

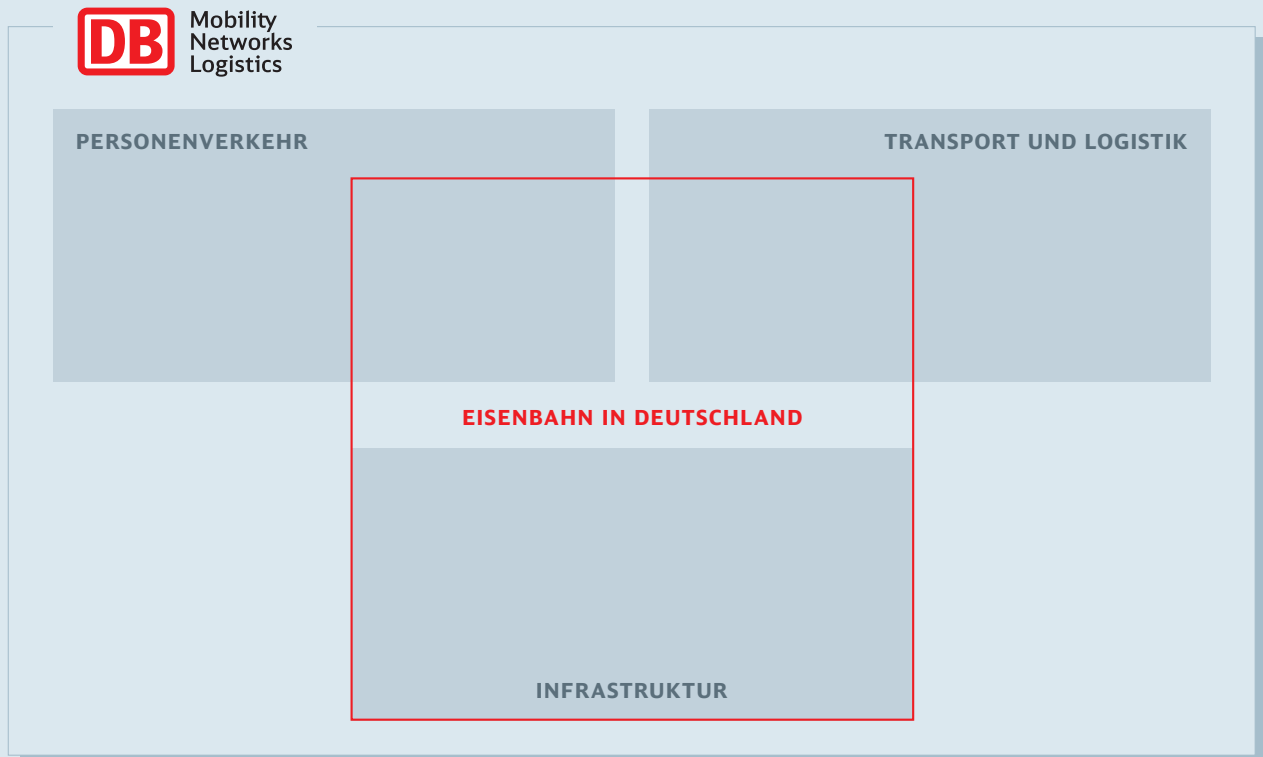


Deutsche Bahn AG
**Lagebericht und
Jahresabschluss 2010**

Organisationsstruktur



Selbstverständnis des DB-Konzerns



INHALT

ORGANISATIONSSTRUKTUR	U2
SELBSTVERSTÄNDNIS DES DB-KONZERNS	U2
IMPRESSUM	U3

01	VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN	2
-----------	--	----------

02	LAGEBERICHT	4
-----------	--------------------	----------

03	JAHRESABSCHLUSS	41
-----------	------------------------	-----------

04	BERICHT DES AUFSICHTSRATS	81
-----------	----------------------------------	-----------



DR. RÜDIGER GRUBE

Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

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

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

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

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

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

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

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

Herzlichst

Ihr



Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

02 LAGEBERICHT

ÜBERBLICK	5
GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN	6
ERTRAGSLAGE	17
FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE	18
STRATEGIE	20
NACHHALTIGKEIT	24
TECHNIK UND EINKAUF	26
WEITERE INFORMATIONEN	28
RISIKOBERICHT	29
BERICHT DES VORSTANDS ÜBER BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN	34
NACHTRAGSBERICHT	34
PROGNOSEBERICHT	35

Überblick

- ↳ **Positive Effekte aus spürbarer Erholung der Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2010**
- ↳ **Operative Entwicklung des DB-Konzerns wieder positiv**
- ↳ **Wegfall von Sondereffekten belastet Ergebnisentwicklung**

In der Konzernstruktur des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) haben die Deutsche Bahn AG (DB AG) und die DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) – eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB AG – beide die Funktion einer konzernleitenden Managementholding. Seit der erfolgten Umstrukturierung im Jahr 2008 führt die DB AG die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Energie und DB Netze Personenbahnhöfe direkt. Die übrigen Geschäftsfelder sind in dem Teilkonzern DB Mobility Logistics unter der Führung der DB ML AG gebündelt und werden dort geführt. Eine enge Abstimmung zwischen den Vorständen der DB AG und der DB ML AG wird durch die Personenidentität der Mitglieder des Vorstands in den konzernübergreifenden Ressorts sichergestellt. Die operativen Geschäftsaufgaben werden von den Geschäftsfeldern wahrgenommen. Komplettiert wird die Struktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen.

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wird maßgeblich durch die Entwicklung des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) geprägt. Im Berichtsjahr konnte der DB-Konzern in allen relevanten Märkten wieder deutliche Volumenzuwächse erzielen und damit seinen im Vorjahr infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise unterbrochenen Wachstumskurs fortsetzen. Die Ergebnisentwicklung des DB-Konzerns war im Berichtsjahr insgesamt positiv, allerdings etwas gedämpft durch die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit, die sehr ungewöhnlichen Wetterlagen sowie deutlich gestiegene Instandhaltungsaufwendungen für Fahrzeuge und Infrastruktur.

Der DB-Konzern konnte insgesamt zwar Verbesserungen in Umsatz und bereinigtem operativem Ergebnis gegenüber dem Vorjahr erzielen, aber insbesondere aufgrund des Wegfalls von Sondereffekten im Berichtsjahr bei der DB AG und der Tochtergesellschaft DB Netz AG konnte sich diese positive Entwicklung des DB-Konzerns nicht auf die Entwicklung der DB AG übertragen, sodass das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit deutlich zurückging.

Geschäfts- und Rahmenbedingungen

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

VERÄNDERUNGEN IM DB-KONZERN

Veränderungen im Vorstand der DB AG

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

Diethelm Sack hat sein Mandat als Vorstandsmitglied der DB AG, zuständig für das Ressort Finanzen/Controlling, mit Wirkung zum 31. März 2010 niedergelegt. Ihm folgte Dr. Richard Lutz nach, der mit Wirkung zum 1. April 2010 für die Dauer von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands der DB AG bestellt wurde. Dr. Richard Lutz ist zudem zum Vorstandsmitglied für das Ressort Finanzen/Controlling der DB ML AG bestellt worden.

Akquisition des britischen

Personenverkehrsunternehmens Arriva

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

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

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

Änderungen in der Geschäftsfeldstruktur des DB-Konzerns

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

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

Corporate Governance Bericht

Der → *Corporate Governance Bericht* [2], der auch den Vergütungsbericht enthält, ist Bestandteil des Konzernlageberichts im Geschäftsbericht des DB-Konzerns.

[1] → Seite 6

[2] → *Geschäftsbericht 2010 DB-Konzern Seite 28 ff.*

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

BIP-Entwicklung im Zeichen der Wirtschafts- und Finanzkrise

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

¹⁾ Summe ausgewählter Industrie- und Schwellenländer.

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

Quelle: Consensus Forecasts, FERI, Statistisches Bundesamt

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

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

Nachholeffekten und günstigen Refinanzierungsbedingungen für Unternehmen kräftig ausgeweitet. Vom Außenhandel kamen kaum Impulse, da die Importe etwas stärker zulegten als die Exporte.

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

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

Im Euro-Raum nahm das BIP um etwa 1,7% zu. Der Zuwachs ist maßgeblich auf die starke Entwicklung in Deutschland zurückzuführen. Belastet wurde die Erholung europaweit vor allem durch das Auslaufen der Konjunkturprogramme und die Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Staatsfinanzen. Positive Impulse gingen vom niedrigen Zinsniveau auf den privaten Konsum und die Anlageinvestitionen aus. In Frankreich erholte sich die Wirtschaft mit einem stetigen, im Vergleich der Euro-Länder aber nur durchschnittlichen Tempo von der Rezession. Trotz hoher Arbeitslosigkeit und einer schwachen Entwicklung der verfügbaren Einkommen wurden die privaten Konsumausgaben ausgeweitet und leisteten einen positiven Wachstumsbeitrag. Die Bruttoanlageinvestitionen erholten sich im Jahresverlauf zwar moderat, blieben im Gesamtjahr aber noch unter dem Vorjahresniveau. Die Exporte legten im Einklang mit der Erholung des Welthandels kräftig zu. Auch die Importe stiegen deutlich. In Großbritannien belasteten eine ausgeprägt restriktive Fiskalpolitik und die Eintrübung des außenwirtschaftlichen Umfelds die konjunkturelle Erholung. Trotz der nur sehr moderat gestiegenen Realeinkommen und einer kaum verbesserten Lage am Arbeitsmarkt wurden die privaten Konsumausgaben aufgrund von Vorzieheffekten infolge der Anfang 2011 geplanten erneuten Mehrwertsteuererhöhung ausgeweitet.

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

In Deutschland verzeichnete das BIP mit 3,6% von den Staaten des Euro-Raums den stärksten Anstieg. Die deutsche Wirtschaft profitierte besonders vom starken Anstieg des Welt Handels. Im Jahresverlauf gewann die Erholung zunehmend an Breite. Neben dem Außenhandel, der in zweistelliger Größenordnung 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 deutliche Produktionszuwächse. Von der positiven Entwicklung bei wichtigen Abnehmern profitierte auch die Stahlbranche mit einem Produktionsplus von gut 34% auf knapp 44 Mio. t. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt hat sich im Zuge der wirtschaftlichen Erholung kontinuierlich verbessert. Erwerbstätigkeit und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung lagen ab Mai 2010 über dem Vorjahresniveau, wobei die Kurzarbeit stetig zurückging. Die Beschäftigung stieg im Jahresdurchschnitt um rund 0,5% an. Die gute Arbeitsmarkt- und Einkommenssituation stützte den privaten Konsum, der leicht anholte. Die Lebenshaltungskosten lagen, bedingt durch stark gestiegene Preise für Mineralölprodukte, um 1,1% über dem Vorjahr. Die Kraftstoffpreise stiegen gegenüber dem Vorjahr um gut 11%.

Zweigeteilte Entwicklung am Energiemarkt

Im Berichtsjahr zeigte sich die Entwicklung am Energiemarkt heterogen. Die international gehandelten Produkte wie Rohöl und Kohle entwickelten sich anders als die national beziehungsweise regional gehandelten wie Strom und Emissionsrechte. Getrieben von einem überraschend starken Wachstum der Weltwirtschaft setzten die Preise für Rohöl und Kohle ihren Anstieg unterjährig fort, während die Terminpreise am deutschen Strommarkt einen Rückgang aufwiesen.

Wurden die Preise für Rohöl in der ersten Jahreshälfte 2010 im Wesentlichen von der allgemeinen Stimmung an den Finanzmärkten geprägt, traten in der zweiten Jahreshälfte 2010 die Fundamentaldaten wieder stärker in den Vordergrund. Zwar war

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

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

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

Euro in der Belastungsprobe

Nachdem im Vorjahr die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise in erster Linie die Kreditinstitute belastete, verlagerten sich die Probleme im Berichtsjahr in Richtung einzelner Staaten. Infolge von Konjunkturprogrammen, zahlreichen Garantiezusagen und Kapitalaufstockungen für Kreditinstitute durch die jeweiligen Staaten traten auch bei einzelnen Staaten Refinanzierungsprobleme auf. Im ersten Halbjahr 2010 fiel der Wert des Euro von 1,43 USD bis auf 1,19 USD. Nachdem die Euro-Staaten gemeinsam mit der Europäischen Zentralbank und dem Internationalen Währungsfonds eine drohende Zahlungsunfähigkeit

Griechenlands verhindern konnten, kehrte zu Beginn der zweiten Jahreshälfte 2010 das Vertrauen in den Euro zurück und ließ ihn erneut auf Werte über 1,40 USD steigen. Unterstützt wurde diese Entwicklung durch eine weitere geldpolitische Lockerung in den USA. Im weiteren Jahresverlauf 2010 gerieten jedoch vor allem Griechenland, Irland, Portugal und Spanien zunehmend unter Refinanzierungsdruck. Eine Verschärfung der Spekulationen um die Finanzlage Irlands und Portugals löste weitere Rückgänge des Euro im Berichtsjahr aus. Bis zum Jahresende 2010 gab der Euro wieder bis auf 1,34 USD nach.

Rentenmärkte im Zeichen der Staatsschuldenkrise

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

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

POLITISCHES UMFELD

Über Regulierungsthemen und die Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens im Eisenbahnsektor berichtet der DB-Konzern auch in seinem jährlichen *Wettbewerbsbericht* [1].

Regulatorisches Umfeld für den Schienenverkehr in Deutschland

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

NEUES STATIONSPREISSYSTEM AB DEM JAHR 2011

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

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

REGIONALFAKTOR ENTFÄLLT ZUM FAHRPLANJAHR 2012

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

BAHNSTROMFERNLEITUNGSPREISE FALLEN UNTER ENERGIEWIRTSCHAFTSRECHT

Am 9. November 2010 hat der Bundesgerichtshof letztinstanzlich entschieden, dass die Nutzungsentgelte für Bahnstromfernleitungen nach dem Energiewirtschaftsrecht zu regulieren sind. Die DB Energie GmbH muss daher ihre Netznutzungsentgelte –

[1] → www.db.de/wettbewerbsbericht

[2] → www.dbnetze.com

rückwirkend ab Oktober 2005 – von der BNetzA genehmigen lassen, wobei die Behörde die Entgelte anhand der energiewirtschaftsrechtlichen Maßstäbe prüfen wird. Zur Erfüllung der Vorgaben des Regulierungsregimes ist es für die DB Energie GmbH erforderlich, sich auf umfassende Meldeverfahren einzustellen, die das Energiewirtschaftsrecht verlangt.

GUTACHTEN ZUR BESTIMMUNG DER KAPITALKOSTEN IM EISENBahnINFRASTRUKTURBEREICH

Um im Rahmen der Entgeltregulierung künftig die zulässige Höhe von Zugangsentgelten besser bestimmen zu können, hat die BNetzA im Mai 2010 ein von ihr beauftragtes Gutachten zur »Bestimmung der Kapitalkosten im Eisenbahninfrastrukturbereich« zur Konsultation vorgelegt. Wir haben uns am Konsultationsverfahren beteiligt und ein *→ Gutachten des unabhängigen Beratungsunternehmens NERA Economic Consulting [1]* in Auftrag gegeben, das im Juni 2010 zusammen mit einer Stellungnahme veröffentlicht wurde. Ziel der Gutachten ist die Ableitung von Renditen, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zur Deckung der Kapitalkosten verdienen darf. Die Gespräche mit der BNetzA werden im Laufe des Jahres 2011 fortgesetzt.

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

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

Weiterentwicklung des relevanten Rechtsrahmens

NEUFASSUNG DES ERSTEN EISENBahnPAKETS

Die Europäische Kommission hat am 17. September 2010 einen Vorschlag für die Neufassung (»Recast«) des ersten europäischen Eisenbahnpakets vorgelegt. Der Richtlinienvorschlag enthält unter anderem eine Verschärfung der Regulierung von Serviceeinrichtungen, eine Erweiterung der Kompetenzen der Regulierungsbehörden sowie detaillierte Vorgaben zu Infrastrukturfinanzierung und Trassenentgelten. Eine weitere Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs ist nicht vorgesehen. Derzeit läuft das Gesetzgebungsverfahren in Rat und Europäischem Parlament (erste Lesung). Mit einer Verabschiedung der Richt-

linie ist im Laufe des Jahres 2011 zu rechnen. Aus unserer Sicht ist der Recast grundsätzlich zu begrüßen, da er zur Schaffung einheitlicher europäischer Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr beiträgt. Es ist allerdings darauf zu achten, dass keine unverhältnismäßigen Eingriffe in die Haushaltshoheit der Mitgliedsstaaten und die unternehmerische Unabhängigkeit der Eisenbahnunternehmen erfolgen.

LIBERALISIERUNG DES SCHIENENPERSONENVERKEHRS

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

VERORDNUNG FÜR EIN EUROPÄISCHES SCHIENENGÜTERVERKEHRSNETZ

Am 9. November 2010 ist die EG-Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr in Kraft getreten. Darin wird die DB Netz AG verpflichtet, sich innerhalb der nächsten drei bis fünf Jahre auf drei europäischen Güterverkehrskorridoren an der Errichtung international besetzter Leitungsstrukturen zu beteiligen, in denen vor allem das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement sowie die Investitions- und Baustellenplanung grenzüberschreitend besser koordiniert werden sollen.

Kritisch ist dabei, dass Trassen für den internationalen Güterverkehr frei gehalten werden müssen, ohne dass eine entsprechende Inanspruchnahme sichergestellt wird. Dies kann zu einer deutlichen Verminderung der Netzkapazität durch die fehlende Verfügbarkeit von Trassen für andere Güter- oder Personenverkehre führen und zudem bei Nichtnutzung entsprechende Mehrkosten verursachen. Diese Regelungen können erhebliche Auswirkungen auf die Koordinierung zwischen den europäischen Infrastrukturbetreibern und die zukünftige Fahrplangestaltung im Personen- und Güterverkehr haben. Die EU-Kommission arbeitet derzeit an einem Umsetzungshandbuch zur Anwendung

[1] *→* www.db.de/nera

der Verordnung, das sie im ersten Quartal 2011 verabschieden möchte. Die DB Netz AG arbeitet intensiv daran, die negativen Auswirkungen der Verordnung auf den Betrieb zu begrenzen.

VERKEHRSPOLITISCHE STRATEGIE DER EU-KOMMISSION BIS 2020

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

NEUE LEITLINIEN ZUM TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRNETZ

Die EU-Kommission hat eine grundlegende Neuausrichtung ihrer bisherigen Politik zur Entwicklung eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) eingeleitet. Im ersten Halbjahr 2011 sollen hierzu neue Leitlinien veröffentlicht werden, in denen das TEN-V und die Kriterien für die Auswahl der Projekte neu

festgelegt werden. Beabsichtigt sind eine bessere Integration aller Verkehrsträger, unter anderem durch den Einbezug intermodaler Schnittstellen (beispielsweise Häfen, Flughäfen), neue Grundsätze zum zielgerichteten Einsatz von EU-Fördermitteln und eine stärkere Konzentration auf ein neu zu definierendes sogenanntes Kernnetz.

AUSGESTALTUNG DES EMISSIONSHANDELS AB 2013

Im Mai 2009 traten die Änderungen der Emissionshandels-Richtlinie 2003/87/EG in Kraft (RL 2009/29/EG). Demnach muss die Stromwirtschaft ihre Zertifikate ab dem Jahr 2013 in vollem Umfang ersteigern. Neben der heute schon bestehenden Belastung erhöht sich für den elektrisch betriebenen Schienenverkehr durch diese vollständige Versteigerung ab dem Jahr 2013 die Abgabenlast aus dem Kohlenstoffdioxid-(CO₂-)Emissionshandel weiter. Der Traktionsstrom wird sich dadurch nochmals erheblich verteuern. Andere Verkehrsträger sind vom CO₂-Emissionshandel nicht oder nur in weitaus geringerem Maße betroffen: Der Straßenverkehr und die Schifffahrt unterliegen nach wie vor nicht dem CO₂-Emissionshandel, obwohl auch sie CO₂ emittieren. Nur der Flugverkehr innerhalb der EU sowie von und nach Europa wird ab dem Jahr 2012 aufgrund der Richtlinie 2008/101/EG in den CO₂-Emissionshandel einbezogen werden, allerdings müssen nur 15% der CO₂-Zertifikate ersteigert werden.

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Personenverkehr

DEUTSCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

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

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

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

Während der Nachfrageanstieg im Schienenpersonen- und im innerdeutschen Luftverkehr durch die positiven konjunkturellen Rahmenbedingungen wie den Anstieg der Erwerbstätigenzahlen und des verfügbaren Realeinkommens begünstigt wurde, setzte

der Öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) seinen Abwärtstrend fort. Der marktdominierende Motorisierte Individualverkehr (MIV) konnte trotz der um gut 11% höheren Kraftstoffpreise und der infolge des Sondereffekts durch die Abwrackprämie um rund ein Viertel zurückgegangenen Kraftfahrzeugverkäufe das Vorjahresniveau halten. Als einziger Verkehrsträger konnte die Schiene im Jahr 2010 ihren intermodalen Marktanteil ausbauen.

Der Schienenpersonenverkehr in Deutschland konnte gegenüber dem Vorjahr deutliche Zuwächse bei der Verkehrsleistung verzeichnen. Die Nachfrage bei den Gesellschaften des DB-Konzerns hat in einem positiven Marktumfeld um 2,2% gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Dies resultierte zum einen aus der guten Akzeptanz unserer Angebots- und Fahrplanmaßnahmen sowie der positiven Entwicklung der internationalen Verkehre und zum anderen aus den Beeinträchtigungen im Luftverkehr infolge der Aschewolken im Frühjahr 2010 und der strengen winterlichen Witterung zu Beginn und Ende des Berichtsjahres.

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

Die Verkehrsleistung im ÖSPV ist erneut leicht gesunken und lag um 0,5% unterhalb des Vorjahresniveaus. Der Linienverkehr konnte trotz zurückgehender Ausbildungsverkehre seine Nachfrage steigern, unter anderem aufgrund von Verkehrsverlagerungen von der S-Bahn Berlin auf die Berliner Verkehrsbetriebe. Das Gesamtergebnis wurde jedoch durch den rückläufigen Gelegenheitsverkehr gedämpft, der rund ein Drittel der Verkehrsleistung ausmacht. Die Verkehrsleistung bei unseren Busgesellschaften in Deutschland folgt dieser Gesamtmarktentwicklung. Der langjährige Abwärtstrend im ÖSPV führte zu einer Verringerung des Marktanteils auf 9,5%.

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

EUROPÄISCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

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

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

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

Die negativen Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise auf den Schienenpersonenverkehrsmarkt waren in einigen europäischen Staaten auch im Jahr 2010 noch spürbar. So hatte die spanische Staatsbahn Renfe einen weiteren Leistungsrückgang um rund 3% zu verzeichnen. In Spanien erreichte die Arbeitslosenquote einen Spitzenwert von etwa 20% und hat sich somit innerhalb von drei Jahren mehr als verdoppelt. Anders stellte sich die Situation in Großbritannien dar, dem nach Frankreich und Deutschland drittgrößten Schienenpersonenverkehrsmarkt in Europa. Nachdem die Verkehrsleistung im Vorjahr annähernd stagnierte, zeigte sich im Berichtsjahr trotz der nur verhalten gestiegenen Realeinkommen und einer kaum verbesserten Lage am Arbeitsmarkt ein kräftiger Leistungsanstieg im mittleren einstelligen Bereich.

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

In den bereits stark liberalisierten Schienenmärkten in Dänemark und Schweden zeigte sich eine andere Entwicklung. Die dänische Wirtschaft konnte, unter anderem getragen von einer Ausweitung des Privatkonsums, um etwa 2% wachsen. Die Beschäftigungsrückgänge schwächten sich im Jahresverlauf ab und die Arbeitslosenrate ging leicht zurück. Dennoch konnte

der Schienenpersonenverkehr seine Verkehrsleistung im Jahr 2010 nicht steigern; das Leistungsniveau blieb annähernd auf dem Vorjahresniveau. Die schwedische Wirtschaft hat sich nach der Krise auf breiter Front erholt. Das BIP ist um gut 4% gestiegen, wobei neben dem privaten und staatlichen Konsum auch aus der Investitionstätigkeit und dem Außenhandel kräftige Wachstumsbeiträge kamen. Während der Konjunkturaufschwung

positive Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt hatte und die Beschäftigung in der zweiten Jahreshälfte stetig zunahm, spiegelte sich diese Entwicklung nicht in der Verkehrsleistung des Schienenpersonenverkehrs wider, die im Jahr 2010 hinter dem Niveau des Vorjahres zurückblieb, was unter anderem an hohen Zugausfällen infolge des strengen Winters zum Jahresbeginn 2010 lag.

Güterverkehr

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

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

¹⁾ DB Schenker Rail Deutschland AG und RBH Logistics GmbH.

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

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

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

Nachdem der Schienengüterverkehr bereits zum Jahresende 2009 wieder ein leichtes Plus verzeichnen konnte, hat die Erholung im Jahr 2010 spürbar an Dynamik gewonnen. Nach monatlichen Wachstumsraten von bis zu 25% stieg die Verkehrsleistung um 12% auf 107,3 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) an. Nach dem Einbruch im Vorjahr um 17,1% liegt das Leistungsvolumen aber noch um gut 7% unter dem Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2008. Getragen wurde das Wachstum vor allem von der überdurchschnittlichen Entwicklung der in der Krise besonders stark eingebrochenen Container- und Montanverkehre (Steinkohle/Koks, Erze, Stahl, Schrott). Die Zuwächse bei diesen Transporten machen bereits fast 90% des Leistungsanstiegs bei den Güterbahnen in Deutschland aus. Dabei wurde im Kombinierten Verkehr (KV) Schiene/Straße, der im Jahr 2009 um knapp 13,5% zurückgegangen war, mit einem Zuwachs von gut 18% das Vorkrisenniveau bereits wieder überschritten. Gestützt wurde diese Entwicklung durch den starken Außenhandel, den kräftigen Produktionsanstieg wichtiger Branchen und Angebotsausweitungen. Die Erholung spiegelte sich sowohl im maritimen als auch im kontinentalen KV wider. Während die Bereiche Automotive und Düngemittel ebenfalls stark zulegen konnten, zeigte sich die Entwicklung bei den landwirtschaftlichen Produkten, den Nahrungs- und Genussmitteln sowie den Mineralölprodukten und den Baustoffen schwach.

