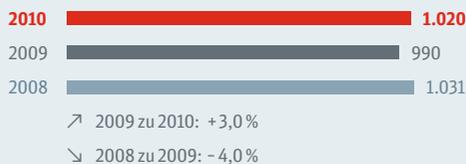


DB Netz AG
Geschäftsbericht 2010

Entwicklung im Geschäftsjahr 2010

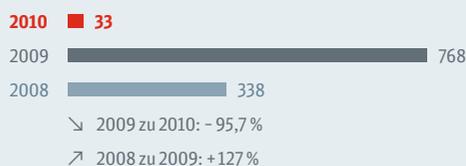
BETRIEBSLEISTUNG AUF DEM NETZ [in Mio. Trkm¹⁾]



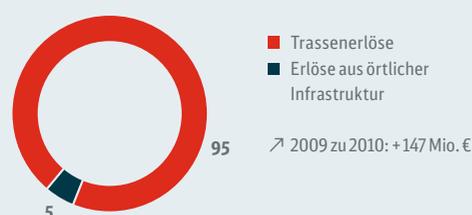
UMSATZERLÖSE [in Mio. €]



ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT [in Mio. €]



UMSATZSTRUKTUR [in %]



Finanzkennzahlen [in Mio. €]

	2010	2009	Veränderung in %
Umsatz	4.270	4.123	+3,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	33	768	-95,7
Bilanzsumme	21.227	21.868	-2,9
Anlagevermögen	20.409	21.070	-3,1
Eigenkapital	7.280	6.625	+9,9
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	7.324	6.720	+9,0
Brutto-Investitionen	4.970	4.609	+7,8
Netto-Investitionen ³⁾	648	502	+29,1
Mitarbeiter per 31.12.	34.020	34.363	-1,0

Leistungskennzahlen

	2010	2009	Veränderung in %
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm ¹⁾	1.020	990	+3,0
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, in Mio. Trkm ¹⁾	195	170	+14,7
Betriebslänge in km	33.525	33.639	-0,3

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

²⁾ Die DB Netz AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüsse von Dritten



→ Im Umschlagbahnhof Göttingen ist die vorhandene Umschlagtechnik durch einen modernen Hochleistungskran ersetzt und die Gleislänge unter dem Kran ausgebaut worden. Die Kapazität der Anlage hat sich somit verdreifacht.

INHALT

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN	2
LAGEBERICHT	5
JAHRESABSCHLUSS	23
BERICHT DES AUFSICHTSRATS	45

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Geschäftsbericht der DB Netz AG 2010 zeigt, dass die Auswirkungen der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise weitgehend überwunden sind. Nach dem Rückgang bei den Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr in den Jahren 2008 und 2009 konnten wir in diesem Berichtsjahr wieder wesentlich mehr Verkehr auf der Schiene verzeichnen. Das Jahr 2010 war auch unter einem ganz anderen Gesichtspunkt ein besonderes Jahr: Wir feierten Geburtstag. Vor 175 Jahren begann die Erfolgsgeschichte der Eisenbahn in Deutschland. Die erste Fahrt einer



OLIVER KRAFT

Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG

Dampflokomotive von Nürnberg nach Fürth am 7. Dezember 1835 markierte den Beginn einer rasanten Entwicklung. 175 Jahre später verfügt der DB-Konzern über eines der modernsten und größten Streckennetze weltweit.

Schwerpunkt unserer Aktivitäten war auch im Jahr 2010 die Erneuerung und Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur. Nur so ist das Schienennetz in der Lage, die künftig zunehmenden Anforderungen im Personen- und Güterverkehr zu erfüllen. Die Baustellenplanung der DB Netz AG ist in den letzten Jahren grundlegend verändert worden. Bauarbeiten werden viel früher, in der Regel rund zwei Jahre vor Baubeginn, geplant. Damit können die meisten Fahrplanänderungen schon bei der Erstellung des Jahresfahrplans berücksichtigt werden. Dabei hat sich das weiter intensivierte frühzeitige Bündeln von Baustellen in den sogenannten Korridoren bewährt. 2010 gab es rund 700 große Baustellen mit Auswirkungen auf den Fahrplan, die in insgesamt 60 Korridoren gebündelt waren.

Die nötige finanzielle Sicherheit für diesen Kurs gibt uns die im Januar 2009 in Kraft getretene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. In dem Vertrag verpflichtet sich der Bund, den Eisenbahninfrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns in den Jahren 2009 bis 2013 jährlich 2,5 Milliarden Euro für Ersatzinvestitionen in das Netz, die Bahnhöfe und Energieanlagen zur Verfügung zu stellen. Damit sind wir in der Lage, unabhängig vom jeweils aktuellen Bundeshaushalt Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsmaßnahmen langfristig zu planen. Das reduziert nicht nur unseren administrativen Aufwand, sondern ermöglicht auch Effizienzsteigerungen bei gleichem Mitteleinsatz.

Als Gegenleistung für die Kontinuität der finanziellen Ausstattung hat sich der DB-Konzern verpflichtet, sich an festgelegten Qualitätskriterien messen zu lassen und jährlich 500 Millionen Euro an Eigenmitteln für Ersatzinvestitionen zur Verfügung zu stellen. Verbunden mit den ebenfalls in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vereinbarten rund 1 Milliarde Euro für die Instandhaltung fließen damit jährlich insgesamt über 4 Milliarden Euro in die bestehende Eisenbahninfrastruktur.

Die besonders intensiven Wintermonate im Berichtsjahr haben Schwächen in unserem operativen Geschäft aufgezeigt. Daraufhin haben wir Verbesserungen eingeleitet und uns technisch, organisatorisch und personell besser auf schwierige Witterungsbedingungen vorbereitet. Dazu gehörte beispielsweise der weitere Einbau von Weichenheizungen, mehr als zwei Drittel des Schienennetzes sind damit ausgerüstet. Trotzdem führte der massive Schneeeinbruch im Dezember anfangs wieder zu zahlreichen infrastrukturellen Problemen, vor allem an den Weichen und Oberleitungen. Eine Steigerung der Robustheit der Infrastruktur gegenüber Wetterextremen ist hier eindeutig unser Ziel.

Besonderes Augenmerk legen wir neben dem Bestandsnetz auf unsere Neu- und Ausbauprojekte. Im Februar 2010 starteten wir offiziell mit den Bauarbeiten für das Projekt Stuttgart 21. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm halbieren die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Ulm, binden den Flughafen und die Messe Stuttgart in den nationalen und internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr ein und schaffen mit der vollständigen Erneuerung des Bahnknotens Stuttgart die Voraussetzung für mehr Verkehr auf der umweltfreundlichen Schiene. Die im Oktober und November nach zahlreichen Demonstrationen von Herrn Dr. Heiner Geißler durchgeführte Sachschlichtung bestätigte das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm. Die Projektpartner akzeptierten den Schlichterspruch und werden neben anderen Auflagen einen sogenannten Stresstest für Stuttgart 21 durchführen. Im Rahmen dieser Simulationen soll nachgewiesen werden, dass die Infrastruktur von Stuttgart 21 in der Hauptverkehrszeit eine um 30 Prozent höhere Leistungsfähigkeit besitzt als der heute bestehende Kopfbahnhof.

Auf der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel hat das Bundesverkehrsministerium im September 2010 mit der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung für den Streckenabschnitt Haltingen – Weil am Rhein und den Badischen Bahnhof in Basel den Weg für die Baumaßnahmen im südlichsten Abschnitt der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel frei gemacht. Knapp 400 Millionen Euro fließen in den 8,5 Kilometer langen Streckenabschnitt. Bereits im August wurde mit der nordseitigen Anbindung des Katzenbergtunnels an das Schienennetz auch das zukünftige Gleis Basel – Karlsruhe an die vorhandene Rheintalbahn angebunden und der neue Mittelbahnsteig am Haltepunkt in Schliengen in Betrieb genommen.

Nach dreijähriger Bauzeit wurde im Berichtsjahr das erweiterte S-Bahn-Netz in Nürnberg in Betrieb genommen, das von 67 auf 224 Kilometer Streckenlänge gewachsen ist. Auf den ausgebauten Strecken mit insgesamt 73 Stationen werden rund ein Viertel mehr Züge fahren. Insgesamt wurden hier 400 Millionen Euro investiert.

Und auch bei der zweiten Stammstrecke der S-Bahn in München konnten wir im Dezember noch einen wichtigen Schritt gehen. Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil und Bahnchef Dr. Rüdiger Grube unterzeichneten ein gemeinsames Eckpunktepapier zum Finanzierungsvertrag für die zweite S-Bahn-Stammstrecke. Das Eckpunktepapier regelt die Finanzierung der Baumaßnahmen und die gemeinsame Aufteilung der Projektrisiken. Die zweite Stammstrecke München ist wesentlicher Bestandteil des Konzepts des Freistaates Bayern für den attraktiven Ausbau der Schieneninfrastruktur der Metropolregion München. Mit der neuen Tunnelstrecke wird sich die Leistungsfähigkeit des Münchner S-Bahn-Netztes deutlich erhöhen.

Um den Folgen der Wirtschaftskrise entgegenzuwirken und Arbeitsplätze in Deutschland zu sichern, hatte der Bund im Jahr 2009 ein Konjunkturprogramm entwickelt. Ausgelegt auf einen zeitlichen Horizont bis 2011 und eine Dotierung von 1,3 Milliarden Euro für die Schieneninfrastruktur ergänzt es die Strategie der DB Netz AG um wichtige Projekte.

Mit Ablauf des Jahres 2010 endet die Laufzeit des Konjunkturpakets I. Für das Konjunkturpaket II verbleibt ein weiteres Jahr zur Umsetzung. Durch die planmäßige Abwicklung konnten bis Ende 2010 alle Aufträge am Markt platziert und rund 699 Millionen Euro der zur Verfügung gestellten Mittel abgerufen werden. Die Investitionsschwerpunkte im Berichtsjahr waren der Ausbau der Strecke Berlin – Cottbus, der Neubau des Elektronischen Stellwerks Mühlendorf-Burghausen im bayerischen Chemiedreieck sowie die Verstärkung der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig. Auch in den weiteren Maßnahmen aus dem Konjunkturprogramm, wie zum Beispiel der Qualitätssteigerung im Regionalverkehr oder des Lärmschutzes, konnte eine größere Anzahl von Maßnahmen umgesetzt werden, die eine direkte Verbesserung für die Anwohner bedeuten. Allein für die Erprobung innovativer Technologien im Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg stellt die Bundesregierung für die Jahre 2009 bis 2011 im Konjunkturpaket II insgesamt 100 Millionen Euro bereit. Bislang wurden in den Jahren 2009 und 2010 deutschlandweit 14 neue und innovative Technologien in rund 90 Einzelmaßnahmen geplant und teilweise bereits umgesetzt.

Die Prognosen des Bundesverkehrsministeriums zeigen: Der Schienenverkehrsmarkt wird im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern weiter an Bedeutung gewinnen. Ein weiterer Schwerpunkt unserer Arbeit lag daher bei der Ausgestaltung des sogenannten Wachstumsprogramms, das für den Zeitraum 2013 bis 2017 angelegt ist. Es verfolgt drei Stoßrichtungen: den Ausbau von Knotenpunkten, die Entmischung des Güter- und Personenverkehrs sowie die Beseitigung von punktuellen Engpässen. Gezielte Knotenmaßnahmen sollen künftig den unterschiedlichen Anforderungen des Verkehrs in Ballungsräumen und Metropolregionen gerecht werden. So könnte etwa die Führung von Güterzügen über den Ostkorridor der Strecke Reichenbach – Hof – Regensburg perspektivisch die Engpassituation im Bereich Fürth und zwischen Nürnberg und Regensburg sowie im Raum Würzburg über die bereits konzipierten Maßnahmen hinaus entschärfen. Neben der weiteren Planung der beiden Korridore des Wachstumsprogramms steht die Sicherstellung der Finanzmittel in Höhe von zwei Milliarden Euro im Vordergrund.

Mit 4,3 Milliarden Euro hat die DB Netz AG einen höheren Umsatz erzielt als je zuvor in ihrer Geschichte. Gegenüber dem Vorjahr konnte ein Anstieg um 3,6% erreicht werden. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit belief sich auf 33 Millionen Euro. Darin enthalten sind Effekte aus Immobilienveräußerungen von 44 Millionen Euro sowie gegenläufig Belastungen durch Vorsorgen für Schädigungen am Schienenkopf von 73 Millionen Euro und für Immobilienrisiken von 123 Millionen Euro. Das Vorjahresergebnis von 768 Millionen Euro war wesentlich durch einen Einmaleffekt aus der Auflösung von Rückstellungen für Immobilienveräußerungen (620 Millionen Euro) geprägt.

Unsere Anstrengungen zur Weiterentwicklung der DB Netz AG haben wir in unserem Unternehmensprogramm ProNetz fortgeführt. Kernelemente des Unternehmensprogramms sind neben einer integrierten Investitions- und Instandhaltungsstrategie die konsequente Nutzung moderner Technologien. Auch die Themen Kundenorientierung und Kapazitätsmanagement stehen auf der Agenda, um sowohl Leistungsniveau als auch Wirtschaftlichkeit der DB Netz AG weiter zu steigern.

Auch im nächsten Jahr werden wir ProNetz weiter vorantreiben, um die Zukunftsfähigkeit der DB Netz AG zu sichern. Es gilt, den eingeschlagenen Kurs weiter zu verfestigen, um die erzielten Erfolge nachhaltig zu machen. Dies ist nur mit der kontinuierlichen Umsetzung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen im Bestandsnetz zu erreichen. Ein Schlüsselfaktor ist dabei die zentrale und damit einheitliche und bedarfsgerechte Maßnahmenplanung im Rahmen der integrierten Investitions- und Instandhaltungsstrategie. Diese sieht neben einem effektiven Mitteleinsatz auch einen weiterhin hohen Anteil an Präventionsmaßnahmen vor.

Unser unternehmerischer Anspruch stellt die Erhöhung der Qualität, die Steigerung des Unternehmensergebnisses und die Senkung der Verschuldung in den Mittelpunkt unseres Handelns. Davon werden sowohl unsere Kunden als auch die DB Netz AG mit ihren über 35.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern profitieren.

Ihr



Oliver Kraft
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG

LAGEBERICHT

ÜBERBLICK	6
WIRTSCHAFTLICHES UMFELD	6
ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN	7
ERTRAGSLAGE	8
FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE	8
MITARBEITER	10
NACHHALTIGKEIT	11
STRATEGIE	11
WEITERE INFORMATIONEN	12
RISIKOBERICHT	18
NACHTRAGSBERICHT	19
AUSBLICK	20

Überblick

Die DB Netz AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) dem Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg zugeordnet. Die DB AG führt die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind unter der Führung der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG), einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der DB AG, gebündelt. Die DB AG und die DB ML AG haben im DB-Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

Die DB Netz AG ist für die komplette Schieneninfrastruktur des Eisenbahnbetriebs verantwortlich. Zentrale Aufgabe der DB Netz AG ist es, mit einem substanziiell hochwertigen, auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgestimmten Streckennetz die Grundlage für einen sicheren, zuverlässigen Bahnverkehr zu schaffen. Damit bietet die DB Netz AG

die entscheidenden Voraussetzungen dafür, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene sicher und zuverlässig durchgeführt werden kann.

