrol/Spanien	3	100,00
Viking Tours and Travel Limited, Sunderland/Großbritannien	245	100,00
VSK Bus 2007 A/S, Kastrup/Dänemark	386.961	100,00
WBL gmbH, Berlin	9.684	100,00
West Riding Automobile Company Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
XC Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	77.445	100,00
Yorkshire Bus Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	38.541	100,00
Yorkshire Bus Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	34.408	100,00
Yorkshire Woolen District Transport Co Limited, Sunderland/Großbritannien	68	100,00
AT EQUITY		
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande ^{7), 8)}	4.050	50,00
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal	215.299	21,50

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %	Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien ⁷⁾	10	25,57	Container Szállítványátrakó Állomás Kft., Győr/Ungarn	104 ¹⁾	100,00
Bus Center Srl, Rodengo Saiano (BS)/Italien ¹⁴⁾	-2	45,00	container-Terminal Púchov s. r. o., Púchov/Slowakei	297	100,00
Bus Point Srl, Lallio (BG)/Italien ⁷⁾	114	30,00	Contiwagon SA, Freiburg/Schweiz	15.710	77,32
Centrebus Holdings Limited, Leicester/Großbritannien ¹⁴⁾	155	40,00	DB Intermodal Services GmbH, Mainz ⁷⁾	4.131	100,00
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien	9	33,33	DB Polska Acquisition Sp. z.o.o., Warschau/Polen	796.015	100,00
Explotacion Gasoleos de la Coruna, s.l., Ferrol/Spanien	98	40,00	DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Szczecin/Polen	14.647	93,40
Garda Trasporti Scarl, Desenzano del Garda (BS)/Italien ⁷⁾	20	23,00	DB Schenker BTT GmbH, Mainz ⁷⁾	2.061	100,00
Great Park Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien ¹⁴⁾	0	50,00	DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing ⁷⁾	3.989	100,00
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien	9.066	30,00	DB Schenker Rail (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien	159.966	100,00
KMS.P.A., Cremona/Italien ¹⁴⁾	4.043	49,00	DB Schenker Rail Automotive GmbH, Kelsterbach ⁷⁾	11.748	100,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien ⁷⁾	7.810	50,00	DB Schenker Rail Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	1.153	100,00
Prometro S.A., Porto/Portugal ^{7),8)}	3.804	20,00	DB Schenker Rail Coaltran Sp. z o.o., Warschau/Polen	18.899	100,00
PTI (South East) Limited, Sunderland/Großbritannien ¹⁴⁾	238	20,00	DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz	47	98,00
Rodinform – Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal ¹⁴⁾	182	20,00	DB Schenker Rail Danmark Services A/S, Taastrup/Dänemark	4.589	100,00
S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., Charvensod (AO)/Italien ^{7),8)}	150	20,00	DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz ⁷⁾	464.773	98,00
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien ^{7),8)}	81	15,00	DB Schenker Rail GmbH, Mainz ⁷⁾	650.934	98,00
Trieste Trasporti S.P.A., Trieste/Italien ⁷⁾	43.678	39,94	DB Schenker Rail Italia S.r.L., Alessandria/Italien	13.210	98,00
Union Ferrolana de Transportes S.A., Ferrol/Spanien ⁹⁾	2	50,00	DB Schenker Rail Italia Services S.r.L., Mailand/Italien	470	98,00
Veroercombinatie Noord B.V., Heerenveen/Niederlande ⁸⁾	37	33,00	DB Schenker Rail Lok-Wag S.A. i. L., Jaworzno/Polen	363	100,00
VIAJEROS DEL EO SL, Ferrol/Spanien ⁹⁾	9	50,00	DB Schenker Rail Nederland N.V., Utrecht/Niederlande	-32.642	98,00
VT-Transman Szemelyszallito es Szolgaltato Kft, Szekesfehervar/Ungarn ⁸⁾	1.105.045	49,91	DB Schenker Rail Polska S.A., Jaworzno/Polen	461.688	100,00
DB SCHENKER RAIL			DB Schenker Rail Rybnik S.A., Rybnik/Polen	206.375	100,00
VOLL KONSOLIDIERT			DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	306.048	49,98
“TRAWIPOL” Sp. z o.o., Gliwice/Polen	22.010	100,00	DB Schenker Rail Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	992	98,00
Activa Rail S.A., Madrid/Spanien	19	77,32	DB Schenker Rail Slawkow S.A. i. L., Slawkow/Polen	1.874	100,00
ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o., Malaszewicze/Polen	255	100,00	DB Schenker Rail Spedkol Sp. z o.o., Kedzierzyn-Kozle/Polen	27.872	100,00
Autologic Poland Sp. z o. o., Tychy/Polen	2.417	51,00	DB Schenker Rail Tabor S.A., Rybnik/Polen	38.407	100,00
Auxiliar Logística de Vehiculos S.L., Saragossa/Spanien	13	65,28	DB Schenker Rail Zabrze S.A., Zabrze/Polen	177.472	100,00
Axiom Rail (Cambridge) Limited, Doncaster/Großbritannien	457	100,00	Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/Rhein	856	77,32
Axiom Rail (Stoke) Limited, Doncaster/Großbritannien	-6.973	100,00	Doker-Port Sp. z o.o., Szczecin/Polen	-302	58,38
Axiom Rail Components Limited, Doncaster/Großbritannien	-2.769	100,00	DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona/Italien	124	80,00
Axiom Rail SAS, Paris/Frankreich	-233	100,00	East & West Railway Ltd, Doncaster/Großbritannien	0	100,00
Boreal & Austral Railfreight Ltd, Doncaster/Großbritannien	67.500	100,00	Energoport Sp. z o.o., Rybnik/Polen	40.376	100,00
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	13.546	65,28	Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien	3.158	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
English Welsh & Scottish Railway Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	267.224	100,00
English Welsh & Scottish Railway International Ltd, Doncaster/Großbritannien	- 9.961	100,00
Euro Cargo Rail S.A., Madrid/Spanien	- 1.508	100,00
Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	43.905	100,00
EW & S Trustees Ltd, Doncaster/Großbritannien	0	100,00
EWS Information Services Ltd, Doncaster/Großbritannien	521	100,00
Guga B.V., Amsterdam/Niederlande	5.999	77,32
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	7.379	100,00
LGP Lagerhausgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf	279	49,08
Loadhaul Ltd, Doncaster/Großbritannien	16.131	100,00
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Großbritannien	0	100,00
Logistic Center Hungaria Kft., Győr/Ungarn	285.527	100,00
Logistic Services Danubius S.R.L., Temeswar/Rumänien	37.780	98,00
Logística Sanmival S.L., Burgos/Spanien	342	57,99
Mainline Freight Ltd, Doncaster/Großbritannien	21.266	100,00
Marcroft Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	- 3.097	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spanien	2.586	77,32
MDL Servicios de Marketing y Logística S.A., Barcelona/Spanien	336	77,32
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau ⁷⁾	1.953	78,40
Nadwislanski Zakład Transportu Kolejowego Sp. z o.o., Miedzna/Polen	44.252	100,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Großbritannien	0	100,00
NordCargo S.r.l, Mailand/Italien	6.934	58,80
OOO Railion Russija Services, Moskau/Russland	52.346	98,00
PRZEDSIĘBIORSTWO INWESTYCYJNO- TECHNICZNE »INTECHKOP« Sp. z o.o., Kattowitz/Polen	285	71,75
PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG TRANSPORTOWYCH »TRANS PAK« Sp. z o.o., Konin/Polen	5.792	100,00
Rail Cargo East Sp.z.o.o., Warschau/Polen	91	99,60
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Großbritannien	29.681	100,00
Rail Service Center Rotterdam B.V., Rotterdam/Niederlande	8.425	98,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Großbritannien	- 2.104	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster/Großbritannien	1.366	100,00
Railway Investments Ltd, Doncaster/Großbritannien	68.907	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck ⁷⁾	37.917	98,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
RES December Ltd, Doncaster/Großbritannien	16.048	100,00
T.M.T. (Transporte Marítimo Terrestre), Cantabria/Spanien	253	46,39
TGP Terminalgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf	239	75,50
Transervi France S.A.S., Cerbère/Frankreich	368	77,32
Transervi S.A., Madrid/Spanien	1.529	77,32
Transfesa Benelux S.P.R.L., Brüssel/Belgien	238	77,32
Transfesa Distribución y Logística S.L., Madrid/Spanien	14.193	77,32
Transfesa France SAS, Gennevilliers/Frankreich	2.018	77,32
Transfesa Italia S.r.l., Mailand/Italien	185	77,32
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	847	77,32
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Großbritannien	329	77,32
Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spanien	187.767	77,32
Transportes Jouchoux España S.L., Valencia/Spanien	222	77,32
Zehlendorfer Eisenbahn- und Hafen Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin ⁷⁾	474	98,00
AT EQUITY		
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{7), 9)}	3.567	50,00
Auto Logistic Spain S.A., Madrid/Spanien ^{7), 11)}	455	50,00
Autoterminal Slask Logistic Sp.z.o.o., Dabrowa Gornicza/Polen	14.701	50,00
Autotrax Limited, Lufton/Großbritannien		24,00
BLS Cargo AG, Bern/Schweiz ^{7), 9)}	93.817	44,10
Cerera A.E.I.E., Madrid/Spanien		25,77
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{7), 9)}	2.295	30,00
Corridor Operations NMBS/SNCB DB Schenker Rail N.V., Brüssel/Belgien		48,02
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ^{7), 9)}	3.395	22,50
DAP Barging B.V., Rotterdam/Niederlande ^{7), 9)}	2.233	53,90
DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{7), 9)}	559	51,00
Doerpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{7), 9)}	3.395	35,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover	245	50,00
EuroShuttle A/S i.L., Kopenhagen/Dänemark ^{7), 13)}	17.302	26,54
Hansa Rail GmbH i.L., Frankfurt am Main ¹⁰⁾	260	49,00
Hispanauto -Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©, Madrid/Spanien	0	58,04
INTERCONTAINER - INTERFRIGOSA, Brüssel/Belgien ^{7), 9)}	4.893 ¹⁾	35,66