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

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

Die Erholung im Straßengüterverkehr (deutsche und ausländische Lkw – inklusive Kabotageverkehren in Deutschland) fiel im Jahr 2010 mit einem Anstieg der Verkehrsleistung um etwa 5,4% leicht unterdurchschnittlich aus. Unter anderem war der positive Basiseffekt nach dem vergleichsweise moderaten Rückgang im Vorjahr nicht so stark. Darüber hinaus wirkten sich witterungsbedingte Einschränkungen in der Baubranche im ersten Quartal sowie zum Ende des Jahres 2010 belastend aus. Auch die schwache Entwicklung in anderen wichtigen Bereichen wie zum Beispiel bei den Nahrungs- und Genussmitteln dämpften den Nachfrageanstieg. Nachdem die ausländischen Lastkraftwagen, die die grenzüberschreitenden Verkehre dominieren, im Vorjahr aufgrund der Einbrüche im Außenhandel überdurchschnittlich stark zurückgegangen waren, kehrte sich die Situation im Berichtsjahr wieder um. Mit einem Leistungsanstieg um etwa 10% entwickelten sie sich wie bereits vor der Krise wieder deutlich stärker als ihre deutschen Wettbewerber. Vor allem Lastkraftwagen aus dem südosteuropäischen Raum, die im Vorjahr hohe zweistellige Verluste verzeichnet hatten, konnten gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr ihre Fahrleistung auf dem mautpflichtigen Straßennetz in Deutschland teilweise weit überdurchschnittlich steigern. Der Marktanteil der Straße, der im Vorjahr noch um gut 1 Prozentpunkt auf über 71% ausgebaut werden konnte, ging im Jahr 2010 auf 70,1% zurück.

Nachdem die Erholung in der Binnenschifffahrt, die zum Jahreswechsel 2009/2010 eingesetzt hat, bereits im Februar 2010 witterungsbedingt erneut unterbrochen wurde und ein Leistungseinbruch um über 18% zu verzeichnen war, zog die Nachfrage ab März 2010 wieder deutlich an und entwickelte sich in den Folgemonaten unerwartet stark. Der Konjunkturaufschwung und die anders als in den Vorjahren ausreichenden

Pegelstände in den Sommermonaten ließen die Verkehrsleistung im Jahr 2010 um etwa 13% ansteigen. Entsprechend konnte auch der negative Trend in der Entwicklung des Marktanteils gestoppt und dieser leicht auf gut 10% ausgebaut werden. Getragen wurde das Wachstum vom starken Anstieg der Empfangsverkehre aus dem Ausland. Nach Gutarten waren die stärksten Zuwächse in den Bereichen Erze, Schrott, Kohle und Koks sowie bei den Chemie- und Containerverkehren zu verzeichnen.

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

Nach dem krisenbedingten Einbruch um über 18% im Vorjahr stieg die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr im Jahr 2010 nach unseren Berechnungen um etwa 8,5% und somit stärker als auf der Straße und leicht schwächer als in der Binnenschifffahrt an. Getragen wurde das Wachstum unter anderem von den kräftigen Steigerungen im Containerverkehr, der sich nach der Krise aufgrund der dynamischen Außenhandelsentwicklung in vielen Ländern wieder als Wachstumsmotor erwiesen hat. Zudem machte sich die Erholung der im Vorjahr stark eingebrochenen Montanindustrie positiv bemerkbar. Der Wirtschaftsaufschwung zeigte sich besonders in der Stahlproduktion, nachdem wichtige Abnehmerbranchen wie beispielsweise die Automobilindustrie ihre Produktion wieder stark ausweiten konnten. Die meisten großen europäischen Bahnen konnten im Schienengüterverkehr sogar einen zweistelligen Anstieg der Transportnachfrage verzeichnen. Eine der Ausnahmen stellt die italienische Staatsbahn Trenitalia Cargo dar, die nach dem Vorjahreseinbruch um fast 30% trotz einer – wenn auch vergleichsweise moderaten – Konjunkturerholung erneut deutliche Einbußen hinnehmen musste. Diese Entwicklung ist jedoch vor allem auf die im Einzelwagenverkehr vorgenommenen Einschnitte zurückzuführen.

EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

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

Infolge einer gezielten Preispolitik der Spediteure im Vorjahr war das Preisniveau zu Jahresbeginn 2010 relativ niedrig und hat sich auch im Gesamtjahr nicht signifikant verbessert, da die Wettbewerbsintensität unverändert hoch war. Um zusätzliche Kostenreduktionen insbesondere in der ersten Jahreshälfte 2010 zu realisieren, wurden deswegen im ersten Halbjahr 2010 in den Netzwerken der Spediteure teilweise Frequenzen reduziert. Gemessen am Umsatzvolumen hat der im Vorjahr noch um fast 20 % eingebrochene Landverkehrsmarkt im Jahr 2010 wieder um rund 8 % zugelegt. Unser Wachstum lag dabei über dem Marktdurchschnitt. DB Schenker konnte damit seine Position als Marktführer im Europäischen Landverkehr behaupten.

LUFTFRACHT

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

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

SEEFRACT

Auch der Seefrachtmarkt zeigte im Jahr 2010 eine sehr positive Entwicklung. Auf allen Handelslinien haben sich Volumen und Frachtraten seit Mitte 2009 spürbar erholt, sodass die Reedereien ihre starken Vorjahresverluste weitgehend ausgleichen konnten. Dies geschah vor allem durch ein vorausschauendes Kapazitätsmanagement der Reedereien, mit dem sie durch Verknappung von Schiffsraum und Equipment Ratenerhöhungen durchsetzen konnten. Beim globalen Containervolumen ist für das Jahr 2010 von einem Wachstum um etwa 13 % auszugehen. Auf den Schlüsselrelationen von Asien nach Europa lag der Anstieg bei rund 23 %, von Asien nach Nordamerika bei knapp 17 % und im innerasiatischen Verkehr bei etwa 7 %.

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

KONTRAKTLOGISTIK

Nachdem der Markt im Bereich Kontraktlogistik/Supply Chain Management (CL/SCM) infolge der globalen Rezession im Vorjahr, gemessen am Umsatz, um rund 5,4 % zurückgegangen war, wurde im Berichtsjahr wieder ein kräftiges Wachstum erzielt. Der Kontraktlogistikmarkt zeigt sich damit widerstandsfähiger als die Transportmärkte, was auf die längerfristigen Vertragsbeziehungen und die immer noch zunehmende Outsourcingrate zurückzuführen ist. Im Berichtsjahr waren bei Industrie und Handel weiter gestiegene Kapazitätsauslastungen und gute Auftragslagen aus dem In- und Ausland zu beobachten. Die Produktionsmengen in allen Kernindustrien im Bereich CL/SCM (Automotive, Consumer und Electronics) lagen deutlich über den Vorjahreswerten.

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

Schieneinfrastruktur in Deutschland

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

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

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

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

Ertragslage

- ↳ **Wegfall von Sondereffekten aus dem Vorjahr belastet Ertragsentwicklung**
- ↳ **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit deutlich rückläufig**
- ↳ **Erstmalige Anwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes**

UMSATZENTWICKLUNG

Die DB AG erzielte im Berichtsjahr wie im Vorjahr keine Umsatzerlöse.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die Entwicklung der einzelnen Aufwands- und Ertragspositionen ist aufgrund von Sondereffekten gegenüber dem Vorjahr nur eingeschränkt vergleichbar.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Berichtsjahr insbesondere infolge des Wegfalls des Sondereffekts im Vorjahr aus der Neubewertung von Rückstellungen für ökologische Altlasten in Höhe von 600 Mio. € deutlich auf 1.369 Mio. € (im Vorjahr: 1.813 Mio. €) gesunken. Ergebniserhöhend wirken sich allerdings die Konzernumlagen und übrige -verrechnungen aus, die im Berichtsjahr auf 306 Mio. € (im Vorjahr: 287 Mio. €) angestiegen sind.

Der Materialaufwand lag mit 70 Mio. € deutlich oberhalb des Vorjahreswerts (im Vorjahr: 62 Mio. €). Dies resultierte überwiegend aus gestiegenen Aufwendungen für bezogene Leistungen.

Der Personalaufwand ist im Berichtsjahr deutlich auf 281 Mio. € zurückgegangen (im Vorjahr: 312 Mio. €). Entlastend wirkten hier ein geringerer Personalbestand sowie Abfindungszahlungen im Vorjahr. Gegenläufig wirkten im Berichtsjahr Tarifsteigerungen.

Die Abschreibungen lagen mit 9 Mio. € über dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 7 Mio. €). Dies resultierte insbesondere aus den gestiegenen Abschreibungen für andere Anlagen sowie die Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen auf 921 Mio. € zurück (im Vorjahr: 1.060 Mio. €). Wesentliche Gründe dafür liegen in den Rückgängen der übrigen betrieblichen Aufwendungen, die im Berichtsjahr auf 226 Mio. € gesunken sind (im Vorjahr: 365 Mio. €). Infolge der fortgesetzten Ausgabensteuerung gingen auch die Beratungs- und sonstigen Leistungen Dritter zurück. Gegenläufig wirkten erhöhte Konzernverrechnungen.

Der Rückgang im Beteiligungsergebnis auf 16 Mio. € (im Vorjahr: 1.168 Mio. €) resultierte trotz einer insgesamt positiven wirtschaftlichen Entwicklung bei den Beteiligungen der DB AG maßgeblich aus dem deutlichen Rückgang der Erträge aus Gewinnabführungsverträgen der Tochtergesellschaften. Hier wirkten sich außerplanmäßige Abschreibungen auf Beteiligungen sowie deutlich reduzierte Ergebnisse bei der DB Netz AG infolge eines positiven Sondereffekts im Vorjahr aus.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB-Konzern entsprechend den Finanzierungsbedürfnissen der Konzerngesellschaften und reicht ihnen die aufgenommenen Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen weiter. Das Zinsergebnis betrug im Berichtsjahr 20 Mio. € (im Vorjahr: 54 Mio. €). Ursächlich für den Rückgang ist hauptsächlich die erstmalige Anwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes, die, anders als im Vorjahr, nun zu Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen führt.

Insgesamt ergab sich daraus ein deutlicher Rückgang im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit auf 123 Mio. € (im Vorjahr: 1.593 Mio. €). Unter Berücksichtigung einer Steuerposition von -20 Mio. € (im Vorjahr: 48 Mio. €) und der außerordentlichen Aufwendungen in Höhe von 49 Mio. € aus der erstmaligen Anwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes ergab sich hieraus ein Jahresüberschuss von 54 Mio. € (im Vorjahr: 1.641 Mio. €). Unter Hinzuziehung des Gewinnvortrags aus dem Vorjahr in Höhe von 3.151 Mio. € (im Vorjahr: 1.510 Mio. €) führte dies zu einem Bilanzgewinn in Höhe von 3.205 Mio. € (im Vorjahr: 3.151 Mio. €).

Finanz- und Vermögenslage

- ↳ **Rating-Einstufungen im Berichtsjahr bestätigt**
- ↳ **Verbindlichkeiten wegen Arriva-Akquisition angestiegen**
- ↳ **Bilanzsumme deutlich angestiegen**

FINANZMANAGEMENT

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

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

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

Das für den langfristigen Bereich ausgelegte Debt-Issuance-Programm über 15 Mrd. € war per 31. Dezember 2010 mit 11,8 Mrd. € in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2009: 9,3 Mrd. €). Im Berichtsjahr wurde ein EUROFIMA-Darlehen in Höhe von 200 Mio. € aufgenommen.

Im kurzfristigen Bereich stand per 31. Dezember 2010 wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses wurde per 31. Dezember 2010 in Höhe von 42 Mio. € (im Vorjahr: nicht) in Anspruch genommen. Zudem verfügten wir per 31. Dezember 2010 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,5 Mrd. € (per 31. Dezember 2009: 1,8 Mrd. €) und konnten zum Bilanzstichtag auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 1,4 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2009: 1,3 Mrd. €). Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Im Berichtsjahr wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen.

Rating-Einstufungen bestätigt

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

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

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

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen wie im Vorjahr mit 13 Mio. € auf niedrigem Niveau (im Vorjahr: 11 Mio. €). Ein besonderer Investitionsschwerpunkt lag nicht vor.

[1] → www.db.de/rating

BILANZ

Bilanzstruktur [in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009	Veränderung	
			absolut	prozentual
Bilanzsumme	29.117	26.973	+2.144	+7,9
STRUKTUR DER AKTIVSEITE				
Anlagevermögen	24.409	22.361	+2.048	+9,2
Umlaufvermögen	4.708	4.612	+96	+2,1
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0	0	-	-
STRUKTUR DER PASSIVSEITE				
Eigenkapital	14.228	13.646	+582	+4,3
Rückstellungen	3.402	4.230	-828	-19,6
Verbindlichkeiten	11.449	9.079	+2.370	+26,1
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	10.586	8.494	+2.092	+24,6
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	38	18	20	+111

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 und der Fremdwährungsumrechnung. 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 ist per 31. Dezember 2010 gegenüber dem Vorjahresendwert deutlich angestiegen (+7,9 % beziehungsweise +2.144 Mio. €). Diese Veränderung ist maßgeblich auf die Erhöhung der zinspflichtigen Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Refinanzierung von Ausleihungen an die DB MLAG infolge der Übernahme von → *Arriva* [1] zurückzuführen.

Das Anlagevermögen bestand per 31. Dezember 2010 wie zum Vorjahresende fast ausschließlich aus den Finanzanlagen. Die deutliche Erhöhung in den Finanzanlagen auf 24.371 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 22.327 Mio. €) ist auf die Erhöhung der Ausleihungen an verbundene Unternehmen auf 10.579 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 9.263 Mio. €) zurückzuführen.

Das Umlaufvermögen hat infolge eines um 326 Mio. € gestiegenen Bestands an Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen trotz eines um 228 Mio. € reduzierten Bestands an flüssigen Mitteln leicht von 4.612 Mio. € per 31. Dezember 2009 auf 4.708 Mio. € zugenommen.

In der Struktur der Aktivseite ist es insgesamt zu einer leichten Verschiebung zugunsten des Anlagevermögens gekommen.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital um 582 Mio. € an, insbesondere durch die im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG vorgenommene Neubewertung von Rückstellungen in Höhe von 528 Mio. €. Der entsprechende Betrag wurde unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt. Die Eigenkapitalquote ging dennoch infolge der stark gestiegenen Verbindlichkeiten auf 48,9 % (per 31. Dezember 2009: 50,7 %) zurück.

Die Rückstellungen lagen mit 3.402 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert (per 31. Dezember 2009: 4.230 Mio. €). Hier wirkten sich insbesondere die Neubewertungen der Rückstellungen aus, die infolge der Einführung des BilMoG erforderlich geworden waren. Der Anteil der Rückstellungen an der Bilanzsumme ist infolge des signifikanten Rückgangs der Rückstellungen bei gleichzeitigem Anstieg der Bilanzsumme von 15,7 % per 31. Dezember 2009 auf 11,7 % per 31. Dezember 2010 deutlich gesunken.

Die Verbindlichkeiten stiegen per 31. Dezember 2010 deutlich um 2.370 Mio. € auf 11.449 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 9.079 Mio. €). Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen auf 10.036 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 7.868 Mio. €). Diese betreffen insbesondere die lang- und kurzfristige Konzernfinanzierung und hier insbesondere Mittel, die die DB Finance an die DB AG in Form von Krediten ausgereicht hat. Die DB Finance begibt zur Refinanzierung dieser Kredite Anleihen unter der Garantie der DB AG. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme ist infolge des Anstiegs deutlich gewachsen.

Strategie

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

WIRTSCHAFTS- UND FINANZKRISE ERFOLGREICH GEMEISTERT

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

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

VISION UND STRATEGIE BESTÄTIGT

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

Diese strategische Zielsetzung und die damit verbundenen Ansprüche sind nach wie vor gültig und prägen weiterhin unsere strategische Ausrichtung. Ausgehend von unserer Kernkompetenz – dem effizienten und zuverlässigen Betrieb von Verkehrsnetzwerken – und unserer starken Stellung im Herzen Europas wollen wir dieses Ziel erreichen. Die langfristigen Megatrends in den Verkehrsmärkten – Globalisierung, Klimawandel und Ressourcenverknappung, Deregulierung sowie demografischer Wandel – treiben dabei unser Wachstum und stützen so unsere zukünftige Entwicklung.

Globalisierung

Mit Überwindung der Wirtschafts- und Finanzkrise und mit der damit verbundenen Belebung der Weltwirtschaft ist wieder ein deutlicher Anstieg des weltweiten Transportaufkommens zu verzeichnen. Es ist zu erwarten, dass die fortschreitende Erholung der Weltwirtschaft auch die Effekte der Globalisierung wieder verstärken wird. Gleichwohl ist damit zu rechnen, dass sich die künftige wirtschaftliche Entwicklung deutlich volatiler gestalten wird. Die Vertiefung globaler Arbeitsteilung, beispielsweise begleitet von weltweiten Standortverlagerungen, sowie die stark wachsenden Märkte in Asien und Osteuropa werden sich dennoch insgesamt positiv auf die Nachfrage nach weltweiten Transport- und Logistiklösungen auswirken. Wir wollen an diesem Wachstum partizipieren und bieten unseren Kunden maßgeschneiderte Lösungen über alle Verkehrsträger hinweg an, ergänzt um logistische Zusatzleistungen.

Klimawandel und Ressourcenverknappung

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

Deregulierung

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

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

Demografischer Wandel

Für die Zukunft ergeben sich demografische Entwicklungen, die zu einem Wandel im Mobilitätsverhalten führen werden. Hierzu zählen insbesondere die Konzentration auf Ballungszentren, die divergierende wirtschaftliche Entwicklung einzelner Regionen sowie die zunehmende Flexibilität der berufstätigen Bevölkerung. Die sich daraus ergebenden Wachstumspotenziale wollen wir nutzen und passen unsere Verkehrslösungen konsequent an die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse an.

KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE – QUALITÄT VERBESSERN UND KUNDENZUFRIEDENHEIT STEIGERN

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

Das bedeutet im Einzelnen:

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

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

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

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

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

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

KLARE STRATEGISCHE STOSSRICHTUNGEN

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

Stärkung des Kerngeschäfts

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

Entwicklung neuer Angebote

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

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

Verkehrsnetzwerke verdichten und ausbauen

Zukunftsfähige Verkehrsnetzwerke erfordern ein kontinuierliches Wachstum in neuen Märkten. Im Rahmen der Marktinitiative nutzen wir die sich ergebenden Chancen, um Verkehrsnetzwerke entlang der Kundenbedürfnisse zu entwickeln und zu verdichten. Gerade die fortschreitende Liberalisierung im Heimatmarkt erfordert die Ausweitung der Geschäftstätigkeit auf neue Märkte

außerhalb Deutschlands. Mit der Akquisition des britischen Verkehrsunternehmens Arriva im Berichtsjahr haben wir unser europäisches Personenverkehrsnetz ausbauen können und sind damit einen entscheidenden Schritt auf dem Weg hin zu einem internationalen Mobilitätsanbieter vorangekommen. Neben der Erweiterung wollen wir bestehende Verkehrsnetzwerke weiter verdichten, Synergien realisieren und eine optimale Integration erreichen.

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

INTEGRIERTE MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND UND POSITIONIERUNG IN EUROPA

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

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

Mithilfe der Integration verschiedener Einzelsysteme wollen wir unseren Kunden alle wünschenswerten Informationen rund um die Reise anbieten und die Buchbarkeit aus einer Hand erleichtern. Durch diese Verknüpfung und die Möglichkeit, Transporte zu bündeln, können Kunden ihre Mobilitätskosten senken und von einem umfangreichen Angebot profitieren, sowohl national als auch international. Mit verschiedenen Partnern arbeiten wir an dem elektronischen System Touch&Travel, bei dem Kunden das Mobiltelefon als Ticket für verschiedene Verkehrsmittel nutzen können.

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

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

LEISTUNGSFÄHIGE, GLOBALE NETZWERKE UND LOGISTIKKOMPETENZ

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

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

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

HOCHWERTIGE DIENSTLEISTUNGEN AUS EINER HAND

Das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen erbringt für die Gesellschaften des DB-Konzerns Dienstleistungen in den Bereichen Fahrzeuginstandhaltung, Informationstechnologie, Telekommunikationsservices, Facility-Management, Sicherheitsservices und Fuhrparkmanagement. Durch nachhaltige Senkung der

konzerninternen Kosten für Dienstleistungen bei gleichzeitiger Sicherung eines marktfähigen Qualitäts- und Leistungsniveaus leistet das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen einen wesentlichen Beitrag für die Zukunft des DB-Konzerns. Dies erfolgt insbesondere durch die weitere Integration in die Wertschöpfungsketten der Kunden, durch das Heben von Synergien im Verbund und durch die Nutzung des konzernexternen Geschäfts zur Sicherung der Kapazitätsauslastung sowie zum Benchmarking von Qualität und Preis.

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

GEWÄHRLEISTUNG ZUVERLÄSSIGER UND BEZAHLBARER INFRASTRUKTUR

Die Infrastrukturgeschäftsfelder sind die Basis eines sicheren, zuverlässigen und leistungsfähigen Eisenbahnverkehrs in Deutschland. Sie stellen Produkte und Kompetenzen rund um Strecken, Anlagen, Bahnhöfe und Energieversorgung zur Verfügung. Hierbei orientieren sie sich an den Erfordernissen ihrer Kunden beziehungsweise Reisenden, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Handels- und Dienstleistungsunternehmen sowie Aufgabenträger – und gestalten die Leistungsangebote und die dazugehörigen Preissysteme zur Nutzung der Infrastruktur diskriminierungsfrei. Die Infrastrukturgeschäftsfelder werden unverändert als Wirtschaftsunternehmen agieren, Produktionskosten minimieren und Ergebnisse weiter verbessern, um so die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene langfristig zu sichern.

Vor dem Hintergrund der Globalisierung der Verkehrsströme und des demografischen Wandels in Deutschland gilt es, einer Verstärkung der asymmetrischen Auslastung der Schieneninfrastruktur zu begegnen. Reisenden soll langfristig auch abseits der Ballungsräume ein attraktives Mobilitätsangebot zur Verfügung stehen. Die von der Bundesregierung beschlossenen Konjunkturpakete für den Ausbau der Infrastruktur stellen eine zusätzliche Chance dar, unsere Bahnhöfe, Strecken und Anlagen zu modernisieren und unsere Leistungsfähigkeit an das mittelfristig prognostizierte Wachstum der Verkehrsströme anzupassen.

Nachhaltigkeit

- **Nachhaltigkeit als wichtige Grundlage für die Zukunftsfähigkeit**
- **Weiterentwicklung der Unternehmenskultur angestoßen**
- **Klimaschutzprogramm und »grüne« Produkte weiterentwickelt**

Mit Nachhaltigkeit lässt sich Zukunft sichern. Gerade im Verkehrssektor ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. Unser Klimaschutzziel schließt daher den gesamten DB-Konzern und alle seine Verkehrsmittel auf der Schiene, der Straße, zu Wasser und in der Luft ein. Wir haben Dienstleistungsangebote entwickelt, mit denen sich der kontinuierlich wachsende Bedarf an Mobilität und Transport umweltfreundlich und ressourcenschonend decken lässt – in Deutschland, Europa und weltweit. Mit unserem Personalmanagement gestalten wir attraktive und familienfreundliche Arbeitsplätze und fördern die Vielfalt der Belegschaft. Angesichts des zunehmenden Fachkräftemangels aufgrund der demografischen Entwicklung ist es für uns umso wichtiger, die Motivation und Beschäftigungsfähigkeit unserer Mitarbeiter nachhaltig zu sichern. Wir schaffen damit heute bereits die Grundlagen, um auch in Zukunft erfolgreich im Markt bestehen und Arbeitsplätze sichern zu können.

Auch im Rahmen unserer Internationalisierung nehmen wir diese Verantwortung aktiv wahr. Auf der Grundlage der Konzerngrundsätze Ethik (Verhaltenskodex), mit denen unsere grundlegenden ethischen Werte und Bekenntnisse definiert wurden, beteiligen wir uns seit 2009 am »UN Global Compact«, einer freiwilligen Wirtschaftsinitiative der Vereinten Nationen mit dem Ziel, die Globalisierung sozialer und ökologischer zu gestalten. Auf dieser Basis haben wir im November 2010 als eine der ersten Eisenbahnen weltweit die »Declaration on Sustainable Mobility&Transport« des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) unterzeichnet, die vom UN Global Compact und vom Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) unterstützt wird.

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit dokumentieren wir in unserem → *Nachhaltigkeitsbericht* [1], der zuletzt im Jahr 2009 erschienen ist. Er fasst in ganzheitlicher Betrachtung Umwelt- sowie Personal- und Sozialthemen zusammen und stellt umfassend dar, welche Beiträge wir zu einer nachhaltigen Gesellschaft als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leisten.

MITARBEITER

Auf dem Weg zum weltweit führenden Mobilitäts- und Logistikdienstleister nehmen unsere Mitarbeiter und Führungskräfte eine Schlüsselrolle ein. Ein leistungsfähiges Personalmanagement stärkt sie bei der Erfüllung ihrer Aufgaben und setzt zugleich die richtigen Schwerpunkte für die Zukunft. Der DB-Konzern hat sich mit weiteren 92 Unternehmen in diesem Jahr für das Gütesiegel »Top-Arbeitgeber Deutschland 2010« und mit weiteren 26 Unternehmen für das speziellere Gütesiegel »Top-Arbeitgeber Ingenieure 2010« qualifiziert. Bewertet wurden dabei unter anderem Entwicklungsmöglichkeiten, Innovationsmanagement, Jobsicherheit, Marktposition und Image, Unternehmenskultur, Vergütung und Work-Life-Balance.

Die Zahl der Mitarbeiter wird im Zeitablauf auf Basis von Vollzeitpersonen berechnet, um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit in Vollzeitpersonen umgerechnet.

Zum Ende des Berichtsjahres lag die Zahl der Mitarbeiter bei 3.427 Mitarbeitern (per 31. Dezember 2009: 3.549 Mitarbeiter). Darin enthalten sind 10 Auszubildende (im Vorjahr: 8 Auszubildende). Im Jahresdurchschnitt waren 3.495 Mitarbeiter bei der DB AG beschäftigt (im Vorjahr: 3.589 Mitarbeiter).

UMWELT

Umwelt- und Klimaschutz sind fester Bestandteil der → *Unternehmenspolitik* [2] des DB-Konzerns. Im Berichtsjahr haben wir das Klimaschutzprogramm und unsere »grünen« Produkte weiterentwickelt. Drei Stoßrichtungen bestimmen dabei unsere Klimaschutzaktivitäten:

- Klimaschutz durch hohe Energieeffizienz in Betrieb und Produktion,
- Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und Erhöhung des Anteils regenerativer Energien im Bahnstrommix,
- Entlastung der Umwelt mit grünen Produkten.

[1] → www.db.de/nachhaltigkeitsbericht

[2] → www.db.de/umwelt

Mit dieser Ausrichtung arbeiten wir an unserer Vision, im Jahr 2050 einen CO₂-freien Schienenverkehr auf Basis erneuerbarer Energien zu fahren. Das Zwischenziel für 2020 ist, den Anteil regenerativer Energien am Traktionsstrommix auf mindestens 30 % zu steigern.

CO₂-freie Reisen und Transporte mit Umwelt-Plus und Eco Plus

Unser Angebot an CO₂-freien Reisen und Transporten auf der Schiene erfreute sich im Berichtsjahr wachsenden Zuspruchs. Im Personenverkehr sind neben mehreren Unternehmen auch die Bundesregierung und ihre nachgeordneten Dienststellen und das Land Rheinland-Pfalz Nutzer von bahn.corporate Umwelt-Plus für Firmenkunden, das CO₂-freie Reisen auf der Schiene ermöglicht. Für Eco Plus, das CO₂-freie Angebot im Schienengüterverkehr, konnten die ersten Kunden gewonnen werden. Berücksichtigt man auch die von unseren Mitarbeitern unternommenen ebenfalls CO₂-freien Geschäftsreisen auf der Schiene, wurden die Klimabilanzen der beteiligten Unternehmen im Berichtsjahr um insgesamt 42.000 t CO₂ entlastet.