Neben Betrieb und Instandhaltung zählen zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern Investitionen in die bestehende Infrastruktur sowie in Neu- und Ausbaustrecken. Darüber hinaus erstellt die DB Netz AG Fahrpläne und vermarktet Trassen, Anlagen sowie Dienstleistungen an über 350 Kunden aus dem In- und Ausland.

Neben den Gleisanlagen sind neue Technologien ein wichtiger Investitionsschwerpunkt. Um effizienter zu werden, Prozesse zu beschleunigen und die Strecken besser auszulasten, modernisiert die DB Netz AG insbesondere die Leit- und Sicherungstechnik, beispielsweise durch den Bau moderner Elektronischer Stellwerke (ESTW), über die der Zugverkehr mit elektronischen Steuerungssystemen geregelt wird.

Wirtschaftliches Umfeld

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Die anhaltende konjunkturelle Erholung in Deutschland mit wieder zunehmenden Erwerbstätigenzahlen und steigenden Einkommen wirkten sich im Jahr 2010 positiv auf unsere Geschäftsentwicklung aus.

In Deutschland verzeichnete das Bruttoinlandsprodukt (BIP) mit 3,6% von den Staaten des Euro-Raums den stärksten Anstieg. Neben dem Außenhandel, der in zweistelliger Größenordnung zulegen konnte, wurde auch die Binnennachfrage gesteigert; 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 im Gesamtjahr deutliche Produktionszuwächse. 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 nahm im Jahresdurchschnitt um rund 0,5% zu. Die gute Arbeitsmarkt- und Einkommenssituation stützte den privaten Konsum, der leicht anstieg. Die Lebenshaltungskosten erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr aufgrund der stark gestiegenen Preise für Mineralölprodukte. Die Kraftstoffpreise erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr spürbar.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

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

Die Entwicklung der für uns maßgeblichen Größen ist abhängig von den Betriebsprogrammen unserer Kunden und dementsprechend auch von der Entwicklung auf den Verkehrsmärkten. Die von unseren Kunden im Schienenpersonen- und -güterverkehr erbrachte Betriebsleistung bestimmt die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur und damit die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen. Mit Blick auf die Verkehrsleistung, die unsere Kunden in ihren Märkten erbringen, sind wir dabei indirekt dem hohen Marktdruck unserer Kunden ausgesetzt. Dies liegt begründet in der hohen inter- und intramodalen Wettbewerbsintensität der Verkehrsmärkte beziehungsweise der darüber hinausgehenden Mobilitäts- und Logistikmärkte.

Die Leistungsnachfrage lag im Berichtsjahr mit 1.020 Mio. Trassenkilometern (Trkm) mit +3 % über dem Vorjahreswert von 990 Mio. Trkm. Dabei hat sich der Trend einer intensiveren Nutzung der Trassen durch DB-konzernexterne Kunden weiter fortgesetzt. Die Leistungsnachfrage durch Dritte lag im Berichtsjahr mit 195 Mio. Trkm um 25 Mio. Trkm (+15 %) über dem Vorjahreswert. Von der Gesamtnachfrage entfielen 75 % auf den Personen- und 25 % auf den Güterverkehr (inklusive sonstiger Bauverkehre).

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND WÄCHST DEUTLICH

Der gesamte deutsche Personenverkehrsmarkt konnte im Jahr 2010 mit einer annähernd stagnierenden Verkehrsleistung an die vergleichsweise robuste Entwicklung des Jahres 2009 anknüpfen. Während der Nachfrageanstieg im Schienenpersonen- und im innerdeutschen Luftverkehr durch die positiven konjunkturellen Rahmenbedingungen bei Erwerbstätigenzahlen und verfügbaren Realeinkommen begünstigt wurde, setzte der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) seinen Abwärtstrend fort. Der marktdominierende motorisierte Individualverkehr (MIV) konnte trotz der gestiegenen Kraftstoffpreise und der infolge des Sondereffekts durch die Abwrackprämie zurückgegangenen Kraftfahrzeugverkäufe das Vorjahresniveau halten.

Der Schienenpersonenverkehr in Deutschland verzeichnete gegenüber dem Vorjahr deutliche Zuwächse bei der Verkehrsleistung. Das positive Marktumfeld führte bei den Gesellschaften des DB-Konzerns zu einem soliden Nachfragewachstum, das unter anderem durch Einschränkungen im Luftverkehr durch Pilotenstreik und Vulkanaschewolke gestützt wurde. Nach weiteren Streckenübernahmen im Regionalverkehr sind Leistung und Marktanteil der DB-konzernexternen Bahnen nach interner Einschätzung gewachsen. Der Schienenpersonenverkehr insgesamt konnte im Jahr 2010 seinen intermodalen Marktanteil ausbauen.

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT ERHOLT SICH

Nach dem Einbruch im Krisenjahr 2009 stand der deutsche Güterverkehrsmarkt (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt, Rohrfernleitungen) im Jahr 2010 im Zeichen der Erholung. Einem kräftigen Außenhandel und einer hohen Produktion sowohl beim Rohstahl als auch im verarbeitenden Gewerbe stand dabei unter anderem eine vergleichsweise moderate Entwicklung der insbesondere für den Straßengüterverkehr bedeutenden Baubranche gegenüber. Unter diesen Rahmenbedingungen und vor dem Hintergrund unterschiedlich stark wirkender Basiseffekte nach den Vorjahresrückgängen erklärt sich auch, warum die Verkehrsträger nicht in gleichem Maße am Aufschwung partizipieren konnten. Während der Schienengüterverkehr im Vorjahr die stärksten Marktanteilsverluste verzeichnen musste, wies er im Berichtsjahr nach einem überdurchschnittlichen Leistungsanstieg den kräftigsten Marktanteilsgewinn auf. Die Binnenschifffahrt konnte ihre Verkehrsleistung ebenfalls deutlich steigern und erstmals seit vielen Jahren ihre Marktposition wieder verbessern. Der Straßengüterverkehr hingegen, der im Jahr 2009 den geringsten Leistungsrückgang verzeichnete, entwickelte sich nur unterdurchschnittlich und büßte den Großteil des Marktanteilsgewinns aus dem Vorjahr wieder ein. Gekennzeichnet war der Markt auch weiterhin durch eine hohe inter- und intramodale Wettbewerbsintensität. Während die Transportnachfrage wieder deutlich anzog, konnten die Frachtraten mit dieser Dynamik nicht mithalten. Ausgehend von einem niedrigen Niveau waren Erholungstendenzen erst im Verlauf der zweiten Jahreshälfte zu erkennen.

Ertragslage

UMSATZENTWICKLUNG

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 4.270 Mio. € und liegt damit über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 4.123 Mio. €). Mit 95 % entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. Die restlichen 5 % entfielen überwiegend auf Entgelte für die Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Beim Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, konnte mit 726 Mio. € eine Steigerung um 16 % gegenüber dem Vorjahr erreicht und die positive Entwicklung der Vorjahre damit fortgeführt werden. Entsprechend erhöhte sich der Anteil des mit diesen Gesellschaften erzielten Umsatzes am Gesamtumsatz im Berichtsjahr auf 17 % (im Vorjahr: 15 %). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns stieg im Berichtsjahr ebenfalls geringfügig um 1 % auf nunmehr 3.544 Mio. €.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 4.716 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 153 Mio. €. Hierzu trug maßgeblich der Anstieg der Umsatzerlöse bei.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 994 Mio. € um 587 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Hauptursache hierfür sind die im Vorjahr erfolgten Auflösungen von Rückstellungen im Zusammenhang mit Immobilienveräußerungen im Zuge des Projekts Stuttgart 21 (620 Mio. €). Gegenläufig wirkten sich höhere Erträge aus Zuschüssen sowie gestiegene Schrotterlöse aufgrund des gestiegenen Stahlpreises aus. Zusätzlich waren geringere Erträge aus Grundstücksveräußerungen zu verzeichnen.

Finanz- und Vermögenlage

FINANZMANAGEMENT

Durch die Einbindung in den DB-Konzern kann die DB Netz AG die Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns nutzen. Das Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns ist im Konzernlagebericht des DB-Konzerns ausführlich beschrieben.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DB ML AG im Rahmen eines zwei-

Der Materialaufwand lag mit 1.694 Mio. € um 84 Mio. € über dem des Vorjahres (1.610 Mio. €). Hier machten sich zu Beginn und Ende des Berichtsjahres insbesondere höhere Aufwendungen für den Winterdienst bemerkbar.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund von Tarifierhöhungen um 1,6 % beziehungsweise 27 Mio. € auf 1.728 Mio. €.

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,0 % auf 1.047 Mio. €.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine Erhöhung um 37 Mio. € auf 828 Mio. € zu verzeichnen. Zurückzuführen ist dies vor allem auf höhere Aufwendungen aus Verpflichtungen bei Grundstücksverkäufen.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 27 Mio. € um 11 Mio. € über dem Vorjahreswert. Das Zinsergebnis verschlechterte sich um 111 Mio. € auf – 407 Mio. €.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit betrug 33 Mio. € und verschlechterte sich damit gegenüber dem Vorjahr um 735 Mio. €, insbesondere aufgrund der deutlich geringeren sonstigen betrieblichen Erträge.

Außerordentliche Aufwendungen in Höhe von 76 Mio. € entstanden aufgrund der erstmaligen Anwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG), im Wesentlichen durch veränderte Bewertung der Rückstellungen. Das dadurch entstandene negative Ergebnis der DB Netz AG von 43 Mio. € wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags von der DB AG ausgeglichen.

stufigen Treasury-Konzepts über die DB ML AG als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht. Die Infrastrukturgeellschaften des DB-Konzerns sind direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Netz AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten und in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P), Moody's und Fitch regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stabil«,

S&P »AA/stabil«, Fitch »AA/stabil«. Die Ratings von S&P, Moody's und Fitch sind damit seit ihrer ersten Erteilung unverändert. Die mit diesen Rating-Einstufungen der DB AG erzielbaren Vorteile in der DB-konzernexternen Finanzierung kommen der DB Netz AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung zugute.

INVESTITIONEN

Die Bruttoinvestitionen beliefen sich im Berichtsjahr auf 4.970 Mio. € und liegen damit um 8% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 4.609 Mio. €). Die Steigerung resultiert im Wesentlichen aus dem Hochlauf der Konjunkturprogramme. Die Nettoinvestitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, lagen bei 648 Mio. € (im Vorjahr: 502 Mio. €).

Die Schwerpunkte der Investitionstätigkeit lagen wie in den Vorjahren in der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 70% des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus mit 1.383 Mio. €, die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik mit 488 Mio. € sowie der Brücken mit 354 Mio. €.

Rund 30% des Investitionsvolumens entfielen auf Neu- und Ausbauprojekte nach dem »Bedarfsplan Schiene« des Bundes. Die Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) 8.1 Nürnberg – Erfurt mit 387 Mio. €, die VDE 8.2 Erfurt – Halle/Leipzig mit 326 Mio. € und die Flughafenanbindung Berlin – Schönefeld BBI mit 123 Mio. €.

Mit unseren Investitionen und Beschaffungen waren wir auch im Berichtsjahr einer der größten Investoren in Deutschland.

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 626 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge mit 3 Mio. € gemäß dem 1. Nachtragsvertrag zur II. Stufe der Bahnreform, mit 17 Mio. € Zugänge aus der Korrektur der im Vorjahr durchgeführten Immobilienneuordnung und mit 4 Mio. € Nachaktivierungen berücksichtigt.

Der Finanzbedarf wurde vollständig aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (insbesondere Jahres-Cashflow) gedeckt.

BILANZSTRUKTUR

Die Umsetzung des Gesetzes zur Modernisierung des Bilanzrechts (Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz; BilMoG) hatte im Berichtsjahr infolge von geänderten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden Auswirkungen auf einige Bilanzpositionen. Dies betrifft die Bewertung von Planvermögen sowie Änderungen im Bereich der Rückstellungen. Erträge aus der im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG vorgenommenen Neubewertung von Rückstellungen zum 1. Januar 2010 wurden unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt und wirkten somit eigenkapitalerhöhend. Zudem wurde das Wahlrecht nach dem Einführungsgesetz zum HGB (EGHGB) genutzt und die Vorjahreszahlen dementsprechend nicht angepasst. Nähere Erläuterungen sind im Anhang zu finden.

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2010 im Vergleich zum Vorjahresende um 641 Mio. € auf 21.227 Mio. € reduziert.

Das Anlagevermögen zum Stichtag 31. Dezember 2010 betrug 20.409 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 96,1% (per 31. Dezember 2009: 96,4%), die Anlagendeckung bei 62,1% (per 31. Dezember 2009: 54,9%). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen hat sich per 31. Dezember 2010 auf 807 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2009: 786 Mio. €). Der Anteil am Gesamtvermögen hat sich dementsprechend auf 3,8% erhöht (per 31. Dezember 2009: 3,5%).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten verringerten sich geringfügig auf 11 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 12 Mio. €).

Das Eigenkapital hat sich um 655 Mio. € auf 7.280 Mio. € erhöht. Neben einer Kapitalerhöhung von 620 Mio. € durch die Gesellschafterin ergaben sich Zugänge im Rahmen der Immobilienneuordnung innerhalb des DB-Konzerns in Höhe von 17 Mio. € sowie Zugänge aufgrund der erstmaligen Anwendung des BilMoG. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich hierdurch auf 34,3% (per 31. Dezember 2009: 30,3%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2010 an der Bilanzsumme einen Anteil von 25,4% (per 31. Dezember 2009: 22,6%). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten umfassen 36,8% (per 31. Dezember 2009: 43,4%) und die passiven Rechnungsabgrenzungsposten 3,5% (per 31. Dezember 2009: 3,7%) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 1.330 Mio. € um 10,4% unter dem Vorjahreswert. Wesentliche Veränderungen resultierten aus der Verrechnung der Rückstellung für Planungskosten mit dem Anlagevermögen sowie der Bildung einer Rückstellung für Schädigungen am Schienenkopf.

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 3.394 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 3.732 Mio. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich auf 7.324 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 7.215 Mio. €). Davon resultierten 6.194 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 5.920 Mio. €) aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung, 800 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 800 Mio. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank und 330 Mio. € aus zinspflichtig gewährten Darlehen des Bundes. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme erhöhte sich per 31. Dezember 2010 auf 34,5 %.

BILANZSTRUKTUR

Bilanzstruktur [in %]	31.12.2010	31.12.2009
AKTIVA		
Anlagevermögen	96,1	96,4
Umlaufvermögen	3,8	3,5
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1
BILANZSUMME	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	34,3	30,3
Rückstellungen	6,3	6,8
Verbindlichkeiten	55,9	59,2
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	(34,5)	(33,0)
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	3,5	3,7
BILANZSUMME	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	21.227	21.868

Mitarbeiter

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des 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 üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitpersonen umgerechnet.

