DB Mobility Networks Logistics

Deutsche Bahn

Zwischenbericht Januar – Juni 2010

Auf einen Blick

Ausgewählte Kennzahlen	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	16.102	14.272	+1.830	+12,8
Umsatz vergleichbar	15.992	14.272	+1.720	+12,1
Ergebnis vor Ertragsteuern	369	764	-395	-51,7
Ergebnis (nach Ertragsteuern)	392	547	-155	-28,3
EBITDA bereinigt	2.197	1.994	+203	+10,2
EBIT bereinigt	846	671	+175	+26,1
Langfristige Vermögenswerte per 30.06.10/31.12.09	41.209	41.308	-99	-0,2
Kurzfristige Vermögenswerte per 30.06.10/31.12.09	8.124	5.995	+2.129	+35,5
Eigenkapital per 30.06.10/31.12.09	13.670	13.066	+604	+4,6
Netto-Finanzschulden per 30.06.10/31.12.09	14.860	15.011	-151	-1,0
Bilanzsumme per 30.06.10/31.12.09	49.333	47.303	+2.030	+4,3
Capital Employed per 30.06.	28.738	28.223	+515	+1,8
ROCE	5,9 %	4,8 %	-	-
Brutto-Investitionen	2.502	2.376	+126	+5,3
Netto-Investitionen	865	923	-58	-6,3
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.286	1.549	-263	-17,0
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Reisende in Mio.	954,1	958,0	-3,9	-0,4
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	38.098	37.342	+756	+2,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	334,0	335,6	-1,6	-0,5
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	203,2	145,0	+58,2	+40,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	52.588	44.255	+8.333	+18,8
Auslastung in t pro Zug	499,6	476,2	+23,4	+4,9
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	508,5	494,2	+14,3	+2,9
davon konzernexterne Bahnen	(94,4)	(82,4)	(+12,0)	(+14,6)
Stationshalte in Mio.	71,2	71,5	-0,3	-0,4
davon konzernexterne Bahnen	(10,9)	(9,7)	(+1,2)	(+12,4)
BUSVERKEHR				
Reisende in Mio.	408,7	391,5	+17,2	+4,4
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	4.776	4.640	+136	+2,9
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend [1)]	39.372	34.364	+5.008	+14,6
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t [1)]	586,8	456,3	+130,5	+28,6
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU [1)]	800,1	650,1	+150,0	+23,1
WEITERE KENNZAHLEN				
Mitarbeiter per 30.06.	239.683	236.773	+2.910	+1,2
Rating Moody's/Standard&Poor's/Fitch	Aa1/AA/AA	Aa1/AA/AA	-	-

[1)] Vorläufige Zahlen

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

DR. RÜDIGER GRUBE
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir blicken insgesamt auf ein positives, aber dennoch sehr bewegtes erstes Halbjahr 2010 zurück. Anfang des Jahres wurden wir mit den härtesten Wetterbedingungen seit zehn Jahren konfrontiert und jetzt im Sommer mit den heißesten Temperaturen seit über 100 Jahren. Diese extremen Witterungen haben an die Verfügbarkeit unserer Fernverkehrszüge – insbesondere beim ICE – große Herausforderungen gestellt, was starke Kritik seitens Kunden und Öffentlichkeit nach sich gezogen hat. Wir haben alle Maßnahmen ergriffen, um einen stabilen Betrieb zu gewährleisten und um unser Leistungsversprechen gegenüber unseren Kunden auch einzulösen. Wirtschaftlich hat vor allem das von der Krise stark betroffene Güterverkehrs- und Logistikgeschäft durch die Erholung der Weltwirtschaft einen deutlichen Aufschwung erfahren. Davon profitierten nicht nur DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics, sondern auch die Infrastruktur-Geschäftsfelder. Der Personenverkehr entwickelte sich stabil.

Diese positiven Trends schlagen sich sowohl im Umsatz als auch im Ergebnis nieder: Der Umsatz des DB-Konzerns liegt per Juni 2010 bei rund 16,1 Milliarden Euro und damit mehr als 1,8 Milliarden Euro – das sind 12,8 Prozent – über dem Wert des Vorjahres.

Unser operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) konnten wir sogar um rund 26 Prozent auf 846 Millionen Euro verbessern. Hintergrund ist nicht allein die zusätzliche Verkehrsleistung. Dieser Zuwachs ist auch das Ergebnis der Maßnahmen, die wir im Jahr 2009 im Rahmen des Konzernprogramms reACT zur Verbesserung unserer Kostenstrukturen eingeleitet haben und weiterhin erfolgreich umsetzen.

Bei allen Unwägbarkeiten, die hinsichtlich der weiteren konjunkturellen Entwicklung bestehen, können wir festhalten: Wir sind gedämpft optimistisch, denn wir sind zurück auf Wachstumskurs – und zwar nicht nur beim Ergebnis, sondern auch bei der Geschäftsentwicklung. Mit der Übernahme von Arriva stellen wir sicher, dass wir uns im Konsolidierungsprozess der europäischen Verkehrsmärkte erfolgreich behaupten können. Gemeinsam mit Arriva werden wir künftig in insgesamt zwölf wichtigen europäischen Märkten präsent sein. Die Arriva-Aktionäre haben am 17. Juni 2010 unserem Angebot zugestimmt. Wir erwarten vorbehaltlich der kartellrechtlichen Prüfungen den Vollzug für Ende August 2010.

Dank des wirtschaftlichen Erfolgs können wir auch unsere Investitionen weiter vorantreiben, zum Beispiel bei der Verbesserung des Kundenservice und der Qualität. Allein in Deutschland sind im Mittelfristzeitraum Investitionen in Höhe von insgesamt 41 Milliarden Euro vorgesehen. Rund 31 Milliarden Euro fließen in die Infrastruktur. Die übrigen 10 Milliarden Euro stehen zum großen Teil für die Anschaffung neuer Fahrzeuge bereit. Mit der Neuaufstellung im Bereich Technik werden wir darüber hinaus die Grundlage für eine höhere Qualität und Betriebszuverlässigkeit schaffen.

Wir haben in den vergangenen sechs Monaten grundlegende Veränderungsprozesse und Weiterentwicklungen in den Bereichen Kunde, Qualität, Technik, Investitionen und Markt angestoßen – für unsere Kunden, Mitarbeiter und in Verantwortung für 175 Jahre Eisenbahngeschichte in Deutschland.

Ihr

INHALT

1 VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

2 WESENTLICHE EREIGNISSE

3 KONZERNZWISCHEN-LAGEBERICHT (UNGEPRÜFT)
3 Überblick
5 Geschäfts- und Rahmenbedingungen
13 Ertragslage
20 Entwicklung der Geschäftsfelder
29 Finanz- und Vermögenslage
34 Mitarbeiter
35 Weitere Informationen
38 Risiko- und Chancenbericht
39 Nachtragsbericht
39 Prognosebericht

43 KONZERNZWISCHEN-ABSCHLUSS (UNGEPRÜFT)
43 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
43 Überleitung zum Gesamtergebnis
44 Konzern-Bilanz
46 Konzern-Kapitalflussrechnung
47 Konzern-Eigenkapitalspiegel
48 Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten
50 Erläuterungen zum Konzernzwischenabschluss

56 KONTAKTINFORMATIONEN

56 FINANZTERMINE

Wesentliche Ereignisse

AUSTAUSCH SÄMTLICHER RADSÄTZE DER ICE-T-FLOTTE VEREINBART

Ende Februar 2010 haben wir uns mit Alstom und seinen Konsortialpartnern auf eine gemeinsame Lösung zum Tausch der ICE-T-Radsätze geeinigt. Es werden komplett neue Radsätze konstruiert, gefertigt und geliefert. Die neuen Radsätze müssen durch das Eisenbahn-Bundesamt zugelassen werden.

DB STADTVERKEHR INVESTIERT ÜBER 150 MIO. € IN NEUE BUSSE

Anfang März 2010 haben DB Stadtverkehr und MAN Nutzfahrzeuge einen Rahmenvertrag über 600 Omnibusse im Gegenwert von mehr als 150 Mio. € unterzeichnet. Im Jahr 2010 bestellen wir 250 Stadt-, Überland- und Reisebusse. Für die Jahre 2011 und 2012 besitzen wir eine Option auf weitere 350 Fahrzeuge.

AUFTAKT ZUM JUBILÄUMSJAHR »175 JAHRE EISENBAHN IN DEUTSCHLAND«

Mit einem Festakt im historischen Kaiserbahnhof von Potsdam haben wir Anfang März 2010 das Programm für das Jubiläumsjahr »175 Jahre Eisenbahn in Deutschland« gestartet. Dazu gehören spezielle Ticketangebote, zahlreiche lokale Aktionen und Aktivitäten von Städten wie Nürnberg und Fürth. Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.deutschebahn.com/175.

ENGAGEMENT IN DEN VEREINIGTEN ARABISCHEN EMIRATEN VERSTÄRKT

Ende März 2010 haben wir eine gemeinsame Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) für eine strategische Partnerschaft mit der Al-Masood-Gruppe für die Planung, den Bau und den Betrieb von Bahnsystemen in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) unterzeichnet.

QUALITÄT BEI SCHIENENNETZ UND BAHNHÖFEN VERBESSERT

Mit dem Ende April 2010 fertiggestellten Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2009 haben wir das Erreichen der mit dem Bundesverkehrsministerium vereinbarten Qualitätskriterien für Schienennetz, Bahnhöfe und Energieversorgung gemäß der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) dokumentiert.

AUSSCHREIBUNGSERFOLG IN SCHWEDEN

Ende April 2010 hat DB Regio Sverige zusammen mit der schwedischen Staatsbahn SJ die Ausschreibung für den Betrieb von Regionalverkehrsstrecken im Norden Schwedens gewonnen. Der Verkehr auf dem sogenannten Norrtåg-Netz, das teilweise noch im Bau ist, soll stufenweise ab August 2010 aufgenommen werden. Ab 2013 umfasst der Betrieb jährlich 4,7 Mio. Zugkilometer und kann um weitere 2,2 Mio. Zugkilometer ausgeweitet werden. Die Laufzeit des Vertrags beträgt sechs Jahre, mit einer Verlängerungsoption um weitere fünf Jahre.

ÜBERNAHME DES BRITISCHEN PERSONENVERKEHRSUNTERNEHMENS ARRIVA

Mitte Juni 2010 haben die Aktionäre der Arriva plc unserem Übernahmeangebot zugestimmt. Arriva ist mit Zug- und Busverkehren außer in Großbritannien in elf weiteren europäischen Ländern, darunter Deutschland, vertreten. Vorbehaltlich der Freigabe durch die zuständigen Kartellbehörden ist der Vollzug der Transaktion für Ende August geplant.

Konzernzwischenlagebericht *(ungeprüft)*

ÜBERBLICK

- **WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG WIEDER DEUTLICH POSITIV**
- **KONZERNPROGRAMM reACT ERFOLGREICH FORTGEFÜHRT**
- **NETTO-FINANZSCHULDEN WEITER RÜCKLÄUFIG**

DB-KONZERN PROFITIERT VON WELTWEITER KONJUNKTURELLER ERHOLUNG

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
Umsatz	16.102	14.272	+1.830	+12,8
Umsatz – vergleichbar	15.992	14.272	+1.720	+12,1
EBIT bereinigt	846	671	+175	+26,1
EBITDA bereinigt	2.197	1.994	+203	+10,2
Ergebnis (nach Ertragsteuern)	392	547	-155	-28,3
ROCE	5,9 %	4,8 %	-	-
Netto-Finanzschulden per 30.06.2010/31.12.2009	14.860	15.011	-151	-1,0
Brutto-Investitionen	2.502	2.376	+126	+5,3

Die wirtschaftliche Entwicklung des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) verlief im ersten Halbjahr 2010 insgesamt positiv. Nach den Rückgängen im Vorjahr konnten wieder deutliche Zuwächse in Verkehrsleistung, Umsatz, operativen Ergebnisgrößen und Return on Capital Employed (ROCE) erzielt werden. Die Netto-Finanzschulden waren leicht rückläufig. Die Entwicklung der Brutto-Investitionen war geprägt durch die weitere Umsetzung der Konjunkturprogramme. Insgesamt beurteilen wir die wirtschaftliche Lage des DB-Konzerns, gemessen an den Ergebnissen des Berichtszeitraums, trotz noch vorhandener Nachwirkungen aus der Wirtschafts- und Finanzkrise positiv.

Unsere Entwicklung wurde im ersten Halbjahr 2010 geprägt durch die weitere Erholung der Weltwirtschaft nach der tiefen Rezession des Vorjahres. Diese Erholung führte dazu, dass auf den für uns relevanten Transport- und Logistikmärkten die Nachfrage nach unseren Dienstleistungen stark zulegte. Zudem wurde unsere Entwicklung im ersten Halbjahr 2010 durch externe Faktoren beeinflusst. Hierzu zählen unter anderem Einschränkungen im Luftverkehr infolge der Aschewolken nach dem Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull und durch einen Pilotenstreik im Februar 2010 sowie die winterliche Witterung zu Jahresanfang, die zu temporären Steigerungen unserer Verkehrsleistung führten. Gegenläufig führte der harte Winter zu Angebotseinschränkungen, woraus zusätzliche Umsatz- und Ergebnisbelastungen insbesondere in den Geschäftsfeldern der Infrastruktur resultierten. Unsere Infrastrukturgeschäftsfelder profitierten hingegen von einer wieder gestiegene Nachfrage im Schienengüterverkehr und von den fortgesetzten Konjunkturprogrammen. Das Konzernprogramm reACT haben wir plangemäß mit den entsprechenden positiven Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung fortgeführt.

Um unser strategisches Ziel zu erreichen, ein führender internationaler Transport- und Mobilitätsdienstleister zu werden, haben wir uns entschlossen, das Transportunternehmen Arriva plc, Sunderland/Großbritannien, zu übernehmen und damit unsere Position im europäischen Personenverkehrsmarkt deutlich auszubauen. Arriva ist im ersten Halbjahr 2010 noch nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen worden.

Das Ergebnis des DB-Konzerns war im ersten Halbjahr 2010 im Gegensatz zum entsprechenden Vorjahreszeitraum nur unwesentlich durch Sondereffekte beeinflusst. Erwähnenswert sind in diesem Zusammenhang Erträge aus der teilweisen Auflösung von Rückstellungen für Technikrisiken in Höhe von 35 Mio. €, die sich infolge der Einigung über den Austausch der ICE-T-Achsen ergeben hat. Im ersten Halbjahr 2009 hingegen hat ein Sondereffekt im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 in Höhe von 639 Mio. € unsere Ertragsentwicklung maßgeblich beeinflusst. Die infolge der geringeren Sondereffekte gesunkenen sonstigen betrieblichen Erträge führten im ersten Halbjahr 2010 zu einem rückläufigen Ergebnis nach Ertragsteuern.

Die Effekte aus konsolidierungskreisbedingten Veränderungen auf die Umsatzentwicklung waren im ersten Halbjahr 2010 nur sehr gering und resultierten aus der Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska in den Konzernabschluss seit dem 1. August 2009.

GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

- **UTZ-HELLMUTH FELCHT NEUER AUFSICHTSRATSVORSITZENDER**
- **ZUSTIMMUNG DER ARRIVA-AKTIONÄRE ZU UNSEREM ÜBERNAHMEANGEBOT**
- **WIRTSCHAFTLICHE ERHOLUNG WIRKT SICH POSITIV AUF UNSERE MÄRKTE AUS**

VERÄNDERUNGEN IM DB-KONZERN

Veränderungen in Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG

Dr. Walther Otremba hat sein Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG (DB AG) zum 8. März 2010 niedergelegt. Ihm folgte Dr. Hans Bernhard Beus nach, der als Vertreter der Bundesregierung entsandt wurde.

Die Amtszeit der Aufsichtsratsmitglieder Georg Brunnhuber, Niels Lund Chrestensen, Christoph Dänzer-Vanotti, Dr. Jürgen Großmann, Dr. Jürgen Krumnow, Dr. Heinrich Weiss, Dr. Werner Müller, Dr. Hans Bernhard Beus, Dr. Bernhard Heitzer und Prof. Klaus-Dieter Scheurle endete mit Ablauf der Hauptversammlung am 24. März 2010. Christoph Dänzer-Vanotti, Patrick Döring, Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, Dr. Jürgen Großmann, Dr. Jürgen Krumnow, Dr. Knut Löschke sowie Dr. Heinrich Weiss wurden mit Wirkung zum 24. März 2010 in den Aufsichtsrat der DB AG gewählt. Dr. Hans Bernhard Beus, Dr. Bernhard Heitzer sowie Prof. Klaus-Dieter Scheurle wurden mit Wirkung vom 24. März 2010 in den Aufsichtsrat als Bundesvertreter entsandt. Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht wurde zum Aufsichtsratsvorsitzenden und Alexander Kirchner zu dessen Stellvertreter gewählt. Die Arbeitnehmervertreter Heike Moll und Horst Hartkorn schieden ebenfalls zum 24. März 2010 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihnen folgten Mario Reiß und Wolfgang Joosten nach, die von der Delegiertenversammlung am 11. März 2010 in den Aufsichtsrat gewählt wurden.

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

Diethelm Sack hat sein Mandat als Vorstandsmitglied, 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 der britischen Personenverkehrsgesellschaft Arriva plc (Arriva), Sunderland/Großbritannien, ein verbindliches Angebot unterbreitet, sämtliche Aktien der Arriva zu erwerben und Arriva damit vollständig zu übernehmen. Am 17. Juni 2010 haben 85,1 % der Arriva-Aktionäre, die 90,4 % der Anteile repräsentieren, für unser Übernahmeangebot gestimmt. Mit dem Erreichen der Annahmequote von 75 % sind damit nach britischem Übernahmerecht sämtliche Arriva-Aktionäre an das Übernahmeangebot gebunden.

Vorbehaltlich der Freigabe durch die zuständigen Kartellbehörden ist der Vollzug der Transaktion für Ende August 2010 geplant. Mit dem Vollzug der Übernahme endet die Börsennotierung und Arriva wird als 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB UK Holding Limited, London/Großbritannien, geführt.

Arriva ist mit Zug- und Busverkehren außer in Großbritannien in elf weiteren europäischen Ländern, darunter Deutschland, vertreten. Das Unternehmen erzielte im Jahr 2009 einen Umsatz von rund 3,15 Mrd. GBP und beschäftigt rund 42.300 Mitarbeiter.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Die Weltkonjunktur hat sich weiter erholt. Im ersten Halbjahr 2010 ist mit einem starken Anstieg der Weltproduktion zu rechnen, worauf unter anderem der verbesserte vom Institut für Weltwirtschaft (IfW) ermittelte Indikator für die weltwirtschaftliche Aktivität hindeutet. Vor allem die Konjunktur in den Entwicklungs- und Schwellenländern entfaltete eine hohe Dynamik, aber auch in den Industrieländern nahm die Produktion deutlich zu. Allerdings ist der Konjunkturaufschwung nicht zuletzt auf einen verstärkten Lageraufbau und auf eine in den meisten Ländern immer noch expansiv wirkende Fiskal- und Geldpolitik zurückzuführen.