Energieverbrauch und CO₂-Emissionen im Schienenverkehr weiter reduziert

Seit dem Jahr 1990 haben wir unsere spezifischen CO₂-Emissionen im Schienenverkehr in Deutschland um 43 % reduziert. Das ist ein weiterer Beitrag zum Klimaschutz im Schienenverkehr, der damit seinen Umweltvorsprung weiter ausgebaut hat.

Auch die absoluten Emissionen der Rußpartikel und Stickoxide sind im Schienenverkehr im Berichtsjahr leicht gesunken.

GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

»Zukunft bewegen« ist für uns nicht nur der Leitgedanke für unsere wirtschaftliche Entwicklung, sondern auch für die gesellschaftliche Verantwortung, die wir wahrnehmen. Als einer der größten Arbeitgeber und Ausbilder Deutschlands haben wir eine besondere Verantwortung – für Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und die Gesellschaft insgesamt. Die Förderung von Kindern und Jugendlichen liegt uns besonders am Herzen. Bildung und Sport sind dabei die Themenfelder, auf die sich unsere Aktivitäten konzentrieren.

In der Gesellschaft unterstützen wir zahlreiche kulturelle, soziale und sportliche Einrichtungen, Initiativen und Aktivitäten. Der Schwerpunkt liegt dabei ebenfalls im Kinder- und Jugend-

bereich. In der Wissensgesellschaft von heute und morgen sind Bildung und Ausbildung das größte Kapital. Sie zu vermitteln ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, bei deren Bewältigung wir uns aktiv einbringen. So engagieren wir uns seit dem Jahr 1996 als Partner und Mitglied der Stiftung Lesen für die Stärkung der Lese- und Vorlesekultur in Deutschland.

Die soziale Integration von in Not geratenen Kindern und Jugendlichen ist das Ziel der überregional tätigen Stiftung Off Road Kids. Seit dem Jahr 1994 fördern wir die Stiftung und ermöglichen den Streetworkern Mobilität in ganz Deutschland.

Die Sportförderung genießt bei uns auch einen hohen Stellenwert, vermittelt sie doch gleichermaßen Freude an der Bewegung und Werte wie Leistungsbereitschaft und Teamgeist, Fair Play und soziale Integration. Sie liefert Leitbilder, die Vorbildfunktion für Kinder und Jugendliche haben. Dies gilt besonders für »Jugend trainiert für Olympia«. Als langjähriger offizieller Mobilitätspartner dieser größten Schulsportveranstaltung der Welt sorgen wir für die kostengünstige An- und Abreise der Teilnehmer sowie die Organisation ihrer Unterbringung. Ein Zeichen für die Werte des Sports setzen wir auch mit der seit dem Jahr 2002 bestehenden engen Partnerschaft mit dem Deutschen Behindertensportverband. Dazu gehören gleichermaßen unser neues Engagement im Rahmen von »Jugend trainiert für Paralympics«, mit dem wir einen Beitrag für den Schulsport und für die gesellschaftliche Integration von Schülerinnen und Schülern mit Behinderung über den Sport leisten, sowie der Transport der Sportgeräte für die Paralympics 2010 in Vancouver/Kanada durch DB Schenker.

Neben der Förderung des Spitzensports, unter anderem als Partner mehrerer Fußball-Bundesligisten sowie als Nationaler Förderer der FIFA-Frauen-Weltmeisterschaft Deutschland 2011, setzt unser Engagement auch an der Basis und damit der Zukunft der jungen Generation an. Mit der Verleihung des DB Nachwuchs-Förderpreises würdigen wir das Engagement vieler Menschen für Kinder und Jugendliche an der Basis des Fußballs. Diese gelebte Integration ist für die Zukunft der Gesellschaft ebenso wichtig wie die Vermittlung von Einsatzfreude und der Gemeinschaftssinn, den junge Menschen in den DB Fußball Camps erleben. Die Förderung von Toleranz, Teamfähigkeit, Kulturtechniken und Bildungsperspektiven und damit einen Beitrag zur Gestaltung unserer Gesellschaft zu leisten ist uns ein wichtiges Anliegen. Nachhaltiges Engagement bedeutet für das Unternehmen eine Investition in die Jugend.

Technik und Einkauf

—> **Sicherstellung der Effizienz des Rad-Schiene-Systems im Fokus**

—> **Neuausrichtung des Technik-Ressorts durch Masterplan T**

—> **Einkaufsvolumina wieder deutlich angestiegen**

Das Vorstandsressort Technik gewährleistet die Effizienz des Rad-Schiene-Systems und damit den wirtschaftlichen, umweltfreundlichen und zuverlässigen Bahnbetrieb der Zukunft. Die technische Kompetenz für das Gesamtsystem Eisenbahn, die Beschaffung und die zentrale Sicherheits- und Qualitätsfunktion ist im Systemverbund gebündelt. Die betriebliche Sicherheit steht dabei im Vordergrund.

MASTERPLAN T ZUR NEUAUSRICHTUNG DES TECHNIK-RESSORTS

Aufgabe des im Herbst 2009 neu implementierten Technik-Ressorts ist es, ein technisch einwandfreies, umweltfreundliches und wirtschaftliches System Bahn zu gewährleisten. Um diese konzernübergreifenden Aufgaben zu erfüllen, erfolgt eine Neuausrichtung des Technik-Ressorts, die im Berichtsjahr begonnen hat. Dazu wurde das Projekt Masterplan T gestartet. Ziel des Projekts ist, das Technik-Ressort auf die Anforderungen des Marktes und der internen Kunden auszurichten.

Beim Ausrollen des Projekts Masterplan T haben Themenbereiche mit hoher operativer oder strategischer Dringlichkeit Priorität. In einer ersten Welle stand bis zur Mitte des Berichtsjahres der bisherige Systemverbund mit seinen Bereichen Eisenbahnbetrieb, Technik, Beschaffung und Qualität im Fokus der analytischen Betrachtung. Alle Bereiche des Technik-Ressorts wurden in den folgenden Monaten nach identischer Vorgehensweise untersucht. Die Untersuchung beinhaltete die Analyse der Ausgangssituation in den Leistungsfeldern, die Ableitung erforderlicher Weiterentwicklungen und in der möglichen Konsequenz eine Neuausrichtung. Der Masterplan T ist in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres in das TechnikOptimierungsprogramm (TOP) überführt worden. TOP ist das Umsetzungsprogramm für die zu bearbeitenden Themen der Neuausrichtung. Mit TOP wird gewährleistet, dass die gesetzten Ziele des Ressorts erreicht werden. TOP wird durch umfangreiche Weiterbildungsmaßnahmen und einen intensiven Changemanagementprozess begleitet.

Die Neuordnung des Ressorts Technik umfasst unter anderem die Einrichtung der Funktion eines Chief Technology Officer für das technische System Eisenbahn, eines Chief Procurement Officer für die Beschaffung und eines Chief Quality Officer für das Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystem.

TECHNIK

Aus den Analyseergebnissen zu den derzeitigen technischen Problemen ergibt sich unter anderem, dass das Rollenverständnis zwischen dem DB-Konzern und der Industrie überarbeitet werden muss. Vor der Bahnreform im Jahr 1994 hatte die Deutsche Bundesbahn beim Bau neuer Fahrzeuge die Rolle des Systemintegrators inne. Diese Aufgabe ist mit der Umsetzung der Bahnreform auf die Industrie übergegangen. In der daraus resultierenden Rollenverteilung bestehen allerdings auch heute noch Defizite, die es zu beseitigen gilt.

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern – auch in Kooperation mit der Industrie – einen Maßnahmenkatalog erarbeitet, um die Fahrzeugentwicklung auf ein qualitativ verbessertes Niveau zu stellen. Zu diesem Katalog gehört die Einführung von Meilensteinen bezüglich Qualität und Design für den gesamten Entwicklungs- und Fertigungsprozess. Dies umfasst die Prüfung bestimmter Qualitätskriterien zu fest vereinbarten Terminen wie zum Beispiel Umsetzung technischer Spezifikationen, Fertigungsqualität und Vollständigkeit von technischen Unterlagen. All diese Themen fließen in ein Handbuch für die Branche ein, das wir zurzeit erstellen und das Bestandteil neuer Verträge wird. Des Weiteren soll dadurch auch eine Verkürzung der langwierigen Zulassungsprozesse durch das EBA erreicht werden.

Das Beherrschen und das Weiterentwickeln des Systems Eisenbahn erfordern umfassendes Fachwissen über das Zusammenwirken von Betrieb, Infrastruktur und Fahrzeugtechnik. Ebenso gehört die Expertise in bahntechnischen Spezialgebieten dazu. Unser eisenbahntechnisches Know-how genießt weltweit einen sehr guten Ruf. Die Begleitung von Produktionsmitteln im laufenden Betrieb, Prüfaufträge im In- und Ausland sowie das Management komplexer Fahrzeugprojekte und Redesignprojekte für ganze Fahrzeugflotten sind Beispiele für die nachgefragten Leistungen aus dem Bereich Technik.

Prüf- und Zulassungsaufträge werden sowohl für konzerninterne als auch für konzernexterne Kunden ausgeführt. Im Bereich DB Systemtechnik ist unser eisenbahntechnisches Know-how gebündelt. DB Systemtechnik bietet den Herstellern die Einbindung seiner zertifizierten Prüfstelle bereits in einer frühen Phase der Entwicklung an. Diese frühzeitige Beratung über Zulassungs- und Prüfanforderungen ermöglicht gerade bei europäischen Zulassungsverfahren eine Optimierung des Aufwands und beschleunigt den Zulassungsprozess erheblich. Im Berichtsjahr wurden so im Auftrag der Industrie für Fahrzeuge wie Desiro, E-Lok Vectron, ETR 610, X 61, XRE und TGV Duplex in Deutschland und weiteren Ländern Europas Zulassungsuntersuchungen durchgeführt.

Gesamthafte Systemoptimierungen, die die technische Weiterentwicklung von Infrastruktur und Fahrzeugen umfassen, sind von großer Bedeutung für den Verkehrsträger Schiene. Aus dieser Aufgabe heraus ist der DB-Konzern Treiber von technischen Innovationen, die im Interesse des unternehmerischen Erfolgs erforderlich sind und zu einer kontinuierlichen Erhöhung der Produktionseffizienz sowie einer Steigerung der Betriebsqualität beitragen. So wurde im Berichtsjahr das Projekt »GZ 1.000« abgeschlossen, mit dem die Machbarkeit für Güterzüge mit einer Länge bis zu 1.000 m nachgewiesen wurde.

Forschung und Entwicklung

Der DB-Konzern betreibt als Dienstleistungskonzern keine eigene Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Aufgrund unserer technischen Kompetenz und unserer Betreibererfahrung initiieren wir jedoch anwenderorientierte Entwicklungen und unterstützen die Industrie unter anderem durch breit angelegte Testbetriebe.

EINKAUF

Im Einkauf ist die Beschaffung von Materialien und Dienstleistungen über den externen Lieferantenmarkt ein wesentlicher Hebel, um Prozesse zu steuern und auf Kostenstrukturen Einfluss zu nehmen. Mit einer konzernweit einheitlichen Beschaffungspolitik werden standardisierte Abwicklungsprozesse angewendet und ein einheitlicher Auftritt am Markt gewährleistet.

Das Berichtsjahr stand noch zum großen Teil im Zeichen der Nachwirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise. Zur Gegensteuerung haben wir im Bereich Einkauf ein Programm zur Optimierung der Beschaffungsleistung aufgesetzt. Im Rahmen dieses Programms sind sämtliche Warengruppen einer systematischen Analyse von Bedarfen und Potenzialhebeln unterzogen worden.

Wesentliches Kriterium sind hier optimierte Life-Cycle-Kosten. Neben den unmittelbaren Aufwandsthemen standen vor allem kapitalintensive Investitionen im Vordergrund, um die Kapitalbindung zu optimieren.

Die Aktivitäten sind durch einen parallelen Start von internationalen Beschaffungsteams unterstützt worden. Diese haben die Aufgabe, im weltweiten Lieferantenkontext Best-Buy-Strategien umzusetzen. Damit sind Einsparungen erzielt und in weltweiten Rahmenverträgen verankert worden.

Neben den unmittelbaren Programmbausteinen zur Optimierung der Beschaffungsleistung sind wesentliche Instrumente für den strategischen Einkauf vorangebracht worden: Im Berichtsjahr erfolgte die Einführung eines neuen Lieferantenmanagements. Dies ist ein definierter Gesamtprozess, der Lieferanten qualifiziert, bewertet und entwickelt. Mit durchgängiger IT-Unterstützung wird ein Instrument für den strategischen Einkauf geschaffen, um das Lieferantenportfolio systematisch zu entwickeln, dessen Qualität zu steigern und Innovationen anzustoßen. Dies umfasst auch die Erstellung der entsprechenden inhaltlichen Konzepte. Die Lieferantenbewertung greift ab dem Jahr 2011.

Das Auftragsvolumen des DB-Konzerns lag im Berichtsjahr mit insgesamt 22,8 Mrd. € oberhalb des Niveaus des Vorjahres (im Vorjahr: 19,2 Mrd. €). Vor allem die bei Frachtführern eingekauften Fracht- und Speditionsleistungen in Höhe von 9,8 Mrd. € lagen deutlich über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 7,3 Mrd. €). Daneben liegen industrielle Produkte mit einem Auftragsvolumen in Höhe von 4,2 Mrd. € (im Vorjahr: 3,5 Mrd. €) über dem Vorjahreswert. Die Bau- und Ingenieurleistungen belaufen sich auf ein Auftragsvolumen von 3,8 Mrd. € (im Vorjahr: 4,0 Mrd. €).

Auch der Bezug von Dienstleistungen Dritter lag mit einem Auftragsvolumen in Höhe von 2,7 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 2,3 Mrd. €). Im Bereich der leistungsgebundenen Energien und Kraftstoffe liegt das Auftragsvolumen mit 2,3 Mrd. € leicht oberhalb des Vorjahresniveaus (im Vorjahr: 2,1 Mrd. €).

Weitere Informationen

- ↳ **Deutschland von EU-Kommission wegen Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets verklagt**
- ↳ **Schlichtungsprozess zum Projekt Stuttgart 21 durchgeführt**
- ↳ **Ermittlungen bei DB International**

DEUTSCHLAND VON DER EU-KOMMISSION WEGEN ANGENBLICH MANGELHAFTER UMSETZUNG DES ERSTEN EISENBAHNPAKETS VERKLAGT

Die Europäische Kommission hat am 24. Juni 2010 entschieden, gegen Deutschland und zwölf weitere EU-Mitgliedsstaaten Klage vor dem Europäischen Gerichtshof zu erheben. Den betroffenen Staaten wird eine angeblich mangelhafte Umsetzung der Vorschriften des ersten europäischen Eisenbahnpakets, insbesondere der Entflechtungsvorgaben, vorgeworfen. Parteien des Vertragsverletzungsverfahrens sind die Europäische Kommission und die Bundesrepublik Deutschland. Die Bundesregierung hat die Vorwürfe der Kommission vollumfänglich zurückgewiesen. Auch der DB-Konzern ist der Auffassung, dass die Argumente der Kommission nicht belastbar sind. Die DB Netz AG ist in ihren Entscheidungen über Trassenzugang und Trassenentgelte unabhängig von anderen Unternehmen des DB-Konzerns. Die in Deutschland gewählte Holdingstruktur wird vom europäischen Eisenbahnrecht ausdrücklich zugelassen.

SCHLICHTUNG ZUM PROJEKT STUTTGART 21

Mit einer abschließenden Bewertung durch den Schlichter Dr. Heiner Geißler endeten am 30. November 2010 die rund sechswöchigen Schlichtungsgespräche zum Projekt Stuttgart 21.

Im Kern bestätigte der Schlichter das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm. Er verband diese Bestätigung allerdings mit Auflagen, die bei der weiteren Planung des Projekts berücksichtigt werden sollen. Neben einer Reihe von Themenbereichen wie dem Erhalt und der Umpflanzung von Bäumen, Gesprächen mit Behindertenverbänden und den Feuerwehren

sowie der sozialverträglichen Verwertung der Grundstücke verpflichtet sich der DB-Konzern, einen sogenannten Stresstest für Stuttgart 21 durchzuführen. Im Rahmen einer Simulation soll nachgewiesen werden, dass die Infrastruktur von Stuttgart 21 in der Hauptverkehrszeit eine um 30 % höhere Leistungsfähigkeit besitzt als der heute bestehende Kopfbahnhof. Erst nach Abschluss dieser Untersuchung, die durch die Schweizer Firma SMA bestätigt werden soll, kann entschieden werden, ob zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen notwendig sind. Hierzu könnten unter anderem der zweigleisige Ausbau der westlichen Zuführung zum Flughafenbahnhof, die sogenannte große Wendlinger Kurve, oder zusätzliche Gleise im Bereich Zuffenhausen gehören. Der Stresstest wird rund sechs Monate dauern.

ERMITTLUNGEN BEI DB INTERNATIONAL

Nach in Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Frankfurt am Main bekannt gewordenen Vorwürfen gegen die DB International GmbH (DBI) wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG mit einer Sonderuntersuchung bei der DBI beauftragt. Die Staatsanwaltschaft wirft DBI-Mitarbeitern vor, in der Vergangenen unmittelbar oder über Dritte Geld- und Sachzuwendungen an Entscheidungsträger im Ausland geleistet zu haben. Durch diese Zuwendungen sollte die DBI, so der Vorwurf, bei der Vergabe von Aufträgen bevorzugt werden. Die behördlichen Ermittlungen dauern an. Sie gehen auf Hinweise zurück, die wir selbst den Ermittlungsbehörden zur Kenntnis gegeben haben. Es ist nicht auszuschließen, dass es zu einer Verbandsgeldbuße sowie zu einer Verfallsanordnung bei der DBI sowie gegebenenfalls der DB AG kommt.

Risikobericht

- ↳ **Integriertes Risikomanagement sichert Transparenz**
- ↳ **Wesentliche Risiken in den Bereichen Markt, Produktion, Technik und Beschaffungsmarkt**
- ↳ **Risikofortfolio ohne bestandsgefährdende Risiken**

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt unsere Geschäftspolitik sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen unseres Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt in unserem integrierten Risikomanagementsystem, das an den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

RISIKOMANAGEMENT IM DB-KONZERN

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen unseres Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DBAG quartalsweise berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnus auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung. Die im Berichtsjahr erworbene Arriva-Gruppe wurde noch nicht in das Risikomanagement des DB-Konzerns integriert. Diese Integration erfolgt im Laufe des ersten Halbjahres 2011.

In unserem Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikofortfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen.

Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für unser Risikomanagement. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DBAG werden die möglichen Risiken zentral gesteuert und begrenzt. Das Konzern-Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten »Mindestanforderungen an das Risikomanagement« (MaRisk) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des KonTraG.

Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagements im Hinblick auf den Konzernrechnungslegungsprozess im DB-Konzern

Unser Risikomanagementsystem wird durch ein unternehmensweit eingerichtetes internes Kontrollsystem ergänzt, das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt.

Unser internes Kontrollsystem orientiert sich an den Kriterien des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen »Internal Control – Integrated Framework«. Das COSO-Modell ist in diesem Zusammenhang ein allgemein anerkannter theoretischer Rahmen, der ein internes Kontrollsystem in fünf Ebenen unterteilt und diese einzeln bewertet. Ausgehend hiervon stützt sich unser rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem auf grundlegende Kontrollmechanismen wie zum Beispiel systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen und auf die Einhaltung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen.

Zu den von uns eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus eine konzernweit einheitliche Berichterstattung auf Basis der Standardsoftware Hyperion Financial Management (HFM) aller konsolidierten Gesellschaften, die im Firmen Information System (FIS) dokumentiert werden, die systematische Verfolgung von Änderungen der Rechnungslegungsvorschriften nach den IFRS beziehungsweise dem deutschen Handelsgesetzbuch (HGB), die regelmäßige und umfassende Aktualisierung der entsprechenden Bilanzierungsrichtlinien und der rechnungslegungsbezogenen Systeme, der einheitliche Positionsnummernplan sowie die dazugehörige Unterrichtung von mit der Berichterstattung betrauten Mitarbeitern. Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die als prozessunabhängiges Instrument ein wesentliches Element unserer Kontrollmechanismen darstellen, zielen mit einem Prüfungsplanschwerpunkt auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit unseres internen Kontrollsystems. Darüber hinaus erfolgen Prüfungshandlungen im Rahmen der Sachanlagen- und Vorratsinventur. Ergänzt werden unsere Kontrollmechanismen durch die Tätigkeiten des Prüfungsausschusses beziehungsweise Aufsichtsrats und des Abschlussprüfers in Wahrnehmung seines gesetzlichen Prüfungsauftrags.

Einem verbindlichen Terminplan für den Abschluss folgend wird in den dezentralen Buchhaltungen, die im Wesentlichen unter Verwendung der SAP-Standardsoftware geführt werden, der Buchungssstoff nach IFRS-Grundsätzen unter Beachtung der konzerneinheitlich geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentral betreute HFM gemeldet.

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und der einzelnen Geschäftsfelder unter anderem die Korrektheit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Es erfolgt insbesondere die Bestätigung, dass die Finanzdaten in allen wesentlichen Belangen ein den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der berichtenden Einheit vermitteln. Zusätzlich wird bestätigt, dass das verantwortliche Management die zentral vorgegebenen internen Kontrollsysteme der Berichterstattung eingerichtet und diese, wenn erforderlich, um eigene dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt hat.

Zwischen den Zeitpunkten der Bilanzerstellung und der Lageberichterstellung wurden keine Änderungen an unserem internen Kontrollsystem vorgenommen.

WESENTLICHE RISIKOKATEGORIEN UND EINZELRISIKEN

Zu den wesentlichen Risiken für die Gewinn- und Verlustrechnung für den DB-Konzern zählen insbesondere:

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die Nachfrage nach unseren Mobilitäts- und insbesondere nach unseren Transport- und Logistikdienstleistungen ist auch abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Megatrends in den für uns relevanten Märkten. Gesamtwirtschaftliche Schocks wie zum Beispiel Wirtschafts- und Finanzkrisen können sich insofern negativ auf unser Geschäft auswirken.

Für den Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren, wie des verfügbaren Einkommens oder der Zahl der Erwerbstätigen, von Bedeutung.

Im Schienengüterverkehr sind die wichtigsten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemierzeugnissen und Baumaterialien. Diese unterliegen zum einen konjunkturellen Schwankungen. Zudem sind strukturelle Veränderungen der Produktionsstrukturen unserer Kunden zu berücksichtigen, die sich häufig in einem globalen Wettbewerb befinden.

Im Bereich von Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung unserer Kunden den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen.

Marktrisiken

Im deutschen Personenverkehrsmarkt stehen wir in einem harten intermodalen und intramodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem Motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Um unsere Position im Wettbewerb zu stärken, verbessern wir fortlaufend unsere Serviceleistungen. Auf der Angebotsseite optimieren wir unsere Fahrplangestaltung im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel. Auf vielen Strecken können wir nach der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen attraktivere Verbindungen anbieten. Die Preiswahrnehmung durch unsere Kunden versuchen wir durch Angebotsmaßnahmen zu verbessern. Zudem sprechen wir mit regelmäßigen Aktionen gezielt Neukunden an. Von Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt.

Im Regionalverkehr gibt es europaweit einen intensiven intramodalen Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Um uns in diesem Marktumfeld behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen, um attraktive Angebote zu wirtschaftlichen Konditionen abgeben zu können.

Im Schienengüterverkehr besteht neben der hohen intramodalen Wettbewerbsintensität ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Dieser verschärft sich durch die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger Lkw-Flotten aus den neuen EU-Staaten. Bei einer isolierten Betrachtung für den Schienengüterverkehr bestehen insofern Marktrisiken aus der Notwendigkeit, sich an die verkehrsträgerübergreifend zunehmende Wettbewerbsintensität anzupassen, und daraus resultierenden Margenverlusten. Wir reagieren darauf mit Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung. Zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote auf der Schiene und binden den Schienengüterverkehr in umfassende Logistikangebote ein.

Unsere Aktivitäten im Bereich Spedition und Logistik sind insbesondere von einem sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld, dynamischen Konsolidierungsprozessen innerhalb der Logistikbranche und weiter steigenden Kundenanforderungen betroffen. Hierauf reagieren wir insbesondere mit dem weiteren Ausbau unserer Netzwerke, um aus einer Position der Wettbewerbsstärke heraus unsere Marktpositionen nicht nur zu verteidigen, sondern auch stärken zu können.

Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten unserer Kunden oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnen wir konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung und einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Portfolios. Hinsichtlich Marktrisiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler wie internationaler Ebene bringen wir unsere Position in die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.

Betriebsrisiken

Wir betreiben im Schienenverkehr ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Schienenaktivitäten. Im Fernverkehr verschlechtert eine Beeinträchtigung der Pünktlichkeit die Qualität der Dienstleistung und kann damit zu Kundenverlusten führen. Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit. Kritisch ist zudem eine ausreichende Verfügbarkeit unserer Fahrzeugflotte. Signifikante Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Wir versuchen diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten zum Beispiel durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

Im Schienengüterverkehr ist die Pünktlichkeit der Transporte für unsere Kunden ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten beim Transport ergeben, wie zum Beispiel Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnen wir unter anderem durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte

Faktoren, die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.

Technikrisiken

Das Angebot und die Qualität unserer Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führen wir einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern.

Die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr müssen zudem den sich möglicherweise ändernden geltenden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zur technischen Beanstandung von Fahrzeugen kommen kann. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen oder Wagentypen gar nicht oder nur unter Auflagen – zum Beispiel geringere Geschwindigkeiten, kürzere Wartungsintervalle oder geringere Radsatzlasten – eingesetzt werden dürfen. Zudem können neu beschaffte Fahrzeuge, die keine Zulassung bekommen, von den Herstellern nicht an uns ausgeliefert werden. Daraus können Störungen im Betriebsablauf und höhere Aufwendungen resultieren.

Es ist nicht auszuschließen, dass es zukünftig zu weiteren Verkürzungen der Wartungs-/Ultraschallintervalle kommt. Daraus würden bei unveränderter Dimensionierung der Fahrzeugflotte weitere Einschränkungen im Betrieb resultieren.

Wichtige Rahmenbedingungen für den Betrieb sind zudem die sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen im Bereich der Schieneninfrastruktur. Auch hier kann der Betrieb bei Abweichungen eingeschränkt oder untersagt werden. Um diesen Risiken zu begegnen, haben wir die entsprechenden Aktivitäten gebündelt und führen einen aktiven Dialog mit den zuständigen Behörden.

Beschaffungsrisiken

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie und Transportleistungen schwanken. In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es dabei kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen.

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnen wir durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente.