Die Zahl der Beschäftigten der DB Netz AG hat sich per 31. Dezember 2010 von 34.363 Mitarbeitern auf 34.020 Mitarbeiter verringert. Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 51 % der Mitarbeiter tätig sind. Im Bereich der Instandhaltung sind derzeit rund 28 % unserer Mitarbeiter aktiv. Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 34.307 Mitarbeitern um 1,2 % unter dem Vorjahresniveau.

Die Verringerung der beschäftigten Mitarbeiter ist im Wesentlichen das Ergebnis unserer technischen Rationalisierungsmaßnahmen im Betriebs- und Instandhaltungsbereich. Der Personalabbau konnte insbesondere durch sozialverträgliche Maßnahmen (zum Beispiel Aufhebungsverträge mit Abfindungen) sowie die Ausnutzung der natürlichen Fluktuation und Altersteilzeit realisiert werden.

Im Mittelpunkt aller Aktivitäten des Personalmanagements steht, den Bedarf an Mitarbeitern heute und in Zukunft zu sichern. Dazu stellt die strategische Personalplanung der DB Netz AG für relevante Berufsgruppen der Instandhaltung und des Betriebs langfristige Prognosen des zukünftigen Personalbestands auf, um zum Beispiel personalstrategische Entscheidungen bei der Rekrutierung von Mitarbeitern mit der Situation des externen Arbeitsmarkts abgleichen zu können und

künftige Zuführungswege Erfolg versprechend zu gestalten. Die Basis für den Erfolg der DB Netz AG ist eine zufriedene und motivierte Belegschaft. Mitarbeiter auf dem Weg zu erster Führungsverantwortung werden durch ein modulares Förderprogramm qualifiziert und begleitet. Darüber hinaus durchlaufen alle neu eingesetzten betrieblichen Führungskräfte ein Führungsprogramm zur Begleitung in ihren neuen Verantwortungsbereich. Im Berichtsjahr wurden pilothaft 1.700 Mitarbeiter aus vier ausgewählten Bereichen in Duisburg und Berlin zu verschiedenen Aspekten ihrer täglichen Arbeit befragt. Ziel des »Netz-Barometers 2010« ist es, Mitarbeiterbindung und -zufriedenheit durch die Ableitung und Umsetzung konkreter Maßnahmen zu steigern. In Folgeworkshops aller beteiligten Abteilungen und Teams wurden annähernd 400 Maßnahmen entwickelt, von denen die Mehrzahl direkt vor Ort umsetzbar ist und die dazu beitragen, das Arbeitsumfeld und die Arbeitssituation nachhaltig zu verbessern. Um darüber hinaus ein kollegialunternehmerisches Führungsverständnis zu etablieren, führen seit dem Berichtsjahr alle Führungskräfte der DB Netz AG ein onlinegestütztes 360°-Führungsfeedback durch. In anschließenden Ergebnisworkshops gemeinsam mit den eigenen Mitarbeitern werden Verbesserungsvorschläge erarbeitet und vereinbart.

Nachhaltigkeit

Mit Nachhaltigkeit lässt sich Zukunft sichern. Dies gilt nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch für die Unternehmen des DB-Konzerns, denn gerade im Verkehrssektor ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. Das Klimaschutzziel schließt daher den gesamten DB-Konzern und alle Verkehrsmittel auf der Schiene, der Straße, zur See und in der Luft ein. Der DB-Konzern hat Dienstleistungsangebote entwickelt, mit denen sich der kontinuierlich wachsende Bedarf an Mobilität und Transport umweltfreundlich und ressourcenschonend decken lässt. Mit seinem Personalmanagement gestaltet der DB-Konzern attraktive und familienfreundliche Arbeitsplätze, fördert die Vielfalt der Belegschaft und stellt die Weichen, damit er trotz demografischen Wandels immer hervorragend motivierte und qualifizierte Mitarbeiter hat.

Strategie

Die Strategie der DB Netz AG ist darauf ausgerichtet, das Unternehmen zu einem leistungsfähigen Infrastrukturbetreiber mit nachhaltiger wirtschaftlicher Tragfähigkeit zu entwickeln. Damit wird langfristig der finanzielle Handlungsspielraum für Investitionen in die Zukunft gesichert.

Auf den effizienten Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel legt die DB Netz AG als Wirtschaftsunternehmen besonderen Wert. In den Unternehmenszielen ist daher sowohl die Steigerung der Nachhaltigkeit als auch die Optimierung von Qualität und Kosten der operativen Prozesse verankert.

Dies spiegelt sich auch in der neuen Struktur des erfolgreichen Unternehmensprogramms ProNetz wider, das für eine nachhaltige, markt- und zukunftsorientierte Geschäftsstrategie der DB Netz AG steht. Die Stoßrichtungen »Kerngeschäft beherrschen«, »Kunde im Fokus« und »Wertschöpfung dauerhaft steigern« bilden das Gerüst des Programmportfolios zur Sicherung der Unternehmensziele.

GEWÄHRLEISTUNG EINER HOHEN INFRASTRUKTUR- UND BETRIEBSQUALITÄT

Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) hat die DB Netz AG zum Ziel, die Qualität ihres Schienennetzes auf hohem Niveau zu erhalten. Dies ist nur mit der kontinuierlichen Vorbereitung und Umsetzung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen im Bestandsnetz zu erreichen. Ein Schlüsselfaktor für den stabilen Erfolg ist dabei die zentrale und damit einheitliche und bedarfsgerechte Maßnahmenplanung im Rahmen der integrierten Inves-

tionen- und Instandhaltungsstrategie (3-i-Strategie). Diese sieht neben einem gezielten und effektiven Mitteleinsatz auch einen hohen Anteil an Präventionsmaßnahmen vor.

Mit seinem Nachhaltigkeitsmanagement bekennt sich der DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens. Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit dokumentieren wir in unserem Nachhaltigkeitsbericht, der zuletzt im Jahr 2009 erschienen ist. Er stellt umfassend dar, welche Beiträge zu einer nachhaltigen Gesellschaft der DB-Konzern als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leistet.

Zum Thema Nachhaltigkeit wird im Konzernlagebericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen. Von den Erläuterungen zu §289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht daher abgesehen.

Grundlagen hierfür sind Planungssicherheit und eine Verstärkung der Mittelausstattung. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) stellt dies seit Anfang 2009 mit einer fünfjährigen Laufzeit sicher.

Dieser Vertrag regelt den jährlichen Infrastrukturfinanzierungsbeitrag des Bundes für die bestehende Schieneninfrastruktur sowie den hierfür notwendigen Eigenmitteleinsatz. Im Gegenzug hat sich die DB Netz AG verpflichtet, das Schienennetz zu einer definierten hohen Qualität zur Verfügung zu stellen und sich daran anhand festgelegter Qualitätsstandards messen zu lassen. Bei Nichteinhaltung sind Pönalezahlungen vertraglich vereinbart.

Zur Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität ist derzeit ein gewisses Bauvolumen notwendig. Um die Fahrplanqualität zu sichern, wurden neue Verfahren, Konzepte und Instrumente zum Management von Fahren und Bauen notwendig.

Hierzu zählen beispielsweise die Verankerung von größeren Baumaßnahmen im Netzfahrplan und die frühzeitige Bündelung von Baumaßnahmen in Baukorridoren. Dadurch ist es gelungen, den Kunden trotz eines umfangreichen Baugeschehens mehr Verlässlichkeit und Planbarkeit auch während der Bauphasen zu bieten.

VERSTÄRKUNG DER KUNDENORIENTIERUNG

Mit dem Schwerpunktthema »Kunde im Fokus« wird dem Ziel Rechnung getragen, die Kundenorientierung nicht nur im direkten Kundenkontakt, sondern in allen Unternehmensprozessen zu verankern, um längerfristig eine tief greifende, kundenorientierte Unternehmenskultur bei der DB Netz AG zu implementieren.

Nur so kann das Unternehmen unter den gegenwärtigen Umfeldgegebenheiten weitere Marktanteile für die Schiene gewinnen und dauerhaft auf Wachstumskurs bleiben. Im Berichtsjahr wurde die verstärkte Kundenorientierung durch die Verankerung kundenorientierten Handelns in der gesamten Organisation sichergestellt.

Die DB Netz AG nutzt den Customer Satisfaction Index (CSI), um die Wirksamkeit der eingesetzten Maßnahmen und neuen Serviceleistungen zur Kundenorientierung zu überprüfen. Der CSI wird einmal im Jahr erhoben und fragt bei den Kunden ihre Zufriedenheit anhand definierter Punkte ab. Im Berichtsjahr ist es gelungen, die Note »gut« zu erreichen. Im Vergleich zum Vorjahr konnte der CSI von 2,10 auf 2,06 verbessert werden.

FORCIERUNG TECHNISCHER INNOVATIONEN

Die DB Netz AG treibt erfolgreich technische Innovationen zur Steigerung von Qualität und Kosteneffizienz der Infrastruktur voran. Die integrierte Technologiestrategie liefert einen wesentlichen Beitrag zum wirtschaftlichen Erfolg der DB Netz AG und deckt dabei alle wesentlichen internen und externen Anforderungsfelder wie Kunden- und Vertriebsmanagement, wirtschaftliche

Existenzsicherung, externe Regularien und Betriebsfähigkeit ab. So unterstützt zum Beispiel der Einsatz moderner Leit- und Sicherungstechnik die Wirtschaftlichkeit und die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes nachhaltig.

Darüber hinaus helfen neue Technologien, die Netzkapazität zu erhöhen. Daher investiert die DB Netz AG flächendeckend in moderne Sicherungs- und Stellwerkstechnik. Mit der vermehrten Nutzung von Elektronischen Stellwerken schafft das Unternehmen die Voraussetzung für eine stärkere Zentralisierung des Betriebs.

KAPAZITÄTSSTEIGERUNG DES SCHIENENNETZES

Interne und externe Prognosen sagen für die Zukunft ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen, insbesondere im Güterverkehr, voraus. Diese Wachstumspotenziale wollen wir konsequent nutzen und die Kapazität unserer Infrastruktur insbesondere in den Jahren 2013 bis 2017 konsequent ausbauen. Hierbei obliegt die grundsätzliche Entscheidung über Neu- und Ausbaumaßnahmen der Bundesrepublik Deutschland.

Die Bewältigung der erwarteten Verkehrsmengen wird durch die Erschließung von Synergien aus den drei relevanten Kapazitätshebeln Infrastrukturentwicklung, Nutzungsoptimierung und Nachfragesteuerung sichergestellt. Lange Planungs- und Investitionszyklen machen einen stabilen Kapazitätsplanungsprozess insbesondere auf den Hauptmagistralen und Knoten unabdingbar. Hierzu wurde im Rahmen des Unternehmensprogramms ProNetz ein integrierter Kapazitätsplanungsprozess entwickelt.

Weitere Informationen

TARIFVERHANDLUNGEN MIT EVG UND GDL HABEN BEGONNEN

Die Tarifrunde 2010 hat Anfang Juli 2010 begonnen. Dazu wurden die Verhandlungen mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) am 12. Juli 2010 und mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) am 16. Juli 2010 aufgenommen. Die Tarifrunde 2010 wird inhaltlich von der Entgeltrunde, der Zukunft der Beschäftigungssicherung und dem Abschluss eines Branchentarifvertrags bestimmt. Der DB-Konzern unterstützt 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 eine Einigung erzielt. Details hierzu finden Sie im Nachtragsbericht.

OFFIZIELLER BAUSTART FÜR ELEKTRIFIZIERUNG DER STRECKE REICHENBACH-HOF

Die 73 km lange Teilstrecke Reichenbach-Hof auf der »Sachsen-Franken-Magistrale« Dresden-Chemnitz-Hof-Nürnberg wird elektrifiziert. Rund 120 Mio. € werden dafür aus dem Konjunk-

turprogramm des Bundes sowie aus EU-, Landes- und Eigenmitteln bereitgestellt. Zum Fahrplanwechsel 2013 soll der elektrische Betrieb zwischen Reichenbach im Vogtland und Hof in Oberfranken aufgenommen werden. Dafür müssen unter anderem rund 3.000 Maste gesetzt und knapp 170 km Gleis mit einer Oberleitung ausgestattet werden. Für die Stromversorgung wird in Hof ein zusätzliches Umrichterwerk gebaut. Wegen der Höhe der Oberleitungen sind neun Straßenbrücken und Fußgängerunterführungen neu zu errichten.

DB BAHNBAU GRUPPE VEREINT BAUGESELLSCHAFTEN DER DB

Im August 2010 wurde die Verschmelzung der DB Bahnbaugruppe GmbH (DBB), der Deutschen Gleis- und Tiefbau GmbH (DGT), der Deutschen Bahn Gleisbau GmbH (DBG) sowie der Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH (Ibb) zur DB Bahnbaugruppe GmbH mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2010 rechtswirksam. Ziel der Zusammenführung der Baugesellschaften der DB Netz AG unter einem Dach ist die strategische Weiterentwicklung der Bahnbaugruppe. Damit werden die gewerkeübergreifende Zusammenarbeit optimiert und zusätzliche Synergieeffekte in der Leistungserbringung erzielt. Das Unternehmen positioniert sich am Markt als Full-Service-Anbieter für Schieneninfrastruktur. Zum Leistungsportfolio gehören die Sparten Oberbau, Ausrüstung, Tief- und Ingenieurbau sowie Maschinentechnik.

DURCHBRUCH BEI BIBRATUNNEL GESCHAFFT

Im Burgenlandkreis wurde der 6,5 km lange Bibratunnel durchschlagen, ebenso der benachbarte 7 km lange Finnetunnel. Der Durchschlag der beiden Tunnel läutete die Bauzeit auf der Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle ein. Die Strecke ist Teil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 und soll im Jahr 2015 in Betrieb genommen werden.

DB NETZ AG UND RFF BAUEN ZUSAMMENARBEIT AUS

Der 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, insbesondere in den Bereichen Fahrplan, Umwelt und Infrastrukturverbesserungen durch Arbeitsgemeinschaften Synergieeffekte zu erzielen und den grenzüberschreitenden Verkehr nachhaltig zu vereinfachen.

»ALTE MAINZER TUNNEL« AUF NEUESTEN TECHNISCHEN STAND GEBRACHT

Die komplett erneuerten Alten Mainzer Tunnel wurden im Oktober offiziell wieder in Betrieb genommen. Die beiden hintereinanderliegenden, durch den Eisgrubeneinschnitt voneinander getrennten Tunnelröhren wurden in rund vierjähriger Bauzeit in ihrem Querschnitt erweitert und erhielten eine neue Stahlbetonschale. Einrichtungen zum Brand- und Katastrophenschutz wurden nachgerüstet. Damit entsprechen die beiden Alten Mainzer Tunnel bezüglich Bautechnik und Sicherheit demselben modernen Standard wie der parallel verlaufende, im Oktober 2003 in Betrieb gegangene Neue Mainzer Tunnel.