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %	Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{7),9)}	14.999	50,00	AS Schenker, Tallinn/Estland	336.851	100,00
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{7),9)}	5.638	29,40	ASIMEX Anterist + Schneider Import - Export S.a.r.L., Stiring-Wendel/Frankreich	713	100,00
METRANS a. s., Prag /Tschechische Republik	97.409 ¹⁾	34,33	ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex /Frankreich	357	99,91
OFP La Rochelle Maritime Rail Services SAS, La Rochelle /Frankreich		24,90	BAX Global (Aust.) Pty Ltd., Alexandria/Australien	190	100,00
Omfesa Logistica S.A., Madrid /Spanien	3.050	38,66	BAX Global (Israel) Ltd., Ramat Gan/Israel	- 4.023	100,00
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande ^{7),10)}	300	23,85	BAX Global (Malaysia) Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	- 3.231	100,00
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{7),9)}	897	50,00	BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	10	100,00
POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg ⁸⁾	6.787	33,33	BAX Global (Thailand) Limited, Bangkok/Thailand	391.106	49,00
Pool Ibérico Ferroviario A.E.I.E., Madrid /Spanien	0	9,02	BAX Global (UK) Limited, London/Großbritannien	7.979	100,00
PORT HANDLOWY SWINUJSCIE Sp. z o.o., Swinoujscie/Polen ⁷⁾	15.706	42,80	BAX Global B.V., Haarlemmermeer/Niederlande	9.081	100,00
Rail Euro Concept SAS i.L., Levallois-Perret /Frankreich ^{7),10)}	193	49,00	BAX Global Cartage Pty Ltd., Alexandria/Australien	0	100,00
Railmax B.V., Nijmegen/Niederlande	87	38,66	BAX Global EPE Transportation Freight Forwarding & Logistics Solutions, Athen/Griechenland	52	100,00
Railmax C.V., Nijmegen/Niederlande ⁹⁾	192	38,27	BAX Global Holding, S.L.U., Barcelona/Spainien	20.155	100,00
SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/Polen		21,86	BAX Global Holdings Pty Ltd., Alexandria/Australien	0	100,00
Sociedad de Estudios y Explotacion Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spainien ⁷⁾	12.268	48,56	BAX Global Inc., Irvine/USA	135.674	100,00
Stifa S.A., Alverca de Ribatejo/Portugal	- 85	38,66	BAX Global Kft., Csor/Ungarn	- 40.005	100,00
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{7),9)}	589	50,00	BAX Global Limited, London/Großbritannien	2.738	100,00
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main	- 707	50,00	BAX Global Limited, Hongkong/Hongkong	23.044	100,00
TFG Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	127	50,00	BAX Global Logistics (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai/China	159.528	100,00
Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin ^{7),9)}	306	30,00	BAX Global Logistics Sdn.Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	90.916	100,00
Vistula Rail Operator Sp. z o.o., Swiecie/Polen ⁷⁾	1.497	50,00	BAX Global Networks B.V., Ridderkerk/Niederlande	50.702	100,00
Xrail S.A., Brüssel/Belgien		31,76	BAX Holdings Inc., Makati City/Philippinen	0	100,00
ZAO Eurasia Rail Logistics i.L., Moskau/Russland ^{7),10)}	1.675	34,20	BEMI JOYAU SCI, Montaigu Cedex /Frankreich	123	99,94
DB SCHENKER LOGISTICS			Bilspedition Transport & Logistics AB, Göteborg/Schweden	4.500	100,00
VOLL KONSOLIDIERT			Bischof Betriebsführungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	38	100,00
Air Terminal Handling S.A., Tremblay en France /Frankreich	1.066	94,50	Bosch y Bassols Distribuciones y Almacenes S.L., Barcelona/Spainien	101	100,00
Akeri Terminal Bilspedition Aktiebolag, Tranas/Schweden	1.523	58,33	Bosch y Bassols S.A., Mataro/Spainien	867	100,00
ALB Automotive Logistica LTDA, Juiz de Fora - MG/Brasilien	3.377	51,00	BTL AB, Göteborg/Schweden	3.678.822	100,00
Anterist & Schneider GmbH, Saarbrücken ⁷⁾	7.021	100,00	BTL International AB, Göteborg/Schweden	160.376	100,00
Anterist + Schneider Automotive Service GmbH, Saarwellingen ⁷⁾	2.662	100,00	BTL Nord GmbH, Lübeck	19.843	100,00
Anterist + Schneider Logistik GmbH, Zwenkau	295	100,00	BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	61.832 ³⁾	100,00
Anterist + Schneider Möbel-Logistik GmbH, Saarbrücken ⁷⁾	88	100,00	Cold Stores AB, Göteborg/Schweden	408.959	100,00
Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge/Belgien	355	100,00	Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spainien	188.703	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
DP Schenker, Kiew/Ukraine	- 9.247	100,00
Dritte Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co. KG, Mülheim an der Ruhr	10.857	100,00
ECO-Trucking GmbH, Coburg ⁷⁾	50	100,00
ELAG Emdener Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden ⁷⁾	1.363	100,00
ELSPED Speditions-Gesellschaft m.b.H., Hamburg ⁷⁾	3.663	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	5.560	100,00
EVAG Emdener Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden ⁷⁾	1.262	100,00
EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz ⁷⁾	25	100,00
Facility Plus B.V., Tilburg/Niederlande	855	100,00
Fastighets Aktiefbolaget Orbyn, Göteborg/Schweden	11.167	100,00
Fastighetsaktiefbolaget Kylen 1, Göteborg/Schweden	3.870	100,00
Fertrans AG, Buchs/Schweiz	6.635	100,00
FERTRANS d.o.o. za medunarodni prijevoz, Zagreb/Kroatien	- 2.059	100,00
General de Manipulacion y Almacenes S.A. (Gemalsa), Barcelona/Spanien	186	100,00
General de Transportes Zona Central, S.A., Alcala de Menares (Madrid)/Spanien	- 3.806	100,00
H. Albrecht Speditions Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main ⁷⁾	460	100,00
HANGARTNER S.r.l., Verona/Italien	4.953	100,00
HANGARTNER Terminal AG, Aarau/Schweiz	- 201	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	1.391	100,00
HB Zolldeklarationsservice GmbH, Wien/Österreich	158	100,00
Herber Hausner Süd-Ost Speditions- gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	1.789	100,00
Herber Hausner Szállitmányozási Kft., Budapest/Ungarn	88.956	100,00
I.C.S. »Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	- 492	100,00
Intertec Asia Limited, Sheung Wan/Hongkong	233	100,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz ⁷⁾	26	100,00
INTERTEC Polska Sp.zo.o., Nardarzyn/Polen	769	100,00
Intertec Retail Logistics GmbH, Landau in der Pfalz ⁷⁾	26	100,00
Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	19	100,00
Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz ⁷⁾	26	100,00
Intreprinderea Mixta Moldo-Romana »Balcantir« S.R.L., Chisinau/Moldawien	3.302	97,21
Joyau S.A., Montaigu Cedex/Frankreich	12.791	99,94
Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	1.698	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
KB Ädelgasen 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	114.388	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden	20.248	100,00
KB Älghunden 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	28.334	100,00
KB Anholt 3, Stockholm/Schweden	9.203	100,00
KB Arbetsbasen 4 -Stockholm, Stockholm/Schweden	42.384	100,00
KB Ättehögen Östra 1-Helsingborg, Helsingborg/Schweden	59.832	100,00
KB Backa 107:3 -Göteborg, Göteborg/Schweden	128.113	100,00
KB Backa 107:4 -Göteborg, Göteborg/Schweden	33.707	100,00
KB Backa 107:5 -Göteborg, Göteborg/Schweden	27.585	100,00
KB Baggböle 2:35 -Umeå, Umeå/Schweden	21.486	100,00
KB Benkammen 12 -Malmö, Malmö/Schweden	118.467	100,00
KB Bleckslagaren 9 -Örebro, Örebro/Schweden	20.459	100,00
KB Bleket 1-Karlstad, Karlstad/Schweden	40.099	100,00
KB Distributören 3 och 4 -Örebro, Örebro/Schweden	79.493	100,00
KB Forsmark 2 -Stockholm, Stockholm/Schweden	63.979	100,00
KB Forsmark 3 -Stockholm, Stockholm/Schweden	159.424	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	- 305	100,00
KB Frysen 1 Visby, Visby/Schweden	16.392	100,00
KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	813	100,00
KB Gurkan 2 -Eslöv, Eslöv/Schweden	31.336	100,00
KB Hajen 19 Göteborg, Göteborg/Schweden	39.850	100,00
KB Husby 4:2 -Sigtuna, Sigtuna/Schweden	4	100,00
KB Husby 6:7 -Sigtuna, Sigtuna/Schweden	1	100,00
KB Jordbromalm 4:4 -Haninge, Haninge/Schweden	48.085	100,00
KB Kolet 4 -Malmö, Malmö/Schweden	24.502	100,00
KB Köpmannen 10 -Västerås, Västerås/Schweden	34.536	100,00
KB Kungsängen 28:1 -Uppsala, Uppsala/Schweden	13.559	100,00
KB Langtradaren 2 -Borlänge, Borlänge/Schweden	33.986	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	46.376	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	65.891	100,00
KB Maskinen 3 -Linköping, Linköping/Schweden	57.880	100,00
KB Neonljuset 3 -Eskilstuna, Eskilstuna/Schweden	4.978	100,00
KB Önnestad 108:4 -Kristianstad, Kristianstad/Schweden	40.788	100,00
KB Överön 1:66 -Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	10.816	100,00
KB Pantern 1 -Växjö, Växjö/Schweden	36.825	100,00
KB Reläet 8 -Norrköping, Norrköping/Schweden	29.471	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %	Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
KB Sandstuhagen 3 -Stockholm, Stockholm/Schweden	26.578	100,00	SCHENKER & Co. AG, Wien/Österreich	165.466	100,00
KB Sockret 4 -Malmö, Malmö/Schweden	3.075	100,00	Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	201.872	100,00
KB Sörby 24:3 -Gävle, Gävle/Schweden	33.723	100,00	Schenker (BAX) Europe Holding GmbH, Essen ⁷⁾	289.355	100,00
KB Storheden 1:8 -Luleå, Luleå/Schweden	28.259	100,00	Schenker (BAX) Holding Asia Limited, Hongkong/Hongkong	1.805.184	100,00
KB Tigern 10 -Kalmar, Kalmar/Schweden	11.057	100,00	Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	144.788	100,00
KB Tingstadsvassen 31:3 -Göteborg, Göteborg/Schweden	44.802	100,00	Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/Hongkong	208.495	100,00