Projektrisiken

Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben. Auch können Preissteigerungen bei bezogenen Leistungen beziehungsweise Leistungen für Baumaßnahmen negative Auswirkungen haben. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

Risiken aus der Infrastrukturfinanzierung

Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend sind eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz haben wir mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2013 festschreibt. Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich. Zur Durchführung dieser Investitionen sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es bereits abschließende Vereinbarungen hierfür geben konnte. Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

Risiken aus der Reduzierung von Bestellerentgelten

Maßgeblich für die Entwicklung im Regionalverkehrsmarkt in Europa ist die Höhe von verfügbaren finanziellen Mitteln für die Bestellungen von Verkehren bei Verkehrsunternehmen durch die Bestellerorganisationen. Für unsere Aktivitäten im europäischen Regionalverkehr stellen daher Zahlungen von in der Regel staatlichen oder staatlich finanzierten Bestellerorganisationen (Bestellerentgelte) einen wesentlichen Teil der Umsatzerlöse im Personenverkehr dar. Hier besteht vor dem Hintergrund der Sparbemühungen der öffentlichen Haushalte das Risiko, dass das Niveau der Bestellerentgelte für zukünftige Vergaben oder bestehende Leistungen gekürzt werden könnte. Wir begegnen diesem Risiko, indem wir unser Leistungsangebot entsprechend anpassen und die Fahrgeldeinnahmen steigern.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Zins-, Währungs- und Energiepreissrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese → *Instrumente* [1] werden im Anhang erläutert.

Mit dem Ausbau unseres internationalen Geschäfts entsteht ein zunehmendes Währungsrisiko, da Cashflows in verschiedenen Währungen anfallen. Dies gilt insbesondere für den US-Dollar, das britische Pfund und die schwedische Krone.

Ein Teil der Verpflichtungen aus Pensions- und anderen pensionsähnlichen Leistungszusagen ist durch Planvermögen gedeckt, das aus Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen besteht. Wertverluste bei diesen Anlagen verringern direkt die Abdeckung der Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen und können unter Umständen weitere Zuführungen durch das Unternehmen erforderlich machen.

Auf Basis unserer guten → *Rating-Einstufungen* [2] verfügen wir über einen sehr guten Kapitalmarktzugang. Um jederzeit die Zahlungsfähigkeit sowie die finanzielle Flexibilität des DB-Konzerns sicherstellen zu können, verfügen wir über liquide Mittel, Kreditlinien, ein 2-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm und ein 15-Mrd.-€-Debt-Issuance-Programm. Im Rahmen unseres konzernübergreifenden Cashpoolings stellen wir sicher, dass die Mittel konzernintern bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt werden können.

Rechtliche und vertragliche Risiken

Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen vielfach Bauprojekte und Immobilien oder Umweltangelegenheiten. Es besteht zudem das Risiko, dass einige der langfristigen Verkehrsverträge unter anderem aufgrund von unvorhersehbaren Kostensteigerungen unwirtschaftlich werden könnten. Wir versuchen, hier entsprechend kosten- und erlösseitig gegenzusteuern.

Für rechtliche und vertragliche Risiken wurden unter Abschätzung der jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten Rückstellungen gebildet. Die tatsächliche Inanspruchnahme dieser Rückstellungen ist davon abhängig, ob sich die Risiken in Höhe der heutigen Einschätzungen realisieren.

Regulatorische und politische Risiken

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Der DB-Konzern erbringt im Schienenverkehr Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Der Zugang zum deutschen Schienennetz ist seit dem Jahr 1994 diskriminierungsfrei möglich. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von unseren Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs.

Auch die Struktur des DB-Konzerns ist potenziell regulatorischen Risiken ausgesetzt. Diese könnten sowohl auf der nationalen als auch der europäischen Ebene entstehen.

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.

Personalrisiken

Unsere Mitarbeiter und ihre Fähigkeiten sind für unseren zukünftigen Erfolg von zentraler Bedeutung. Unsere Vergütungssysteme und Personalentwicklungsprogramme und -maßnahmen zielen darauf ab, unsere Mitarbeiter zu binden und zu gemeinsamen Höchstleistungen zu motivieren. Die unerwünschten Mitarbeiterabgänge liegen bei uns auf einem niedrigen Niveau. Darin drücken sich zum einen unsere Anstrengungen aus, Engagement und Identifikation der Beschäftigten mit dem Konzern zu erhöhen. Zum anderen zeigt sich hierin unsere Attraktivität als Arbeitgeber. Wir stehen zudem in einem immer stärker werdenden Wettbewerb um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte. Dieser Herausforderung begegnen wir unter anderem durch enge Kontakte zu Universitäten und durch unsere Rekrutierungsmaßnahmen. Bei der Integration neu akquirierter Gesellschaften zielen unsere Bemühungen zudem auf die Bindung von Mitarbeitern in Schlüsselpositionen.

Um uns im Wettbewerb behaupten zu können, ist unsere Personalkostenstruktur in Relation zu der unserer Wettbewerber von entscheidender Bedeutung. Zusätzliche einseitige Belastungen, zum Beispiel in Form von höheren Tarifabschlüssen als bei unseren Wettbewerbern, verschlechtern hier unsere Wettbewerbsposition. Durch den Abschluss von Branchentarifverträgen werden zukünftig einheitliche Standards für den deutschen Regionalverkehrsmarkt festgelegt.

Compliance-Risiken

Durch die Neuaufstellung unseres Compliance-Bereichs im Jahr 2009 haben wir dokumentiert, dass die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB-Konzerns ist. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens haben wir unsere Compliance-Organisation im Berichtsjahr weiter ausgebaut. Details hierzu finden Sie im [Compliance-Bericht \[1\]](#) des DB-Konzerns.

IT-Risiken

Unzureichendes IT-Management kann zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren. Durch die laufende Überprüfung der Systemarchitektur und die regelmäßige Erneuerung der Hardware-Plattformen wird sichergestellt, dass die Informationstechnologie stets die sich ändernden Geschäftsanforderungen erfüllt und dem aktuellen Stand der Technik entspricht.

Um eine hohe Verfügbarkeit im IT-Betrieb sicherzustellen, verwenden wir verteilte und redundante Systeme für Betrieb und Datensicherung, eine ausfallsichere Netzkopplung sowie zum Teil ausgelagerte Bandsicherungen und getrennte Administrationen. Dies sichert unternehmenskritische Geschäftsprozesse und IT-Verfahren und verhindert massive Störungen. Unser Wide Area Network (WAN) ist überall da redundant ausgelegt, wo Sicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern.

GESAMTAUSSAGE ZUR RISIKOSITUATION DER DB AG

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis unseres Risikomanagementsystems. Die wesentlichen Risiken lagen im Berichtsjahr in den Bereichen Markt, Produktion, Technik und Beschaffungsmarkt.

Als Ergebnis unserer Analysen von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Konzernvorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und unserer Mittelfristplanung keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns dauerhaft und wesentlich beeinträchtigen könnten.

Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die Bundesrepublik Deutschland hält alle Anteile an der DB AG. Gemäß §312 AktG hat der Vorstand der DB AG deshalb einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der mit folgender Erklärung abschließt: »Wir erklären, dass unsere Gesellschaft nach den Umständen, die uns zu dem

Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhielt.

Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Bundes oder mit ihm verbundener Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.«

Nachtragsbericht

↳ **Abschluss der Tarifrunde mit der EVG**

↳ **Tarifverhandlungen mit der GDL**

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.

TARIFVERHANDLUNGEN MIT DER GDL

Anfang Februar 2011 hat die GDL die Verhandlungen mit uns und den Schienenpersonennahverkehrsunternehmen Abellio, Arriva Deutschland, BeNEX, Keolis Deutschland, Veolia Verkehr sowie der Hessischen Landesbahn für gescheitert erklärt und Arbeitsniederlegungen im Schienenpersonenverkehr angekündigt.

Prognosebericht

- ↳ **Voraussichtlich weitere Konjunkturerholung mit abgeschwächtem Tempo**
- ↳ **Umsatz- und Ergebnissteigerung für das Geschäftsjahr 2011 erwartet**
- ↳ **Ausblick bleibt mit Unsicherheiten behaftet**

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen rechnen wir damit, dass sich der Aufschwung im Jahr 2011 mit abgeschwächtem Tempo fortsetzen wird. Die Wachstumsprognosen für die Industriestaaten zeigen eine Abflachung der konjunkturellen Erholung. Daher erwarten wir für das Geschäftsjahr 2011 insgesamt weiter positive, aber in ihrer Wirkung geringere Impulse aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland beziehungsweise im Euro-Raum sowie aus einer weiteren Erholung der Weltwirtschaft und der Entwicklung des Welthandels.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2011 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung.

Voraussichtliche Entwicklung [in %]	2010	2011
BIP Welt	+4,0	↗
Welthandel	+13,5	↗
BIP Euro-Raum	+1,7	↗
BIP Deutschland	+3,6	↗

↗ oberhalb des Vorjahreswerts, → auf Vorjahresniveau, ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

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

Das uneinheitliche Bild der Weltwirtschaft dürfte im Jahr 2011 erhalten bleiben. In den Industriestaaten erwarten wir eine Fortsetzung der Erholung, jedoch werden die Wachstumsraten voraussichtlich eher niedriger ausfallen. Strukturelle Probleme, zum Beispiel an den Immobilienmärkten, scheinen noch nicht überwunden zu sein. Zugleich dürfte der Druck zur Konsolidierung der Staatsfinanzen weiter zunehmen. Die Exportnationen werden voraussichtlich eine Abschwächung des Wachstums verzeichnen, da die Impulse aus den Schwellenländern nachlassen dürften. Einige Schwellenländer werden voraussichtlich bemüht sein, die Binnenkonjunktur zu dämpfen, um so einer drohenden Überhitzung zu begegnen und das Wachstum auf niedrigerem Niveau zu halten. Risiken dürften insbesondere aus den fortbestehenden Unsicherheiten an den Finanzmärkten bezüglich Verschuldung und Bonität einer Reihe von Industrienationen resultieren.

Die Weltwirtschaft wird unserer Einschätzung nach im Jahr 2011 weiter wachsen, wobei sich die konjunkturelle Dynamik voraussichtlich abschwächen dürfte. Die BIP-Zuwachsrates wird in den USA wahrscheinlich geringer als im Vorjahr ausfallen und sich in Japan infolge einer schwächeren Exportentwicklung vermutlich sogar halbieren. Vor allem die Schwellenländer Asiens werden voraussichtlich die treibenden Kräfte der Weltwirtschaft bleiben. In China dürften die Maßnahmen zur Vermeidung einer Überhitzung der Konjunktur das BIP-Wachstum auf rund 9% abschwächen.

Auch die konjunkturelle Erholung im Euro-Raum wird voraussichtlich bei großen Unterschieden zwischen den einzelnen Staaten abflachen. Während Deutschland weiterhin die Wachstumslokomotive bleiben dürfte, wird sich unseren Erwartungen nach das Wachstum in Frankreich und Italien auf dem bestehenden Niveau fortsetzen. Daneben bleiben aber voraussichtlich die Belastungen für den Euro-Raum aus einigen Staaten mit einer hohen Staatsverschuldung erhalten. Insbesondere besteht die Gefahr, dass die Produktion in diesen Staaten schrumpfen könnte, da hier die fiskalischen Impulse deutlich restriktiver sind und angesichts der zum Teil noch sehr schwachen preislichen Wettbewerbsfähigkeit weitere Reformen notwendig werden.

Im Jahr 2011 reduzieren die fiskalischen Konsolidierungsmaßnahmen voraussichtlich die Staatsausgaben und infolge von Steuererhöhungen beziehungsweise des Wegfalls steuerlicher Entlastungen voraussichtlich auch das verfügbare Einkommen. Die erwartete nach wie vor niedrige Kapazitätsauslastung und die anhaltenden Probleme auf den Immobilienmärkten in einigen Mitgliedsstaaten des Euro-Raums werden wahrscheinlich den privaten Verbrauch belasten. Andererseits dürften die Investitionen vom sehr niedrigen Zinsniveau weiter angeregt werden. Die Exporte dürften von einem, wenn auch schwächeren Wachstum des Welthandels profitieren. Angesichts der gedämpften Konjunkturaussichten und des Auslaufens der Kurzarbeit wird die Beschäftigung wahrscheinlich nur leicht steigen.

In den meisten Staaten Mittel- und Osteuropas wird sich die Konjunktur 2011 wahrscheinlich stabilisieren. Bei einer nur verhaltenen Expansion der Binnenwirtschaft erwarten wir, dass die Erholung wesentlich von Impulsen des Außenhandels ausgeht. Wir rechnen damit, dass die Investitionsnachfrage in vielen Staaten schwach bleibt und der private Konsum durch die Sparprogramme der Regierungen sowie die allgemein gestiegene Arbeitslosigkeit gedämpft wird. In den Ländern mit makroökonomischen Ungleichgewichten besteht aber noch ein latentes Risiko von Währungskrisen. Das BIP dürfte in der Region im nächsten Jahr weiterhin über dem EU-Durchschnitt liegen.

Die Erholung der deutschen Wirtschaft wird sich wahrscheinlich auch im Jahr 2011 fortsetzen. Das Wachstum dürfte sich infolge der abgeschwächten globalen Erholung auf etwa 2,5% verlangsamen. Ende des Jahres 2011 könnte die deutsche Volkswirtschaft den Vorkrisenstand der gesamtwirtschaftlichen Produktion vom ersten Quartal 2008 wieder erreichen. Dabei wird der Aufschwung wahrscheinlich an Breite gewinnen. Die Exporte könnten zwar die Hauptantriebskraft des Aufschwungs bleiben, die außenwirtschaftlichen Impulse strahlen aber auch verstärkt auf die Binnenwirtschaft aus. Der Exportzuwachs dürfte sich im Jahr 2011 im Gleichklang mit dem abgeschwächten Absatzmarktwachstum annähernd halbieren. Die Unternehmensinvestitionen dürften weiter steigen. Neben dem Nachholen von in der Krise aufgeschobenen Ersatzinvestitionen wird mit steigender Auslastung dann auch eine Kapazitätserweiterung dringlicher. Impulse für das Baugewerbe könnten verstärkt vom Wohnungsbau kommen, der von den historisch niedrigen Finanzierungskosten begünstigt wird.

Die öffentlichen Investitionen hingegen werden, belastet durch das Auslaufen der Konjunkturprogramme und eine angespannte Haushaltslage der Kommunen, kaum noch ausgeweitet werden können und voraussichtlich den Anstieg der Anlageinvestitionen trotz der Dynamik im Privatsektor dämpfen. Die privaten Konsumausgaben könnten, gestützt von einer steigenden Beschäftigung und einer verbesserten Einkommenssituation, deutlich steigen. Der Beschäftigungszuwachs dürfte im Jahr 2011 infolge eines statistischen Basiseffekts leicht stärker ausfallen als im Vorjahr. Die Arbeitslosigkeit dürfte zurückgehen, allerdings gebremst durch das infolge geänderter Rahmenbedingungen leicht steigende Arbeitskräfteangebot. Ab Mai 2011 werden alle noch bestehenden Beschränkungen der Freizügigkeit der Arbeitnehmer für eine Reihe von mittel- und osteuropäischen EU-Ländern entfallen. Dies dürfte sich in einer größeren Zahl von Einpendlern niederschlagen. Die Aussetzung der Wehrpflicht ab Sommer 2011 sowie doppelte Abiturjahrgänge in einigen Bundesländern werden voraussichtlich das inländische Erwerbspersonenpotenzial erhöhen.

Beträchtliche Risiken für die Weltkonjunktur gehen aktuell von der instabilen Lage in der arabischen Welt aus. Ein Übergreifen der politischen Krise auf wichtige Erdölförderländer könnte die Rohstoffpreise weiter nach oben treiben und die Inflationsgefahr erhöhen. Dies könnte auch in den Industrienationen die realen Einkommen verringern, den Konsum drosseln und somit die wirtschaftliche Erholung deutlich beeinträchtigen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Voraussichtliche Marktentwicklung	2010	2011
[in %]		
Europäischer Schienenpersonenverkehr (Basis Pkm)	+ 0,0	↗
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+ 0,2	↗
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	+ 8,5	↗
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	+ 7,1	↗
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+ 8,0	↗
Globale Luftfracht (Basis t)	+ 20,6	↗
Globale Seefracht (Basis TEU)	+ 13,0	↗
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+ 6,0	↗

↗ oberhalb des Vorjahreswerts, → auf Vorjahresniveau, ↘ unterhalb des Vorjahreswerts

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

Für den deutschen Personenverkehrsmarkt werden sich die positiven Konjunkturreffekte im Jahr 2011 voraussichtlich durch einen im Vorjahresvergleich kräftigeren Anstieg der Erwerbstätigen und des Privatkonsums sowie die – wenn auch gebremst – weiter ansteigenden Realeinkommen verstärken, sodass erstmals seit Jahren wieder ein moderates Wachstum des Gesamtmarkts zu erwarten ist. Sofern sich die aktuell hohen Kraftstoffpreise im Jahresverlauf 2011 nicht verfestigen, dürfte sich der Motorisierte Individualverkehr leicht positiv entwickeln. Für die Verkehrsleistung des innerdeutschen Luftverkehrs ist von einem anhaltend kräftigen Plus auszugehen. Wie stark sich die Mehrbelastungen der Luftverkehrsabgabe auf die Nachfrage auswirken werden, ist noch nicht abzusehen. Der Öffentliche Straßenpersonenverkehr dürfte das Vorjahresniveau halten. Für den deutschen Schienenpersonenverkehr wird trotz der umfangreichen Bautätigkeit im Schienennetz eine gegenüber dem Jahr 2010 zwar leicht abgeschwächte, aber weiterhin überdurchschnittliche Zunahme der Verkehrsleistung erwartet.

Auf dem europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkt wird sich die uneinheitliche Entwicklung in den einzelnen Ländern auch im Jahr 2011 fortsetzen. In einer sich insgesamt abschwächenden Wirtschaft dürften sich die fiskalischen Konsolidierungsmaßnahmen infolge der angespannten Haushaltssituationen dämpfend auf die verfügbaren Einkommen und entsprechend auch auf die Verkehrsnachfrage auswirken. Für den Arbeitsmarkt

sind im Durchschnitt keine größeren Schwankungen abzusehen. Vor diesem Hintergrund und angesichts der Erwartung stützender Effekte aus der fortschreitenden Liberalisierung ist für den Schienenpersonenverkehr in Europa eine insgesamt stabile bis leicht positive Entwicklung zu erwarten.

Nach den beiden durch die Wirtschaftskrise und die dynamische Erholung gekennzeichneten Vorjahren ist für den Güterverkehrsmarkt in Deutschland im Jahr 2011 von einer Rückkehr auf einen moderateren Wachstumskurs auszugehen. Dabei dürfte sich der Schienengüterverkehr annähernd mit dem Gesamtmarkt entwickeln und seinen Marktanteil entsprechend halten können. Ein überdurchschnittlicher Leistungsanstieg wird für den Lkw-Verkehr erwartet, einhergehend mit einer Verbesserung der Marktposition, die vor allem zulasten der Binnenschifffahrt gehen wird. Die Wettbewerbsintensität wird bei einem zu erwartenden kräftigeren Anstieg der Transportpreise im Gesamtmarkt voraussichtlich weiter hoch bleiben.

Wir erwarten, dass sich auch die Erholung auf dem europäischen Schienengüterverkehrsmarkt im Jahr 2011 infolge der schwächeren Wachstumsimpulse aus der Wirtschaft zwar nur gedämpft fortsetzen wird, aber dennoch kräftig bleibt. Wie bereits im Berichtsjahr wird es dabei wohl auch weiterhin spürbare Unterschiede in den einzelnen Ländern geben. Sowohl der intra- als auch der intermodale Wettbewerbsdruck wird wahrscheinlich nicht nachlassen. Dies gilt insbesondere für den Lkw-Wettbewerb; trotz der angekündigten kräftigen Preiserhöhungen dürfte sich die Entwicklung des Straßengüterverkehrs im Jahr 2011 weiterhin dynamisch zeigen und stärker ausfallen als bei den Güterbahnen.

Unsere Wachstumseinschätzungen für den europäischen Landverkehr im Jahr 2011 sind für nahezu alle Länder positiv. Insgesamt wird ein Anstieg im Jahr 2011 um über 10% erwartet. Diese dynamische Entwicklung sowie die daraus resultierende Kapazitätsverknappung könnten die Durchsetzbarkeit von Preiserhöhungen verbessern, allerdings erschwert der intensive Wettbewerb insbesondere unter Netzbetreibern die Weitergabe von Kostensteigerungen. Aufgrund der sich fortsetzenden wirtschaftlichen Erholung wird die Kapazitätsauslastung der Netzbetreiber wahrscheinlich weiterhin ansteigen.

Für den globalen Luftfrachtmarkt rechnen wir im Jahr 2011 mit einem Marktwachstum von rund 5%. Für die Seefracht wird erwartet, dass die zusätzlich eingebrachte Kapazität beim Schiffsraum mit etwa 7% nur geringfügig unter dem prognostizierten Nachfragewachstum von rund 8% liegen wird.

Im Bereich Kontraktlogistik/SCM rechnen wir im Jahr 2011 bei einem weiteren wirtschaftlichen Wachstum in allen wichtigen Kernländern der globalen Kontraktlogistik mit einer anhaltend kräftigen Marktentwicklung. Positive Effekte sind darüber hinaus aus einer weiteren Steigerung der Outsourcingrate in den relevanten Industrien zu erwarten.

Nach dem deutlichen Wachstum im Berichtsjahr dürfte sich die Trassennachfrage im Jahr 2011 auf dem Vorjahresniveau stabilisieren. Bei den Stationshalten ist für das Jahr 2011 von weiteren Zuwächsen auszugehen. Die Perspektiven für den Bereich Vermietung sind infolge der für den Einzelhandel und die Gastronomie verbesserten Rahmenbedingungen ebenfalls positiv. Die Einzelhandelsumsätze in Deutschland dürften 2011 weiter leicht ansteigen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER BESCHAFFUNGS- UND FINANZMÄRKTE

Für das Geschäftsjahr 2011 erwarten wir keine prinzipiellen Engpässe auf der Beschaffungsseite. Eine entscheidende Rolle spielt die weitere Entwicklung der Energiepreise. Insgesamt erwarten wir steigende Energie- und Rohstoffpreise.

Steigende Energiepreise wahrscheinlich

War der Ausblick für das Berichtsjahr von großer Unsicherheit geprägt, gehen die meisten Marktteilnehmer inzwischen davon aus, dass die Krise überwunden ist. Erwartungen eines kontinuierlichen und robusten Wachstums in den Schwellenländern sowie eines sich stabilisierenden Aufschwungs in den Industriestaaten dürften, gepaart mit einer weiterhin expansiven Geldpolitik der Zentralbanken, auch im Jahr 2011 für steigende Energiepreise sorgen.

Die internationale Nachfrage nach Rohöl und Raffinerieprodukten wird wahrscheinlich auch im Jahr 2011 zulegen und ein neues Rekordhoch erreichen. Zwar ist die aktuelle Versorgungslage weiterhin komfortabel, aber nachhaltiges und kontinuierliches Wachstum der Schwellenländer wird mittelfristig das Risiko von Engpässen wieder erhöhen. Solange die Organisation Erdöl exportierender Länder (OPEC) auf das Abschmelzen der Lagerbestände nicht mit einem erhöhten Ausstoß reagiert, werden bei der übermäßig vorhandenen Liquidität an den weltweiten Finanzmärkten Preise von 100 USD/bbl und mehr wieder wahrscheinlicher.

Darüber hinaus ist auf Basis der Rahmenbedingungen des Energiekonzepts der Bundesregierung und der Verlängerung der Laufzeiten von Kernkraftwerken in Deutschland mit zusätzlichen Kosten durch die damit verbundene Brennelementesteuer und die geforderten Investitionen zu rechnen. Diese werden insbesondere im Jahr 2011 die Energiepreise zusätzlich belasten.

In weiten Teilen Europas befindet sich der Spotmarkt für Gas weiterhin in einem Anfangsstadium und ist stark von lokalen Verhältnissen geprägt. Insgesamt sieht die Versorgungslage für das Jahr 2011 komfortabel aus.

Hobe Emissionstätigkeit bei Staatsanleihen erwartet

Nachdem im Berichtsjahr die Anleihen-Emissionstätigkeit von Staaten, Banken und Unternehmen aus dem Euro-Raum rund 1,7 Bio.€ betragen hat, gehen wir für das Jahr 2011 nicht von einem niedrigeren Emissionsvolumen aus. Unter der Prämisse eines Wachstums mit geringerem Impuls rechnen wir damit, dass nicht nur die fälligen Anleihen im Jahr 2011 in Höhe von 2,0 Bio.€ refinanziert werden müssen, sondern es zu einem weiteren Aufbau der Kapitalmarktverschuldung kommen kann. Hier ist auch davon auszugehen, dass aufgrund teilweise restriktiver Kreditvergaben von Banken Unternehmen den Anleihemarkt stärker in Anspruch nehmen müssen.

Aufgrund des weiter hohen Refinanzierungsbedarfs der Staaten im Euro-Raum und der Erwartung einer vergleichsweise positiven Cashflow-Situation von Unternehmen rechnen wir damit, dass der Anteil von Staatsanleihen am Kapitalmarkt im Jahr 2011 zunehmen dürfte. Wir gehen in diesem Umfeld davon aus, dass Unternehmen mit hoher Bonität weiterhin einen guten Kapitalmarktzugang haben werden, auch wenn sich das Wirtschaftswachstum etwas abschwächen sollte.

Die zu erwartende weitere starke Inanspruchnahme der Kapitalmärkte durch staatliche und supranationale Emittenten und das damit einhergehende höhere Angebot an Schuldtiteln im Markt sollten zu attraktiveren Investorenrenditen führen. Die Fortsetzung der Konjunkturerholung dürfte sich ebenfalls mittelfristig in höheren Zinsen bemerkbar machen. Insofern rechnen wir mit höheren langfristigen Refinanzierungssätzen als im Jahr 2010, auch bei Anleiheemissionen von Unternehmen mit guter Bonität.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Die Europäische Kommission hat am 17. September 2010 das Gesetzgebungsverfahren zur Neufassung des europäischen Eisenbahnrechts (Recast) eröffnet, das voraussichtlich im Jahr 2011 abgeschlossen wird. Die Gesetzgebungsvorschläge umfassen unter anderem eine verschärfte Zugangsregulierung zu Serviceeinrichtungen wie Terminals, erweiterte Kompetenzen für nationale Regulierungsbehörden, detaillierte Anforderungen an Finanzierungsvereinbarungen zwischen Infrastrukturbetreibern und Mitgliedsstaaten, Änderungen von Entgeltregelungen, verschärfte Entflechtungsanforderungen, die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise sowie Anforderungen an ein »Regulatory Accounting«.

Ungeachtet der europäischen Entwicklung hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für das Jahr 2011 eine Regulierungsnovelle angekündigt. Basierend auf Festlegungen des Koalitionsvertrags soll die Novelle insbesondere verschärfte Entgeltvorschriften einleiten wie beispielsweise die Einführung einer Anreizregulierung.