GROSSPROJEKT STUTTGART 21 GESTARTET

Im Februar 2010 starteten die Bauarbeiten für das Projekt Stuttgart 21. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, deren Umsetzung die Halbierung der Fahrzeit zwischen Stuttgart und Ulm ermöglicht, die Anbindung an den Flughafen und die Messe an den nationalen und internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr bringt und mit der vollständigen Erneuerung des Bahnknotens Stuttgart die Kapazitäten für einen umweltgerechten, deutlichen Steigerung des Schienenverkehrs im Fern- und Regionalverkehr schafft.

Mit einer abschließenden Bewertung durch den Schlichter 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.

KNAPP 17 MRD. € AUS DEM SONDERVERMÖGEN IN SCHIENENINFRASTRUKTUR DER NEUEN BUNDESLÄNDER INVESTIERT

Die Bundesregierung hat seit Beginn der Bahnreform im Jahr 1994 aus dem Sondervermögen Deutsche Reichsbahn insgesamt rund 17 Mrd. € Investitionsmittel für die Schieneninfrastruktur in den neuen Bundesländern zur Verfügung gestellt. Damit wurden die sogenannten »investiven Altlasten« im Bereich des Sondervermögens vollständig abgebaut. Eines der vorrangigen Ziele im Rahmen der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten war es, den Ausbauzustand, die technische Ausstattung sowie das Produktionsniveau der Eisenbahn in den neuen Bundesländern dem in den alten anzugleichen. Im Fokus standen dabei die Modernisierung von Leit- und Sicherungstechnik, Ingenieurbauwerken, Oberbau und Bahnsteigen sowie Maßnahmen zum Schallschutz. So wurden zum Beispiel das S-Bahn-Netz von Berlin grunderneuert und wiederhergestellt oder die Strecken Leipzig – Chemnitz oder Gotha – Leinefelde ausgebaut. Darüber hinaus wurden auch Maßnahmen im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit vorangetrieben. Ein Beispiel dafür ist die Verbesserung der verkehrlichen Verknüpfung von Berlin über Magdeburg nach Helmstedt.

STARTSCHUSS FÜR ERWEITERUNG DES UMSCHLAGBAHNHOFS REGENSBURG-OST

Um auch zukünftig alle Anfragen nach Umschlagleistungen zu erfüllen, erweitert die DB Netz AG bis Ende des Jahres 2011 den von der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße DUSS mbh (DUSS) betriebenen Umschlagbahnhof Regensburg-Ost. Mit einer Investitionssumme von fast 6 Mio. € stehen zukünftig verlängerte Umschlag- und Zugbildungsgleise, erweiterte Abstellspuren sowie ein neues Terminal- und Dispositionsgebäude zur Verfügung. Die Umschlag- und Abstellkapazitäten werden um 50.000 Ladungen im Jahr gesteigert.

NEUE RHEINBRÜCKE BEI KEHL ZWEIFLEISIG IN BETRIEB GENOMMEN

Im November wurde die neue Rheinbrücke bei Kehl zweifleisig in Betrieb genommen. Mit der Fertigstellung der neuen Rheinbrücke wurde ein erstes Teilstück auf dem deutschen Abschnitt der Schnellbahnverbindung Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland realisiert. Insgesamt wurden 63 Mio. € in das 238 m lange und 3.000 t schwere Bauwerk über dem Rhein, in neue

elektronische Stellwerkstechnik sowie umfangreiche Baumaßnahmen in Kehl investiert. Die Kosten für die Brücke finanzieren mit 75 % Deutschland und mit 25 % Frankreich.

WEITERE MEILENSTEINE ZUR VERBESSERUNG DER BAYERISCHEN SCHIENENINFRASTRUKTUR ABGESCHLOSSEN

Ende des Berichtsjahres wurde der rund 8 km lange Streckenabschnitt Altmühldorf – Ampfing nach dreieinhalbjähriger Bauzeit offiziell in Betrieb genommen. Er ist Teil der Ausbaustrecke ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, die als wichtiges Schieneninfrastrukturprojekt in Bayern zur europäischen Magistrale Paris – Stuttgart – München – Wien – Bratislava gehört. Zugleich wurde die Leit- und Sicherungstechnik auf elektronischen Betrieb umgestellt, der Bahnhof Ampfing barrierefrei ausgebaut und zwei Bahnübergänge durch Eisenbahnüberführungen ersetzt. In den Streckenausbau wurden bislang rund 50 Mio. € investiert. Rund 34 Mio. € davon hat der Bund bereitgestellt.

BAUMASSNAHMEN IM BESTANDSNETZ WEITER IM FOKUS

Die DB Netz AG hat im Berichtsjahr bundesweit erneut umfangreiche Baumaßnahmen im Bestandsnetz geplant und realisiert, um die vorhandene Infrastruktur für das prognostizierte Verkehrsvolumen qualitativ und kapazitiv vorzuhalten. Das Bauprogramm für die Gleis- und Weichenerneuerung sowie weitere Maßnahmen wurden im Rahmen des geplanten Volumens abgeschlossen. Zudem lag die präventive Instandhaltung weiterhin im Fokus der Aktivitäten. Die Baumaßnahmen und deren Einflüsse auf den Zugverkehr wurden langfristig und detailliert geplant, um die Auswirkungen für die Reisenden so gering wie möglich zu halten. Das Konzept der Korridore, in denen Baumaßnahmen gebündelt werden, wurde aufgrund der positiven Erfahrungen aus den Vorjahren im Berichtsjahr mit 60 Korridoren weiterverfolgt. Dabei entwickelte die DB Netz AG für jeden Korridor eigene Baufahrpläne, auf deren Grundlage die Reisenden bereits vor Fahrtantritt umfassend über Fahrplanänderungen informiert wurden. Die DB Netz AG setzte die Erneuerung ihres Schienennetzes mit unverminderter Intensität fort, wobei Hauptstrecken und Bahnknoten weiter im Fokus standen. Dabei wurden rund 1.300 Weichen und mehr als 3.800 km Schienen erneuert sowie 2,5 Mio. Schwellen und 3,5 Mio. t Schotter verbaut.

NEUE STRATEGIE GEGEN FACHKRÄFTEMANGEL

Um den steigenden Bedarf an Fachkräften und Ingenieuren zu decken, geht die DB Netz AG neue Wege. Neben verstärkten Aktivitäten in der Berufsausbildung wird auch auf die Einstellung und Qualifizierung von berufserfahrenen Mitarbeitern, sogenannten »Professionals«, Wert gelegt. So werden zukünftig freie Stellen auch mit ehemaligen Soldaten auf Zeit besetzt. Das haben DB Netz AG und die Wehrbereichsverwaltung in einer Kooperationsvereinbarung beschlossen. Es wurde vereinbart, dass die DB Netz AG die Bundeswehr über Personalbedarf und Anforderungsprofile an zukünftige Mitarbeiter sowie deren Entwicklungsmöglichkeiten informiert. Gleichzeitig ermöglicht die Bundeswehr interessierten Soldaten während und nach der Dienstzeit entsprechende Qualifizierungen.

SOFORTPROGRAMM SEEHAFENHINTERLANDVERKEHR

Das Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr ist Teil des Masterplans Güterverkehr und Logistik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), der nach aktuellem Koalitionsvertrag der Bundesregierung zur Förderung des Logistikstandorts Deutschland weiter umgesetzt werden soll. Dabei umfasst das Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr eine Reihe kleininvestiver Maßnahmen, die im unmittelbaren Einzugsbereich der Seehäfen und in deren Hinterland zur Steigerung der Streckenkapazität führen. Hierzu zählen vor allem zusätzliche Überholgleise und Weichenverbindungen sowie Blockverdichtungen. Im Berichtsjahr wurden die Maßnahmen im Umfeld des Duisburger Hafens abgeschlossen sowie weitere Baumaßnahmen zum Beispiel in Hamm, Bad Hersfeld, Ubf Mannheim und Regensburg mit einem Bauvolumen von zusammen rund 30 Mio. € ausgeführt. Insgesamt umfasst das Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr ein Investitionsvolumen von über 300 Mio. €. Einen Großteil dieser Investitionen trägt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die DB Netz AG stellt mindestens 50 Mio. € aus Eigenmitteln zur Verfügung. Aufgrund der Dauer der Planrechtsverfahren zur Umsetzung der Maßnahmen wurde in der Finanzplanung des BMVBS eine Verlängerung des Sofortprogramms um zwei Jahre bis zum Jahr 2013 hinterlegt.

UMSCHLAGTERMINALS DES KOMBINIERTEN VERKEHRS AUF ERFOLGSKURS

Die von der DUSS betriebenen 24 Umschlagterminals konnten im Berichtsjahr eine deutliche Nachfragesteigerung gegenüber dem durch die weltweite Wirtschaftskrise gekennzeichneten Vorjahr verzeichnen. Mit einem Umschlagvolumen von rund zwei Millionen Ladeeinheiten erreichte die Terminalleistung annähernd das Niveau des Spitzenjahres 2008.

Das Investitionsvolumen in die Terminalinfrastruktur betrug im Berichtsjahr rund 20 Mio. €. Die Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen in den Netzterminals Göttingen und Kornwestheim erfolgte im Herbst 2010. Die ebenfalls im Berichtsjahr begonnenen Ausbauarbeiten in den Terminals München-Riem und Regensburg werden im Jahr 2011 abgeschlossen. Im Rahmen des Konjunkturprogramms II der Bundesregierung werden Anfang 2011 die Ausbauarbeiten in den Terminals Hamburg-Billwerder und Köln Eifeltor sowie der Neubau einer Drehscheibe in Duisburg aufgenommen. Mit diesen Baumaßnahmen werden die Umschlagkapazitäten marktgerecht auf die künftige Nachfrage erweitert.

OPTIMIERUNG DES GÜTERVERKEHRS IN EUROPA

Nach einem lang andauernden Gesetzgebungsverfahren und intensiven Verhandlungen zwischen Europäischem Rat, EU-Parlament und der EU-Kommission ist am 9. November 2010 eine neue EU-Verordnung zur Schaffung eines Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr in Europa (913/2010) in Kraft getreten. Sie hat zum Ziel, die Qualität des europäischen Schienengüterverkehrs zu erhöhen. Erreicht werden soll dies mithilfe von europaweit acht grenzüberschreitenden Verkehrskorridoren und einer stärkeren Koordination der nationalen Netzbetreiber, insbesondere bezogen auf Investitionen, Baustellen, Kapazitäten und Verkehre.

Deutschland ist von drei Korridoren betroffen:

- Rotterdam/Antwerpen – Duisburg – Basel – Mailand – Genua (Korridor 1)
- Oslo/Stockholm – Malmö – Kopenhagen – Hamburg – Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Neapel (Korridor 3)
- Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen – Aachen – Hannover – Berlin – Warschau (Korridor 8)

Für die DB Netz AG besteht die Herausforderung, die Verordnung praktikabel umzusetzen. Dazu werden Konzepte erarbeitet, die den Spagat zwischen der Optimierung des internationalen Schienengüterverkehrs unter Berücksichtigung anderer Verkehrsarten und einer möglichst optimalen Netzauslastung anstreben. Dies

ist gerade in Deutschland – gekennzeichnet durch ein Mischbetriebsnetz mit einem hohen Anteil vertakteter Verkehre – von besonderer Bedeutung.

INNOVATIVE LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN GETESTET

Ziel des DB-Konzerns ist es, mit einem Gesamtkonzept den Schienenverkehrslärm ausgehend vom Jahr 2000 bis 2020 zu halbieren. Zentrales Element hierbei ist das im Jahr 1999 von der Bundesregierung ins Leben gerufene Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes«, das im Berichtsjahr weiter erfolgreich umgesetzt wurde. So konnten im Berichtsjahr unter anderem Schallschutzwände mit einer Länge von rund 53 km fertiggestellt werden, wodurch sich deren Gesamtzahl auf etwa 332 km erhöhte. Zudem wurden bislang insgesamt 43.800 Wohnungen mit Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern ausgestattet.

Ergänzend zum Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes« stellt die Bundesregierung für die Jahre 2009 bis 2011 im Konjunkturpaket II insgesamt 100 Mio. € für die Erprobung innovativer Technologien im Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg bereit. Hierbei wurden in den Jahren 2009 und 2010 deutschlandweit 14 neue und innovative Technologien in rund 90 Einzelmaßnahmen geplant und teilweise bereits umgesetzt. Der Fokus des Programms lag hierbei auf den Lärmbrennpunkten des Schienennetzes, wie zum Beispiel dem Mittelrheintal. Hier wurden mehr als 20 km Gleise mit Schienenstegdämpfern ausgerüstet, mehrere Schienenschmier-einrichtungen in verschiedenen Ortslagen eingebaut, niedrige Schallschutzwände verortet und es konnte bereits eine umfassende Entdröhnung einer Eisenbahnbrücke umgesetzt werden. Weitere Brennpunkte wurden in den Regionen Stuttgart, Berlin, Hamburg, Köln, Leipzig und München ausgemacht. Neben vielen verteilten Einzelmaßnahmen wurden vermehrt neue innovative Technologien wie Lärmschutzwände mit Fotovoltaikaufsatz, transparente C-förmige Schallschutzwände, hochelastische Schienenbefestigungen, verschäumte Schotterbettungen oder Unterschottermatten erprobt. Bereits im Berichtsjahr wurden die Umsetzungen der Maßnahmen auf den Weg gebracht. Bis zum Jahresende 2011 sollen alle Maßnahmen realisiert und lärmseitig gemessen sein.

TECHNOLOGIEMANAGEMENT AUF HOHEM NIVEAU

Die technische Infrastruktur der DB Netz AG bildet eine wesentliche Grundlage für die Geschäftsaktivitäten. Daher werden hohe Anforderungen an die Technik wie optimale Verfügbarkeit, hohes Sicherheitsniveau, Flexibilität für Veränderungen und Neuerungen sowie niedrige Invest- und Betriebskosten gestellt. Betroffen sind hier Technologien in den Bereichen Fahrweg, Leit- und Sicherungstechnik, Informations- und Telekommunikationstechnik. In einer integrierten Technologiestrategie wurden diese Anforderungen konkretisiert und die Umsetzung mit rund 70 Technologieentwicklungsmaßnahmen angestoßen. Im Berichtsjahr wurden sieben Technologiemaßnahmen neu gestartet und für neun die Umsetzung erfolgreich beendet. Schwerpunkte hierbei waren die Reduzierung der Instandhaltungskosten in der Telekommunikation durch die Migration und damit Ersatz von Alttechnik auf neue Mobilfunkverfahren sowie die Verbesserung der Instandhaltungsverfahren, zum Beispiel für Video- und Rettungsanlagen. Des Weiteren wurden Technologien etabliert, mit denen zukünftig die Verfügbarkeit von Fahrwegelementen wesentlich erhöht werden kann. Ermöglicht wurde dies durch hochfeste Werkstoffe für Weichen und Schienenoberflächen sowie innovative Befestigungssysteme für Schienen. Ein weiteres Beispiel für flexible und kostengünstige Technik ist das neue modulare Meldesystem der DB Netz AG, das im Berichtsjahr erfolgreich realisiert wurde und nun sukzessive erweitert wird.