In den USA hat sich die konjunkturelle Erholung, gestützt auf Zuwächse bei Lagerbeständen, privatem Verbrauch und Ausrüstungsinvestitionen, im ersten Halbjahr 2010 fortgesetzt. Die Erholung im asiatischen Raum hat sich beschleunigt. In Japan legte die gesamtwirtschaftliche Produktion kräftig zu. Neben den weiterhin stark ausgeweiteten Exporten insbesondere in die asiatischen Nachbarländer zogen auch die privaten Konsumausgaben merklich an. Die Wirtschaft in China erreichte im ersten Halbjahr 2010, gestützt durch ein umfangreiches Konjunkturpaket und eine hohe Auslandsnachfrage, wieder deutliche Wachstumsraten.

Die europäische Wirtschaft wuchs im ersten Halbjahr 2010 moderat. Dies galt insbesondere für Westeuropa. Die leichte Expansion im Euro-Raum resultierte vor allem aus dem Lageraufbau. Die neuen EU-Länder sind nach wie vor durch ausgeprägte Unterschiede in der konjunkturellen Entwicklung gekennzeichnet, wenngleich die Produktion in den meisten Ländern wieder expandierte. Besonders günstig ist die konjunkturelle Lage weiterhin in Polen, vor allem durch die positiven Impulse seitens der Fiskal- und Geldpolitik. Im osteuropäischen Raum lag das Bruttoinlandsprodukt (BIP) weiterhin über dem EU-Durchschnitt. In Russland zog die Konjunktur vor allem aufgrund gestiegener Rohölpreise kräftig an.

Die konjunkturelle Erholung der deutschen Wirtschaft hat sich in der ersten Jahreshälfte 2010 fortgesetzt. Dabei trug der Außenhandel maßgeblich zum Wirtschaftswachstum bei. Der Vorratsaufbau, staatliche Konsumausgaben und leicht gestiegene Ausrüstungsinvestitionen trugen ebenfalls zum BIP-Wachstum bei. Geringere private Konsumausgaben und die wegen des harten Winters stark eingeschränkten Bauinvestitionen haben die Wirtschaft dagegen gebremst.

Vom personenverkehrsrelevanten Umfeld in Deutschland gingen für den Schienenverkehr nur geringe Impulse aus. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt zeigte sich wie bereits im Jahr 2009 sehr robust. Die Erwerbstätigenzahl blieb nur leicht unter dem Vorjahresniveau. Die Kurzarbeit stabilisierte den Arbeitsmarkt und dämpfte weiterhin den Anstieg der Arbeitslosenzahlen. Die verfügbaren Einkommen sind real geringfügig gestiegen, während die privaten Konsumausgaben zurückgegangen sind. Infolge höherer Rohölpreise verteuerten sich die Preise für Kraftstoffe spürbar.

Das relevante Umfeld für den Güterverkehr in Deutschland hat sich deutlich verbessert. Aus den volkswirtschaftlich relevanten Faktoren waren überwiegend positive Effekte zu verzeichnen. Insbesondere starke Zuwächse im Außenhandel wirkten unterstützend. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe stieg spürbar. Vor allem die stark exportabhängigen Branchen verzeichneten hohe zweistellige Zuwachsraten. Die Stahlproduktion zog infolge der gesteigerten Nachfrage der Abnehmerbranchen und des anziehenden Lageraufbaus deutlich an. Die Bautätigkeit wurde zwar zunächst durch den strengen Winter negativ beeinträchtigt, konnte aber zuletzt den Einbruch nahezu ausgleichen.

Weiterhin nervöse Rentenmärkte insbesondere bei Staatsanleihen

Nachdem am Jahresende 2009 die zehnjährigen Bundesanleihen bei 3,38 % notierten, führten die zunehmenden Unsicherheiten über die weitere Entwicklung der Schulden einzelner Staaten in der Euro-Zone zu einer erhöhten Risikoaversion. Insbesondere die Entwicklungen in Griechenland, die zu einem Rettungspaket unter Beteiligung der EU und des Internationalen Währungsfonds führten, ließen die Risikoprämien deutlich ansteigen. Auch ein weiteres Rettungspaket für zahlungsschwache Staaten der Euro-Zone im Gesamtwert von bis zu 750 Mrd. € führte nicht zu einer nachhaltigen Entspannung an den Rentenmärkten. Bundesanleihen werden jedoch weiterhin als ein sicherer Hafen der Anleger betrachtet, sodass die Rendite der zehnjährigen Bundesanleihe auf 2,53 % Anfang Juni 2010 sank. Zum Ende des Berichtszeitraums rentierten die zehnjährigen Bundesanleihen bei 2,57 %. Vor dem Hintergrund der anhaltenden Erholung der Weltwirtschaft und der noch fortgesetzten Konjunkturprogramme konnten sich auch die Rentenmärkte für Unternehmen behaupten. Allerdings betraf dies in erster Linie weiterhin Unternehmen mit guter Bonität. In diesem Kapitalmarktumfeld konnten wir als eines von wenigen Unternehmen eine zehnjährige Anleihe zu guten Bedingungen emittieren.

POLITISCHES UMFELD

Regulatorisches Umfeld für den Schienenverkehr

Bundesnetzagentur erklärt Stationspreissystem für ungültig

Mit Bescheid vom 10. Dezember 2009 hatte die Bundesnetzagentur die Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen der DB Station&Service AG mit Wirkung zum 1. Mai 2010 für ungültig erklärt. Die DB Station&Service AG hatte gegen diesen Bescheid Widerspruch eingelegt, da die Entgelte für die Nutzung von Bahnhöfen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gleich hoch ausfallen und daher aus ihrer Sicht nicht diskriminierend sind. Mit Beschluss vom 23. März 2010 hat das Oberverwaltungsgericht Münster dem Antrag der DB Station&Service AG auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihres gegen den Bescheid der Bundesnetzagentur eingelegten Widerspruchs unter Auflagen stattgegeben. Das Stationspreissystem kann damit unter Erfüllung der Auflagen vorerst in Kraft bleiben. Wir befinden uns bezüglich einer Lösung in Gesprächen mit der Bundesnetzagentur.

Bundesnetzagentur untersagt Erhebung des Regionalfaktors

Mit Bescheid vom 5. März 2010 hat die Bundesnetzagentur der DB Netz AG untersagt, vom 12. Dezember 2010 an den Regionalfaktor als Bestandteil des Trassenpreissystems weiter zu erheben. Die Bundesnetzagentur hält den Regionalfaktor für diskriminierend, da EVU auf Strecken mit beziehungsweise ohne Regionalfaktor ungleich behandelt würden. Die Regionalfaktoren entsprächen außerdem nicht den verordnungsrechtlichen Transparenzanforderungen. Die DB Netz AG hat am 4. Mai 2010 gegen den Bescheid Widerspruch eingelegt. Eine Entscheidung über die Rechtmäßigkeit des Regionalfaktors ist insofern noch offen. Wir befinden uns auch hier bezüglich einer Lösung in Gesprächen mit der Bundesnetzagentur.

Gutachten zur Bestimmung der Kapitalkosten im Eisenbahninfrastrukturbereich

Um im Rahmen der Entgeltregulierung künftig die zulässige Höhe von Zugangsentgelten besser bestimmen zu können, hat die Bundesnetzagentur 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 in Auftrag gegeben und dieses im Juni 2010 zusammen mit einer Stellungnahme veröffentlicht. Das Gutachten steht auf unserer Internetseite zum Download zur Verfügung. Ziel der Gutachten ist die Ableitung von Renditen, die ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verdienen darf. Die Gespräche mit der Bundesnetzagentur werden im Laufe des Jahres fortgesetzt.

Weiterentwicklung des relevanten Rechtsrahmens

Liberalisierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs

Die Richtlinie 2007/58/EG verpflichtet die EU-Mitgliedsstaaten seit dem 1. Januar 2010 zur Öffnung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs, sieht dabei jedoch wesentliche Möglichkeiten zur Einschränkung des Marktzugangs vor, von denen viele EU-Mitgliedsstaaten Gebrauch machen. In Deutschland wurde die Marktöffnung bereits deutlich vor Inkrafttreten der Richtlinie vollzogen. Die EU-Kommission führt derzeit eine Untersuchung durch, inwieweit die nationalen Schienenpersonenverkehrsmärkte in Europa für eine vollständige Marktöffnung reif sind.

Neufassung des ersten Eisenbahnpakets

Die Europäische Kommission plant, einen Vorschlag für eine Neufassung (»Recast«) des europäischen Eisenbahnrechts vorzulegen. Das Gesetzgebungsverfahren in Rat und Europäischem Parlament wird voraussichtlich im September 2010 beginnen. Nach bisherigen Informationen wird die EU-Kommission unter anderem eine Verschärfung der Regulierung von Serviceeinrichtungen, zusätzliche Kompetenzen der Regulierungsbehörden und erweiterte Vorgaben zu Infrastrukturfinanzierung und Trassenentgelten vorsehen. Vorschläge zu einer vollständigen Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs sind im Gesetzgebungsvorschlag nicht enthalten.

Verordnung für ein europäisches Schienennetz für den Güterverkehr

Nach dem im Juni 2010 erzielten Kompromiss wird die neue EG-Verordnung voraussichtlich noch im Jahr 2010 in Kraft treten. 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 die Investitions- und Baustellenplanung sowie das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement grenzüberschreitend besser koordiniert werden sollen.

Kritisch ist dabei, dass Trassen für den internationalen Güterverkehr freigehalten werden müssen, ohne dass eine entsprechende Inanspruchnahme sichergestellt wird. Dies kann zu einer Verminderung der Netzkapazität durch die fehlende Verfügbarkeit von Trassen für andere Güter- oder Personenverkehre führen und zudem bei Nichtnutzung entsprechende Mehrkosten verursachen. Diese Regelungen werden erhebliche Auswirkungen auf die europäischen Prozesse und die zukünftige Fahrplangestaltung im Personen- und Güterverkehr haben und sind ein Einstieg in eine europäisch gesteuerte Netzbewirtschaftung. Die DB Netz AG wird sich dafür einsetzen, Nachteile für Reisende im Nah- und Fernverkehr so weit wie möglich zu begrenzen.

Revision der EU-Politik zur Entwicklung eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)
Die EU-Kommission hat eine grundlegende Neuausrichtung ihrer bisherigen TEN-V-Politik eingeleitet. Diese soll künftig einen größeren Beitrag zur Verwirklichung der verkehrspolitischen Ziele sowie der Umwelt- und Klimaschutzziele der EU leisten. Das TEN-V und die Kriterien für die Auswahl der Projekte sollen neu festgelegt werden. Beabsichtigt ist eine bessere Integration aller Verkehrsträger, unter anderem durch den Einbezug intermodaler Schnittstellen (zum Beispiel Häfen und Flughäfen), eine stärkere Konzentration der Fördermittel auf ein sogenanntes Kernnetz sowie eine rechtliche Verpflichtung zur fristgerechten Durchführung der Projekte. Vorschläge für gesetzliche Änderungen plant die Kommission Anfang 2011 vorzulegen.

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Die im Folgenden dargestellten Marktentwicklungen und -daten beruhen auf vorläufigen eigenen Einschätzungen und Berechnungen, sofern sie nicht Leistungsdaten von Gesellschaften des DB-Konzerns betreffen.

Personenverkehr

Die Verkehrsleistung des deutschen Personenverkehrs (motorisierter Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie innerdeutscher Luftverkehr) ging im ersten Halbjahr 2010 voraussichtlich leicht zurück, was hauptsächlich auf die schwache Entwicklung des marktdominierenden motorisierten Individualverkehrs zurückzuführen ist.

Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr in Deutschland hat im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern um knapp 2% zugenommen. Dabei stieg die Leistung unserer Gesellschaften um 1,9% an. Während im Regionalverkehr durch die Einschränkungen bei der S-Bahn Berlin nur ein leichter Zuwachs von 0,3% zu verzeichnen war, konnte der Fernverkehr kräftig um 3,8% zulegen. Neben Angebotseffekten war diese positive Entwicklung auch auf die Beeinträchtigungen im Luftverkehr zurückzuführen. Die Verkehrsleistung der konzernexternen Bahnen ist in einer vergleichbaren Größenordnung wie unsere angestiegen.

Die Nachfrage im öffentlichen Straßenpersonenverkehr ging um rund 0,5% zurück. Während sich beim Gelegenheitsverkehr die schwache Einkommenssituation und der rückläufige Privatkonsum bemerkbar machten, war der Linienverkehr vor allem von den weiterhin sinkenden Schülerzahlen betroffen.

Der strenge und lang anhaltende Winter sowie die im Vorjahresvergleich stark gestiegenen Kraftstoffpreise dämpften die Leistungsentwicklung beim motorisierten Individualverkehr. Nachdem die Pkw-Neuzulassungen im Jahr 2009 durch die Abwrackprämie stark zugenommen hatten, lagen sie im ersten Halbjahr 2010 voraussichtlich deutlich unter dem Vorjahresniveau. Die Verkehrsleistung ging dementsprechend im ersten Halbjahr 2010 leicht zurück.

Die Nachfrageentwicklung im innerdeutschen Luftverkehr wurde vor allem durch die Beeinträchtigung infolge von Streiks bei der Lufthansa im Februar 2010 und der Aschewolken im April 2010 belastet. Die Verkehrsleistung blieb im ersten Halbjahr 2010 gemäß unseren Einschätzungen unter dem entsprechenden Vorjahresniveau.

Güterverkehr und Logistik

Die seit dem zweiten Halbjahr 2009 zu beobachtende konjunkturelle Erholung hat sich im ersten Halbjahr 2010 beschleunigt fortgesetzt und entsprechend positiv auf die internationalen Transport- und Logistikmärkte gewirkt. Die für uns relevanten Märkte verzeichneten in diesem Umfeld nach einem kräftigen Rückgang im ersten Halbjahr 2009 eine deutlich positive Entwicklung.

Deutscher Güterverkehrsmarkt

Unter Berücksichtigung der einerseits positiven Impulse aus dem wirtschaftlichen Umfeld, der andererseits dämpfenden Effekte aus der witterungsbedingt schwachen Entwicklung der Baubranche sowie bisher vorliegender Daten gehen wir davon aus, dass die Verkehrsleistung des Gesamtmarkts (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) im ersten Halbjahr 2010 leicht gestiegen ist. Hierbei konnte der im Jahr 2009 besonders stark eingebrochene Schienenverkehr überdurchschnittlich wachsen und seine Marktposition entsprechend wieder verbessern. Die Marktentwicklung hat dabei spürbar an Dynamik gewonnen. Insgesamt bleibt der Markt, trotz in Teilbereichen bereits wieder auftretender Kapazitätsengpässe und im Trend anziehender Frachtraten, von einer hohen inter- und intramodalen Wettbewerbsintensität sowie einem nach wie vor niedrigen Preisniveau gekennzeichnet.

Nachdem die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland im ersten Halbjahr 2009 infolge der Wirtschaftskrise stark eingebrochen war, stieg sie im ersten Halbjahr 2010 wieder spürbar an. Hierbei konnten die internationalen Transporte etwas kräftiger zulegen als die Binnenverkehre. Trotz des hohen Anstiegs liegt die Leistung aber noch immer deutlich unter dem Vorkrisenniveau. Die konzernexternen Bahnen, die im ersten Halbjahr 2009 einen vergleichsweise moderaten Rückgang verzeichnet hatten, steigerten ihre Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2010 leicht. Wesentlich positiver entwickelten sich unsere Gesellschaften.

Im Straßengüterverkehr zeigte sich zu Beginn des Jahres 2010 noch eine schwache Entwicklung. Nicht zuletzt durch die witterungsbedingten Einschränkungen in der Baubranche sowie spürbare Rückgänge bei den Mineralölerzeugnissen und den Nahrungs- und Genussmitteln blieb die Leistung unter dem entsprechenden Vorjahresniveau. Wegen des dann folgenden kräftigen Anstiegs zum Ende des ersten Halbjahres 2010 ist insgesamt von einem leichten Zuwachs auszugehen. Starke Impulse aus dem Außenhandel führten vor allem bei den ausländischen Lastkraftwagen, die die grenzüberschreitenden Verkehre dominieren, zu kräftigen Wachstumsraten. Die Wettbewerbsintensität ist trotz der in Teilbereichen auftretenden Kapazitätsengpässe weiter hoch. Während sich das Ladungsaufkommen spürbar erholt, konnten die Frachtraten nicht in gleichem Tempo folgen. Durch die gleichzeitig seit Jahresbeginn 2010 wieder kräftig gestiegenen Dieselpreise erhöht sich der Kostendruck auf die Transporteure.

Die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt lag voraussichtlich leicht oberhalb des entsprechenden Vorjahresniveaus, da die positiven Konjunktureffekte, die insbesondere bei den Empfangsverkehren zu kräftigen Zuwächsen führten, die negativ wirkenden witterungsbedingten Einschränkungen überkompensierten.

Europäischer Schienengüterverkehr

Nach ersten vorliegenden Informationen konnten mit wenigen Ausnahmen (Staatsbahnen unter anderem in Frankreich und Italien) alle großen Unternehmen im europäischen Schienengüterverkehr nach den deutlichen Einbrüchen im Jahr 2009 wieder ein kräftiges Leistungsplus verzeichnen. Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr insgesamt dürfte im ersten Halbjahr 2010 zweistellig zugelegt haben.

In Polen stieg die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr zu Beginn des Jahres 2010 zunächst an, wobei dieses Wachstum ausschließlich auf die Entwicklung der staatlichen PKP entfiel. Wie auch in Deutschland hat die Entwicklung der Montanindustrie einen starken Einfluss auf das Ergebnis. Die übrigen EVU blieben zunächst hinter dem entsprechenden Vorjahresniveau zurück. Die DB Schenker Rail Polska konnte ihr Leistungsniveau halten. Im weiteren Verlauf standen den positiven Effekten aus dem wirtschaftlichen Aufschwung die schweren Auswirkungen des Hochwassers gegenüber, die auch den Schienengüterverkehr beeinträchtigten. Betroffen waren unter anderem wichtige Kohle- und Automobilverkehre. Auch nach Sinken der Pegelstände sind durch erforderlich gewordene Arbeiten an der Infrastruktur noch Einschränkungen zu verzeichnen.

In Frankreich, dem nach Deutschland und Polen drittgrößten Schienengüterverkehrsmarkt in Europa, war die Verkehrsleistung im Jahr 2009 um knapp 20 % zurückgegangen. Auch im ersten Halbjahr 2010 war nach ersten Informationen keine spürbare Erholung zu verzeichnen. Während unsere Tochtergesellschaft Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich, ihre Verkehrsleistung weiter kräftig steigern konnte, ging die Leistung der staatlichen Fret SNCF voraussichtlich weiter zurück. Positiven Konjunktureffekten standen hierbei Einschnitte im Einzelwagenangebot sowie landesweite Streiks gegenüber.

In Großbritannien war die Entwicklung im ersten Halbjahr 2010 durch die weiterhin schwache Entwicklung der traditionell sehr wichtigen Kohletransporte geprägt, auch wenn die ebenfalls wichtigen Intermodalverkehre sich von der schwachen Entwicklung im ersten Halbjahr 2009 erholen konnten. Die Verkehrsleistung der DB Schenker Rail UK blieb hinter dem Vorjahresniveau zurück.