KB Transporten 1 -Hultsfred, Hultsfred/Schweden	18.603	100,00	Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	14.335	100,00
KB Transportören 1 -Värnamo, Värnamo/Schweden	82.321	100,00	Schenker (L.L.C.), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	19.940	60,00
KB Viken 3 -Karlshamn, Karlshamn/Schweden	11.584	100,00	Schenker (NZ) Ltd., Auckland/Neuseeland	790	100,00
KB Vindtrycket 1 -Borås, Borås/Schweden	62.524	100,00	Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	49.520	49,00
KB Vivstamon 1:13 -Timrå, Timrå/Schweden	52.601	100,00	Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	1.006.190	49,00
Kiinteistö Oy Ferryroad, Helsinki/Finnland	-235	100,00	Schenker A.E., Athen/Griechenland	2.108	100,00
Kiinteistö Oy Helsingin Metsäläntie 2 - 4, Helsinki/Finnland	4.783	100,00	Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	123.225	100,00
Kiinteistö Oy Kaakon Terminaali, Lappeenranta/Finnland	128	100,00	Schenker AB, Göteborg/Schweden	439.355	100,00
Kiinteistö Oy Porin Kiitolinja, Björneborg/Finnland	152	100,00	SCHENKER AIR TRANSPORT GmbH, Kelsterbach ⁷⁾	230	100,00
Kiinteistö Oy Reininkatu 9, Vasa/Finnland	89	100,00	Schenker Akeri AB, Göteborg/Schweden	8.766	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland	86	100,00	Schenker Aktiengesellschaft, Essen ⁷⁾	898.718	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Helsinki/Finnland	374	100,00	Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	- 6.159	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentaustankatu/Finnland	421	100,00	Schenker AS, Oslo/Norwegen	592.114	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Abo/Finnland	1.181	100,00	Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	226.520	100,00
Kiinteistö Oy Varastohotelli, Tikkurilantie, Vantaa/Finnland	1.468	100,00	Schenker B.V., Tilburg/Niederlande	16.956	100,00
Kiinteistömaaliikenne Oy, Helsinki/Finnland	1.912	54,70	SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH, Dortmund ⁷⁾	26	100,00
Kommanditgesellschaft Stinnes Immobilien dienst GmbH & Co., Emden	51	100,00	SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH & Co. OHG, Mülheim an der Ruhr	0	100,00
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	5.861	100,00	Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Beijing/China	1.146	70,00
Logidocks S.L., Barcelona/Spanien	1.002	100,00	Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Beijing/China	63.090	70,00
Nordisk Bilspedition AB, Göteborg/Schweden	14.436	100,00	Schenker Cargo Oy, Turku/Finnland	18.844	100,00
Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland	54.231	100,00	Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	5.276.689	100,00
Rengaslinja Oy, Helsinki/Finnland	235	100,00	Schenker China Ltd., Pudong, Shanghai/China	1.243.299	100,00
Romtrans Benelux N.V., Antwerpen/Belgien	103	66,67	Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	12.793	100,00
Romtrans GmbH Internationale Speditionsgesellschaft i.L., München	-17	100,00	Schenker Customs Agency B.V., Rotterdam/Niederlande	- 63	100,00
Romtrans Holiday Ltd., Eforie Sud, Constanța/Rumänien	- 42	100,00	Schenker d.d, Ljubljana/Slowenien	16.287	100,00
Romtrans Impex Ltd., Bukarest/Rumänien	59	100,00	SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien und Herzegowina	1.125	100,00
Scansped S.A., Mity-Mory Cedex/Frankreich	1.267	100,00	Schenker d.o.o., Zagreb/Kroatien	16.120	100,00
Scanspol Sp. z o.o. Warschau/Polen	2.642	99,60	Schenker d.o.o., Belgrad/Serbien	62.504	100,00
Scantrans SAS, Rouen/Frankreich	437	100,00	Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	19.235	100,00
			Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main ⁷⁾	56	100,00
			Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	26.134	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	33.753	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	417	60,00
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	8.747	100,00
Schenker Espana, S.A., Coslada/Madrid/Spainien	12.222	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden	3.924	100,00
Schenker High Tech Logistics B.V., Rotterdam/Niederlande	15.358	100,00
Schenker Holdings (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	2.798	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	1.763.668	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	1.831.015	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau/Macau	35.324 ⁴⁾	100,00
Schenker International AB, Göteborg/Schweden	1.238.769	100,00
SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen ⁷⁾	56	100,00
Schenker International B.V., Rotterdam/Niederlande	13.420	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexiko/Mexiko	361.727	100,00
Schenker Ireland Holding Limited, Dublin/Irland	19.701	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera/Italien	52.541	100,00
Schenker Korea Ltd., Seoul/Südkorea	31.819.424	100,00
Schenker Limited, London/Großbritannien	30.674	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing/China	5.282	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	64.954	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	100.896	100,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	20.833	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	13.316	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	106.759	100,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	46.542	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	29.376	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba City/Philippinen	23.125	100,00
Schenker Logistics LTD, Lod/Israel		100,00
Schenker Logistics, Inc., Greensboro, NC/USA	15.033	100,00
Schenker Ltd., Nairobi/Kenia	93.266	100,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	316	100,00
Schenker Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	14.122	100,00
Schenker Maroc S.a.r.l., Casablanca/Marokko	11.743	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Schenker Mauritanie SAS, Nouakchott/Mauretanien	-130.116	100,00
Schenker Mauritius (Malaysian Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	35.931 ⁵⁾	100,00
Schenker Mauritius (Thai Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	35.118 ⁵⁾	100,00
Schenker Metafores A.G. i. L., Athen/Griechenland	786	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	5.725	100,00
SCHENKER N.V., Antwerpen/Belgien	24.089	100,00
Schenker Nederland Holding B.V., Rotterdam/Niederlande	-3.341	100,00
Schenker Nemzetközi Szallitmanyozasi es Logisztikai Kft., Budapest/Ungarn	2.815.599	100,00
Schenker NIGHT PLUS GmbH, Wülfrath ⁷⁾	25	100,00
Schenker North AB, Göteborg/Schweden	994.805	100,00
Schenker o.g. Beheer B.V., Tilburg/Niederlande	4.163	100,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	119.192	100,00
Schenker OY, Helsinki/Finnland	22.721	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	6.135	100,00
Schenker Petrolog Utama, PT, Jakarta/Indonesien	13.272 ⁵⁾	71,00
Schenker Philippines, Inc., Makati City/Philippinen	466.467	100,00
Schenker Privpak AB, Boras/Schweden	3.095	100,00
Schenker Privpak AS, Oslo/Norwegen	-13.697	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	117.471	100,00
Schenker Re Limited, Dublin/Irland	45.571	100,00
Schenker Romtrans S.A., Bukarest/Rumänien	365.360	100,00
Schenker Russia LLC, Moskau/Russland	874	100,00
Schenker S.A., Guatemala City/Guatemala	-7.691	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	1.751	100,00
Schenker SA, Gennevilliers/Frankreich	104.536	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	3.318	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	86.164	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing/China	6.085	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., International Forwarders, Singapur/Singapur	164.825	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	121.574	100,00
Schenker Sp.zo.o., Warschau/Polen	216.428	99,60
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechische Republik	178.580	100,00
Schenker Transitarios, S.A., Loures/Portugal	2.280	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	70.879	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	332	100,00
Schenker Vastgoed B.V., Enschede/Niederlande	1.761	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho Chi Minh City (Saigon)/Vietnam	3.681 ⁵⁾	51,00
Schenker Warehousing & Customs Brokerage (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	2.832	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	65.125	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	27.567	55,00
Schenker-Gemadep Logistics Vietnam Company Limited, Binh Duong Province/Vietnam	731 ⁵⁾	51,00
SCHENKER-JOYAU SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	18.333	99,94
SchenkerOcean Ltd, Wanchai/Hongkong	17.179	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	4.366.589	60,00
SIA Schenker, Riga/Lettland	2.109	100,00
SIA Sky Partners, Riga/Lettland	5	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	13.715	100,00
SPAIN TIR Centro Transportes Internacionales S.A., Coslada (Madrid)/Spanien	5.990	100,00
Spain Tir Norte, Transportes Internacionales, S.A., Zaisa/Spanien	2.147	100,00
SPAIN-TIR Transportes Internacionales S.A., Barcelona/Spanien	129.660	100,00
Star Global (Shanghai) Ltd., Shanghai/China	458	100,00
Star Global International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	- 874	100,00
Star Global Services Limited, Hongkong/Hongkong	4.552	100,00