Um den steigenden Anforderungen an die Technologie gerecht zu werden, wurde ein technologieübergreifendes Innovationsmanagement geschaffen. Das Innovationsmanagement ermöglicht zum einen eine strukturierte Identifizierung von technologischen Möglichkeiten aus einem großen Netzwerk von Ideengebern wie zum Beispiel Herstellern von Schlüsseltechnologien oder Hochschulen und stellt zum anderen eine integrierte, das heißt technologieübergreifende Lösungsfindung sicher. Das Innovationsmanagement schließt somit die Lücke zwischen Technologiebetreuung und Strategie mit innovativen Lösungen für Technologie und Prozesse.

INTENSIVERE NUTZUNG DES BESTEHENDEN NETZES DURCH »FREEFLOAT«

Mit dem Ziel, eine intensivere Nutzung des bestehenden Netzes zu erreichen, hat die DB Netz AG im Rahmen des Innovationsprogramms »FreeFloat« im Berichtsjahr unter anderem intensiv an der Erhöhung der Zuglängen im Güterverkehr gearbeitet und eine Verbesserung der Information der EVU zu Baumaßnahmen und ihren Auswirkungen realisiert.

Um die Transportkapazität bei begrenzten Investitionen in die Infrastruktur zu steigern und eine Effizienzsteigerung für Güterverkehrs-EVU zu ermöglichen, wurden für die Relation Padborg (Dänemark) – Maschen die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Betrieb mit 835 m langen Güterzügen geschaffen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 verkehren dadurch auf dieser Relation regelmäßig Züge mit einer Gesamtlänge von 740 m (bisher 650 m). Der angestrebte Betrieb von 835-m-Zügen wird voraussichtlich im Jahr 2011 erfolgen.

Für die Koordination von Baumaßnahmen und den dazugehörigen Fahrplananpassungen wurde ein Verfahren entwickelt, das netzweit die Wechselwirkungen zwischen Baumaßnahmen und die Auswirkungen auf den Fahrplan ermittelt. Dieses Verfahren wurde im Berichtsjahr offiziell eingeführt und kommt unter anderem bei der Kundeninformation zu Großbaustellen im Internet zum Einsatz.

DB NETZ IM REGULATORISCHEN UMFELD

Die DB Netz AG gewährt EVU seit 1994 einen diskriminierungsfreien Zugang zu ihrer Infrastruktur. Beleg hierfür ist, dass das Unternehmen im europäischen Vergleich im IBM-Liberalisierungsindex 2007 den zweiten Rang belegte. Insgesamt ist her-

vorzuheben, dass der DB Netz AG auch im Berichtsjahr kein diskriminierendes Verhalten im Rahmen der Gewährung des Netzzugangs nachgewiesen werden konnte.

Die ihr nach dem Eisenbahnrecht obliegenden weitreichenden Mitteilungspflichten gegenüber der Bundesnetzagentur (BNetzA) hat die DB Netz AG im Berichtsjahr wiederum vollumfänglich erfüllt. In diesem Rahmen wurde die BNetzA jeweils fristgemäß über die beabsichtigte Ablehnung von Trassenanmeldungen für den Netzfahrplan 2010 sowie beabsichtigte Änderungen ihrer Nutzungsbedingungen für den Netzfahrplan 2011 unterrichtet.

Den Schwerpunkt stellte der Abschluss des seit dem Jahr 2007 laufenden Verfahrens zur Überprüfung der Regionalfaktoren dar. Die BNetzA hatte hier zunächst mit Bescheid vom 5. März 2010 deren Anwendung mit Wirkung zum 12. Dezember 2010 untersagt. Dieser Eingriff hätte nicht nur das auf der Verteilung der Regionalisierungsmittel beruhende Finanzierungsgleichgewicht im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) insgesamt, sondern auch die Fortsetzung des Sanierungsprozesses in den Regionalnetzen gefährdet. Vor diesem Hintergrund haben die DB Netz AG und die BNetzA am 16. August 2010 das Verfahren durch einen Vergleich beendet, ohne eine Feststellung zur Rechtmäßigkeit der Regionalfaktoren zu treffen. Die DB Netz AG wird die Anwendung der Regionalfaktoren nunmehr zum 11. Dezember 2011 einstellen und versucht gemeinsam mit den Bundesländern eine adäquate Kompensationslösung bis zum Wirksamwerden der für das Jahr 2014 vorgesehenen Revision des Regionalisierungsgesetzes zu finden.

Abgeschlossen wurde mit Bescheid der BNetzA und des Eisenbahnbundesamts (EBA) vom 25. Februar 2010 auch das Verfahren zur Öffnung der Betriebszentralen (BZ) für EVU, die nicht zum DB-Konzern gehören. Die DB Netz AG bietet diesen nunmehr im Rahmen vorhandener Kapazitäten gegen Entgelt Dispositionsarbeitsplätze in den BZ nach einem an den Trassenangeboten des Netzfahrplans orientierten Vergabemodus an.

Risikobericht

Mit den Geschäftsaktivitäten der DB Netz AG sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt die Geschäftspolitik des DB-Konzerns sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen des Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt bei der DB Netz AG im integrierten Risikomanagementsystem, das an den gesetzlichen Anforderungen ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN ODER VERBESSERTEN MARKT- UND UMFELDBEDINGUNGEN

Ein wesentlicher Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für unsere Kunden. Wir sehen hierin Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Kundenzuspruchs.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln als bisher erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken. Unsere strategische Ausrichtung und unsere Marktposition eröffnen uns hier Chancen, von einer positiveren konjunkturellen Entwicklung zusätzlich zu profitieren.

Als Reaktion auf die Wirtschafts- und Finanzkrise setzt der DB-Konzern mit dem im Vorjahr begonnenen Projekt reACT ein umfangreiches Maßnahmenprogramm um. Wir sehen hierin Chancen, sowohl die aktuelle Situation als auch unsere langfristige Wettbewerbsposition weiter zu verbessern.

Marktbezogene Chancen sehen wir trotz einer anhaltend hohen Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten darin, uns als führender Anbieter auch in schwierigen Zeiten im Wettbewerb behaupten zu können und Marktkonsolidierungen aktiv gestalten zu können.

WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

Zu den Risiken für die DB Netz AG zählen:

→ **Marktrisiken:** Diese ergeben sich im Wesentlichen indirekt, das heißt über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.

→ **Preisrisiken:** Durch die Weitergabe von Rohstoffpreis-, Energie- und Lohnsteigerungen durch unsere Lieferanten sowie durch eine hohe Binnennachfrage infolge der guten Konjunktorentwicklung besteht das Risiko des Preisanstiegs für wesentliche von der DB Netz AG nachgefragte Lieferungen und Leistungen. So ist zum Beispiel der Schienenpreis von der Stahlpreisentwicklung abhängig. Wir reagieren hierauf mit weiterentwickelten Beschaffungskonzepten.

→ **Betriebsrisiken:** Als Infrastrukturbetreiber verfügen wir über ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir mit systematischer Wartung, dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Sicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Für wesentliche Einzelrisiken haben wir bilanzielle Vorsorge getroffen.

→ **Technikrisiken:** Wichtige Rahmenbedingungen für den Betrieb sind zudem die sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen im Bereich der Schieneninfrastruktur. Hier kann der Betrieb bei Abweichungen eingeschränkt oder untersagt werden.

→ **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina und eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten führen zu Projektrisiken, die entweder als eigene Projekte direkt oder durch die vernetzten Produktionsstrukturen mittelbar Auswirkungen auf uns haben. Unser Hauptaugenmerk legen wir weiterhin auf unsere Großprojekte, für die wir im Berichtsjahr weitere Analysen zur Konkretisierung möglicher Risiken durchgeführt haben. Als Konsequenzen identifizierter Risiken leiten wir operative Gegenmaßnahmen ein. Auch Kostenerhöhungen und erwartete Mehraufwendungen beziehen wir mit in unsere Planungsrechnungen ein.

→ **Beschaffungsrisiken:** Durch die DB-konzernweite Bündelung des Einkaufs versucht der DB-Konzern übergreifend Beschaffungsrisiken zu mildern. Je nach Marktconstellation ist es dabei nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen weiterzugeben.

→ **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB-Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geld-

marktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.

- **Rechtliche und vertragliche Risiken:** Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen vielfach Bauprojekte und Immobilien oder Umweltangelegenheiten.
- **Regulatorische und politische Risiken:** Im Schienenverkehr erbringen wir Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Der Zugang zum deutschen Schienennetz ist seit dem Jahr 1994 diskriminierungsfrei möglich. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem auch die einzelnen Komponenten der von der DB Netz AG verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier sind wir in engem Kontakt mit den Regulierungsbehörden.
- **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 die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist neben der mit dem Bund abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Ausbau und die Beseitigung von Engpässen erforderlich.
- **Allgemeine Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt. Zur Absiche-

rung von nicht vermeidbaren Risiken und gemäß dem Sachversicherungskonzept im DB-Konzern schließen wir zudem im gebotenen Umfang Versicherungen ab, um die finanziellen Folgen möglicherweise eintretender Schadensfälle und Haftungsrisiken für unser Unternehmen zu begrenzen.

UMFASSENDES RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die DB Netz AG und ihre Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand der DB Netz AG quartalsweise berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnus auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht.

Im Risikomanagementsystem des DB-Konzerns 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.

BEWERTUNG DER DERZEITIGEN RISIKOPOSITION

Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

Nachtragsbericht

ABSCHLUSS DER TARIFRUNDE MIT DER EVG

Der DB-Konzern hat mit der EVG in der Tarifrunde 2010 eine Einigung erzielt und sich 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.

Ausblick

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen dürfte sich das Wachstum der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft jeweils mit abgeschwächter Dynamik im Jahr 2011 weiter fortsetzen. 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.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2011 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Das uneinheitliche Bild der Weltwirtschaft dürfte im Jahr 2011 erhalten bleiben. In den Industriestaaten werden die Wachstumsraten eher niedriger ausfallen, da strukturelle Probleme zum Beispiel an den Immobilienmärkten noch nicht überwunden sind. Zugleich wird der Druck zur Konsolidierung der Staatsfinanzen weiter zunehmen. Die Exportnationen dürften eine Abschwächung des Wachstums verzeichnen, da die Impulse aus den Schwellenländern vermutlich nachlassen. Abwärtsrisiken resultieren insbesondere aus den fortbestehenden Unsicherheiten an den Finanzmärkten bezüglich der Bonität einer Reihe von Industrienationen.

Das Wachstum der deutschen Wirtschaft dürfte sich im Jahr 2011 infolge der abgeschwächten globalen Erholung verlangsamt fortsetzen. Ende 2011 könnte die deutsche Volkswirtschaft den Vorkrisenstand der gesamtwirtschaftlichen Produktion vom ersten Quartal 2008 wieder erreichen. Der Exportzuwachs dürfte sich im Jahr 2011 im Gleichklang mit dem abgeschwächten Absatzmarktwachstum annähernd halbieren. Die Unternehmensinvestitionen dürften weiter steigen. Die öffentlichen Investitionen hingegen werden, belastet durch das Auslaufen der Konjunkturprogramme und eine angespannte Haushaltslage der Kommunen, kaum noch ausgeweitet werden können und den Anstieg der Anlageinvestitionen trotz der Dynamik im Privatsektor dämpfen. Die privaten Konsumausgaben werden, gestützt von einer steigenden Beschäftigung und einer verbesserten Einkommenssituation, deutlich steigen. Die Arbeitslosigkeit dürfte zurückgehen, allerdings gebremst durch das infolge geänderter

Rahmenbedingungen leicht steigende Arbeitskräfteangebot. Der Preisauftrieb dürfte sich leicht verstärken. Die Energiepreise werden deutlich zulegen, zum einen wegen der verzögerten Reaktion der Gaspreise auf höhere Heizölpreise und zum anderen wegen einer kräftigen Strompreisanhebung zu Jahresbeginn.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Für den deutschen Personenverkehrsmarkt ist im Jahr 2011 erstmals seit über zehn Jahren wieder ein moderates Wachstum des Gesamtmarkts zu erwarten. Dieser Einschätzung liegt zugrunde, dass sich die positiven Konjunkturreffekte im Jahr 2011 durch einen im Vorjahresvergleich kräftigeren Anstieg der Erwerbstätigenzahl und des Privatkonsums sowie die – wenn auch gebremst – weiter ansteigenden Realeinkommen verstärken. 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.

Für den Güterverkehrsmarkt in Deutschland ist im Jahr 2011 nach den beiden durch die Wirtschaftskrise und die dynamische Erholung gekennzeichneten Vorjahren von einer Rückkehr auf einen moderateren Wachstumskurs auszugehen. Mit einer Abschwächung der positiven Konjunkturreffekte wird sich auch die Transportnachfrage wieder normalisieren und der Anstieg der Gesamtverkehrsleistung das durchschnittliche Niveau der Jahre 2003 bis 2008 erreichen. Dabei dürfte sich der Schienengüterverkehr annähernd mit dem Gesamtmarkt entwickeln und seinen Marktanteil entsprechend halten können.

Nach dem deutlichen Wachstum im Jahr 2010 dürfte die Trassennachfrage im Jahr 2011 geringfügig über dem Vorjahresniveau liegen.

ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Im Geschäftsjahr 2011 sind aus den Rahmenbedingungen keine wesentlichen Impulse zu erwarten.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB NETZ AG IM GESCHÄFTSJAHR 2011

Wir werden im Geschäftsjahr 2010 unseren eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzen. Der unternehmerische Fokus liegt auf der Verbesserung der Leistungsqualität. Wir gehen davon aus, dass wir uns mit den bereits abgeschlossenen oder in Umsetzung befindlichen Maßnahmenpaketen und Programmen im laufenden Jahr erfolgreich weiterentwickeln können. Vor dem Hintergrund der Finanzierung unseres Investitionsprogramms ist die mittelfristige Verbesserung unseres Ergebnisses unser vorrangiges wirtschaftliches Ziel. Hierfür setzen wir auch im laufenden Jahr in hohem Maße auf die Wirkung interner Maßnahmen.

Wie bei allen Unternehmen, die am Markt agieren, stehen bei uns die Kunden im Mittelpunkt unserer Anstrengungen. Die Bedürfnisse und Anforderungen der EVU sind Gradmesser für die Leistungsfähigkeit. Erklärtes Ziel ist es daher, ein hochwertiges, auf die Interessen der Kunden abgestimmtes Streckennetz vorzuhalten, zu betreiben und weiterzuentwickeln.

Das Zukunftsprogramm ProNetz werden wir weiter fortführen. Das Baugeschehen wird auf hohem Niveau anhalten. Aufgrund der positiven Erfahrungen aus den Vorjahren werden wir an der korridorbezogenen Bündelung der Baustellen festhalten. Dabei stehen weiterhin die Erneuerung des Oberbaus auf den hoch belasteten Hauptstrecken und Eisenbahnknoten sowie Präventionsmaßnahmen im Vordergrund. Darüber hinaus werden wichtige technologische Neuerungen in Angriff genommen, beispielsweise bei der Erhöhung der Verfügbarkeit der Stellwerke.