Europäischer Landverkehr

Die konjunkturelle Erholung in Europa hatte auch für den europäischen Landverkehrsmarkt im ersten Halbjahr 2010 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum ein solides Mengenwachstum zur Folge. Das Preisniveau, das im Jahr 2009 deutlich gesunken war, befindet sich allerdings noch auf einem niedrigen Niveau. Gleichwohl führte die allgemein gestiegene Nachfrage auf diversen Relationen zu Engpässen, sodass in Teilbereichen zumindest moderate Preisanpassungen wieder möglich werden. Dem steht jedoch gegenüber, dass sich die Kunden im Allgemeinen mit Ausschreibungen zurückhalten, um das niedrige Preisniveau aus dem Jahr 2009 möglichst lange zu erhalten. Auch die nach wie vor hohe Wettbewerbsintensität schränkt den Spielraum für Preiserhöhungen ein.

Luftfracht

Der Trend der steigenden Nachfrage im Luftfrachtmarkt zum Ende des Jahres 2009 hat sich im ersten Halbjahr 2010 fortgesetzt und in einigen Märkten noch verstärkt. Im ersten Halbjahr 2010 war ein Marktwachstum von voraussichtlich über 20 % zu verzeichnen. Besonders in Asien, dem größten Markt, war das Wachstum überdurchschnittlich stark. Auch die Flugausfälle infolge der Aschewolken haben den Zuwachs im europäischen Markt nur bremsen, aber nicht stoppen können. Trotz der deutlichen Steigerung in allen Märkten bringen die Fluggesellschaften allerdings nur sehr behutsam Frachtraumkapazitäten zurück in den Markt. Durch das nur marginale Wachstum des Frachtraumangebots steigt die Nachfrage schneller als die Kapazität. Dies hat bereits zu Engpässen und steigenden Raten geführt.

Seefracht

Die im Jahr 2009 eingeleiteten Maßnahmen der Reedereien zur Reduzierung des Überangebots an Frachtraum führten zu einem starken Anstieg der Frachtraten seit Herbst 2009. Der Anstieg des Ladungsaufkommens in den ersten Monaten des Jahres 2010 ermöglichte die Inbetriebnahme aufgelegter Tonnage bei weiterem Ratenanstieg, sodass die Reedereien derzeit mit voll ausgelasteter Tonnage fahren. Das globale Frachtvolumen lag im ersten Halbjahr 2010 mit einem zweistelligen Wachstum deutlich über dem Vorjahresniveau. Nachdem die Reedereien im Jahr 2009 weltweit einen Umsatzverlust von insgesamt etwa 22 Mrd. USD zu verkraften hatten, tragen die inzwischen getroffenen Maßnahmen sowie die positive Nachfrageentwicklung zu einer Erholung der finanziellen Situation bei. Es wird erwartet, dass die weitere in den Markt eingebrachte Tonnage zu einer Stabilisierung der Raten auf dem derzeitigen Niveau führen wird.

Kontraktlogistik

Das Geschäftsklima in der Kontraktlogistik hat sich gegenüber dem Jahr 2009 wieder deutlich aufgehellt. Dies schlägt sich im Marktwachstum in allen Kontinenten nieder, wobei insbesondere die asiatischen Märkte starke Zuwächse aufweisen. Die Produktionsmengen unserer drei Kernindustrien (Automotive, Consumer Goods und Electronics) liegen über den Vorjahreswerten. In den Branchen Automotive und Electronics fiel der Anstieg besonders kräftig aus. Die Risiken durch Insolvenzen einzelner Kunden bestehen jedoch weiterhin.

ERTRAGSLAGE

- **UMSATZANSTIEG UM RUND 13 % AUF 16,1 MRD. €**
- **BEREINIGTES EBIT STEIGT UM 175 MIO. € AUF 846 MIO. €**
- **ROCE STEIGT AUF 5,9 %**

WESENTLICHE ÄNDERUNGEN IM VORJAHRESVERGLEICH

Die Aufwands- und Ertragsentwicklung wurde im Berichtszeitraum nur unwesentlich durch Veränderungen im Konsolidierungskreis beeinflusst. Diese resultierten im Wesentlichen aus der DB Schenker Rail Polska, die seit dem 1. August 2009 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Rail geführt wird.

UMSATZENTWICKLUNG

Umsatzerlöse IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
DB-Konzern	16.102	14.272	+1.830	+12,8
– Effekte aus wesentlichen Akquisitionen	110	0	+110	–
DB-Konzern – vergleichbar	15.992	14.272	+1.720	+12,1

Der Konzernumsatz ist im Berichtszeitraum im Vergleich zum ersten Halbjahr 2009 wieder spürbar gestiegen. Dies resultierte insbesondere aus der deutlichen konjunkturellen Erholung und der nachfolgenden Belebung der für uns relevanten Transport- und Logistikmärkte. Daneben machten sich auch positive Effekte im Personenverkehr, insbesondere durch die höhere Verkehrsleistung und in der Infrastruktur infolge der wieder gestiegenen Nachfrage im Schienengüterverkehr, bemerkbar.

Bezogen auf den Umsatz hatten wir zudem positive Währungskurseffekte in einer Größenordnung von 241 Mio. € zu verzeichnen, die im Wesentlichen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics anfielen.

Die Effekte aus wesentlichen Akquisitionen betreffen Umsatzbeiträge der DB Schenker Rail Polska in Höhe von 110 Mio. €.

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

Gesamtumsatz nach Geschäftsfeldern IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
DB Bahn Fernverkehr	1.828	1.729	+99	+5,7
DB Bahn Regio	3.753	3.782	-29	-0,8
DB Bahn Stadtverkehr	634	617	+17	+2,8
DB Schenker Rail	2.268	1.899	+369	+19,4
DB Schenker Logistics	6.746	5.477	+1.269	+23,2
DB Dienstleistungen	557	575	-18	-3,1
DB Netze Fahrweg	2.198	2.126	+72	+3,4
DB Netze Personenbahnhöfe	524	512	+12	+2,3
DB Netze Energie	1.230	1.149	+81	+7,0
Sonstige	352	341	+11	+3,2
Konsolidierung	-3.988	-3.935	-53	+1,3
DB-Konzern	**16.102**	**14.272**	**+1.830**	**+12,8**

Die Umsatzentwicklung verlief in den meisten Geschäftsfeldern positiv. Zuwächse waren mit Ausnahme von DB Bahn Regio und DB Dienstleistungen in allen Geschäftsfeldern zu verzeichnen.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr profitierte von Leistungssteigerungen unter anderem infolge von Beeinträchtigungen im Luftverkehr. Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio ging der Gesamtumsatz aufgrund der Angebotseinschränkungen bei der S-Bahn Berlin und von Leistungsverlusten nach in Vorjahren verlorenen Ausschreibungen in Deutschland zurück.

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

Im Bereich der Infrastruktur war die Umsatzentwicklung in allen Geschäftsfeldern positiv. Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg stiegen die Umsatzerlöse preis- und mengenbedingt an. Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe war insbesondere eine gestiegene Nachfrage durch konzernexterne Bahnen zu verzeichnen. Im Geschäftsfeld DB Netze Energie wirkten sich unter anderem höhere Umsatzerlöse aus Energiedienstleistungen und Traktionsstrom positiv aus.

In der Struktur der externen Umsatzerlöse gingen die Anteile der Geschäftsfelder im Personenverkehr von 42 auf 38 % zurück. Der Anteil des Geschäftsfelds DB Bahn Fernverkehr ging dabei von 12 auf 11 % und von DB Bahn Regio von 26 auf 23 % zurück. Der Anteil des Geschäftsfelds DB Bahn Stadtverkehr blieb konstant bei 4 %. Dagegen stiegen die Anteile der Geschäftsfelder DB Schenker Logistics von 38 auf 42 % und von DB Schenker Rail von 12 auf 13 %. Hauptumsatzträger bleibt DB Schenker Logistics, gefolgt von DB Bahn Regio.

Weitere Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel »Entwicklung der Geschäftsfelder«.

Außenumsatz nach Regionen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
Deutschland	10.480	9.801	+679	+6,9
Übriges Europa	3.635	2.973	+662	+22,3
Asien/Pazifik	969	678	+291	+42,9
Nordamerika	814	679	+135	+19,9
Übrige Welt	204	141	+63	+44,7
DB-Konzern	**16.102**	**14.272**	**+1.830**	**+12,8**

Auch in der regionalen Umsatzverteilung spiegeln sich insbesondere die Effekte aus der weltweiten konjunkturellen Erholung wider, die in allen Regionen zu Umsatzsteigerungen führte. In Deutschland zeigte sich die Umsatzentwicklung, bedingt durch die vergleichsweise stabile Entwicklung im Personenverkehr und in der Infrastruktur, mit einem Anstieg um rund 6,9 % insgesamt weniger stark als in den anderen Regionen. Sehr deutliche Zuwächse waren in der Region Asien/Pazifik zu verzeichnen. Der Anteil des außerhalb Deutschlands erzielten Umsatzes stieg dementsprechend von 31 % im ersten Halbjahr 2009 auf 35 % im ersten Halbjahr 2010 an.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
Umsatz	16.102	14.272	+1.830	+12,8
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.019	847	+172	+20,3
Sonstige betriebliche Erträge	977	1.644	-667	-40,6
Summe Erträge	18.098	16.763	+1.335	+8,0
Materialaufwand	-8.816	-7.199	-1.617	+22,5
Personalaufwand	-5.443	-5.438	-5	+0,1
Abschreibungen	-1.351	-1.323	-28	+2,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.613	-1.643	+30	-1,8
Summe Aufwendungen	-17.223	-15.603	-1.620	+10,4
Operatives Ergebnis (EBIT)	**875**	**1.160**	**-285**	**-24,6**
Finanzergebnis	-506	-396	-110	+27,8
Ergebnis vor Ertragsteuern	**369**	**764**	**-395**	**-51,7**
Ertragsteuern	23	-217	+240	-
Ergebnis (nach Ertragsteuern)	**392**	**547**	**-155**	**-28,3**

Die Summe der Erträge ist auf Basis der positiven Umsatzentwicklung im ersten Halbjahr 2010 spürbar gestiegen. Den positiven Auswirkungen aus der konjunkturellen Entwicklung auf die Umsatzerlöse standen dabei negative Effekte aus dem Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge gegenüber. Diese resultierten im Wesentlichen aus dem Wegfall des Sondereffekts im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 im ersten Halbjahr 2010.

Die Aufwendungen stiegen im Berichtszeitraum mit 10,4 % etwas stärker als die Erträge. Ein überproportionaler Anstieg erfolgte im Materialaufwand aufgrund der höheren bezogenen Leistungen infolge der deutlich gestiegenen Geschäftsaktivität und gestiegener Frachtraten im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics. Der Personalaufwand stieg leicht um 0,1 %. Dies resultierte aus der erstmaligen Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska. Darüber hinaus ergaben sich positive Effekte aus Restrukturierungs- und Personalanpassungsmaßnahmen und negative aus Tarifsteigerungen. Sowohl auf den Material- als auch den Personalaufwand wirkten sich zudem Währungskurseffekte erhöhend aus. Die Abschreibungen lagen oberhalb des Vorjahreswerts. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Berichtszeitraum um 1,8 % zurückgegangen.

Insbesondere aufgrund des deutlichen Rückgangs der im ersten Halbjahr 2009 noch durch Sondereffekte geprägten sonstigen betrieblichen Erträge war auch das EBIT im ersten Halbjahr 2010 um knapp 25 % rückläufig. Die Entwicklung des EBIT wirkte sich auch auf die Entwicklung des Ergebnisses vor Ertragsteuern aus, das um rund 52 % auf 369 Mio. € zurückging.

Die Ertragsteuerposition hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 240 Mio. €, insbesondere aufgrund der Verbesserung des latenten Steuerergebnisses, verbessert, sodass im Ergebnis ein Steuerertrag in Höhe von 23 Mio. € anfiel. Das Ergebnis (nach Steuern) sank um 155 Mio. € auf 392 Mio. €.

Das anderen Gesellschaftern zustehende Ergebnis lag bei 6 Mio. € (im Vorjahreszeitraum: 2 Mio. €). Aus der beschriebenen Entwicklung resultierte insgesamt ein ebenfalls rückläufiges Ergebnis nach Abzug der Anteile anderer Gesellschafter in Höhe von 386 Mio. € (im Vorjahreszeitraum: 545 Mio. €). Hieraus ergab sich auch ein Rückgang im Ergebnis je Aktie, das im Berichtszeitraum bei 0,90 € lag (im Vorjahreszeitraum: 1,27 €).

OPERATIVE ERGEBNISGRÖSSEN

Bereinigtes EBIT

Das bereinigte EBIT ist für den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder eine zentrale Ergebnisgröße und Grundlage für die Berechnung der Wertmanagementkennziffer Return on Capital Employed (ROCE).

Sondereffekte IN MIO. €	**1. Halbjahr 2010**		1. Halbjahr 2009
Rückstellungsauflösung Technikrisiken	35	Grundstücksverkäufe Stuttgart 21	639
Sonstige	– 6	Sonstige	– 150
Insgesamt	**29**	**Insgesamt**	**489**

Im Berichtszeitraum wurde die Entwicklung des EBIT anders als im ersten Halbjahr 2009 kaum durch Sondereffekte beeinflusst. Die Sondereffekte lagen mit 29 Mio. € deutlich unterhalb des Werts im ersten Halbjahr 2009 in Höhe von 489 Mio. €. Die Sondereffekte ergaben sich im Berichtszeitraum im Wesentlichen aus der teilweisen Auflösung von Rückstellungen für Technikrisiken in Höhe von 35 Mio. €, die sich infolge der Einigung über den Austausch der ICE-T-Achsen ergeben hatte. Im ersten Halbjahr 2009 betrafen die Sondereffekte Erträge im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21.

Auszug bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung	1. Halbjahr		Veränderung	
IN MIO. €	**2010**	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
Umsatz	16.102	14.272	+1.830	+12,8
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.019	847	+172	+20,3
Sonstige betriebliche Erträge	942	1.005	-63	-6,3
Summe Erträge	**18.063**	**16.124**	**+1.939**	**+12,0**
Materialaufwand	-8.816	-7.199	-1.617	+22,5
Personalaufwand	-5.443	-5.377	-66	+1,2
Abschreibungen	-1.351	-1.323	-28	+2,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.607	-1.554	-53	+3,4
Summe Aufwendungen	**-17.217**	**-15.453**	**-1.764**	**+11,4**
EBIT bereinigt	**846**	**671**	**+175**	**+26,1**
EBIT-Marge bereinigt	5,3 %	4,7 %	-	-

Die Umsatzentwicklung im ersten Halbjahr 2010 war infolge der bereits erläuterten Entwicklungen positiv.

Getrieben durch höhere Instandhaltungsaufwendungen, insbesondere in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Schenker Rail, DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe, sowie preis- und mengenbedingt gestiegene bezogene Vorleistungen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics stieg der Materialaufwand im ersten Halbjahr 2010 spürbar an. Der Zuwachs lag allerdings unterhalb des Ertragswachstums. Der Personalaufwand stieg um 1,2 % an. Positiv wirkten die reduzierten Personalbestände. Erhöhungen resultierten aus Tarifsteigerungen und der erstmaligen Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska. Zudem wirkten sich sowohl auf den Material- als auch den Personalaufwand Währungskurseffekte steigernd aus.

Im Wesentlichen infolge der erstmaligen Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska stiegen auch die Abschreibungen und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen an.

Auf Basis der deutlichen Steigerung der Summe der Erträge, verbunden mit einer unterproportionalen Aufwandssteigerung, verbesserten sich das bereinigte EBIT und die bereinigte EBIT-Marge im Berichtszeitraum.

EBIT bereinigt nach Geschäftsfeldern IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
DB Bahn Fernverkehr	80	57	+23	+40,4
DB Bahn Regio	420	456	-36	-7,9
DB Bahn Stadtverkehr	27	55	-28	-50,9
DB Schenker Rail	-19	-121	+102	-
DB Schenker Logistics	110	37	+73	+197
DB Dienstleistungen	74	57	+17	+29,8
DB Netze Fahrweg	237	243	-6	-2,5
DB Netze Personenbahnhöfe	123	127	-4	-3,1
DB Netze Energie	40	54	-14	-25,9
Sonstige/Konsolidierung	-246	-294	+48	-
DB-Konzern	**846**	**671**	**+175**	**+26,1**

Auf Ebene der Geschäftsfelder war die bereinigte EBIT-Entwicklung, verglichen mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum, unterschiedlich. Zuwächse konnten in den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics, DB Bahn Fernverkehr und DB Dienstleistungen erzielt werden, während die bereinigte EBIT-Entwicklung in den übrigen Geschäftsfeldern in etwa auf dem Niveau des Vorjahres beziehungsweise rückläufig war.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr wies bei gestiegenen Erträgen aufgrund der höheren Verkehrsleistung zusätzliche Belastungen auf der Aufwandsseite auf. Hier wirkten höhere Instandhaltungsaufwendungen und eine gestiegene Anmietung von Fahrzeugen belastend. Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio ging das bereinigte EBIT infolge von Angebotseinschränkungen bei der S-Bahn Berlin und Umsatzrückgängen nach Leistungsverlusten zurück. Im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr war die Ertragslage trotz des gestiegenen Umsatzes insbesondere durch Steigerungen in Material- und Personalaufwand sowie geringere sonstige betriebliche Erträge rückläufig.

Aufgrund des kräftigen Umsatzanstiegs infolge der konjunkturellen Erholung stieg das bereinigte EBIT der Geschäftsfelder DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics deutlich an.

Im Geschäftsfeld Dienstleistungen verbesserte sich das bereinigte EBIT im Wesentlichen aufgrund von höheren Segmenterlösen (insbesondere für Instandhaltungsleistungen).

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg führten trotz einer verbesserten Umsatzentwicklung Belastungen durch den harten Winter zu einem leichten Rückgang im bereinigten EBIT. Während im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe das bereinigte EBIT infolge höherer Instandhaltungsaufwendungen leicht rückläufig war, sank das bereinigte EBIT im Geschäftsfeld DB Netze Energie insbesondere wegen gestiegener Energiebezugspreise deutlich.

Im Bereich Sonstige/Konsolidierung verbesserte sich das bereinigte EBIT spürbar gegenüber dem entsprechenden Vorjahreswert. Diese Verbesserung resultierte unter anderem aus optimierten Aufwandsstrukturen und höheren Provisionserträgen infolge der gestiegenen Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr.

Weitere Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel »Entwicklung der Geschäftsfelder«.

Bereinigtes EBITDA

EBITDA bereinigt IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
EBIT	875	1.160	-285	-24,6
+ Abschreibungen	1.351	1.323	+28	+2,1
EBITDA	2.226	2.483	-257	-10,4
- Sondereffekte	29	489	-460	-94,1
EBITDA bereinigt	**2.197**	**1.994**	**+203**	**+10,2**
EBITDA-Marge bereinigt	13,6 %	14,0 %	-	-

Das bereinigte operative Ergebnis vor Zinsen und Abschreibungen (EBITDA) stieg im Berichtszeitraum um 203 Mio. € auf 2.197 Mio. € an. Die bereinigte EBITDA-Marge reduzierte sich leicht auf 13,6 % (im Vorjahreszeitraum: 14,0 %).