Stinnes (UK) Limited, Feltham, Middlesex/Großbritannien	21.750	100,00
Stinnes Danmark A/S, Hvidovre/Dänemark	119.578	100,00
Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co. KG, Mülheim an der Ruhr	1.609	100,00
Stinnes Immobiliendienst Verwaltungs- gesellschaft mbH, Mülheim an der Ruhr ⁷⁾	- 89	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Dortmund	2.568	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	13.287	90,00
TLS Transa Logistik & Service GmbH, Offenbach am Main ⁷⁾	268	100,00
Traficos Comerciales E Inmobiliarios SL, Barcelona/Spanien	86.019	100,00
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	2.277	100,00
Tramex, S.A., Poligono Malpica/Spanien	- 242	100,00
TRANSX Spedition GmbH, Offenbach am Main ⁷⁾	13.205	100,00
Transorient SA, Bukarest/Rumänien	4.242	54,00
Transport Gesellschaft mbH, Hamburg	538	96,70
Transworld Asig - Broker de Asigurare Ltd., Bukarest/Rumänien	256	100,00
Trilag Geschäftsführungs GmbH, Trier ⁷⁾	27	100,00
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	4.068	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	1.240	100,00
ZAO Schenker, Moskau/Russland	101.960	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
ZAO Schenker Russija, Moskau/Russland	226.394	100,00
Zweite Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co., Mülheim an der Ruhr	113.889	100,00
AT EQUITY		
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ⁸⁾	7.906	26,00
Autoport Emden GmbH, Emden	77	33,30
Bäckebols Akeri AB, Hisings Backa/Schweden ⁸⁾	53.050	35,00
BTU - Bilspeidation Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden ⁹⁾	6.237	50,00
DASH Global Logistics SAS, Saint Julien/Frankreich	41	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel ⁸⁾	2.758	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen ⁸⁾	4.360	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien ⁸⁾	257	20,00
Halmstadsakarnas Fastighets AB, Halmstad/Schweden ⁸⁾	16.971	31,44
Immo Fumeron S.A.R.L., Arnage/Frankreich ⁸⁾	377	27,98
LogCap-IR Grundwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	4.603	49,00
Moldromukrtrans SRL, Chisinau/Moldawien	16.859	33,33
Speditionsbau und Wertungsgesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich ⁹⁾	50	25,00
Titan Containers Romania SRL, Constanța/Rumänien	207	20,00
Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien ⁸⁾	453	20,00
Transatlantic Shipping and Trading SRL, Bukarest/Rumänien	930	50,00
Värnamo Akeri AB, Värnamo/Schweden ⁸⁾	14.364	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen ⁸⁾	10.503	50,00
DB DIENSTLEISTUNGEN		
VOLL KONSOLIDIERT		
DB Dienstleistungen GmbH, Berlin ⁷⁾	618.562	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	177.168	100,00
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	3.650	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin ⁷⁾	4.028	100,00
DB Rent GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	18	100,00
DB Services Nord GmbH, Hamburg ⁷⁾	1.240	100,00
DB Services Nordost GmbH, Berlin ⁷⁾	317	100,00
DB Services Süd GmbH, München ⁷⁾	1.550	100,00
DB Services Südost GmbH, Leipzig ⁷⁾	363	100,00
DB Services Südwest GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	1.871	100,00
DB Services West GmbH, Köln ⁷⁾	1.111	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin ⁷⁾	1.247	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	161.032	100,00
DB Waggonbau Niesky GmbH, Niesky	11.813	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
AT EQUITY		
Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH, Leipzig ^{7),9)}	285	49,00
DB NETZE FAHRWEG		
VOLL KONSOLIDIERT		
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin ⁷⁾	28.224	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin ⁷⁾	2.870	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ⁷⁾	7.318.307	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	1.494	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein ⁷⁾	2.948	87,50
AT EQUITY		
EEIG Corridor Rotterdam-Genoa EWIV, Frankfurt am Main ^{7),10)}	0	33,33
Güterverkehrszentrum Entwicklungs- gesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{7),9)}	1.523	24,53
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover ^{7),11)}	1.198	29,17
S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH i. L., Leipzig ^{7),16)}	81	30,00
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{7),9)}	24	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{7),9)}	137	21,88
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE		
VOLL KONSOLIDIERT		
DB BahnPark GmbH, Berlin	2.830	51,00
DB Station & Service Aktiengesellschaft, Berlin ⁷⁾	1.496.682	100,00
AT COST		
Immobilien-Vermietungsgesellschaft Schumacher & Co Objekt Bahnhöfe Deutschland KG, Düsseldorf ^{7),9),17)}	-21.872	100,00
TUDO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe KG Düsseldorf, Düsseldorf ^{7),9),17)}	-2.541	100,00
DB NETZE ENERGIE		
VOLL KONSOLIDIERT		
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	665.247	100,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN		
VOLL KONSOLIDIERT		
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v.d. Höhe ⁷⁾	2.748	100,00
CLG Lagerhaus GmbH i. L., Mannheim	-1.201	100,00
DB (UK) Logistics Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien ⁷⁾	1.880.045	100,00
DB Akademie GmbH, Potsdam	6.034	100,00
DB Belgie Holding BVBA, Antwerpen/Belgien	19	100,00
DB Consult GmbH, Berlin	716	100,00
DB Danmark Holding ApS, Taastrup/Dänemark	210.043	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
DB Dialog Telefonservice GmbH, Berlin ⁷⁾	885	100,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex /Frankreich	529.214	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	792	100,00
DB Hungaria Holding Kft., Budapest /Ungarn	11.039.475	100,00
DB International GmbH, Berlin ⁷⁾	31.812	100,00
DB International USA, Inc., Delaware/USA	284	100,00
DB JobService GmbH, Berlin ⁷⁾	875	100,00
DB Media & Buch GmbH, Kassel ⁷⁾	26	100,00
DB Mobility Logistics AG, Berlin ⁷⁾	2.697.632	100,00
DB Nederland Holding B.V., Utrecht/Niederlande	18	100,00
DB Polska Holding Sp.z.o.o, Warschau/Polen	1.716.744	100,00
DB ProjektBau GmbH, Berlin ⁷⁾	26.471	100,00
DB Services Immobilien GmbH, Berlin ⁷⁾	-410	100,00
DB UK Holding Limited, Doncaster/Großbritannien	1.884.991	100,00
DB US Corporation, Tarrytown/USA	256.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA	290.399	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	5.974	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin ⁷⁾	-295	100,00
Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin	15.328.720	100,00
Deutsche Bahn Finance B. V., Amsterdam/Niederlande	57.355	100,00
Deutsche Bahn France Voyages & Tourisme SARL, Paris/Frankreich	221	100,00
Deutsche Bahn Romania Holding S.R.L., Bukarest/Rumänien	0	100,00
Deutsche Industrieholz GmbH, Essen	733	29,15
Die Bahn DB Demiryollari Limited Sirketi, Istanbul Bagcilar/Türkei	25	99,95
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz- Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg ⁷⁾	3.217	65,00
DVA REINSURANCE LIMITED, Dublin/Irland	5.368	65,00
Frank & Schulte GmbH, Essen	26	100,00
GI-Consult Geo Information Consult GmbH, Berlin	2.509	50,00
GI-CONSULT GEO INFORMATION CONSULT Polska Sp.zo.o., Warschau/Polen	35 ¹⁾	50,00
Grundstückspool Potsdam Center GbR mbH, Berlin		70,00
HD ocel s.r.o., Prag /Tschechische Republik	-9.047	100,00
HEROS Rail Rent GmbH, Fürth ¹⁵⁾	3.621	2,00
Mataki Kemi AB, Malmö/Schweden	19.113	100,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	-11.204	100,00
Stinnes Beteiligungs-Verwaltungs GmbH, Essen ⁷⁾	175.181	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW⁶⁾	Betei- ligung in %
Stinnes Grundstücke GmbH & Co. Sanitär Heizung Fliesen Immobilien KG, Mülheim an der Ruhr	22.268	100,00
Stinnes Handel GmbH & Co. Beteiligungs OHG, Essen	- 89	100,00
Stinnes Holz GmbH, Essen	420	53,00
Stinnes International AG, Zug/Schweiz	602	100,00
Stinnes Logistics GmbH, Essen ⁷⁾	2.754	100,00
Stinnes Montan Gesellschaft mit beschränkter Haftung i.L., Essen	182	100,00
Stinnes ocel s.r.o., Prag / Tschechische Republik	2.074	100,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde/Polen	79	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf ⁷⁾	2.442	100,00
Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrczens Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg	263	100,00
Vienna Consult Verkehrsberatungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	75	100,00
Zweite Kommanditgesellschaft Stinnes Immobilien dienst GmbH & Co., Berlin	56	100,00
AT EQUITY		
ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Stendal ⁷⁾	19.484	49,00
BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH, Essen ^{7),8)}	218	49,90
Beijing Huajing DeBo International Engineering Consulting Co., Ltd, Beijing /China		25,00
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{7),9)}	98.000	24,90
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice / Tschechische Republik ^{7),10)}	6.753	49,00
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz ^{7),8)}	1.439.847	22,60
Innovationszentrum für Mobilität und gesell- schaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin ^{7),9)}	54	50,40
Qatar Railways Development Company, Doha/Katar		49,00
Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien		24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{7),9)}	1.416	25,50
AT COST		
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin ^{7),9),17)}	4.128	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG, Düsseldorf ^{7),9),17)}	- 87	100,00