Da Prognosen zufolge die Nachfrage nach Verkehrsleistungen insbesondere auf den Hauptstrecken und in großen Bahnknoten mittelfristig weiter ansteigen wird, bleibt die Ausweitung der Trassenkapazitäten bei der DB Netz AG ein wichtiges Unternehmensziel. Die DB Netz AG treibt den erforderlichen Streckenausbau durch den gezielten Einsatz der knappen Investitionsmittel im Bedarfsplan systematisch voran. Das Investitionsprogramm enthält eine Reihe von Großprojekten und schließt insbesondere auch die Anbindung an internationale Verkehrsachsen sowie die Abfuhr des steigenden Mengenvolumens aus dem Seehafenhinterlandverkehr ein.

Bei den Umsatzerlösen wird aus gegenwärtiger Sicht und unter Berücksichtigung der aktuellen Konjunkturindikatoren für das Geschäftsjahr 2011 ein Anstieg im Wesentlichen aufgrund höherer Trassenpreise erwartet. Aufgrund der Fortsetzung der eingeleiteten Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz gehen wir von einer Ergebnisverbesserung im Geschäftsjahr 2011 aus. Die Belastungen aufgrund des Anfang 2011 abgeschlossenen Tarifvertrags sowie die Risiken durch steigende Rohstoffpreise werden die prognostizierte Ergebnisentwicklung dämpfen.

ERWARTUNGEN BEZÜGLICH DER ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2012

In Übereinstimmung mit dem Deutschen Rechnungslegungsstandard 15 geben wir auch eine Einschätzung für das dem laufenden Geschäftsjahr folgende Jahr ab. Diese 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 Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Netz AG oder ihrer Geschäftsfelder 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, so können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Die DB Netz AG übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.



→ Der Durchbruch des Finnetunnels ist ein Teilprojekt des »Verkehrsprojekts Deutsche Einheit« und umfasst den Neubau zweier eingleisiger Tunnelröhren von je 6.970 Meter Länge.

JAHRESABSCHLUSS

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS	24
BILANZ	25
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	26
KAPITALFLUSSRECHNUNG	27
ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS	28
ANHANG	30
ANTEILSBESITZLISTE	44

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung 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 Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht 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 der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. 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 Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 18. Februar 2011

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler
Wirtschaftsprüfer

ppa. Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

Bilanz

AKTIVA

Zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		244	265
Sachanlagen		20.150	20.790
Finanzanlagen		15	15
		20.409	21.070
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	129	115
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	652	626
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		26	45
		807	786
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	11	12
		21.227	21.868

PASSIVA

Zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklage	(7)	6.495	5.858
Gewinnrücklagen	(8)	18	0
		7.280	6.625
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	1.330	1.484
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	11.863	12.942
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	754	817
		21.227	21.868

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
Umsatzerlöse	(13)	4.270	4.124
Bestandsveränderungen	(3)	12	6
Andere aktivierte Eigenleistungen		434	433
GESAMTLEISTUNG		4.716	4.563
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	994	1.581
Materialaufwand	(15)	-1.694	-1.610
Personalaufwand	(16)	-1.728	-1.701
Abschreibungen	(17)	-1.047	-994
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	-828	-791
		413	1.048
Beteiligungsergebnis	(19)	27	16
Zinsergebnis	(20)	-407	-296
ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT		33	768
Außerordentliches Ergebnis	(21)	-76	0
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags übernommener Verlust (Vorjahr abgeführter Gewinn)	(30)	43	-768
JAHRESERGEBNIS		0	0

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
Ergebnis vor Verlustübernahme (Vorjahr Gewinnabführung)		- 43	768
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		1.047	994
Veränderung der Pensionsrückstellungen		87	5
CASHFLOW		1.091	1.767
Veränderung der übrigen Rückstellungen ²⁾		37	- 574
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge		- 24	- 27
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		- 95	- 81
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		4	- 37
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 153	- 134
MITTELZUFLUSS AUS LAUFENDER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT		860	914
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		191	203
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 4.946	- 4.548
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4.322	4.107
Rückzahlungen von Investitionszuwendungen		- 62	- 253
Einzahlungen aus der Aufnahme Zinsloser Darlehen des Bundes		0	10
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		- 338	- 256
Auszahlung für die Tilgung zinspflichtiger Darlehen des Bundes		- 165	- 165
Auszahlungen für den Zugang von konzerninternen Anlagen		- 13	- 25
MITTELABFLUSS AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT		- 1.011	- 927
Auszahlungen durch Gewinnübernahme durch Gesellschafter/ Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter		- 768	- 338
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		592	476
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 318	- 106
Ein-/Auszahlungen von Anleihen und (Finanz-)Krediten		7	- 7
Gesellschaftereinzahlung in die Kapitalrücklage		620	0
MITTELZUFLUSS AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT		133	25
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		- 18	12
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		45	33
FINANZMITTELBESTAND AM JAHRESENDE	(22)	27	45

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

²⁾ 18 Mio. € wurden aufgrund der Erstanwendung des BilMoG aus den Rückstellungen des Vorjahres ergebnisneutral in die Gewinnrücklagen übertragen.

Entwicklung des Anlagevermögens

[in Mio. €]	Anschaffungs- und Herstellungskosten					
	Vortrag zum 01.01.2010	Übertragung von/an Konzerngesell- schaften ¹⁾	Zugänge ²⁾	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2010
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE						
Konzessionen, Rechte und ähnliche immaterielle Vermögensgegenstände	487	0	2	-1	0	488
SACHANLAGEN						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken						
a) Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	3.491	0	32	-7	-68	3.448
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	505	0	14	15	-18	516
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	11.511	0	80	213	-11	11.793
	15.507	0	126	221	-97	15.757
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	14.817	-9	270	125	-128	15.075
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	0	0	0	-	-	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	233	-1	8	5	-4	241
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	878	-2	19	12	-14	893
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.411	0	223	-362	46	2.318
	33.846	-12	646	1	-197	34.284
FINANZANLAGEN						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	-	-	29
2. Beteiligungen	0	-	-	-	-	0
	29	0	0	0	0	29
ANLAGEVERMÖGEN INSGESAMT	34.362	-12	648	0	-197	34.801

¹⁾ Die konzerninternen Übertragungen von netto 7 Mio. € betreffen im Wesentlichen Übertragungen zwischen der DB Netz AG und der S-Bahn Berlin GmbH (-4 Mio. €) sowie Übertragungen zwischen der DB Netz AG und der DB Station&Service AG (-2 Mio. €).

²⁾ In den Zugängen sind mit 17 Mio. € Zugänge aus der Korrektur der Immobilienneuordnung enthalten.

³⁾ Die außerplanmäßige Abschreibung/Verrechnung bei den Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten betrifft mit 123 Mio. € Immobilienrisiken, die seit 2008 aktivisch mit dem Sachanlagevermögen verrechnet werden. Bei den Planungskosten wurde die in den Vorjahren gebildete Rückstellung für Planungskosten (238,8 Mio. €) im Berichtsjahr als Wertberichtigung vom Anlagevermögen abgesetzt.

Vortrag zum 01.01.2010	Übertragung von/an Konzerngesell- schaften ¹⁾	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Außerplan- mäßige Ab- schreibungen/ Verrechnung ³⁾	Umbuchungen	Abgänge	Abschreibungen		Buchwert
						Stand am 31.12.2010	Stand am 31.12.2010	Stand am 31.12.2009
-222	0	-22	-	0	0	-244	244	265
-341	-	0	-127	0	35	-433	3.015	3.150
-236	0	-17	-1	0	8	-246	270	269
-3.448	0	-171	-4	-11	9	-3.625	8.168	8.063
-4.025	0	-188	-132	-11	52	-4.304	11.453	11.482
-8.339	5	-635	-1	9	112	-8.849	6.226	6.478
0	-	0	-	-	-	0	0	0
-156	0	-12	0	0	2	-166	75	77
-536	0	-57	0	2	14	-577	316	342
0	-	-	-239	-	-	-239	2.079	2.411
-13.056	5	-892	-372	0	180	-14.135	20.149	20.790
-14	-	-	-	-	-	-14	15	15
0	-	-	-	-	-	0	0	0
-14	0	0	0	0	0	-14	15	15
-13.292	5	-914	-372	0	180	-14.393	20.408	21.070

Anhang für das Geschäftsjahr 2010

Der Jahresabschluss der DB Netz AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der Fassung des vom Bundesrat verabschiedeten Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) vom 3. April 2009 sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden gegenüber dem Vorjahr aufgrund des BilMoG angepasst. Die wesentlichen Änderungen sind bei der Bewertung von Planvermögen eingetreten sowie im Bereich der Rückstellungen. Die Vorjahreszahlen wurden unter Inanspruchnahme des Wahlrechts gemäß Art. 67 Abs. 8 Einführungsgesetz zum HGB (EGHGB) nicht an die infolge des BilMoG geänderten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angepasst.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

Das Wahlrecht gemäß §248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst erstellter immaterieller Vermögensgegenstände wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) nicht ausgeübt.

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt und erfolgen »pro rata temporis«.

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	5
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5 - 50
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	75
Gleisanlagen	20 - 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 - 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 - 20
Schienenfahrzeuge	10 - 30
Maschinen und maschinelle Anlagen	8 - 15
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 - 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 - 20

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 2.000 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang ausgewiesen.

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert, ausgewiesen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird im Wesentlichen die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- beziehungsweise pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gemäß §246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen.

Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gemäß § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist der § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

Bei der DB Netz AG wird das Planvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (Contractual-Trust-Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen und aus der Bewertung des Planvermögens. Die Pensionsverpflichtungen werden zu dem den garantierten Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Planvermögens angesetzt. Der Saldo aus den Unterschiedsbeträgen des zum 1. Januar 2010 gegenüber den Anschaffungskosten/Buchwerten neu bewerteten Deckungsvermögens und der Schulden von 191 T€ wurde vollständig im außerordentlichen Aufwand erfasst.

Die Erträge aus der Bewertung des Deckungsvermögens zum Zeitwert von 48 T€ sind grundsätzlich abführungsgesperrt. Durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen gemäß § 268 Abs. 8 HGB in ausreichender Höhe ist keine Abführungssperre entstanden.

Die DB Netz AG hat darüber hinaus langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den durch den beauftragten Treuhänder verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine abführungsgesperrten Erträge entstanden.

Bankguthaben sind zu Anschaffungskosten bewertet, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

Pensionsrückstellungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Method; PUC-Methode) unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung des pauschalen durchschnittlichen Marktzinssatzes der Deutschen Bundesbank für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) bewertet. Der zum Bilanzstichtag angewendete Zinssatz beträgt 5,17%. Zum 1. Januar 2010 wurde ein Zinssatz von 5,27% angewendet. Der sich aufgrund der Bewertungsänderungen ergebende Zuführungsbetrag von 70 Mio. € wurde auf den Zeitpunkt der zum 1. Januar 2010 erstmalig verpflichtenden Anwendung berechnet und in voller Höhe im

Geschäftsjahr 2010 als außerordentlicher Aufwand erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen versicherungsmathematischen Parameter per 31. Dezember 2010 sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[in %]	2010
Rechnungszinsfuß	5,17
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwarteter Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	0,00
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (PUC-Methode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre von 4,0% (Vorruhestand und Altersteilzeit) und 4,50% (Jubiläum und Sterbegeld) angewendet.

Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung. Soweit Aufwendungen wahrscheinliche, aber ihrem Eintrittszeitpunkt nach unbestimmte Verpflichtungen gegenüber Dritten darstellen, werden sie bei den sonstigen Rückstellungen bilanziert.

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Künftige Preis- und Kostensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Rückstellungen berücksichtigt. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50% erfasst.

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst.

Sofern sich aus der Neubewertung zum 1. Januar 2010 – gegebenenfalls nach Verrechnung mit dem Deckungsvermögen – eine Erhöhung einer sonstigen Rückstellung ergeben hat, wurde der entsprechende Aufwand vollständig im außerordentlichen Aufwand erfasst. Sofern die Neubewertung zum 1. Januar 2010 – gegebenenfalls nach Verrechnung mit dem Deckungsvermögen – eine Verminderung der Rückstellung zur Folge hatte, die bis spätestens zum 31. Dezember 2024 wieder aufgeholt

werden müsste, wurde von dem Wahlrecht des Art. 67 Abs. 1 Satz 2 EGHGB kein Gebrauch gemacht und die Rückstellung entsprechend aufgelöst. Der Unterschiedsbetrag wurde unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt. Nach dem 1. Januar 2010 angefallene Zuführungen und Auflösungen von Rückstellungen werden im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, Erträge und Aufwendungen aus der Ab-/Aufzinsung werden gesondert im Zinsergebnis ausgewiesen.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden steuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten, Bankguthaben und Verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG).

Die Tätigkeit der zugewiesenen 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 Netz AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

(3) Vorräte

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Hilfs- und Betriebsstoffe	100	98
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	29	17
INSGESAMT	129	115

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 136 Mio. € (im Vorjahr: 127 Mio. €) gebildet.

Abweichend von der in §275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. 19 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagegitter auf den Seiten 28 bis 29 zu entnehmen.

Erhaltene Baukostenzuschüsse von 3.556 Mio. € (im Vorjahr: 2.938 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 133 Mio. € (im Vorjahr: 63 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

Die im Vorjahr passivierten Rückstellungen für Risiken für Planungskosten im Zusammenhang mit dem Verkehrsprojekt »Stuttgart 21« von 239 Mio. € werden entsprechend der Vorgehensweise im Konzernabschluss der DB AG ab dem Geschäftsjahr 2010 als Wertberichtigung aktivisch vom Anlagevermögen abgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 3,3 Mio. € (im Vorjahr: 3,5 Mio. €) verschrottet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

[in Mio. €]	31.12.2010	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2009
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	202	7	210
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	424	5	379
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	1
Sonstige Vermögensgegenstände	25	0	36
INSGESAMT	652	12	626

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 64 Mio. € (im Vorjahr: 61 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 351 Mio. € (im Vorjahr: 347 Mio. €) und Forderungen aus der Ergebnisabführung von Tochtergesellschaften von 28 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €). Zudem beinhalten diese die Forderungen gegen die DB AG aus der Verlustübernahme für das Geschäftsjahr 2010 in Höhe von 43 Mio. € (im Vorjahr: Verbindlichkeit aus Gewinnabführung in Höhe von 768 Mio. €).

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten von 11 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €) werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemieten ausgewiesen.

(6) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der DB Netz AG beträgt 767 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 153.400.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der DB AG gehalten.

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2010 einen Betrag von 6.495 Mio. € aus (im Vorjahr: 5.858 Mio. €).

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat.

Darüber hinaus erfolgte zum 30. Juni 2010 eine Einzahlung in die Kapitalrücklage durch die DB AG gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB von 620 Mio. €.

Weitere 17 Mio. € wurden durch vertraglich vorgesehene Korrekturen der Neuordnung von Immobilien aufgrund neuerer Erkenntnisse zugeführt. Der größte Teil entfällt auf Rückabwicklungen aus dem Aurelis-Paket.

