



# Deutsche Bahn AG **Lagebericht und Jahresabschluss 2011**



# INHALT

|    |                                   |
|----|-----------------------------------|
| 02 | VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN |
| 07 | LAGEBERICHT                       |
| 50 | JAHRESABSCHLUSS                   |
| 86 | BERICHT DES AUFSICHTSRATS         |
| U3 | IMPRESSUM                         |

## VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2011 war für den DB-Konzern ein sehr gutes Jahr. Wir haben gemeinsam einen Rekordumsatz von 37,9 Milliarden Euro erwirtschaftet und liegen damit mehr als 10 Prozent über dem Vorjahr. Wir haben unseren Kunden Tag für Tag bewiesen, dass wir bei Service und Qualität in die Offensive gehen. Wir haben große Infrastrukturprojekte umgesetzt. Wir haben sowohl im Regionalverkehr als auch im Schienengüterverkehr neue Märkte erschlossen. Und wir haben nicht zuletzt fast 10.000 neue Kollegen und rund 3.600 neue Auszubildende begrüßt und in unsere Familie integriert.

Dies alles ist eine enorme Teamleistung. Dafür gebührt all unseren über 295.000 Mitarbeitern der Dank des gesamten Konzernvorstands. Unser Dank gilt ebenso unseren Kunden und Partnern, die uns auch im Jahr 2011 auf unserem Weg, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden, ihr Vertrauen geschenkt haben.

Dieses Vertrauen ist die Basis für eine erfolgreiche Bilanz 2011. Zu unserem Umsatzrekord hat unser neues Geschäftsfeld DB Arriva akquisitionsbedingt rund 2 Milliarden Euro beigetragen. Aber auch auf vergleichbarer Basis liegen wir mit einem Umsatz von 35,9 Milliarden Euro deutlich über dem Vorkrisenjahr 2008 und 4,3 Prozent über dem Vorjahreswert. Mit einem bereinigten EBIT in Höhe von 2,3 Milliarden Euro haben wir unser operatives Ergebnis gegenüber 2010 um rund 24 Prozent verbessert.

Der Treiber dieses Wachstums ist vor allem DB Schenker. Der Schienengüterverkehr und die Logistik haben im zurückliegenden Jahr von der guten Konjunkturentwicklung profitiert. Der Personenverkehr, der fast die Hälfte unseres bereinigten EBIT erbracht hat, war auf hohem Niveau stabil, denn alle Geschäftsfelder des Personenverkehrs konnten beim bereinigten EBIT zulegen.



**DR. RÜDIGER GRUBE**  
Vorstandsvorsitzender  
der Deutschen Bahn AG

Für uns bedeutet dieses Ergebnis, dass wir die Folgen der Weltwirtschaftskrise 2008/2009 überwunden haben und sehr gut aufgestellt sind. Gleichzeitig haben wir bereits im Jahr 2011 eine konjunkturelle Abkühlung gespürt. Am deutlichsten zeigt sich die abnehmende Dynamik beim Luftfrachtgeschäft, das zum Jahresende deutlich zurückgegangen ist. Während Experten für das Jahr 2012 derzeit mit einem Weltwirtschaftswachstum von bis zu 2,5 Prozent rechnen, wird für die Euro-Zone kein Wachstum erwartet. Die Unsicherheiten und Risiken bleiben in jedem Fall hoch, und wir müssen uns weiterhin auf eine volatile Entwicklung einstellen.

Im Mittelpunkt unserer Arbeit stehen jedoch der Kunde und unsere Service- und Betriebsqualität. In der Kommunikation mit dem Kunden haben wir ein neues Maß an Offenheit und Transparenz erreicht: Seit September 2011 veröffentlichen wir jeden Monat detailliert die Pünktlichkeitswerte unserer Fern- und Regionalzüge im Internet. Und seit Ende des Jahres nutzen wir Facebook und Twitter, um in kürzester Zeit zu informieren und auf Kundenanliegen reagieren zu können.

Was die Betriebsqualität betrifft, so haben wir allein zur Wintervorbereitung im vergangenen Jahr 70 Millionen Euro investiert und damit zum Beispiel zusätzliche Enteisungsanlagen, Weichenheizungen und Schneeräumfahrzeuge angeschafft. Wir haben neue Züge für den Regionalverkehr bestellt und mit dem Vertrag über den ICx, der ab 2016 im Fernverkehr eine neue Ära einläuten wird, die größte Einzelinvestition in der Geschichte des DB-Konzerns beschlossen. Gleichzeitig haben wir mit der Modernisierung unserer ICE-2-Flotte begonnen.

Auch viele unserer Bahnhöfe sind im vergangenen Jahr komfortabler, schöner und umweltfreundlicher geworden. Wir konnten im Dezember fristgerecht alle Arbeiten im Rahmen der Konjunkturprogramme des Bundes abschließen. Von dem Programm haben rund 2.100 Bahnhöfe in Deutschland profitiert. Mit gleichem Elan setzen wir die Bahnmodernisierung in diesem Jahr fort.

Bei der Schieneninfrastruktur haben wir große Baumaßnahmen umgesetzt. Ein Beispiel für die Maßnahmen im Bestandsnetz war die Modernisierung der Strecke Berlin – Hannover – Bielefeld. In knapp fünf Monaten haben wir hier mehr als 186 Kilometer Schienen, 21 Weichen, rund 130.000 Schwellen und gut 110.000 Tonnen Schotter erneuert. Um die Beeinträchtigungen für die Reisenden möglichst gering zu halten, fanden die Arbeiten jeweils an einem Gleis statt, während der Zugverkehr auf dem anderen Gleis weiterrollte.

Bei den Neubauprojekten war 2011 das Jahr der Tunnel. So gab es beim Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE Nr. 8), der Aus- und Neubaustrecke zwischen Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle und Berlin im vergangenen Jahr allein sechs Tunneldurchschläge. Alle 25 Tunnel der Strecke sind inzwischen in Arbeit. Das VDE Nr. 8 ist ein wichtiges Zukunftsprojekt für den Schienenverkehr in Deutschland und wird die Reisezeit von München nach Berlin auf vier Stunden verkürzen.

Ein weiteres Zukunftsprojekt sind Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm. Hier hat im Juli 2011 der Stresstest die Leistungsfähigkeit des neuen Bahnhofs bestätigt. Im November haben die Baden-Württemberger bei einer Volksabstimmung mit über 58 Prozent klar für die Weiterführung des Projekts gestimmt. Wir setzen nun die Bauarbeiten unter Hochdruck fort, damit die Menschen im Südwesten Deutschlands so bald wie möglich die Vorteile des neuen Bahnhofs nutzen können.

Das Jahr 2011 hat uns auch bei der Erschließung neuer Märkte vorangebracht. So haben wir neue Bus- und Regionalzugverkehre auf Malta und in Schweden aufgenommen. In Stockholm haben wir die bislang größte Nahverkehrsausschreibung Schwedens gewonnen. Die Betriebsaufnahme beginnt in zwei Stufen im August 2012 und im Januar 2013. In Großbritannien haben wir die »Grand Central Railway« gekauft und sind damit nun auch im Bereich der eigenwirtschaftlichen Schienenverkehre (»Open Access Operations«) aktiv.

Im Schienengüterverkehr bieten wir erstmals zwischen London und dem europäischen Festland Verkehre mit kontinentaleuropäischen Lademaßen an, zum Beispiel nach Breslau. Die Nachfrage ist sehr groß und wir planen weitere Direktverbindungen von London aus.

Wir haben im Jahr 2011 wichtige Entscheidungen getroffen, um unsere gute Wettbewerbsposition im Markt zu verteidigen. Dabei werden neben der Kundenorientierung und der Wirtschaftlichkeit auch soziale und ökologische Aspekte immer wichtiger, um den Erfolg des Unternehmens nachhaltig zu sichern. So haben wir einen Vertrag über die Lieferung von jährlich rund 900 Millionen Kilowattstunden Strom aus Wasserkraft abgeschlossen, beziehen Strom aus inzwischen drei Windparks und haben den Bau des ersten Hybridkraftwerks unterstützt. Wir werden dieses Engagement für erneuerbare Energien und die Reduzierung unserer spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen in den nächsten Jahren konsequent ausbauen. Unser Ziel ist es, Vorreiter beim Thema Umwelt zu sein. So haben wir zum Beispiel beschlossen, dass wir bis 2020 mindestens 35 Prozent erneuerbare Energien einsetzen wollen.

Genauso konsequent werden wir unser Arbeitgeberimage verbessern. Die Ansatzpunkte sind vielfältig; erste Schritte im Jahr 2011 waren zum Beispiel die Einführung einer befristeten Auszeit für Führungskräfte oder die Entscheidung zur Erhöhung des Frauenanteils bei Mitarbeitern und Führungskräften. Wir stehen vor der Aufgabe, jedes Jahr 5.000 bis 7.000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einzustellen. Wir brauchen Mitarbeiter, die mit Begeisterung für die DB und unsere Kunden arbeiten. Denn nur mit begeisterten Mitarbeitern gewinnen wir zufriedene Kunden.

Unser Anspruch ist es, Ökonomie, Soziales und Ökologie in Einklang zu bringen. Dies ist unternehmerisch eine große Herausforderung, aber wir sind überzeugt, dass es der richtige Weg ist, um dem DB-Konzern nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Anerkennung zu sichern.

Herzlichst

Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Rüdiger Grube', written over a horizontal line.

Dr. Rüdiger Grube  
Vorstandsvorsitzender  
der Deutschen Bahn AG

# LAGEBERICHT

|    |                                                                      |
|----|----------------------------------------------------------------------|
| 08 | ÜBERBLICK                                                            |
| 09 | STRATEGIE                                                            |
| 14 | GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN                                     |
| 28 | ERTRAGSLAGE                                                          |
| 29 | FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE                                            |
| 31 | NACHHALTIGKEIT                                                       |
| 35 | WEITERE INFORMATIONEN                                                |
| 38 | RISIKOBERICHT                                                        |
| 44 | BERICHT DES VORSTANDS ÜBER BEZIEHUNGEN<br>ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN |
| 44 | NACHTRAGSBERICHT                                                     |
| 45 | PROGNOSEBERICHT                                                      |

## ÜBERBLICK

::: POSITIVE UMFELDBEDINGUNGEN FÜR DEN DB-KONZERN

::: GUTE ENTWICKLUNG DER TOCHTERUNTERNEHMEN FÜHRT ZU GESTIEGENEM BETEILIGUNGSERGEBNIS

::: ERTRAGSLAGE IM BERICHTSJAHR IN SUMME KAUM DURCH SONDEREFFEKTE BELASTET

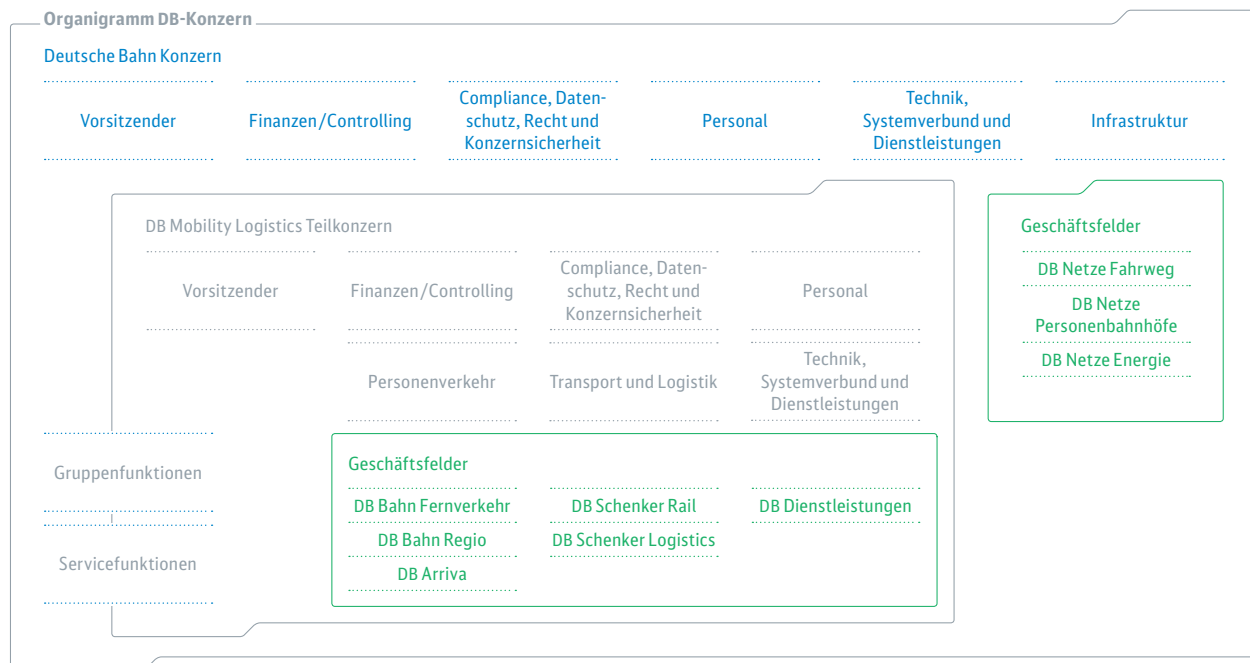
Die Deutsche Bahn AG (DB AG) ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht und hat entsprechend eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat. Das Geschäftsportfolio des von der DB AG geführten Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) umfasst neun Geschäftsfelder.

Seit der im Jahr 2008 erfolgten Umstrukturierung führt die DB AG die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind unter der Führung der 100-prozentigen Tochtergesellschaft DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) gebündelt. DB AG und DB ML AG haben im DB-Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding. Zur Sicherstellung einer integrierten Konzernführung werden die Sitzungen des Vorstands der DB AG in der Regel gemeinsam mit den Sitzungen des Vorstands der DB ML AG durchgeführt. Die operativen Geschäftsaufgaben werden von den Geschäftsfel-

dern wahrgenommen. Vervollständigt wird die Konzernstruktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen, die teilweise von der DB AG und teilweise von der DB ML AG erbracht werden.

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wird über das Beteiligungsergebnis maßgeblich durch die Entwicklung des DB-Konzerns geprägt. In einem anhaltend dynamischen, wenn auch sich im Jahresverlauf abschwächenden *wirtschaftlichen Umfeld* <sup>1</sup> konnte der DB-Konzern im Geschäftsjahr 2011 erneut teils deutliche Volumenzuwächse erzielen und damit seinen Wachstumskurs fortsetzen. Dies gilt insbesondere für den Europäischen Landverkehr, den Schienengüterverkehr und die Seefracht.

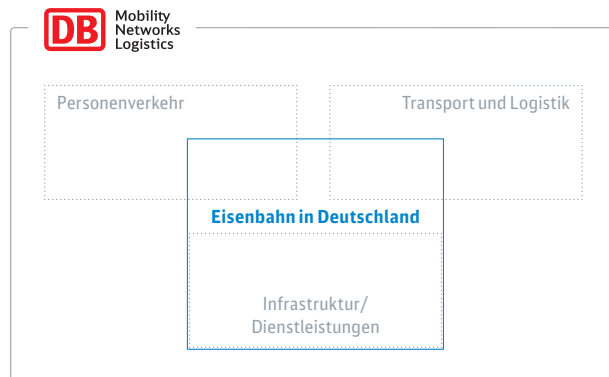
Auch die DB AG konnte an dieser positiven Entwicklung des DB-Konzerns partizipieren. Sondereffekte hatten in Summe keine nennenswerten Effekte auf die *Ertragslage* <sup>2</sup>. Im Ergebnis stiegen die Beteiligungserträge und das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit spürbar an.



<sup>1</sup> Seite 15ff., <sup>2</sup> Seite 28

## STRATEGIE

- ::: STÄRKUNG UND AUSBAU UNSERER MARKTPPOSITIONEN IM FOKUS
- ::: NACHHALTIGKEIT ALS BASIS FÜR LANGFRISTIGEN ERFOLG
- ::: KLARE STRATEGISCHE AUSRICHTUNG IN DEN OPERATIVEN BEREICHEN



### Stärkung und Ausbau unserer Marktpositionen im Fokus

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

Der DB-Konzern ist in allen Segmenten des Verkehrsmarkts (Personenverkehr, Infrastruktur sowie Transport und Logistik) erfolgreich tätig und erbringt dabei nationale und internationale Dienstleistungen. Wir agieren weltweit und sind in über 130 Ländern vertreten. Unser Ziel ist es, mit der Qualität unserer Leistungen Kunden zu überzeugen und unsere Ertrags- und Finanzkraft weiter zu verbessern.

Im Personenverkehr wollen wir unsere starke Marktstellung in Deutschland langfristig aufrechterhalten und in Europa dauerhaft stärken. Mit der Übernahme von Arriva im Jahr 2010 hat der europäische Personenverkehrsmarkt für uns noch stärker an Bedeutung gewonnen.

Eine wichtige strategische Perspektive für die Schiene ergibt sich aus der sukzessiven Markttöffnung in Europa: Im Schienenpersonenfernverkehr ist der Markt für grenzüberschreitende Verkehre seit dem Jahr 2010 grundsätzlich geöffnet. Die sich daraus ergebenden Wachstumschancen wollen wir durch eigene wettbewerbsfähige Angebote sowie in Partnerschaften mit anderen Bahnen ausschöpfen. Gemeinsam mit anderen Bahnen und der Industrie wollen wir zudem die technische Standardisierung weiter vorantreiben, um damit insbesondere eine europaweite Vereinheitlichung von Schnittstellen und Prozessen zwischen Infrastruktur und Transporteuren zu erreichen.

Im Regional- und Stadtverkehr werden europaweit zunehmend Verkehre ausgeschrieben. Davon wollen wir künftig weiterhin profitieren. Seit der Übernahme von Arriva sind wir im Regionalverkehr in zwölf europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren erfolgreich vertreten und verfügen damit über gute Ausgangspositionen für weiteres Wachstum.

Auch im Bereich Transport und Logistik haben wir uns auf aktuelle und zukünftige Marktanforderungen frühzeitig strategisch eingestellt. DB Schenker Logistics steht hier für unsere internationale logistische Leistungsfähigkeit. Durch ein umfassendes, international ausgerichtetes Angebotsportfolio in der weltweiten Luft- und Seefracht und der Kontraktlogistik sowie durch ein dichtes Netzwerk im europäischen Landverkehr nutzen wir die Chancen in wachstumsstarken Märkten. Indem wir im Landverkehr leistungsstarke und internationale Logistiknetzwerke ausbauen, sichern wir den Kundenkontakt und eröffnen neue Wachstumschancen. Hiervon profitiert auch der Schienengüterverkehr – etwa über resultierende intermodale Transportketten und Synergieeffekte.

Infolge weiter zunehmender Internationalisierung sowie grenzüberschreitender Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen in den Märkten unserer Kunden steigt die Nachfrage nach internationalen Logistikangeboten. Diesen Herausforderungen stellen wir uns mit intermodalen Transportketten und integrierten Angebots- und Branchenlösungen. Der europäische Markt im Schienengüterverkehr ist seit dem Jahr 2007 liberalisiert. Hier bedienen wir alle relevanten Achsen und sind mit eigenen Tochtergesellschaften oder Partnerschaften in allen wesentlichen Ländern Europas aktiv.

In Deutschland übernehmen wir mit unserer integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene, da wir zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur sind. Wir wollen den Verkehrsträger Schiene weiterentwickeln und damit die für den Standort Deutschland wichtige Verkehrsinfrastruktur stärken. Zudem schaffen wir die Voraussetzungen, um die wachsenden Verkehrsströme in Europa bewältigen zu können. Dazu kümmern wir uns neben Schienennetz und Personenbahnhöfen auch um die Energieversorgung der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland.

Unser Know-how ist weltweit zunehmend bei der Realisierung von Schienenprojekten gefragt. Mit unserem Tochterunternehmen DB International beteiligen wir uns in verschiedenen Funktionen an Bahnprojekten und exportieren unser Wissen über den Aufbau und Betrieb von leistungsstarken und hochvernetzten Verkehrssystemen in alle Welt.

## Nachhaltigkeit als Basis für langfristigen Erfolg

Sowohl während als auch nach der Wirtschafts- und Finanzkrise der Jahre 2008 und 2009 konnten wir uns besser behaupten als die meisten unserer Wettbewerber. Die erfolgreiche Krisenbewältigung hat jedoch nur für eine temporäre Entlastung gesorgt: Wir stehen unverändert vor vielfältigen Herausforderungen. Auf den Finanzmärkten herrschen weiterhin starke Volatilität und Unsicherheit. Der deutliche Anstieg der Verschuldung europäischer Staaten wird den Konsolidierungsdruck weiter erhöhen und dadurch zu potenziellen Engpässen bei der Bereitstellung öffentlicher Gelder für den Verkehr führen. Die für uns relevanten Megatrends – Globalisierung, Liberalisierung, Klimawandel und Ressourcenverknappung sowie demografischer Wandel – haben dabei nach wie vor uneingeschränkte Gültigkeit und nehmen an Dynamik teilweise noch zu.

Zunehmende Globalisierung und Liberalisierung steigern die Nachfrage insbesondere nach intelligent vernetzten, grenzüberschreitenden und ressourcenoptimalen Verkehrskonzepten. Damit verknüpfte positive Wachstums- und Renditeaussichten machen einen weiteren Anstieg der Wettbewerbsintensität wahrscheinlich. Diesen Entwicklungen werden wir gut gerüstet begegnen.

Der Klimawandel und die Verknappung natürlicher Ressourcen setzen sich in erhöhtem Tempo fort. Für einen Beitrag zum Klimaschutz gerät dabei der Verkehrssektor zunehmend ins Blickfeld der Öffentlichkeit. Begleitend ist sowohl bei Unternehmen als auch bei Verbrauchern ein gestiegenes Umweltbewusstsein feststellbar und damit ein erhöhter Bedarf an umweltfreundlichen Produkten. Hier sehen wir in Zukunft ein wesentliches Handlungsfeld.

Der demografische Wandel führt zu erheblichen Veränderungen in der Bevölkerungs- und Altersstruktur der Gesellschaft. Auf der einen Seite ist eine starke Zunahme der Weltbevölkerung in den Entwicklungs- und Schwellenländern zu

beobachten, die – insbesondere in Städten – nach zukunftsweisenden Mobilitätslösungen verlangt. Auf der anderen Seite muss sich die westliche Welt auf eine alternde Bevölkerung einstellen, womit ein bereits heute stark spürbarer Mangel an qualifizierten Arbeitskräften einhergeht. Allein in Deutschland benötigt der DB-Konzern beispielsweise künftig jährlich rund 5.000 bis 7.000 neue qualifizierte Mitarbeiter. Die zunehmende Verknappung an Arbeitskräften mit einer Entwicklung hin zu einem Arbeitnehmermarkt erfordert nicht nur Anstrengungen bei der Personalgewinnung, sondern rückt auch die Bindung der Mitarbeiter an das Unternehmen stärker in den Fokus. Die Erreichung einer hohen Arbeitgeberattraktivität ist maßgeblich für den Erfolg auf beiden Feldern.

Schließlich sehen wir uns nach wie vor mit Herausforderungen bei der Leistungsqualität unserer Produkte und Fahrzeuge konfrontiert, die entscheidenden Einfluss auf die Zufriedenheit unserer Kunden und unser Image haben. Eine hohe Kundenzufriedenheit und ein positives Image sind Schlüsselfaktoren für unseren dauerhaften wirtschaftlichen Erfolg.

Diese vielfältigen Entwicklungen und Herausforderungen erfordern einen Ansatz, der einen umweltschonenden Umgang mit Ressourcen und eine hohe Akzeptanz in der Gesellschaft und als Arbeitgeber als Basis für den langfristigen Erfolg betrachtet. Nur wenn wir nachhaltig erfolgreich sind, werden wir die Zukunftsfähigkeit und damit den erfolgreichen Fortbestand unseres Unternehmens langfristig sicherstellen. Daher ist uns eine gesamthafte Betrachtung des Dreiklangs Ökonomie, Soziales und Ökologie wichtig.