1) Euro

2) GBP

3) SEK

4) HKD

5) USD

6) Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS

7) Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen (bei EAV-Gesellschaften nur bezogen auf Jahresüberschuss/-fehlbetrag)

8) Vorläufige Abschlussdaten

9) Daten für Geschäftsjahr 2009

10) Daten für Geschäftsjahr 2008

11) Daten für Geschäftsjahr 2007

12) Daten für Geschäftsjahr 2006

13) Daten für Geschäftsjahr 2005

14) Daten aus Zwischenbilanz zum 31.08.2010

15) Einbeziehung in den Konzernabschluss aufgrund SIC-12 (Konsolidierung Zweckgesellschaften)

16) Daten aus Liquidationsschlussbilanz 2004

17) Einbeziehung ist unterblieben, da die DB AG auf diese Gesellschaften keinen beherrschenden Einfluss ausüben kann.

Angabe in Tausend Landeswährung (TLW);
Anteile durchgerechnet

(42) Vorstand und Aufsichtsrat

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands der DB AG sind der Übersicht auf den nachfolgenden Seiten zu entnehmen.

VORSTAND**→ Dr. Rüdiger Grube**

Vorsitzender des Vorstands,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Mobility Logistics AG,
Gechingen

- a) DB Netz AG¹⁾ (Vorsitz)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
 - Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
 - Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn
- b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien¹⁾
 - (Board of Directors)
 - Deutsche Bank AG
 - (Beirat Geschäftsregion Stuttgart)

→ Gerd Becht

Ressort Compliance, Datenschutz und Recht,
Mitglied des Vorstands der
DB Mobility Logistics AG,
Bad Homburg

- a) DB Schenker Rail Deutschland 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)

→ Stefan Garber

Ressort Infrastruktur,
Bad Homburg
– bis 31. März 2010 –

- a) DB Station&Service AG¹⁾ (Vorsitz)
 - DB Energie GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB ProjektBau GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) IDUNA Lebensversicherung a. G.
Signal Iduna Gruppe (Beirat)

→ Dr. Volker Kefer

Ressort Technik, Systemverbund
und Dienstleistungen, Ressort Infrastruktur
(seit 24. März 2010),
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)
- 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)
– seit 1. April 2010 –

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

→ Diethelm Sack

Ressort Finanzen/Controlling,
Mitglied des Vorstands der
DB Mobility Logistics AG,
Frankfurt am Main
– bis 31. März 2010 –

- a) DB Services Immobilien GmbH¹⁾ (Vorsitz)
- b) DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH¹⁾ (Vorsitz)

→ Ulrich Weber

Ressort Personal,
Mitglied des Vorstands der
DB Mobility Logistics AG,
Krefeld

- a) DB Regio AG¹⁾
 - DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - DB Gastronomie GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB JobService GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
 - Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
 - Betriebliche Sozialeinrichtung
der Deutschen Bahn
 - HDI-Gerling Industrie Versicherung AG
 - HDI-Gerling Sach Serviceholding AG
- b) DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (Beirat)
 - DB Zeitarbeit GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)

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. Dezember 2010 beziehungsweise auf den
Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2010. Bei
einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2010
wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

AUFSICHTSRAT**→ Dr. Günther Saßmannshausen**

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats,
Hannover
– verstorben am 21. November 2010 –

→ Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Partner One Equity Partners Europe GmbH,
München

– seit 24. März 2010 –

a) DB Mobility Logistics AG (Vorsitz)

b) CRH plc, Dublin/Irland

Jungbunzlauer Holding AG,

Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)

Süd-Chemie Aktiengesellschaft (Vorsitz)

→ Dr. Werner Müller

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mülheim an der Ruhr

– bis 24. März 2010 –

a) DB Mobility Logistics AG (Vorsitz)

b) Stadler Rail AG, Bussnang/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

– seit 9. März 2010 –

a) DB Mobility Logistics AG

b) KfW IPEX-Bank GmbH

→ Georg Brunnhuber

Mitglied des Deutschen Bundestags a.D.,
Oberkochen

– bis 24. März 2010 –

→ Niels Lund Chrestensen

Geschäftsführer der N.L. Chrestensen

Samenzucht und Produktion GmbH,

Erfurt

– bis 24. März 2010 –

a) Funkwerk AG

b) Landesbank Hessen-Thüringen (Beirat

Öffentliche Unternehmen/Institutionen,

Kommunen und Sparkassen)

Thüringer Aufbaubank (Verwaltungsrat)

→ Christoph Dänzer-Vanotti

Rechtsanwalt,

Essen

a) E.ON Energie AG

E.ON Energy from Waste AG

→ Patrick Döring

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Hannover

– seit 24. März 2010 –

a) VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungs-

gesellschaft mbH

b) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

(Beirat)

WEGE RE s.a., Luxemburg/Luxemburg

(Verwaltungsrat)

→ Dr.-Ing. Dr. E.h. Jürgen Großmann

Vorsitzender des Vorstands der RWE AG,
Hamburg

a) BATIG Gesellschaft für Beteiligungen mbH

British American Tobacco (Germany) GmbH

British American Tobacco (Industrie) GmbH

SURTECO SE (Vorsitz)