EBITDA bereinigt nach Geschäftsfeldern IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
DB Bahn Fernverkehr	261	237	+24	+10,1
DB Bahn Regio	665	700	-35	-5,0
DB Bahn Stadtverkehr	62	93	-31	-33,3
DB Schenker Rail	127	9	+118	-
DB Schenker Logistics	197	121	+76	+62,8
DB Dienstleistungen	149	144	+5	+3,5
DB Netze Fahrweg	708	692	+16	+2,3
DB Netze Personenbahnhöfe	184	190	-6	-3,2
DB Netze Energie	82	97	-15	-15,5
Sonstige/Konsolidierung	-238	-289	+51	-17,6
DB-Konzern	**2.197**	**1.994**	**+203**	**+10,2**

Auf Ebene der Geschäftsfelder zeigte das bereinigte EBITDA in der Tendenz die gleiche Entwicklung wie das bereinigte EBIT. Nur die Entwicklung des bereinigten EBIT im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg war von einer Veränderung der Abschreibungen geprägt, die sich nicht in der Entwicklung des bereinigten EBITDA widerspiegelt. Die Entwicklung des bereinigten EBITDA im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg war daher leicht positiv, während das bereinigte EBIT in diesem Geschäftsfeld zurückging.

Weitere Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel »Entwicklung der Geschäftsfelder«.

WERTMANAGEMENT

ROCE IN MIO. € BZW. %	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
EBIT bereinigt	846	671	+175	+26,1
÷ Capital Employed	28.738	28.223	+515	+1,8
ROCE	**5,9 %**	**4,8 %**	-	-

Wir führen sowohl den DB-Konzern als auch die einzelnen Geschäftsfelder über ROCE-Ziele unter Berücksichtigung von Charakter und Risiko des operativen Geschäfts. Die erfolgswirtschaftliche Leistungsfähigkeit unserer Geschäftsaktivitäten messen wir anhand des ROCE. Des Weiteren richten wir hieran unsere Planungen einschließlich der Investitionsprogramme aus. Die ROCE-Ziele werden mindestens auf dem Niveau des gewichteten Kapitalkostensatzes aller Kapitalgeber vor Steuern (Weighted Average Cost of Capital; WACC) festgelegt.

Für die Berechnung des ROCE verwenden wir zur besseren Vergleichbarkeit im Zeitablauf das um Sondereffekte bereinigte EBIT. Das Capital Employed stellt den betrieblichen, durch den DB-Konzern zu verzinsenden und nachhaltig zu erhaltenden Kapitaleinsatz dar. Der ROCE ist im Berichtszeitraum um 1,1 Prozentpunkte gestiegen. Der Anstieg ist auf die Verbesserung des bereinigten EBIT zurückzuführen. Das Capital Employed erhöhte sich im Berichtszeitraum um 1,8 %, insbesondere durch das gestiegene Geschäftsvolumen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics und den damit verbundenen Working-Capital-Aufbau.

ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

- **DEUTLICHE ERHOLUNG DER TRANSPORT- UND LOGISTIKMÄRKTE**
- **WEITERHIN STABILE ENTWICKLUNG IN DEN INFRASTRUKTURGESCHÄFTSFELDERN**

GESCHÄFTSFELD DB BAHN FERNVERKEHR

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
Reisende Schiene in Mio.	60,2	59,1	+1,1	+1,9
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	17.289	16.662	+627	+3,8
Auslastung in %	46,9	43,8	–	–
Gesamtumsatz	1.828	1.729	+99	+5,7
davon Außenumsatz	(1.765)	(1.662)	(+103)	(+6,2)
EBIT bereinigt	80	57	+23	+40,4
EBITDA bereinigt	261	237	+24	+10,1
Brutto-Investitionen	13	21	-8	-38,1
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	15.312	15.094	+218	+1,4

Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr wurde positiv geprägt durch Nachfragesteigerungen unter anderem infolge der Beeinträchtigungen im Luftverkehr und der starken winterlichen Witterung. Bei einer gestiegenen Reiseweite konnten die Auslastung (von 43,8 auf 46,9 %), die Zahl der Reisenden (von 59,1 auf 60,2 Millionen) und die Verkehrsleistung (von 16.662 auf 17.289 Mio. Pkm) gesteigert werden.

Die positiven Effekte aus der Leistungsentwicklung führten zusammen mit Preiseffekten zu einem spürbaren Umsatzanstieg. Sowohl der Gesamtumsatz als auch der Außenumsatz stiegen dementsprechend im Berichtszeitraum an.

Aufwandsseitig waren deutliche Steigerungen im Materialaufwand zu verzeichnen. Hier ergaben sich zusätzliche Aufwendungen infolge des strengen Winters und aus Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit. Auch im Personalaufwand (höherer Personalbestand und Tarifsteigerungen) und in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (unter anderem wegen der Erweiterung der Fahrgastrechte) waren Steigerungen festzustellen. Die Abschreibungen lagen insbesondere wegen der Aktivierung des neuen, europaweit einheitlichen Zugsicherungssystems ETCS für ICE-Züge im Auslandseinsatz über dem entsprechenden Vorjahreswert.

In der Ergebnisentwicklung führte die Leistungssteigerung zu einer Verbesserung des bereinigten EBIT um 23 Mio. € auf 80 Mio. € sowie des bereinigten EBITDA um 24 Mio. € auf 261 Mio. €.

Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich um 1,4 %, verglichen mit dem 30. Juni 2009. Ursache hierfür waren unter anderem Einstellungen im Bordservice und in der Fahrzeuginstandhaltung.

GESCHÄFTSFELD DB BAHN REGIO

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
Reisende Schiene in Mio.	891,6	897,5	-5,9	-0,7
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	20.745	20.644	+101	+0,5
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	259,3	261,5	-2,2	-0,8
Gesamtumsatz	3.753	3.782	-29	-0,8
davon Außenumsatz	(3.716)	(3.742)	(-26)	(-0,7)
davon Bestellerentgelte	(2.155)	(2.220)	(-65)	(-2,9)
EBIT bereinigt	420	456	-36	-7,9
EBITDA bereinigt	665	700	-35	-5,0
Brutto-Investitionen	115	280	-165	-58,9
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	29.100	28.794	+306	+1,1

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2010 wurden die S-Bahnen Berlin und Hamburg konzernintern vom Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr in das Geschäftsfeld DB Bahn Regio umgegliedert. Die Vorjahreszahlen wurden dementsprechend angepasst, um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten.

Die Leistungsentwicklung im Geschäftsfeld DB Bahn Regio wurde im Berichtszeitraum geprägt durch Rückgänge infolge von Leistungsverlusten nach in Vorjahren verlorenen Ausschreibungen sowie der Angebotseinschränkungen bei der S-Bahn Berlin. Positiv wirkte die Betriebsaufnahme der Tyne and Wear Metro in Newcastle durch die DB Regio Tyne and Wear Limited, London/Großbritannien, sowie die Steigerung der Verkehrsleistung bei der S-Bahn Hamburg. Insgesamt gingen die Zahl der Reisenden um 0,7 % und die Betriebsleistung um 0,8 % zurück, während die Verkehrsleistung leicht um 0,5 % anstieg.

Analog zur Entwicklung der Zahl der Reisenden und der Betriebsleistung gingen sowohl der Gesamt- als auch der Außenumsatz zurück. Hier wirkten sich insbesondere die Angebotseinschränkungen bei der S-Bahn Berlin und die in diesem Zusammenhang zu leistenden Pönalezahlungen negativ aus.

Aufwandsseitig stieg der Materialaufwand leicht an. Preis- und mengenbedingten Reduzierungen bei Energie- und Trassenaufwendungen standen höhere eingekaufte Transportleistungen unter anderem für Ersatzverkehre sowie höhere Instandhaltungsaufwendungen gegenüber. Der Personalaufwand stieg insbesondere tarifbedingt und durch die Aufnahme des Betriebs der Tyne and Wear Metro leicht an. Die Abschreibungen lagen aufgrund der Inbetriebnahme von neuen Zügen bei der DB Regio NRW oberhalb des Vorjahreswerts.

Infolge des Umsatzrückgangs und zusätzlicher Kostenbelastungen gingen sowohl das bereinigte EBIT leicht um 36 Mio. € auf 420 Mio. € als auch das bereinigte EBITDA um 35 Mio. € auf 665 Mio. € zurück.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts, bedingt durch ein reduziertes Volumen an Fahrzeugzugängen im Zusammenhang mit Ausschreibungen und Verkehrsverträgen.

Die Zahl der Mitarbeiter stieg um 1,1 %, insbesondere durch die Betriebsaufnahme der Tyne and Wear Metro mit einem Zugang von 490 Mitarbeitern.

Von den Bestellerorganisationen in Deutschland wurden bis Mitte Juli 2010 neun Vergabeverfahren abgeschlossen und insgesamt rund 31 Mio. Zugkilometer vergeben. Davon konnten wir fünf Verfahren beziehungsweise 74 % der vergebenen Zugkilometer für uns entscheiden.

GESCHÄFTSFELD DB BAHN STADTVERKEHR

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
Reisende Bus in Mio.	379,9	367,2	+12,7	+3,5
Verkehrsleistung Bus in Mio. Pkm	4.336	4.214	+122	+2,9
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	307,4	293,8	+13,6	+4,6
Gesamtumsatz	634	617	+17	+2,8
davon Außenumsatz	(618)	(608)	(+10)	(+1,6)
EBIT bereinigt	27	55	-28	-50,9
EBITDA bereinigt	62	93	-31	-33,3
Brutto-Investitionen	22	22	-	-
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	8.992	8.920	+72	+0,8

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2010 wurden die S-Bahnen Berlin und Hamburg, die zusammen die Sparte S-Bahn bildeten, konzernintern in das Geschäftsfeld DB Bahn Regio umgegliedert. Die Vorjahreszahlen wurden dementsprechend angepasst, um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Das Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr beinhaltet damit ausschließlich Busverkehre.

Das Verkehrsaufkommen der Busverkehre hat sich im Berichtszeitraum positiv entwickelt. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum stiegen die Anzahl der Reisenden um 3,5 %, die Verkehrsleistung um 2,9 % und die Betriebsleistung um 4,6 %. Positiv wirkten unter anderem Ausschreibungsgewinne insbesondere in Dänemark mit Wirkung ab Mitte des Jahres 2009 sowie die Einführung der Verbindung von Nürnberg nach Prag im August 2009 und umfangreichere Schienenersatzverkehre. Auf Basis der Leistungszunahme stiegen der Gesamtumsatz um 2,8 % und der Außenumsatz um 1,6 % an.

Insgesamt war die Ertragslage trotz des gestiegenen Umsatzes rückläufig. Dies resultierte aus gesunkenen sonstigen betrieblichen Erträgen. Aufwandsseitig wirkten sich höhere Instandhaltungsaufwendungen (unter anderem infolge des strengen Winters) und Subunternehmeraufwendungen (durch Mehrverkehre und Preissteigerungen) aus. Zudem nahm der Personalaufwand wegen des höheren Personalbestands zu. Das bereinigte EBIT reduzierte sich daher um 28 Mio. € auf 27 Mio. € und das bereinigte EBITDA um 31 Mio. € auf 62 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen lagen mit 22 Mio. € im Berichtszeitraum auf dem entsprechenden Vorjahresniveau. Nach vergleichsweise hohen Investitionsvolumina aufgrund der Aufnahme der Verkehre für die britischen Streitkräfte in Deutschland im ersten Halbjahr 2009 haben wir im Berichtszeitraum hohe Investitionen zur Modernisierung unserer Busflotte getätigt.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 30. Juni 2009 angestiegen, da die neu gewonnenen Verkehre mit einem Aufbau des Personalbestands verbunden waren.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER RAIL

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
Beförderte Güter in Mio. t	203,2	145,0	+58,2	+40,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	52.588	44.255	+8.333	+18,8
Auslastung in t pro Zug	499,6	476,2	+23,4	+4,9
Gesamtumsatz	2.268	1.899	+369	+19,4
davon Außenumsatz	(2.138)	(1.782)	(+356)	(+20,0)
EBIT bereinigt	-19	-121	+102	-
EBITDA bereinigt	127	9	+118	-
Brutto-Investitionen	147	172	-25	-14,5
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	33.492	28.855	+4.637	+16,1

Analog der Entwicklung der Güterverkehrsmärkte stieg auch das Leistungsvolumen im Geschäftsfeld DB Schenker Rail konjunkturbedingt kräftig an. Positiv wirkten vor allem Zuwächse der Transporte in Deutschland in den Bereichen Montan, Intermodal, Chemie und Automotive sowie die erstmalige Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska mit einem Effekt von 1,7 Mrd. tkm. Infolge der positiven Entwicklung konnten die Verkehrsleistung um 18,8 % und die Auslastung der Züge um 4,9 % deutlich gesteigert werden. Bereinigt um die Effekte aus der erstmaligen Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska stieg die Verkehrsleistung um 14,9 %.

Auf Basis der Leistungsentwicklung stiegen auch Gesamt- und Außenumsatz mit 19,4 beziehungsweise 20,0 % kräftig an. Mit einem Außenumsatzeffekt in Höhe von 110 Mio. € wirkte sich die erstmalige Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska aus. Alle Regionen (West, Central und East) konnten positive Wachstumsraten erzielen, wobei ohne Berücksichtigung der Effekte aus der erstmaligen Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska die Region Central mit 13,6 % den stärksten Gesamtumsatzanstieg verzeichnen konnte. Dies beruhte einerseits auf der Konjunkturerholung in für den Schienengüterverkehr bedeutsamen Branchen und andererseits auf gezielten Vertriebsmaßnahmen, mit denen Marktanteile gewonnen werden konnten.

Infolge der erstmaligen Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska stiegen die Aufwandspositionen Materialaufwand, Personalaufwand und der sonstige betriebliche Aufwand spürbar an. Bereinigt um die Entwicklung aus der Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska stieg insbesondere der Materialaufwand aufgrund gestiegener Instandhaltungsaufwendungen wegen der Wiederinbetriebnahme von Wagen, die während der Krise mangels Bedarf aus dem Betrieb genommen worden waren. Beim Personalaufwand wirkte sich der in der Region Central verringerte Personalbestand positiv aus. Gegenläufig wirkten Tariferhöhungen, sodass der Personalaufwand ohne Berücksichtigung der Effekte aus der erstmaligen Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska leicht unter dem entsprechenden Vorjahreswert lag.

Im Ergebnis konnten sowohl im bereinigten EBIT mit einer Steigerung um 102 Mio. € als auch im bereinigten EBITDA mit einer Steigerung um 118 Mio. € spürbare Verbesserungen erzielt werden. Dennoch blieb das bereinigte EBIT mit –19 Mio. € negativ. Hier machte sich unter anderem bemerkbar, dass das Leistungsniveau noch deutlich unterhalb des Vorkrisenniveaus liegt. Zudem ist die Ergebnisentwicklung bei der DB Schenker Rail UK, der Euro Cargo Rail (Frankreich) und der DB Schenker Rail Polska noch unbefriedigend.

Die Brutto-Investitionen lagen unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2010 wegen des Zugangs der DB Schenker Rail Polska (5.738 Mitarbeiter) deutlich angestiegen.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER LOGISTICS

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend [1)]	39.372	34.364	+5.008	+14,6
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t [1)]	586,8	456,3	+130,5	+28,6
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU [1)]	800,1	650,1	+150,0	+23,1
Gesamtumsatz	6.746	5.477	+1.269	+23,2
davon Außenumsatz	(6.724)	(5.460)	(+1.264)	(+23,2)
EBIT bereinigt	110	37	+73	+197
EBITDA bereinigt	197	121	+76	+62,8
Brutto-Investitionen	61	85	-24	-28,2
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	57.379	58.355	-976	-1,7

[1)] Vorläufige Zahlen

Infolge der konjunkturellen Erholung und der damit einhergehenden Belebung an den Transport- und Logistikmärkten stiegen die Sendungen im europäischen Landverkehr mit 14,6%, das Luftfrachtvolumen mit 28,6% und das Seefrachtvolumen mit 23,1% deutlich an. Auch im Bereich Kontraktlogistik/SCM konnten wir von der weltweiten wirtschaftlichen Entwicklung profitieren.

Der Gesamtumsatz des Geschäftsfelds DB Schenker Logistics beträgt im Berichtszeitraum 6.746 Mio.€ und übersteigt den entsprechenden Vorjahreswert um 23,2%. Aufgrund der positiven Leistungsentwicklung weisen alle Sparten und Regionen Umsatzzuwächse im Vergleich zum ersten Halbjahr 2009 aus. Im Europäischen Landverkehr war ein Umsatzanstieg gegenüber dem ersten Halbjahr 2009 um 13%, in der Luft-/Seefracht um 37% und in der Kontraktlogistik/SCM um 8% zu verzeichnen. Bei den externen Umsatzerlösen waren positive Wechselkurseffekte in Höhe von 233 Mio.€ zu verzeichnen. Diese wirkten sich allerdings auch gegenläufig erhöhend vor allem auf den Material- und Personalaufwand aus.

Bei einem insgesamt gestiegenen Rohertrag ging die Rohertragsmarge im Berichtszeitraum von 33,7% im entsprechenden Vorjahreszeitraum auf 29,5% zurück. Der Materialaufwand ist aufgrund der Zunahme der Geschäftsaktivitäten und infolge höherer Frachtraten spürbar gestiegen. Personalaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand entwickelten sich unterproportional zum Rohertrag.

Basierend auf der starken Umsatzzunahme stiegen das bereinigte EBIT um 73 Mio.€ auf 110 Mio.€ und das bereinigte EBITDA um 76 Mio.€ auf 197 Mio.€ an. Auch die bereinigte EBIT- und die EBITDA-Marge konnten deutlich verbessert werden.

Sowohl die nationalen als auch die internationalen Landverkehre zeigten Verbesserungen im bereinigten EBIT im Vergleich zum ersten Halbjahr 2009. Dabei wirkten sich allerdings stark sinkende Frachtraten auf der Absatzseite negativ auf die Margen aus. In der Luftfracht waren die größten Zuwächse zu verzeichnen. Dort liegt das bereinigte EBIT in allen Regionen über den entsprechenden

Vorjahreswerten. Die Ergebnisentwicklung in der Seefracht wurde durch stark rückläufige Margen belastet. Im Bereich Kontraktlogistik/SCM wurde der entsprechende Vorjahreswert deutlich übertroffen. Insbesondere die Region Asia/Pacific, aber auch die Region Central verzeichnete eine spürbar verbesserte operative Geschäftsentwicklung.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Die Investitionsschwerpunkte liegen weiterhin im Landverkehr. Die gestiegene Geschäftstätigkeit hat zu einer Ausweitung des Working Capital und entsprechend einer höheren Kapitalbindung geführt.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Berichtszeitraum aufgrund weiterer Restrukturierungs- und Personalanpassungsmaßnahmen zurückgegangen.

GESCHÄFTSFELD DB DIENSTLEISTUNGEN

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
Segmenterlöse	1.433	1.353	+80	+5,9
davon Gesamtumsatz	(557)	(575)	(-18)	(-3,1)
davon Außenumsatz	(49)	(47)	(+2)	(+4,3)
EBIT bereinigt	74	57	+17	+29,8
EBITDA bereinigt	149	144	+5	+3,5
Brutto-Investitionen	51	55	-4	-7,3
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	24.521	24.858	-337	-1,4

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen ist im Wesentlichen durch dessen Unterstützungscharakter für konzerninterne Kunden geprägt. Den größten Teil der Segmenterlöse stellen daher unverändert die internen Segmenterlöse in Höhe von 1.265 Mio. € dar, die im ersten Halbjahr 2010 um 5,5 % angestiegen sind. Ursache für diesen Anstieg sind insbesondere die höheren Leistungen für Instandhaltung von Schienenfahrzeugen bei der DB Fahrzeuginstandhaltung. Gegenläufig wirkten geringere interne Umsatzerlöse für Informationstechnologie und Telekommunikationsleistungen.