VORAUSSICHTLICHE ERTRAGS- UND FINANZLAGE

Die Geschäftsentwicklung der DB AG wird auch im Geschäftsjahr 2011 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Ein übergreifendes Ziel im DB-Konzern ist die nachhaltige weitere Verbesserung der Ertragskraft. Angesichts positiverer Erwartungen an die Entwicklung der Konzerngesellschaften rechnen wir für das Geschäftsjahr 2011 mit einem Anstieg des Beteiligungsergebnisses. Wir erwarten, dass das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie der Jahresüberschuss den Wert des Berichtsjahres erreichen oder sogar übertreffen werden.

Gemäß unseren Erwartungen wird der DB-Konzern im Geschäftsjahr 2011 in der Lage sein, seinen operativen Finanzbedarf über die Innenfinanzierung abzudecken, sodass aus dem operativen Geschäft des DB-Konzerns heraus auch keine Erhöhung der Verschuldung erwartet wird. Belastend wird dabei allerdings wirken, dass die DB AG für das Geschäftsjahr 2010 voraussichtlich erstmals eine Dividende in Höhe von 500 Mio. € an ihren Eigentümer ausschütten wird.

Im Geschäftsjahr 2011 hat die DB AG fällig werdende Verbindlichkeiten in Höhe von rund 2,9 Mrd. €. Zur teilweisen Refinanzierung dieser Verbindlichkeiten werden wir über die DB Finance auch im Geschäftsjahr 2011 die Kapital- und Geldmärkte in Anspruch nehmen. Dafür verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus dem Debt-Issuance-Programm, dem Commercial-Paper-Programm und bestehenden, bislang nicht genutzten Kreditfazilitäten. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung der DB AG ist daher sichergestellt.

Das für den langfristigen Bereich ausgelegte Debt-Issuance-Programm über 15 Mrd. € war per 31. Dezember 2010 mit 11,8 Mrd. € in Anspruch genommen. Infolge der Tilgung einer Anfang Januar 2011 fällig gewordenen Anleihe über 1,2 Mrd. USD (entspricht: 1,0 Mrd. €) hat sich der verfügbare Emissionsbetrag unseres Debt-Issuance-Programms zu Beginn des Geschäftsjahres 2011 auf 4,2 Mrd. € erhöht.

Im kurzfristigen Bereich stand per 31. Dezember 2010 ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung, das zum 31. Dezember 2010 in Höhe von 42 Mio. € in Anspruch genommen war. Zudem verfügten wir zum 31. Dezember 2010 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,5 Mrd. €, die breit gestreut und mit erstklassigen Kreditinstituten abgeschlossen wurden.

ERWARTUNGEN BEZÜGLICH DER ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHRE 2012

In Übereinstimmung mit dem Deutschen Rechnungslegungsstandard (DRS) 15 geben wir auch eine Einschätzung für das dem laufenden Geschäftsjahr folgende Jahr ab. Sie basiert auf den in unserer Mittelfristplanung hinterlegten Annahmen zu den von uns erwarteten Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen. Diese Annahmen und Einschätzungen unterliegen mit zunehmendem Zeithorizont größeren Prognoseunsicherheiten.

Auf Basis der Annahme, dass sich der wirtschaftliche Aufschwung wie erwartet entwickelt und über das Jahr 2011 hinaus anhält, rechnen wir auch für das Geschäftsjahr 2012 mit weiteren Zuwächsen beim Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

CHANCENBERICHT

Unser Chancenmanagement leiten wir im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von Chancen liegt primär bei dem operativen Management in den Geschäftsfeldern und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Wir beschäftigen uns dazu intensiv mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in unserem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete geschäftsbereichsspezifische Chancenpotenziale abgeleitet und analysiert.

Um unseren Kurs eines ertragsorientierten Wachstums abzusichern, setzen wir umfassende Maßnahmenpakete im Rahmen konzernübergreifender oder geschäftsfeldspezifischer Programme um, von denen wir Absicherungen oder Verbesserungen in Leistungsqualität, Effizienz und Kostenstrukturen erwarten. Wir sehen hierin auch Chancen für weiteres organisches Wachstum, das sich zudem in weiteren Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen widerspiegeln dürfte.

Die strategische Aufstellung des DB-Konzerns hat sich während der Finanz- und Wirtschaftskrise bewährt und maßgeblich zur positiven Entwicklung im Berichtsjahr beigetragen. Im Fokus unserer Maßnahmen liegt es auch immer, unsere langfristige Wettbewerbsposition zu verbessern. Der DB-Konzern ist insgesamt gut aufgestellt für das Nutzen von Chancen, die aus den wesentlichen Trends in unseren Märkten resultieren. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die Ausführungen im Kapitel »Strategie«.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln, als wir es erwarten. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken.

Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten zudem darin, absehbare Marktkonsolidierungen aus unseren führenden Marktpositionen heraus aktiv gestalten zu können. Wir wollen dabei die Möglichkeiten nutzen, die uns gerade die Konsolidierung und die fortschreitende Globalisierung im Bereich Spedition und Logistik eröffnen. Mit der Akquisition von Arriva haben wir zudem unsere Position im europäischen Verkehrsmarkt deutlich verbessert und haben nun eine Wachstumsplattform in allen unseren europäischen Zielmärkten.

Wir haben uns zudem so positioniert, dass wir auch auf ein Umfeld offener beziehungsweise sich öffnender Märkte sowohl im europäischen Schienengüter- als auch im europäischen Schienenpersonenverkehr gut vorbereitet sind und so sich bietende Chancen nutzen können.

Günstige Wechselkurs- und Zinsentwicklungen können sich potenziell positiv auf das Finanzergebnis auswirken. Das Konzern-Treasury verfolgt daher die Entwicklungen auf den Finanzmärkten genau, um mögliche Chancen zu erkennen und zu nutzen.

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 AG, des DB-Konzerns, seiner Geschäftsfelder und einzelner Gesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

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

03 JAHRESABSCHLUSS

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS	42
BILANZ	43
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	44
KAPITALFLUSSRECHNUNG	45
ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS	46
ANHANG	48
ANTEILSBESITZLISTE	64

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, 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 ordnungsgemäßer 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 ordnungsgemäßer Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des 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.

Berlin, den 25. Februar 2011

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Gerd Eggemann
Wirtschaftsprüfer

Thomas Kieper
Wirtschaftsprüfer

Bilanz

AKTIVA

Zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Sachanlagen	(2)	38	34
Finanzanlagen	(2)	24.371	22.327
		24.409	22.361
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	3	5
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	3.674	3.348
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		1.031	1.259
		4.708	4.612
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	0	0
		29.117	26.973

PASSIVA

Zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(7)	5.310	5.310
Gewinnrücklagen	(8)	3.563	3.035
Bilanzgewinn		3.205	3.151
		14.228	13.646
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	3.402	4.230
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	11.449	9.079
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	38	18
		29.117	26.973

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
Bestandsveränderungen		-1	-1
Andere aktivierte Eigenleistungen		0	0
GESAMTLEISTUNG		-1	-1
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	1.369	1.813
Materialaufwand	(16)	-70	-62
Personalaufwand	(17)	-281	-312
Abschreibungen		-9	-7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	-921	-1.060
		87	371
Beteiligungsergebnis	(19)	16	1.168
Zinsergebnis	(20)	20	54
ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT		123	1.593
Außerordentliche Aufwendungen	(21)	-49	0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-20	48
JAHRESÜBERSCHUSS		54	1.641
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		3.151	1.510
BILANZGEWINN		3.205	3.151

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
Ergebnis vor Steuern		74	1.593
Abschreibungen auf Sachanlagen		9	7
Veränderungen der Pensionsrückstellungen ¹⁾		26	10
CASHFLOW VOR STEUERN		109	1.610
Veränderung der übrigen Rückstellungen ²⁾		- 326	- 755
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		1	0
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		606	694
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)		138	- 110
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		- 20	48
MITTELFLUSS AUS LAUFENDER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT		508	1.487
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		- 1	10
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 13	- 11
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		2	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 17	- 27
MITTELFLUSS AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT		- 29	- 28
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		357	- 354
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 1.106	- 410
Einzahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten und MCCP		42	0
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten und MCCP		0	- 52
MITTELFLUSS AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT		- 707	- 816
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands		- 228	643
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(22)	1.259	616
FINANZMITTELBESTAND AM JAHRESENDE	(22)	1.031	1.259

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände.

²⁾ 528 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	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2010
SACHANLAGEN					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3	0	0	0	3
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	1	0	0	0	1
	4	0	0	0	4
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	0
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	2	0	0	0	2
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	23	1	1	-1	24
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	47	8	4	-5	54
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	12	4	-5	0	11
	88	13	0	-6	95
FINANZANLAGEN					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	13.019	748	0	-17	13.750
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	9.263	2.081	0	-765	10.579
3. Beteiligungen	42	0	0	0	42
4. Sonstige Ausleihungen	3	0	0	-3	0
	22.327	2.829	0	-785	24.371
ANLAGEVERMÖGEN INSGESAMT	22.415	2.842	0	-791	24.466

	Vortrag zum 01.01.2010	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Abschreibungen		Buchwert
					Stand am 31.12.2010	Stand am 31.12.2010	Stand am 31.12.2009
	0	0	0	0	0	3	3
	-1	0	0	0	-1	0	0
	-1	0	0	0	-1	3	3
	0	0	0	0	0	0	0
	-2	0	0	0	-2	0	0
	-17	-1	0	1	-17	7	6
	-34	-8	0	5	-37	17	13
	0	0	0	0	0	11	12
	-54	-9	0	6	-57	38	34
	0	0	0	0	0	13.750	13.019
	0	0	0	0	0	10.579	9.263
	0	0	0	0	0	42	42
	0	0	0	0	0	0	3
	0	0	0	0	0	24.371	22.327
	-54	-9	0	6	-57	24.409	22.361

Anhang für das Geschäftsjahr 2010

Der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG (DB 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 Deckungsvermögen eingetreten sowie in den Bereichen der Rückstellungen und der Fremdwährungsumrechnung. Die Vorjahreszahlen wurden unter Inanspruchnahme des Wahlrechts gemäß Art. 67 Abs. 8 EGHGB nicht an die infolge des BilMoG geänderten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angepasst.

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:

[in Jahren]	2010
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5 - 50
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 Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird 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 pauschalisierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet.

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 DBAG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen 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 Deckungsvermögens. Die wertpapiergebundenen Pensionsverpflichtungen werden zum Wert des garantierten Mindestverpflichtungsumfangs angesetzt. Der Unterschiedsbetrag zum 1. Januar 2010 aus der Neubewertung des Deckungsvermögens wurde mit dem Unterschiedsbetrag aus der Neubewertung der korrespondierenden Schulden zum 1. Januar 2010 verrechnet und unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt.

Die Erträge aus der Bewertung des Deckungsvermögens zum Zeitwert sind grundsätzlich ausschüttungsgesperrt. Durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen und Gewinnvorträge gemäß § 268 Abs. 8 HGB in ausreichender Höhe ist jedoch keine Ausschüttungssperre entstanden.

Die DB AG hat 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 ausschüttungsgesperrten Erträge entstanden.

Kassenbestände und 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 wurde auf den Zeitpunkt der zum 1. Januar 2010 erstmalig verpflichtenden Anwendung des BilMoG 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 sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[in %]	31.12.2010
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 in Höhe von 4,00 % (Vorruhestand und Altersteilzeit) und 4,50 % (Jubiläum, Sterbegeld und mittelbare Altersversorgung) 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- beziehungsweise Aufzinsung werden gesondert im Zinsergebnis ausgewiesen.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Die DB AG hat in Ausübung des Wahlrechts des §274 Abs. 1 Satz 2 HGB keine latenten Steuern aktiviert.

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

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit einem Grundgeschäft (Micro-Hedge) eingesetzt werden.

Die den Grundgeschäften zugeordneten Derivate werden bilanziell nicht erfasst (sogenannte Einfrierungsmethode). Insofern erfolgt die Nichtanwendung der §§249 Abs. 1, 252 Abs. 1 Nr. 3, 4 sowie 256a HGB.

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs am Bilanzstichtag.

Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet und Annahmen getroffen, die aufgrund der Marktbedingungen an den Bilanzstichtagen sachgerecht waren. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- beziehungsweise Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet.

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 AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der 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.

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 im Anlagengitter auf den Seiten 46 bis 47 dargestellt.

(3) Vorräte

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3	5
INSGESAMT	3	5

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

[in Mio. €]	31.12.2010	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	31.12.2009
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6	0	14
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.581	-	3.161
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0
Sonstige Vermögensgegenstände	87	1	173
INSGESAMT	3.674	1	3.348

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 4 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus dem Cashpooling (2.762 Mio. €; im Vorjahr: 1.429 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, kurzfristige Darlehen und Zinsen; insgesamt 385 Mio. €; im Vorjahr: 1.347 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (266 Mio. €; im Vorjahr: 246 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (168 Mio. €; im Vorjahr: 139 Mio. €).

Die sonstigen Vermögensgegenstände umfassen im Wesentlichen Forderungen an die Finanzverwaltung sowie debitorische Kreditoren und Zinsabgrenzungen. In den sonstigen Vermögensgegenständen waren im Vorjahr die Ansprüche aus Rückdeckungsversicherungen in Höhe von 27 Mio. € enthalten. Davon wurden im laufenden Jahr 26 Mio. € mit den Altersversorgungsverpflichtungen verrechnet.

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten enthalten im Wesentlichen die Vorauszahlung des Beitrags zur Eisenbahnunfallkasse.

(6) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der DBAG beträgt 2.150 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der Bundesrepublik Deutschland gehalten.

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beläuft sich auf unverändert 5.310 Mio. €.

(8) Gewinnrücklagen

Die anderen Gewinnrücklagen gemäß § 266 Abs. 3 HGB belaufen sich auf 3.563 Mio. € (im Vorjahr: 3.035 Mio. €).

Die im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG vorgenommene Neubewertung von Rückstellungen zum 1. Januar 2010 hatte Auflösungen der Rückstellungen in Höhe von insgesamt 528 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	170	143
Steuerrückstellungen	242	231
Sonstige Rückstellungen	2.990	3.856
INSGESAMT	3.402	4.230

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 50 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) zugeführt. Darunter werden arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) ausgewiesen.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Verpflichtungen im Personalbereich	72	71
Restrukturierungsmaßnahmen	564	860
Ökologische Altlasten	1.481	1.606
Rückgabeverpflichtungen	156	157
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	181	344
Übrige Risiken	536	818
INSGESAMT	2.990	3.856

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Tantiemen, mittelbare Altersvorsorgeverpflichtungen sowie Abfindungen.

Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen entfallen auf eine Verlustausgleichsverpflichtung gegenüber der DB JobService GmbH.

Die Rückstellungen für ökologische Altlasten beziehen sich in erster Linie auf die Beseitigung von vor dem 1. Juli 1990 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Hierfür wurde bereits in der Eröffnungsbilanz der Deutschen Reichsbahn ein entsprechender Betrag in Höhe von 2,9 Mrd. € zurückgestellt und unverändert in die Eröffnungsbilanz der DB AG übernommen.

Rückstellungen für mögliche Rückgabeverpflichtungen wurden für Risiken aus Restitutionsansprüchen für Grundstücke im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn gebildet.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Rückstellungen für:

- Reaktivierungs- und Rückbaumaßnahmen (Stilllegung von Anlagen),
- Verpflichtungen aus der Umsetzung der Immobilienneuzuordnung,

→ ungewisse Verbindlichkeiten aus noch nicht abgerechneten Lieferungen und Leistungen,

→ die gesetzlich vorgeschriebene Aufbewahrung von Geschäftsunterlagen für die wesentlichen Konzernunternehmen (Archivierungskosten),

→ Prozessrisiken.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen bestehende Deckungsvermögen (27 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (35 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (1 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (1 Mio. €) verrechnet.

Gemäß §268 Abs. 8 Satz 3 HGB sind 0,00 € zur Ausschüttung gesperrt.

[in Mio. €]	31.12. 2010
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	28
Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	27
Saldo	1
- frei verfügbare Rücklagen und Gewinnvorräte	6.768
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	
Anleihen	67	46	21	-	67
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-	-	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20	20	-	-	20
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	10.036	2.699	1.805	5.532	7.868
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.164	11	953	200	963
Sonstige Verbindlichkeiten	162	162	0	0	161
davon aus Steuern	17	17	-	-	58
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	0
INSGESAMT	11.449	2.938	2.779	5.732	9.079
DAVON ZINSPFLICHTIG	10.586				8.494

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Darlehen gegenüber der Deutschen Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande (8.352 Mio. €; im Vorjahr: 6.880 Mio. €), Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling (943 Mio. €; im Vorjahr: 540 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, weitere Darlehen und Zinsen; insgesamt 415 Mio. €; im Vorjahr:

236 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (178 Mio. €; im Vorjahr: 147 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (148 Mio. €; im Vorjahr: 65 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten unter anderem langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, in Höhe von 1.153 Mio. € (im Vorjahr: 953 Mio. €). Diese

Darlehen müssen aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaften DB Fernverkehr AG, DB Regio AG und DB Schenker Rail Deutschland AG.

Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

Eine zusammenfassende Auflistung der Finanzschulden und weitere Erläuterungen hierzu sind unter Punkt (14) zu finden.

(11) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen, Baukostenzuschüssen und Ausgleichszahlungen im Zusammenhang mit der Verlängerung von Anmietverträgen.

(12) Haftungsverhältnisse

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen	4.477	4.458
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	4.455	4.445

Die DB AG hat zugunsten der DB Finance für ein mit dieser im Umfang von maximal 2 Mrd. € aufgelegtes Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die zum 31. Dezember 2010 mit 42 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) valutierte. Darüber hinaus bürgt die DB AG für die DB MLAG gegenüber der DB Finance für die Rückzahlung von Darlehen in Höhe von 3.000 Mio. €.

Die zugunsten verbundener Unternehmen eingegangenen Verpflichtungen aus Bürgschafts- und Gewährleistungsverträgen gegenüber Dritten waren nicht zu passivieren, da die zugrunde liegenden Verbindlichkeiten durch die verbundenen Unternehmen voraussichtlich erfüllt werden können und daher mit einer Inanspruchnahme nicht zu rechnen ist.

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Bestellobligo für Investitionen	3	1
Ausstehende Einlagen	376	317
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.836	1.665
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	125	-
INSGESAMT	2.215	1.983

Die ausstehenden Einlagen betreffen die EUROFIMA.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die beiden nachfolgenden Tabellen zeigen zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von Nominal- und Barwerten (Stand 31. Dezember 2010), untergliedert nach Fristigkeiten:

[in Mio. €]	Nominalwert	Barwert
Leasingraten		
fällig bis 1 Jahr	47	46
fällig 1 bis 5 Jahre	154	135
fällig über 5 Jahre	19	15
INSGESAMT	220	196

Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2010 Leasingraten in Höhe von 60 Mio. € (im Vorjahr: 60 Mio. €) gezahlt.

[in Mio. €]	Nominalwert	Barwert
Miet- und andere Drittschuldverhältnisse		
fällig bis 1 Jahr	207	202
fällig 1 bis 5 Jahre	615	544
fällig über 5 Jahre	794	541
INSGESAMT	1.616	1.287

(14) Finanzinstrumente

Die DB AG als Treasury-Zentrum des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) ist für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte zuständig. Bei den Arbeitsabläufen besteht eine klare funktionale und organisatorische Trennung zwischen Disposition und Handel einerseits (Front Office) sowie Abwicklung und Kontrolle andererseits (Back Office). Das Treasury-Zentrum operiert auf den Finanzmärkten unter sinngemäßer Anwendung der von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht aufgestellten Mindestanforderungen an das Risikomanagement der Kreditinstitute und unterliegt der regelmäßigen internen Revision.

A. ORIGINÄRE FINANZINSTRUMENTE

Die DB Finance hat per 31. Dezember 2010 Kredite über insgesamt 8.352 Mio. € an die DB AG ausgereicht. Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DB AG.

Im Geschäftsjahr 2010 wurden eine fällig werdende Anleihe der DB Finance über 1.000 Mio. € sowie das entsprechende Darlehen der DB Finance an die DB AG getilgt.

Im Berichtsjahr wurden durch die DB Finance fünf neue börsennotierte Anleihen emittiert. Dabei handelt es sich um drei Anleihen über jeweils 500 Mio. €, eine Anleihe über 47,1 Mrd. JPY (410 Mio. €) und eine Anleihe über 750 Mio. CHF, die in zwei Tranchen in Höhe von 400 Mio. CHF (299 Mio. €) und 350 Mio. CHF (268 Mio. €) begeben wurden. Die aufgenommenen Mittel wurden als Darlehen an die DB AG weitergeleitet.

Weiterhin bestehen langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA in Höhe von 1.153 Mio. € (im Vorjahr: 953 Mio. €). Im Berichtsjahr wurde ein neues EUROFIMA-Darlehen über 200 Mio. € aufgenommen.

Der DB AG standen per 31. Dezember 2010 garantierte Kreditfazilitäten als Back-up-Linien für das 2-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der DB Finance in einem Gesamtvolumen von 2.500 Mio. € (im Vorjahr: 1.800 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2010 in Anspruch genommen.

B. DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Derivative Finanzinstrumente werden zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreissicherungen eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen beziehungsweise antizipierten Grundgeschäften (zum Beispiel Anleihen, Commercial Paper und geplanter Energiebedarf). Spekulationsgeschäfte sind nicht erlaubt. Einsatz, Abwicklung und Kontrolle von derivativen Finanzgeschäften sind durch interne Richtlinien geregelt. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt. Sofern die Voraussetzungen vorliegen, werden stets Bewertungseinheiten gebildet.

Sämtlicher Absicherungsbedarf innerhalb des DB-Konzerns wird grundsätzlich über die DB AG abgewickelt und von dieser extern eingedeckt. Daher wird unterschieden zwischen Transaktionen der DB AG mit externen Kontrahenten (Banken) und der Weiterreichung solcher externen Geschäfte innerhalb des Konzernverbunds (Spiegelgeschäfte).

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken werden Zinsswaps und Zinsbegrenzungsgeschäfte abgeschlossen. Zum Jahresende waren keine derartigen Geschäfte im Bestand der DB AG.

Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisenswaps/-forwards abgeschlossen. Der Bestand an Devisenswaps/-forwards erhöhte sich durch Ausweitung des Geschäftsvolumens mit Arriva und durch die Umstrukturierung der Unternehmensaktivitäten in Schweden.

Da die Refinanzierung des DB-Konzerns auch in Währungen außerhalb des Euro-Raums erfolgte, wurden diese Positionen mithilfe von Zins-Währungs-Swaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu eliminieren. Weiterhin werden im Konzernverbund interne Fremdwährungsdarlehen vergeben, die die DB AG extern absichert. Im Jahr 2010 erhöhte sich aufgrund neuer Fremdwährungsanleihen und -darlehen das Volumen an Zins-Währungs-Swaps deutlich.

Energiepreissicherungen entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieselkraftstoff und aus Strombezugsverträgen mit Kohle- und Heizölpreisbindung. Das Volumen der Diesel- und Heizöl-derivate blieb im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert, einige Preissicherungen für Kohle liefen aus.

Das Nominalvolumen der nachfolgend dargestellten Sicherungsgeschäfte stellt die Summe aller Kauf- und Verkaufsbeträge dar, die den Geschäften zugrunde liegen. Bei auf Diesel, Kohle oder Heizöl basierenden Geschäften wird die Tonnage angegeben. Die Höhe des Nominalvolumens erlaubt Rückschlüsse auf den Umfang des Einsatzes von derivativen Finanzinstrumenten, gibt aber nicht das Risiko aus dem Einsatz von Derivaten wieder.

Der Marktwert eines Finanzderivats entspricht dem Preis für die Auflösung beziehungsweise Wiederbeschaffung des Geschäfts. Für die Bewertung der Derivate wurden Barwertmodelle oder Monte-Carlo-Simulationsrechnungen unter Zugrundelegung marktgerechter Zinsstrukturkurven verwendet. Die dabei anzusetzenden Marktdaten wurden aus Marktinformationssystemen wie Reuters oder Bloomberg übernommen. Dabei wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus den entsprechenden Grundgeschäften nicht berücksichtigt. Umgekehrt werden bei der Bilanzierung der Grundgeschäfte die zugehörigen Derivate nicht zum Ansatz gebracht (kein Hedge-Accounting).

Als Kreditrisiko werden mögliche Vermögensverluste durch die Nichterfüllung seitens der Vertragspartner bezeichnet (»Ausfallrisiko«). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der Geschäfte dar, bei denen Ansprüche unsererseits gegenüber den Vertragspartnern bestehen. Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimiten wird das Ausfallrisiko aktiv gesteuert.

Die nachfolgende Angabe zum Kreditrisiko gibt die einfache Summe aller Einzelrisiken wieder und bezieht sich auf externe Kontrahenten.

NOMINAL- UND MARKTWERT DER ZINS-WÄHRUNGS-SWAPS

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Nominalvolumen mit Externen	3.448	2.060
Marktwert der Derivate (Externe)	78	-111
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	613	202
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	27	-11

Am 31. Dezember 2010 bestand das Portfolio hauptsächlich aus Zins-Währungs-Swaps mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Ausleihungen an verbundene Unternehmen, Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit beträgt zehn Jahre. Die positive Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps basiert insbesondere auf der Abwertung des Euro gegenüber dem japanischen Yen und dem Schweizer Franken. Eine Drohverlustrückstellung war nicht zu bilden, da den unrealisierten Verlusten im Rahmen der gebildeten Bewertungseinheiten entsprechende unrealisierte Gewinne aus den Grundgeschäften gegenüberstehen. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Micro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

NOMINAL- UND MARKTWERT DER DEVISENSWAPS/-FORWARDS

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Nominalvolumen mit Externen	1.763	1.257
davon Devisenswaps	1.252	838
davon Devisenforwards	511	396
Marktwert der Derivate (Externe)	-4	7
davon Devisenswaps	-2	6
davon Devisenforwards	-2	1
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.411	1.183
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	1	-9

Die per 31. Dezember 2010 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit beträgt fünf Jahre. Die überwiegende Mehrheit der Geschäfte

mit externen Kontrahenten wurde an die DB Mobility Logistics durchgeleitet. Die Wertentwicklung war insbesondere auf die Abwertung des Euro gegen den US-Dollar und die schwedische Krone zurückzuführen. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Micro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

NOMINAL- UND MARKTWERT DER ENERGIEDERIVATE

Dieseldieselkraftstoff [in t]	31.12.2010	31.12.2009
Nominalvolumen mit Externen	589.000	525.000
Marktwert der Derivate (Externe)	39	-25
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	589.000	525.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	-39	25

Gas, Heizöl [in t]	31.12.2010	31.12.2009
Nominalvolumen mit Externen	173.000	162.000
Marktwert der Derivate (Externe)	2	5
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	173.000	162.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	-2	-5

Kohle [in t SKE ¹⁾]	31.12.2010	31.12.2009
Nominalvolumen mit Externen	949.000	1.603.000
Marktwert der Derivate (Externe)	-10	-62
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	949.000	1.603.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	10	62

¹⁾ Steinkohleeinheit.