VOLKSWAGEN AG

b) Hanover Acceptances Limited,

London/Großbritannien

→ **Horst Hartkorn***

Vorsitzender des Betriebsrats der
S-Bahn Hamburg GmbH,
Hamburg

– bis 24. März 2010 –

- a) S-Bahn Hamburg 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

→ **Dr. Bernhard Heitzer**

Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie,
Alfter

- a) DB Mobility Logistics AG

→ **Jörg Hensel***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Schenker Rail Deutschland AG,
Vorsitzender des Spartenbetriebsrats der
DB Mobility Logistics AG,
Hamm

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG
b) DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

→ **Klaus-Dieter Hommel***

Stellvertretender Vorsitzender der
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Frankfurt am Main

- a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung
der Deutschen Bahn
DEVK Pensionsfonds-AG
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn

→ **Wolfgang Joosten***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
DB Fernverkehr AG,
Lünen

– seit 24. März 2010 –

- a) DB Fernverkehr AG
b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung
der Deutschen Bahn (Beirat)

→ **Günter Kirchheim***

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Netz AG,
Essen

- a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung
der Deutschen Bahn
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung
der Deutschen Bahn (Vorsitz)
DEVK Pensionsfonds-AG (Vorsitz)
DEVK Vermögensvorsorge- und
Beteiligungs-AG (Vorsitz)

→ **Helmut Kleindienst***

Spartenbetriebsratsvorsitzender
des Geschäftsfelds Dienstleistungen
des Deutsche Bahn Konzerns,
Eppstein/Taunus

- a) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

→ **Dr. Jürgen Krumnow**

Ehem. Mitglied des Vorstands
der Deutschen Bank AG,
Königstein/Taunus

- a) DB Mobility Logistics AG
Lenze AG
b) Peek & Cloppenburg KG (Beirat)

→ **Prof. Dr. Knut Löschke**

Unternehmer-Berater,
Leipzig

– seit 24. März 2010 –

- a) Stratos Aktiengesellschaft
b) Druck & Werte GmbH (Beirat, Vorsitz)

→ **Vitus Müller***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats Regio/
Stadtverkehr des Deutsche Bahn Konzerns,
Stuttgart

- a) DB Regio AG
b) DB GesundheitsService GmbH (Beirat)

→ **Heike Moll***

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats
der DB Station & Service AG,
München

– bis 24. März 2010 –

- a) DB Station & Service AG
b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung
der Deutschen Bahn (Beirat)

→ **Dr. Walther Otremba**

Staatssekretär im Bundesministerium
der Verteidigung,
St. Augustin
– bis 8. März 2010 –
a) DB Mobility Logistics AG

→ **Ute Plambeck***

Konzernbevollmächtigte der
Deutschen Bahn AG für die Länder
Hamburg/Schleswig-Holstein,
Hamburg
a) Autokraft GmbH
S-Bahn Hamburg GmbH
Sparda-Bank Hamburg eG

→ **Mario Reiß***

Vorsitzender des Betriebsrats der
DB Schenker Rail Deutschland AG
NL Süd-Ost,
Süptitz
– seit 24. März 2010 –
a) DB Schenker Rail Deutschland AG

→ **Regina Rusch-Ziemba***

Stellvertretende Vorsitzende der
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Hamburg
a) DB Station & Service AG
DB Bahnbau Gruppe GmbH
DB Fahrwegdienste GmbH
DB ProjektBau GmbH
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
(Vorsitz)
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
DEVK Pensionsfonds-AG
b) DB Jobservice GmbH
DGB Rechtsschutz GmbH

→ **Prof. Klaus-Dieter Scheurle**

Staatssekretär im Bundesministerium für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Bonn
a) DB Mobility Logistics AG
Fraport AG
b) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

→ **Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing.
Heinrich Weiss**

Vorsitzender der Geschäftsführung
der SMS GmbH,
Hilchenbach-Dahlbruch
a) DB Mobility Logistics AG
SMS Siemag AG¹⁾ (Vorsitz)
Voith AG
b) Bombardier Inc., Montreal/Kanada

* 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. Dezember 2010 beziehungsweise auf den
Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2010. Bei
einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2010
wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE

MITGLIEDER DES
PRÄSIDIALAUSSCHUSSES
Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht
(Vorsitz seit 24. März 2010)
Dr. Werner Müller
(Vorsitz bis 24. März 2010)
Günter Kirchheim
Alexander Kirchner
Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

MITGLIEDER DES PRÜFUNGS- UND
COMPLIANCE-AUSSCHUSSES

Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)
Helmut Kleindienst
Regina Rusch-Ziemba
Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

MITGLIEDER DES PERSONAL-
AUSSCHUSSES

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht
(Vorsitz seit 24. März 2010)
Dr. Werner Müller
(Vorsitz bis 24. März 2010)
Günter Kirchheim
Alexander Kirchner
Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

MITGLIEDER DES VERMITTLUNGS-
AUSSCHUSSES

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht
(Vorsitz seit 24. März 2010)
Dr. Werner Müller
(Vorsitz bis 24. März 2010)
Günter Kirchheim
Alexander Kirchner
Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

Frankfurt am Main, den 22. Februar 2011
Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

Der Vorstand

06 WEITERE INFORMATIONEN

BAHNBEIRAT	264
-------------------	------------

GLOSSAR	265
----------------	------------

FINANZWIRTSCHAFTLICHE BEGRIFFE	265
--------------------------------	-----

GESCHÄFTSSPEZIFISCHE BEGRIFFE	266
-------------------------------	-----

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS **267**

KONTAKTINFORMATIONEN **268**

BahnBeirat

Um unabhängige Ratgeber für die öffentliche Debatte und die Positionierung des Unternehmens zu gewinnen, hat der Konzernvorstand im Jahr 2002 den BahnBeirat gegründet.

Der BahnBeirat ist ein Gremium renommierter Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlichem Leben, mit dem der DB-Konzern zentrale unternehmerische Positionen und Anliegen intensiv diskutiert. Seine Aufgaben bestehen darin, die Positionen des DB-Konzerns zu hinterfragen und mit dem Vorstand zu erörtern, Aussagen zu untermauern und den Dialog mit der Öffentlichkeit zu unterstützen.

Mindestens zweimal jährlich diskutiert der BahnBeirat in den Beiratssitzungen aktuelle Fragen zur unternehmerischen Entwicklung des DB-Konzerns. Darüber hinaus bildet der BahnBeirat begleitende Ausschüsse, in denen Schwerpunktthemen mit den Fachabteilungen des DB-Konzerns vertieft werden.

→ **Prof. Dr. Dr. h. c. Gerd Aberle**
Justus-Liebig-Universität Gießen

→ **Manfred Bissinger**
Hoffmann und Campe Verlag GmbH

→ **Prof. Dr. Thomas Ehrmann**
Westfälische Wilhelms-Universität Münster

→ **Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht**
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Deutschen Bahn AG und
der DB Mobility Logistics AG

→ **Dr. Volker Hauff**
Vorsitzender Rat für Nachhaltige
Entwicklung, Bundesminister a. D.

→ **Hans Jochen Henke**
Rechtsanwalt, Staatssekretär a. D.

→ **Prof. Dr. Dres. h. c. Peter Hommelhoff**
Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg

→ **Dr. Walther Leisler Kiep**
Minister a. D.

→ **Prof. Dr. Dr. Christian Kirchner**
Humboldt-Universität zu Berlin

→ **Dr. Dieter Klumpp**
Geschäftsführer Alstom GmbH,
Präsidium Verband der Bahnindustrie
in Deutschland e. V.

→ **Klaudia Martini**
Kanzlei Nörr Stiefenhofer Lutz,
Staatsministerin a. D.

→ **Prof. Dr. Dr. mult. Heribert Meffert**
Westfälische Wilhelms-Universität Münster

→ **Prof. Dr. Anton Meyer**
Ludwig-Maximilians-Universität München

→ **Dr. Hugo Müller-Vogg**
Publizist

→ **Prof. Dr. Dr. Franz Josef Radermacher**
Universität Ulm

→ **Prof. Dr. Rolf Riccius**
Technische Universität Berlin,
Aerospace Consultant München

→ **Prof. Dr. Werner Rothengatter**
Universität Karlsruhe

→ **Prof. Dr. Joachim Schwalbach**
Humboldt-Universität zu Berlin

→ **Prof. Dr. Frank Straube**
Technische Universität Berlin

→ **Prof. Dr. Thomas Straubhaar**
Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut

→ **Dr. Günter Struve**
Erstes Deutsches Fernsehen

→ **Horst Stuchly**
Präsident Eisenbahnbundesamt a. D.