Aufwandsseitig stieg insbesondere der Materialaufwand spürbar an. Hier wirkten sich vor allem gestiegene Vorleistungen für die Fahrzeuginstandhaltung aus. Der Personalaufwand blieb in etwa auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums.

Vor allem durch die hohe Auslastung in der Fahrzeuginstandhaltung konnten das bereinigte EBIT im ersten Halbjahr 2010 um 17 Mio. € auf 74 Mio. € und das bereinigte EBITDA um 5 Mio. € auf 149 Mio. € gesteigert werden.

Die Brutto-Investitionen lagen infolge der weiterhin reduzierten Fahrzeugbeschaffung der DB FuhrparkService unterhalb des Vorjahresniveaus.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2010 im Vergleich zum 30. Juni 2009 um 1,4 % zurückgegangen.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE FAHRWEG

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	507,8	493,6	+14,2	+2,9
davon konzernexterne Bahnen	(94,4)	(82,4)	(+12,0)	(+14,6)
Gesamtumsatz	2.198	2.126	+72	+3,4
davon Außenumsatz	(395)	(349)	(+46)	(+13,2)
EBIT bereinigt	237	243	-6	-2,5
EBITDA bereinigt	708	692	+16	+2,3
Brutto-Investitionen	1.921	1.594	+327	+20,5
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	40.225	40.872	-647	-1,6

Die Trassennachfrage ist maßgeblich abhängig von den Betriebsprogrammen der konzerninternen und konzernexternen Kunden. In der Struktur der Trassennachfrage dominieren mit 81% die konzerninternen Kunden, die aufgrund der konjunkturellen Erholung im Schienengüterverkehr ihre Nachfrage leicht ausweiteten. Die konzernexternen Bahnen haben ihren Anteil an der Trassennachfrage durch weitere starke Nachfragesteigerungen auf nun 19% ausgebaut (im ersten Halbjahr 2009: 17%). Insgesamt stieg die Trassennachfrage im Berichtszeitraum gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 2,9% an.

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

Infolge des strengen Winters wurden die Winterdienstaufwendungen im ersten Halbjahr 2010 merklich erhöht. Dadurch stieg der Materialaufwand gegenüber dem ersten Halbjahr 2009 spürbar an. Trotz eines gesunkenen Personalbestands waren zudem höhere Personalaufwendungen aufgrund der Tariferhöhung zu verzeichnen.

Im Ergebnis führten die erhöhten Aufwendungen trotz der verbesserten Umsatzentwicklung zu einem Rückgang des bereinigten EBIT um 6 Mio. € auf 237 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen lagen im Berichtszeitraum spürbar über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den fortgesetzten und intensivierten Maßnahmen im Zusammenhang mit den Konjunkturpaketen.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2010 leicht zurückgegangen, insbesondere wegen fortgeführter Rationalisierungsmaßnahmen.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
Stationshalte in Mio.	69,7	70,1	-0,4	-0,6
davon konzernexterne Bahnen	(10,9)	(9,7)	(+1,2)	(+12,4)
Gesamtumsatz	524	512	+12	+2,3
davon Außenumsatz	(200)	(192)	(+8)	(+4,2)
EBIT bereinigt	123	127	-4	-3,1
EBITDA bereinigt	184	190	-6	-3,2
Brutto-Investitionen	136	104	+32	+30,8
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	4.654	4.634	+20	+0,4

Die Zahl der Stationshalte ist im Berichtszeitraum leicht um 0,6 % zurückgegangen. Hierbei konnte der durch die Betriebseinschränkungen bei der S-Bahn Berlin verursachte Rückgang nicht vollständig kompensiert werden.

Der Anstieg im Gesamtumsatz ist vor allem auf höhere Umsätze aus Stationserlösen zurückzuführen. Hier setzt sich der Trend der höheren Nutzung durch konzernexterne Bahnen fort, was im Wesentlichen auch die Ursache für den gestiegenen Außenumsatz darstellt. Die Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung lagen leicht oberhalb des entsprechenden Vorjahreswerts.

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

In Summe überstiegen die Aufwandsbelastungen die Umsatzsteigerungen. Daher ging das bereinigte EBITDA um 6 Mio. € auf 184 Mio. € zurück. Die Abschreibungen sind aufgrund geringerer Netto-Investitionen in den Vorjahren gesunken, sodass das bereinigte EBIT mit 123 Mio. € um 4 Mio. € unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts liegt.

Die Brutto-Investitionen lagen im Berichtszeitraum deutlich über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den fortgesetzten und intensivierten Maßnahmen im Zusammenhang mit den Konjunkturpaketen.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 30. Juni 2010 leicht über dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitpunkts.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE ENERGIE

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
Gesamtumsatz	1.230	1.149	+81	+7,0
davon Außenumsatz	(385)	(309)	(+76)	(+24,6)
EBIT bereinigt	40	54	-14	-25,9
EBITDA bereinigt	82	97	-15	-15,5
Brutto-Investitionen	32	36	-4	-11,1
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	1.552	1.569	-17	-1,1

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld DB Netze Energie liegen im ersten Halbjahr 2010 um 7,0 % über dem Vorjahreswert. Treiber der positiven Entwicklung waren insbesondere der Bereich Traktionsenergie sowie der weitere Ausbau des Geschäfts mit Energiedienstleistungen. Die Umsatzentwicklung im Bereich Traktionsenergie spiegelt dabei die konjunkturelle Belebung mit steigenden Verkehrsleistungen im Güterverkehr und Preissteigerungen auf den Energiebeschaffungsmärkten für Strom und Diesel wider. Beim Produkt Energiedienstleistungen zeigen sich sowohl im Stromgeschäft als auch im Ausbaugeschäft der strukturierten Gasbeschaffung deutliche Umsatzsteigerungen.

Gleichzeitig wirkten sich steigende Absatzmengen und Energiebezugspreise erhöhend auf den Materialaufwand aus. Belastend wirkten zudem steigende Betriebsaufwendungen für das Gemeinschaftskraftwerk Neckar (GKN) sowie für die Wasserkraftwerke Rhein-Main-Donau.

Aufgrund eines positiven Einmaleffekts im ersten Halbjahr 2009 gingen das bereinigte EBIT (um 14 Mio. € auf 40 Mio. €) und das bereinigte EBITDA (um 15 Mio. € auf 82 Mio. €) zurück. Die Abschreibungen waren infolge geringerer Investitionen im Vorjahr leicht rückläufig.

Die Brutto-Investitionen lagen im ersten Halbjahr 2010 unter dem entsprechenden Vorjahresniveau.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2010 leicht rückläufig.

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- **RATING-EINSTUFUNGEN ERNEUT BESTÄTIGT**
- **WEITERER RÜCKGANG DER NETTO-FINANZSCHULDEN**
- **GESTIEGENE LIQUIDE MITTEL INFOLGE GEPLANTER ARRIVA-ÜBERNAHME**

FINANZMANAGEMENT

Wir beschaffen langfristiges Kapital für den DB-Konzern grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande. Das für die langfristige Finanzierung ausgelegte Debt-Issuance-Programm über 15 Mrd. € wurde im Mai 2010 aufdatiert. Per 30. Juni 2010 war das Programm in Höhe von 9,8 Mrd. € in Anspruch genommen. Anfang Juni 2010 emittierte der DB-Konzern über seine Finanzierungstochter DB Finance eine Anleihe mit einem Volumen von 500 Mio. € und einer Laufzeit von zehn Jahren. Die Anleihe war dreifach überzeichnet und wurde vornehmlich in Frankreich und Deutschland platziert. Die Anleihe diente der Rückzahlung einer im Juni 2010 fällig gewordenen Anleihe mit einem Volumen von 1 Mrd. €.

Für die kurzfristige Finanzierung stand per 30. Juni 2010 wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses wurde per 30. Juni 2010 mit 1,5 Mrd. € in Anspruch genommen (zum 31. Dezember 2009: keine Inanspruchnahme). Zudem verfügte der DB-Konzern per 30. Juni 2010 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,0 Mrd. €. Das Commercial-Paper-Programm wird über diese Back-up-Fazilitäten abgesichert. Darüber hinaus konnten wir per 30. Juni 2010 auf Kreditfazilitäten für das operative Geschäft in Höhe von 1,2 Mrd. € zurückgreifen. Diese Fazilitäten, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Im Berichtszeitraum wurden keine Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P), Moody's und Fitch regelmäßig überprüft. Im Berichtszeitraum haben S&P, Moody's und Fitch vor dem Hintergrund der geplanten Arriva-Übernahme die sehr guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG (Aa1/AA/AA) sowie den stabilen Ausblick erneut bestätigt. Diese Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 (S&P und Moody's) beziehungsweise im Jahr 2009 (Fitch) unverändert.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Kurzfassung IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2010	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.286	1.549	-263	-17,0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-810	-893	+83	-9,3
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	746	698	+48	+6,9
Veränderung des Finanzmittelbestands	1.277	1.332	-55	-4,1
Flüssige Mittel per 30.06.	2.747	2.211	+536	+24,2

Der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit ist um rund 17% beziehungsweise 263 Mio. € auf 1.286 Mio. € gesunken. Ursächlich hierfür war insbesondere der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics aufgrund der verbesserten Geschäftsentwicklung. Positiv wirkte hingegen die verbesserte Ergebnisentwicklung nach der Bereinigung

der Effekte aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, die im ersten Halbjahr 2009 im Wesentlichen aus dem Sondereffekt im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 resultierten.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit reduzierte sich um 83 Mio. € auf 810 Mio. €. Höhere Brutto-Investitionen wurden dabei durch stärker steigende Investitionszuschüsse (+184 Mio. €), die insbesondere aus den Konjunkturprogrammen resultierten, überkompensiert.

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit stieg leicht um 48 Mio. € auf 746 Mio. € an. Ursächlich hierfür war eine stärkere Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Programms (+1,5 Mrd. €) bei einem gleichzeitigen Netto-Mittelabfluss aus der Aufnahme und Tilgung von Anleihen (–0,5 Mrd. €) nach einem Mittelzufluss aus der Begebung von Anleihen in Höhe von 1,0 Mrd. € im ersten Halbjahr 2009. Zudem hat der Mittelabfluss zur Tilgung von Darlehen des Bundes leicht zugenommen.

Per 30. Juni 2010 verfügte der DB-Konzern in Summe im Vergleich zum 31. Dezember 2009 über einen um 536 Mio. € gestiegenen Bestand an flüssigen Mitteln in Höhe von 2.747 Mio. €. Der erhöhte Bestand an liquiden Mitteln begründet sich insbesondere aus erwarteten Zahlungsverpflichtungen für die Arriva-Übernahme.

NETTO-FINANZSCHULDEN

IN MIO. €	**30.06.2010**	31.12.2009	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Langfristige Finanzschulden	14.166	14.730	–564	–3,8
davon Darlehen des Bundes	(2.411)	(2.785)	(–374)	(–13,4)
Kurzfristige Finanzschulden	3.482	1.780	+1.702	+95,6
davon Darlehen des Bundes	(441)	(491)	(–50)	(–10,2)
Finanzschulden	**17.648**	**16.510**	+1.138	+6,9
– Flüssige Mittel und Finanzforderungen	2.788	1.499	+1.289	+86,0
Netto-Finanzschulden	**14.860**	**15.011**	**–151**	**–1,0**

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der Darlehen des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung ausgewiesen.

Die Finanzschulden sind im Berichtszeitraum um 1.138 Mio. € auf 17.648 Mio. € gestiegen. Ursächlich für den Anstieg ist hauptsächlich die Inanspruchnahme unseres Commercial-Paper-Programms in Höhe von 1.480 Mio. € (per 31. Dezember 2009 keine Inanspruchnahme). Die Darlehen des Bundes gingen gegenläufig um 424 Mio. € zurück. Im Berichtszeitraum wurde zudem ein EUROFIMA-Darlehen in Höhe von 200 Mio. € aufgenommen.

Die Finanzschulden ohne die Darlehen des Bundes sind im Berichtszeitraum um 1.562 Mio. € auf 14.796 Mio. € gestiegen (per 31. Dezember 2009: 13.234 Mio. €).

Die vorgehaltene Liquidität ist durch die Aufnahme von kurzfristigen Finanzmitteln für die Finanzierung der geplanten Arriva-Übernahme sowie infolge der positiven Geschäftsentwicklung per 30. Juni 2010 um 1.277 Mio. € gestiegen. Durch den leicht stärkeren Anstieg der flüssigen Mittel im Vergleich zu den Finanzschulden reduzierten sich die Netto-Finanzschulden trotz der gestiegenen Finanzschulden per 30. Juni 2010 um 151 Mio. € auf 14.860 Mio. €.

In der Fälligkeitsstruktur gab es per 30. Juni 2010 eine leichte Verschiebung hin zu den kurzfristigen Finanzschulden, deren Anteil an den Finanzschulden von 11 auf 20 % gestiegen ist. Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich aufgrund der starken Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Programms gegenüber dem 31. Dezember 2009 verändert (per 30. Juni 2010: 8 %, per 31. Dezember 2009: 0 %). Die Finanzschulden bestehen allerdings weiterhin im Wesentlichen aus Anleihen mit einem Anteil von 56 % und Darlehen des Bundes mit einem Anteil von 16 %.

INVESTITIONEN

Brutto-Investitionen nach Geschäftsfeldern	1. Halbjahr		Veränderung	
IN MIO. €	**2010**	2009	ABSOLUT	PROZENTUAL
DB Bahn Fernverkehr	13	21	-8	-38,1
DB Bahn Regio	115	280	-165	-58,9
DB Bahn Stadtverkehr	22	22	-	-
DB Schenker Rail	147	172	-25	-14,5
DB Schenker Logistics	61	85	-24	-28,2
DB Dienstleistungen	51	55	-4	-7,3
DB Netze Fahrweg	1.921	1.594	+327	+20,5
DB Netze Personenbahnhöfe	136	104	+32	+30,8
DB Netze Energie	32	36	-4	-11,1
Sonstige/Konsolidierung	4	7	-3	-42,9
DB-Konzern	**2.502**	**2.376**	**+126**	**+5,3**
- erhaltene Investitionszuschüsse Dritter	1.637	1.453	+184	+12,7
Netto-Investitionen	**865**	**923**	**-58**	**-6,3**

Die Brutto-Investitionen lagen im ersten Halbjahr 2010 mit 2.502 Mio. € um 5,3 % über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Dies resultierte aus der weiteren Umsetzung der Maßnahmen der Konjunkturpakete in den Infrastruktur-Geschäftsfeldern. Mit den erhöhten Investitionen gingen hier auch höhere Investitionszuschüsse einher. Die Investitionstätigkeit im Geschäftsfeld DB Bahn Regio lag durch geringere Fahrzeugzugänge spürbar unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Dies führte zu einem Rückgang der Netto-Investitionen. Für das zweite Halbjahr 2010 werden im Vorfeld der zum Fahrplanwechsel anstehenden Betriebsaufnahmen zusätzliche Fahrzeugzuläufe erwartet.

DB-konzernweit waren die wesentlichen Investitionsschwerpunkte Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Infrastrukturbereich sowie die Modernisierung unserer Fahrzeugflotte.

Die Investitionsstruktur wurde weiterhin dominiert von den Geschäftsfeldern im Bereich Infrastruktur und hier unverändert vor allem vom Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg. Auf sie entfielen in Summe 83 % (im Berichtszeitraum des Vorjahres: 73 %) der Brutto-Investitionen und dabei auf das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg allein 77 % (im Vorjahr: 67 %). Die Geschäftsfelder im Bereich Personenverkehr hatten einen Anteil von 6 % (im Vorjahr: 14 %) und die Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik von 8 % (im Vorjahr: 11 %).

Weitere Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel »Entwicklung der Geschäftsfelder«.

Forschung und Entwicklung

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

BILANZ

Bilanzstruktur IN MIO. € BZW. %	**30.06.2010**	31.12.2009	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Bilanzsumme	49.333	47.303	+2.030	+4,3
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	41.209	41.308	-99	-0,2
Kurzfristige Vermögenswerte	8.124	5.995	+2.129	+35,5
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	13.670	13.066	+604	+4,6
Langfristiges Fremdkapital	22.533	23.359	-826	-3,5
Kurzfristiges Fremdkapital	13.130	10.878	+2.252	+20,7
STRUKTUR DER AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	83,5 %	87,3 %	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	16,5 %	12,7 %	-	-
STRUKTUR DER PASSIVSEITE				
Eigenkapital	27,7 %	27,6 %	-	-
Langfristiges Fremdkapital	45,7 %	49,4 %	-	-
Kurzfristiges Fremdkapital	26,6 %	23,0 %	-	-

Der Konzernabschluss wird gemäß den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt. Es gab keine wesentlichen relevanten Änderungen in den IFRS-Vorschriften, wie sie in der EU anzuwenden sind, und keine Änderungen der Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätze des DB-Konzerns. Somit wirkten sich im Berichtszeitraum diesbezüglich keine Veränderungen auf den Konzernabschluss aus.

Die Bilanzsumme ist per 30. Juni 2010 um 2.030 Mio. € beziehungsweise 4,3 % auf 49.333 Mio. € gestiegen (per 31. Dezember 2009: 47.303 Mio. €).

Die langfristigen Vermögenswerte lagen mit 41.209 Mio. € um 0,2 % beziehungsweise 99 Mio. € unterhalb des Werts per 31. Dezember 2009 in Höhe von 41.308 Mio. €. Maßgeblich dafür war der Rückgang des Sachanlagevermögens um 436 Mio. € infolge von Investitionspriorisierungen. Die immateriellen Vermögenswerte stiegen um 99 Mio. € auf 2.169 Mio. €.

Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen per 30. Juni 2010 um 35,5 % beziehungsweise 2.129 Mio. € auf 8.124 Mio. € (per 31. Dezember 2009: 5.995 Mio. €). Ursächlich hierfür war insbesondere der Anstieg im Bestand an flüssigen Mitteln um 1.277 Mio. €. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen insbesondere aufgrund der Ausweitung der Geschäftstätigkeit im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics spürbar um 673 Mio. € an.

Strukturell ergab sich insbesondere aus dem Aufbau der liquiden Mittel eine Verschiebung in Richtung der kurzfristigen Vermögenswerte.

Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen das Eigenkapital und die Finanzschulden. Das Eigenkapital stieg insbesondere infolge der erwirtschafteten Ergebnisse um 604 Mio. € beziehungsweise 4,6 % an. Der Rückgang der langfristigen Finanzschulden um 564 Mio. € ist insbesondere durch die Verschiebung von vormals langfristigen zu nun kurzfristigen Finanzierungsinstrumenten zu erklären.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten sind insbesondere infolge der Inanspruchnahme unseres Commercial-Paper-Programms als Bestandteil der kurzfristigen Finanzschulden um 2.252 Mio. € angestiegen.

In der Struktur des Fremdkapitals – einschließlich der hier ausgewiesenen Darlehen des Bundes aus der Infrastrukturfinanzierung – ist der Anteil des langfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme per 30. Juni 2010 dementsprechend zurückgegangen. Gegenläufig ist der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals per 30. Juni 2010 angestiegen.