## VISION UND ZIELE AUF NACHHALTIGKEIT AUSGERICHTET

Unsere Vision gilt unverändert: Wir werden das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen. Um dies zu erreichen, müssen wir unsere Führungsposition entlang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie ausgestalten und diese miteinander in Einklang bringen. Nur wenn wir in allen drei Dimensionen Spitzenplätze erreichen, werden wir nachhaltigen Unternehmenserfolg erzielen und gesellschaftliche Akzeptanz sicherstellen. In den drei Nachhaltigkeitsdimensionen haben wir uns daher folgende Führungsansprüche gesetzt: Wir wollen profitabler Marktführer, Top-Arbeitgeber und Umwelt-Vorreiter sein.



### Profitabler Marktführer

Als profitabler Marktführer bieten wir unseren Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen. Zur Erreichung dieses Führungsanspruchs sind für uns zwei Zielsetzungen von entscheidender Bedeutung: die Verbesserung unserer Kunden- und Qualitätsorientierung sowie die Fortsetzung unseres profitablen Wachstumspaths.

Zur Verbesserung der Kunden- und Qualitätsorientierung haben wir bereits eine Vielzahl von Maßnahmen angestoßen. Insbesondere mit unserer *Kunden- und Qualitätsinitiative*<sup>1</sup> haben wir auf vielen Feldern (zum Beispiel bei der Fahrzeugverfügbarkeit und der Kundeninformation) deutliche Fortschritte erzielt, sodass wir unsere Qualität im deutschen Schienenverkehr stabilisieren und verbessern konnten. Durch Investitionen in Modernisierung (beispielsweise Redesign ICE2) und Erweiterung (beispielsweise Beschaffung neuer ICE-3-Züge) tragen wir zu einer Stärkung unserer Fahrzeugflotte bei. Die Zufriedenheit unserer Kunden steht auch zukünftig weiter im Mittelpunkt unserer Aktivitäten. Wir werden unsere Geschäftsprozesse stärker an den Bedürfnissen und Erfordernissen unserer Kunden ausrichten und Kundenorientierung bezogen auf Produkt- und Leistungsqualität fest im Unternehmen verankern. Hierzu werden wir bestehende Qualitätsmaßnahmen aufgreifen, bündeln und erweitern sowie kontinuierliche Leistungsverbesserungen vorantreiben.

Wir haben die Wirtschafts- und Finanzkrise erfolgreich bewältigt und unsere führenden Marktpositionen verteidigt oder weiter ausgebaut. Diesen Wachstumskurs werden wir weiter fortführen. Hierzu werden wir die Synergien, die der integrierte Konzern ermöglicht, konsequent ausschöpfen. Zudem werden wir sich ergebende Marktchancen nutzen, unter

anderem mit neuen Angeboten wie beispielsweise intelligenten, integrierten Mobilitäts- und Logistiklösungen aus einer Hand. Hierfür müssen wir unser Netzwerk entlang der Verkehrsströme weiter verdichten und verknüpfen sowie dort, wo noch Lücken bestehen, national wie international erweitern.

### Top-Arbeitgeber

Als Top-Arbeitgeber gewinnen und binden wir qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für uns und unsere Kunden arbeiten. Um dieses Ziel zu erreichen, werden wir unseren angestoßenen *Kulturwandel*<sup>2</sup> weiter vorantreiben. Maßgeblich sind dabei die Förderung unserer Mitarbeiter und die Erreichung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit.

Insbesondere mit Blick auf den steigenden Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften müssen wir unsere Anstrengungen zur Bindung und Entwicklung unserer Mitarbeiter sowie bei der Schaffung von attraktiven Beschäftigungsbedingungen intensivieren. Dies allein reicht jedoch nicht aus. Der zunehmende Fachkräftebedarf erfordert die Ausrichtung unseres Unternehmens auf eine Rekrutierungsorganisation. Wir haben daher zusätzliche Aktivitäten bei der Personalgewinnung ergriffen und werden diesen Bereich weiter stärken. Nicht zuletzt aus Gründen empirisch nachgewiesener besserer Ergebnisse gemischter Teams wollen wir auch Frauen in unserem Unternehmen stärker fördern. So haben wir uns intern Ziele zur deutlichen Steigerung des Frauenanteils auf 25 % sowie in Führungspositionen auf 20 % bis zum Jahr 2015 gesetzt. Die Erhöhung unserer Attraktivität als Arbeitgeber steht insgesamt im Zentrum dieser Bemühungen.

Neben einem verantwortungsvollen und attraktiven Arbeitgeber wollen wir auch anerkanntes Mitglied der Gesellschaft sein und dabei unser *gesellschaftliches Engagement*<sup>3</sup> weiter ausbauen. Dazu werden wir beispielsweise den gesellschaftlichen Dialog weiter vertiefen.

### Umwelt-Vorreiter

Als Umwelt-Vorreiter setzen wir mit unseren Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen. Umweltfreundlichkeit ist Teil unseres Marken- und Leistungsversprechens. Die Schiene hat bereits heute einen deutlichen Vorsprung bei der Klimafreundlichkeit. Im Personenfernverkehr ist im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr beziehungsweise Luftverkehr der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Schiene um Faktor 3 beziehungsweise 4 geringer. Im Güterverkehr liegt der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Schiene im Vergleich zum Landverkehr 4-mal beziehungsweise zum Luftverkehr 34-mal niedriger. Diese führende Umweltposition wollen wir weiter ausbauen.

<sup>1</sup> Seite 31, <sup>2</sup> Seite 31f., <sup>3</sup> Seite 34

Unser Ziel ist, den Anteil regenerativer Energien zunächst bis zum Jahr 2020 auf 35 % zu erhöhen. Unsere Vision ist, bis zum Jahr 2050 sämtlichen Bahnstrom aus regenerativen Quellen zu beziehen.

Mit unseren grünen Produkten und Angeboten Umwelt-Plus im Personenverkehr und unseren Eco Solutions im Bereich Transport und Logistik haben wir zusätzliche Kunden gewinnen können und gleichzeitig dazu beigetragen, CO<sub>2</sub>-Einsparungen zu realisieren. Wir wollen grüne Produkte durch intensive Vermarktung weiter etablieren und hierfür aktiv Nachfrage erzeugen. Zudem steigern wir kontinuierlich die Energieeffizienz in Betrieb und Produktion sowie durch die Erneuerung unserer Fahrzeugflotten (beispielsweise die Beschaffung des ICx). Unser Ziel ist es, die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2020 weltweit und über alle Verkehrsträger um 20 % gegenüber dem Jahr 2006 zu senken.

## Klare strategische Ausrichtung in den operativen Bereichen

### ÜBERZEUGENDE MOBILITÄTSANGEBOTE EUROPAWEIT ANBIETEN

Im deutschen Personenverkehr steigern wir die Leistungsfähigkeit unserer Schienenprodukte weiter und integrieren Einzelleistungen zu ganzheitlichen Mobilitätslösungen. Um unseren Kunden integrierte Tür-zu-Tür-Lösungen aus einer Hand anbieten zu können, verknüpfen wir unsere Verkehrsmittel zu übergreifenden Reiseketten. Dadurch bieten wir unseren Kunden eine konkurrenzfähige und zugleich ökologisch vorteilhafte Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Wir verfügen über effiziente und integrierte Verkehrsnetzwerke im Nah- und Fernverkehr, deren Verknüpfung kontinuierlich entlang der Kundenbedürfnisse verbessert wird und dank optimierter Anschlussmöglichkeiten zeitsparendes Reisen ermöglicht. Dazu stehen wir bei der Weiterentwicklung unserer Mobilitätsangebote im engen Austausch mit unseren Endkunden, anderen Unternehmen und der Politik.

Den zukünftigen Kundenbedürfnissen nach transparenten Reiseinformationen und integrierten Verkehrsleistungen begegnen wir mit neuen Angeboten. So unterstützt der neue Verkehrsträgervergleich auf [www.bahn.de](http://www.bahn.de) die Kunden bei der Wahl des geeigneten Verkehrsmittels und vergleicht verschiedene Transportmittel hinsichtlich Preis, Reisezeit, Nutzzeit und Umweltbelastung. Über unseren Twitter-Kanal und unsere

Facebook-Präsenz wollen wir aktiver mit unseren Kunden in den Dialog treten, sodass sie bei Fragen oder Problemen direkt mit uns in Kontakt treten können. Mithilfe der Integration verschiedener Einzelsysteme wollen wir unseren Kunden alle wünschenswerten Informationen rund um die Reise anbieten und die Buchbarkeit aus einer Hand erleichtern.

Die erfolgreiche Einführung von *Touch & Travel* <sup>1</sup> im deutschlandweiten Fernverkehr sowie in den Nahverkehrsbereichen Berlin, Potsdam und Frankfurt am Main ermöglicht es unseren Kunden, das Mobiltelefon als Ticket für verschiedene Verkehrsmittel zu nutzen. Durch diese Verknüpfung und unsere übergreifende Aufstellung können Kunden ihre Mobilitätskosten senken und von einem umfangreichen Angebot profitieren.

Daneben wollen wir die Vorteile der Schiene als umweltfreundlicher und energiesparender Verkehrsträger durch innovative Lösungen und grüne Produkte stärker nutzen. So unterstützen wir über unser Flinkster-Angebot aktiv das *Projekt BeMobility* <sup>2</sup>, das die CO<sub>2</sub>-freie Vernetzung von Elektrofahrzeugen und öffentlichem Verkehr zum Ziel hat.

Der freie Zugang zum deutschen Verkehrsmarkt und der daraus resultierende intensive Wettbewerb stellen unseren Schienenverkehr in Deutschland vor Herausforderungen. Gleichzeitig bietet die Liberalisierung des europäischen Personenverkehrs große Wachstumschancen, die wir mit neuen grenzüberschreitenden Fernverkehrsangeboten, wie zum Beispiel unserer geplanten Direktanbindung nach London, nutzen wollen.

Unsere Regionalverkehrsaktivitäten haben wir im Berichtsjahr neu aufgestellt: Das Geschäftsfeld DB Arriva bündelt unsere Aktivitäten im Personenverkehr außerhalb Deutschlands. Unsere Aktivitäten im deutschen Regionalverkehrsmarkt werden seit dem Berichtsjahr vollständig im Geschäftsfeld DB Bahn Regio gesteuert.

Basierend auf unserer Position im Heimatmarkt und den internationalen Verkehrsleistungen von DB Arriva sind wir heute einer der führenden Mobilitätsanbieter in Europa. Von hier aus verfolgen wir das Ziel, unsere Position als führender Mobilitätsanbieter in Deutschland zu festigen und in Europa weiter auszubauen.

<sup>1</sup> [www.touchandtravel.de](http://www.touchandtravel.de), <sup>2</sup> [www.bemobility.de](http://www.bemobility.de)

## **LEISTUNGSFÄHIGE, GLOBALE NETZWERKE MIT EINER STARKEN LOGISTIKKOMPETENZ KOMBINIEREN**

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

Die Strategie von DB Schenker basiert auf drei Stoßrichtungen, die sich auch während der Wirtschafts- und Finanzkrise als stabil und erfolgreich erwiesen haben. Dies sind:

- ::: die stetige Optimierung unseres Kerngeschäfts,
  - ::: die Weiterentwicklung unserer Transportnetzwerke und
  - ::: der Ausbau integrierter Leistungen und Branchenlösungen.
- In Anbetracht der zunehmenden Bedeutung des Klimawandels kommt dem Transportsektor eine Schlüsselrolle zu. DB Schenker hat das Ziel, zum führenden grünen Logistikdienstleister zu werden und das Transportwachstum vom CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu entkoppeln.

## **HOCHWERTIGE DIENSTLEISTUNGEN AUS EINER HAND ANBIETEN**

Das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen erbringt primär für die Gesellschaften des DB-Konzerns Dienstleistungen in den Bereichen Fahrzeuginstandhaltung, Informationstechnologie, Telekommunikationsservices, Facility-Management, Sicherheitsservices und Fuhrparkmanagement. Durch nachhaltige Senkung der konzerninternen Kosten für Dienstleistungen bei gleichzeitiger Sicherung eines marktfähigen Qualitäts- und Leistungsniveaus leistet das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen einen wesentlichen Beitrag für die Zukunft des DB-Konzerns. Dies erfolgt insbesondere durch die weitere Integration in die Wertschöpfungsketten der Kunden, durch das Heben von Synergien im Verbund und durch die Nutzung des konzernexternen Geschäfts zur Sicherung der Kapazitätsauslastung sowie zum Benchmarking von Qualität und Preis.

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

## **ZUVERLÄSSIGE UND BEZAHLBARE INFRASTRUKTUR GEWÄHRLEISTEN**

Die Infrastruktur-Geschäftsfelder sind die Basis eines sicheren, zuverlässigen und leistungsfähigen Eisenbahnverkehrs in Deutschland. Sie stellen Produkte und Kompetenzen rund um Strecken, Anlagen, Bahnhöfe und Energieversorgung zur Verfügung. Hierbei orientieren sie sich an den Erfordernissen ihrer Kunden beziehungsweise Reisenden, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Handels- und Dienstleistungsunternehmen sowie Aufgabenträger – und gestalten die Leistungsangebote und die dazugehörigen Preissysteme zur Nutzung der Infrastruktur diskriminierungsfrei.

Auch die Infrastruktur-Geschäftsfelder werden unverändert als Wirtschaftsunternehmen agieren, Produktionskosten optimieren und Ergebnisse weiter verbessern, um so die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene langfristig zu sichern. Basis für die positive Entwicklung der Schieneninfrastruktur in Deutschland ist die integrierte Struktur des DB-Konzerns, bei der die Infrastrukturaktivitäten konsequent unternehmerisch ausgerichtet sind und der DB-Konzern für den Verkehrsträger Schiene eine ganzheitliche Verantwortung übernimmt. Dies spiegelt sich nicht zuletzt in dem hohen Beitrag wider, den der DB-Konzern zur Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen bereitstellt. Von den 95 Mrd. € Infrastrukturinvestitionen seit 1994 hat der DB-Konzern 17 Mrd. €, also knapp 1 Mrd. € jährlich, aus eigenen Mitteln finanziert. Hinzu kamen die Tilgung und die Rückzahlung von zinslosen Darlehen und Investitionszuschüssen, die sich im gleichen Zeitraum auf nominal 12 Mrd. € summiert haben. Auch für die nächsten Jahre ist eine Fortführung des hohen Eigenbeitrags des DB-Konzerns vorgesehen. Hinzu kommt, dass die von der DBAG im Berichtsjahr erstmals gezahlte Dividende in Zukunft ebenfalls zur Stabilisierung und Verstärkung der Infrastrukturfinanzierung aufseiten des Bundes genutzt werden wird.

## GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

::: KEINE WESENTLICHEN ÄNDERUNGEN IM KONZERNPORTFOLIO

::: WIRTSCHAFTLICHES UMFELD POSITIV MIT SICH ABSCHWÄCHENDEN IMPULSEN

::: RELEVANTE MÄRKTE ENTWICKELN SICH WEITGEHEND POSITIV

### Veränderungen im DB-Konzern

#### KEINE VERÄNDERUNGEN IN ORGANEN DER DB AG

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

Mit Wirkung vom 21. September 2011 wurde das Vorstandsressort Compliance, Datenschutz und Recht in Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit umbenannt.

In seiner Sitzung am 14. Dezember 2011 hat der Aufsichtsrat die Bestellung für das Vorstandsmitglied für die Vorstandsressorts Infrastruktur sowie Technik, Systemverbund und Dienstleistungen, Dr. Volker Kefer, um fünf Jahre bis zum Jahr 2017 verlängert. Die bisherige Bestellung lief bis September 2012.

#### ÄNDERUNGEN IN DER GESCHÄFTSFELDSTRUKTUR

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

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio werden dementsprechend seit dem 1. Januar 2011 ausschließlich Regionalverkehrsaktivitäten in Deutschland geführt. Das bisherige Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr ist im Geschäftsfeld DB Bahn Regio aufgegangen.

#### ARRIVA DEUTSCHLAND VERKAUFT

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

und zur kartellrechtlichen Unbedenklichkeit des Kaufs durch das Konsortium wurde der Verkauf mit Closing am 25. Februar 2011 vollzogen.

Der DB-Konzern hat damit alle Auflagen der Europäischen Kommission erfüllt, die mit dem Erwerb aller Anteile an der Arriva Plc verbunden waren.

#### ÜBERNAHME DER GRAND CENTRAL RAILWAY

Anfang November 2011 haben wir mit der Übernahme von 100 % der Anteile an der GCRC Holdings Limited, Bristol/Großbritannien, den britischen Schienenverkehrsbetreiber Grand Central Railway Company Limited, Bristol/Großbritannien (Grand Central Railway), übernommen. Der damit im Berichtsjahr verbundene Zahlungsmittelabfluss betrug 10 Mio. €.

Mit der Akquisition erweitern wir das Portfolio von DB Arriva um sogenannte Open-Access-Verkehre. Analog zum deutschen Fernverkehrsgeschäft betreiben Open-Access-Anbieter in Großbritannien Schienenpersonenverkehr eigenwirtschaftlich und nicht auf Basis von Verkehrsverträgen mit Bestellerentgelten.

Grand Central Railway bietet Verbindungen zwischen London und den nordenglischen Städten Bradford/Halifax und Sunderland an. Rund 700.000 Fahrgäste jährlich nutzen die Züge von Grand Central Railway. Die Akquisition ergänzt unser Portfolio in der Sparte UK Trains, das bislang aus den Franchises CrossCountry, Arriva Trains Wales und Chiltern Railways sowie den beiden Konzessionsverkehren Tyne and Wear Metro und London Overground Operations besteht.

Wir gehen davon aus, Synergien mit den bisherigen Schienenaktivitäten von DB Arriva nutzen und unser Angebot an der Ostküste Englands ausweiten zu können. Grand Central Railway wird seit dem 31. Dezember 2011 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Arriva geführt.

#### WEITERE PORTFOLIOANPASSUNGEN

Im Rahmen weiterer kleinerer Transaktionen haben wir unter anderem Anteile an dem belgischen Logistikdienstleister Jean Heck Eupen, Transports et Logistique (Jean Heck) erworben. Jean Heck wird seit dem 30. November 2011 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt. Der damit im Berichtsjahr verbundene Zahlungsmittelabfluss betrug 6 Mio. €.

**INLÄNDISCHE DISTRIBUTION IN NORD-AMERIKA RESTRUKTURIERT**

DB Schenker Logistics hat im Berichtsjahr die Restrukturierung des inländischen Distributionsgeschäfts in den USA, Kanada und Mexiko beschlossen. Das US-Domestic-Geschäft wurde 2006 mit der Akquisition von BAX Global erworben. Es umfasste ein Luftfrachtnetzwerk, mit bisher 20 Flugzeugen im Einsatz, sowie ein umfangreiches Landverkehrsnetzwerk. Das Luftfrachtgeschäft wurde bis zum Ende des Berichtsjahres eingestellt. Das Landverkehrsgeschäft soll bis Anfang 2012 abgewickelt werden.

Grund für die Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts war die nachhaltig schlechte Ergebnissituation infolge der schwachen konjunkturellen Entwicklung in den USA bei gleichzeitig gestiegenen Treibstoffkosten. Diese Entscheidung bedeutet keinen Rückzug aus dem nordamerikanischen Markt, auf dem DB Schenker Logistics bisher rund 3 Mrd. USD Umsatz im Jahr generiert hat. Die von der Entscheidung betroffenen Aktivitäten stehen in Summe für weniger als 10 % des amerikanischen Geschäfts von DB Schenker Logistics.

**Corporate Governance und Compliance Bericht**

Der *Corporate Governance Bericht* <sup>1</sup> und der *Compliance Bericht* <sup>2</sup> sind Bestandteile des Konzernlageberichts im Geschäftsbericht des DB-Konzerns.

**Wirtschaftliches Umfeld****BIP-ENTWICKLUNG MIT SCHWÄCHERER WACHSTUMSDYNAMIK**

| Bruttoinlandsprodukt-(BIP-) Zuwachs<br>— in % | 2011 | 2010  | 2009 |
|-----------------------------------------------|------|-------|------|
| Welt <sup>1)</sup>                            | +2,5 | +4,1  | -2,5 |
| USA                                           | +1,7 | +3,0  | -3,4 |
| China                                         | +9,2 | +10,4 | +9,2 |
| Japan                                         | -0,9 | +4,5  | -5,5 |
| Europa                                        | +1,5 | +2,3  | -4,2 |
| Großbritannien                                | +0,9 | +2,1  | -4,4 |
| Euro-Raum                                     | +1,5 | +1,8  | -4,2 |
| Deutschland                                   | +3,0 | +3,7  | -5,1 |
| Frankreich                                    | +1,7 | +1,4  | -2,6 |

<sup>1)</sup> Summe ausgewählter Industrie- und Schwellenländer.

Die Daten für die Jahre 2009 bis 2011 entsprechen den per 15.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Consensus Forecasts, FERI, Statistisches Bundesamt

**Welt**

Trotz der Auswirkungen der Natur- und Nuklearkatastrophe in Japan zeigte sich das Wachstum der Weltwirtschaft zu Jahresbeginn 2011 sehr dynamisch, verlangsamte sich dann aber im weiteren Jahresverlauf kontinuierlich. Die weltwirtschaftliche Lage wurde durch die schwache Konjunktur und die Staatsschuldenkrisen in den USA und in der Euro-Zone sowie die Wachstumsabschwächung in Asien belastet. Notwendige Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Haushalte dämpften die Konjunktur in den USA und Europa. In den Schwellenländern schwächte sich das Wachstum infolge staatlicher Maßnahmen zur Vermeidung einer konjunkturellen Überhitzung zwar ab, blieb aber deutlich stärker als in den Industrieländern. Insgesamt wuchs die Weltwirtschaft im Jahr 2011 um etwa 2,5%. Die Entwicklung des Welthandels hat nach der starken Erholung bis Ende der ersten Jahreshälfte 2011 an Schwung verloren und wies im weiteren Verlauf einen moderateren Wachstumskurs auf. Im Gesamtjahr 2011 legte der Welthandel um etwa 5,5% zu (im Vorjahr: +13,5%).

**USA**

Das Wirtschaftswachstum in den USA hat sich im Vergleich zum Vorjahr annähernd halbiert. Eine hohe Arbeitslosigkeit, nur moderate Einkommenszuwächse und stark gestiegene Energiepreise belasteten den privaten Konsum. Die Staatsausgaben wurden aufgrund des hohen Schuldenstands deutlich eingeschränkt. Anhaltend stagnierende Immobilienpreise verhinderten eine Erholung der Bauwirtschaft. Die mit der Verlangsamung der Konjunktur eingetrübten Absatz- und Ertragserwartungen der Unternehmen drosselten die Investitionsdynamik. Vom Außenhandel kamen keine starken Impulse für die Konjunktur. Die verhaltenen Konjunkturaussichten in wichtigen Handelspartnerländern bremsten die Exportdynamik. Positive Impulse für die Konjunktur gingen dagegen von der Geldpolitik aus.

**China**

Wachstumsstärkste Region blieb weiterhin Asien. In China hat sich die Konjunktur nur leicht abgeschwächt. Die gesamtwirtschaftliche Produktion nahm gestützt auf eine anhaltend starke Inlandsnachfrage deutlich zu. Die Maßnahmen der Regierung zur Vermeidung einer konjunkturellen Überhitzung und der Bildung von Preisblasen am Immobilienmarkt haben das Wachstum gedämpft, die Geld- und Kreditvergabepolitik wirkten restriktiv. Die schwächere Nachfrage insbesondere aus den USA beeinträchtigte den Export. Trotz der nachlassenden Wachstumsdynamik blieb das BIP-Wachstum mit 9,2% auf einem sehr hohen Niveau.

<sup>1</sup> Geschäftsbericht 2011 DB-Konzern Seite 41ff., <sup>2</sup> Geschäftsbericht 2011 DB-Konzern Seite 52f.