Das Portfolio der Energiepreissicherungen bestand am 31. Dezember 2010 sowohl aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr als auch aus Geschäften mit längeren Laufzeiten. Die maximale Laufzeit beträgt vier Jahre. Die Transaktionen wurden ganz überwiegend an die DB Energie GmbH durchgeleitet, ein unwesentlicher Teil der Dieselsicherungen wurde direkt an Tochtergesellschaften der DB ML weitergereicht. Die Wertentwicklung der externen Energiederivate basiert überwiegend auf den im Geschäftsjahr gestiegenen Preisen auf den Energiemärkten. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Micro-Hedges gestaltet, Grund- und Sicherungsgeschäft stimmen jeweils überein. Die gesicherten Risiken werden vollständig kompensiert.

Bei Zins- und Zins-/Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der Critical Terms Match Method überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Hypothetical Derivative Method. Bei dieser Methode wird die Wertentwicklung des tatsächlich abgeschlossenen Sicherungsgeschäfts mit der Wertentwicklung eines fiktiven Sicherungsgeschäfts, bei dem alle bewertungsrelevanten Parameter mit dem Grundgeschäft übereinstimmen, verglichen.

Bei Energiepreisderivaten wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der linearen Regression überprüft. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Dollar-Offset-Methode. Hierbei werden die Marktwertänderungen des Grundgeschäfts den Marktwertänderungen des Sicherungsinstruments gegenübergestellt.

Sämtliche Energiepreissicherungen beziehen sich auf den künftigen Energieverbrauch, der auf Basis der geplanten Verkehrsleistung mithilfe von Verbrauchshistorien geschätzt wird.

KREDITRISIKO DER ZINS-, WÄHRUNGS- UND ENERGIEDERIVATE MIT EXTERNEN

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Energiederivate	273	62

Der Anstieg der Kreditrisiken im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen durch die Wertentwicklung der Zins-Währungsswaps begründet. Das größte Einzelrisiko – auf einzelne Vertragspartner bezogenes Ausfallrisiko – beträgt 89 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von Aa3. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von A2 auf.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(15) Sonstige betriebliche Erträge

[in Mio. €]	2010	2009
Konzernumlagen und übrige -verrechnungen	306	287
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	174	167
Mieten und Pachten	279	260
Erträge aus der Währungsumrechnung	25	21
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	385	924
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge aus gebuchter Forderungen	1	1
Übrige sonstige betriebliche Erträge	199	153
INSGESAMT	1.369	1.813
davon periodenfremd	386	925

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betreffen im Wesentlichen die Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen und die Rückstellung aus dem Aurelis-Vertrag. Im Vorjahr war in dieser Position die Auflösung der Rückstellung für ökologische Altlasten in Höhe von 600 Mio. € enthalten.

Die periodenfremden Erträge umfassen im Wesentlichen die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

(16) Materialaufwand

[in Mio. €]	2010	2009
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	6	5
Aufwendungen für bezogene Leistungen	37	30
Aufwendungen für Instandhaltungen	27	27
INSGESAMT	70	62

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

(17) Personalaufwand

[in Mio. €]	2010	2009
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	214	234
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	20	20
direkt ausgezahlte Neben- bezüge	1	1
GESAMT	235	255
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERS- VERSORGUNG UND FÜR UNTER- STÜTZUNG ¹⁾		
für Arbeitnehmer	42	53
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahn- vermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	4	4
GESAMT	46	57
davon für Altersversorgung	12	23
INSGESAMT	281	312

¹⁾ Enthält auch Zahlungen für Unterstützung, zum Beispiel an ehemalige Betriebsangehörige oder Hinterbliebene.

(18) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[in Mio. €]	2010	2009
Konzernverrechnungen	221	181
Mieten und Pachten	283	269
Gebühren und Beiträge	5	6
Beratung und sonstige Leistungen Dritter	122	163
Werbung und Öffentlichkeitsarbeit	7	5
Versicherungsbeiträge	44	49
Aufwendungen aus der Währungsumrechnung	11	21
Übrige betriebliche Aufwendungen	226	365
Verluste aus dem Abgang von Gegen- ständen des Anlagevermögens	1	0
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	1	1
INSGESAMT	921	1.060
davon periodenfremd	2	1

Von den übrigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 5 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) sonstige Steuern.

(19) Beteiligungsergebnis

[in Mio. €]	2010	2009
Erträge aus Beteiligungen	0	3
davon aus verbundenen Unternehmen	-	2
Erträge aus assoziierten Unternehmen	0	3
Erträge aus Gewinnabführungs- verträgen	203	1.185
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-187	-23
INSGESAMT	16	1.168

(20) Zinsergebnis

[in Mio. €]	2010	2009
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanz- anlagevermögens	452	433
davon aus verbundenen Unternehmen	452	433
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	57	66
davon aus verbundenen Unternehmen	31	33
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-489	-445
davon an verbundene Unternehmen	-359	-345
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-60	-
Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	-
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	1	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespon- dierenden Rückstellungen	-1	-
INSGESAMT	20	54

(21) Außerordentliches Ergebnis

Die außerordentlichen Aufwendungen von 49 Mio. € betreffen die Unterschiedsbeträge aus dem aufgrund der erstmaligen Anwendung des BilMoG zum 1. Januar 2010 erfolgten Wechsel der Bewertungsmethode für Altersversorgungsverpflichtungen in Höhe von 44 Mio. € sowie für sonstige Rückstellungen in Höhe von 5 Mio. €.

ERLÄUTERUNGEN 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.

(24) Beschäftigte

[in VZP]	2010		2009	
	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	3.028	2.979	3.101	3.063
Zugewiesene Beamte	458	438	482	478
ZWISCHENSUMME	3.486	3.417	3.583	3.541
Auszubildende	9	10	6	8
INSGESAMT	3.495	3.427	3.589	3.549

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

(22) Finanzmittelbestand

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

SONSTIGE ANGABEN

(23) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist der Anteilsbesitzliste auf den Seiten 64 bis 80 zu entnehmen.

Die bei der DB AG beschäftigten Beamten sind in der Regel mit Eintragung der Gesellschaft dieser gemäß Art. 2 §12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden («zugewiesene Beamte»). Sie arbeiten für die DB AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

(25) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

[in Tausend €]	2010	2009
Gesamtbezüge des Vorstands	9.616	6.908
davon fixer Anteil	3.322	3.170
davon erfolgsabhängiger Anteil	6.294	3.738
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder ¹⁾	4.166	12.566
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	52.501	28.820
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	689	586

¹⁾ Enthält Abfindungen einschließlich Nebenbezügen in Höhe von 1.850 T € (im Vorjahr: 9.629 T €).

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2010 an:

→ **Dr. Rüdiger Grube**

Vorsitzender des Vorstands,
Vorsitzender des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Gechingen

- a) DB Netz AG¹⁾ (Vorsitz)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
 - Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
 - Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien¹⁾
(Board of Directors)
Deutsche Bank AG (Beirat Geschäftsregion Stuttgart)

→ **Gerd Becht**

Ressort Compliance, Datenschutz und Recht,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Bad Homburg

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
 - DB International GmbH¹⁾
 - DB Sicherheit GmbH¹⁾
 - DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-
Aktiengesellschaft
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)

→ **Stefan Garber**

Ressort Infrastruktur,
Bad Homburg
– bis 31. März 2010 –

- a) DB Station&Service AG¹⁾ (Vorsitz)
 - DB Energie GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB ProjektBau GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) IDUNA Lebensversicherung a.G.
Signal Iduna Gruppe (Beirat)

→ **Dr. Volker Kefer**

Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen,
Ressort Infrastruktur (seit 24. März 2010),
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Erlangen

- a) DB Energie GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB International GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB ProjektBau GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB Station&Service AG¹⁾ (Vorsitz)
- b) DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
 - Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)

→ **Dr. Richard Lutz**

Ressort Finanzen/Controlling,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Hoppegarten (Mark)
– seit 1. April 2010 –

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

→ **Diethelm Sack**

Ressort Finanzen/Controlling,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Frankfurt am Main
– bis 31. März 2010 –

- a) DB Services Immobilien GmbH¹⁾ (Vorsitz)
- b) DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH¹⁾
(Vorsitz)

→ **Ulrich Weber**

Ressort Personal,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Krefeld

- a) DB Regio AG¹⁾
 DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
 Schenker AG¹⁾
 DB Gastronomie GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 DB JobService GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
 Lebensversicherungsverein a.G.
 Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
 Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
 Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 HDI-Gerling Industrie Versicherung AG
 HDI-Gerling Sach Serviceholding AG
- b) DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (Beirat)
 DB Zeitarbeit GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)

¹⁾ Konzerninternes Mandat

- a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden
 Aufsichtsräten
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen
 Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2010
 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im
 Jahr 2010. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2010 wird
 auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

Als Aufsichtsrat waren im Geschäftsjahr 2010 bestellt:

→ **Dr. Günther Saßmannshausen**

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats,
 Hannover

– verstorben am 21. November 2010 –

→ **Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
 Partner One Equity Partners Europe GmbH,
 München

– seit 24. März 2010 –

- a) DB Mobility Logistics AG (Vorsitz)
- b) CRH plc, Dublin/Irland
 Jungbunzlauer Holding AG, Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)
 Süd-Chemie Aktiengesellschaft (Vorsitz)

→ **Dr. Werner Müller**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
 Mülheim an der Ruhr

– bis 24. März 2010 –

- a) DB Mobility Logistics AG (Vorsitz)
- b) Stadler Rail AG, Bussnang/Schweiz (Verwaltungsrat)

→ **Alexander Kirchner***

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
 Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
 Runkel

- a) DB Mobility Logistics AG
 DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
 Lebensversicherungsverein a.G.
 Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 (Vorsitz)
 DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
 Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
 Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 (Vorsitz)
 DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-
 Aktiengesellschaft (Vorsitz)

→ **Dr. Hans Bernhard Beus**

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,
 Berlin

– seit 9. März 2010 –

- a) DB Mobility Logistics AG
- b) KfW IPEX-Bank GmbH

→ **Georg Brunnhuber**

Mitglied des Deutschen Bundestags a.D.,
Oberkochen
– bis 24. März 2010 –

→ **Niels Lund Chrestensen**

Geschäftsführer der N.L. Chrestensen Samenzucht
und Produktion GmbH,
Erfurt
– bis 24. März 2010 –
a) Funkwerk AG
b) Landesbank Hessen-Thüringen
(Beirat Öffentliche Unternehmen/Institutionen,
Kommunen und Sparkassen)
Thüringer Aufbaubank (Verwaltungsrat)

→ **Christoph Dänzer-Vanotti**

Rechtsanwalt,
Essen
a) E.ON Energie AG
E.ON Energy from Waste AG

→ **Patrick Döring**

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Hannover
– seit 24. März 2010 –
a) VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH
b) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Beirat)
WEGE RE s.a, Luxemburg/Luxemburg (Verwaltungsrat)

→ **Dr.-Ing. Dr. E. h. Jürgen Großmann**

Vorsitzender des Vorstands der RWE AG,
Hamburg
a) BATIG Gesellschaft für Beteiligungen mbH
British American Tobacco (Germany) GmbH
British American Tobacco (Industrie) GmbH
SURTECO SE (Vorsitz)
VOLKSWAGEN AG
b) Hanover Acceptances Limited,
London/Großbritannien

→ **Horst Hartkorn***

Vorsitzender des Betriebsrats der S-Bahn Hamburg GmbH,
Hamburg
– bis 24. März 2010 –
a) S-Bahn Hamburg GmbH
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

→ **Dr. Bernhard Heitzer**

Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft
und Technologie,
Alfter
a) DB Mobility Logistics AG

→ **Jörg Hensel***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Schenker Rail Deutschland AG,
Vorsitzender des Spartenbetriebsrats der
DB Mobility Logistics AG,
Hamm
a) DB Schenker Rail Deutschland AG
b) DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

→ **Klaus-Dieter Hommel***

Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn-
und Verkehrsgewerkschaft,
Frankfurt am Main
a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
DEVK Pensionsfonds-AG
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

→ **Wolfgang Joosten***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats DB Fernverkehr AG,
Lünen
– seit 24. März 2010 –
a) DB Fernverkehr AG
b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

→ **Günter Kirchheim***

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Essen

- a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
DEVK Pensionsfonds-AG (Vorsitz)
DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG (Vorsitz)

→ **Helmut Kleindienst***

Spartenbetriebsratsvorsitzender des Geschäftsfelds
Dienstleistungen des Deutsche Bahn Konzerns,
Eppstein/Taunus

- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

→ **Dr. Jürgen Krumnow**

Ehem. Mitglied des Vorstands der Deutschen Bank AG,
Königstein/Taunus

- a) DB Mobility Logistics AG,
Lenze AG
- b) Peek&Cloppenburg KG (Beirat)

→ **Prof. Dr. Knut Löschke**

Unternehmer-Berater,
Leipzig
– seit 24. März 2010 –

- a) Stratos Aktiengesellschaft
- b) Druck&Werte GmbH (Beirat, Vorsitz)

→ **Vitus Miller***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats Regio/Stadtverkehr
des Deutsche Bahn Konzerns,
Stuttgart

- a) DB Regio AG
- b) DB GesundheitsService GmbH (Beirat)

→ **Heike Moll***

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG,
München
– bis 24. März 2010 –

- a) DB Station&Service AG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

→ **Dr. Walther Otremba**

Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung,
St. Augustin

- bis 8. März 2010 –
- a) DB Mobility Logistics AG

→ **Ute Plambeck***

Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für
die Länder Hamburg/Schleswig-Holstein,
Hamburg

- a) Autokraft GmbH
S-Bahn Hamburg GmbH
Sparda-Bank Hamburg eG

→ **Mario Reiß***

Vorsitzender des Betriebsrats der DB Schenker Rail
Deutschland AG NL Süd-Ost,
Süptitz

- seit 24. März 2010 –
- a) DB Schenker Rail Deutschland AG

→ **Regina Rusch-Ziembra***

Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn-
und Verkehrsgewerkschaft,
Hamburg

- a) DB Station&Service AG
DB Bahnbau Gruppe GmbH
DB Fahrwegdienste GmbH
DB ProjektBau GmbH
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Vorsitz)
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
DEVK Pensionsfonds-AG
- b) DB Jobservice GmbH
DGB Rechtsschutz GmbH

→ **Prof. Klaus-Dieter Scheurle**

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung,
Bonn

- a) DB Mobility Logistics AG
Fraport AG
- b) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

→ **Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Heinrich Weiss**

Vorsitzender der Geschäftsführung der SMS GmbH,
Hilchenbach-Dahlbruch

- a) DB Mobility Logistics AG
 - SMS Siemag AG ¹⁾ (Vorsitz)
 - Voith AG

- b) Bombardier Inc., Montreal/Kanada

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ Konzerninternes Mandat

- a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2010 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2010. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2010 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE

MITGLIEDER DES PRÄSIDIALAUSSCHUSSES

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz seit 24. März 2010)

Dr. Werner Müller (Vorsitz bis 24. März 2010)

Günter Kirchheim

Alexander Kirchner

Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

MITGLIEDER DES PRÜFUNGS- UND

COMPLIANCE-AUSSCHUSSES

Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)

Helmut Kleindienst

Regina Rusch-Ziemba

Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

MITGLIEDER DES PERSONALAUSSCHUSSES

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz seit 24. März 2010)

Dr. Werner Müller (Vorsitz bis 24. März 2010)

Günter Kirchheim

Alexander Kirchner

Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

MITGLIEDER DES VERMITTLUNGS-AUSSCHUSSES

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz seit 24. März 2010)

Dr. Werner Müller (Vorsitz bis 24. März 2010)

Günter Kirchheim

Alexander Kirchner

Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

(26) Honorare des Abschlussprüfers

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

(27) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

(28) Ergebnisverwendungsvorschlag

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem zum 31. Dezember 2010 ausgewiesenen Bilanzgewinn (3.204.613.243,21 €) eine Dividende von 500.000.000,00 € auszuschütten und den Restbetrag in Höhe von 2.704.613.243,21 € auf neue Rechnung vorzutragen.

Berlin, den 22. Februar 2011

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES DB AG (GEMÄSS § 313 ABS. 2 HGB)

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigenkapital in TLW ⁶⁾	Beteiligung in %
DB BAHN FERNVERKEHR		
VOLL KONSOLIDIERT		
City Night Line CNL AG i.L., Zürich/Schweiz	71 ¹⁾	100,00
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	7.568	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund ⁷⁾	-309	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ⁷⁾	2.061.803	100,00
DB Reise & Touristik Suisse SA, Bern/Schweiz	547	100,00
DB AutoZug GmbH, Dortmund ⁷⁾	134.291	100,00
GERMAN RAIL UK LIMITED, London/Großbritannien	-23	100,00
le train DB S.A.S., Paris/Frankreich	1.551	100,00
AT EQUITY		
Alleo GmbH, Saarbrücken ⁷⁾	127	50,00
RailLink B.V., Amsterdam/Niederlande ^{7),10)}	-5.838	25,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{7),8),10)}	82	25,00
Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau ^{7),8)}	0	50,00
DB BAHN REGIO		
VOLL KONSOLIDIERT		
Botniatag AB, Stockholm/Schweden	19.010	60,00
Chiltern Railway Company Limited, London/Großbritannien	11.125	100,00
DB Bahn Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	68	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ⁷⁾	1.797.308	100,00
DB Regio Bayern GmbH, München ⁷⁾	25	100,00
DB Regio Essex Thameside Limited, London/Großbritannien	0	100,00
DB Regio Hanse Verkehr GmbH, Rostock ⁷⁾	25	100,00
DB Regio Hessen GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	25	100,00
DB Regio Nahverkehr Drei GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	25	100,00
DB Regio Nahverkehr Eins GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	25	100,00
DB Regio Nord GmbH, Hannover ⁷⁾	25	100,00
DB Regio Nordost GmbH, Potsdam ⁷⁾	25	100,00
DB Regio NRW GmbH, Düsseldorf ⁷⁾	249.654	100,00
DB Regio Rheinland GmbH, Köln ⁷⁾	16.989	100,00
DB Regio Rhein-Ruhr GmbH, Essen ⁷⁾	25	100,00
DB Regio Südost GmbH, Leipzig ⁷⁾	25	100,00
DB Regio Südwest GmbH, Mainz ⁷⁾	25	100,00
DB Regio Sverige AB, Stockholm/Schweden	16.467	100,00
DB Regio Thüringen GmbH, Erfurt ⁷⁾	25	100,00
DB Regio Tyne and Wear Limited, London/Großbritannien	-3.383	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigenkapital in TLW ⁶⁾	Beteiligung in %
DB Regio UK Limited, London/Großbritannien	-9.271	100,00
DB Regio Westfalen GmbH, Dortmund ⁷⁾	25	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	67.651	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm ⁷⁾	24.218	100,00
M40 Trains Limited, London/Großbritannien	38.719	100,00
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH, Kassel	128	50,96
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin ⁷⁾	168.146	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg ⁷⁾	61.924	100,00
S-Bahn Mitteldeutschland GmbH, Leipzig ⁷⁾	25	100,00
AT EQUITY		
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg ^{7),9)}	119	25,31
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{7),9)}	10.277	28,00
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien ^{7),9)}	3.717	50,00
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{7),10)}	4	46,90
Regionalverkehr Bayerisch Schwaben GmbH (RBS), Augsburg ^{7),9)}	111	50,00
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg ^{7),10)}	411	45,00
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{7),9)}	25	45,20
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{7),9)}	202	34,15
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{7),9)}	61	16,67
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{7),9)}	30	34,00
Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN), Bremen ^{7),10)}	181	29,65
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{7),9)}	38	26,32
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{7),9)}	40	21,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{7),10)}	88	33,08
Wrexham, Shropshire & Marylebone Holdings Limited, London/Großbritannien ^{7),9)}	-10.741	50,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{7),9)}	94	40,00
DB BAHN STADTVERKEHR		
VOLL KONSOLIDIERT		
A. Philippi GmbH, Quierschied ⁷⁾	384	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Autokraft GmbH, Kiel ⁷⁾	8.554	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin ⁷⁾	3.913	100,00
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn ⁷⁾	2.166	100,00
Berlin Linien Bus GmbH, Berlin	26	65,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein ⁷⁾	13.269	100,00
BRN Stadtbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein ⁷⁾	205	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede ⁷⁾	4.519	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	6.026	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	4.003	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld ⁷⁾	10.924	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf ⁷⁾	4.257	100,00
DB Stadtverkehr Bayern GmbH, Coburg ⁷⁾	25	100,00
DB Stadtverkehr GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	-1.262	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall ⁷⁾	292	100,00
Georg Schulmeyer GmbH, Mörfelden-Walldorf ⁷⁾	444	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode ⁷⁾	25	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg ⁷⁾	555	100,00
Heider Stadtverkehr GmbH, Heide ⁷⁾	52	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	790	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster/Westfalen ⁷⁾	1.397	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg ⁷⁾	13.703	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz ⁷⁾	5.201	100,00
Pan Bus A/S, Viborg/Dänemark	8.628	90,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg ⁷⁾	10.166	100,00
RDS bus s.r.o., Babylon/Tschechische Republik	87 ¹⁾	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart ⁷⁾	15.862	100,00
Regional- und Stadtverkehr Bayern GmbH (RSB), Nürnberg ⁷⁾	25	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig ⁷⁾	7.140	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf ⁷⁾	3.234	70,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	5.621	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel ⁷⁾	15.515	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München ⁷⁾	13.255	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	240	48,69
Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH, Montabaur	129	61,36
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz ⁷⁾	9.551	74,90