MITARBEITER

- **ZUGÄNGE AUS AKQUISITIONEN UND VERKEHRSGEWINNEN AUSSERHALB DEUTSCHLANDS**
- **RÜCKGANG AUF VERGLEICHBARER BASIS**

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern IN VZP	**30.06.2010**	30.06.2009	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
DB Bahn Fernverkehr	15.312	15.094	+218	+1,4
DB Bahn Regio	29.100	28.794	+306	+1,1
DB Bahn Stadtverkehr	8.992	8.920	+72	+0,8
DB Schenker Rail	33.492	28.855	+4.637	+16,1
DB Schenker Logistics	57.379	58.355	-976	-1,7
DB Dienstleistungen	24.521	24.858	-337	-1,4
DB Netze Fahrweg	40.225	40.872	-647	-1,6
DB Netze Personenbahnhöfe	4.654	4.634	+20	+0,4
DB Netze Energie	1.552	1.569	-17	-1,1
Sonstige	24.456	24.822	-366	-1,5
DB-Konzern	**239.683**	**236.773**	**+2.910**	**+1,2**
- Effekte aus wesentlichen Akquisitionen	5.738	0	+5.738	-
DB-Konzern - vergleichbar	**233.945**	**236.773**	**-2.828**	**-1,2**

Die Zahl der Mitarbeiter wird auf Basis von Vollzeitpersonen (VZP) berechnet, um eine bessere Vergleichbarkeit innerhalb des DB-Konzerns und im Zeitablauf zu gewährleisten. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitpersonen umgerechnet.

Per 30. Juni 2010 ist die Zahl der Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt aufgrund der Akquisition der DB Schenker Rail Polska im Geschäftsfeld DB Schenker Rail mit einem Effekt von 5.738 Mitarbeitern angestiegen. Auf vergleichbarer Basis ist die Zahl der Mitarbeiter per 30. Juni 2010 insbesondere wegen der Restrukturierungsmaßnahmen in den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics rückläufig.

Infolge der konjunkturellen Entwicklung und der daraus resultierenden signifikant geringeren Transportvolumina im Schienengüterverkehr und im Bereich Spedition und Logistik wurde im DB-Konzern im Jahr 2009 Kurzarbeit eingeführt, die aktuell im Wesentlichen noch bei DB Schenker Rail erforderlich ist. Insgesamt waren im ersten Halbjahr 2010 bis zum 30. Juni 2010 rund 7.100 Mitarbeiter in unterschiedlichem zeitlichem Umfang in Kurzarbeit. Davon entfielen auf das Geschäftsfeld DB Schenker Rail rund 6.300 Mitarbeiter. Der Einsatz von Kurzarbeit im DB-Konzern war dabei im Verlauf des ersten Halbjahres 2010 rückläufig. Zum Ende des Berichtszeitraums waren nur noch rund 1.200 Mitarbeiter in unterschiedlichem zeitlichem Umfang in Kurzarbeit.

Weitere Ausführungen zur Entwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern finden Sie im Kapitel »Entwicklung der Geschäftsfelder«.

WEITERE INFORMATIONEN

- EINIGUNG ÜBER AUSTAUSCH VON ICE-T-ACHSEN ERZIELT
- ERHÖHTER AUFWAND BEI DER INSTANDHALTUNG VON GÜTERWAGENRADSATZWELLEN
- ERMITTLUNGEN BEI DB INTERNATIONAL

VERKEHRSVERTRAG MIT DEM VRR

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der DB-Konzern hatten Ende des Vorjahres eine Einigung bezüglich strittiger Punkte erzielt und eine Anpassung des bestehenden Verkehrsvertrags vereinbart. Details hierzu finden Sie im Geschäftsbericht 2009 des DB-Konzerns auf der Seite 122.

Am 6. beziehungsweise 7. Januar 2010 haben die Unternehmen Abellio Rail NRW GmbH und Wersus Public Passenger Transport Ltd. mit Nachprüfungsanträgen bei der Vergabekammer Münster die vergaberechtliche Unzulässigkeit der Änderungsvereinbarung und die teilweise beziehungsweise vollständige Unwirksamkeit der Änderungsvereinbarung geltend gemacht. Die Vergabekammer bei der Bezirksregierung Münster hat den Antrag von Wersus Public Passenger Transport Ltd. als unzulässig zurückgewiesen und dem Antrag von Abellio Rail NRW GmbH im Wesentlichen stattgegeben. Der VRR und die DB Regio NRW GmbH haben sofortige Beschwerde beim Oberlandesgericht (OLG) Düsseldorf erhoben. In der mündlichen Verhandlung beim OLG Düsseldorf hat das Gericht in Aussicht gestellt, das von Abellio Rail NRW GmbH angestrengte Verfahren dem Bundesgerichtshof (BGH) vorzulegen, da es von der Rechtsprechung des OLG Brandenburg aus dem Jahr 2003, wonach SPNV-Verträge nicht zwingend in wettbewerblichen Vergabeverfahren zu vergeben seien, abweichen wolle. Das OLG Düsseldorf hat einen Beschluss für den 21. Juli 2010 angekündigt. Mit einer Entscheidung des BGH und einem Abschluss des vergaberechtlichen Nachprüfungsverfahrens ist im Frühjahr 2011 zu rechnen.

Mofair e. V. hat in mehreren Schreiben gegenüber der EU-Kommission behauptet, Verkehrsverträge unter anderem zwischen dem VRR und Gesellschaften des DB-Konzerns enthielten unzulässige Beihilfen. Die EU-Kommission hat ein Auskunftsersuchen an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet. Aus Sicht des DB-Konzerns liegen keine unzulässigen Beihilfen vor.

ERMITTLUNGEN GEGEN GESELLSCHAFTEN DER SPEDITIONSBRANCHE

Seit Herbst 2007 führen Kartellbehörden weltweit, unter anderem die Europäische Kommission und das US-Justizministerium, Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche durch. Details hierzu finden Sie im Geschäftsbericht 2009 des DB-Konzerns auf der Seite 123. Am 9. Februar 2010 hat die EU-Kommission der DB AG sowie vier Tochtergesellschaften die Mitteilung der Beschwerdepunkte zugestellt. In den Beschwerdepunkten gibt die EU-Kommission ihre vorläufige Einschätzung einer möglichen Verletzung des EU-Kartellrechts wieder. Die DB AG und die betroffenen Tochtergesellschaften haben am 23. April 2010 zu den Beschwerdepunkten fristgemäß Stellung bezogen. Vom 6. bis zum 9. Juli 2010 fand die Anhörung der von dem Verfahren betroffenen Spediteure vor der EU-Kommission statt. In Österreich hat die DB AG am 10. Mai 2010 zu dem Antrag der Bundeswettbewerbsbehörde beim OLG Wien auf Feststellung eines Kartellverstoßes Stellung genommen. Die Entscheidung der spanischen Kartellbehörde gegen die DB-Konzerngesellschaft Spain-Tir Transportes Internacionales S. A., Barcelona/Spanien, und andere Spediteure ergeht voraussichtlich im Spätsommer 2010. Mit einem Abschluss der kartellbehördlichen Ermittlungen ist insgesamt nicht vor Ende des Jahres 2011 zu rechnen.

EINSCHRÄNKUNGEN IN DER VERFÜGBARKEIT DER ICE-FLOTTE

An den ICE T der Baureihe 411/415 mit Neigetechnik wurden im Oktober 2008 bei der routinemäßigen Ultraschalluntersuchung an zwei Radsatzwellen rissrelevante Befunde festgestellt. Details hierzu finden Sie im Geschäftsbericht 2009 des DB-Konzerns auf der Seite 125. In der Folge haben wir uns gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) dazu verpflichtet, den bogenschnellen Betrieb (Betrieb mit aktivierter Neigetechnik) mit ICE-T-Fahrzeugen der Baureihe 411/415 einzustellen und die Radsatzwellen in stark verkürzten Intervallen von 20.000 km auf der sogenannten Linie 87 (Stuttgart – Zürich) und 30.000 km auf dem Restnetz einer Ultraschallprüfung zu unterziehen. Mit sofort vollziehbarem Bescheid vom 16. März 2010 hat das EBA noch weitere Reduzierungen der Intervalle auf 14.000 km für die Linie 87 und auf 21.000 km für das Restnetz verlangt. Ein Widerspruchsverfahren hiergegen läuft noch. Wegen des von der Behörde angeordneten Sofortvollzugs wurden diese Vorgaben jedoch umgesetzt.

Die daraus resultierenden Einschränkungen in der Verfügbarkeit der ICE-Flotte führen dazu, dass keine ausreichenden Fahrzeugreserven für zusätzliche Belastungen zur Verfügung stehen. Diese Reserven sind grundsätzlich so dimensioniert, dass sie im langfristigen Betrachtungszeitraum einen für den Kunden verlässlichen Betrieb garantieren.

Der Winter 2009/2010 war geprägt durch eine bundesweit lang andauernde Kälteperiode mit hohem Schneeaufkommen. Dies belastete den Fahrbetrieb durch höheres Schadensaufkommen, längere Instandhaltungszeiten sowie Verzögerungen im Betrieb. Aufgrund der dauerhaften Belastung und Einschränkung der Instandhaltungswerke durch die zusätzlichen Ultraschallprüfungen an den Radsatzwellen kam es durch die extremen Witterungsbedingungen zu Jahresanfang 2010 zu substanziellen Angebotseinschränkungen.

EINIGUNG MIT INDUSTRIE ÜBER AUSTAUSCH VON ICE-T-ACHSEN

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

VERSCHÄRFTE ANFORDERUNGEN AN GÜTERWAGENRADSATZWELLEN

Nach einem Unfall in Viareggio/Italien im Juni 2009, bei dem ein Gefahrgutzug der Trenitalia Cargo vermutlich aufgrund eines gebrochenen Radsatzes entgleiste, ist die Instandhaltung von Güterwagenradsatzwellen in den Fokus der Eisenbahnunternehmen und -behörden gerückt. Die European Railway Agency (ERA) rief eine Taskforce ins Leben, durch die für den gesamten europäischen Sektor des Schienengüterverkehrs Festlegungen zur Instandhaltung von Güterwagenradsätzen getroffen wurden. Das EBA erließ eine Allgemeinverfügung, mit der unter anderem die sogenannte Rückverfolgbarkeit von Radsatzwellen (unter anderem Datum des Einbaus, des Umbaus, der letzten Instandhaltung) sichergestellt werden muss. Auch andere nationale Aufsichtsbehörden wie beispielsweise die ANSF (Italien) erließ Bescheide, die die Produktion beeinflussen. Im Rahmen der ERA-Taskforce wurden europaweite Maßnahmen ergriffen, um die Radsatzlast von UIC-Radsatzwellen Typ A von 21 auf 20 t zu reduzieren sowie um eine Verbesserung der Oberflächenrauigkeit bei Radsatzwellen zu erreichen.

Da insbesondere die ERA-Taskforce noch weitere Ermittlungen durch die Joint Support Group durchführen lässt, kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass in deren Folge weiter gehende Maßnahmen erforderlich werden.

ERMITTLUNGEN BEI DB INTERNATIONAL

Nach in Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Frankfurt am Main bekannt gewordenen neuen Vorwürfen gegen die DB International GmbH (DBI) ist die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG mit einer Sonderuntersuchung bei der DBI beauftragt worden. Die Staatsanwaltschaft wirft DBI-Mitarbeitern vor, in der Vergangenheit unmittelbar oder über Dritte Geld- und Sachzuwendungen an Entscheidungsträger im Ausland geleistet zu haben. Durch diese Zuwendungen sollte die DBI, so der Vorwurf, bei der Vergabe von Aufträgen bevorzugt werden. Die behördlichen Ermittlungen 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 kommen könnte.

DEUTSCHLAND VON DER EU-KOMMISSION WEGEN ANGEBLICH 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 bislang stets vollumfänglich zurückgewiesen. Auch der DB-Konzern ist der Auffassung, dass die Argumente der Kommission nicht durchgreifen. 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.

DB-KONZERN GEWINNT RECHTSSTREIT IM FERNBUSLINIENVERKEHR

Die bereits erteilte Zulassung für einen Wettbewerber für den Betrieb des Linienbusverkehrs von Frankfurt am Main nach Dortmund wurde im Juni 2010 von Bundesverwaltungsgericht aufgehoben. Das Gericht beanstandete, dass das Regierungspräsidium Darmstadt es versäumt hatte, den DB-Konzern ausreichend in das Zulassungsverfahren einzubeziehen. Das Urteil hält jedoch zugleich fest, dass ein Linienfernverkehr mit Bussen bereits grundsätzlich als ein verbessertes Angebot gesehen werden kann, wenn er deutlich günstiger als Bahnfahren ist.

NACHVERHANDLUNGEN BEI DER S-BAHN BERLIN ABGESCHLOSSEN

Mit dem Berliner Senat haben wir uns Ende Juni 2010 über eine Anpassung des laufenden Verkehrsvertrags für die S-Bahn Berlin infolge der seit Juli 2009 anhaltenden Angebotseinschränkungen verständigt. Schwerpunkte dabei sind definierte Qualitätsmerkmale für Pünktlichkeit, Sauberkeit und Kundenzufriedenheit sowie eine genaue Festschreibung der Anzahl der einzusetzenden Viertelzüge (Zugstärke). Bei Nichterfüllung der Vorgaben zu Pünktlichkeit, Sauberkeit und Kundenzufriedenheit kann das Bestellerentgelt entsprechend den vereinbarten Regelungen gekürzt werden. Die Obergrenze für Pönalen pro Jahr wurde erhöht.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

- **INTEGRIERTES RISIKOMANAGEMENT SICHERT TRANSPARENZ**
- **WEITERE CHANCEN DURCH GEPLANTE ARRIVA-ÜBERNAHME**
- **RISIKOPORTFOLIO OHNE BESTANDSGEFÄHRDENDE RISIKEN**

Das Risikomanagementsystem des DB-Konzerns ist im Geschäftsbericht 2009 auf den Seiten 126 bis 132 beschrieben. Daran hat es im ersten Halbjahr 2010 keine wesentlichen Änderungen gegeben.

CHANCENBERICHT

Eine Darstellung der wirtschaftlichen Chancen des DB-Konzerns finden Sie im Geschäftsbericht 2009 auf den Seiten 142 bis 143. Weitere Chancen ergeben sich für den DB-Konzern durch die geplante Übernahme des britischen Personenverkehrsunternehmens Arriva. Nach dem Vollzug der Übernahme können wir unsere Marktposition in Europa stärken und unsere Wachstumsplattform im europäischen Regionalverkehr deutlich ausbauen.

RISIKOPORTFOLIO OHNE BESTANDSGEFÄHRDENDE RISIKEN

Die Risikoschwerpunkte lagen im Berichtszeitraum infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise und der zunehmenden Wettbewerbsintensität bei den gesamtwirtschaftlichen und marktbezogenen Risiken. Hierzu finden regelmäßig umfassende Analysen statt. Im Vergleich zum Ende des Jahres 2009 hat sich die quantitative Einschätzung dieser Risiken auf Basis der konjunkturellen Erholung und der wieder verbesserten wirtschaftlichen Entwicklung spürbar reduziert.

Zu den operativen Gegensteuerungsmaßnahmen zählen umfangreiche geschäftsfeldspezifische und konzernübergreifende Effizienz- und Rationalisierungsprogramme. Hierzu zählt insbesondere unser Konzernprogramm reACT, das wir auch im ersten Halbjahr 2010 plangemäß weiter fortgeführt haben. Zudem entwickeln wir unsere Angebote in den Geschäftsfeldern systematisch marktorientiert weiter.

Zur Absicherung nicht vermeidbarer Risiken schließen wir zudem Versicherungen ab, um die finanziellen Folgen möglicherweise eintretender Schadensfälle und Haftungsrisiken für den DB-Konzern zu begrenzen.

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

NACHTRAGSBERICHT

- **WEITERE ANLEIHE ÜBER 500 MIO. € ERFOLGREICH EMITTIERT**
- **TARIFRUNDE 2010 BEGONNEN**

ZWEITE EURO-BENCHMARKANLEIHE IM JAHR 2010 EMITTIERT

Anfang Juli 2010 haben wir nach der erfolgreichen Emission einer zehnjährigen Anleihe im Juni 2010 über die DB Finance eine weitere Euro-Benchmarkanleihe mit einer Laufzeit von 15 Jahren im Gesamtvolumen von 500 Mio. € über die DB Finance emittiert. Die Nachfrage war dabei erneut deutlich größer als das Emissionsvolumen.

TARIFRUNDE 2010 BEGONNEN

Die Tarifrunde 2010 hat Anfang Juli 2010 begonnen. Dazu wurden die Verhandlungen mit der Tarifgemeinschaft aus Transnet und der Verkehrsgewerkschaft GDBA am 12. Juli 2010 und mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer am 16. Juli 2010 aufgenommen. Die Tarifrunde 2010 wird inhaltlich von der Entgeltrunde, der Zukunft der Beschäftigungssicherung und einem möglichen Abschluss eines Branchentarifvertrags bestimmt.

SBB UND DB-KONZERN BAUEN PARTNERSCHAFT AUS

Anfang Juli 2010 haben wir ein Memorandum of Understanding mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) vereinbart mit dem Ziel, die bestehende Kooperation im grenzüberschreitenden Fernverkehr zu stärken und so den Marktanteil der Schiene zwischen Deutschland und der Schweiz weiter auszubauen. Geplant sind Infrastrukturmaßnahmen, die Beschaffung neuer Fahrzeuge, die Verkürzung der Reisezeiten und die Verbesserung des Komforts. Dazu soll eine neue gemeinsame Tochtergesellschaft gegründet werden. Bereits heute bieten wir zusammen mit der SBB täglich rund 35 Direktverbindungen im Fernverkehr zwischen beiden Ländern an, die im Jahr 2009 von über 4,5 Millionen Reisenden genutzt wurden.