## Japan

Die Auswirkungen des Erdbebens und der Atomkatastrophe belasteten die wirtschaftliche Aktivität in Japan deutlich. Industrieproduktion und Warenexporte gingen bis zum Jahresende 2011 zurück. Der private Konsum stagnierte angesichts der hohen Arbeitslosigkeit, einer anhaltend schwachen Lohnentwicklung und zunehmender Sorgen um bevorstehende Steuererhöhungen. Der Export wurde durch die verhaltene Konjunktur im Ausland und die Aufwertung des Yen belastet. Trotz der Impulse durch den Wiederaufbau stiegen die Investitionen nur moderat an. Im Gesamtjahr sank das BIP um rund 0,9 % gegenüber dem Vorjahr.

## Europa

Die konjunkturelle Entwicklung in Europa hat nach einem kräftigen Jahresauftakt im weiteren Verlauf spürbar an Schwung verloren. Im Jahr 2011 stieg die gesamtwirtschaftliche Produktion um etwa 1,5 % an. In Osteuropa hat sich die Dynamik im Jahresverlauf zwar ebenfalls verlangsamt, das wirtschaftliche Wachstum lag im Gesamtjahr aber mit etwa 3,5 % um fast 2 Prozentpunkte höher als in Westeuropa. Während die wirtschaftliche Expansion in Russland (+4,3 %) von den infolge höherer Rohstoffpreise stark gestiegenen Exporterlösen gestützt wurde, trugen in Polen vor allem der private Konsum und die Investitionen zum überdurchschnittlichen BIP-Anstieg um 4,0 % bei. In den meisten mittel- und osteuropäischen Mitgliedsländern der Europäischen Union (EU) wurde die gesamtwirtschaftliche Nachfrage jedoch durch staatliche Konsolidierungsmaßnahmen gedämpft. Die stark von der westeuropäischen Konjunktur abhängige Exportnachfrage expandierte zu Jahresbeginn 2011 noch kräftig, verlor aber im weiteren Jahresverlauf an Tempo. Die Arbeitslosigkeit ging in fast allen Ländern zurück.

## Großbritannien

In Großbritannien wurde der private Konsum durch eine angespannte Arbeitsmarktlage sowie sinkende Realeinkommen belastet. Die Exportdynamik schwächte sich ab. Die gesamtwirtschaftliche Produktion stieg angesichts einer nur schwach steigenden Auslandsnachfrage, der ausgeprägten Sparpolitik der Regierung und des fortbestehenden Konsolidierungsbedarfs bei den privaten Haushalten im Gesamtjahr nur um 0,9 % an.

## Euro-Raum

Die europäische Wirtschaft hat im Verlauf des Jahres 2011 deutlich an Fahrt verloren. Im Euro-Raum nahm das BIP im Durchschnitt um etwa 1,5 % zu. Der Zuwachs ist maßgeblich auf die starke Entwicklung in Deutschland zurückzuführen. Belastet wurde die Erholung europaweit vor allem durch die Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Staatsfinanzen und die anhaltende Unsicherheit über die Euro-Politik. Der private Konsum wurde durch den inflationsbedingten Kaufkraftentzug, die eingetrübten Einkommenserwartungen infolge der hohen Arbeitslosigkeit und die in vielen Ländern zu erwartenden Maßnahmen zur Konsolidierung der Staatshaushalte gedämpft. Die Investitionen verloren spürbar an Schwung, blieben aber angesichts niedriger Zinsen und steigender Gewinne insgesamt aufwärtsgerichtet. Die Exportdynamik ließ infolge der allgemeinen weltwirtschaftlichen Abkühlung nach.

## Deutschland

In Deutschland hat sich die konjunkturelle Erholung nach dem schwungvollen Jahresauftakt spürbar abgekühlt. Im Gesamtjahr verzeichnete das BIP mit 3,0 % jedoch einen deutlichen – im Euro-Raum überdurchschnittlichen – Anstieg. Die Wachstumsimpulse kamen vor allem von der Nachfrage aus dem Inland; die Konsumausgaben und die Unternehmensinvestitionen legten spürbar zu. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe stieg trotz nachlassender Dynamik der Auftragseingänge im Gesamtjahr 2011 um 9 % an.

Insbesondere der Automobil- und Maschinenbau verzeichneten im Jahresdurchschnitt noch deutliche, zweistellige Produktionszuwächse. Die Chemieindustrie legte nach einem starken Jahresauftakt im Gesamtjahr nur noch um knapp 1,5 % zu. Auch die Stahlkonjunktur hat sich infolge von Nachfragerückgängen in den Abnehmerbranchen im Jahresverlauf eingetrübt. Im Gesamtjahr 2011 stieg die Rohstahlproduktion zwar um 1 % auf rund 44,3 Mio. t an, ging dabei im Schlussquartal jedoch bereits spürbar zurück.

Die Lage auf dem Arbeitsmarkt zeigte sich trotz der Konjunkturabschwächung im Jahresverlauf anhaltend positiv. Erwerbstätigkeit und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung lagen über dem Vorjahresniveau. Die Beschäftigung stieg im Jahresdurchschnitt um fast 1,5 % an. Die gute Arbeitsmarkt- und Einkommenssituation stützte den privaten Konsum, der in gleicher Größenordnung anzog. Die Lebenshaltungskosten lagen, bedingt durch stark gestiegene Preise für Mineralölprodukte, um 2,3 % über dem Vorjahr. Die Kraftstoffpreise stiegen gegenüber dem Vorjahr um 11 % an, wobei sich die Preise für Dieselmotorkraftstoff mit einem Plus von 15,6 % überdurchschnittlich erhöhten.

## Frankreich

In Frankreich nahm die Wirtschaftsleistung mit 1,7% im Vergleich der Euro-Länder leicht überdurchschnittlich zu. Zum Wachstum trug die Nachfrage im Inland bei. Die Anlageninvestitionen und insbesondere die Investitionen in Ausrüstungen verzeichneten einen hohen Zuwachs, die Bauinvestitionen konnten hingegen kaum zulegen. Der private Konsum und die Staatsausgaben stiegen nur moderat. Da die Importe stärker als die Exporte zunahmen, kamen vom Außenhandel keine Konjunkturimpulse.

## LEICHTER RÜCKGANG DES EURO GEGENÜBER US-DOLLAR

Im Laufe des Berichtsjahres zeichnete sich eine unterschiedliche Konjunktorentwicklung beiderseits des Atlantiks ab. Während sich zu Beginn des Jahres die Realwirtschaft in Europa mit Deutschland als Konjunkturlokomotive zusehends von den Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise erholen konnte, blieb die wirtschaftliche Entwicklung der USA aufgrund der weiterhin hohen Arbeitslosigkeit gedämpft.

Infolge dieser unterschiedlichen Entwicklungen spielten zu Beginn des Berichtsjahres die geldpolitischen Impulse der Notenbanken eine wesentliche Rolle in der Entwicklung des Wechselkurses von Euro zu US-Dollar. Während die Europäische Zentralbank (EZB) bereits mit Zinserhöhungen versuchte, der über dem Zielwert liegenden Inflation entgegenzuwirken, setzte die US-Notenbank die geldpolitische Lockerung zunächst fort, die schließlich gegen Ende des Berichtsjahres nicht weiter ausgeweitet wurde. Gleichzeitig verschlechterte sich zum Ende des Berichtsjahres der wirtschaftliche Ausblick in der Euro-Zone. Nachdem Griechenland, Irland und Portugal bereits Kredithilfen der EU durch die Europäische Finanzstabilisierungsfazilität (EFSF) und den Europäischen Finanzstabilisierungsmechanismus (EFSM) sowie des Internationalen Währungsfonds (IWF) in Anspruch genommen hatten, verschlechterte sich infolge der Staatsschuldenkrise für weitere Staaten in der Euro-Zone der gesamtwirtschaftliche Ausblick. Die Perspektive, dass die EZB nach einer ersten Zinssenkung im November 2011 mit weiteren geldpolitischen Maßnahmen die Wirtschaft unterstützen würde, führte zu Rückgängen des Euro gegenüber dem US-Dollar (per 31. Dezember 2011: 1,29 €).

## RENTENMÄRKTE IM ZEICHEN DER

### STAATSSCHULDENKRISE

Die positive Entwicklung der Konjunktur führte zu Beginn des Berichtsjahres zu einer erhöhten Risikofreudigkeit der Investoren. Infolge der weiteren Verschärfung der wirtschaftlichen Situation in Euro-Staaten mit einer hohen Staatsverschuldung stieg im Verlauf des ersten Halbjahres 2011 unter Anleiheninvestoren die Risikoaversion bei Staatsanleihen wieder. Die Kurse der als sicher angesehenen Bundesanleihen stiegen daher bis zur Jahresmitte an und die Rendite der zehnjährigen Bundesanleihen fiel bis auf knapp 3%.

Im Zusammenhang mit der Staatsschuldenkrise haben die Emissionen von supranationalen Schuldnern, allen voran die EU mit ihren diversen Stabilitätsfonds, im zweiten Halbjahr 2011 an Bedeutung gewonnen. Nach einer weiteren Verschärfung gegen Ende des Berichtsjahres wird das Risiko weiterer Haftungsübernahmen zugunsten europäischer Peripherieländer als wahrscheinlich eingeschätzt. Dies führte dazu, dass sich die Renditen wieder erhöhten. Gegen Jahresende 2011 notierten die Renditen von zehnjährigen Bundesanleihen bei 1,84%.

Das Emissionsvolumen von Unternehmensanleihen im Euro-Raum blieb im Berichtsjahr insgesamt auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Viele Unternehmen verfügten über ausreichende Liquidität und haben sich daher mit Emissionen zurückgehalten. Da sich die Risikoeinschätzung von Unternehmens- im Vergleich zu Staatsanleihen im Berichtsjahr verbessert hat, führte dies zu einer erhöhten Emissionstätigkeit von Unternehmen mit schwacher Bonität. Im Vorjahr mussten derartige Unternehmen noch deutlich höhere Risikoprämien bei Emissionen zahlen.

## Politisches Umfeld

Über Regulierungsthemen und die Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens im Eisenbahnsektor berichtet der DB-Konzern auch in seinem jährlichen *Wettbewerbsbericht*<sup>1</sup>.

## REGULATORISCHE THEMEN IN DEUTSCHLAND

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

<sup>1</sup> [www.db.de/wettbewerbsbericht](http://www.db.de/wettbewerbsbericht)

### Regulierung von Nutzungsentgelten für Bahnstromfernleitungen

Am 9. November 2010 hat der Bundesgerichtshof (BGH) letztinstanzlich entschieden, dass der Zugang und die Nutzungsentgelte für Bahnstromfernleitungen dem energiewirtschaftlichen Regulierungsregime unterfallen. Damit unterliegen die Netznutzungsentgelte einer Genehmigungspflicht durch die BNetzA. Zur Erfüllung der Vorgaben, die das Energiewirtschaftsrecht für den Zugang verlangt, sind umfangreiche Anpassungen bei den Geschäftsprozessen und der Informationstechnologie der DB Energie GmbH (DB Energie) erforderlich. Am 1. April 2011 reichte DB Energie fristgerecht ihre Anträge für die Netznutzungsentgelte – rückwirkend ab Oktober 2005 – bei der Behörde zur Prüfung ein. Ende Februar 2012 wurde eine Einigung in dem Prüfverfahren zu den Bahnstromnetzentgelten mit der BNetzA erzielt.

### Energieanbieter erhalten Zugang zu Bahnstromnetzen

Am 27. Oktober 2010 hatte die BNetzA eine Missbrauchsverfügung erlassen, die die DB Energie verpflichtete, ab Februar 2011 dritten Energieanbietern Zugang zu ihren Bahnstromnetzen (50-Hz-Netze) unter Erfüllung der Vorgaben des Energiewirtschaftsrechts zu gewähren. DB Energie legte dagegen Rechtsmittel ein. Am 6. April 2011 schlossen beide Parteien vor dem Oberlandesgericht (OLG) Düsseldorf einen Vergleich, wonach die DB Energie zusagte, bis zum 31. Dezember 2011 ihre Bahnstromnetze für dritte Energieanbieter zu öffnen. Die Umsetzung der energierechtlichen Vorgaben machte umfangreiche Systemanpassungen bei der DB Energie notwendig.

### BGH weist Revision in Sachen Stornierungsentgelte zurück

Gegenstand des Verfahrens war eine Klage eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU), mit der die Erhöhung der Stornierungsentgelte als Bestandteil des Trassenpreissystems (TPS) 2008 für unbillig i. S. v. § 315 BGB erklärt werden sollte. Mit seinem Urteil vom 18. Oktober 2011 hat der BGH die Revision der DB Netz AG gegen ein Urteil des OLG Düsseldorf zurückgewiesen und die grundsätzliche Anwendbarkeit der zivilrechtlichen Billigkeitskontrolle im Bereich des Eisenbahnregulierungsrechts bejaht.

### Gesamthafte Überprüfung des Trassenpreissystems

Mit zwei Auskunftersuchen vom 8. Juni und 24. Oktober 2011 setzte die BNetzA die gesamthafte Überprüfung des TPS fort. Im Vordergrund stehen Fragen zur Höhe der berücksichtigungsfähigen Kosten sowie deren Verteilung auf die Netznutzer. Das umfangreiche Verfahren hat eine übergeordnete Bedeutung, da die Gesamtstruktur des TPS Untersuchungsgegenstand ist.

### Auslastungsfaktor entfällt Ende 2012

Der Auslastungsfaktor ist ein Bestandteil des TPS und dient der Steuerung von Engpässen. Mit Bescheid vom 1. Juli 2011 hatte die BNetzA das Preiselement zunächst mit sofortiger Wirkung für ungültig erklärt, da die DB Netz AG aus Sicht der Behörde im Verfahren keine sachliche Rechtfertigung für die entgeltliche Differenzierung vortragen konnte. Die DB Netz AG legte gegen die Entscheidung Widerspruch ein und wies dabei auf die Bedeutung von kapazitätsorientierten Steuerungsfaktoren in Preissystemen hin. Im November 2011 einigte sich die BNetzA mit der DB Netz AG auf einen Vergleich zur Beendigung des Verwaltungsverfahrens. Demnach entfällt der Auslastungsfaktor zum Fahrplanjahr 2013 ab Dezember 2012.

### Neues Stationspreissystem eingeführt

Die DB Station & Service AG (DB S&S AG) hat zum 1. Januar 2011 ein neues Stationspreissystem eingeführt. Die BNetzA hatte das neue System unter dem Vorbehalt genehmigt, dass bezüglich einzelner Elemente, vor allem des Zuglängenfaktors, zusätzliche Erläuterungen nachgeliefert und gegebenenfalls Anpassungen vorgenommen werden. Hierzu führten die BNetzA und die DB S&S AG im Laufe des Jahres 2011 zahlreiche Gespräche. Die Behörde akzeptierte die Anwendung des aktuellen Zuglängenfaktors übergangsweise auch für das Jahr 2012. Die Gespräche werden im Jahr 2012 fortgesetzt.

### Entscheidung im Verfahren zur Überleitung öffentlicher Gelder

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat in seiner Entscheidung die Rechtmäßigkeit eines Bescheids des EBA aus dem Jahr 2008 bestätigt. Damals hat die Aufsichtsbehörde von der DB Netz AG verlangt, Nachweise von Investitionszuschüssen der Länder vorzulegen, um zu prüfen, ob bei der Verwendung der Mittel im DB-Konzern die Entflechtungsvorschriften eingehalten wurden. Nach Überzeugung der DB Netz AG sind anlasslose Behördenermittlungen nicht statthaft. Dieser Auffassung folgte das BVerwG nicht.

## REGULATORISCHE THEMEN IN EUROPA

### Britische Regierung plant Reform des Franchisesystems im Schienenverkehr

Das britische Ministerium für Transport (Department for Transport; DfT) arbeitet derzeit an einer Reform des nationalen Franchisesystems im Schienenverkehr. Die Reform soll insbesondere zu längeren und weniger einschränkenden Franchiselizenzen führen. Dadurch sollen die Franchisenehmer größere Anreize für Maßnahmen zur Steigerung von Kundenzufriedenheit und Investitionen bekommen.

In diesem Rahmen wurde vom DfT und von der britischen Regulierungsbehörde (Office of Rail Regulation; ORR) ein unabhängiges Gutachten unter Federführung von Sir Roy McNulty in Auftrag gegeben (»Rail Value for Money Study«). Das im Mai 2011 veröffentlichte Gutachten enthält die folgenden wesentlichen Feststellungen:

- ::: Franchisenehmer sollen zukünftig die Ausgestaltung ihres Angebots (Fahrpläne und Dienstleistungen) zu einem bestimmten Budget selbst festlegen können.
- ::: Die Prüfung der Angemessenheit, Verteilung und Höhe von staatlichen Mitteln soll für bestimmte Linien verstärkt durchgeführt werden.
- ::: Die finanzielle Beziehung zwischen Franchisenehmer und Regierung soll angepasst werden. Während die Regierung derzeit bis zu 80 % des Umsatzausfalls deckt, wenn ein Betreiber seine Ziele innerhalb der ersten vier Jahre verfehlt, sollen in Zukunft Zahlungen an die Entwicklung des BIP geknüpft werden, um das Risiko für Unternehmen, während Rezessionen ihre Verträge nicht erfüllen zu können, zu vermindern.
- ::: Die Verantwortlichkeit der staatlichen Infrastrukturgesellschaft Network Rail soll reduziert werden. Das neue Konzept sieht vor, dass die Zugbetreiber teilweise subventioniert werden und sich dann eigenständig um die Instandhaltung der Schienen und Bahnhöfe kümmern. Das würde das Ende der Trennung zwischen Netz und Betrieb in Großbritannien bedeuten, die in der Vergangenheit für viele Unzulänglichkeiten, Ausfälle und hohe Kosten gesorgt hatte.

Während auf der einen Seite durch die geplanten Änderungen den Betreibern mehr Verantwortung und Kontrolle über Fahrpläne und die notwendige Infrastruktur gegeben werden soll, soll auf der anderen Seite der Staat bis 2019 rund 30 % der Gesamtkosten im Schienenverkehr pro Jahr einsparen können. Dies entspräche rund 1 Mrd. GBP im Jahr.

Die britische Regierung wird zu dieser Thematik voraussichtlich im März 2012 ein sogenanntes Government Command Paper veröffentlichen, in dem die Ergebnisse des Gutachtens mit verarbeitet werden.

Wie ebenfalls im Gutachten empfohlen und um eine zielgerichtete Diskussion über das Government Command Paper mit der Regierung führen zu können, wurde im Mai 2011 die Rail Delivery Group (RDG) gegründet. Die RDG besteht aus den Geschäftsführern Großbritanniens führender Eisenbahnunternehmen und von Network Rail. Sie hat das Ziel, langfristig Schienenverkehrsangebote im Sinne des Fahrgasts und des Steuerzahlers leistungstärker, kosteneffizienter und nachhaltiger zu gestalten. Der DB-Konzern beteiligt sich an der RDG mit je einem Vertreter von DB Arriva und DB Schenker Rail UK.

### Wettbewerbskommission schlägt Maßnahmen zur weiteren Liberalisierung des UK-Busmarkts vor

Die britische Regierung beauftragte die Wettbewerbskommission (Competition Commission; CC) mit einer Untersuchung, ob die derzeitige Ausgestaltung des Busmarkts in Großbritannien (ohne London und Nordirland) Nachteile für die Verbraucher durch fehlenden Wettbewerb bringt. Im Dezember 2011 wurde der Abschlussbericht veröffentlicht und ein entsprechender Maßnahmenkatalog vorgeschlagen. Darin kommt die CC zu dem Ergebnis, dass kein ausreichender Wettbewerb im Busmarkt herrsche. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zielen daher insbesondere auf eine Beseitigung von Markteintrittsbarrieren und eine weitere Liberalisierung des Busmarkts. Aus unserer Sicht wurden bei der Untersuchung allerdings insbesondere der zunehmende Wettbewerb mit dem Pkw und die Auswirkungen auf den Busmarkt vernachlässigt.

Zusätzlich hat die CC empfohlen, dass die Ausgleichszahlungen an Transportunternehmen für Treibstoffkosten, die sogenannten Bus Service Operator Grants (BSOG), zukünftig an die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen gekoppelt sein sollen, um Anreize zu schaffen, die Neuerungen schnellstmöglich umzusetzen.

Bereits im Oktober 2010 hatte die britische Regierung basierend auf den Ergebnissen einer Untersuchung (Comprehensive Spending Review) entschieden, dass die BSOG ab April 2012 um 20 % gekürzt werden. Zudem sollen das geltende System für Konzessionszahlungen einem Review unterzogen und die verfügbaren Finanzmittel gekürzt werden.

## Weiterentwicklung des relevanten ordnungspolitischen Rechtsrahmens

### BGH-ENTSCHEIDUNG SCHAFFT KLARHEIT FÜR DEUTSCHEN REGIONALVERKEHRSMARKT

Der BGH hat am 8. Februar 2011 dem Nachprüfungsantrag von Abellio Rail NRW stattgegeben und die vertragliche Einigung zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der DB Regio NRW für unwirksam erklärt. Während Direktvergaben im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach EU-Recht ausdrücklich zugelassen und europaweit gängige Praxis sind, waren sie in der deutschen Rechtsprechung bislang umstritten. Der BGH stellte nun fest, dass das deutsche Kartellvergaberecht über das europäische Recht hinausgehend grundsätzlich eine Pflicht zur Ausschreibung vorsehe.

Wir sehen uns für die Vielzahl von SPNV-Vergaben in den kommenden Jahren gut gerüstet.

### LIBERALISIERUNG DES FERNBUSVERKEHRS IN DEUTSCHLAND EINGELEITET

Das Bundeskabinett hat im August 2011 den Gesetzesentwurf zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) verabschiedet und in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht. Das Gesetzgebungsverfahren wird voraussichtlich im Jahr 2012 abgeschlossen sein. Gemäß den Regelungen des Kabinettsentwurfs sollen Nahverkehrsverbindungen bis 50 km vor Fernbusangeboten geschützt werden, sofern ein ausreichendes Verkehrsangebot besteht. Allerdings sollen Parallelverkehre zugelassen und diverse Regelungen zu Betriebspflicht und Tarifen beschnitten werden.

Nach einer umfassenden Prüfung haben wir uns aufgrund der zu erwartenden Volatilität im diesem Markt vorerst gegen einen offensiven Ausbau unseres bestehenden Fernbusgeschäfts entschieden. Wir bereiten uns auf einen zunehmenden Wettbewerb vor und werden die weiteren Entwicklungen beobachten, um daran unsere Geschäftsaktivitäten flexibel auszurichten.

### NEUFASSUNG (RECAST) DES ERSTEN EISENBAHNPAKETS

Die EU-Kommission hat am 17. September 2010 einen Vorschlag für den Recast des ersten europäischen Eisenbahnpakets vorgelegt. Derzeit läuft das Gesetzgebungsverfahren in Rat und Europäischem Parlament. Am 16. November 2011 hat das Europäische Parlament über seine Position in erster Lesung entschieden. Der Rat hat am 12. Dezember 2011 eine politische Einigung zum Recast beschlossen. Rat und Parlament versu-

chen nun, Kompromisse zwischen den jeweils angenommenen Textfassungen zu finden. Eine Verabschiedung der Richtlinie könnte im ersten Halbjahr 2012 erfolgen.

Aus unserer Sicht ist der Recast grundsätzlich zu begrüßen, da er zur Schaffung einheitlicher europäischer Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr beiträgt. Es ist allerdings darauf zu achten, dass keine unverhältnismäßigen Eingriffe in die unternehmerische Ausrichtung und Unabhängigkeit der Eisenbahnen und die Haushaltshoheit der Mitgliedsstaaten erfolgen.

### VERKEHRSPOLITISCHE STRATEGIE

#### DER EU-KOMMISSION BIS 2020

Die EU-Kommission hat am 28. März 2011 das neue »Weißbuch für einen wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssektor« mit den Zielen und Arbeitsschwerpunkten bis 2020 veröffentlicht, aus dem in der Folge konkrete (Gesetzgebungs-)Maßnahmen abgeleitet werden sollen (siehe hierzu den folgenden Abschnitt zum vierten Eisenbahnpaket). Ziel ist es unter anderem, den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum durch die Beseitigung technischer, administrativer und rechtlicher Hindernisse beim Marktzugang zu vollenden. Durch den Fokus auf nachhaltige Mobilität und ambitionierte Klimaschutzziele (Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehrssektor bis 2050 um 60 % gegenüber dem Jahr 1990) sollen umweltverträgliche Alternativen zur Straße gestärkt, die Effizienzvorteile der Schiene besser entfaltet und so die Verkehrsverlagerung auf die Schiene unterstützt werden.