→ **Dr. Jürgen Weber**
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Deutschen Lufthansa AG

→ **Ulrich Weiß**
Präsidium Bundesvereinigung
Mittelständischer Bauunternehmen

→ **Prof. Dr.-Ing. Ekkehard Wendler**
Rheinisch-Westfälische Technische
Hochschule Aachen

→ **Dr. Wendelin Wiedeking**
Unternehmer

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**

Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung kurzfristiger Schuldverschreibungen.

↳ **Debt-Issuance-Programm**

Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung von Anleihen. Hierdurch wird eine hohe Flexibilität in der Emissionstätigkeit gewährleistet.

↳ **Derivative Finanzinstrumente (Derivate)**

Finanzkontrakte, deren Werte von der Kursentwicklung eines zugrunde liegenden Vermögenswerts abhängen (Bezugsgrößen sind zum Beispiel Zinssätze oder Warenpreise). Wichtige Beispiele sind Optionen, Futures, Forwards und Swaps.

↳ **EBIT (Earnings before Interest and Taxes)**

Ergebnis vor Zinsen und Steuern.

↳ **EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization)**

Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

↳ **Eigenkapitalquote**

Finanzkennzahl, die auf die Bilanzstruktur abstellt: Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme in Prozent.

↳ **Equity-Methode/At-Equity-Bilanzierung**

Verfahren zur Bilanzierung von Beteiligungen, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzernabschluss einbezogen werden. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals an der Beteiligung fortgeschrieben.

↳ **Fair Value**

Auf effizienten Märkten unter Einbeziehung aller preisbeeinflussenden Faktoren ermittelter Preis, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Geschäftspartnern gehandelt würde.

↳ **Gearing**

Finanzkennzahl, die als Strukturkennziffer das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital in Prozent beschreibt.

↳ **Hedging**

Sicherungsgeschäfte im Rahmen des Risikomanagements zur Begrenzung insbesondere von Zins- und Wechselkursrisiken.

↳ **IFRS (International Financial Reporting Standards)**

International anerkannter Rechnungslegungsstandard. Seit 2002 gilt die Bezeichnung IFRS für das Gesamtkonzept der vom International Accounting Standards Board verabschiedeten Standards. Bereits zuvor verabschiedete Standards werden weiter als International Accounting Standards (IAS) zitiert.

↳ **Investitionszuschüsse**

Finanzierungsbeteiligungen Dritter an spezifizierten Investitionsvorhaben ohne zukünftige Tilgungserfordernisse.

↳ **Konsolidierungskreis**

Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzernabschluss einbezogen sind.

↳ **Kreditfazilitäten**

Von Banken eingeräumte Kreditmöglichkeiten, die bei Bedarf in Anspruch genommen werden können.

↳ **Netto-Investitionen**

Brutto-Investitionen abzüglich der Investitionszuschüsse von Dritten, zum Beispiel für Infrastrukturinvestitionen.

↳ **Operate Leases**

Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente: gepachtete oder gemietete Vermögensgegenstände.

↳ **Rating**

Bonitätseinstufung, die durch Rating-Agenturen vorgenommen wird und Auswirkungen auf die Refinanzierungsmöglichkeiten und -kosten eines Unternehmens hat.

↳ **ROCE (Return on Capital Employed)**

Kennziffer zur wertorientierten Steuerung. Entspricht der Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Capital Employed). Verhältniszahl in Prozent, definiert als (bereinigtes) EBIT im Verhältnis zum Capital Employed.

↳ **Saldierungsfähiges Planvermögen**

Vermögensgegenstände, die bilanziell mit Brutto-Pensionsverpflichtungen verrechnet werden.

↳ **Swap**

Bei einem Swap »tauschen« zwei Vertragspartner ihre Finanzierungsbedingungen aus und profitieren von Kostenvorteilen des jeweils anderen.

↳ **Tilgungsdeckung**

Finanzkennziffer, die das Verhältnis zwischen laufender Finanzierungskraft und den finanziellen Verpflichtungen des Unternehmens (adjustierte Netto-Finanzschulden) beschreibt.

↳ **Zinslose Darlehen**

Zu tilgende, aber unverzinsliche Darlehen des Bundes. Resultieren aus Finanzierungsbeteiligungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege.

GESCHÄFTSSPEZIFISCHE BEGRIFFE

→ **Bedarfsplan**

In den Bundesverkehrswegeplan eingestellte Neu- und Ausbaustrecken.

→ **Bestandsnetz**

Bestehendes Schienennetz und damit Rückgrat der Infrastruktur.

→ **Besteller**

In der Regel Bundesländer, die als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Nahverkehrsleistungen bei Verkehrsunternehmen bestellen.

→ **Betriebslänge**

Die Länge unseres Schienennetzes, unabhängig von der Anzahl paralleler Gleise. Maßgröße: Kilometer (km).

→ **Betriebsleistung**

Von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz zurückgelegte Strecke. Maßgröße: Trassenkilometer (Trkm).

→ **Frachtführer**

Unternehmen, das für den Warentransport eingesetzt wird.

→ **Hub**

Hauptumschlagsbasis. Sammelpunkt für den Umschlag und die Zusammenfassung von Warenströmen in unterschiedliche Richtungen.

→ **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.

→ **Personenkilometer (Pkm)**

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiserreichweite.

→ **Regionalisierungsgesetz**

Regelt die Zahlungen des Bundes an die Länder und ermöglicht damit den Ländern die Bestellung von Nahverkehrsleistungen auf der Straße und der Schiene.

→ **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.

→ **Tonnenkilometer (tkm)**

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Güterverkehr: Produkt aus der transportierten Menge (Tonnen) und der zurückgelegten Entfernung (Kilometer).

→ **Trasse**

Im Fahrplan festgelegter Laufweg eines Zugs.

→ **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.

Abkürzungsverzeichnis

→ A

AEG – Allgemeines Eisenbahngesetz
AgvMoVe – Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister
AktG – Aktiengesetz

→ B

bbl – Barrel
BBodSchG – Bundesbodenschutzgesetz
BEV – Bundeseisenbahnvermögen
BGH – Bundesgerichtshof
BilMoG – Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts
BIP – Bruttoinlandsprodukt
BMF – Bundesministerium der Finanzen
BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BNetzA – Bundesnetzagentur
BR – Baureihe
BSchwAG – Bundesschienenwegeausbaugesetz
Buskm – Buskilometer
BVerfG – Bundesverfassungsgericht
BVWP – Bundesverkehrswegeplan

→ C

CAD – Kanadischer Dollar
CGU – Cash-generating Unit
COSO – Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission
CO₂ – Kohlenstoffdioxid

→ D

DB – Deutsche Bahn
DBGrG – Deutsche Bahn Gründungsgesetz
DepV – Deponieverordnung
D&O – Directors & Officers
DRS – Deutscher Rechnungslegungsstandard

→ E

EBA – Eisenbahn-Bundesamt
EIU – Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EKrG – Eisenbahnkreuzungsgesetz
ENeuOG – Eisenbahnneuordnungsgesetz
EPS – Earnings per Share
ETCS – European Train Control System
EVG – Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
EVU – Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZB – Europäische Zentralbank

→ F

FIS – Firmen Informations System

→ G

GBP – Britisches Pfund Sterling
GDL – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
GVFG – Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

→ H

HFM – Hyperion Financial Management
HGB – Handelsgesetzbuch

→ I

IAS – International Accounting Standards
IASB – International Accounting Standards Board
IFRIC – International Financial Interpretations Committee
IFRS – International Financial Reporting Standards
IT – Informationstechnologie

→ J

JPY – Japanischer Yen

→ K

KV – Kombiniertes Verkehr

→ L

LuFV – Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

→ M

M&A – Mergers & Acquisitions
MaRisk – Mindestanforderungen an das Risikomanagement
MitbestG – Mitbestimmungsgesetz
MIV – Motorisierter Individualverkehr
MJ – Megajoule

→ N

Nkm – Nutzwagenkilometer

→ O

OLG – Oberlandesgericht
ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV – Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

→ P

P – Personen
PCGK – Public Corporate Governance Kodex
Pkm – Personenkilometer
PLN – Polnischer Zloty
Ptkm – Personen-Tonnenkilometer

→ R

ROCE – Return on Capital Employed

→ S

SCM – Supply Chain Management
SIC – Interpretation des Standing Interpretations Committee
SPE – Special Purpose Entity
S&P – Standard & Poor's

→ T

t – Tonnen
TEN – Transeuropäische Netze
TEU – Twenty Foot Equivalent Unit
tkm – Tonnenkilometer
Trkm – Trassenkilometer

→ U

UIC – Union internationale des chemins de fer, Internationaler Eisenbahnverband
USD – US-Dollar

→ V

VDE – Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
VIFG – Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft
VIFGG – Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz
VZP – Vollzeitpersonen

→ W

WACC – Weighted Average Cost of Capital
WHG – Wasserhaushaltsgesetz

→ Z

Zugkm – Zugkilometer

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 Schenker Rail Deutschland 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 2010 wurde am 31. März 2011 veröffentlicht und ist auch im Internet unter www.deutschebahn.com/gb-online abrufbar.