(8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2010 einen Betrag von 18 Mio. € aus (im Vorjahr: – €).

Die im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG vorgenommene Neubewertung von Rückstellungen zum 1. Januar 2010 hatte Auflösungen der Rückstellungen von insgesamt 18 Mio. € zur Folge. Dieser Betrag wurde gemäß Art. 67 Abs. 1 Satz 3 EGHGB unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt.

(9) Rückstellungen

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	271	184
Steuerrückstellungen	12	14
Sonstige Rückstellungen	1.047	1.286
INSGESAMT	1.330	1.484

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 25 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: Zuführung 12 Mio. €).

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation von 11 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Rückzahlungsverpflichtungen	334	353
Verpflichtungen im Personalbereich	247	230
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	75	41
Risiken Oberflächenrisse Schienenkopf	71	40
Unterlassene Instandhaltung	64	65
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	48	40
Prozessrisiken	31	29
Restrukturierungsmaßnahmen	0	30
Risikovorsorge für Projekte	0	239
Übrige Risiken	177	219
INSGESAMT	1.047	1.286

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistung, Tantieme, Altersteilzeit sowie Jubiläumszuwendungen.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Risiken im Zusammenhang mit Grundstücken.

Darüber hinaus ist bei der DB AG zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten gebildet.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen bestehende Deckungsvermögen in Höhe von 1 Mio. € wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen in Höhe von 3 Mio. € verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen in Höhe von 8 Mio. € wird mit der korrespondierenden Rückstellung in Höhe von 8 Mio. € verrechnet.

Die zum Bilanzstichtag des Vorjahres passivierte Risikovorsorge für Projekte von 239 Mio. € wird ab dem Berichtsjahr als Wertberichtigung aktivisch mit dem Anlagevermögen verrechnet.

Gemäß §268 Abs. 8 Satz 3 HGB ist kein abführungsgesperrter Betrag entstanden.

[in T €]	31.12.2010
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	1.250
Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	1.202
Saldo	48
hierfür gebildete passive latente Steuern	-
frei verfügbare Rücklagen	6.513.357
= AUSSCHÜTTUNGSGESPERRTER BETRAG	0

(10) Verbindlichkeiten

[in Mio. €]	31.12.2010	davon mit Restlaufzeit			31.12.2009
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Darlehen des Bundes	3.724	430	1.193	2.101	4.227
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.040	240	-	800	1.033
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	417	405	12	0	375
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6.487	580	3.691	2.216	6.976
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	2	-	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	193	190	3	0	329
davon aus Steuern	14	14	-	-	13
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0
INSGESAMT	11.863	1.847	4.899	5.117	12.941
davon zinspflichtig	7.324	453	3.855	3.016	6.720

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten Darlehensverbindlichkeiten von 6.004 Mio. € (im Vorjahr: 5.412 Mio. €), von denen 5.906 Mio. € (im Vorjahr: 5.161 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Darüber hinaus sind kurzfristige Verbindlichkeiten aus Cashpooling von 190 Mio. € (im Vorjahr: 508 Mio. €), kurzfristige Zinsverbindlichkeiten von 109 Mio. € (im Vorjahr: 93 Mio. €) und kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 184 Mio. € (im Vorjahr: 194 Mio. €) enthalten.

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich um Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

(11) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten von 754 Mio. € (im Vorjahr: 817 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (595 Mio. €; im Vorjahr: 681 Mio. €) auf die in den Jahren 1999 beziehungsweise 2004 erworbenen Rückzahlungsforderungen des Bundes aus zinslosen Darlehen. Der Posten wird in Anlehnung an die Nutzungsdauern der geförderten Anlagen aufgelöst.

Darüber hinaus werden hier erhaltene Aufwandszuschüsse, die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden, sowie Vorauszahlungen auf Erbbaurechts- und Mietverträge ausgewiesen.

(12) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Bestellobligo für Investitionen	4.895	4.877
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	323	411
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	300	386
INSGESAMT	5.218	5.288

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen.

Die zukünftigen Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden wie folgt fällig:

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	81	82
fällig 1 bis 5 Jahre	126	176
fällig über 5 Jahre	116	153
INSGESAMT	323	411

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(13) Umsatzerlöse

[in Mio. €]	2010	2009
Trassenentgelte	4.036	3.887
Örtliche Infrastruktur	233	235
Sonstige Umsatzerlöse	1	1
INSGESAMT	4.270	4.123

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

(14) Sonstige betriebliche Erträge

[in Mio. €]	2010	2009
Leistungen für Dritte	172	170
Mieten und Pachten	130	129
Verkauf von Material und Energie	104	68
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	103	91
Erstattung von Aufwendungen an Anlagen Dritter	90	75
Ausgleichszahlungen nach EWG-VO Nr. 1192/69	75	77
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	72	686
Erträge im Zusammenhang mit dem Anlagevermögen (im Wesentlichen Erträge aus Zuwendungen der öffentlichen Hand)	66	72
Übrige sonstige betriebliche Erträge	182	213
INSGESAMT	994	1.581
davon periodenfremd	178	786

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen des Vorjahres resultierten im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21.

(15) Materialaufwand

[in Mio. €]	2010	2009
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	145	152
Aufwendungen für bezogene Leistungen	279	222
Aufwendungen für Instandhaltungen	1.270	1.236
INSGESAMT	1.694	1.610

Die für selbst erstellte Anlagen bezogenen Lieferungen und Leistungen sind im Materialaufwand erfasst. Die Aktivierung im Anlagevermögen erfolgt über andere aktivierte Eigenleistungen.

(16) Personalaufwand

[in Mio. €]	2010	2009
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	1.009	990
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	395	395
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	28	33
GESAMT	1.432	1.418
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG ¹⁾		
für Arbeitnehmer		
für zugewiesene Beamte	209	198
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	87	85
GESAMT	296	283
davon für Altersversorgung	16	20
INSGESAMT	1.728	1.701

¹⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener

In den Löhnen und Gehältern werden mit 10,7 Mio. € (im Vorjahr: 2,4 Mio. €) übernommene Lohn- und Kirchensteuer für Mitarbeiter ausgewiesen. Diese beinhalten mit 6 Mio. € Aufwendungen aus Lohn- und Kirchensteuernachzahlungen für Vorjahre sowie mit 2 Mio. € weitere bilanzielle Vorsorge.

Die im Geschäftsjahr 2010 gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen von 9 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €) sind gegen die Rückstellungen verrechnet worden.

(17) Abschreibungen

[in Mio. €]	2010	2009
Planmäßige Abschreibungen	914	931
Außerplanmäßige Abschreibungen	133	63
INSGESAMT	1.047	994

(18) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[in Mio. €]	2010	2009
Beratung, Servicefunktionen, Dienstleistungen, Gebühren und Beiträge	286	293
Mieten und Pachten	127	122
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inklusive Programmierung und Systemanalyse	74	72
Zuschüsse zu Anlagen Dritter	70	70
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	8	11
Reise- und Repräsentationskosten	23	21
Drucksachen und Büromaterial	10	10
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	7	12
Sonstige übrige betriebliche Aufwendungen	223	180
INSGESAMT	828	791
davon periodenfremd	8	11

Von den sonstigen übrigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 7 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) sonstige Steuern.

(19) Beteiligungsergebnis

[in Mio. €]	2010	2009
Erträge aus Beteiligungen	-	-
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	28	16
Aufwendungen aus Verlustübernahme	1	0
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	-
INSGESAMT	27	16

(20) Zinsergebnis

[in Mio. €]	2010	2009
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3	3
davon aus verbundenen Unternehmen	1	2
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	-	-
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 410	- 299
davon an verbundene Unternehmen	- 277	- 258
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	- 21	-
Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	-
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	-
INSGESAMT	- 407	- 296

(21) Außerordentliches Ergebnis

Dem außerordentlichen Ergebnis liegen die außerordentlichen Aufwendungen von 76 Mio. € zugrunde. Die außerordentlichen Aufwendungen betreffen den Unterschiedsbetrag aus dem Wechsel der Bewertungsmethode für Pensionsverpflichtungen, Deferred Compensation, Altersteilzeit und Sterbegeldverpflichtungen.

ERLÄUTERUNG ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung entspricht dem vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 2 (DRS 2) Kapitalflussrechnung.

In der Kapitalflussrechnung sind die Zahlungsströme nach den Bereichen laufende Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Innerhalb des Mittelflusses aus laufender Geschäftstätigkeit wird auch der Cashflow vor Steuern ausgewiesen.

(22) Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks).

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG aus dem Cashpooling von 190 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 1.040 Mio. € nicht einbezogen.

SONSTIGE ANGABEN

(23) Mitteilung nach § 20 AktG

Die DB AG hat der DB Netz AG am 20. Juli 1999 nach § 20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

(24) Konzernzugehörigkeit

Die DB Netz AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in den Konzernabschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den nach § 315a Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt wird.

(26) Beschäftigte

[umgerechnet in VZP]	2010		2009	
	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	23.690	23.686	23.736	23.562
Zugewiesene Beamte	10.616	10.334	10.996	10.801
ZWISCHENSUMME	34.306	34.020	34.732	34.363
Auszubildende	1.253	1.551	1.058	1.283
INSGESAMT	35.559	35.571	35.790	35.646

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB-Konzerns zur besseren Vergleichbarkeit in Vollzeitpersonen ausgewiesen. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden demnach entsprechend ihrem Anteil an der tariflichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitpersonen umgerechnet.

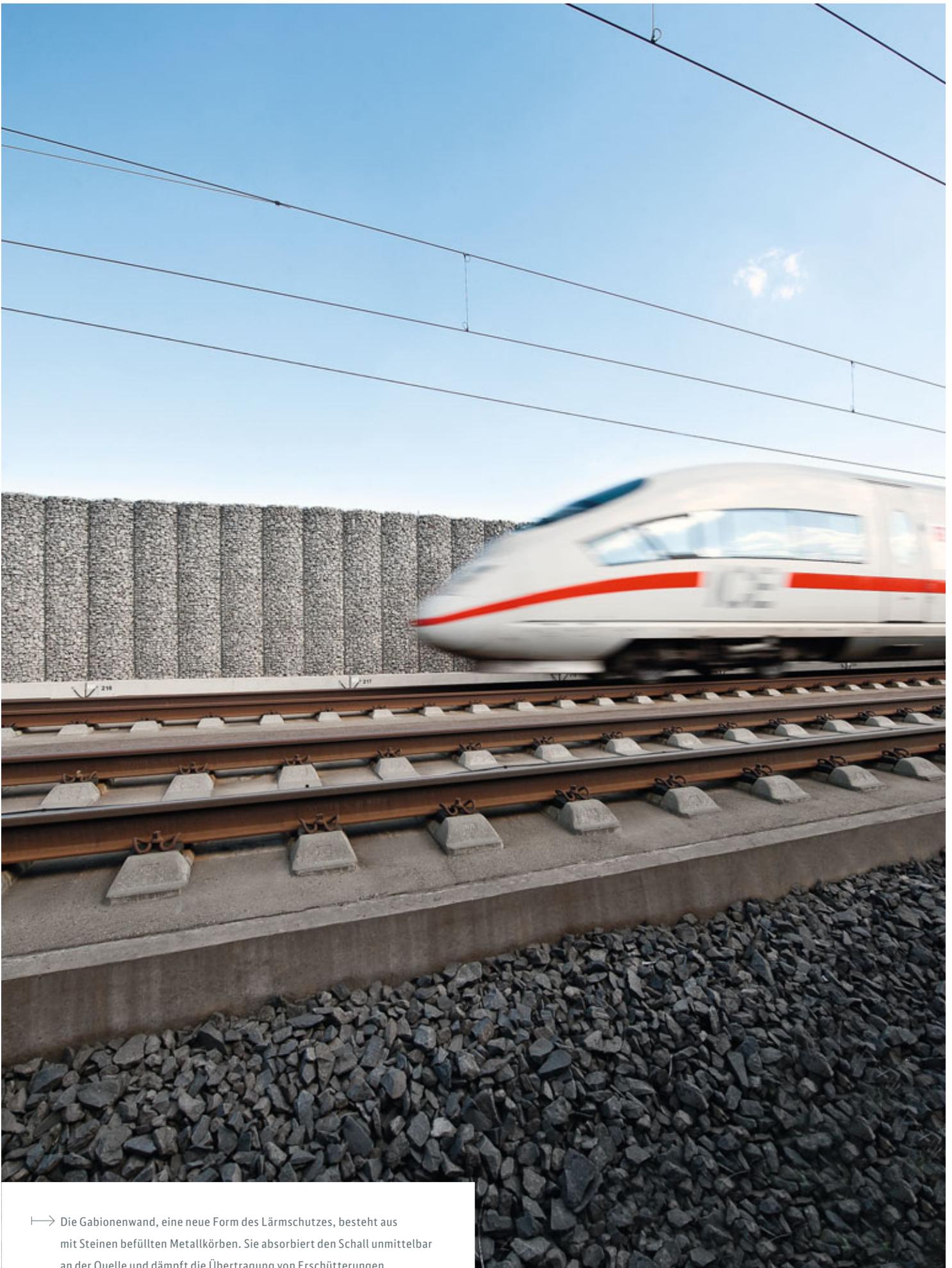
Entsprechend der Befreiungsregelung des § 291 HGB wurde kein Teilkonzernabschluss erstellt.

Der Konzernabschluss der DB AG wird beim elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter www.ebundesanzeiger.de erhältlich.

(25) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist der Anteilsbesitzliste auf Seite 44 zu entnehmen.

Beamte sind in der Regel mit Eintragung der DB Netz AG dieser kraft Art. 2 § 12 ENeuOG zugewiesen worden (»zugewiesene Beamte«). Sie arbeiten für die DB Netz AG, ihr Dienstherr ist das BEV.



→ Die Gabionenwand, eine neue Form des Lärmschutzes, besteht aus mit Steinen befüllten Metallkörben. Sie absorbiert den Schall unmittelbar an der Quelle und dämpft die Übertragung von Erschütterungen.