Das Ziel, bis zum Jahr 2030 rund 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km auf Schiene oder Wasserstraße zu verlagern, ist zu begrüßen – bis zum Jahr 2050 wird eine Steigerung der Verlagerung auf über 50 % angestrebt. Im Personenverkehr soll der Großteil der Fahrten über mittlere Entfernungen auf die Schiene entfallen.

Dem dafür notwendigen bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur und der gezielten Beseitigung von Engpässen wird hohe Priorität eingeräumt. Zur Finanzierung will die Kommission Gelder aus internationalen, EU- sowie nationalen und privaten Quellen mobilisieren und auch die Nutzer der Infrastruktur durch die Internalisierung der externen Kosten für alle Verkehrsträger stärker beteiligen. Auch sollen den Schienenverkehr benachteiligende Wettbewerbsverzerrungen, etwa die Steuerbefreiung für Flugbenzin, abgebaut und die Verkehrsträger besser miteinander verknüpft werden.

#### **VIERTES EISENBAHNPAKET ANGEGÜNDIGT**

Die EU-Kommission hat angekündigt, im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets bis Ende 2012 Gesetzesinitiativen vorzulegen zur:

- ::: vollständigen Liberalisierung der nationalen Schienenpersonenverkehrsmärkte in Europa,
- ::: weiteren Trennung von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb,
- ::: Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) und
- ::: Stärkung der Eisenbahnregulierung in Europa.

Die vollständige Liberalisierung der nationalen Schienenpersonenverkehrsmärkte ist eine Grundvoraussetzung für den fairen und vergleichbaren Marktzugang und damit für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums. Die geplante Stärkung der Kompetenzen der ERA kann einen wichtigen Beitrag zum Abbau technischer Barrieren sowie zur Beschleunigung der Zulassungsverfahren und damit zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs leisten. Kritisch zu bewerten sind die von der Kommission angekündigten zusätzlichen Vorschläge zur Trennung von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb. Die Modelloffenheit des europäischen Rechts muss erhalten bleiben, um leistungsstarke und effiziente Bahnstrukturmodelle auch in Zukunft zu ermöglichen.

#### **WEITERENTWICKLUNG DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES**

Die EU-Kommission hat eine grundlegende Neuausrichtung ihrer bisherigen Politik zur Entwicklung eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) eingeleitet. Hierzu hat sie am 19. Oktober 2011 Verordnungsvorschläge für neue Leitlinien zum Aufbau der Transeuropäischen Netze sowie einen Vorschlag für die Einrichtung einer Fazilität zur Finanzierung von Projekten im Bereich der Verkehrs-, Energie- und digitalen Netze vorgelegt. Die vorrangigen, nationalen TEN-V-Vorhaben sollen bis zum Jahr 2030 durch ein Kernnetz ersetzt werden. Dieses soll die europäischen Hauptstädte, die wichtigsten Knotenpunkte und Ballungszentren sowie Wirtschafts- und Industriezentren miteinander verbinden.

Dazu sollen zehn multimodale Korridore errichtet werden, die mindestens drei Verkehrsträger umfassen, durch mindestens drei Mitgliedsstaaten verlaufen und jeweils eine Hafen-hinterlandanbindung haben. Zudem sollen auf dem Kernnetz durchgängige Infrastrukturanforderungen gelten (unter anderem European Rail Traffic Management System (ERTMS), 750 m Zuglänge, Elektrifizierung und 22,5 t Achslast für konventionellen Güterverkehr).

Für die Modernisierung der Infrastruktur, die Schaffung fehlender Verkehrsverbindungen und die Beseitigung von Engpässen auf dem Kernnetz sollen rund 32 Mrd. € bereitgestellt werden. Die EU-Kommission sieht erstmalig auch die Möglichkeit einer EU-Förderung für die Umrüstung von Güterwagen als Maßnahme des Lärmschutzes vor.

#### **EINFÜHRUNG EINER LÄRMABHÄNGIGEN ENTGELT-KOMPONENTE IM TRASSENPREISSYSTEM**

Im Dezember 2012 wird die DB Netz AG für den Güterverkehr eine Entgeltkomponente einführen, die den lärmbezogenen Auswirkungen des Zugbetriebs Rechnung trägt. Voraussetzung für die Erhebung ist die Verfügbarkeit lärmarmer Bremssohlentechnologie, der sogenannten LL-Sohle (leise Bremstechnologie aus Kompositwerkstoffen).

Mit dem Finanzierungsbeitrag aus den Entgelten der lärmabhängigen Trassenbepreisung und den Zuwendungen des Bundes steht damit ein Bonussystem zur Refinanzierung der Umrüstkosten der Bestandsgüterwagen auf lärmmindernde Bremstechnologien zur Verfügung. Eine Refinanzierung der mit der Umrüstung verbundenen erhöhten Betriebskosten ist demgegenüber bisher nicht vorgesehen. Die Kostenbelastung für den Schienengüterverkehr steigt somit im Umfang der Entgeltkomponente zuzüglich dieser Betriebskosten an.

#### **AUSGESTALTUNG DES EMISSIONSHANDELS AB 2013**

Im Mai 2009 traten die Änderungen der Emissionshandels-Richtlinie 2003/87/EG in Kraft (RL 2009/29/EG). Demnach muss die Stromwirtschaft ihre Zertifikate ab dem Jahr 2013 in vollem Umfang ersteigern. Neben der heute schon bestehenden Belastung wird sich dadurch der Traktionsstrom für den Schienenverkehr nochmals erheblich verteuern.

Andere Verkehrsträger sind vom CO<sub>2</sub>-Emissionshandel nicht oder nur in weitaus geringerem Maße betroffen: Der Straßenverkehr und die Schifffahrt unterliegen nach wie vor nicht dem CO<sub>2</sub>-Emissionshandel, obwohl auch sie CO<sub>2</sub> emittieren. Nur der Flugverkehr innerhalb der EU sowie von und nach Europa wird ab dem Jahr 2012 aufgrund der Richtlinie 2008/101/EG in den CO<sub>2</sub>-Emissionshandel einbezogen, allerdings müssen nur 15 % der CO<sub>2</sub>-Zertifikate bezogen auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ersteigert werden.

#### **VORBEREITUNG EINES EISENBAHN-REGULIERUNGSGESETZES**

Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht zahlreiche Weiterentwicklungen des Regulierungsrechts vor. Die konkrete Umsetzung soll durch ein neues Eisenbahnregulierungsgesetz

erfolgen. Der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erarbeitete Entwurf des Gesetzes wurde den beteiligten Ministerien Ende November 2011 zur Ressortabstimmung vorgelegt.

Der Gesetzesentwurf sieht unter anderem die Einführung einer effizienzbasierenden Anreizregulierung für die Trassen- und Stationsentgelte und eine Verschärfung der Regulierung von Serviceeinrichtungen vor. Auch eine Ausdehnung der Regulierung auf Rangierdienstleistungen in Serviceeinrichtungen ist vorgesehen. Nicht zuletzt soll die BNetzA durch eine Ausdehnung ihrer Kompetenzen und Befugnisse weiter gestärkt werden. Mit einem Abschluss des Gesetzgebungsprozesses ist nicht vor Ende 2012 zu rechnen.

Aus unserer Sicht sind einige Vorschläge des Entwurfs zu weitgehend. So ist die geplante Ausdehnung der Regulierung auf wettbewerbliche Bereiche wie Rangierleistungen ebenso kritisch zu hinterfragen wie eine effizienzbasierte Regulierung der Infrastrukturentgelte, die den besonderen Finanzierungsvoraussetzungen des Eisenbahnsektors nicht ausreichend Rechnung trägt.

## Entwicklungen auf den relevanten Märkten

Der DB-Konzern erbringt nationale und internationale Dienstleistungen, deren Zielmärkte sich in unserem Konzernmarkenauftritt unter »Mobility – Networks – Logistics« widerspiegeln.

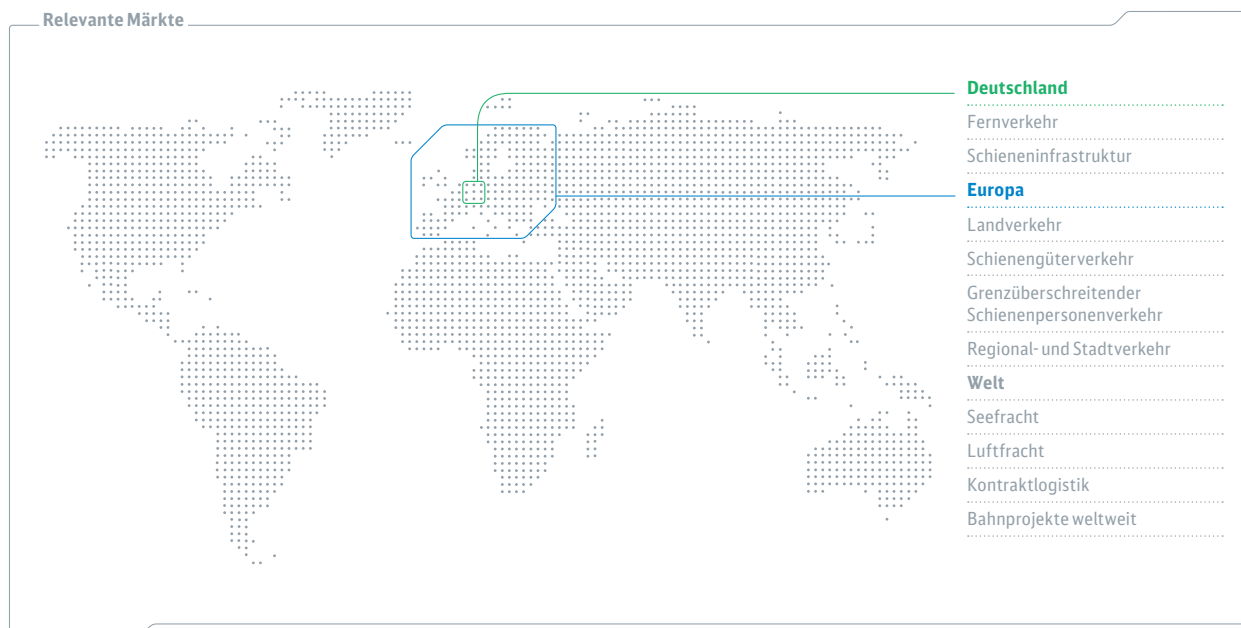
Wir agieren weltweit und sind in über 130 Ländern vertreten.

Im Personenverkehr ist es unser vorrangiges Ziel, unsere starke Marktstellung in Deutschland langfristig aufrechtzuerhalten und in Europa nachhaltig zu stärken.

Mit der Übernahme von Arriva im Vorjahr hat der europäische Personenverkehrsmarkt noch stärker an Bedeutung für uns gewonnen. Im Regional- und Stadtverkehr werden in ganz Europa vermehrt Verkehre ausgeschrieben. Davon wollen wir zunehmend profitieren. DB Arriva ist im Regionalverkehr in zwölf europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren aktiv.

Die *Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte*<sup>1</sup> ist allerdings europaweit unterschiedlich weit fortgeschritten. Im Schienenpersonenfernverkehr nimmt Deutschland hinsichtlich des Marktzugangs eine Vorreiterrolle ein. Nationale Fernverkehrsmärkte in anderen Ländern sind häufig noch nicht liberalisiert.

Genauso wie im Personenverkehr haben wir uns auch im Bereich Transport und Logistik auf die aktuellen und zukünftigen Marktanforderungen frühzeitig strategisch eingestellt. So steht DB Schenker für unsere internationale logistische Leistungsfähigkeit in der weltweiten Luft- und Seefracht und der Kontraktlogistik sowie im Transportbereich für ein dichtes Netzwerk im europäischen Schienengüter- und Landverkehr. Damit wollen wir die Chancen auf wachstumsstarken Märkten nutzen.



<sup>1</sup> ... Seite 36

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

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

## PERSONENVERKEHR

### Deutscher Personenverkehrsmarkt

| Personenverkehrsmarkt in Deutschland — in % auf Basis der Verkehrsleistung | WACHSTUMSRATE |                    | MARKTANTEIL  |                    |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------|--------------------|--------------|--------------------|
|                                                                            | 2011          | 2010 <sup>1)</sup> | 2011         | 2010 <sup>1)</sup> |
| Motorisierter Individualverkehr                                            | +1,5          | +0,7               | 84,2         | 84,0               |
| Schiene                                                                    | +0,8          | +2,2               | 7,8          | 7,8                |
| DB-Konzern                                                                 | +0,5          | +2,2               | 7,1          | 7,2                |
| Konzernexterne Bahnen                                                      | +5,5          | +2,7               | 0,6          | 0,6                |
| Öffentlicher Straßenpersonenvverkehr                                       | -0,5          | -1,8               | 7,1          | 7,2                |
| DB-Konzern                                                                 | -3,4          | -0,5               | 0,8          | 0,9                |
| Luftverkehr (innerdeutsch)                                                 | +0,0          | +2,2               | 1,0          | 1,0                |
| <b>GESAMTMARKT</b>                                                         | <b>+1,3</b>   | <b>+0,6</b>        | <b>100,0</b> | <b>100,0</b>       |

<sup>1)</sup> Die Vorjahreswerte wurden an die umgestellte Verkehrsstatistik für den motorisierten Individualverkehr angepasst.

Die Daten für die Jahre 2010 und 2011 entsprechen den per 15.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Die Nachfrage im gesamten deutschen Personenverkehrsmarkt ist im Berichtsjahr um etwa 1,3 % gestiegen. Trotz eines positiven konjunkturellen Umfelds konnten nicht alle Verkehrsträger ihre Verkehrsleistung ausweiten.

Das Leistungsvolumen im Personenverkehrsmarkt wird zu gut 84 % durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) bestimmt. Nach einem starken Zuwachs zu Beginn des Berichtsjahres infolge witterungsbedingter statistischer Sondereffekte hat die Entwicklung beim MIV im Jahresverlauf 2011 zwar spürbar an Dynamik verloren. Im Gesamtjahr 2011 konnte aufgrund der starken Konjunkturimpulse – trotz der erneut zweistellig gestiegenen Kraftstoffpreise – mit gut 1,5 % aber ein kräftiger Leistungsanstieg als im Vorjahr erzielt werden. Dementsprechend war auch eine leichte Ausweitung des Marktanteils zu verzeichnen.

Nach dem starken Vorjahresanstieg um 2,2 % hat sich die Entwicklung im Schienenpersonenverkehr in Deutschland im Berichtsjahr zwar abgeschwächt, es konnte aber noch ein Zuwachs von knapp 1 % verzeichnet werden. Hierbei standen den positiven Konjunkturimpulsen eine Reihe von Belastungen gegenüber. Dazu gehörten der Wegfall von positiven Einmal-effekten aus dem Vorjahr (starke Winterwitterung im Jahr 2010, Einschränkungen im Flugverkehr durch einen Pilotenstreik und die Vulkanaschewolken), die erhöhte Bautätigkeit im Netz mit zum Teil spürbaren Einschränkungen für die Fahrgäste, das Aussetzen der Wehrpflicht und die Ankündigung und Durchführung von Streiks bei den konzernexternen Bahnen.

Die Verkehrsleistung unserer Gesellschaften lag im Berichtsjahr leicht über dem Vorjahresniveau, wobei die Entwicklung im Schienenpersonennah- und -fernverkehr deutliche Unterschiede aufwies. Während im Geschäftsfeld DB Bahn Regio ein Nachfragezuwachs von etwa 2,2 % zu verzeichnen war, ging die Verkehrsleistung im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr zurück, da der Fernverkehr deutlich stärker von den genannten Belastungen betroffen war.

Die konzernexternen Bahnen konnten nach dem streikbedingt schwachen ersten Halbjahr 2011 in der zweiten Jahreshälfte wieder kräftiger expandieren. Nach weiteren Streckenübernahmen zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2010 stieg ihre Verkehrsleistung nach ersten Erkenntnissen um gut 5,5 % an. Ihr Marktanteil im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland nahm damit weiter zu.

Mit Blick auf den Modal Split konnte der Schienenpersonenverkehr in Deutschland seine Vorjahresposition behaupten und weist auch weiterhin einen Marktanteil von 7,8 % auf. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass wir im Berichtsjahr den Ausweis der Verkehrsleistung für den MIV nach eingehender Analyse rückwirkend bis 1994 an das auch beim BMVBS geführte höhere Niveau angepasst haben. Diese Anpassung dient der Vereinheitlichung und Vergleichbarkeit der Verkehrsstatistiken. Das Volumen des Gesamtmarkts fällt dadurch deutlich höher aus. Da sich die Werte der anderen Verkehrsträger nicht geändert haben, kam es zu Verschiebungen der Marktanteile. Für den Verkehrsträger Schiene bestätigt sich aber dennoch der seit einigen Jahren zu verzeichnende positive Entwicklungstrend.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) hat sich der bereits in den letzten Jahren gezeigte Abwärtstrend im Jahr 2011 fortgesetzt. Dabei wirkten sich die verbesserten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowohl auf den Linien- als auch auf den Gelegenheitsverkehr zwar stützend aus, konnten die negativen Effekte aus den zurückgehenden Schüler- und Auszubildendenzahlen aber nicht vollständig kompensieren. Insgesamt fiel der Rückgang mit rund 0,5% allerdings schwächer aus als im Vorjahr (1,8%). Trotzdem ging der Marktanteil des ÖSPV leicht um 0,1 Prozentpunkte zurück.

Im innerdeutschen Luftverkehr war eine ähnliche Entwicklung wie beim MIV zu beobachten. Nach einem starken Wachstum von knapp 5% im ersten Jahresdrittel 2011, gestützt auf die positiven Basiseffekte nach dem Pilotenstreik und den Einschränkungen durch die Vulkanaschewolken im Vorjahr, schwächte sich die Entwicklung im weiteren Jahresverlauf spürbar ab. Hierbei standen den kräftigen Konjunkturimpulsen dämpfende Effekte aus den hohen Kerosinpreisen und der neu eingeführten Luftverkehrsteuer gegenüber, da diese zumindest teilweise an die Kunden weitergegeben wurden. Im Gesamtjahr 2011 verzeichnete der Luftverkehr daher nur noch eine Verkehrsleistung auf Vorjahresniveau. Der Marktanteil blieb gegenüber dem Vorjahr stabil.

### Europäischer Personenverkehrsmarkt

Die Staatsschuldenkrise in Europa hat zu einer angespannten Situation der öffentlichen Haushalte geführt und wirkte sich dadurch auch auf den europäischen Personenverkehrsmarkt aus. Insbesondere erhöhte sich der Druck auf die Bestellerorganisationen, Kosteneinsparungen zu realisieren, zum Beispiel durch mehr Privatisierung und Outsourcing sowie eine höhere Anzahl an Ausschreibungen.

Insgesamt ist die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr in Europa nach ersten Erkenntnissen auf Basis der bisher vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) veröffentlichten unternehmensbezogenen Daten leicht angestiegen. Dabei waren jedoch durchaus Unterschiede zwischen den Bahnen zu verzeichnen. Allein unter den führenden europäischen Marktteilnehmern im Schienenpersonenverkehr reichte die Bandbreite von einem starken Zuwachs der unter dem Dach der Association of Train Operating Companies (ATOC) organisierten britischen Bahnen mit rund 5% über ein durchschnittliches Wachstum bei der französischen SNCF, unseren Gesellschaften und der polnischen PKP bis zu einem deutlichen Rückgang bei der italienischen FS.

Der Markt für grenzüberschreitende Verkehre hat sich im Berichtsjahr vor dem Hintergrund der bestehenden Eintrittsbarrieren eher verhalten entwickelt. Hohe Investitionen und Netzzugangsgebühren, staatliche Protektion sowie technische Hürden und langwierige, teure Zulassungsverfahren behinderten auch weiterhin die Einführung neuer Angebote. Die differierenden regionalen Entwicklungen sind aber auch auf die unterschiedlich weit fortgeschrittene *Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs*<sup>1</sup> in den einzelnen europäischen Ländern zurückzuführen.

## GÜTERVERKEHR

### Deutscher Güterverkehrsmarkt

| Güterverkehrsmarkt in<br>Deutschland — in % auf<br>Basis der Verkehrsleistung | WACHSTUMSRATE |             | MARKTANTEIL  |              |
|-------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------|--------------|--------------|
|                                                                               | 2011          | 2010        | 2011         | 2010         |
| Schiengüterverkehr                                                            | +5,3          | +12,0       | 17,7         | 17,3         |
| DB-Konzern                                                                    | +4,3          | +11,2       | 13,1         | 13,0         |
| Konzernexterne Bahnen                                                         | +8,5          | +14,3       | 4,6          | 4,3          |
| Straßengüterverkehr                                                           | +5,0          | +4,7        | 71,2         | 70,0         |
| Binnenschiff                                                                  | -10,6         | +12,2       | 8,7          | 10,0         |
| Rohrfernleitungen                                                             | -4,6          | +1,9        | 2,4          | 2,6          |
| <b>GESAMTMARKT</b>                                                            | <b>+3,2</b>   | <b>+6,6</b> | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |

Die Daten für das Jahr 2010/2011 entsprechen den per 15.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Die sehr dynamische Entwicklung des deutschen Güterverkehrsmarkts (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) aus dem Jahr 2010 hat sich in den ersten Monaten des Berichtsjahres fortgesetzt. Dabei wurden die kräftigen Impulse aus dem wirtschaftlichen Umfeld im ersten Quartal 2011 durch vor allem in der Baubranche wirkende Basiseffekte nach dem witterungsbedingt schwachen Vorjahresstart verstärkt. Nachdem sich die Wachstumsraten bis zum Spätsommer normalisiert hatten, verlor die Entwicklung im letzten Jahresdrittel 2011 mit der einsetzenden Konjunkturabkühlung unerwartet stark an Dynamik. Der Verkehrsleistungsanstieg auf dem deutschen Transportmarkt schwächte sich entsprechend nach rund 8,5% zu Beginn des Jahres 2011 auf gut 3% im Gesamtjahr ab.

Während sich der Schienen- und der Straßengüterverkehr überdurchschnittlich entwickelt haben und ihre Marktanteile ausbauen konnten, verzeichnete die Binnenschifffahrt vor allem witterungsbedingt einen starken Rückgang und dämpfte damit auch das Gesamtmarktwachstum. Ihr Marktanteil erreichte bei einem Verlust von über 1 Prozentpunkt einen neuen Tiefstwert.

<sup>1</sup> ... Seite 36

Gekennzeichnet war der Markt, trotz der vor allem in der ersten Jahreshälfte aufgetretenen Laderaumengpässe, von einer anhaltend hohen Wettbewerbsintensität, die wiederum den Spielraum für die infolge stark gestiegener Kosten erforderlich gewordene Anhebung der Frachtraten begrenzt hat.

Der Verkehrsleistungsanstieg unserer Gesellschaften fiel unter Berücksichtigung der dynamischen Erholung im Vorjahr und der deutlichen Abkühlung zum Jahresende 2011 mit über 4% kräftig aus. Während der Anteil unserer Gesellschaften am Schienengüterverkehr in Deutschland um knapp 1 Prozentpunkt auf 74,1% (intramodal) zurückging, entwickelte sich der Anteil am gesamten Güterverkehrsmarkt (intermodal) leicht positiv.

Bei den konzernexternen Bahnen hat sich die überdurchschnittliche Entwicklung der letzten Jahre fortgesetzt. Nach einem Anstieg um 14,3% im Vorjahr konnte die Verkehrsleistung im Berichtsjahr erneut stark um etwa 8,5% zulegen. Neben den insbesondere aus dem Außenhandel resultierenden kräftigen Konjunkturimpulsen, die zu einem sehr dynamischen Anstieg im bei den konzernexternen Bahnen mit knapp 45% dominierenden Bereich der Containerverkehre führten, wurde das Nachfrageplus auch durch inter- und intramodale Verkehrsverlagerungen gestützt. Fortgesetzt hat sich die überdurchschnittliche Entwicklung der Montan- und Baustofftransporte sowie der Pkw-Verkehre. Im Gesamtjahr konnte der intramodale Marktanteil um fast 1 Prozentpunkt auf 25,9% ausgebaut werden.