PROGNOSEBERICHT

- **KONJUNKTURERHOLUNG SETZT SICH VORAUSSICHTLICH AUF NIEDRIGEM NIVEAU FORT**
- **AUSWIRKUNGEN DER KRISE IM JAHR 2010 WEITER SPÜRBAR**
- **POSITIVE WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2010 ERWARTET**

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen infolge der Erholung der Weltwirtschaft im Jahr 2010 wieder etwas besser darstellen. Die Wachstumsprognosen für die Industrieländer zeigen eine Fortsetzung der konjunkturellen Erholung. Daher erwarten wir für das Geschäftsjahr 2010 insgesamt wieder leicht positive Impulse aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und im Euro-Raum sowie aus einer weiteren Erholung der Weltwirtschaft und Belebung des Welthandels.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Nach den vorliegenden Einschätzungen von Wirtschaftsforschungsinstituten wird sich die konjunkturelle Expansion im weiteren Jahresverlauf 2010 verlangsamen. Einerseits werden mit dem Auslaufen von Konjunkturprogrammen die wirtschaftspolitischen Impulse durch staatliche Maßnahmen geringer werden. Zum anderen werden die in den vergangenen Quartalen zu beobachtenden Impulse aus dem Lageraufbau in den Industrieländern nachlassen. Im Euro-Raum wird die Konjunktur darüber hinaus durch die Staatsschuldenkrise an den Finanzmärkten belastet, die insbesondere die Länder Griechenland, Portugal, Irland und Spanien zu zum Teil drastischen Sparanstrengungen der öffentlichen Haushalte zwingt. In den Schwellenländern dürfte sich die derzeit sehr hohe konjunkturelle Dynamik infolge einer erwarteten Straffung der Geldpolitik, aber auch als Resultat der geringeren Expansion der Nachfrage in den Industriestaaten im Jahresverlauf verringern.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2010 vorliegenden Prognosen eine verhaltene Expansion des Bruttoinlandsprodukts (BIP) mit einem Wachstum im Jahresdurchschnitt um etwa 1,5 % erwarten. Der Außenhandel wird dabei die Konjunktur stützen, und die Ex- und Importe werden deutlich zulegen können. Die Investitionen werden – wenn auch moderat – ausgeweitet. Dabei werden insbesondere die Bauinvestitionen vom staatlichen Konsum gefördert. Der private Konsum dürfte, ebenso wie die verfügbaren Einkommen, leicht unter dem Vorjahresniveau verbleiben. Die Erwerbstätigenzahlen werden voraussichtlich stagnieren.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Vor dem Hintergrund der für das Gesamtjahr 2010 erwarteten stagnierenden Erwerbstätigenzahlen sowie nicht steigender Realeinkommen und einer gegenüber dem Vorjahr unveränderten Konsumentwicklung gehen wir auch für den Personenverkehrsmarkt im Jahr 2010 von einer stagnierenden Nachfrage aus.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt werden sich die Konjunktureffekte in der zweiten Jahreshälfte zwar abschwächen, insgesamt aber positiv bleiben. Der dynamische Außenhandel sowie ein branchenübergreifender Produktionsanstieg dürften die Nachfrage entsprechend stützen. Für den Gesamtmarkt gehen wir nach dem Vorjahreseinbruch um über 11 % von einem kräftigen Leistungsplus aus. Dabei zeichnet sich für den Schienengüterverkehr eine überdurchschnittliche Entwicklung ab. Trotz des erwarteten kräftigen Nachfrageanstiegs ist ein Erreichen des Vorkrisenniveaus erst in einigen Jahren zu erwarten.

Nach der kräftigen Erholung der weltweiten Transport- und Logistikmärkte von der globalen Wirtschaftskrise im ersten Halbjahr 2010 ist die Aussicht auf den weiteren Jahresverlauf mit Unsicherheiten behaftet. Die Vertrauenskrise im Euro-Raum, das Auslaufen der Konjunkturprogramme in vielen Staaten und die Straffung der Geld- und Fiskalpolitik in einigen Schwellenländern zur Vermeidung von spekulativen Blasen können einen dämpfenden Einfluss auf das Wachstum der Transport- und Logistikmärkte haben. Dies wird sich nicht zuletzt auch in einer höheren Volatilität bei den Frachtraten zeigen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER KAPITALMÄRKTE

Entgegen unserer Prognose im Geschäftsbericht erwarten wir im Jahr 2010 ein Emissionsvolumen bei Unternehmensanleihen, das in etwa auf dem Durchschnitt der vergangenen Jahre liegen wird. Dies ist zum einen auf die rege Emissionstätigkeit im Jahr 2009 sowie die verbesserte wirtschaftliche Lage der Unternehmen zurückzuführen, die voraussichtlich zu einem geringeren Refinanzierungsbedarf führen werden als zunächst erwartet. Aufgrund der Unsicherheit hinsichtlich der Finanzierbarkeit der staatlichen Haushalte erwarten wir keine wesentliche Ausweitung der Spreads gegenüber Staatsanleihen. Die starke Nachfrage nach Unternehmensanleihen dürfte sich fortsetzen, solange die Europäische Zentralbank (EZB) die Stützung der Märkte durch Sondermaßnahmen aufrechterhält. Wir gehen zudem nicht mehr davon aus, dass die EZB ihre Exit-Maßnahmen und eine Rücknahme der quantitativen Lockerung einleitet, und auch nicht davon, dass sie die Leitzinsen erhöhen wird.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Aus den Rahmenbedingungen erwarten wir für das Jahr 2010 keine wesentlichen Auswirkungen auf unser Geschäft.

VORAUSSICHTLICHE ERTRAGSLAGE

Die aus der Finanz- und Wirtschaftskrise resultierenden Unsicherheiten sind noch nicht beseitigt. Deshalb stehen die Ausführungen im Folgenden unter besonderen Vorbehalten, insbesondere was die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung betrifft.

DB-KONZERN

Voraussichtliche Entwicklung im Geschäftsjahr 2010 IN MIO. €	2009	**2010**
Umsatz – vergleichbar	29.335	↗
EBIT bereinigt	1.685	↗
ROCE	5,9 %	↗
Netto-Finanzschulden per 31.12.	15.011	↗
Brutto-Investitionen	6.462	↗

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

Aufgrund der geplanten Arriva-Akquisition erwarten wir entgegen unserer bisherigen Prognose steigende Netto-Finanzschulden per 31. Dezember 2010. Bereinigt um die geplante Arriva-Akquisition erwarten wir weiterhin einen Rückgang der Netto-Finanzschulden. Des Weiteren bestätigen wir die übrigen Prognosen, die wir im Geschäftsbericht 2009 auf der Seite 139 kommuniziert haben.

GESCHÄFTSFELDER

Voraussichtliche Entwicklung	Umsatz		EBIT bereinigt	
im Geschäftsjahr 2010 IN MIO. €	2009	**2010**	2009	**2010**
DB Bahn Fernverkehr	3.565	↗	141	→
DB Bahn Regio	7.587	→	899	↘
DB Bahn Stadtverkehr	1.252	→	71	→
DB Schenker Rail	4.055	↗	-189	↗
DB Schenker Logistics	11.292	↗	199	↗
DB Dienstleistungen	1.237	↗	125	→
DB Netze Fahrweg	4.369	↗	558	↗
DB Netze Personenbahnhöfe	1.025	↗	217	→
DB Netze Energie	2.308	↗	103	↘

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

In den Geschäftsfeldern DB Dienstleistungen und DB Netze Personenbahnhöfe gehen wir entgegen unserer bisherigen Prognose insbesondere aufgrund der sich weiter erholenden wirtschaftlichen Lage von einer Umsatzsteigerung aus. Trotz der positiven Umsatzentwicklung erwarten wir in diesen beiden Geschäftsfeldern durch zusätzliche Belastungen auf der Aufwandsseite ein nahezu konstantes bereinigtes EBIT.

ERWARTETE FINANZLAGE

Der Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit wird auch im Geschäftsjahr 2010 weiterhin im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg liegen. Aus den Konjunkturprogrammen der Bundesregierung stehen dafür zusätzliche Mittel bereit. Wir gehen davon aus, dass die Mittel für Investitionsprogramme insgesamt – unter Berücksichtigung der Infrastrukturfinanzierung durch Dritte – im Geschäftsjahr 2010 vollständig aus der Innenfinanzierung bereitgestellt werden können.

Im Geschäftsjahr 2010 führen wir unsere M & A-Aktivitäten fokussiert fort. Trotz eines im Jahresverlauf kontinuierlich erwarteten positiven operativen Cashflows reichen die vorhandenen Mittel nicht vollständig aus, um die Netto-Investitionen, fällig werdende Finanzverbindlichkeiten sowie den Arriva-Kaufpreis abzudecken. Wir werden daher voraussichtlich auch im zweiten Halbjahr 2010 die Anleihemärkte zur Finanzierung in Anspruch nehmen.

Im Geschäftsjahr 2010 verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus vorhandener Liquidität, dem Debt-Issuance-Programm, dem Commercial-Paper-Programm und bestehenden, bislang nicht genutzten Kreditfazilitäten.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des DB-Konzerns, seiner Geschäftsfelder und einzelner Gesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen. Der DB-Konzern übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Konzernzwischenabschluss *(ungeprüft)*

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni IN MIO. €	**2010**	2009
Umsatzerlöse	16.102	14.272
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.019	847
Gesamtleistung	17.121	15.119
Sonstige betriebliche Erträge	977	1.644
Materialaufwand	-8.816	-7.199
Personalaufwand	-5.443	-5.438
Abschreibungen	-1.351	-1.323
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.613	-1.643
Operatives Ergebnis (EBIT)	**875**	**1.160**
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	6	2
Zinsergebnis	-487	-430
Übriges Finanzergebnis	-25	32
Finanzergebnis	**-506**	**-396**
Ergebnis vor Ertragsteuern	**369**	**764**
Ertragsteuern	23	-217
Ergebnis	**392**	**547**
Ergebnis anteilig zugerechnet den:		
Aktionären der Deutschen Bahn AG	386	545
anderen Gesellschaftern	6	2
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)		
unverwässert	0,90	1,27
verwässert	0,90	1,27

ÜBERLEITUNG ZUM KONZERN-GESAMTERGEBNIS

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni IN MIO. €	**2010**	2009
Ergebnis	392	547
VERÄNDERUNG DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN		
Änderung aus Währungsumrechnung	167	18
Aktionäre der Deutschen Bahn AG	159	18
andere Gesellschafter	8	0
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	5	2
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	66	1
in die Gewinn- und Verlustrechnung transferiertes Ergebnis	-211	88
Ergebnis aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	277	-87
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	2	0
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	240	21
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen	-20	0
latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Wertpapiere	-1	0
latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Cashflow-Hedges	-19	0
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	**220**	**21**
Gesamtergebnis	**612**	**568**
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den:		
Aktionären der Deutschen Bahn AG	598	566
anderen Gesellschaftern	14	2

KONZERN-BILANZ

AKTIVA

IN MIO. €	30.06.2010	31.12.2009	30.06.2009
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	37.003	37.439	37.791
Immaterielle Vermögenswerte	2.169	2.070	1.905
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	401	369	360
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	41	37	62
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	189	184	184
Derivative Finanzinstrumente	161	36	37
Aktive latente Steuern	1.245	1.173	1.513
	41.209	**41.308**	**41.852**
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	878	814	860
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.703	3.030	3.103
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	590	504	574
Forderungen aus Ertragsteuern	157	150	142
Derivative Finanzinstrumente	48	26	82
Flüssige Mittel	2.747	1.470	2.211
	8.124	**5.995**	**6.973**
Bilanzsumme	**49.333**	**47.303**	**48.825**

PASSIVA

IN MIO. €	**30.06.2010**	31.12.2009	30.06.2009
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	5.383	5.174	5.107
Erwirtschaftete Ergebnisse	5.980	5.596	5.332
Eigenkapital der Konzernaktionäre	**13.513**	12.920	**12.589**
Anteile anderer Gesellschafter	157	146	139
	13.670	**13.066**	**12.728**
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	14.166	14.730	13.589
Übrige Verbindlichkeiten	314	451	348
Derivative Finanzinstrumente	66	180	216
Pensionsverpflichtungen	1.800	1.736	1.698
Sonstige Rückstellungen	3.945	3.990	4.287
Passive Abgrenzungen	2.055	2.096	2.287
Passive latente Steuern	187	176	162
	22.533	**23.359**	**22.587**
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	3.482	1.780	3.979
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.621	3.267	3.267
Sonstige Verbindlichkeiten	2.856	2.732	3.273
Ertragsteuerschulden	74	60	39
Derivative Finanzinstrumente	52	68	152
Sonstige Rückstellungen	2.500	2.429	2.292
Passive Abgrenzungen	545	542	508
	13.130	**10.878**	**13.510**
Bilanzsumme	**49.333**	**47.303**	**48.825**

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni IN MIO. €	**2010**	2009
Ergebnis vor Steuern	369	764
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.351	1.323
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	8	-410
Zins- und Dividendenerträge	-141	-148
Zinsaufwendungen	627	577
Fremdwährungsergebnis	25	-31
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	-6	-2
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	53	-80
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-987	243
Veränderung der Verbindlichkeiten und der passiven Abgrenzungsposten	363	-238
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel	1.662	1.998
Erhaltene Zinsen	20	15
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen	0	2
Gezahlte Zinsen	-345	-265
Gezahlte Ertragsteuern	-51	-201
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	**1.286**	**1.549**
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	101	82
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-2.500	-2.402
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	1.637	1.453
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	-46	-8
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel	-2	-11
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen	0	-7
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	**-810**	**-893**
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter	-1	-1
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen	-47	-59
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	497	993
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen	-1.000	0
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen des Bundes	7	10
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Darlehen des Bundes	-480	-430
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper	1.777	314
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper	-7	-129
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	**746**	**698**
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel	**1.222**	**1.354**
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	1.470	879
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel	0	2
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	55	-24
Flüssige Mittel am Ende der Periode	**2.747**	**2.211**

KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

IN MIO. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen						Erwirtschaftete Ergebnisse	**Eigenkapital der Konzernaktionäre**	Anteile Fremder am Kapital	**Summe Eigenkapital**
		Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere [1]	Marktbewertung Cashflow-Hedges [1]	Sonstige Veränderungen	**Summe Rücklagen**				
Stand am 01.01.2010	2.150	5.310	-91	6	-55	4	**5.174**	5.596	**12.920**	146	**13.066**
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	**0**	0	**0**	0	**0**
- Kapitalherabsetzung	0	0	0	0	0	0	**0**	0	**0**	0	**0**
- Minderung Kapitalrücklagen	0	0	0	0	0	0	**0**	0	**0**	0	**0**
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	**0**	0	**0**	-1	**-1**
+/- Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	-3	**-3**	-2	**-5**	-2	**-7**
+/- Gesamtergebnis	**0**	**0**	**159**	**6**	**47**	**0**	**212**	**386**	**598**	**14**	**612**
Ergebnis	0	0	0	0	0	0	**0**	386	**386**	6	**392**
Währungsänderungen	0	0	159	0	0	0	**159**	0	**159**	8	**167**
Latente Steuern	0	0	0	-1	-19	0	**-20**	0	**-20**	0	**-20**
Marktbewertung	0	0	0	5	66	0	**71**	0	**71**	0	**71**
Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	0	0	0	2	0	0	**2**	0	**2**	0	**2**
Stand am 30.06.2010	**2.150**	**5.310**	**68**	**12**	**-8**	**1**	**5.383**	**5.980**	**13.513**	**157**	**13.670**

IN MIO. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen						Erwirtschaftete Ergebnisse	**Eigenkapital der Konzernaktionäre**	Anteile Fremder am Kapital	**Summe Eigenkapital**
		Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere [1]	Marktbewertung Cashflow-Hedges [1]	Sonstige Veränderungen	**Summe Rücklagen**				
Stand am 01.01.2009	2.150	5.310	-119	-5	-104	4	**5.086**	4.782	**12.018**	137	**12.155**
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	**0**	0	**0**	0	**0**
- Kapitalherabsetzung	0	0	0	0	0	0	**0**	0	**0**	0	**0**
- Minderung Kapitalrücklagen	0	0	0	0	0	0	**0**	0	**0**	0	**0**
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	**0**	0	**0**	-1	**-1**
+/- Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	0	**0**	5	**5**	1	**6**
+/- Gesamtergebnis	**0**	**0**	**18**	**2**	**1**	**0**	**21**	**545**	**566**	**2**	**568**
Ergebnis	0	0	0	0	0	0	**0**	545	**545**	2	**547**
Währungsänderungen	0	0	18	0	0	0	**18**	0	**18**	0	**18**
Latente Steuern	0	0	0	0	0	0	**0**	0	**0**	0	**0**
Marktbewertung	0	0	0	2	1	0	**3**	0	**3**	0	**3**
Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	0	0	0	0	0	0	**0**	0	**0**	0	**0**
Stand am 30.06.2009	**2.150**	**5.310**	**-101**	**-3**	**-103**	**4**	**5.107**	**5.332**	**12.589**	**139**	**12.728**

[1] Eigenkapitalposition enthält latente Steuern

SEGMENTINFORMATIONEN NACH GESCHÄFTSSEGMENTEN

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni IN MIO. €	DB Bahn Fernverkehr		DB Bahn Regio [6]		DB Bahn Stadtverkehr [6]		DB Schenker Rail		DB Schenker Logistics	
	2010	2009	**2010**	2009	**2010**	2009	**2010**	2009	**2010**	2009
Segmenterlöse										
externe Umsatzerlöse	1.765	1.662	3.716	3.742	618	608	2.138	1.782	6.724	5.460
interne Umsatzerlöse	63	67	37	40	16	9	130	117	22	17
Umsatzerlöse gesamt	1.828	1.729	3.753	3.782	634	617	2.268	1.899	6.746	5.477
externe übrige Segmenterlöse	96	66	74	112	17	21	116	124	53	56
interne übrige Segmenterlöse	22	23	53	53	1	19	21	18	0	1
Summe Segmenterlöse	1.946	1.818	3.880	3.947	652	657	2.405	2.041	6.799	5.534
Segmentergebnis (EBIT)	115	53	420	468	27	55	-19	-127	104	37
Bereinigung Sondereffekte [1]	-35	4	0	-12	0	0	0	6	6	0
Bereinigtes Segmentergebnis (EBIT bereinigt) [1]	80	57	420	456	27	55	-19	-121	110	37
EBITDA	296	233	665	712	62	93	127	3	191	121
EBITDA bereinigt [1]	261	237	665	700	62	93	127	9	197	121
Zinsergebnis										
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0
Übriges Finanzergebnis										
Ergebnis vor Ertragsteuern										
Ertragsteuern										
Ergebnis										
Segmentvermögen [2], [3]	2.474	2.770	5.610	5.977	510	545	4.587	4.087	5.469	4.856
Anteile an At-Equity-Beteiligungen [2]	0	0	16	15	2	2	100	107	11	10
Gesamtvermögen [2]	2.474	2.770	5.626	5.992	512	547	4.687	4.194	5.480	4.866
davon Goodwill	(0)	(0)	(18)	(18)	(5)	(5)	(461)	(334)	(1.092)	(974)
Segmentschulden [2], [3]	982	918	2.392	2.067	216	219	1.512	1.289	2.511	2.275
Segment-Gesamtinvestitionen	13	21	115	280	22	22	152	180	61	94
Anlagenzugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	0	0	0	5	8	0	9
Anlagenzugänge aus Brutto-Investitionen	13	21	115	280	22	22	147	172	61	85
Erhaltene Investitionszuschüsse	0	0	-10	-17	-4	-1	0	0	0	0
Netto-Investitionen	13	21	105	263	18	21	147	172	61	85
Planmäßige Abschreibungen [4]	181	180	243	242	35	38	143	130	87	84
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen [4]	0	0	2	2	0	0	3	0	0	0
Mitarbeiter [5]	15.312	15.094	29.100	28.794	8.992	8.920	33.492	28.855	57.379	58.355

[1] Die Bereinigung betrifft die Erträge beziehungsweise Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten sowie wesentliche Sondersachverhalte.

[2] Das Segmentvermögen, die Anteile an assoziierten Unternehmen und die Segmentverbindlichkeiten werden zum Abschlussstichtag angegeben, die übrigen Positionen werden zeitraumbezogen ausgewiesen.

[3] Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentschulden zugerechnet.