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen ⁷⁾	1.340	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel ⁷⁾	509	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe ⁷⁾	7.164	100,00
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken ⁷⁾	9.435	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau ⁷⁾	6.660	100,00
Südwest Mobil GmbH, Mainz ⁷⁾	51	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Aschaffenburg ⁷⁾	2.572	100,00
Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein mbH, Flensburg ⁷⁾	59	100,00
Verkehrsgesellschaft Schwalm-Eder mbH (VSE), Kassel	26	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster ⁷⁾	6.024	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen ⁷⁾	10.130	100,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin ⁷⁾	414	100,00
AT EQUITY		
»Steig ein« GmbH, Kempten ^{7),9)}	37	23,33
die Linie GmbH Verkehrsbetrieb, Schenefeld ^{7),9)}	1.043	25,00
ETP EURO TRAFFIC PARTNER GmbH, Chemnitz ^{7),9)}	447	12,75
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen		30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{7),9)}	99	47,50
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück ^{7),12)}	11	50,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KING), Kitzingen		50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{7),9)}	1.192	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden (Main) ^{7),10)}	107	25,00
Nahverkehrsgesellschaft Kreis Gütersloh mbH (NVG) i. L., Gütersloh ^{7),12)}	45	24,70
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld ^{7),9)}	51	34,35
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{7),10)}	77	33,33
Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH, Ingelheim am Rhein ^{7),11)}	127	38,33
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{7),10)}	50	30,00
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{7),9)}	225	48,50
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH, Kaiserslautern ⁹⁾	29	61,67
Verkehrsgemeinschaft Aalen GmbH (VGA), Aalen ^{7),10)}	64	26,67
Verkehrsgemeinschaft Schwäbisch Gmünd GmbH (VSG), Schwäbisch Gmünd ^{7),11)}	28	25,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser ^{7),10)}	26	47,00
Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen ^{7),10)}	48	42,19
Verkehrs-Servicegesellschaft Paderborn/Höxter mbH (VPH), Paderborn ^{7),12)}	41	37,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH – VVM, Würzburg ^{7),9)}	28	19,82
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{7),9)}	172	45,00
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{7),9)}	321	32,50
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Flensburg ^{7),9)}	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Flensburg ^{7),9)}	266	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{7),9)}	56	38,46
Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen ^{7),9)}	231	25,50
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{7),9)}	290	45,00
ZOB Zentral-Omnibus-Bahnhof GmbH, Bremen ^{7),9)}	30	25,60
AT COST		
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{7),9),17)}	233	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil ^{7),9),17)}	87	70,20
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{7),9),17)}	127	52,92
DB ARRIVA		
VOLL KONSOLIDIERT		
A & T Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien	1.514	100,00
ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid/Spanien	263	100,00
AJ Transit Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, York/Großbritannien	- 92	75,10
Alliance Rail Management Ltd, York/Großbritannien	0	75,10
Alnery 1345 Limited, Sunderland/Großbritannien	- 0	100,00
Ambermile Ltd, Sunderland/Großbritannien	98	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Großbritannien	12.282	100,00
Arriva (2007) Limited, Sunderland/Großbritannien	380.702	100,00
Arriva (Doxford) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Arriva Abbey Line Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Arriva Achterhoek – Rivierenland BV, Heerenveen/Niederlande	183	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Arriva Beheer NV, Heerenveen/Niederlande	8.051	100,00
Arriva Brabant BV, Heerenveen/Niederlande	- 1.011	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	20.883	100,00
Arriva Bus and Coach Finance Ltd, Sunderland/Großbritannien	1.871	100,00
Arriva Bus and Coach Ltd, Sunderland/Großbritannien	7.781	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (1) Ltd, Sunderland/Großbritannien	3.465	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (2) Ltd, Sunderland/Großbritannien	3.166	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (3) Ltd, Sunderland/Großbritannien	1.831	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (4) Ltd, Sunderland/Großbritannien	- 3.295	100,00
Arriva Busfleet NV, Heerenveen/Niederlande	- 3.619	100,00
Arriva Cheshire Limited, Sunderland/Großbritannien	1.251	100,00
Arriva Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	- 64	100,00
Arriva Concessie BV, Heerenveen/Niederlande	18	100,00
Arriva Coöperatie W.A., Heerenveen/Niederlande	686.483	100,00
Arriva Croydon & North Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	- 16	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	5.534	100,00
Arriva DAV BV, Heerenveen/Niederlande	- 6.218	100,00
Arriva Derby Limited, Sunderland/Großbritannien	6.295	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Großbritannien	1.424	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Großbritannien	876	100,00
Arriva Finance Holding BV, Heerenveen/Niederlande	76.546	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	7.557	100,00
Arriva Finance Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Arriva Findiv Limited, Sunderland/Großbritannien	259.966	100,00
Arriva Fox County Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Arriva Guildford & West Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	2.031	100,00
Arriva Holding Ceska Republika s.r.o., Prag/Tschechische Republik	358.617	100,00
Arriva Hongarije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	33.468	100,00
Arriva HWGO BV, Heerenveen/Niederlande	- 2.477	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	29.985	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %	Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	5.570 ²⁾	100,00	Arriva Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	5.041	100,00
Arriva International (2) Limited, Sunderland/Großbritannien	3	100,00	Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Großbritannien	9.672	100,00
Arriva International (7) Limited, Sunderland/Großbritannien	151.615	100,00	Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	140.858	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	362.304 ¹⁾	100,00	Arriva Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien	67.365	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	362.302 ¹⁾	100,00	Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	18	100,00
Arriva International Finance Limited, Sunderland/Großbritannien	367.108 ¹⁾	100,00	Arriva Noroeste s.l., Ferrol/Spanien	20.518	100,00
Arriva International Limited, Sunderland/Großbritannien	291.800	100,00	Arriva North East Limited, Sunderland/Großbritannien	6.330	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Großbritannien	14.550 ¹⁾	100,00	Arriva North West Limited, Sunderland/Großbritannien	1.104	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS, SA, Almada/Portugal	194.820	99,99	Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Großbritannien	4.378	100,00
Arriva Italia S.R.L., Bergamo/Italien	-2	100,00	Arriva Openbaar Vervoer NV, Heerenveen/Niederlande	62.200	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	77.172	99,99	Arriva Passenger Services (International) Limited, Sunderland/Großbritannien	-167	100,00
Arriva Kent & Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien	5.457	100,00	Arriva Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	174.647	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	10.593	100,00	Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Arriva Leasing (UK) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	152.695	100,00
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	7	99,99	Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien	605.000	100,00
Arriva Liverpool Limited, Sunderland/Großbritannien	736	100,00	Arriva Polen Holding BV, Heerenveen/Niederlande	4.656	100,00
Arriva London Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	6.516	100,00
ARRIVA LONDON NORTH EAST LTD, Sunderland/Großbritannien	5.749	100,00	ARRIVA PORTUGAL - TRANSPORTES LDA, Guimarães/Portugal	8.884	99,99
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Großbritannien	35.532	100,00	Arriva RP Sp. z o.o., Warschau/Polen	141	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Großbritannien	17.698	100,00	Arriva Scotland West Limited, Inchinnan/Großbritannien	2.739	100,00
Arriva Magyarorszag Vagyonkezelő Kft, Budapest/Ungarn	7.800.454	100,00	Arriva Skandinavien A/S, Kastrup/Dänemark	428.934	100,00
Arriva Malta Finance & Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	609.164 ¹⁾	99,99	Arriva Slowakije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	19	100,00
Arriva Malta Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	582.458 ¹⁾	100,00	Arriva Southend Limited, Sunderland/Großbritannien	5.208	100,00
Arriva Malta Limited, Sunderland/Großbritannien	6 ¹⁾	66,67	Arriva Southern Counties Limited, Sunderland/Großbritannien	1.165	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Großbritannien	-790	100,00	Arriva Sverige AB, Helsingborg/Schweden	26.344	100,00
Arriva Medway Towns Limited, Sunderland/Großbritannien	3.338	100,00	Arriva Tag AB, Malmö/Schweden	53.952	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	16.125	100,00	Arriva Technik BV, Heerenveen/Niederlande	-1.363	100,00
Arriva Midland Red North Limited, Sunderland/Großbritannien	109	100,00	Arriva Tees & District Limited, Sunderland/Großbritannien	446	100,00
			Arriva Teeside Limited, Sunderland/Großbritannien	129	100,00
			Arriva the Shires Limited, Sunderland/Großbritannien	6.232	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	114.149	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	1.443	100,00
Arriva Tours Ltd, Sunderland/Großbritannien	5	100,00
Arriva Trains (Poland) Limited, Sunderland/Großbritannien	657 ¹⁾	100,00
Arriva Trains Anglia Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Arriva Trains East Coast Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Arriva Trains Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	21.029	100,00
Arriva Trains Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	47.501	100,00
Arriva Trains Scotrail Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Arriva Trains Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Arriva Trains Wales Limited, Sunderland/Großbritannien	24.837	100,00
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada/Portugal	81.183	99,99
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	27.951	100,00
Arriva vlaky s.r.o., Prag/Tschechische Republik	- 538	100,00
Arriva Wadden BV, Heerenveen/Niederlande	1.119	100,00
Arriva Waterland Rivierenland BV, Heerenveen/Niederlande	- 14.833	100,00
Arriva Watford Ltd, Sunderland/Großbritannien	5	100,00
Arriva West Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien	4.332	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Großbritannien	3.573	100,00
Arriva Yorkshire North Ltd, Sunderland/Großbritannien	246	100,00
Arriva Yorkshire South Ltd, Sunderland/Großbritannien	1.264	100,00
Arriva Yorkshire West Ltd, Sunderland/Großbritannien	1.458	100,00
Arriva Zuid Europa Holding BV, Heerenveen/Niederlande	570.343	100,00
Arrowline (Travel) Limited, Sunderland/Großbritannien	-1	100,00
ASC 2001 A/S, Kastrup/Dänemark	182.668	100,00
At Seat Catering Limited, Cardiff/Großbritannien	- 10	100,00
AUTOBUSES GREISI S.L., Madrid/Spanien	246	100,00
AUTOCARES FRAY ESCOBA SLU, Madrid/Spanien	1.584	100,00
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	4.832	100,00
Autocares Pujol s.l., Alcudia/Spanien	- 130	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Autoservizi F.V.G. S.P.A. - SAF, Udine/Italien	63.948	60,00
B.B. Motors (Bristol) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	10	93,66
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	10	65,76
BOSAK BUS spol. s r.o., Dobruška/Tschechische Republik	48.092	100,00
British Bus (1993) Limited, Sunderland/Großbritannien	1	100,00
British Bus (Properties) Limited, Sunderland/Großbritannien	74.564	100,00
British Bus Group Limited, Sunderland/Großbritannien	43.138	100,00
British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	- 6.840	100,00
Broadwood Finance Company Limited, Sunderland/Großbritannien	- 42.845	100,00
Bus Nord Balear s.l., Alcudia/Spanien	- 2.800	100,00
Buscompagniet 2004 ApS, Kastrup/Dänemark	9.377	100,00
BUSCOMPAGNIET ApS, Kastrup/Dänemark	74.259	100,00
BUSDAN 20 ApS, Kastrup/Dänemark	6.861	100,00
BUSDAN 21 ApS, Kastrup/Dänemark	153.981	100,00
BUSDAN 24 ApS, Kastrup/Dänemark	7.402	100,00
BUSDAN 25 ApS, Kastrup/Dänemark	6.185	100,00
BUSDAN 26 ApS, Kastrup/Dänemark	477	100,00
BUSDAN 27 ApS, Kastrup/Dänemark	- 305	100,00
BUSDAN 28 ApS, Kastrup/Dänemark	1.279	100,00
BUSDAN 29 ApS, Kastrup/Dänemark	- 4.539	100,00
BUSDAN 291 ApS, Kastrup/Dänemark	1.423	100,00
BUSDAN 30 ApS, Kastrup/Dänemark	- 4.592	100,00
BUS-SERVICE SLOVAKIA, spol. s r.o., Komarno/Slowakei	969	100,00
BWS Cymru Cyfyngedig, Sunderland/Großbritannien	5	100,00
Caserapid Limited, Sunderland/Großbritannien	241	100,00
CDK Ejendomme 2005 A/S, Kastrup/Dänemark	938	100,00
CDK Fleet Management A/S, Kastrup/Dänemark	- 260	100,00
CDK Service A/S, Kastrup/Dänemark	- 26.620	100,00
Chase Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	- 215	100,00
Classic Buses (Stanley) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Großbritannien	201	100,00
Classic Trim Ltd, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Clydeside Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
COMBUS EJENDOMME ApS, Kastrup/Dänemark	27.030	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %	Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Cooperativa Bergamasca Trasporti a r.l., Bergamo/Italien	30	59,52	Green Travel Limited, Sunderland/Großbritannien	3	100,00
County Bus Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	98	100,00	Greenline Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	8	100,00
Cowie Aviation Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	Grey Green Ltd, Sunderland/Großbritannien	8	100,00
Cowie Contract Hire Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	Guildford & West Surrey Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	3	100,00
Cowie Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	Hanger Trucks Limited, Sunderland/Großbritannien	-1.194	100,00
Crossville Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	1	100,00	Hoppanstopper Ltd, Sunderland/Großbritannien	3	100,00
CTD Leasing 2001 A/S, Kastrup/Dänemark	33	100,00	Horsham Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	62	100,00
Curtis Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	Hylton Castle Motors Limited, Sunderland/Großbritannien	84	100,00
Derby City Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	12	100,00	INFRA-S, spol. s r.o., Komarno/Slowakei	1.120	100,00
Derby Omnibus Limited, Sunderland/Großbritannien	1.420	100,00	INTER-BUS INVEST Befektetesi Zrt, Budapest/Ungarn	1.137.913	100,00
East Coast Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	JTL 2004 ApS, Kastrup/Dänemark	9.216	100,00
Eastern Tractors (1981) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	JTL 2009 ApS, Kastrup/Dänemark	5.294	100,00
Eastern Tractors (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	Jylland Transport Service ApS, Kastrup/Dänemark	867	100,00
EMPRESA DE BLAS Y CIA S.L., Madrid/Spanien	56.930	100,00	K Line Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	195	100,00
Entidad Unica Ltd, Ferrol/Spanien	26	90,91	Kennan Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
ESFERA BUS SLU, Madrid/Spanien	1.206	100,00	Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien	10	56,94
ESFERA UNIVERSAL SLU, Madrid/Spanien	13.672	100,00	Linkline Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	1	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	192	80,14	Liverline Travel Services Limited, Sunderland/Großbritannien	1	100,00
EUROBUS-INVEST Regionalis Kozlkedesfejlesztési Zrt, Budapest/Ungarn	1.572.114	100,00	LJ Transit (Southern) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
EUROBUS-INVEST SLOVAKIA, s.r.o., Komarno/Slowakei	-2.465	100,00	London & Country Bus (North West) Ltd, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Eurocare Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	253	100,00	London & Country Ltd, Sunderland/Großbritannien	282	100,00
Excel Gatwick Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	London and Northwestern Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	-3.373	99,97
Excel Passenger Logistics Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	London Pride (Bus Sales) Ltd, Sunderland/Großbritannien	65	100,00
Fareway Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	1	100,00	London Pride Bus and Coach Sales Ltd, Sunderland/Großbritannien	41	100,00
Fickling Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	London Pride Engineering Ltd, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Flight Delay Services Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00	London Pride Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	452	100,00
Foxhound Limited, Sunderland/Großbritannien	-1.402	100,00	London Pride Sightseeing Ltd, Sunderland/Großbritannien	1.579	100,00
Great North Eastern Railway Company Ltd, York/Großbritannien	0	75,10	Londonlinks Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	-6	100,00
Great North Western Railway Company Ltd, York/Großbritannien	0	75,10	LSK Leasing A/S, Kastrup/Dänemark	2.565	100,00
			Maidstone & District Advertising Limited, Sunderland/Großbritannien	-13	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Maidstone & District Motor Services Ltd, Sunderland/Großbritannien	1.046	100,00
Maldencrest Limited, Sunderland/Großbritannien	1	100,00
Meadowhall Limited, Sunderland/Großbritannien	52	100,00
Merseyrail Electrics Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Merseyrider Limited, Sunderland/Großbritannien	66	100,00
Merseyside Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Milton Keynes Coaches Ltd, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
MK Metro Ltd, Sunderland/Großbritannien	7.062	100,00
Moor-Dale Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	553	100,00
Motor Coach (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	553	100,00
MTL (Heysham) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
MTL Asset Management Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
MTL Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
MTL Services Limited, Sunderland/Großbritannien	29.946	100,00
MTL Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	8	100,00
MTL Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien	- 589	100,00
MTL Trust Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	-1	100,00
NETOSEC SLU, Madrid/Spanien	293	100,00
Network Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	335	100,00
New Enterprise Coaches (Tonbridge) Limited, Sunderland/Großbritannien	- 274	100,00
North British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	2.369	100,00
North East Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	16.234	100,00
North East Bus Properties Limited, Sunderland/Großbritannien	118	100,00
North Western Road Car Company Limited, Sunderland/Großbritannien	26	100,00
Northern Spirit Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Northern Spirit Rail Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Northern Spirit Services Limited, Sunderland/Großbritannien	25	100,00
Northern Spirit Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Northern Spirit Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Northern Spirit Travel Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Northumbria Motor Services Limited, Sunderland/Großbritannien	126	100,00
NV Arriva Groningen, Heerenveen/Niederlande	4.311	100,00
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	421	100,00
OFJ Connections Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
OFJ Ground Services Limited, Sunderland/Großbritannien	1	100,00
OSNADO spol. s.r.o., Svoboda nad Upou/Tschechische Republik	54.952	100,00
Peter Sherratt Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Pickerings Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien	1.024	100,00
Premier Buses Ltd, Sunderland/Großbritannien	2.102	100,00
Proudmutual Fleet Management Ltd., Sunderland/Großbritannien	221	100,00
Regional Railways North East Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
RIVIERA TRASPORTI LINEA S.P.A., Imperia/Italien	325	79,99
Runway Motors (Bristol) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo/Italien	27.356	99,99
S.A.L. Servizi automobilistici Lecchesi S.R.L., Lecco/Italien	5.736	99,99
S.I.A. Societa Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia/Italien	36.860	99,99
SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO)/Italien	6.780	99,99
SAD-BUSZ Szemelyszallitasi es Szolgaltato Kft, Szekesfehervar/Ungarn	6.754	72,25
SADEM - SOCIETA' PER AZIONI, Turint/Italien	19.572	99,99
SAIA TRASPORTI S.P.A., Brescia/Italien	19.862	99,99
SBM ApS, Kastrup/Dänemark	- 52.742	100,00
Selby and District Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	8	100,00
SERVICIOS INTEGRALES BUS & TRUCK S.A., Madrid/Spanien	180	100,00
Slovenska autobusova doprava Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	8.551	60,14
Slovenska autobusova doprava Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	6.777	60,36
South Lancs Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	120	100,00
Stevensons Bus Services Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Großbritannien	374	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
STRM ApS, Kastrup /Dänemark	74	100,00
T.Cowie Property Developments (Sheffield) Limited, Sunderland/Großbritannien	-130	100,00
Tees and District Transport Company Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Teesside Motor Services Limited, Sunderland/Großbritannien	3	100,00
Teesside Bus Services Ltd, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Tellings Golden Miller Group Limited, Sunderland/Großbritannien	7.714	100,00
Tellings Golden Miller Limited, Sunderland/Großbritannien	-1.280	100,00
TGMGroup Limited, Sunderland/Großbritannien	-6.530	100,00
The Beeline Buzz Company Limited, Sunderland/Großbritannien	3.743	100,00
The Keep Motor Group (Epsom) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
The Keep Motor Group (High Wycombe) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
The Keep Motor Group (Wolverhampton) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
The Keep Motor Group (Worcester) Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
The Keep Trust Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
The Original London Sightseeing Tour Ltd, Sunderland/Großbritannien	5.309	100,00
The Original Passenger Picture Show Limited, Sunderland/Großbritannien	880	100,00
The Proudmutual Transport Group Limited, Sunderland/Großbritannien	102	100,00
Transcare Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	-65	100,00
TRANSCENTRUM bus s.r.o., Kosmonosy/Tschechische Republik	65.667	100,00
Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	9.493	99,99
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimarães/Portugal	1.137	99,99
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	100	91,99
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	100	92,99
Trolebuses Coruna Carballo S.A., Ferrol/Spanien	2.570	98,38
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMILICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	-423	66,66
U Drive Rental Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
Uddannelsescenteret for kollektiv trafik A/S, Kastrup/Dänemark	20.545	100,00
United Automobile Services Limited, Sunderland/Großbritannien	13.085	100,00
Upperchance Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Utbildningscenteret för kollektivtrafik AB, Malmö/Schweden	10.609	100,00
Viajes Ideal S.L., Ferrol/Spanien	3	100,00
Viking Tours and Travel Limited, Sunderland/Großbritannien	245	100,00
VSK Bus 2007 A/S, Kastrup/Dänemark	386.961	100,00
WBL gmbH, Berlin	9.684	100,00
West Riding Automobile Company Limited, Sunderland/Großbritannien	0	100,00
XC Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	77.445	100,00
Yorkshire Bus Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	38.541	100,00
Yorkshire Bus Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	34.408	100,00
Yorkshire Woolen District Transport Co Limited, Sunderland/Großbritannien	68	100,00
AT EQUITY		
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande ^{7),8)}	4.050	50,00
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal	215.299	21,50
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien ⁷⁾	10	25,57
Bus Center Srl, Rodengo Saiano (BS)/Italien ¹⁴⁾	-2	45,00
Bus Point Srl, Lallio (BG)/Italien ⁷⁾	114	30,00
Centrebuss Holdings Limited, Leicester/Großbritannien ¹⁴⁾	155	40,00
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien	9	33,33
Explotacion Gasoleos de la Coruna, s.l., Ferrol/Spanien	98	40,00
Garda Trasporti Scarl, Desenzano del Garda (BS)/Italien ⁷⁾	20	23,00
Great Park Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien ¹⁴⁾	0	50,00
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien	9.066	30,00
KM S.P.A., Cremona/Italien ¹⁴⁾	4.043	49,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien ⁷⁾	7.810	50,00
Prometro S.A., Porto/Portugal ^{7),8)}	3.804	20,00
PTI (South East) Limited, Sunderland/Großbritannien ¹⁴⁾	238	20,00
Rodinorm – Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal ¹⁴⁾	182	20,00
S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., Charvensod (AO)/Italien ^{7),8)}	150	20,00
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien ^{7),8)}	81	15,00
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien ⁷⁾	43.678	39,94
Union Ferrolana de Transportes S.A., Ferrol/Spanien ⁹⁾	2	50,00
Veroercombinatie Noord B.V., Heerenveen/Niederlande ⁸⁾	37	33,00
VIAJEROS DEL EO SL, Ferrol/Spanien ⁹⁾	9	50,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
VT-Transman Szemelyszallito es Szolgaltato Kft, Szekesfehervar/Ungarn ⁸⁾	1.105.045	49,91
DB SCHENKER RAIL		
VOLL KONSOLIDIERT		
»TRAWIPOL« Sp. z o.o., Gliwice/Polen	22.010	100,00
Activa Rail S.A., Madrid/Spanien	19	77,32
ATG Autotransportlogistic Sp. z o.o., Malaszewicze/Polen	255	100,00
Autologic Poland Sp. z o.o., Tychy/Polen	2.417	51,00
Auxiliar Logística de Vehiculos S.L., Saragossa/Spanien	13	65,28
Axiom Rail (Cambridge) Limited, Doncaster/Großbritannien	457	100,00
Axiom Rail (Stoke) Limited, Doncaster/Großbritannien	- 6.973	100,00
Axiom Rail Components Limited, Doncaster/Großbritannien	- 2.769	100,00
Axiom Rail SAS, Paris/Frankreich	- 233	100,00
Boreal & Austral Railfreight Ltd, Doncaster/Großbritannien	67.500	100,00
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	13.546	65,28
Container Szállítmányátrakó Állomás Kft., Győr/Ungarn	104 ¹⁾	100,00
container-Terminal Púchov s. r. o., Púchov/Slowakei	297	100,00
Contiwaggon SA, Freiburg/Schweiz	15.710	77,32
DB Intermodal Services GmbH, Mainz ⁷⁾	4.131	100,00
DB Polska Acquisition Sp. z o.o., Warschau/Polen	796.015	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Szczecin/Polen	14.647	93,40
DB Schenker BTT GmbH, Mainz ⁷⁾	2.061	100,00
DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing ⁷⁾	3.989	100,00
DB Schenker Rail (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien	159.966	100,00
DB Schenker Rail Automotive GmbH, Kelsterbach ⁷⁾	11.748	100,00
DB Schenker Rail Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	1.153	100,00
DB Schenker Rail Coaltran Sp. z o.o., Warschau/Polen	18.899	100,00
DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz	47	98,00
DB Schenker Rail Danmark Services A/S, Taastrup/Dänemark	4.589	100,00
DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz ⁷⁾	464.773	98,00
DB Schenker Rail GmbH, Mainz ⁷⁾	650.934	98,00
DB Schenker Rail Italia S.r.L., Alessandria/Italien	13.210	98,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
DB Schenker Rail Italia Services S.r.L., Mailand/Italien	470	98,00
DB Schenker Rail Lok-Wag S.A. i. L., Jaworzno/Polen	363	100,00
DB Schenker Rail Nederland N.V., Utrecht/Niederlande	- 32.642	98,00
DB Schenker Rail Polska S.A., Jaworzno/Polen	461.688	100,00
DB Schenker Rail Rybnik S.A., Rybnik/Polen	206.375	100,00
DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	306.048	49,98
DB Schenker Rail Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	992	98,00
DB Schenker Rail Slawkow S.A. i. L., Slawkow/Polen	1.874	100,00
DB Schenker Rail Spedkol Sp. z o.o., Kedzierzyn-Kozle/Polen	27.872	100,00
DB Schenker Rail Tabor S.A., Rybnik/Polen	38.407	100,00
DB Schenker Rail Zabrze S.A., Zabrze/Polen	177.472	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/Rhein	856	77,32
Doker-Port Sp. z o.o., Szczecin/Polen	- 302	58,38
DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona/Italien	124	80,00
East & West Railway Ltd, Doncaster/Großbritannien	0	100,00
Energoport Sp. z o.o., Rybnik/Polen	40.376	100,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien	3.158	100,00
English Welsh & Scottish Railway Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	267.224	100,00
English Welsh & Scottish Railway International Ltd, Doncaster/Großbritannien	- 9.961	100,00
Euro Cargo Rail S.A., Madrid/Spanien	- 1.508	100,00
Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	43.905	100,00
EW & S Trustees Ltd, Doncaster/Großbritannien	0	100,00
EWS Information Services Ltd, Doncaster/Großbritannien	521	100,00
Guga B.V., Amsterdam/Niederlande	5.999	77,32
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	7.379	100,00
LGP Lagerhausgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf	279	49,08
Loadhaul Ltd, Doncaster/Großbritannien	16.131	100,00
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Großbritannien	0	100,00
Logistic Center Hungaria Kft., Győr/Ungarn	285.527	100,00
Logistic Services Danubius S.R.L., Temeswar/Rumänien	37.780	98,00
Logística Sanmival S.L., Burgos/Spanien	342	57,99
Mainline Freight Ltd, Doncaster/Großbritannien	21.266	100,00
Marcroft Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	- 3.097	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spanien	2.586	77,32
MDL Servicios de Marketing y Logística S.A., Barcelona/Spanien	336	77,32
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau ⁷⁾	1.953	78,40
Nadwislanski Zaklad Transportu Kolejowego Sp. z o.o., Miedzna/Polen	44.252	100,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Großbritannien	0	100,00
NordCargo S.r.l, Mailand/Italien	6.934	58,80
OOO Railion Russija Services, Moskau/Russland	52.346	98,00
PRZEDSIĘBIORSTWO INWESTYCYJNO-TECHNICZNE »INTECHKOP« Sp. z o.o., Kattowitz/Polen	285	71,75
PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG TRANSPORTOWYCH »TRANS PAK« Sp. z o.o., Konin/Polen	5.792	100,00
Rail Cargo East Sp.z.o.o., Warschau/Polen	91	99,60
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Großbritannien	29.681	100,00
Rail Service Center Rotterdam B.V., Rotterdam/Niederlande	8.425	98,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Großbritannien	-2.104	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster/Großbritannien	1.366	100,00
Railway Investments Ltd, Doncaster/Großbritannien	68.907	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck ⁷⁾	37.917	98,00
RES December Ltd, Doncaster/Großbritannien	16.048	100,00
T.M.T. (Transporte Marítimo Terrestre), Cantabria/Spanien	253	46,39
TGP Terminalgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf	239	75,50
Transervi France S.A.S., Cerbère/Frankreich	368	77,32
Transervi S.A., Madrid/Spanien	1.529	77,32
Transfesa Benelux S.P.R.L., Brüssel/Belgien	238	77,32
Transfesa Distribución y Logística S.L., Madrid/Spanien	14.193	77,32
Transfesa France SAS, Gennevilliers/Frankreich	2.018	77,32
Transfesa Italia S.r.l., Mailand/Italien	185	77,32
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	847	77,32
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Großbritannien	329	77,32
Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spanien	187.767	77,32
Transportes Jouchoux España S.L., Valencia/Spanien	222	77,32
Zehlendorfer Eisenbahn- und Hafen Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin ⁷⁾	474	98,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
AT EQUITY		
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{7),9)}	3.567	50,00
Auto Logistic Spain S.A., Madrid/Spanien ^{7),11)}	455	50,00
Autoterminal Slask Logistic Sp.z.o.o., Dabrowa Gornicza/Polen	14.701	50,00
Autotrax Limited, Lufton/Großbritannien		24,00
BLS Cargo AG, Bern/Schweiz ^{7),9)}	93.817	44,10
Cererail A.E.I.E., Madrid/Spanien		25,77
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{7),9)}	2.295	30,00
Corridor Operations NMBS/SNCB DB Schenker Rail N.V., Brüssel/Belgien		48,02
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ^{7),9)}	3.395	22,50
DAP Barging B.V., Rotterdam/Niederlande ^{7),9)}	2.233	53,90
DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{7),9)}	559	51,00
Doerpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{7),9)}	3.395	35,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover	245	50,00
EuroShuttle A/S i.L., Kopenhagen/Dänemark ^{7),13)}	17.302	26,54
Hansa Rail GmbH i.L., Frankfurt am Main ¹⁰⁾	260	49,00
Hispanauto - Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©, Madrid/Spanien	0	58,04
INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA, Brüssel/Belgien ^{7),9)}	4.893 ¹⁾	35,66
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{7),9)}	14.999	50,00
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{7),9)}	5.638	29,40
METRANS a. s., Prag / Tschechische Republik	97.409 ¹⁾	34,33
OFP La Rochelle Maritime Rail Services SAS, La Rochelle/Frankreich		24,90
Omfesa Logística S.A., Madrid/Spanien	3.050	38,66
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande ^{7),10)}	300	23,85
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{7),9)}	897	50,00
POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg ⁸⁾	6.787	33,33
Pool Ibérico Ferroviario A.E.I.E., Madrid/Spanien	0	9,02
PORT HANDLOWY SWINUJSCIE Sp. z o.o., Swinoujscie/Polen ⁷⁾	15.706	42,80
Rail Euro Concept SAS i.L., Levallois-Perret/Frankreich ^{7),10)}	193	49,00
Railmax B.V., Nijmegen/Niederlande	87	38,66
Railmax C.V., Nijmegen/Niederlande ⁹⁾	192	38,27