Nachdem die Entwicklung im Straßengüterverkehr (deutsche und ausländische Lkw – inklusive Kabotageverkehren in Deutschland) im Vorjahr nur unterdurchschnittlich ausfiel, stieg die Verkehrsleistung im ersten Quartal 2011 stark um fast 10% an. Gestützt wurde das Wachstum vor allem infolge des milden Winters von Nachhol- und Basiseffekten aus dem für die Straße bedeutenden Baubereich. Im Jahresverlauf verlor die Entwicklung jedoch spürbar an Dynamik und in einzelnen Monaten waren sogar Rückgänge zu verzeichnen. Auch die ansonsten saisonübliche Herbstspitze fiel vergleichsweise moderat aus. Trotz der insgesamt schwächer als erwartet verlaufenen Gesamtentwicklung stieg die Verkehrsleistung im Gesamtjahr deutlich um etwa 5% an. Der Marktanteil konnte um gut 1 Prozentpunkt auf 71,2% ausgebaut werden.

Während die deutschen Lastkraftwagen einen Leistungsanstieg um etwa 4% verzeichneten, entwickelten sich die die grenzüberschreitenden Verkehre dominierenden ausländischen Lkw erneut deutlich dynamischer. Gestützt auf die starken Außenhandelsimpulse fiel ihr Leistungsanstieg mit etwa 7% fast doppelt so stark aus. Dabei waren es wie bereits im Vorjahr vor allem Lkw aus dem südosteuropäischen Raum, die gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr ihre Leistung mit Wachstumsraten von mehr als 20% überdurchschnittlich steigern konnten. Gekennzeichnet war der Markt auch weiterhin von einer hohen Wettbewerbsintensität und starken Kostensteigerungen, die neben Mehraufwendungen für Personal und Laderaumbeschaffung vor allem aus den gegenüber dem Vorjahr nochmals deutlich um fast 16% gestiegenen Dieselpreisen resultierten.

Nach der dynamischen Erholung im Vorjahr konnte die Binnenschifffahrt im Berichtsjahr kaum von den starken Konjunkturimpulsen profitieren. Nach der mehrwöchigen Rheinsperrung zu Jahresbeginn 2011 infolge eines Tankerunfalls waren es in den Folgemonaten witterungsbedingte Einschränkungen in Form von Hoch- und vor allem Niedrigwasser, die die Entwicklung stark belastet haben. Abgesehen vom Februar 2011 konnte in keinem Monat das Vorjahresniveau überschritten werden. Im November fielen die Pegel auf dem Rhein als der mit Abstand wichtigsten Wasserstraße auf einen historischen Tiefstand und verursachten einen Einbruch von knapp 35% in der Tank- und Trockenschifffahrt. Im Gesamtjahr ging die Verkehrsleistung entsprechend deutlich um über 10% zurück. Der Marktanteil fiel ebenso deutlich um mehr als 1 Prozentpunkt auf unter 9% und erreichte damit einen neuen Tiefstwert.

#### **EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR**

Nach der starken Erholung des europäischen Schienengüterverkehrs im Vorjahr mit einem Anstieg der Verkehrsleistung um über 7% hat sich die dynamische Entwicklung zu Jahresanfang 2011 zunächst weiter fortgesetzt, dann in der zweiten Jahreshälfte jedoch deutlich verlangsamt. Im Gesamtjahr 2011 stieg die Verkehrsleistung der Güterbahnen in Europa nach unseren Berechnungen um rund 5,5% gegenüber dem Vorjahr an. Das Wachstum wurde vor allem von einer hohen Nachfrage in den dominierenden Bereichen Kombierter Verkehr und Montan getragen. Mit einem Anstieg um 5,8% legte der Schienengüterverkehr von DB Schenker Rail leicht überdurchschnittlich zu.

Mit Blick auf die einzelnen Länder zeigte sich wie bereits in den letzten Jahren eine sehr heterogene Entwicklung. Analog der unterschiedlichen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Vorjahresentwicklungen (Basiseffekte) wiesen auch die Ergebnisse des Schienengüterverkehrs eine große Bandbreite auf. Während zum Beispiel der nach Deutschland zweitgrößte Markt in Polen erneut zweistellig zulegen konnte, schrumpfte der italienische Schienengüterverkehrsmarkt weiter.

#### EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Die im ersten Halbjahr 2011 noch angestiegene Nachfrage im europäischen Landverkehrsmarkt hat sich durch die Schuldenkrise und die damit einhergehende Konjunkturabkühlung im weiteren Jahresverlauf abgeschwächt. Nach einem saisonbedingten Rückgang im Spätsommer legte die Nachfrage zur Hauptsaison im Herbst 2011 nur unerwartet leicht zu und schwächte sich in den letzten beiden Monaten des Jahres bereits wieder ab.

Die im Jahresverlauf vergleichsweise konstant hohen Frachtführerpreise sorgten für einen starken Margendruck bei den Netzwerkspediteuren, der Preiserhöhungen zwingend erforderlich machte. Durch den intensiven Wettbewerb zwischen den Speditionsnetzwerken blieb der Spielraum für entsprechende Erhöhungen jedoch eingeschränkt.

Auch wenn die Dynamik der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte 2011 deutlich nachgelassen hat, konnte im europäischen Landverkehrsmarkt für das Gesamtjahr 2011 gemessen am Umsatz ein Wachstum von rund 7% im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden. Aufgrund der überdurchschnittlichen Entwicklung konnte DB Schenker dabei seine Position als Marktführer im europäischen Landverkehr behaupten.

#### LUFTFRACHT

Nachdem die Verluste des Luftfrachtmarkts aus dem Krisenjahr 2009 mit der dynamischen Erholung im Jahr 2010 bereits wieder mehr als ausgeglichen werden konnten, wurde für das Jahr 2011 erwartet, dass der Markt zu seinen üblichen Wachstumsraten von 4 bis 6% zurückkehren würde. Während diese Erwartung zu Beginn des Jahres 2011 noch erfüllt wurde, entwickelte sich der Markt jedoch ab dem späten Frühjahr negativ.

Die Ursachen für diese schwache Entwicklung sind vor allem in der Nuklearkatastrophe in Japan, in den Unruhen in Nordafrika und im Nahen Osten sowie in den auf der Schuldenkrise basierenden Unsicherheiten zu sehen. Insbesondere in dem für die Luftfracht wichtigsten Markt Asien/Pazifik war die Entwicklung schwach, dort sank das Volumen um etwa 5%.

Die schwache Nachfrage traf auf deutliche Kapazitätswachse bei den Fluggesellschaften, was zu Laderaumüberschüssen und einem entsprechenden Druck auf die Frachtraten führte. Belastend wirkte sich zusätzlich der hohe Kerosinpreis im Berichtsjahr aus, der etwa ein Drittel über dem Vorjahresniveau und damit deutlich über den Erwartungen lag. Darüber hinaus war bereits zur Jahresmitte hin eine Verlagerung von der Luft- zur Seefracht zu beobachten. Im Gesamtjahr verzeichnete der Luftfrachtmarkt einen leichten Rückgang um 0,6%.

Die schwierigen Marktbedingungen führten im Berichtsjahr bei DB Schenker Logistics zu einem überdurchschnittlichen Volumenrückgang von 6%, da DB Schenker Logistics auf den vom Rückgang besonders betroffenen Verbindungen hohe Marktanteile hat und sein inneramerikanisches Luftfrachtgeschäft im Berichtsjahr eingestellt hat. DB Schenker Logistics konnte dennoch seine Marktposition behaupten.

#### SEEFRACT

Trotz des teilweise volatilen politischen und wirtschaftlichen Marktumfelds im Berichtsjahr verlief die Entwicklung in der globalen Seefracht positiv. Im Gesamtjahr haben die Seefrachtvolumina um rund 5,5% gegenüber dem Vorjahr zugelegt. Wachstumstreiber waren erneut die aus Asien kommenden Verkehre, beispielsweise Asien – Nordeuropa (+12%) und der innerasiatische Verkehr (+9%). Darüber hinaus trugen auch die Volumina von Europa nach Asien mit einem Anstieg um etwa 15% zur positiven Entwicklung bei.

Dieses Wachstum traf auf den volumenstarken Handelsrouten auf deutlich stärker steigende Kapazitäten. Die von den Reedern dort neu eingebrachte Tonnage betrug etwa 17%, wodurch die Seefrachtraten im Jahresverlauf stark unter Druck gerieten. Überkapazitäten waren in weiten Teilen des Berichtsjahres das bestimmende Thema im Markt.

Mit einem Wachstum von 7% gegenüber dem Vorjahr fiel die Volumenzunahme bei DB Schenker Logistics im Berichtsjahr erneut stärker aus als im Gesamtmarkt. DB Schenker Logistics konnte damit seine Marktposition sichern.

## KONTRAKTLOGISTIK

Nachdem der Markt im Bereich Kontraktlogistik/Supply Chain Management (CL/SCM) im Vorjahr bereits um 7 % gestiegen war, konnte er im Berichtsjahr mit einem Anstieg um etwa 6 % erneut stark wachsen. Dies ist unter anderem auf steigende Outsourcing-Raten und die anhaltend positive Entwicklung in den Kernindustrien der Kontraktlogistik zurückzuführen.

Insgesamt waren bei Industrie und Handel weiter gute Kapazitätsauslastungen und Auftragslagen zu beobachten, mit zuletzt jedoch geringerem Wachstum. Die Produktionsmengen in unseren Kernindustrien (Automotive, Consumer, Electronics, Industrial) lagen, vor allem für Electronics, über den Vorjahreswerten. In allen Schlüsselländern und Regionen – vor allem in den Schwellenländern – konnte eine positive Entwicklung verzeichnet werden.

DB Schenker Logistics verzeichnete in diesem wettbewerbsintensiven Umfeld ein Umsatzwachstum von 13 % und konnte seine Marktposition damit behaupten.

## SCHIENENINFRASTRUKTUR IN DEUTSCHLAND

| Ausgewählte Kennzahlen<br>— DB-Schieneinfrastruktur<br>in Deutschland | 2011  | 2010  | VERÄNDERUNG |       |
|-----------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------------|-------|
|                                                                       |       |       | absolut     | %     |
| Eisenbahnverkehrs-<br>unternehmen                                     | 385   | 370   | +15         | +4,1  |
| DB-Konzern                                                            | 28    | 30    | -2          | -6,7  |
| Konzernexterne Bahnen                                                 | 357   | 340   | +17         | +5,0  |
| Trassennachfrage in Mio. Trkm                                         | 1.051 | 1.033 | +18         | +1,7  |
| DB-Konzern                                                            | 830,9 | 837,7 | -6,8        | -0,8  |
| Konzernexterne Bahnen                                                 | 219,8 | 195,3 | +24,5       | +12,5 |
| Anteil konzernexterner<br>Bahnen in %                                 | 20,9  | 18,9  | +2,0        | +10,6 |
| Stationshalte in Mio. Stopps                                          | 145,2 | 143,9 | +1,3        | +0,9  |
| DB-Konzern                                                            | 120,5 | 121,8 | -1,3        | -1,1  |
| Konzernexterne Bahnen                                                 | 24,7  | 22,0  | +2,7        | +12,3 |

Vor dem Hintergrund des seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugangs nutzt eine große Anzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) unsere Schieneninfrastruktur in Deutschland. Die Zahl der konzernexternen EVU ist im Berichtsjahr erneut gestiegen. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Im Berichtsjahr hat die Trassennachfrage aufgrund des anhaltenden Wachstums im Schienengüterverkehr gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 1,7 % zugenommen. Der Anteil konzernexterner Bahnen hat sich dabei im Berichtsjahr weiter deutlich erhöht.

Die Zahl der Stationshalte ist gegenüber dem Vorjahr ebenfalls weiter angestiegen. Insgesamt wiesen dabei, wie in den Vorjahren, die konzernexternen Bahnen deutliche Zuwächse aus, während die Stationshalte der konzerninternen Bahnen aufgrund von Ausschreibungsverlusten leicht zurückgingen.

Aufgrund der Wettbewerbssituation der Waren- und Dienstleistungsangebote in den Stationen mit Angeboten im Gesamtmarkt des Einzelhandels ist für unsere Bahnhöfe zusätzlich die Entwicklung des Einzelhandels- und Gastronomieumsatzes von besonderer Bedeutung, da sowohl die Vermietungsmöglichkeiten als auch die daraus erzielten Umsätze von der Ertragsituation der gewerblichen Mieter abhängen. Die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland sind im Jahr 2011 insgesamt leicht gestiegen. Auch bei den Vermietungserlösen in den Bahnhöfen war im Berichtsjahr eine positive Entwicklung zu verzeichnen.

## ERTRAGSLAGE

::: DB AG ERZIELT ALS MANAGEMENT-HOLDING KEINE UMSATZERLÖSE

::: DEUTLICHER ANSTIEG DER BETEILIGUNGSERTRÄGE

::: ERGEBNIS AUS GEWÖHNLICHER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT DEUTLICH ANGESTIEGEN

### Umsatzentwicklung

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

### Ergebnisentwicklung

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

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Berichtsjahr deutlich von 1.369 Mio. € auf 1.063 Mio. € zurückgegangen. Ursächlich hierfür waren rückläufige Leistungen für Dritte und Materialeinkäufe und rückläufige Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Der Materialaufwand lag mit 48 Mio. € insbesondere infolge rückläufiger Instandhaltungsaufwendungen um 22 Mio. € unter dem Vorjahreswert.

Der Personalaufwand ist im Berichtsjahr spürbar um 80 Mio. € auf 201 Mio. € zurückgegangen. Ursächlich hierfür waren Neubewertungen von personalbezogenen Rückstellungen sowie konzerninterne Wechsel von Mitarbeitern von der DB AG zu anderen Konzerngesellschaften.

Die Abschreibungen lagen mit 7 Mio. € leicht unterhalb des Vorjahresniveaus (im Vorjahr: 9 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen deutlich von 921 Mio. € im Vorjahr auf 781 Mio. € im Berichtsjahr zurück. Ursächlich hierfür war der deutliche Rückgang der sonstigen übrigen Aufwendungen.

Der starke Anstieg im Beteiligungsergebnis auf 1.267 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) resultierte insbesondere aus der positiven Entwicklung der DB ML AG und der DB Netz AG, die zu einem deutlichen Anstieg der Erträge aus Gewinnabführungsverträgen der Tochtergesellschaften führten. Das Ergebnis der

DB ML AG profitierte im Vorjahresvergleich von rückläufigen außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen. Zusätzlich wirkte sich hier ein Einmaleffekt aus einer Steuererstattung bei der DB Regio AG aus.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB-Konzern entsprechend den Finanzierungsbedürfnissen der Konzerngesellschaften und reicht ihnen die aufgenommenen Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen weiter. Das Zinsergebnis ist im Berichtsjahr angestiegen und betrug 47 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €). Ursächlich hierfür waren gestiegene Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens.

Insgesamt ergab sich daraus ein deutlicher Anstieg im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit auf 1.338 Mio. € (im Vorjahr: 123 Mio. €). Die Steuerposition betrug –112 Mio. € (im Vorjahr: –20 Mio. €).

Im Vorjahr fielen darüber hinaus außerordentliche Aufwendungen in Höhe von 49 Mio. € aus der erstmaligen Anwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes an. Es ergab sich insgesamt hieraus ein Jahresüberschuss in Höhe von 1.226 Mio. € (im Vorjahr: 54 Mio. €). Die erstmalige Dividendenausschüttung an den Eigentümer in Höhe von 500 Mio. € sowie der Gewinnvortrag aus dem Vorjahr in Höhe von 2.705 Mio. € (im Vorjahr: 3.151 Mio. €) führten zu einem Bilanzgewinn von 3.931 Mio. € (im Vorjahr: 3.205 Mio. €).

Finanz- und Vermögenslage 29  
Nachhaltigkeit 31  
Weitere Informationen 35  
Risikobericht 38

Bericht des Vorstands über Beziehungen  
zu verbundenen Unternehmen 44  
Nachtragsbericht 44  
Prognosebericht 45

## FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

FINANZMANAGEMENTSYSTEM DES DB-KONZERNS UNVERÄNDERT  
RATING-EINSTUFUNGEN IM BERICHTSJAHR BESTÄTIGT  
BILANZSUMME SPÜRBAR ANGESTIEGEN

### Finanzmanagement

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

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

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

Das für den langfristigen Bereich ausgelegte Debt-Issuance-Programm über 15 Mrd. € war per 31. Dezember 2011 mit 12,4 Mrd. € in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2010: 11,8 Mrd. €). Die Inanspruchnahme des Programms ist infolge der Umfinanzierung von vorzeitig abgelösten Zinslosen Darlehen des Bundes im Berichtsjahr angestiegen.

Im kurzfristigen Bereich stand per 31. Dezember 2011 wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses wurde per 31. Dezember 2011 in Höhe von 202 Mio. € (im Vorjahr: 42 Mio. €) in Anspruch genommen. Zudem verfügten wir per 31. Dezember 2011 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,5 Mrd. € (per 31. Dezember 2010: 2,5 Mrd. €) und konnten auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 1,4 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2010: 1,4 Mrd. €). Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Im Berichtsjahr wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen.

### RATING-EINSTUFUNGEN BESTÄTIGT

| Ratings DB AG     | Ersterteilung | Letzte Bestätigung | AKTUELLE EINSTUFUNGEN |             |          |
|-------------------|---------------|--------------------|-----------------------|-------------|----------|
|                   |               |                    | kurzfristig           | langfristig | Ausblick |
| Moody's           | 16.05.2000    | 30.08.2011         | P-1                   | Aa1         | stabil   |
| Standard & Poor's | 16.05.2000    | 17.01.2012         | A-1+                  | AA          | stabil   |
| Fitch             | 17.02.2009    | 03.08.2011         | F1+                   | AA          | stabil   |

Stand: 21.02.2012

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

Am 8. Dezember 2011 hat S&P als Folge der angekündigten Überprüfung des Ratings des Bundes eine Überprüfung des Ratings der DB AG angekündigt. Der Ausblick des Ratings der DB AG wurde als Konsequenz wie beim Bund auf CreditWatch negativ gesetzt. Dies resultierte aus der Unterstützung des Ratings der DB AG durch das Rating des Bundes, die aus der Sicht von S&P im Falle einer Herabstufung des Bundes schwächer werden könnte. Am 17. Januar 2012 hat S&P den Credit-Watch wieder aufgelöst <sup>1</sup> und die Rating-Einstufungen der DB AG und den positiven Ausblick bestätigt. Weitere Informationen zum Thema Rating <sup>2</sup> und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG finden Sie auf unserer Internetseite.

<sup>1</sup> Seite 44, <sup>2</sup> [www.db.de/rating](http://www.db.de/rating)

## Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen wie im Vorjahr mit 8 Mio. € auf niedrigem Niveau (im Vorjahr: 13 Mio. €). Ein besonderer Investitionsschwerpunkt lag nicht vor.

## Bilanz

| Bilanz per 31.12. — in Mio. €          | 2011   | 2010   | VERÄNDERUNG |       |
|----------------------------------------|--------|--------|-------------|-------|
|                                        |        |        | absolut     | %     |
| Bilanzsumme                            | 29.727 | 29.117 | + 610       | +2,1  |
| <b>AKTIVSEITE</b>                      |        |        |             |       |
| Anlagevermögen                         | 25.674 | 24.409 | +1.265      | +5,2  |
| Umlaufvermögen                         | 4.053  | 4.708  | - 655       | -13,9 |
| Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten     | 0      | 0      | -           | -     |
| <b>PASSIVSEITE</b>                     |        |        |             |       |
| Eigenkapital                           | 14.954 | 14.228 | +726        | +5,1  |
| Rückstellungen                         | 3.084  | 3.402  | -318        | -9,3  |
| Verbindlichkeiten                      | 11.651 | 11.449 | +202        | +1,8  |
| davon zinspflichtige Verbindlichkeiten | 10.792 | 10.586 | +206        | +1,9  |
| Passiver Rechnungsabgrenzungsposten    | 38     | 38     | -           | -     |

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2011 gegenüber dem Vorjahresendwert angestiegen (2,1 % beziehungsweise 610 Mio. €). Diese Veränderung ist maßgeblich auf den Anstieg des Anlagevermögens sowie der damit verbundenen Finanzierung mit Eigenkapital und Verbindlichkeiten zurückzuführen.

Das Anlagevermögen bestand per 31. Dezember 2011 wie zum Vorjahresende fast ausschließlich aus den Finanzanlagen. Die deutliche Erhöhung in den Finanzanlagen auf 25.651 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 24.371 Mio. €) ist auf die Erhöhung der Ausleihungen an verbundene Unternehmen auf 11.843 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 10.579 Mio. €) zurückzuführen.

Das Umlaufvermögen war rückläufig und betrug per 31. Dezember 2011 4.053 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 4.708 Mio. €). Ursächlich für den Rückgang waren insbesondere der reduzierte Bestand an flüssigen Mitteln sowie der Rückgang von Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen.

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

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital infolge des höheren Bilanzgewinns deutlich um 5,1 % beziehungsweise 726 Mio. € an. Der höhere Bilanzgewinn ergab sich aus einem Jahresüberschuss in Höhe von 1.226 Mio. € sowie einer gegenläufigen Dividende in Höhe von -500 Mio. €. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich trotz des Anstiegs der Verbindlichkeiten von 48,9 auf 50,3 %.

Die Rückstellungen lagen mit 3.084 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert (per 31. Dezember 2010: 3.402 Mio. €). Hier wirkten sich Neubewertungen von personalbezogenen Rückstellungen und Steuerrückstellungen aus. Der Anteil der Rückstellungen an der Bilanzsumme ist entsprechend von 11,7 auf 10,4 % gesunken.

Die Verbindlichkeiten stiegen per 31. Dezember 2011 leicht um 202 Mio. € auf 11.651 Mio. €. Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten auf 341 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 162 Mio. €). Diese betreffen im Wesentlichen die kurzfristige Konzernfinanzierung. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2011 mit 39,2 % nahezu unverändert gegenüber dem 31. Dezember 2010 mit 39,3 %.

## NACHHALTIGKEIT

- ::: PÜNKTLICHKEITSWERTE WERDEN MONATLICH VERÖFFENTLICHT
- ::: WEITERENTWICKLUNG DER UNTERNEHMENSKULTUR FORTGESETZT
- ::: ENERGIEVERBRAUCH UND CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN IM SCHIENENVERKEHR WEITER REDUZIERT

Durch nachhaltiges Handeln stellen wir die Zukunftsfähigkeit und damit den erfolgreichen Fortbestand unseres Unternehmens sicher. Dazu gehört immer die gesamthafte Betrachtung unserer Ziele, profitabler Marktführer, Top-Arbeitgeber und Umwelt-Vorreiter zu sein.

### Kunden und Qualität

#### KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE FORTGESETZT

Im Vorjahr haben wir unsere Kunden- und Qualitätsinitiative gestartet, die wir auch im Berichtsjahr fortgeführt haben. Im Fokus stehen dabei die Erhöhung der Betriebsstabilität des Schienenverkehrs in Deutschland sowie die Steigerung der Kundenzufriedenheit. In zehn Projekten wurden Maßnahmen für den Fern- und Nahverkehr sowie den Güterverkehr und die Infrastruktur entwickelt, um in schwierigen betrieblichen Situationen, die zum Beispiel aus außergewöhnlichen Witterungsverhältnissen resultieren können, eine möglichst hohe Betriebsqualität sicherstellen zu können.

Im Berichtsjahr hat der DB Konzern für seine Kunden- und Qualitätsinitiative rund 480 Mio. € aufgewendet (davon rund 260 Mio. € für Investitionen).