Informationen nach Regionen für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni IN MIO. €	
Externe Umsatzerlöse	
Segmentvermögen [1]	
davon langfristige Vermögenswerte [1]	

[1] Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag

	DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		DB Dienstleistungen		Beteiligungen/ Sonstige		**Summe Segmente**		Konsolidierung [6]		**Insgesamt**	
	2010	2009	**2010**	2009	**2010**	2009	**2010**	2009	**2010**	**2009**	**2010**	2009	**2010**	**2009**
	395	349	200	192	49	47	497	430	**16.102**	**14.272**	0	0	**16.102**	**14.272**
	1.803	1.777	324	320	508	528	1.085	1.060	**3.988**	**3.935**	-3.988	-3.935	**0**	**0**
	2.198	2.126	524	512	557	575	1.582	1.490	**20.090**	**18.207**	-3.988	-3.935	**16.102**	**14.272**
	259	913	50	47	119	107	193	198	**977**	**1.644**	0	0	**977**	**1.644**
	93	82	9	8	757	671	799	831	**1.755**	**1.706**	-1.755	-1.706	**0**	**0**
	2.550	3.121	583	567	1.433	1.353	2.574	2.519	**22.822**	**21.557**	-5.743	-5.641	**17.079**	**15.916**
	237	847	123	125	74	39	-185	-220	**896**	**1.277**	-21	-117	**875**	**1.160**
	0	-604	0	2	0	18	0	22	**-29**	**-564**	0	75	**-29**	**-489**
	237	243	123	127	74	57	-185	-198	**867**	**713**	-21	-42	**846**	**671**
	708	1.296	184	188	149	126	-119	-156	**2.263**	**2.616**	-37	-133	**2.226**	**2.483**
	708	692	184	190	149	144	-119	-134	**2.234**	**2.052**	-37	-58	**2.197**	**1.994**
													-487	**-430**
	0	0	0	0	0	0	3	1	**6**	**2**	0	0	**6**	**2**
													-25	**32**
													369	**764**
													23	**-217**
													392	**547**
	21.625	21.893	3.216	3.219	1.220	1.250	4.887	4.116	**49.598**	**48.713**	-666	-248	**48.932**	**48.465**
	1	1	0	0	0	0	271	225	**401**	**360**	0	0	**401**	**360**
	21.626	21.894	3.216	3.219	1.220	1.250	5.158	4.341	**49.999**	**49.073**	-666	-248	**49.333**	**48.825**
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(12)	(13)	**(1.588)**	**(1.344)**	(0)	(0)	**(1.588)**	**(1.344)**
	2.549	2.645	409	360	634	653	5.907	6.604	**17.112**	**17.030**	18.551	19.067	**35.663**	**36.097**
	1.921	1.594	136	104	51	55	52	63	**2.523**	**2.413**	-16	-20	**2.507**	**2.393**
	0	0	0	0	0	0	0	0	**5**	**17**	0	0	**5**	**17**
	1.921	1.594	136	104	51	55	52	63	**2.518**	**2.396**	-16	-20	**2.502**	**2.376**
	-1.521	-1.349	-89	-65	0	0	-13	-21	**-1.637**	**-1.453**	0	0	**-1.637**	**-1.453**
	400	245	47	39	51	55	39	42	**881**	**943**	-16	-20	**865**	**923**
	472	484	61	63	75	86	66	64	**1.363**	**1.371**	-16	-16	**1.347**	**1.355**
	-1	-35	0	0	0	1	0	0	**4**	**-32**	0	0	**4**	**-32**
	40.225	40.872	4.654	4.634	24.521	24.858	26.008	26.391	**239.683**	**236.773**	0	0	**239.683**	**236.773**

[4] Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

[5] Die Mitarbeiterzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).

[6] Vorjahreszahlen angepasst

	Inland		Übriges Europa		Nordamerika		Asien/Pazifik		Übrige Welt		Überleitung		**Insgesamt**	
	2010	2009	**2010**	2009	**2010**	2009	**2010**	2009	**2010**	2009	**2010**	2009	**2010**	**2009**
	10.480	9.801	3.635	2.973	814	679	969	678	204	141	0	0	**16.102**	**14.272**
	41.575	41.882	4.650	3.982	556	430	1.362	1.093	159	125	630	953	**48.932**	**48.465**
	(36.304)	(37.318)	(2.683)	(2.269)	(216)	(193)	(675)	(580)	(34)	(29)	(-625)	(-580)	**(39.287)**	**(39.809)**

ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

GRUNDLAGEN UND METHODEN

Der ungeprüfte verkürzte Zwischenabschluss zum 30. Juni 2010 wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Der IAS 34 (Interim Financial Reporting) wurde beachtet. Die dem Konzernabschluss 2009 zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden für den vorliegenden Zwischenabschluss stetig angewendet.

Die folgenden neuen Standards, Interpretationen und Änderungen der IAS/IFRS-Standards sind innerhalb des Berichtszeitraums verpflichtend anzuwenden. Zu den Erläuterungen verweisen wir auf den Abschnitt »Grundlagen der Abschlusserstellung« im Geschäftsbericht 2009.

- *IAS 27: Konzern- und separate Einzelabschlüsse (überarbeitet Januar 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2009)*
- *IAS 39: Änderung von IAS 39 Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung: Geeignete Grundgeschäfte (überarbeitet Juli 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2009)*
- *IFRS 1: Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards (überarbeitet November 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2009)*
- *IFRS 1: Änderung des IFRS 1 Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards: Zusätzliche Ausnahmen für erstmalige Anwender (überarbeitet Juli 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2010)*
- *IFRS 2: Änderung von IFRS 2 Anteilsbasierte Vergütung: Anteilsbasierte Vergütungen mit Barausgleich durch ein Unternehmen der Gruppe (überarbeitet Juni 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2010)*
- *IFRS 3: Unternehmenszusammenschlüsse (überarbeitet Januar 2008; anzuwenden für Unternehmenszusammenschlüsse mit Erwerbszeitpunkten ab 1. Juli 2009)*
- *Improvements to IFRS 2009: Improvements to IFRS (veröffentlicht April 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2010)*
- *IFRIC 12: Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen (veröffentlicht November 2006; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 29. März 2009)*
- *IFRIC 15: Verträge über die Errichtung von Immobilien (veröffentlicht Juli 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2010)*
- *IFRIC 16: Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb (veröffentlicht Juli 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 30. Juni 2009)*
- *IFRIC 17: Sachdividenden an Eigentümer (veröffentlicht November 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. November 2009)*
- *IFRIC 18: Übertragung von Vermögenswerten durch einen Kunden (veröffentlicht Januar 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. November 2009)*

VERÄNDERUNGEN IN DER SEGMENTZUORDNUNG

Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurden die S-Bahn Berlin GmbH und die S-Bahn Hamburg GmbH, die bisher dem Segment DB Bahn Stadtverkehr zugeordnet waren, dem Segment DB Bahn Regio zugeordnet. Die Vorjahresbeträge wurden entsprechend angepasst. Weitere vorgenommene Veränderungen in der Segmentzuordnung waren unwesentlich.

VERÄNDERUNGEN IM KONZERN

Der Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns hat sich wie folgt entwickelt:

ANZAHL	Inland 2010	Ausland 2010	**Insgesamt 2010**
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN			
Stand zum 01.01.	184	395	**579**
Zugänge	0	3	**3**
Zugänge aus Änderungen der Einbeziehungsart	0	2	**2**
Abgänge	1	13	**14**
Abgänge aus Änderungen der Einbeziehungsart	1	0	**1**
Stand zum 30.06.	**182**	**387**	**569**

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um zwei im Berichtszeitraum neu gegründete Gesellschaften und um einen Anteilserwerb.

Die Zugänge aus der Änderung der Einbeziehungsart betreffen den Erwerb weiterer Anteile an der NordCargo S.r.l, Mailand/Italien, die bisher at Equity bilanziert wurde, sowie eine Gesellschaft, die bisher zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert wurde.

Die bedeutsamste Transaktion wird nachfolgend erläutert:

- Am 11. Januar 2010 hat DB Schenker Rail ihre Anteile an der italienischen Güterbahn NordCargo S.r.l um weitere 11 % erhöht und hält jetzt 60 % der Anteile. NordCargo fährt jährlich rund 7.000 Züge und absolviert rund 1,4 Mio. Zugkilometer. Die Gesellschaft ist verantwortlich für die Traktion in internationalen Verbindungen entlang der adriatischen und der tyrrhenischen Küsten zwischen Mailand und Neapel. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab Januar 2010 im Segment DB Schenker Rail.

Nachfolgend werden die Anschaffungskosten und der beizulegende Zeitwert des erworbenen Nettovermögens dargestellt. Die Kaufpreisallokation wurde gemäß IFRS 3 vorgenommen. Die Ermittlung des Firmenwerts ergibt sich wie folgt:

IN MIO. €	**NordCargo**
KAUFPREIS	
Geleistete Anzahlungen	5
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	0
+ Direkt zurechenbare Kosten	0
Gesamter Kaufpreis	**5**
– Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	1
Firmenwert	**4**

Vom gesamten Kaufpreis entfallen auf den Berichtszeitraum 1,6 Mio. €.

Der Firmenwert wird maßgeblich durch die für den Zeitraum nach Erwerb erwarteten Synergieeffekte substanziiert. Darüber hinaus entfällt ein erheblicher Teil auf nach IFRS 3 nicht ansatzfähige Vermögenswerte, insbesondere den Mitarbeiterstamm sowie das künftige Umsatzpotenzial.

Kaufpreisallokation NordCargo S.r.l

Das erworbene Nettovermögen einschließlich der Anpassungen der Vermögenswerte und Schulden nach IFRS 3 wird nachfolgend dargestellt:

IN MIO. €	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	0	0	0
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	13	0	13
Flüssige Mittel	0	0	0
Aktive latente Steuern	1	0	1
Vermögenswerte	**14**	**0**	**14**
Finanzschulden	0	0	0
Übrige Verbindlichkeiten	11	0	11
Pensionsverpflichtungen	1	0	1
Sonstige Rückstellungen	0	0	0
Passive Abgrenzung	0	0	0
Passive latente Steuern	0	0	0
Schulden	**12**	**0**	**12**
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	(0)	(0)	(0)
Fremdanteil	1	0	1
Nettovermögen	**1**	**0**	**1**
Anteil des DB-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	0	0	0
Erworbenes Nettovermögen	**1**	**0**	**1**
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	5	0	5
– Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	0	0	0
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	**5**	**0**	**5**

Wesentliche Anpassungen der Vermögenswerte und Schulden haben sich nicht ergeben.

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um acht Verschmelzungen sowie um sechs Liquidationen.

Der Abgang aus der Änderung der Einbeziehungsart betrifft eine Gesellschaft, die ab dem 1. Januar 2010 als Joint Venture bilanziert wird.

Die folgende Übersicht zeigt zusammengefasst die wesentlichen Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus den gegenüber dem Vorjahreszeitraum eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises:

IN MIO. €	**DB-Konzern 1. Januar bis 30. Juni 2010**	**Davon aus Konsolidierungskreis-zugängen**	Beträge für Konsolidierungskreis-abgänge
Umsatzerlöse	16.102	(141)	-1
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.019	(3)	0
Gesamtleistung	17.121	(144)	-1
Sonstige betriebliche Erträge	977	(7)	0
Materialaufwand	-8.816	(-83)	1
Personalaufwand	-5.443	(-52)	0
Abschreibungen	-1.351	(-15)	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.613	(-15)	0
Operatives Ergebnis (EBIT)	**875**	**(-14)**	**0**
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	6	(0)	0
Zinsergebnis	-487	(-4)	0
Übriges Finanzergebnis	-25	(0)	0
Finanzergebnis	**-506**	**(-4)**	**0**
Ergebnis vor Ertragsteuern	**369**	**(-18)**	**0**
Ertragsteuern	23	(1)	0
Ergebnis	**392**	**(-17)**	**0**

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 141 Mio. € betreffen im Wesentlichen mit 110 Mio. € die im Vorjahr erworbene DB Schenker Rail Polska.

EVENTUALFORDERUNGEN, EVENTUALSCHULDEN UND BÜRGSCHAFTSVERPFLICHTUNGEN

Eventualforderungen bestanden zum 30. Juni 2010 in Höhe von 52 Mio. € (zum 31. Dezember 2009: 62 Mio. €, zum 30. Juni 2009: 59 Mio. €) und umfassen überwiegend einen Rückforderungsanspruch auf Erstattung geleisteter Baukostenzuschüsse, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Abschlussstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

IN MIO. €	**30.06.2010**	31.12.2009	30.06.2009
Eventualschulden aus			
der Begebung und Übertragung von Wechseln	2	2	0
der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	0	1	0
Gewährleistungsverpflichtungen	2	2	0
Sonstige Eventualschulden	118	113	102
Insgesamt	**122**	**118**	**102**

In den sonstigen Eventualschulden sind unter anderem Risiken aus Rechtsstreitigkeiten berücksichtigt, die aufgrund der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit von weniger als 50 % nicht als Rückstellungen bilanziert wurden.

Darüber hinaus bestanden zum 30. Juni 2010 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften in Höhe von 144 Mio. € (zum 31. Dezember 2009: 128 Mio. €, zum 30. Juni 2009: 136 Mio. €); diese betreffen im Wesentlichen hingegebene Zollbürgschaften ausländischer Schenker-Gesellschaften. Weiterhin dienten Sachanlagen mit Buchwerten in Höhe von 108 Mio. € (zum 31. Dezember 2009: 131 Mio. €, zum 30. Juni 2009: 172 Mio. €) der Besicherung von Krediten, hauptsächlich der EUROFIMA (Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial), Basel/Schweiz, an die DB AG; dies betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge, die bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Schenker Rail im Einsatz sind.

Das wegen des Verdachts wettbewerbsbeschränkender Absprachen im Bereich der Land-, See- und Luftfracht durch die Europäische Kommission, das US-Justizministerium sowie weitere nationale Kartellbehörden eingeleitete Ermittlungsverfahren gegen die Speditionsbranche dauert an. Am 9. Februar 2010 hat die EU-Kommission der DB AG sowie vier Tochtergesellschaften die Mitteilungen der Beschwerdepunkte zugestellt. Dazu hat die DB AG am 23. April 2010 Stellung genommen. Mit einem Abschluss aller Verfahren ist frühestens im Jahr 2011 zu rechnen. Eine in den USA erhobene Schadenersatzsammelklage wurde im Jahr 2009 vergleichsweise beigelegt; die Genehmigung des Vergleichs durch das zuständige Gericht steht noch aus. Zum aktuellen Zeitpunkt sind wir noch nicht in der Lage, die Höhe potenzieller Bußgelder abzuschätzen. Die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen außerhalb der USA lässt sich nicht ausschließen.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Die Investitionsausgaben, für die zum Bilanzstichtag vertragliche Verpflichtungen bestehen, für die aber noch keine Gegenleistung erbracht wurde, setzen sich wie folgt zusammen:

IN MIO. €	**30.06.2010**	31.12.2009	30.06.2009
Bestellobligo für den Erwerb von			
Sachanlagevermögen	6.928	6.280	6.711
Immateriellen Vermögenswerten	2	2	2
Ausstehende Einlagen	354	317	308
Insgesamt	**7.284**	**6.599**	**7.021**

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen resultiert im Wesentlichen aus der Beschaffung neuer Fahrzeuge sowie einem gestiegenen erwarteten Investitionsvolumen insbesondere aus Bauvorhaben bei der DB Netz AG.

Die ausstehenden Einlagen betreffen mit 354 Mio. € (zum 31. Dezember 2009: 317 Mio. €, zum 30. Juni 2009: 308 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA. Hiervon hat die EUROFIMA 82 Mio. € abgefordert unter der aufschiebenden Bedingung, dass ein in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten die Vereinbarkeit mit EU-Wettbewerbsrecht und Beihilferecht aufzeigt. Die Veränderung zum Vorjahresausweis resultiert aus Währungskurseffekten.

BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Wesentliche wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und der Bundesrepublik Deutschland betreffen Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund aus gewährten Darlehen (Barwert: 2.852 Mio. €, zum 31. Dezember 2009: 3.276 Mio. €, zum 30. Juni 2009: 3.168 Mio. €). Darüber hinaus bestehen Leistungsbeziehungen aus den an den Bund gezahlten Entgelten im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamten sowie Kostenerstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich sowie aus erhaltenen Investitionszuschüssen. Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betreffen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen beziehungsweise Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der DB AG bei der EUROFIMA. Im ersten Halbjahr 2010 hat die DB AG ein weiteres Darlehen über 200 Mio. € von der EUROFIMA aufgenommen.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Im ersten Halbjahr 2010 wurde eine fällig gewordene Anleihe der Deutschen Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, über 1,0 Mrd. € getilgt und eine weitere Anleihe über 500 Mio. € mit einer Laufzeit über zehn Jahre und mit einem Kupon von 3,50 % verzinslich begeben.

Der Konzern beabsichtigt, das britische Verkehrsunternehmen Arriva plc zu einem Preis von 775 britischen Pence je Aktie zu übernehmen. Vorbehaltlich der Freigabe durch die zuständigen Kartellbehörden ist der Vollzug der Transaktion für Ende August 2010 geplant. Arriva plc ist mit Zug- und Busverkehren außer in Großbritannien in elf weiteren europäischen Ländern, darunter Deutschland, vertreten. Das Unternehmen erzielte 2009 einen Umsatz von rund 3,15 Mrd. GBP und beschäftigte 42.300 Mitarbeiter.

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Im Juli 2010 hat die Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, eine weitere Anleihe über 500 Mio. € mit einer Laufzeit über 15 Jahre und mit einem Kupon von 3,75 % verzinslich begeben.

Berlin, den 20. Juli 2010

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Kontaktinformationen

INVESTOR RELATIONS

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin

Telefon: 030.2 97-6 40 31
Telefax: 030.2 97-6 40 36
E-Mail: ir@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/ir

Dieser Zwischenbericht wurde am 28. Juli 2010 veröffentlicht und ist auch im Internet unter www.deutschebahn.com/zb-online abrufbar.

Die Zwischen- und Geschäftsberichte des Deutsche Bahn Konzerns und des DB Mobility Logistics Konzerns sowie der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG erscheinen auch in englischer Sprache.

Die Zwischen- und Geschäftsberichte des Deutsche Bahn Konzerns und des DB Mobility Logistics Konzerns, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG, die Geschäftsberichte der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der DB Schenker Rail Deutschland AG, der DB Station&Service AG und der DB Netz AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar.

KONZERNKOMMUNIKATION

Allgemeine Unternehmenspublikationen, den Wettbewerbsbericht und den Nachhaltigkeitsbericht können Sie im Internet einsehen beziehungsweise bei der Konzernkommunikation bestellen:

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefax: 030.2 97-6 19 19
E-Mail: presse@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Unsere Servicenummer 0180 5 99 66 33 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden.

Dabei gelten folgende Gebühren: für Anrufe aus dem deutschen Festnetz 14 ct/Min., Tarif bei Mobilfunk maximal 42 ct/Min.

Finanztermine

31. MÄRZ 2011

Bilanzpressekonferenz, Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2010

IMPRESSUM

REDAKTION DEUTSCHE BAHN AG, INVESTOR RELATIONS
PRODUKTIONSKOORDINATION MENTOR WERBEBERATUNG, KELKHEIM
GESTALTUNG STUDIO DELHI, MAINZ
DTP MEDIENHAUS:FRANKFURT, FRANKFURT AM MAIN
DRUCK COLORDRUCK LEIMEN, LEIMEN
LEKTORAT ADVERTEXT, DÜSSELDORF
BILDNACHWEIS MAX LAUTENSCHLÄGER

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com