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/Polen		21,86
Sociedad de Estudios y Explotacion Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien ⁷⁾	12.268	48,56
Stifa S.A., Alverca de Ribatejo/Portugal	- 85	38,66
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{7),9)}	589	50,00
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main	- 707	50,00
TFG Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	127	50,00
Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin ^{7),9)}	306	30,00
Vistula Rail Operator Sp. z o.o., Swiecie/Polen ⁷⁾	1.497	50,00
Xrail S.A., Brüssel/Belgien		31,76
ZAO Eurasia Rail Logistics i.L., Moskau/Russland ^{7),10)}	1.675	34,20
DB SCHENKER LOGISTICS		
VOLL KONSOLIDIERT		
Air Terminal Handling S.A., Tremblay en France/Frankreich	1.066	94,50
Akeri Terminal Bilspedition Aktiebolag, Tranås/Schweden	1.523	58,33
ALB Automative Logistica LTDA, Juiz de Fora - MG/Brasilien	3.377	51,00
Anterist & Schneider GmbH, Saarbrücken ⁷⁾	7.021	100,00
Anterist + Schneider Automotive Service GmbH, Saarwellingen ⁷⁾	2.662	100,00
Anterist + Schneider Logistik GmbH, Zwenkau	295	100,00
Anterist + Schneider Möbel-Logistik GmbH, Saarbrücken ⁷⁾	88	100,00
Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge/Belgien	355	100,00
AS Schenker, Tallinn/Estland	336.851	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import - Export S.a.r.l., Stiring-Wendel/Frankreich	713	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	357	99,91
BAX Global (Aust.) Pty Ltd., Alexandria/Australien	190	100,00
BAX Global (Israel) Ltd., Ramat Gan/Israel	- 4.023	100,00
BAX Global (Malaysia) Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	- 3.231	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	10	100,00
BAX Global (Thailand) Limited, Bangkok/Thailand	391.106	49,00
BAX Global (UK) Limited, London/Großbritannien	7.979	100,00
BAX Global B.V., Haarlemmermeer/Niederlande	9.081	100,00
BAX Global Cartage Pty Ltd., Alexandria/Australien	0	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
BAX Global EPE Transportation Freight Forwarding & Logistics Solutions, Athen/Griechenland	52	100,00
BAX Global Holding, S.L.U., Barcelona/Spanien	20.155	100,00
BAX Global Holdings Pty Ltd., Alexandria/Australien	0	100,00
BAX Global Inc., Irvine/USA	135.674	100,00
BAX Global Kft., Csor/Ungarn	- 40.005	100,00
BAX Global Limited, London/Großbritannien	2.738	100,00
BAX Global Limited, Hongkong/Hongkong	23.044	100,00
BAX Global Logistics (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai/China	159.528	100,00
BAX Global Logistics Sdn.Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	90.916	100,00
BAX Global Networks B.V., Ridderkerk/Niederlande	50.702	100,00
BAX Holdings Inc., Makati City/Philippinen	0	100,00
BEMI JOYAU SCI, Montaigu Cedex/Frankreich	123	99,94
Bilspedition Transport & Logistics AB, Göteborg/Schweden	4.500	100,00
Bischof Betriebsführungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	38	100,00
Bosch y Bassols Distribuciones y Almacenes S.L., Barcelona/Spanien	101	100,00
Bosch y Bassols S.A., Mataro/Spanien	867	100,00
BTL AB, Göteborg/Schweden	3.678.822	100,00
BTL International AB, Göteborg/Schweden	160.376	100,00
BTL Nord GmbH, Lübeck	19.843	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	61.832 ³⁾	100,00
Cold Stores AB, Göteborg/Schweden	408.959	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	188.703	100,00
DP Schenker, Kiew/Ukraine	- 9.247	100,00
Dritte Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co. KG, Mülheim an der Ruhr	10.857	100,00
ECO-Trucking GmbH, Coburg ⁷⁾	50	100,00
ELAG Emder Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden ⁷⁾	1.363	100,00
ELSPED Speditions-Gesellschaft m.b.H., Hamburg ⁷⁾	3.663	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	5.560	100,00
EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden ⁷⁾	1.262	100,00
EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz ⁷⁾	25	100,00
Facility Plus B.V., Tilburg/Niederlande	855	100,00
Fastighets Aktiebolaget Orbyn, Göteborg/Schweden	11.167	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %	Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Fastighetsaktiebolaget Kylan 1, Göteborg/Schweden	3.870	100,00	KB Distributören 3 och 4 -Örebro, Örebro/Schweden	79.493	100,00
Fertrans AG, Buchs/Schweiz	6.635	100,00	KB Forsmark 2 -Stockholm, Stockholm/Schweden	63.979	100,00
FERTRANS d.o.o. za medunarodni prijevoz, Zagreb/Kroatien	- 2.059	100,00	KB Forsmark 3 -Stockholm, Stockholm/Schweden	159.424	100,00
General de Manipulacion y Almacenes S.A. (Gemalsa), Barcelona/Spanien	186	100,00	KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	- 305	100,00
General de Transportes Zona Central, S.A., Alcala de Menares (Madrid)/Spanien	- 3.806	100,00	KB Frysen 1 Visby, Visby/Schweden	16.392	100,00
H. Albrecht Speditions Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main ⁷⁾	460	100,00	KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	813	100,00
HANGARTNER S.r.l., Verona/Italien	4.953	100,00	KB Gurkan 2 -Eslöv, Eslöv/Schweden	31.336	100,00
HANGARTNER Terminal AG, Aarau/Schweiz	- 201	100,00	KB Hajen 19 Göteborg, Göteborg/Schweden	39.850	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	1.391	100,00	KB Husby 4:2 -Sigtuna, Sigtuna/Schweden	4	100,00
HB Zolldeklarationservice GmbH, Wien/Österreich	158	100,00	KB Husby 6:7 -Sigtuna, Sigtuna/Schweden	1	100,00
Herber Hausner Süd-Ost Speditions- gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	1.789	100,00	KB Jordbromalm 4:4 -Haninge, Haninge/Schweden	48.085	100,00
Herber Hausner Szállitmányozási Kft., Budapest/Ungarn	88.956	100,00	KB Kolet 4 -Malmö, Malmö/Schweden	24.502	100,00
I.C.S. »Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	- 492	100,00	KB Köpmannen 10 -Västerås, Västerås/Schweden	34.536	100,00
Intertec Asia Limited, Sheung Wan/Hongkong	233	100,00	KB Kungsängen 28:1 -Uppsala, Uppsala/Schweden	13.559	100,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz ⁷⁾	26	100,00	KB Langtradaren 2 -Borlänge, Borlänge/Schweden	33.986	100,00
INTERTEC Polska Sp.zo.o., Nardarzyn/Polen	769	100,00	KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	46.376	100,00
Intertec Retail Logistics GmbH, Landau in der Pfalz ⁷⁾	26	100,00	KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	65.891	100,00
Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	19	100,00	KB Maskinen 3 -Linköping, Linköping/Schweden	57.880	100,00
Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz ⁷⁾	26	100,00	KB Neonljuset 3 -Eskilstuna, Eskilstuna/Schweden	4.978	100,00
Intreprinderea Mixta Moldo-Romana »Balcantir« S.R.L., Chisinau/Moldawien	3.302	97,21	KB Önnestad 108:4 -Kristianstad, Kristianstad/Schweden	40.788	100,00
Joyau S.A., Montaigne Cedex/Frankreich	12.791	99,94	KB Överön 1:66 -Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	10.816	100,00
Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	1.698	100,00	KB Pantern 1 -Växjö, Växjö/Schweden	36.825	100,00
KB Ädelgasen 1 -Jönköping, Jönköping/Schweden	114.388	100,00	KB Reläet 8 -Norrköping, Norrköping/Schweden	29.471	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden	20.248	100,00	KB Sandstuhagen 3 -Stockholm, Stockholm/Schweden	26.578	100,00
KB Älghunden 1 -Jönköping, Jönköping/Schweden	28.334	100,00	KB Sockret 4 -Malmö, Malmö/Schweden	3.075	100,00
KB Anholt 3, Stockholm/Schweden	9.203	100,00	KB Sörby 24:3 -Gävle, Gävle/Schweden	33.723	100,00
KB Arbetsbasen 4 -Stockholm, Stockholm/Schweden	42.384	100,00	KB Storheden 1:8 -Luleå, Luleå/Schweden	28.259	100,00
KB Ättehögen Östra 1 -Helsingborg, Helsingborg/Schweden	59.832	100,00	KB Tigern 10 -Kalmar, Kalmar/Schweden	11.057	100,00
KB Backa 107:3 -Göteborg, Göteborg/Schweden	128.113	100,00	KB Tingstadsvassen 31:3 -Göteborg, Göteborg/Schweden	44.802	100,00
KB Backa 107:4 -Göteborg, Göteborg/Schweden	33.707	100,00	KB Transporten 1 -Hultsfred, Hultsfred/Schweden	18.603	100,00
KB Backa 107:5 -Göteborg, Göteborg/Schweden	27.585	100,00	KB Transportören 1 -Värnamo, Värnamo/Schweden	82.321	100,00
KB Baggböle 2:35 -Umeå, Umeå/Schweden	21.486	100,00	KB Viken 3 -Karlshamn, Karlshamn/Schweden	11.584	100,00
KB Benkammen 12 -Malmö, Malmö/Schweden	118.467	100,00	KB Vindtrycket 1 -Borås, Borås/Schweden	62.524	100,00
KB Bleckslagaren 9 -Örebro, Örebro/Schweden	20.459	100,00	KB Vivstamon 1:13 -Timrå, Timrå/Schweden	52.601	100,00
KB Bleket 1 -Karlstad, Karlstad/Schweden	40.099	100,00	Kiinteistö Oy Ferryroad, Helsinki/Finnland	- 235	100,00
			Kiinteistö Oy Helsingin Metsäläntie 2 - 4, Helsinki/Finnland	4.783	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Kiinteistö Oy Kaakon Terminaali, Lappeenranta/Finnland	128	100,00
Kiinteistö Oy Porin Kiitolinja, Björneborg/Finnland	152	100,00
Kiinteistö Oy Reininkatu 9, Vasa/Finnland	89	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoen/Finnland	86	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Helsinki/Finnland	374	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentautankatu/Finnland	421	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Abo/Finnland	1.181	100,00
Kiinteistö Oy Varastohotelli, Tikkurilantie, Vantaa/Finnland	1.468	100,00
Kiinteistömaaliikenne Oy, Helsinki/Finnland	1.912	54,70
Kommanditgesellschaft Stinnes Immobilien dienst GmbH & Co., Emden	51	100,00
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	5.861	100,00
Logidocks S.L., Barcelona/Spanien	1.002	100,00
Nordisk Bilspedition AB, Göteborg/Schweden	14.436	100,00
Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland	54.231	100,00
Rengaslinja Oy, Helsinki/Finnland	235	100,00
Romtrans Benelux N.V., Antwerpen/Belgien	103	66,67
Romtrans GmbH Internationale Speditionsgesellschaft i.L., München	-17	100,00
Romtrans Holiday Ltd., Eforie Sud, Constanța/Rumänien	-42	100,00
Romtrans Impex Ltd., Bukarest/Rumänien	59	100,00
Scansped S.A., Mity-Mory Cedex/Frankreich	1.267	100,00
Scanspol Sp. z o.o. Warschau/Polen	2.642	99,60
Scantrans SAS, Rouen/Frankreich	437	100,00
SCHENKER & Co. AG, Wien/Österreich	165.466	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	201.872	100,00
Schenker (BAX) Europe Holding GmbH, Essen ⁷⁾	289.355	100,00
Schenker (BAX) Holding Asia Limited, Hongkong/Hongkong	1.805.184	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	144.788	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/Hongkong	208.495	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	14.335	100,00
Schenker (L.L.C.), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	19.940	60,00
Schenker (NZ) Ltd., Auckland/Neuseeland	790	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	49.520	49,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	1.006.190	49,00
Schenker A.E., Athen/Griechenland	2.108	100,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	123.225	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Schenker AB, Göteborg/Schweden	439.355	100,00
SCHENKER AIR TRANSPORT GmbH, Kelsterbach ⁷⁾	230	100,00
Schenker Akeri AB, Göteborg/Schweden	8.766	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen ⁷⁾	898.718	100,00
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	-6.159	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	592.114	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	226.520	100,00
Schenker B.V., Tilburg/Niederlande	16.956	100,00
SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH, Dortmund ⁷⁾	26	100,00
SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH & Co. OHG, Mülheim an der Ruhr	0	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Beijing/China	1.146	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Beijing/China	63.090	70,00
Schenker Cargo Oy, Turku/Finnland	18.844	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	5.276.689	100,00
Schenker China Ltd., Pudong, Shanghai/China	1.243.299	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	12.793	100,00
Schenker Customs Agency B.V., Rotterdam/Niederlande	-63	100,00
Schenker d.d, Ljubljana/Slowenien	16.287	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien und Herzegowina	1.125	100,00
Schenker d.o.o., Zagreb/Kroatien	16.120	100,00
Schenker d.o.o., Belgrad/Serbien	62.504	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	19.235	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main ⁷⁾	56	100,00
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	26.134	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	33.753	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	417	60,00
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	8.747	100,00
Schenker Espana, S.A., Coslada/Madrid/Spanien	12.222	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden	3.924	100,00
Schenker High Tech Logistics B.V., Rotterdam/Niederlande	15.358	100,00
Schenker Holdings (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	2.798	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	1.763.668	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	1.831.015	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau/Macau	35.324 ⁴⁾	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Schenker International AB, Göteborg/Schweden	1.238.769	100,00
SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen ⁷⁾	56	100,00
Schenker International B.V., Rotterdam/Niederlande	13.420	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexiko/Mexiko	361.727	100,00
Schenker Ireland Holding Limited, Dublin/Irland	19.701	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera/Italien	52.541	100,00
Schenker Korea Ltd., Seoul/Südkorea	31.819.424	100,00
Schenker Limited, London/Großbritannien	30.674	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing/China	5.282	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	64.954	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	100.896	100,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	20.833	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	13.316	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	106.759	100,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	46.542	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	29.376	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba City/Philippinen	23.125	100,00
Schenker Logistics LTD, Lod/Israel		100,00
Schenker Logistics, Inc., Greensboro, NC/USA	15.033	100,00
Schenker Ltd., Nairobi/Kenia	93.266	100,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	316	100,00
Schenker Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	14.122	100,00
Schenker Maroc S.a.r.l., Casablanca/Marokko	11.743	100,00
Schenker Mauritanie SAS, Nouakchott/Mauretanien	-130.116	100,00
Schenker Mauritius (Malaysian Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	35.931 ⁵⁾	100,00
Schenker Mauritius (Thai Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	35.118 ⁵⁾	100,00
Schenker Metafores A.G. i. L., Athen/Griechenland	786	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	5.725	100,00
SCHENKER N.V., Antwerpen/Belgien	24.089	100,00
Schenker Nederland Holding B.V., Rotterdam/Niederlande	-3.341	100,00
Schenker Nemzetközi Szallitmanyozasi es Logisztikai Kft., Budapest/Ungarn	2.815.599	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Schenker NIGHT PLUS GmbH, Wülfrath ⁷⁾	25	100,00
Schenker North AB, Göteborg/Schweden	994.805	100,00
Schenker o.g. Beheer B.V., Tilburg/Niederlande	4.163	100,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	119.192	100,00
Schenker OY, Helsinki/Finnland	22.721	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	6.135	100,00
Schenker Petrolog Utama, PT, Jakarta/Indonesien	13.272 ⁵⁾	71,00
Schenker Philippines, Inc., Makati City/Philippinen	466.467	100,00
Schenker Privpak AB, Boras/Schweden	3.095	100,00
Schenker Privpak AS, Oslo/Norwegen	-13.697	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	117.471	100,00
Schenker Re Limited, Dublin/Irland	45.571	100,00
Schenker Romtrans S.A., Bukarest/Rumänien	365.360	100,00
Schenker Russia LLC, Moskau/Russland	874	100,00
Schenker S.A., Guatemala City/Guatemala	-7.691	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	1.751	100,00
Schenker SA, Gennevilliers/Frankreich	104.536	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	3.318	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	86.164	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing/China	6.085	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., International Forwarders, Singapur/Singapur	164.825	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	121.574	100,00
Schenker Sp.zo.o., Warschau/Polen	216.428	99,60
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechische Republik	178.580	100,00
Schenker Transitarios, S.A., Loures/Portugal	2.280	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	70.879	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	332	100,00
Schenker Vastgoed B.V., Enschede/Niederlande	1.761	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho Chi Minh City (Saigon)/Vietnam	3.681 ⁵⁾	51,00
Schenker Warehousing & Customs Brokerage (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	2.832	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	65.125	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	27.567	55,00
Schenker-Gemadept Logistics Vietnam Company Limited, Binh Duong Province/Vietnam	731 ⁵⁾	51,00
SCHENKER-JOYAU SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	18.333	99,94
Schenker Ocean Ltd, Wanchai/Hongkong	17.179	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	4.366.589	60,00
SIA Schenker, Riga/Lettland	2.109	100,00
SIA Sky Partners, Riga/Lettland	5	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	13.715	100,00
SPAIN TIR Centro Transportes Internacionales S.A., Coslada (Madrid)/Spanien	5.990	100,00
Spain Tir Norte, Transportes Internacionales, S.A., Zaisa/Spanien	2.147	100,00
SPAIN-TIR Transportes Internacionales S.A., Barcelona/Spanien	129.660	100,00
Star Global (Shanghai) Ltd., Shanghai/China	458	100,00
Star Global International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	- 874	100,00
Star Global Services Limited, Hongkong/Hongkong	4.552	100,00
Stinnes (UK) Limited, Feltham, Middlesex/Großbritannien	21.750	100,00
Stinnes Danmark A/S, Hvidovre/Dänemark	119.578	100,00
Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co. KG, Mülheim an der Ruhr	1.609	100,00
Stinnes Immobiliendienst Verwaltungsgesellschaft mbH, Mülheim an der Ruhr ⁷⁾	- 89	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Dortmund	2.568	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	13.287	90,00
TLS Transa Logistik & Service GmbH, Offenbach am Main ⁷⁾	268	100,00
Traficos Comerciales E Inmobiliarios SL, Barcelona/Spanien	86.019	100,00
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	2.277	100,00
Tramex, S.A., Poligono Malpica/Spanien	-242	100,00
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main ⁷⁾	13.205	100,00
Transorient SA, Bukarest/Rumänien	4.242	54,00
Transport Gesellschaft mbH, Hamburg	538	96,70
Transworld Asig - Broker de Asigurare Ltd., Bukarest/Rumänien	256	100,00
Trilag Geschäftsführungs GmbH, Trier ⁷⁾	27	100,00
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	4.068	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	1.240	100,00
ZAO Schenker, Moskau/Russland	101.960	100,00
ZAO Schenker Russija, Moskau/Russland	226.394	100,00
Zweite Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co., Mülheim an der Ruhr	113.889	100,00
AT EQUITY		
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ⁸⁾	7.906	26,00
Autoport Emden GmbH, Emden	77	33,30
Bäckebols Akeri AB, Hisings Backa/Schweden ⁸⁾	53.050	35,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
BTU - Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden ⁹⁾	6.237	50,00
DASH Global Logistics SAS, Saint Julien/Frankreich	41	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel ⁸⁾	2.758	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen ⁸⁾	4.360	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien ⁸⁾	257	20,00
Halmstadsakarnas Fastighets AB, Halmstad/Schweden ⁸⁾	16.971	31,44
Immo Fumeron S.A.R.L., Arnage/Frankreich ⁸⁾	377	27,98
LogCap-IR Grundwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	4.603	49,00
Moldromukrtrans SRL, Chisinau/Moldawien	16.859	33,33
Speditionsbau und Wertungsgesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich ⁹⁾	50	25,00
Titan Containers Romania SRL, Constanța/Rumänien	207	20,00
Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien ⁸⁾	453	20,00
Transatlantic Shipping and Trading SRL, Bukarest/Rumänien	930	50,00
Värnamo Akeri AB, Värnamo/Schweden ⁸⁾	14.364	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen ⁸⁾	10.503	50,00
DB DIENSTLEISTUNGEN		
VOLL KONSOLIDIERT		
DB Dienstleistungen GmbH, Berlin ⁷⁾	618.562	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	177.168	100,00
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	3.650	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin ⁷⁾	4.028	100,00
DB Rent GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	18	100,00
DB Services Nord GmbH, Hamburg ⁷⁾	1.240	100,00
DB Services Nordost GmbH, Berlin ⁷⁾	317	100,00
DB Services Süd GmbH, München ⁷⁾	1.550	100,00
DB Services Südost GmbH, Leipzig ⁷⁾	363	100,00
DB Services Südwest GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	1.871	100,00
DB Services West GmbH, Köln ⁷⁾	1.111	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin ⁷⁾	1.247	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	161.032	100,00
DB Waggonbau Niesky GmbH, Niesky	11.813	100,00
AT EQUITY		
Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH, Leipzig ^{7),9)}	285	49,00
DB NETZE FAHRWEG		
VOLL KONSOLIDIERT		
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin ⁷⁾	28.224	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin ⁷⁾	2.870	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ⁷⁾	7.318.307	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	1.494	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein ⁷⁾	2.948	87,50
AT EQUITY		
EEIG Corridor Rotterdam-Genoa EWIV, Frankfurt am Main ^{7),10)}	0	33,33
Güterverkehrszentrum Entwicklungs- gesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{7),9)}	1.523	24,53
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover ^{7),11)}	1.198	29,17
S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH i. L., Leipzig ^{7),16)}	81	30,00
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{7),9)}	24	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{7),9)}	137	21,88
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE		
VOLL KONSOLIDIERT		
DB BahnPark GmbH, Berlin	2.830	51,00
DB Station & Service Aktiengesellschaft, Berlin ⁷⁾	1.496.682	100,00
AT COST		
Immobilien-Vermietungsgesellschaft Schumacher & Co Objekt Bahnhöfe Deutschland KG, Düsseldorf ^{7),9),17)}	-21.872	100,00
TUDO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe KG Düsseldorf, Düsseldorf ^{7),9),17)}	-2.541	100,00
DB NETZE ENERGIE		
VOLL KONSOLIDIERT		
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	665.247	100,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN		
VOLL KONSOLIDIERT		
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v.d. Höhe ⁷⁾	2.748	100,00
CLG Lagerhaus GmbH i. L., Mannheim	-1.201	100,00
DB (UK) Logistics Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien ⁷⁾	1.880.045	100,00
DB Akademie GmbH, Potsdam	6.034	100,00
DB Belgie Holding BVBA, Antwerpen/Belgien	19	100,00
DB Consult GmbH, Berlin	716	100,00
DB Danmark Holding ApS, Taastrup/Dänemark	210.043	100,00
DB Dialog Telefonservice GmbH, Berlin ⁷⁾	885	100,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	529.214	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	792	100,00
DB Hungaria Holding Kft., Budapest/Ungarn	11.039.475	100,00
DB International GmbH, Berlin ⁷⁾	31.812	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW ⁶⁾	Betei- ligung in %
DB International USA, Inc., Delaware/USA	284	100,00
DB JobService GmbH, Berlin ⁷⁾	875	100,00
DB Media & Buch GmbH, Kassel ⁷⁾	26	100,00
DB Mobility Logistics AG, Berlin ⁷⁾	2.697.632	100,00
DB Nederland Holding B.V., Utrecht/Niederlande	18	100,00
DB Polska Holding Sp.z.o.o, Warschau/Polen	1.716.744	100,00
DB ProjektBau GmbH, Berlin ⁷⁾	26.471	100,00
DB Services Immobilien GmbH, Berlin ⁷⁾	-410	100,00
DB UK Holding Limited, Doncaster/Großbritannien	1.884.991	100,00
DB US Corporation, Tarrytown/USA	256.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA	290.399	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main ⁷⁾	5.974	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin ⁷⁾	-295	100,00
Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin	15.328.720	100,00
Deutsche Bahn Finance B. V., Amsterdam/Niederlande	57.355	100,00
Deutsche Bahn France Voyages & Tourisme SARL, Paris/Frankreich	221	100,00
Deutsche Bahn Romania Holding S.R.L., Bukarest/Rumänien	0	100,00
Deutsche Industrieholz GmbH, Essen	733	29,15
Die Bahn DB Demiryollari Limited Sirketi, Istanbul Bagcilar/Türkei	25	99,95
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz- Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg ⁷⁾	3.217	65,00
DVA REINSURANCE LIMITED, Dublin/Irland	5.368	65,00
Frank & Schulte GmbH, Essen	26	100,00
GI-Consult Geo Information Consult GmbH, Berlin	2.509	50,00
GI-CONSULT GEO INFORMATION CONSULT Polska Sp.z.o.o., Warschau/Polen	35 ¹⁾	50,00
Grundstückspool Potsdam Center GbR mbH, Berlin		70,00
HD ocel s.r.o., Prag/Tschechische Republik	-9.047	100,00
HEROS Rail Rent GmbH, Fürth ¹⁵⁾	3.621	2,00
Mataki Kemi AB, Malmö/Schweden	19.113	100,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	-11.204	100,00
Stinnes Beteiligungs-Verwaltungs GmbH, Essen ⁷⁾	175.181	100,00
Stinnes Grundstücke GmbH & Co. Sanitär Heizung Fliesen Immobilien KG, Mülheim an der Ruhr	22.268	100,00
Stinnes Handel GmbH & Co. Beteiligungs OHG, Essen	-89	100,00
Stinnes Holz GmbH, Essen	420	53,00
Stinnes International AG, Zug/Schweiz	602	100,00
Stinnes Logistics GmbH, Essen ⁷⁾	2.754	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigen- kapital in TLW⁶⁾	Betei- ligung in %
Stinnes Montan Gesellschaft mit beschränkter Haftung i.L., Essen	182	100,00
Stinnes ocel s.r.o., Prag/Tschechische Republik	2.074	100,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde/Polen	79	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf ⁷⁾	2.442	100,00
Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg	263	100,00
Vienna Consult Verkehrsberatungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	75	100,00
Zweite Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co., Berlin	56	100,00
AT EQUITY		
ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Stendal ⁷⁾	19.484	49,00
BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen ^{7), 8)}	218	49,90
Beijing Huajing DeBo International Engineering Consulting Co., Ltd, Beijing/China		25,00
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{7), 9)}	98.000	24,90
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechische Republik ^{7), 10)}	6.753	49,00
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz ^{7), 8)}	1.439.847	22,60
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin ^{7), 9)}	54	50,40
Qatar Railways Development Company, Doha/Katar		49,00
Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien		24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{7), 9)}	1.416	25,50
AT COST		
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin ^{7), 9), 17)}	4.128	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG, Düsseldorf ^{7), 9), 17)}	- 87	100,00

1) Euro.

2) GBP.

3) SEK.

4) HKD.

5) USD.

6) Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

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

8) Vorläufige Abschlussdaten.

9) Daten für Geschäftsjahr 2009.

10) Daten für Geschäftsjahr 2008.

11) Daten für Geschäftsjahr 2007.

12) Daten für Geschäftsjahr 2006.

13) Daten für Geschäftsjahr 2005.

14) Daten aus Zwischenbilanz zum 31. August 2010.

15) Einbeziehung in den Konzernabschluss aufgrund SIC-12 (Konsolidierung Zweckgesellschaften).

16) Daten aus Liquidationsschlussbilanz 2004.

17) Einbeziehung ist unterblieben, da die DB AG auf diese Gesellschaften keinen beherrschenden Einfluss ausüben kann.

Angabe in Tausend Landeswährung (TLW);
Anteile durchgerechnet

Bericht des Aufsichtsrats

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

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat hat sich nach Ablauf der letzten Amtsperiode im März 2010 neu konstituiert. Hierzu trat er im Berichtsjahr zu einer konstituierenden sowie zu vier ordentlichen Sitzungen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. In drei Fällen wurden Beschlüsse auf der Grundlage schriftlicher Verfahren gefasst. Die Sitzungen des Aufsichtsrats wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet.

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

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

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

SITZUNGEN DER AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

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

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

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

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

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

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

CORPORATE GOVERNANCE

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

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



PROFESSOR DR. DR. UTZ-HELLMUTH FELCHT

Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht der DB AG zum 31. Dezember 2010 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 28. März 2011 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 30. März 2011 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

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

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

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

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

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

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

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

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

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

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

Berlin, im März 2011

Für den Aufsichtsrat

Ihr

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

IMPRESSUM

REDAKTION

Deutsche Bahn AG,
Investor Relations

GESTALTUNG UND DTP

Studio Delhi, Mainz

LEKTORAT

AdverTEXT, Düsseldorf

LITHOGRAFIE

Koch Lichtsatz und Scan, Wiesbaden

DRUCK

ColorDruck Leimen, Leimen



Gedruckt auf
Circlesilk Premium White
(100 % Recyclingpapier)

BILDNACHWEIS

Max Lautenschläger, Berlin



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com