#### PÜNKTLICHKEITSWERTE MONATLICH VERÖFFENTLICHT

Im Berichtsjahr haben wir uns entschieden, mehr Transparenz beim Thema Pünktlichkeit zu zeigen. Seit dem Start der neuen *Online-Statistik*<sup>1</sup> am 20. September 2011 weisen wir monatlich drei Pünktlichkeitskategorien aus: für den Nahverkehr, für den Fernverkehr sowie für den gesamten Personenverkehr in Deutschland. Die Pünktlichkeitsstatistik bildet die mehr als 800.000 Fahrten von Personenzügen eines Monats ab (davon mehr als 20.000 im Fernverkehr und rund 780.000 im Nahverkehr, inklusive aller S-Bahnen). Wir bewerten deren Pünktlichkeit sowohl bei der Abfahrt und am Endhalt des Zuges als auch an den Unterwegshalten.

Im Berichtsjahr haben wir die Pünktlichkeit unserer Züge deutlich verbessert. Bei der Fünf-Minuten-Pünktlichkeit stieg der Durchschnittswert von 91,0 % im Jahr 2010 auf 92,9 % im Jahr 2011. Dabei erzielten sowohl der Nah- als auch der Fernverkehr höhere Jahreswerte: Im Fernverkehr wurden 80,0 % (im Vorjahr: 72,4 %) und im Nahverkehr 93,2 % (im Vorjahr: 91,5 %) gemessen.

### Mitarbeiter

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, wird die Zahl der Mitarbeiter im DB-Konzern auf Basis von Vollzeitpersonen (VZP) berechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit in VZP umgerechnet.

Zum Ende des Berichtsjahres lag die Zahl der Mitarbeiter bei 2.281 Mitarbeitern (per 31. Dezember 2010: 3.427 Mitarbeiter). Darin enthalten sind zwei Auszubildende (im Vorjahr: zehn Auszubildende). Im Jahresdurchschnitt waren 2.247 Mitarbeiter bei der DB AG beschäftigt (im Vorjahr: 3.495 Mitarbeiter). Ursächlich für die Rückgänge sind konzerninterne Verlagerungen von Mitarbeitern von der DB AG hin zu anderen Gesellschaften.

#### VERANTWORTUNGSVOLLER ARBEITGEBER UND MANAGEMENT DES DEMOGRAFISCHEN WANDELS

Der DB-Konzern wandelt sich derzeit von einer Sanierungs- zu einer Wachstumsorganisation. In den kommenden Jahren werden altersbedingte Abgänge weiter zunehmen. Zugleich wird sich der Wettbewerb um Fachkräfte auf dem Arbeitsmarkt intensivieren. Um den Herausforderungen des demografischen Wandels zu begegnen, haben wir mit Blick auf Gewinnung, Entwicklung und Mitarbeiterbindung unsere Personalarbeit zukunftsfähig ausgerichtet.

#### Personalgewinnung

Um auch in Zeiten angespannter Arbeitsmärkte erfolgreich Mitarbeiter für uns gewinnen zu können, haben wir uns im Bereich Personalrekrutierung neu aufgestellt.

Mit einer starken Arbeitgebermarke sollen der DB-Konzern als attraktiver Arbeitgeber positioniert und insbesondere Stärken wie berufliche Vielfalt und Entwicklungsmöglichkeiten im DB-Konzern deutlicher kommuniziert werden. Um auch in Zukunft ausreichend geeignete Bewerber für den DB-Konzern zu interessieren und alle Synergien eines großen Konzerns zu nutzen, werden die Rekrutierungsaktivitäten auf regionalen Arbeitsmärkten für wesentliche Zielgruppen gebündelt und geschäftsfeldübergreifend organisiert. Für einen bewerberorientierten und professionellen Kontakt mit potenziellen Mitarbeitern des DB-Konzerns, aber auch für eine gelungene Einstiegsphase wird das Bewerbermanagement neu organisiert.

<sup>1</sup> [www.bahn.de/puenktlichkeit](http://www.bahn.de/puenktlichkeit)

### Ausbildung und Nachwuchsgewinnung

Der DB-Konzern ist nicht nur einer der größten Arbeitgeber, sondern mit derzeit über 10.000 Auszubildenden und Dual-Studierenden auch einer der größten Ausbilder in Deutschland. Ausbildung und duales Studium sind ein festes Fundament der Fachkräftesicherung im DB-Konzern. Im Berichtsjahr haben knapp 3.600 Jugendliche eine Berufsausbildung, weitere rund 230 ein duales Studium im DB-Konzern begonnen. Rund 400 bedingt ausbildungsfähige Schulabgänger können sich im Rahmen des Qualifizierungsprogramms »Chance plus« für den Einstieg ins Berufsleben qualifizieren.

Neben der Vermittlung fachlicher Kenntnisse und praktischer Fertigkeiten ist der Erwerb von Service-, Sozial- und Methodenkompetenzen wie unternehmerischem Denken, Kundenorientierung, Selbstständigkeit und Teamgeist zentraler Bestandteil der Ausbildung im DB-Konzern.

### Nachhaltige Personalentwicklung

Eine strategisch ausgerichtete und nachhaltige Personalentwicklung sichert dem DB-Konzern kompetente und engagierte Mitarbeiter. Stärker denn je setzt der DB-Konzern auf die unternehmensinterne Entwicklung von Fach- und Führungskräften durch eine systematische Förderung von Leistungs- und Potenzialträgern. Auf die strukturelle Veränderung der Hochschullandschaft reagieren wir mit verstärkten Angeboten zur berufsbegleitenden Weiterbildung.

Seit dem Berichtsjahr verantwortet die DB Akademie die Qualifizierung nicht nur für das Top-Management, sondern insgesamt auch für alle leitenden und betrieblichen Führungskräfte des DB-Konzerns. Mit einer weiterentwickelten Qualifizierungsphilosophie bietet sie systematische und kontinuierliche Karrierebegleitung aus einer Hand. Die Qualifizierung der übrigen Mitarbeiter erfolgt durch DB Training als Experten und Partner in Lern-, Entwicklungs- und Veränderungsprozessen. DB Training ist auch auf externen Mobilitäts- und Logistikmärkten tätig und führte im Berichtsjahr für interne und externe Kunden rund 22.000 Veranstaltungen mit 230.000 Teilnehmern durch.

### Tarifrunde 2011

Eine gute Personalarbeit schafft Beschäftigungsbedingungen, die für Engpassgruppen attraktiv und für die Unternehmen finanzierbar bleiben. Die Tarifabschlüsse im Berichtsjahr leisten hierzu einen wesentlichen Beitrag.

Am 25. Januar 2011 konnte die Tarifrunde mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) abgeschlossen werden. Nach Einmalzahlungen von 500 € im Dezember 2010 wurden die Entgelte zum 1. März 2011 um 1,8 % angehoben und zum 1. Januar 2012 um weitere 2 % erhöht. Bei der Altersvorsorge und bei Strukturfragen wurden weitere Verbesserungen vereinbart. Die Vereinbarung mit der EVG hat eine Laufzeit von 29 Monaten.

In der Tarifrunde mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurde am 15. April 2011 ein Abschluss mit einer Laufzeit von 23 Monaten erzielt. Nach einer Einmalzahlung von 500 € wurden die Entgelte ab 1. Januar 2011 um 2 % angehoben. Zudem wurden die Konditionen für die betriebliche Altersvorsorge verbessert und einzelne Zulagen erhöht.

Erstmals in unserer Unternehmensgeschichte gelten bei uns und unseren wesentlichen Wettbewerbern im Schienenpersonennahverkehr für Entgelt und Arbeitszeit branchenweit flächendeckende Tarifstandards. Der Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (Agv MoVe) sowie 24 weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen haben sich mit der EVG auf einen Branchentarifvertrag geeinigt. Auch mit der GDL wurden einheitliche Standards zu Arbeits- und Entgeltbedingungen von Lokomotivführern auf den Weg gebracht.

Sowohl mit der EVG als auch mit der GDL wurde vereinbart, das bestehende Beschäftigungsbündnis über 2011 hinaus fortzusetzen. Betriebsbedingte Kündigungen sind damit auch weiterhin ausgeschlossen. Die Tarifparteien haben sich darauf geeinigt, dies in einem Zukunft-Tarifvertrag festzuschreiben, der darüber hinaus eine stärkere Berücksichtigung der demografischen Entwicklung in der Personalpolitik festschreiben soll.

### Konzernarbeitsmarkt

Vor dem Hintergrund eines deutlich gestiegenen Personalbedarfs finden derzeit nahezu alle Mitarbeiter ohne Beschäftigungseinschränkungen, die von einem Arbeitsplatzwegfall betroffen sind, unmittelbar eine neue Beschäftigung im DB-Konzern. Die aus der strategischen Personalplanung gewonnene Transparenz führt zu einer deutlichen Verbesserung bei den Vermittlungsaktivitäten. Über bedarfsorientierte Qualifizierungsmaßnahmen können Mitarbeiter schnell und gezielt in neue Aufgabenfelder vermittelt werden.

## UNTERNEHMENSKULTUR

Eine starke Unternehmenskultur ist Voraussetzung für engagierte und zufriedene Mitarbeiter und Führungskräfte und maßgebliche Basis für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg. Der DB-Konzern fördert daher eine an den Konzernwerten orientierte Unternehmenskultur.

Die im Vorjahr als Auftakt für die Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur initiierten Zukunftskonferenzen fanden Anfang des Berichtsjahres einen ersten Abschluss. Jeweils bis zu 1.000 Teilnehmer entwickelten auf den insgesamt fünf Zukunftskonferenzen gemeinsam Ideen für ein anderes Miteinander und eine bessere Zusammenarbeit im DB-Konzern. Dabei sehen die Mitarbeiter und Führungskräfte vier zentrale Handlungsfelder: Entscheidungs- und Handlungsspielräume, Führung, Kommunikation und Stärkung der bereichsübergreifenden Zusammenarbeit. An konkreten Veränderungen in diesen Bereichen wird intensiv gearbeitet, und einige Ideen konnten auch bereits umgesetzt werden.

Um die Aufbruchsstimmung und die Ergebnisse der Zukunftskonferenzen in die Regionen zu tragen, starteten im Oktober 2011 die Regionalen Zukunftsdialoge. Bis März 2012 finden 14 Termine in ganz Deutschland sowie eine Veranstaltung in Barcelona statt. Jeweils rund 300 Teilnehmer kommen an verschiedenen Standorten zusammen, um an den Themen der Zukunftskonferenzen weiterzuarbeiten und den Austausch über die Geschäftsfelder hinweg zu intensivieren.

## CHANCENGLEICHHEIT UND VIELFALT

Der DB-Konzern fördert die Vielfalt im Unternehmen und befürwortet einen partnerschaftlichen Umgang miteinander, denn jeder einzelne Mitarbeiter trägt mit seiner Individualität zu unserem Erfolg bei. Mit dem Bekenntnis zu Vielfalt und zielgruppenspezifischen Programmen begegnen wir auch den Herausforderungen des demografischen Wandels und gehen gezielt auf diejenigen zu, die bisher nicht im Fokus standen. Als ein Handlungsfeld wurde die Steigerung des Frauenanteils identifiziert, konkrete Ziele wurden vereinbart. Bis zum Jahr 2015 soll der Frauenanteil im Inland auf 25 % und der Anteil weiblicher Führungskräfte im Inland auf 20 % steigen.

## Umwelt

Eine ökonomisch, sozial und ökologisch ausgerichtete Unternehmenspolitik sehen wir nicht nur als gesellschaftliche Aufgabe. Sie ist zugleich der Schlüssel zu unternehmerischem Erfolg. Unsere Umweltstrategie setzt dabei die Maßstäbe für anspruchsvolle Umweltziele im Unternehmen. Im Berichtsjahr haben wir uns ein zusätzliches Ziel gesetzt: Der Anteil erneuerbarer Energien im Traktionsstrommix soll bis zum Jahr 2020 auf mindestens 35 % steigen. Der DB-Konzern baut dadurch die Position des Schienenverkehrs als Verkehrsmittel mit dem höchsten Anteil erneuerbarer Energien in Deutschland weiter aus und schont gleichzeitig die immer knapper werdenden Ressourcen. Das Ziel ist Teil unseres Klimaschutzprogramms, mit dem wir die weltweiten spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen zwischen den Jahren 2006 und 2020 um weitere 20 % reduzieren wollen. Dazu steigern wir kontinuierlich die Energieeffizienz in Betrieb und Produktion und entwickeln unsere grünen Produkte weiter.

## KONZERNWEITES KLIMASCHUTZPROGRAMM VORANGEBRACHT

Bis zum Jahr 2020 sollen die konzernweiten spezifischen, also auf die Verkehrsleistung bezogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen um 20 % im Vergleich zum Jahr 2006 sinken. Nach derzeitigem Datenstand ist hier bis zum Berichtsjahr ein Rückgang von 8,5 % zu verzeichnen. Die weltweiten absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen lagen im Berichtsjahr auf gleichem Niveau wie im Vorjahr.

## ENERGIEVERBRAUCH UND CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN IM SCHIENENVERKEHR WEITER REDUZIERT

Insgesamt haben wir unsere spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Schienenverkehr in Deutschland seit dem Jahr 1990 um 45 % reduziert.

Der Schienenverkehr macht rund 34 % der gesamten Emissionen aus. Rund 26 % entfallen auf die Luftfracht, 17 % auf den Straßengüterverkehr und 13 % auf die Seefracht. Die restlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen entfallen auf stationäre Anlagen und den Busverkehr (inklusive DB Fuhrpark).

Daten für DB Schenker Logistics sind in der zweiten Jahreshälfte 2012 verfügbar.

## Gesellschaftliches Engagement

Als einer der größten Arbeitgeber und Ausbilder Deutschlands haben wir eine besondere Verantwortung – für Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und die Gesellschaft insgesamt. Die Förderung von Kindern und Jugendlichen liegt uns besonders am Herzen. Bildung und Sport sind dabei die Themenfelder, auf die sich unsere Aktivitäten konzentrieren.

In der Gesellschaft unterstützen wir zahlreiche kulturelle, soziale und sportliche Einrichtungen, Initiativen und Aktivitäten. Der Schwerpunkt liegt dabei ebenfalls im Kinder- und Jugendbereich. In der Wissensgesellschaft von heute und morgen sind Bildung und Ausbildung das größte Kapital. Sie zu vermitteln ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, bei deren Bewältigung wir uns aktiv einbringen. So engagieren wir uns seit dem Jahr 1996 als Partner und Mitglied der Stiftung Lesen für die Stärkung der Lese- und Vorlesekultur in Deutschland.

Die soziale Integration von in Not geratenen Kindern und Jugendlichen ist das Ziel der überregional tätigen Stiftung Off Road Kids. Seit dem Jahr 1994 fördern wir die Stiftung und ermöglichen den Streetworkern Mobilität in ganz Deutschland. Über 2.000 jungen Menschen konnten seit 1994 neue Lebensperspektiven eröffnet werden.

Die Sportförderung genießt bei uns auch einen hohen Stellenwert, vermittelt sie doch gleichermaßen Freude an der Bewegung und Werte wie Leistungsbereitschaft und Teamgeist, Fair Play und soziale Integration. Sie liefert Leitbilder, die Vorbildfunktion für Kinder und Jugendliche haben. Dies gilt besonders für »Jugend trainiert für Olympia«. Als langjähriger offizieller Mobilitätspartner dieser größten Schulsportveranstaltung der Welt sorgen wir für die kostengünstige An- und Abreise der Teilnehmer sowie die Organisation ihrer Unterbringung. Ein Zeichen für die Werte des Sports setzen wir auch mit der seit dem Jahr 2002 bestehenden engen Partnerschaft mit dem Deutschen Behindertensportverband. Das Engagement haben wir

seit dem Jahr 2010 auf die Behindertenjugend ausgeweitet und unterstützen seitdem als exklusiver Hauptsponsor das Projekt »Jugend trainiert für Paralympics«, mit dem wir einen wertvollen Beitrag für die gesellschaftliche Integration von Schülerinnen und Schülern mit Behinderung über den Sport leisten. Neben der Förderung des Spitzensports, unter anderem als Partner mehrerer Fußball-Bundesligisten, setzt unser Engagement auch an der Basis und damit der Zukunft der jungen Generation an. Mit der Verleihung des DB Nachwuchs-Förderpreises würdigen wir das Engagement vieler Menschen für Kinder und Jugendliche an der Basis des Fußballs. Diese gelebte Integration ist für die Zukunft der Gesellschaft ebenso wichtig wie die Vermittlung von Einsatzfreude und der Gemeinschaftssinn, den junge Menschen in den DB Fußball Camps erleben. Die Förderung von Toleranz, Teamfähigkeit, Kulturtechniken und Bildungsperspektiven und damit einen Beitrag zur Gestaltung unserer Gesellschaft zu leisten ist uns ein wichtiges Anliegen. Nachhaltiges Engagement bedeutet für das Unternehmen eine Investition in die Jugend.

Als Partner von Hamburg als Umwelthauptstadt Europas 2011 unterstützte der DB-Konzern die Hansestadt mit zahlreichen Aktionen, beispielsweise im Infopavillon am Hauptbahnhof und mit dem Sonderzug »Train of Ideas«.

## WEITERE INFORMATIONEN

- ::: RESSORT TECHNIK, SYSTEMVERBUND UND DIENSTLEISTUNGEN NEU AUSGERICHTET
- ::: DEUTSCHLAND BEI ÖFFNUNG DER SCHIENENVERKEHRSMÄRKTE IN EUROPA FÜHREND
- ::: PRÜFUNG VON SCHADENERSATZANSPRÜCHEN GEGEN SCHIENENHERSTELLER

### Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen neu ausgerichtet

Das Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen wurde zum 1. Januar 2011 inhaltlich neu ausgerichtet. Dabei wurden Verantwortlichkeiten innerhalb eines Prozesses neu zugewiesen und zum Beispiel die Aufgabe der Bauartbetreuung von der Zentrale zu den Geschäftsfeldern verlagert. Die Rollen und Aufgaben der Bereiche im Systemverbund wurden weiter geschärft. Strategische Aufgaben wurden insgesamt stärker in den Vordergrund gestellt. Die Neuausrichtung des Ressorts führte aber auch zu Änderungen in der Organisationsstruktur.

Neu beziehungsweise verändert sind die Funktionen des Chief Technology Officers (CTO) und des Chief Quality Officers (CQO). Diese Funktionen haben Richtlinienkompetenz in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich für den gesamten Konzern. So ist der CTO beispielsweise der Treiber der Gesamtstrategie Technik des Konzerns und koordiniert die dazugehörigen Einzelstrategien. Hierzu wurden die technischen Kernkompetenzen des DB-Konzerns in der neu gegründeten Einheit des CTO gebündelt. Die neue Funktion des Chief Procurement Officers (CPO) gehört zu den Servicefunktionen und hat eine große Nähe zu den Geschäftsfeldern.

Zur Erschließung des Marktpotenzials bei den eisenbahn-technischen Ingenieurdienstleistungen wurde die Ausgründung der DB Systemtechnik beschlossen. Mit dem erfolgten Eintrag in das Handelsregister wurden die formaljuristischen Voraussetzungen für die Ausgründung als eigenständige GmbH rückwirkend zum 1. Januar 2011 abgeschlossen. Die neue Geschäftseinheit soll zum europaweit führenden Anbieter für Ingenieur- und Prüfdienstleistungen im Eisenbahnsektor entwickelt werden.

- Die neuen Rollen der Organisationseinheiten im Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen gliedern sich in
- ::: Gruppenfunktionen als Treiber und Gestalter von konzernübergreifenden Themen,
  - ::: Servicefunktionen als Unterstützer der Geschäftsfelder und
  - ::: Geschäftseinheiten mit eigener Ergebnisverantwortung.

### Einkaufsvolumen deutlich angestiegen

Eine zentrale, einheitlich ausgestaltete Beschaffungspolitik schafft Mehrwert für den DB-Konzern. Das hat sich gerade in den volatilen Beschaffungsmärkten im Berichtsjahr gezeigt. Waren zu Jahresbeginn noch klare Aufwärtstendenzen bei den Beschaffungspreisen erkennbar, so ist zum Jahresende eine deutliche Abflachung der wirtschaftlichen Aktivitäten zu spüren.

Auch unter den Bedingungen des vergangenen Jahres ist es gelungen, konzernweite Einsparungen zu realisieren. Das schon seit 2009 laufende Einkaufsprogramm FAST hat seinen Arbeitsumfang ausgeweitet. Mehr als 1.800 Einzelmaßnahmen sind in Angriff genommen worden, um in praktisch allen großen Warengruppen systematische und nachhaltige Potenzialeffekte erzielen zu können. Das Programm wird im Jahr 2012 in der Linienorganisation fortgeführt. Dabei ist der Fokus auf das internationale Beschaffungsvolumen gerichtet. Hier sind insbesondere Bündelungspotenziale zu erwarten. Ein erster Erfolg war die Vergabe von IT-Hardware in internationalem Maßstab, bei der deutliche Preissenkungen realisiert werden konnten. Parallel treiben wir die Standardisierung von Beschaffungsinhalten voran. Über standardisierte Leistungsverzeichnisse wird auf eine regionen- oder projektübergreifende Bündelung von Beschaffungsgütern gezielt.

Das im Berichtsjahr eingeführte IT-System zur Lieferantenbewertung wird im Jahr 2012 optimiert und im Hinblick sowohl auf die Lieferantenqualifizierung als auch -entwicklung ausgebaut. Mit einem durchgängigen Gesamtsystem gelingt die Steuerung des Lieferantenportfolios im Hinblick auf Qualität und Preis. Erste eingeführte Instrumente sind sogenannte Quality Gates. Die Einführung dieser Meilensteine in Beschaffungsprojekten soll frühzeitig Projektrisiken erkennen und minimieren, um künftig die vertragskonforme und termingerechte Lieferung von Schienenfahrzeugen auf einem möglichst hohen Qualitätsniveau sicherstellen zu können. Hierzu werden an bis zu zehn festen Zeitpunkten die vom Auftragnehmer bis zum jeweiligen Zeitpunkt erbrachten Lieferungen und Leistungen durch den Auftraggeber gemessen und hinsichtlich ihrer Qualität und Vollständigkeit bewertet.

Jedes Quality Gate wird als gemeinsame Sitzung des Auftraggebers mit dem Auftragnehmer durchgeführt. Hierbei zeigt der Auftragnehmer den Projektstand und den Projektfortschritt anhand einer Quality-Gate-Kriterienliste konkret auf und stellt den kritischen Pfad für die weitere termin- und qualitätsgerechte Auftragserfüllung dar. Der Auftraggeber stellt anschließend seine Einschätzung vor, gibt seine Gesamteinschätzung des Projektrisikos ab und entscheidet über das Durchschreiten des Quality Gates. Seitens der Industrie wird diese Vorgehensweise begrüßt, sodass mittlerweile in acht Beschaffungsprojekten die Anwendung der Quality Gates fixiert werden konnte und in fünf weiteren Vorhaben vorbereitet wird.

Im Berichtsjahr haben wir ein deutlich gestiegenes Beschaffungsvolumen im Umfang von 28,5 Mrd. € getätigt (im Vorjahr: 22,8 Mrd. €). Die Steigerung um 25 % im Vergleich zum Vorjahr ist fast vollständig auf die erste Bestellung von 130 neuen ICx-Zügen zurückzuführen.

Die einzelnen Bestandteile des Beschaffungsvolumens haben sich wie folgt entwickelt:

- ::: Speditionsleistungen stiegen von 9,8 Mrd. € auf 10,1 Mrd. € an,
- ::: industrielle Produkte erhöhten sich infolge der ICx-Bestellung von 4,2 Mrd. € im Vorjahr auf 9,1 Mrd. € im Berichtsjahr,
- ::: Bauleistungen sind leicht von 3,8 Mrd. € auf 3,6 Mrd. € zurückgegangen,
- ::: Dienstleistungen Dritter sind von 2,7 Mrd. € auf 2,9 Mrd. € gestiegen,
- ::: Energie und Kraftstoffe erhöhten sich von 2,3 Mrd. € auf 2,7 Mrd. €.