KONZERNKOMMUNIKATION

Allgemeine Unternehmenspublikationen, den Wettbewerbsbericht und den Nachhaltigkeitsbericht können Sie im Internet einsehen beziehungsweise bei der Konzernkommunikation bestellen:

Deutsche Bahn AG
Externe Kommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon: 030.297-61480
Telefax: 030.297-61485
E-Mail: presse@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Unsere Servicenummer 01805996633 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden. Dabei gelten folgende Gebühren: für Anrufe aus dem deutschen Festnetz 14 ct/Min., Tarif bei Mobilfunk maximal 42 ct/Min.

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



Gedruckt auf
Circlesilk Premium White
(100 % Recyclingpapier)

FOTOGRAFIE UND BERATUNG

Max Lautenschläger, Berlin

BILDNACHWEIS

Allianz pro Schiene (S. 46), Bartłomiej Banaszak (S. 47), Pablo Castagnola (S. 16/17, 43), Marc Darchinger (S. 23), DBAG (S. 47), DB Arriva (S. 5) Daniel Duwe (S. 46), Rainer Garbe (S. 42, 43, 45), Kai-Uwe Gundlach (S. 8), Jürgen Henkelmann (S. 12/13), Ralf Kranert (S. 16, 17, 42, 43, 44), Hans-Joachim Krumm (S. 44), Thomas Langer (S. 43, 46), Heiner Müller-Elsner (S. U3, 8, 9, 14/15), Rüdiger Nehmzow (S. 6), Michael Neuhaus (S. U4, 1, 45), Jean-Luc Poussin/SNCF (S. 47), Max Warebring (S. U3), SBB Cargo (S. 44), Stefan Warter/Heiner Müller-Elsner (S. 9)

10-Jahres-Übersicht

10-JAHRES-ÜBERSICHT

[in Mio. €]	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003 ¹⁾	2002 ¹⁾	2001 ¹⁾
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG										
Umsatz	34.410	29.335	33.452	31.309	30.053	25.055	23.962	28.228	18.685	15.722
Gesamtleistung	36.617	31.271	35.324	33.254	31.943	26.728	25.890	30.438	20.900	17.535
Sonstige betriebliche Erträge	3.120	3.864	3.046	3.219	2.859	2.366	2.860	3.138	2.830	2.406
Materialaufwand	-19.314	-15.627	-18.544	-17.166	-16.449	-12.650	-12.054	-15.776	-9.546	-7.108
Personalaufwand	-11.602	-11.115	-10.583	-9.913	-9.782	-9.211	-9.556	-10.337	-8.387	-7.487
Abschreibungen	-2.912	-2.825	-2.723	-2.795	-2.950	-2.801	-2.722	-2.694	-2.434	-2.162
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.092	-3.360	-3.927	-3.704	-3.144	-3.080	-3.274	-4.316	-3.358	-3.282
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.817	2.208	2.593	2.895	2.477	1.352	1.144	-	-	-
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	17	9	21	32	18	76	49	-	-	-
Übriges Finanzergebnis	-23	-4	-47	-3	1	7	-55	-	-	-
Zinsergebnis	-911	-826	-760	-908	-941	-945	-984	-637	-489	-313
Ergebnis vor Ertragsteuern	900	1.387	1.807	2.016	1.555	490	154	-133	-438	-409
Jahresergebnis	1.058	830	1.321	1.716	1.680	611	180	-245	-468	-406
BETRIEBLICHE ERGEBNISGRÖSSEN										
EBITDA bereinigt	4.651	4.402	5.206	5.113	-	-	-	-	-	-
EBIT bereinigt	1.866	1.685	2.483	2.370	2.143	1.350	1.011	465	37	109
WERTMANAGEMENT										
Capital Employed per 31.12.	31.312	28.596	27.961	27.393	28.693	27.013	26.490	30.964	30.428	28.649
Return on Capital Employed (ROCE)	6,0%	5,9%	8,9%	8,7%	7,5%	5,0%	3,8%	1,5%	0,1%	0,4%
Tilgungsdeckung	18,1%	19,4%	22,5%	21,1%	18,6%	14,7%	12,7%	-	-	-
Gearing	118%	115%	131%	151%	213%	256%	276%	-	-	-
CASHFLOW/INVESTITIONEN										
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.409	3.133	3.539	3.364	3.678	2.652	2.736	-	-	-
Brutto-Investitionen	6.891	6.462	6.765	6.320	6.584	6.381	7.238	9.121	9.994	7.110
Netto-Investitionen	2.072	1.813	2.599	2.060	2.836	2.362	3.251	4.013	5.355	3.307

[in Mio. €]	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003 ¹⁾	2002 ¹⁾	2001 ¹⁾
BILANZ PER 31.12.										
Langfristige Vermögenswerte	44.530	41.308	42.353	42.046	43.360	42.907	43.200	-	-	-
davon Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	42.027	39.509	39.976	39.855	41.081	40.430	40.861	40.093	38.869	35.055
davon aktive latente Steuern	1.471	1.173	1.692	1.644	1.800	1.556	1.301	-	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	7.473	5.995	5.840	6.483	5.080	4.194	4.416	-	-	-
davon flüssige Mittel	1.475	1.470	879	1.549	295	305	765	265	271	363
Eigenkapital	14.316	13.066	12.155	10.953	9.214	7.675	7.067	5.076	5.708	8.436
Eigenkapitalquote	27,5%	27,6%	25,2%	22,6%	19,0%	16,3%	14,8%	10,7%	12,4%	20,1%
Langfristiges Fremdkapital	24.762	23.359	23.161	25.612	26.319	27.963	29.440	30.464	27.779	24.421
davon Finanzschulden	16.394	14.730	14.083	16.228	17.165	18.310	19.045	-	-	-
davon Pensionsverpflichtungen	1.938	1.736	1.649	1.594	1.514	1.414	1.341	-	-	-
Kurzfristiges Fremdkapital	12.925	10.878	12.877	11.964	12.907	11.463	11.109	12.107	12.524	9.090
davon Finanzschulden	2.159	1.780	2.770	1.834	2.716	1.664	1.231	-	-	-
Netto-Finanzschulden	16.939	15.011	15.943	16.513	19.586	19.669	19.511	-	-	-
Bilanzsumme	52.003	47.303	48.193	48.529	48.440	47.101	47.616	47.647	46.023	41.962
LEISTUNGSDATEN IM SCHIENENVERKEHR										
PERSONENVERKEHR ²⁾										
Reisende in Mio.	1.950	1.908	1.920	1.835	1.854	1.785	1.695	1.681	1.657	1.702
Fernverkehr	126	123	123	119	120	119	115	117	128	136
Regional- und Stadtverkehr	1.824	1.785	1.797	1.717	1.735	1.667	1.580	1.564	1.529	1.566
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	78.582	76.772	77.812	74.792	74.788	72.554	70.260	69.534	69.848	74.459
Fernverkehr	36.026	34.708	35.457	34.137	34.458	33.641	32.330	31.619	33.173	35.342
Regional- und Stadtverkehr	42.556	42.064	42.355	40.654	40.331	38.913	37.930	37.915	36.675	39.117
GÜTERVERKEHR										
Beförderte Güter in Mio. t	415,4	341,0	378,7	312,8	307,6	274,6	295,3	282,3	289,4	291,3
Verkehrsleistung in Mio. tkm	105.794	93.948	113.634	98.794	96.388	88.022	89.494	85.151	82.756	84.716
Verkehrsleistung insgesamt in Mio. Ptkm	184.376	170.720	191.446	173.586	171.177	160.576	159.754	154.685	152.604	159.175
INFRASTRUKTUR										
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.034	1.003	1.043	1.050	1.016	998	1.001	988	967	977
davon konzernexterne Kunden	195	170	162	147	128	110	88	70	50	39
MITARBEITER ³⁾										
Im Jahresdurchschnitt	251.810	239.888	240.008	231.356	228.990	220.343	229.830	249.251	224.758	219.146
Zum Jahresende	276.310	239.382	240.242	237.078	229.200	216.389	225.632	242.759	250.690	214.371

¹⁾ Finanzkennzahlen nach HGB

²⁾ 2010 ohne DB Arriva

³⁾ In Vollzeitpersonen, das heißt, Teilzeitkräfte werden anteilig umgerechnet

Finanztermine

28. JULI 2011

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Zwischenberichts
zum 1. Halbjahr 2011

29. MÄRZ 2012

Bilanzpressekonferenz,
Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2011



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com