**(27) Mitglieder und Gesamtbezüge des
Vorstands und des Aufsichtsrats**

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2010 an:

→ **Oliver Kraft**

Ressort Produktion (bis 15. Februar 2010),
Vorsitzender des Vorstands (ab 16. Februar 2010),
Bad Homburg

- a) DB Bahnbau Gruppe GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB Fahrwegdienste GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB ProjektBau GmbH
 - DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (Vorsitz)¹⁾
- b) Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS)
(Vorsitz)¹⁾

→ **Dr. Roland Bosch**

Ressort Finanzen/Controlling DB Netz AG,
Königstein im Taunus
– seit 1. Oktober 2010 –

- a) DB Bahnbau Gruppe GmbH¹⁾
 - DB Energie GmbH
 - DB Fahrwegdienste GmbH¹⁾
 - DB ProjektBau GmbH
 - DB Services Immobilien GmbH
- b) Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS)¹⁾
Danzer AG, Baar/Schweiz (Verwaltungsrat)

→ **Dagmar Haase**

Ressort Vertrieb und Fahrplan,
Bad Homburg
– bis 28. Februar 2010 –

- a) Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS)
(Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

→ **Ralph-Peter Hänisch**

Ressort Produktion,
Templin
– seit 1. März 2010 –

- a) DB Bahnbau Gruppe GmbH¹⁾
 - DB Kommunikationstechnik GmbH

→ **Berthold Huber**

Ressort Personal,
Weilheim

– bis 12. November 2010 –

- a) DB Fahrwegdienste GmbH (Vorsitz)¹⁾
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

→ **Dr. Jörg Sandvoß**

Ressort Vertrieb und Fahrplan,
Darmstadt

– seit 1. März 2010 –

- a) DB Systel GmbH

→ **Harald Stumpf**

Ressort Finanzen und Controlling,
Ober-Mörlen

– bis 30. September 2010 –

- a) DB Station&Service AG
 - DB Energie GmbH
 - DB Fahrwegdienste GmbH¹⁾
 - DB ProjektBau GmbH
 - DB Services Immobilien GmbH
- b) Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS)¹⁾

→ **Hans-Otto Umlandt**

Ressort Personal,
Österdeichstrich

– seit 1. Januar 2011 –

- a) DEVK Pensionsfonds-AG
- b) dbgs GesundheitsService GmbH
 - DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

Als Aufsichtsrat waren bestellt:

↳ **Dr. Rüdiger Grube**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Gechingen

- 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
- b) Arriva Plc., Sunderland (Großbritannien)¹⁾
Deutsche Bank AG (Beirat Geschäftsregion Stuttgart)

↳ **André Wichmann***

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Fachbereichsleiter Infrastruktur Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Falkensee

- a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

↳ **Heinrich Biesel***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Hannover

↳ **Christian Bormann***

Betriebsratsvorsitzender des Wahlbetriebs N.VII.28 der
DB Netz AG,
Weimar-Tröbsdorf

- 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

↳ **Claudia de Andrés-Gayón**

Leiterin Personalsteuerung, Konzernarbeitsmarkt der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

↳ **Dirk Fischer**

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Hamburg

- seit 1. Juli 2010 –
- a) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Beirat)
Studio Hamburg Berlin Brandenburg GmbH (Beirat)

↳ **Dr. Alexander Groß**

Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik im Bundesministerium für
Wirtschaft und Technologie,
Teltow

- a) Hypo Real Estate Holding AG

↳ **Michael Harting**

Leiter der Abteilung Landverkehr im Bundesministerium für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Bornheim

- seit 1. April 2010 –
- a) DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

↳ **Martin Herion***

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Ulm

- a) Sparda-Bank Baden-Württemberg eG

↳ **Hans-Georg Klecker***

Geschäftsstellenleiter Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Bad Essen

- a) C.I.C.S. AG
Comfort Finance AG
S M S Projekt-Consult GmbH
Sparda-Bank Münster eG

↳ **Thomas Kohl**

Abteilungsleiter Eisenbahnen a.D. im Bundesministerium für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Bonn

- bis 31. März 2010 –

↳ **Dr. Ralph Körfgen**

Leiter Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG,
Bad Soden

→ **Ilona Lange***

Angestellte Netzkonzeptionen (I.NVI) bei der DB Netz AG,
Bad Homburg

→ **Ingulf Leuschel**

Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin der
Deutschen Bahn AG,
Ahrensburg

→ **Dr. Richard Lutz**

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Hoppegarten (Mark)
a) Arriva Plc, Sunderland Großbritannien (Board of Directors)¹⁾

→ **Peter Mießen**

Leiter der Abteilung Haushalt (AL II) im Bundesministerium
der Finanzen,
Glienicke
a) Euler Hermes Kreditversicherungs-AG

→ **Marianne Motherby**

Leiterin Recht der Deutschen Bahn AG,
Berlin
– bis 1. Juli 2010 –

→ **Petra Orschekowski***

Betriebsratsvorsitzende des Wahlbetriebs N.I.1 der DB Netz AG,
Mainz

→ **Franz Rackl***

Vorsitzender des Betriebsrats der DB Netz AG,
Allersberg
a) Sparda-Bank Nürnberg eG

→ **Elmar Remmert***

Mitglied des Betriebsrats des Wahlbetriebs N.V.21 der
DB Netz AG,
Hagen

→ **Dr. André Zeug**

Vorsitzender des Vorstands der DB Station&Service AG,
Berlin
a) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

→ **Rainer Zimmermann***

Vorsitzender des Betriebsrats des Wahlbetriebs NDI.I.4 der
DB Netz AG,
Linz am Rhein

* 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.

[in T €]	2010	2009
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	50	48

Die Bezüge von drei der zum Bilanzstichtag tätigen vier Vorstandsmitglieder werden im Rahmen von Managementverträgen durch die DB AG in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Somit entfallen die Angaben nach § 285 Nr. 9 HGB.

Von den im Berichtsjahr ausgeschiedenen drei Vorstandsmitgliedern hatten zwei einen Konzernarbeitsvertrag mit der DB AG.

Ein Mitglied des Vorstands von den zum Bilanzstichtag insgesamt vier Vorstandsmitgliedern erhält seine Bezüge von der DB Netz AG. Für die Angabe dieser Bezüge wird von der Schutzklausel des § 286 Abs. 4 HGB Gebrauch gemacht.

(28) Honorar des Abschlussprüfers

Auf die Angaben zu den Honoraren des Abschlussprüfers der Gesellschaft wurde verzichtet, da diese Angaben im Konzernabschluss der DB AG enthalten sind.

(29) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

(30) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Der ansonsten auszuweisende Jahresfehlbetrag wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser übernommen.

Frankfurt am Main, den 18. Februar 2011

DB Netz AG

Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigenkapital in TLW ¹⁾	Beteiligung in % ⁷⁾
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin ²⁾	28.224	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin ²⁾	2.870	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	1.494	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein ²⁾	2.948	75,00
EEIG Corridor Rotterdam-Genoa EWIV, Frankfurt am Main ^{2),4)}	0	33,33
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),3)}	1.523	24,54
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover ^{2),5)}	1.198	33,33
S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH i. L., Leipzig ^{2),6)}	81	30,00
Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{2),3)}	24	49,00
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2),3)}	137	25,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS; Angabe in Tausend Landeswährung (TLW)

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen (bei EAV-Gesellschaften nur bezogen auf Jahresüberschuss/-fehlbetrag)

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2009

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2008

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2007

⁶⁾ Daten aus Liquidationsschlussbilanz 2004

⁷⁾ Anteile durchgerechnet

Bericht des Aufsichtsrats

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu insgesamt fünf Sitzungen zusammen. Die konstituierende Sitzung des Aufsichtsrats fand am 1. Juli 2010 statt. In den regulären Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Netz AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste



DR. RÜDIGER GRUBE

Vorsitzender des Aufsichtsrats

der DB Netz AG

sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgr und gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Darüber hinaus standen der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu vier Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen einschließlich personeller Angelegenheiten des Vorstands vorbereitet.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats stand laufend in Verbindung mit dem Vorstand und insbesondere dessen Vorsitzendem und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

ARBEITSSCHWERPUNKTE

In seiner außerordentlichen Sitzung am 16. Februar 2010 hat der Aufsichtsrat den geänderten Zuständigkeiten im Vorstand der DB Netz AG sowie der damit verbundenen Änderung des Geschäftsverteilungsplans zugestimmt.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 20. April 2010 den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2009 zur Kenntnis genommen.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 1. Juli 2010 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter, die Mitglieder des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) und des Präsidialausschusses gewählt.

In seiner Sitzung am 3. Dezember 2010 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2011 befasst und den aktuellen Stand der Budgetplanung 2011, der Mittelfristplanung 2012 bis 2015 sowie der langfristigen strategischen Ziele der DB Netz AG zur Kenntnis genommen. Des Weiteren beschloss der Aufsichtsrat die Einführung einer Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der DB Netz AG sowie Modifikationen des bislang gültigen Katalogs der zustimmungspflichtigen Geschäfte gegenüber dem Aufsichtsrat sowie der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Netz AG.

Darüber hinaus beschäftigte sich der Aufsichtsrat im Jahr 2010 intensiv mit den durch die Konjunkturpakete I und II des Bundes geförderten Maßnahmen sowie den Bescheiden der Bundesnetzagentur zu regulierungsrelevanten Themen sowie dem Projekt Stuttgart 21. Ferner befasste sich der Aufsichtsrat mit der Qualität des Netzes und der Pünktlichkeitsentwicklung im Personen- und Güterverkehr und den Bedarfsplaninvestitionen.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG zum 31. Dezember 2010 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Aktiengesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 6. April 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 sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2010 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2010 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Michael Harting wurde im Rahmen der außerordentlichen Hauptversammlung am 24. März 2010 als Nachfolger von Herrn Thomas Kohl, der sein Mandat als Aufsichtsratsmitglied zum 31. März 2010 niedergelegt hat, mit Wirkung zum 1. April 2010 zum Mitglied des Aufsichtsrats und Vertreter der Anteilseignerseite gewählt.

Die Wahl der Arbeitnehmervertreter erfolgte am 11. März 2010. Frau Ilona Lange, Frau Petra Orschekowski und die Herren André Wichmann, Heinrich Biesel, Christian Bormann, Martin Herion, Hans-Georg Klecker, Franz Rackl, Elmar Remmert sowie Rainer Zimmermann wurden erneut bestätigt.

Als Nachfolger für die zum 30. Juni 2010 wegen Beendigung ihrer Amtszeit ausgeschiedenen Mitglieder wählte die Hauptversammlung am 1. Juli 2010 erneut Frau Claudia de Andrés-Gayon und die Herren Dr. Rüdiger Grube, Dr. Alexander Groß, Michael Harting, Dr. Ralph Körfggen, Ingulf Leuschel, Dr. Richard Lutz, Peter Mießen und Dr. André Zeug zu Mitgliedern des Aufsichtsrats und Vertretern der Anteilseignerseite. Herr Dirk Fischer wurde für die mit Ablauf ihrer Amtszeit zum 30. Juni 2010 ausgeschiedene Frau Marianne Motherby in den Aufsichtsrat entsandt.

In seiner konstituierenden Sitzung am 1. Juli 2010 wählte der Aufsichtsrat Herrn Dr. Rüdiger Grube für die Dauer seiner Amtsperiode zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie Herrn André Wichmann für die Dauer seiner Amtsperiode zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Neben dem Aufsichtsratsvorsitzenden und seinem Stellvertreter wurden Herr Michael Harting als Anteilseignervertreter und Herr Heinrich Biesel als Arbeitnehmervertreter in den Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG (Vermittlungsausschuss) gewählt. In gleicher Zusammensetzung wurde der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats besetzt.

Der Aufsichtsrat spricht allen ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

In der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats am 17. September 2010 wurde Herr Dr. Roland Bosch für den Zeitraum vom 1. Oktober 2010 bis zum 30. September 2013 zum Vorstandsmitglied für das Ressort Finanzen/Controlling der DB Netz AG bestellt. Herr Dr. Roland Bosch folgt Herrn Harald Stumpf, der sein Vorstandsmandat mit Wirkung zum 30. September 2010 niedergelegt hat.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 3. Dezember 2010 wurde Herr Hans-Otto Umlandt für den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 31. Dezember 2013 zum Vorstandsmitglied für das Ressort Personal der DB Netz AG bestellt. Herr Hans-Otto Umlandt folgt Herrn Berthold Huber, der sein Vorstandsmandat mit Wirkung zum 12. November 2010 niedergelegt hat.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2010.

Frankfurt am Main, im April 2011

Für den Aufsichtsrat



Dr. Rüdiger Grube
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG



→ Die DB Netz AG investiert jährlich in die Instandhaltung und Verbesserung des Schienennetzes. Die Schweißer kommen am Ende der Bauarbeiten zum Einsatz, um die Schienen zu verschweißen und so das Gleis endgültig fertigzustellen.

IMPRESSUM

DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main
www.dbnetze.com

Die DB Netz AG ist ein Unternehmen des Deutsche Bahn Konzerns.
Der Geschäftsbericht sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet
abrufbar: www.deutschebahn.com/ir, www.deutschebahn.com/presse

REDAKTION

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Telefon: 030 297-64031
Telefax: 030 297-64036
E-Mail: ir@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/ir

GESTALTUNG

Studio Delhi, Mainz

DTP

apu art&publishing, Frankfurt am Main

LITHOGRAFIE

Koch Lichtsatz und Scan, Wiesbaden

DRUCK

ColorDruck Leimen, Leimen



LEKTORAT

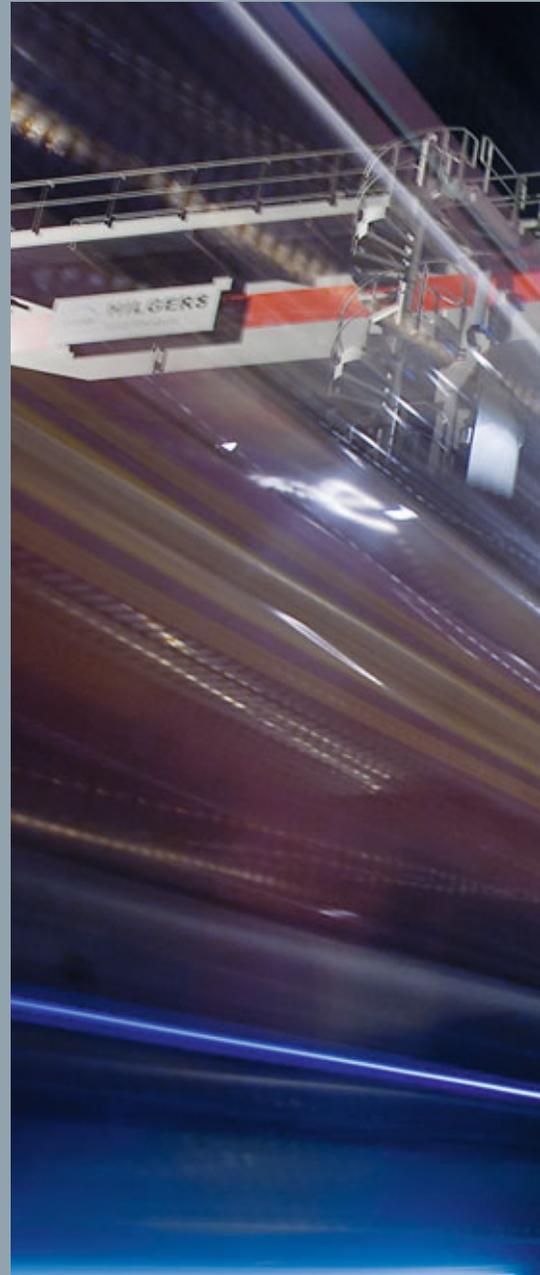
AdvertTEXT, Düsseldorf

FOTOGRAFIE UND BERATUNG

Max Lautenschläger, Berlin

BILDNACHWEIS

Andreas Mann (S. 2)
Matthias Lüdecke (S. 45)



DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main
www.dbnetze.com