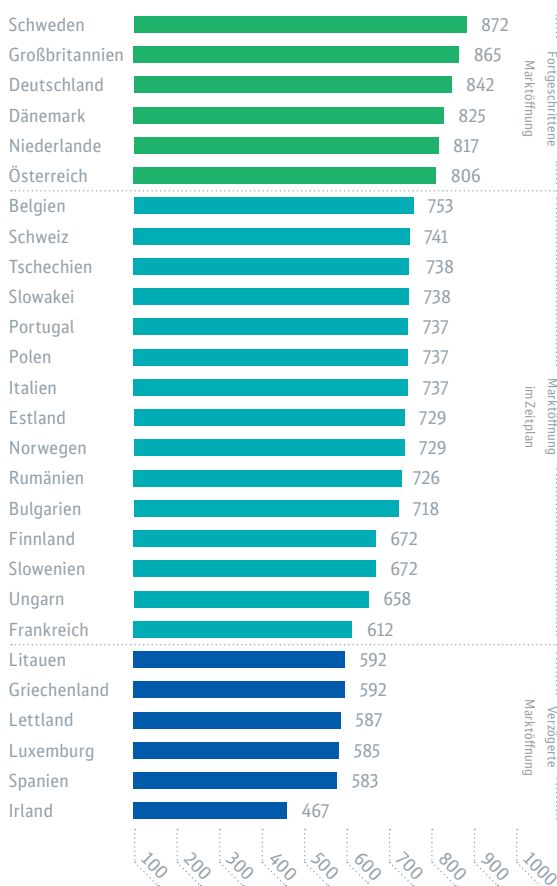
Die Preisentwicklung für Energie zeigte sich im Laufe des Berichtsjahres uneinheitlich. Insgesamt ist das Preisniveau im Vergleich zum Vorjahr angestiegen, sodass bei einem nahezu konstanten Energieverbrauch die Energiekosten gestiegen sind.

## Deutschland führend bei Öffnung der Schienenverkehrsmärkte

Deutschland liegt gemäß dem im April 2011 veröffentlichten *Liberalisierungsindex Bahn 2011 (LIB-Index)* <sup>1</sup> bei der Öffnung seines Schienenverkehrsmarkts im europaweiten Vergleich in der Spitzengruppe. Angeführt wird diese Gruppe von Schweden, gefolgt von Großbritannien und Deutschland.

### Liberalisierungsindex 2011

#### Schienen Güter- und Schienenpersonenverkehr



Der LIB-Index stellt den Stand der relativen Marktöffnung der Schienenverkehrsmärkte in Europa dar und bewertet die gesetzlichen und faktischen Marktzugangsbarrieren aus Sicht eines EVU, das in den Markt eintreten möchte. Der Studie zufolge hat sich der Zugang zu den Schienenverkehrsmärkten in Europa in den vergangenen vier Jahren seit der Erstellung des letzten LIB-Index 2007 weiter verbessert, auch weil alle in der Studie betrachteten Länder die rechtlichen Grundlagen für den Zugang ausgebaut haben.

<sup>1</sup> [www.db.de/liberalisierungsindex](http://www.db.de/liberalisierungsindex)

## Weitere rechtliche Themen

### **PRÜFUNG VON SCHADENERSATZANSPRÜCHEN GEGEN SCHIENENHERSTELLER**

Seit Juni 2011 ermitteln die Staatsanwaltschaft Bochum und das Bundeskartellamt gegen eine Vielzahl von Unternehmen wegen des Verdachts jahrelanger unerlaubter Preisabsprachen beim Verkauf von Eisenbahnschienen und möglicherweise sonstigem Oberbaumaterial. Dem DB-Konzern könnte dadurch ein Schaden in Millionenhöhe entstanden sein. Wir prüfen mögliche Schadenersatzansprüche und werden diese gegebenenfalls geltend machen.

### **KARTELLRECHTLICHES MISSBRAUCHSVERFAHREN GEGEN KONZERNUNTERNEHMEN**

Die EU-Kommission hat im Rahmen eines kartellrechtlichen Missbrauchsverfahrens von Ende März bis Anfang April und im Juli 2011 an mehreren Standorten des DB-Konzerns Nachprüfungen durchgeführt. Gegenstand ist unter anderem das seit dem Jahr 2003 geltende Bahnstrompreissystem der DB Energie GmbH. Dieses System wurde bereits im Jahr 2006 vom Oberlandesgericht Frankfurt am Main als zulässig erachtet.

Gegen die Nachprüfungen haben wir Klagen beim Gericht der Europäischen Union in Luxemburg eingereicht.

### **DEUTSCHLAND WEGEN 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 die mangelhafte Umsetzung der Vorschriften des ersten europäischen Eisenbahnpakets, insbesondere der Entflechtungsvorgaben, vorgeworfen. Parteien des Vertragsverletzungsverfahrens sind die Europäische Kommission und die Bundesrepublik Deutschland. Die Bundesregierung hat die Vorwürfe der Kommission vollumfänglich zurückgewiesen.

Auch wir sind der Auffassung, dass die Argumente der Kommission nicht belastbar sind. Die DB Netz AG ist in ihren Entscheidungen über Trassenzugang und Trassenentgelte unabhängig von anderen Unternehmen des DB-Konzerns. Die in Deutschland gewählte Holdingstruktur wird vom europäischen Eisenbahnrecht ausdrücklich zugelassen.

### **BEIHILFEBESCHWERDE VERKEHRSVERTRAG BERLIN UND BRANDENBURG**

Die Veolia Verkehr GmbH (Veolia, vormals Connex Regiobahn GmbH) hat im August 2003 bei der Europäischen Kommission (EU-Kommission) eine Beschwerde wegen der angeblichen Gewährung rechtswidriger Beihilfen eingereicht. Gegenstand des Verfahrens ist der Abschluss eines Verkehrsvertrags zwischen der DB Regio AG und den Bundesländern Berlin und Brandenburg. Veolia ist der Auffassung, dass es sich bei der von der DB Regio AG erhaltenen vertraglichen Vergütung (Bestellerentgelte) um eine Beihilfe im Sinne der europarechtlichen Vorschriften handele.

Die EU-Kommission hat mit Beschluss vom 23. Oktober 2007 das förmliche Prüfverfahren gegen den Bund eingeleitet. Sowohl der Bund als auch die DB Regio AG haben in ihren Stellungnahmen ausgeführt, dass aus ihrer Sicht keine Beihilfe vorliegt. Die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens ist ein Verfahrensschritt und greift den Ergebnissen der Kommissionsprüfung in keiner Weise vor.

### **ERMITTLUNGEN BEI DB INTERNATIONAL**

Nach in Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Frankfurt am Main bekannt gewordenen Vorwürfen gegen die DB International GmbH (DB International) hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG eine Sonderuntersuchung bei der DB International durchgeführt. Die Staatsanwaltschaft wirft ehemaligen Mitarbeitern vor, in der Vergangenheit unmittelbar oder über Dritte Geld- und Sachzuwendungen an Entscheidungsträger im Ausland geleistet zu haben. Die Sonderuntersuchung hat die Vorwürfe teilweise bestätigt. Bei der DB International wurden entsprechende Konsequenzen gezogen. Die behördlichen Ermittlungen dauern an.

## RISIKOBERICHT

::: INTEGRIERTES RISIKOMANAGEMENT SICHERT TRANSPARENZ

::: WESENTLICHE RISIKEN IN DEN BEREICHEN MARKT, PRODUKTION, TECHNIK UND BESCHAFFUNGSMARKT

::: RISIKOPORTFOLIO OHNE BESTANDSGEFÄHRDENDE RISIKEN

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt unsere Geschäftspolitik sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen mit unserem *Chancenmanagementsystem*<sup>1</sup> als auch im Rahmen unseres Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt in unserem integrierten Risikomanagementsystem, das an den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

### Risikomanagement im DB-Konzern

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen unseres Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DBAG quartalsweise berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung. Die im Jahr 2010 erworbene Arriva wurde im Berichtsjahr in das Risikomanagementsystem des DB-Konzerns integriert.

In unserem Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen. Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für unser Risikomanagement.

Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die möglichen Risiken zentral gesteuert und begrenzt. Das Konzern-Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten »Mindest-

anforderungen an das Risikomanagement« (MaRisk) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des KonTraG.

### WESENTLICHE MERKMALE DES INTERNEN KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENTS IM HINBLICK AUF DEN KONZERNRECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

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

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

Zu den von uns eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus

- ::: eine konzernweit einheitliche Berichterstattung auf Basis der Standardsoftware Hyperion Financial Management (HFM) aller konsolidierten Gesellschaften, die im Firmen Information System (FIS) dokumentiert werden,
- ::: die systematische Verfolgung von Änderungen der Rechnungslegungsvorschriften nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) beziehungsweise dem deutschen Handelsgesetzbuch (HGB),
- ::: die regelmäßige und umfassende Aktualisierung der entsprechenden Bilanzierungsrichtlinien und der rechnungslegungsbezogenen Systeme,
- ::: der einheitliche Positionsnummernplan sowie
- ::: die dazugehörige Unterrichtung von mit der Berichterstattung betrauten Mitarbeitern.

<sup>1</sup> Seite 48f.

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die als prozess-unabhängiges Instrument ein wesentliches Element unserer Kontrollmechanismen darstellen, zielen mit einem Prüfungs-planschwerpunkt auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit unseres internen Kontrollsystems. Darüber hinaus erfolgen Prüfungshandlungen im Rahmen der Sachanlagen- und Vorratsinventur.

Ergänzt werden unsere Überwachungsmechanismen durch die Befassung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses beziehungsweise Aufsichtsrats mit dem Rechnungslegungsprozess und der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems.

Einem verbindlichen Terminplan für den Abschluss folgend werden die abschlussrelevanten Sachverhalte in den dezentralen Buchhaltungen, die im Wesentlichen unter Verwendung einer Standardsoftware geführt werden, nach den Grundsätzen der IFRS unter Beachtung der konzerneinheitlich geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentrale HFM gemeldet.

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

## Wesentliche Risikokategorien und Einzelrisiken

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

### GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

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

unser Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen zudem durch die möglichen Auswirkungen der Staatsschuldenkrise in Europa auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren.

Für den Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren, wie des verfügbaren Einkommens oder der Zahl der Erwerbstätigen, von Bedeutung. Risiken aus der Staatsschuldenkrise könnten insbesondere negative Auswirkungen auf unsere internationalen Aktivitäten im Geschäftsfeld DB Arriva haben, da DB Arriva in den Staaten, in denen die Haushaltslage angespannt und die Staatsverschuldung hoch ist, direkt von Ausgabenkürzungen betroffen sein könnte.

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

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

### MARKTRISIKEN

Im deutschen Personenverkehrsmarkt stehen wir in einem harten inter- und intramodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Um unsere Position im Wettbewerb zu stärken, verbessern wir fortlaufend unsere Service- und Leistungsqualität. Auf der Angebotsseite optimieren wir unsere Fahrplangestaltung und können teilweise kürzere Reisezeiten anbieten (zum Beispiel nach der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen). Auf der Leistungsseite setzen wir unter anderem im Rahmen der *Kunden- und Qualitätsinitiative*<sup>1</sup> zahlreiche Verbesserungsmaßnahmen um. Die *Entwicklung der Pünktlichkeit*<sup>2</sup> unterliegt einem strengen Monitoring. Die Preiswahrnehmung unserer Produkte versuchen wir durch Angebotsmaßnahmen zu verbessern. In den nächsten Jahren investieren wir zudem umfangreich in unsere Fahrzeugflotte im Fernverkehr.

<sup>1</sup> Seite 31, <sup>2</sup> Seite 31

Im Regionalverkehr gibt es europaweit einen intensiven intramodalen Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Um uns in diesem Marktumfeld behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen, um attraktive Angebote zu wirtschaftlichen Konditionen abgeben zu können. In Deutschland wird in den nächsten Jahren ein umfangreiches Volumen in den Wettbewerb kommen, das alle Anbieter vor große organisatorische Herausforderungen stellt.

Im Schienengüterverkehr besteht sowohl ein hoher intramodaler als auch ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Dieser verschärft sich durch die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger Lkw-Flotten aus den neuen EU-Staaten. Für den Schienengüterverkehr bestehen insofern Marktrisiken aus der Notwendigkeit, sich an die verkehrsträgerübergreifend zunehmende Wettbewerbsintensität anzupassen, und daraus resultierenden Margenverlusten. Wir reagieren darauf mit Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung. Zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote und binden den Schienengüterverkehr in umfassende Logistikangebote ein.

Unsere Aktivitäten im Bereich Spedition und Logistik sind insbesondere von einem sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld betroffen. Hierauf reagieren wir mit dem weiteren Ausbau unserer Netzwerke sowie der Verbesserung unserer Kostenstrukturen, Angebote und IT-Infrastruktur.

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

#### **BETRIEBSRISIKEN**

Unsere Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Aktivitäten. Im Fernverkehr verschlechtert eine Beeinträchtigung der Pünktlichkeit die Qualität der Dienstleistung und kann damit zu Kundenverlusten führen. Im Regio-

nalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit.

Kritisch ist zudem eine ausreichende Verfügbarkeit unserer Fahrzeugflotte. Signifikante Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Wir versuchen diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten zum Beispiel durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

Im Schienengüterverkehr ist die Pünktlichkeit der Transporte für unsere Kunden ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten beim Transport ergeben, wie zum Beispiel Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnen wir unter anderem durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden. Betriebsstörungen könnten sich nach der Abschaltung von GKN I und bestehenden Unsicherheiten über die zukünftig verfügbaren Kraftwerke zur Bahnstromerzeugung auch aus möglichen Engpässen in der Energieversorgungssicherheit in Phasen einer hohen Netzbelastung ergeben.

Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.

#### **TECHNIKRISIKEN**

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

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

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

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

#### **BESCHAFFUNGSRISIKEN**

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

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

#### **PROJEKTRISIKEN**

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

#### **RISIKEN AUS DER INFRASTRUKTURFINANZIERUNG**

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

#### **RISIKEN AUS DER REDUZIERUNG VON FINANZMITTELN FÜR DEN REGIONALVERKEHR**

Maßgeblich für die Entwicklung im Regionalverkehrsmarkt in Europa ist die Höhe von verfügbaren finanziellen Mitteln für die Bestellung oder Unterstützung von Verkehrsangeboten. Für unsere Aktivitäten im europäischen Regionalverkehr stellen daher Zahlungen von in der Regel staatlichen oder staatlich finanzierten Bestellerorganisationen (im Wesentlichen Bestellerentgelte) einen wesentlichen Teil der Umsatzerlöse dar. Hier besteht vor dem Hintergrund der Sparbemühungen der öffentlichen Haushalte (insbesondere in Staaten mit hoher Staatsverschuldung) das Risiko, dass die verfügbaren Mittel gekürzt werden könnten. Wir begegnen diesem Risiko, indem wir unser Leistungsangebot entsprechend anpassen und die Fahrgeldeinnahmen ausbauen.

#### **FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN**

Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert. Hier besteht das Risiko, dass sich Absicherungen nicht oder nicht wie beabsichtigt materialisieren.

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

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

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

#### RECHTLICHE UND VERTRAGLICHE RISIKEN

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

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

#### REGULATORISCHE UND POLITISCHE RISIKEN

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

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

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

#### PERSONALRISIKEN

Unsere Mitarbeiter und ihre Fähigkeiten sind für unseren zukünftigen Erfolg von zentraler Bedeutung. Unsere Vergütungssysteme und Personalentwicklungsprogramme und -maßnahmen zielen darauf ab, unsere Mitarbeiter zu binden und zu gemeinsamen Höchstleistungen zu motivieren. Die unerwünschten Mitarbeiterabgänge liegen bei uns auf einem niedrigen Niveau. Darin drücken sich zum einen unsere Anstrengungen aus, Engagement und Identifikation der Beschäftigten mit dem DB-Konzern zu erhöhen. Zum anderen zeigt sich hierin unsere Attraktivität als Arbeitgeber.

Die aktuelle Altersstruktur im DB-Konzern wird zukünftig einen deutlich höheren Personalbedarf zur Folge haben, der infolge der demografischen Entwicklung schwieriger am Arbeitsmarkt zu decken sein wird. Wir stehen zudem in einem immer stärker werdenden Wettbewerb um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte. Beiden Herausforderungen begegnen wir unter anderem durch enge Kontakte zu Schulen und Universitäten und durch unsere Rekrutierungsmaßnahmen, die wir über den Ausbau unserer Personalgewinnungsorganisation weiter verstärken.

Bei der Integration neu akquirierter Gesellschaften zielen unsere Bemühungen zudem auf die Bindung von Mitarbeitern in Schlüsselpositionen.

Um uns im Wettbewerb behaupten zu können, ist unsere Personalkostenstruktur in Relation zu der unserer Wettbewerber von entscheidender Bedeutung. Zusätzliche einseitige Belastungen, zum Beispiel in Form von höheren Tarifabschlüssen als bei unseren Wettbewerbern, verschlechtern hier unsere Wettbewerbsposition. Einen wichtigen Baustein hierzu stellt der Abschluss des Branchentarifvertrags für den Schienenpersonennahverkehr dar. Damit gelten für Entgelt und Arbeitszeit branchenweit flächendeckende Tarifstandards. Auch mit der GDL wurden einheitliche Standards zu Arbeits- und Entgeltbedingungen von Lokführern auf den Weg gebracht.

## COMPLIANCE-RISIKEN

Durch die Neuaufstellung unseres Compliance-Bereichs im Jahr 2009 haben wir dokumentiert, dass die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB-Konzerns ist. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient unsere Compliance-Organisation. Details hierzu finden Sie im *Compliance Bericht* <sup>1</sup>.

## IT-RISIKEN

Unzureichendes IT-Management kann zu schwerwiegenden Gefährdungen der Geschäftsprozesse des DB-Konzerns führen (zum Beispiel durch die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen oder den unautorisierten Zugang Dritter zu Kundendaten). Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um eventuelle Risiken zu ermitteln und zu minimieren.

Für das Risikomanagement in IT-Projekten existiert eine besondere Gruppe von Fachleuten (IT Project Assurance Group), die alle größeren IT-Projekte mit dem Ziel begleitet, den Projekterfolg sicherzustellen.

Das IT-Risikomanagement für Anwendungen und Infrastrukturen ermittelt systematisch Risiken und eliminiert oder minimiert diese. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie gegebenenfalls an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht.

Zusätzlich erfolgen eine regelmäßige Überprüfung der Systemarchitektur und eine regelmäßige Erneuerung der Hardware-Plattformen, sodass die Informationstechnologie stets die sich ändernden Geschäftsanforderungen erfüllt und dem aktuellen Stand der Technik entspricht.

Um eine hohe Verfügbarkeit im IT-Betrieb sicherzustellen, verwenden wir auf mehrere Standorte verteilte und redundante Systeme für Betrieb und Datensicherung, ausfallsichere Systeme sowie ausgelagerte Bandsicherungen und getrennte Administrationen. Insbesondere das Wide Area Network (WAN) ist überall da redundant ausgelegt, wo IT-Sicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern. Diese Maßnahmen sollen das Risiko eines Ausfalls von IT-Systemen reduzieren, massive Störungen vermeiden und damit unternehmenskritische Geschäftsprozesse sichern.

## Beurteilung der Risikosituation durch die Unternehmensleitung

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis unseres Risikomanagementsystems. Die wesentlichen Risiken lagen im Berichtsjahr in den Bereichen gesamtwirtschaftliche Risiken, Marktrisiken und Betriebsrisiken. Im Vergleich zum Jahr 2010 hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr leicht erhöht.

Ein wichtiger Indikator für die Gesamtrisikoeinschätzung ist auch eine Bewertung durch Dritte. Neben der internen, unternehmenseigenen Risikobewertung werden die Bonität und das aggregierte Ausfallrisiko des DB-Konzerns durch die drei Rating-Agenturen Moody's, S&P und Fitch eingeschätzt. Die positiven Bewertungen der Rating-Agenturen stimmen dabei mit unseren internen Einschätzungen zur Gesamtrisikoposition überein.

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

Organisatorisch haben wir alle Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Unser kontinuierliches Risikomanagement und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risikobegrenzung im DB-Konzern bei.

<sup>1</sup> ... Geschäftsbericht 2011 DB-Konzern Seite 52 ff.

## BERICHT DES VORSTANDS ÜBER BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN

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

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

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

## NACHTRAGSBERICHT

=== VERHANDLUNGEN ZUM ZUKUNFT-TARIFVERTRAG GESTARTET

=== S & P-LANGFRISTRATING BESTÄTIGT

=== EINIGUNG ZU NUTZUNGSENTGELTEN FÜR BAHNSTROMFERNLEITUNGEN ERZIELT

### Zukunft-Tarifvertrag soll Herausforderungen des demografischen Wandels begegnen

Mit EVG und GDL wurde vereinbart, das bestehende Beschäftigungsbündnis fortzusetzen und an den bestehenden demografischen Herausforderungen neu auszurichten. Hierzu wurden Eckpunkte für einen Zukunft-Tarifvertrag (ZukunftTV) vereinbart.

Zentrales Element des ZukunftTV ist ein sogenanntes Lebensphasenmodell, das gezielter auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter ausgerichtet ist und den Mitarbeitern für ihr gesamtes Berufsleben eine Perspektive bei der Bahn eröffnen soll. Die im Sommer 2011 aufgenommenen Verhandlungen zum ZukunftTV wurden nicht wie ursprünglich geplant bis Ende 2011 abgeschlossen. Sie werden 2012 vereinbarungsgemäß fortgeführt. Der bestehende Beschäftigungssicherungs-Tarifvertrag (BeSiTV) wurde in diesem Zusammenhang konditioniert verlängert, sodass durch die Verlängerung während der Verhandlungsphase für die Arbeitnehmer keine Nachteile entstehen. Der ZukunftTV wird dabei auch eine Neuregelung zur Beschäftigungssicherung beinhalten. Betriebsbedingte Kündigungen wird es somit auch weiterhin nicht geben.

### S & P löst CreditWatch auf

Die Rating-Agentur S & P hat am 17. Januar 2012 die am 8. Dezember 2011 begonnene Überprüfung des Langfristratings der DB AG beendet, den CreditWatch aufgelöst und die bisherigen Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt. Das Langfristrating der DB AG bleibt damit unverändert »AA« mit stabilem Ausblick.

Die Auflösung des CreditWatch ist die Folge des Abschlusses der Bonitätsüberprüfung des Langfristratings der Bundesrepublik Deutschland durch S & P am 13. Januar 2012. Dies resultiert aus der Einstufung der DB AG als Government-related Entity gemäß der Methodologie von S & P, da die Bundesrepublik Deutschland alleiniger Gesellschafter der DB AG ist.

Das Kurzfristrating der DB AG von S & P bleibt unverändert in der höchsten Kategorie (»A-1+«).

### Einigung zu Nutzungsentgelten für Bahnstromfernleitungen erzielt

Ende Februar 2012 wurde eine Einigung in dem Prüfverfahren zu den Bahnstromnetzentgelten mit einem noch zu schließenden Vergleich zwischen BNetzA und DB Energie erzielt. Die BNetzA genehmigt demnach die Nutzungsentgelte für die Jahre 2005 bis 2008 unter Kürzungen, und die DB Energie wird rückwirkend ab dem Jahr 2009 in das Regime der Anreizregulierung einbezogen. Für die erste Regulierungsperiode von 2009 bis 2013 wurde ein Erlöspfad definiert, der eine fixe Obergrenze der pro Jahr erzielbaren Erlöse festlegt.

Die aus den tatsächlich erhobenen Netzentgelten in der Vergangenheit erzielten Mehrerlöse werden von der genehmigten Erläsobergrenze ab dem Jahr 2009 abgezogen.

Die Erläsobergrenzen für die zweite Regulierungsperiode von 2014 bis 2018 sind Gegenstand einer weiteren Überprüfung, die in der zweiten Jahreshälfte 2012 beginnen wird.

## PROGNOSEBERICHT

- ::: ABSCHWÄCHUNG DES WIRTSCHAFTSWACHSTUMS IM JAHR 2012  
 ::: UMSATZ- UND ERGEBNISSTEIGERUNG FÜR GESCHÄFTSJAHR 2012 ERWARTET  
 ::: AUSBLICK BLEIBT MIT UNSICHERHEITEN BEHAFTET

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts besteht ein hohes Maß an Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Insbesondere die Auswirkungen einer weiteren Verschärfung der Staatsschuldenkrise sind im Augenblick nicht absehbar. Wir gehen aber davon aus, dass sich das Wirtschaftswachstum spürbar abschwächen wird. Dies dürfte in einigen Staaten zu rezessiven Entwicklungen führen.

### Konjunkturelle Aussichten

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2012 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Gleichzeitig sind die nachfolgenden Einschätzungen in Anbetracht der Eintrübung der Konjunkturperspektiven in den letzten Monaten und der bestehenden Risiken mit Blick auf die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hohen Unsicherheiten behaftet.

| Voraussichtliche Entwicklung — in % | 2011 | 2012  |
|-------------------------------------|------|-------|
| BIP Welt <sup>1)</sup>              | +2,5 | <+2,5 |
| Welthandel                          | +5,5 | <+4,0 |
| BIP Euro-Raum                       | +1,5 | ±0,0  |
| BIP Deutschland                     | +3,0 | +0,5  |

<sup>1)</sup> Summe ausgewählter Industrie- und Schwellenländer.

Die Daten für 2011 entsprechen den per 15.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Das Weltwirtschaftswachstum dürfte sich im Jahr 2012 weiter abschwächen. Die Auswirkungen der Staatsschuldenkrise werden die Weltkonjunktur belasten. In den USA und Europa werden Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Haushalte das Wirtschaftswachstum dämpfen. Stützende Impulse für die Weltkonjunktur dürften trotz der staatlichen Maßnahmen zur Vermeidung einer konjunkturellen Überhitzung einzig von den Schwellenländern – insbesondere Asiens – ausgehen. In den Industriestaaten ist nur ein moderates Wachstum, in einigen europäischen Krisenländern eine Rezession zu erwarten. Für die Weltwirtschaft dürfte es im Jahr 2012 selbst in einem optimistischen Szenario zu einer Konjunkturdelle kommen, bei der das Welt-BIP um knapp 2,5% und der Welthandel um maximal 4% zulegen würden. Sollte es nicht gelingen, das Vertrauen in die fiskalpolitische Konsolidierung der Staatshaushalte und in die

Stabilität des Bankensystems wiederherzustellen, kann eine erneute weltwirtschaftliche Rezession nicht ausgeschlossen werden.

Die konjunkturelle Dynamik dürfte sich in den USA und in Japan nach dem Wegfall im Jahr 2011 belastender temporärer Faktoren wie der Auswirkungen der Naturkatastrophe in Japan und eines hohen Rohölpreisanstiegs wieder etwas verstärken, das Wachstum aber insgesamt moderat bleiben. In den asiatischen Schwellenländern dürfte die konjunkturelle Entwicklung zwar schwächer als in den letzten Jahren, aber immer noch sehr kräftig ausfallen. Für China erwarten wir im Jahr 2012 einen Produktionsanstieg um etwa 8%.

In Europa und insbesondere im Euro-Raum dürften die Unsicherheiten und die Verschlechterung der Finanzierungsbedingungen infolge der Verschärfung der Schuldenkrise die Konjunktur stark beeinträchtigen. Die Investitionen und der private Konsum werden spürbar gedämpft, die öffentlichen Ausgaben durch die hohe Staatsverschuldung eingeschränkt. Gestützt wird die Wirtschaft in den europäischen Ländern im Jahr 2012 voraussichtlich durch die weiterhin expansive Geldpolitik sowie die hohe, wenn auch abgeschwächte Wachstumsdynamik in den Schwellenländern Asiens, Lateinamerikas sowie Mittel- und Osteuropas. Die gesamtwirtschaftliche Produktion in Europa dürfte im Jahr 2012 stagnieren. Sofern die Staatsschuldenkrise nicht weiter eskaliert und keine größeren Ansteckungseffekte auf den europäischen Finanzmärkten verursacht, dürfte sich die Unsicherheit im Jahresverlauf 2012 verringern und die Finanzierungsbedingungen sich wieder leicht verbessern. In der Folge wird sich die Konjunktur wieder beleben. Einer stärkeren Erholung werden jedoch die notwendigen Konsolidierungsbemühungen in vielen Mitgliedsländern entgegenstehen.

In den Ländern Mittel- und Osteuropas (MOE) dürfte das Expansionstempo im Jahr 2012 zurückgehen. Die Exporte werden durch eine schwächere konjunkturelle Entwicklung in Westeuropa belastet. Vonseiten der privaten Haushalte sind nur geringe Impulse zu erwarten. Wegen der zuletzt gestiegenen Risikoaversion der Kreditinstitute ist mit schwächeren Kapitalzuflüssen und einer restriktiveren Kreditvergabe zu rechnen. Das BIP dürfte in der MOE-Region weiterhin über dem EU-Durchschnitt liegen.

Die Staatsschuldenkrise belastet zunehmend die deutsche Konjunktur. Die Dynamik der konjunkturellen Expansion wird auch in Deutschland deutlich an Schwung verlieren und das BIP im Jahr 2012 nur noch moderat zulegen. Infolge der Konjunkturabschwächung in wichtigen Handelspartnerländern werden die außenwirtschaftlichen Impulse nachlassen. Der Export dürfte sogar etwas schwächer zulegen als die Importe. Der Außenhandel trägt voraussichtlich nicht mehr zum Wachstum des BIP bei. Die inländische Verwendung dürfte damit die Konjunktur tragen. Dabei wird der Staatsverbrauch infolge der Konsolidierungsmaßnahmen nur noch gering ausgeweitet. Die privaten Konsumausgaben dürften infolge der anhaltend hohen Verunsicherung bei den Konsumenten ebenfalls geringer zulegen als im Jahr 2011. Die deutsche Wirtschaft wird im Jahr 2012 vor allem von den erwarteten niedrigen Zinsen im Euro-Raum profitieren. Durch niedrige Finanzierungskosten gestützt, dürften die Investitionen gegenüber dem Vorjahresniveau leicht zulegen. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt bleibt voraussichtlich weiterhin stabil. Wir gehen davon aus, dass die Erwerbstätigkeit im kommenden Jahr aufgrund der schwachen Konjunktur nur noch marginal zunimmt. Die verfügbaren Realeinkommen dürften infolge der leicht verbesserten Erwerbstätigkeit und etwas höherer Lohnabschlüsse trotz weiterer Inflation noch leicht zulegen können. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe wird infolge der abgeschwächten Nachfrage nur moderat anziehen. Die Rohstahlproduktion dürfte hingegen ihr hohes Vorjahresniveau nicht mehr überschreiten.

### Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

| Voraussichtliche Entwicklung — in %              | 2011 | 2012          |
|--------------------------------------------------|------|---------------|
| Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)            | +1,3 | <=+1,0        |
| Europäischer Schienenpersonenverkehr (Basis Pkm) | +0,5 | <+0,5         |
| Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)               | +3,2 | <=+2,0        |
| Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)    | +5,5 | <=+1,5        |
| Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)          | +7,4 | +4,0 bis +6,0 |
| Globale Luftfracht (Basis t)                     | -0,6 | <+1,0         |
| Globale Seefracht (Basis TEU)                    | +5,5 | +4,0 bis +5,0 |
| Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)          | +6,0 | +5,0 bis +7,0 |

Die Daten für 2011 entsprechen den per 15.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Aufgrund der erwarteten positiven Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und der weiter leicht zunehmenden Realeinkommen bleiben auch die Konjunkturerfekte für den deutschen Personenverkehrsmarkt erhalten und die Gesamtnachfrage dürfte weiter leicht ansteigen. Während der innerdeutsche Luftverkehr nach der schwachen Entwicklung im Jahr 2011 von einem positiven Basiseffekt profitieren wird, ist hingegen unklar, wie hoch die Belastungen durch zusätzliche Kosten für Emissionsrechte sein werden beziehungsweise welche Auswirkungen das auf die Nachfrage haben wird. Auch für den Schienenpersonenverkehr erwarten wir nach der im Berichtsjahr unter anderem durch den Wegfall der positiven Sondereffekte aus dem Jahr gedämpften Entwicklung wieder ein dynamischeres Wachstum. Eine mögliche Stabilisierung im öffentlichen Straßenpersonenverkehr wird von den Entwicklungen im Zuge der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs beziehungsweise vom Umfang der Angebote und deren Nachfragestärke abhängen.

Für den europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkt erwarten wir in Anbetracht der abgekühlten gesamtwirtschaftlichen Perspektive und der Konsolidierungsbemühungen vieler Mitgliedsstaaten eine Entwicklung, die sich annähernd auf dem Vorjahresniveau bewegt. Hierbei werden aber auch weiterhin deutliche regionale Unterschiede zu verzeichnen sein. Vor dem Hintergrund der in einigen Ländern bereits initiierten beziehungsweise geplanten Sparprogramme ist auch von einem erhöhten Streikrisiko mit entsprechend dämpfenden Effekten auf die Verkehrsnachfrage auszugehen.

Auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt ist mit Blick auf die bestehenden Unsicherheiten nach der dynamischen Erholung im Jahr 2010 und dem kräftigen Anstieg im Berichtsjahr für das Jahr 2012 von einem moderateren Nachfrageanstieg auszugehen. Die weitere Entwicklung hängt maßgeblich davon ab, wie schnell sich die finanzpolitische und wirtschaftliche Situation in Europa stabilisiert und die Transportnachfrage nach einem erwartet schwachen Jahresauftakt im weiteren Verlauf wieder an Dynamik gewinnen kann. Die Wettbewerbsintensität wird bei einer insgesamt zu erwartenden Nachfrageabschwächung wieder ansteigen und den Preisdruck erhöhen. Nicht zuletzt mit Blick auf die hohen Unsicherheiten wird das Jahr 2012 daher für alle Marktakteure zu einer erneuten Herausforderung werden.

Auch für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt erwarten wir für das Jahr 2012 nur eine schwache Entwicklung. Das Vorjahresniveau dürfte nur leicht überschritten werden. Grund hierfür ist, dass infolge der allgemeinen Konjunkturabkühlung und der Staatsschuldenkrise kaum Wachstumsimpulse aus der Wirtschaft zu erwarten sind. Mit der sich abschwächenden Nachfrage werden sowohl der inter- als auch der intramodale Wettbewerbsdruck deutlich zunehmen und somit der Preis als entscheidendes Kriterium wieder stärker in den Vordergrund rücken. Vor dem Hintergrund der bereits initiierten beziehungsweise geplanten Sparprogramme ist in einigen Ländern von einem erhöhten Streikrisiko mit entsprechend dämpfenden Effekten auf die Verkehrsnachfrage auszugehen. Belastungen sind darüber hinaus auch durch die für Sommer 2012 geplante mehrwöchige Sperrung beziehungsweise eingeschränkte Betriebsdurchführung auf der Brennerstrecke zu erwarten.

In Anbetracht der verhaltenen Konjunkturaussichten ist für den europäischen Landverkehrsmarkt im Jahr 2012 eine gegenüber dem Berichtsjahr abgeschwächte, aber immer noch deutlich positive Entwicklung zu erwarten. Dementsprechend gehen wir für das Jahr 2012 von einer nach wie vor angespannten Marktlage und einem anhaltend starken Margendruck aus.

Für den globalen Luftfrachtmarkt rechnen wir im Jahr 2012 bestenfalls wieder mit einem leichten Wachstum. Die bereits im Berichtsjahr zu beobachtende Verlagerung von der Luft zur Seefracht wird sich voraussichtlich auch im Jahr 2012 fortsetzen.

Für die Seefracht wird ein Nachfragewachstum von etwa 4 bis 5 % erwartet, wobei das Marktumfeld auch im Jahr 2012 von Überkapazitäten bestimmt wird.

In der Sparte Kontraktlogistik/SCM gehen wir infolge zu erwartender steigender Outsourcing-Raten in den für uns wichtigen Industrien sowie eines, wenn auch gebremsten, anhaltenden Wirtschaftswachstums in vielen Kernländern der Kontraktlogistik für das Jahr 2012 von einer grundsätzlich positiven Marktentwicklung aus, die auch in einer ähnlichen Größenordnung wie im Berichtsjahr liegen könnte. Dies gilt vor allem für die wichtigen Schwellenländer. In den Hauptindustrien der Kontraktlogistik bleibt der Ausblick insgesamt positiv, jedoch wird insbesondere für Automotive mit einem abgeschwächten Wachstum gerechnet.

Nach dem deutlichen Wachstum im Berichtsjahr dürfte sich die Trassennachfrage im Jahr 2012 auf dem Vorjahresniveau bewegen. Auch bei den Stationshalten ist von einer stabilen Entwicklung auszugehen. Die Perspektiven für den Bereich

Vermietung sind infolge der für den Einzelhandel und die Gastronomie zwar abgeschwächten, aber anhaltend guten Rahmenbedingungen ebenfalls positiv. Die Einzelhandelsumsätze in Deutschland dürften weiter leicht ansteigen.

## Voraussichtliche Entwicklung der Finanzmärkte

### WEITERHIN HOHE EMISSIONSTÄTIGKEIT BEI STAATSANLEIHEN ERWARTET

Infolge der hohen Verschuldung der überwiegenden Anzahl von Staaten in Europa gehen wir davon aus, dass das Emissionsvolumen von Staaten und staatlichen Institutionen im Jahr 2012 weiter hoch sein wird. Von besonderer Bedeutung wird hier die Emissionstätigkeit von verschiedenen Institutionen im Rahmen verabschiedeter Rettungspakete sein.

Aufgrund des hohen Refinanzierungsbedarfs der Staaten im Euro-Raum und der Erwartung einer vergleichsweise positiven Cashflow-Situation von Unternehmen rechnen wir damit, dass der Anteil von Staatsanleihen am Kapitalmarkt im Jahr 2012 zunehmen dürfte. Wir gehen in diesem Umfeld davon aus, dass Unternehmen mit hoher Bonität weiterhin einen guten Kapitalmarktzugang haben werden, auch wenn sich das Wirtschaftswachstum etwas abschwächen sollte.

Die zu erwartende weitere starke Inanspruchnahme der Kapitalmärkte durch staatliche und supranationale Emittenten und das damit einhergehende höhere Angebot an Schuldtiteln im Markt sollten zu attraktiveren Investorenrenditen führen. Insofern rechnen wir mit höheren langfristigen Refinanzierungssätzen als im Jahr 2011, auch bei Anleiheemissionen von Unternehmen mit guter Bonität.

## Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds können die Gesetzesinitiativen der EU-Kommission zum vierten Eisenbahnpaket sowie die Vorbereitungen zum Eisenbahnregulierungsgesetz in Deutschland spürbare Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit haben. Aufgrund der derzeitigen zeitlichen Planungen gehen wir jedoch davon aus, dass frühestens Ende 2012 mit konkreten Umsetzungen zu rechnen ist.

## Voraussichtliche Ertrags- und Finanzlage

Die Geschäftsentwicklung der DB AG wird auch im Geschäftsjahr 2012 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Ein übergreifendes Ziel im DB-Konzern ist die nachhaltige weitere Verbesserung der Ertragskraft.

Nach der positiven Entwicklung im Berichtsjahr rechnen wir auf Basis aktueller Einschätzungen für das Geschäftsjahr 2012 mit einem Anstieg des Beteiligungsergebnisses. Wir erwarten daher, dass das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie der Jahresüberschuss den Wert des Berichtsjahres übertreffen werden. Auch für das Geschäftsjahr 2013 erwarten wir Anstiege des Beteiligungsergebnisses, des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie des Jahresüberschusses.

Die von den Tochtergesellschaften der DB AG getätigten Netto-Investitionen werden im Geschäftsjahr 2012 voraussichtlich deutlich ansteigen. Durch Verschiebungseffekte aus dem Berichtsjahr werden diese trotz des im Jahresverlauf kontinuierlich erwarteten positiven operativen Cashflows voraussichtlich nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt werden können. Verbunden damit, dass die DB AG für das Geschäftsjahr 2011 erneut eine Dividende an ihren Eigentümer ausschütten wird, werden die Netto-Finanzschulden des DB-Konzerns und auch der DB AG voraussichtlich leicht ansteigen.

Im Geschäftsjahr 2012 hat der DB Konzern fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in Höhe von rund 1,7 Mrd. € zu tilgen. Zur Refinanzierung dieser Finanzschulden werden wir die internationalen Finanzmärkte in Anspruch nehmen.

Der Finanzmittelbedarf wird durch die Emission von öffentlichen und nichtöffentlichen Anleihen gedeckt. Wie in den Vorjahren werden wir unsere Investorenbasis in Europa und Asien ansprechen. Emissionsbegleitend sind Finanzpräsentationen in Europa und Asien geplant.

Für unsere Kapitalmarktaktivitäten verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus unserem Debt-Issuance- und unserem Commercial-Paper-Programm. Die bestehenden, bislang nicht genutzten Kreditfazilitäten dienen als Rückfallebene im Falle der Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung des DB-Konzerns und der DB AG ist daher im Geschäftsjahr 2012 sichergestellt.

## Chancenbericht

### CHANCENMANAGEMENT IM DB-KONZERN

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

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

Die strategische Aufstellung des DB-Konzerns hat sich über verschiedene Konjunkturzyklen bewährt und maßgeblich zur positiven Entwicklung im Berichtsjahr beigetragen. Im Fokus unserer Maßnahmen liegt es auch immer, unsere langfristige Wettbewerbsposition zu verbessern. Der DB-Konzern ist insgesamt gut aufgestellt für das Nutzen von Chancen, die aus den wesentlichen Trends in unseren Märkten resultieren. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die Ausführungen im Kapitel *Strategie*<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> ... Seite 9 ff.

Damit der DB-Konzern sein Leistungsversprechen einhalten kann, haben wir eine *Kunden- und Qualitätsinitiative*<sup>1</sup> aufgesetzt. Mit der Umsetzung umfangreicher Leistungspakete in den nächsten Jahren erwarten wir, spürbare Verbesserungen für unsere Kunden erreichen zu können. Hierin sehen wir signifikante Chancen, den Kundenzuspruch zu verbessern.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln, als wir es erwarten. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf die Leistungsentwicklung der Geschäftsfelder insbesondere im Bereich Transport und Logistik auswirken.

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

Wir haben uns so positioniert, dass wir auch auf ein Umfeld offener beziehungsweise sich öffnender Märkte sowohl im europäischen Schienengüter- als auch im europäischen Personenverkehr gut vorbereitet sind und so sich bietende Chancen nutzen können. Infolge der Staatsschuldenkrise in Europa sehen wir Chancen aus einer Verstärkung der Ausschreibungsaktivitäten für Bus- und Schienenverkehre in den Staaten, in denen die Haushaltslage angespannt ist und die Regierungen Sparmaßnahmen durchsetzen müssen. Von dieser Entwicklung könnten wir über die sehr gute Positionierung unseres Geschäftsfelds DB Arriva profitieren. Zudem bestehen Chancen, dass neue Märkte oder Marktsegmente für den Wettbewerb geöffnet werden.

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

## MITARBEITERENTWICKLUNG

Um auch in Zukunft Chancenpotenziale heben zu können, setzen wir auf eine verantwortungsvolle Personalpolitik, die sich am Mitarbeiter orientiert und zugleich Basis für unsere Zukunftsfähigkeit als international führender Mobilitäts- und Logistikdienstleister ist. Wir sind mit rund 10.400 Auszubildenden und Mitarbeitern im dualen Studium einer der größten Ausbilder in Deutschland. Die Berufsausbildung ist das Fundament unserer Nachwuchssicherung. Bis zum Jahr 2015 wird das Durchschnittsalter unserer Mitarbeiter von 45 auf 50 Jahre steigen. Wir stellen uns darauf ein, indem wir mit spezifischen Mitarbeiterentwicklungsprogrammen wie 50plus und Chance plus ältere Mitarbeiter und den Nachwuchs fördern.

## ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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

<sup>1</sup> Seite 31

# JAHRESABSCHLUSS

|    |                                          |
|----|------------------------------------------|
| 51 | BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS |
| 52 | BILANZ                                   |
| 53 | GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG              |
| 54 | KAPITALFLUSSRECHNUNG                     |
| 55 | ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS          |
| 56 | ANHANG                                   |
| 70 | ANTEILSBESITZLISTE                       |

## BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Berlin, den 28. Februar 2012

PricewaterhouseCoopers  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper  
Wirtschaftsprüfer

Rainer Kroker  
Wirtschaftsprüfer

## BILANZ

### Aktiva

| — in Mio. €                                              | Anhang | 31.12.2011    | 31.12.2010    |
|----------------------------------------------------------|--------|---------------|---------------|
| <b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>                                 |        |               |               |
| Sachanlagen                                              | (2)    | 23            | 38            |
| Finanzanlagen                                            | (2)    | 25.651        | 24.371        |
|                                                          |        | <b>25.674</b> | <b>24.409</b> |
| <b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>                                 |        |               |               |
| Vorräte                                                  | (3)    | 1             | 3             |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände            | (4)    | 3.202         | 3.674         |
| Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks |        | 850           | 1.031         |
|                                                          |        | <b>4.053</b>  | <b>4.708</b>  |
| <b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>                     | (5)    | 0             | 0             |
|                                                          |        | <b>29.727</b> | <b>29.117</b> |

### Passiva

| — in Mio. €                          | Anhang | 31.12.2011    | 31.12.2010    |
|--------------------------------------|--------|---------------|---------------|
| <b>A. EIGENKAPITAL</b>               |        |               |               |
| Gezeichnetes Kapital                 | (6)    | 2.150         | 2.150         |
| Kapitalrücklage                      | (7)    | 5.310         | 5.310         |
| Gewinnrücklagen                      | (8)    | 3.563         | 3.563         |
| Bilanzgewinn                         | (9)    | 3.931         | 3.205         |
|                                      |        | <b>14.954</b> | <b>14.228</b> |
| <b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>             | (10)   | 3.084         | 3.402         |
| <b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>          | (11)   | 11.651        | 11.449        |
| <b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b> | (12)   | 38            | 38            |
|                                      |        | <b>29.727</b> | <b>29.117</b> |

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

| Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €  | Anhang | 2011         | 2010         |
|-----------------------------------------------------|--------|--------------|--------------|
| Bestandsveränderungen                               |        | -2           | -1           |
| Andere aktivierte Eigenleistungen                   |        | 0            | 0            |
| <b>Gesamtleistung</b>                               |        | <b>-2</b>    | <b>-1</b>    |
| Sonstige betriebliche Erträge                       | (16)   | 1.063        | 1.369        |
| Materialaufwand                                     | (17)   | -48          | -70          |
| Personalaufwand                                     | (18)   | -201         | -281         |
| Abschreibungen                                      |        | -7           | -9           |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen                  | (19)   | -781         | -921         |
|                                                     |        | <b>24</b>    | <b>87</b>    |
| Beteiligungsergebnis                                | (20)   | 1.267        | 16           |
| Zinsergebnis                                        | (21)   | 47           | 20           |
| <b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b> |        | <b>1.338</b> | <b>123</b>   |
| Außerordentliche Aufwendungen                       | (22)   | -            | -49          |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag                | (23)   | -112         | -20          |
| <b>Jahresüberschuss</b>                             |        | <b>1.226</b> | <b>54</b>    |
| Gewinnvortrag aus dem Vorjahr                       |        | 2.705        | 3.151        |
| <b>Bilanzgewinn</b>                                 |        | <b>3.931</b> | <b>3.205</b> |

## KAPITALFLUSSRECHNUNG

| Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio.€                      | Anhang      | 2011         | 2010         |
|------------------------------------------------------------------------|-------------|--------------|--------------|
| Ergebnis vor Steuern                                                   |             | 1.338        | 74           |
| Abschreibungen auf Sachanlagen <sup>1)</sup>                           |             | 7            | 9            |
| Veränderung der Pensionsrückstellungen                                 |             | 1            | 26           |
| <b>Cashflow vor Steuern</b>                                            |             | <b>1.346</b> | <b>109</b>   |
| Veränderung der übrigen Rückstellungen                                 |             | -306         | -326         |
| Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>                  |             | 1            | 1            |
| Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen                              |             | 0            | 0            |
| Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)               |             | -1.074       | 606          |
| Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)                  |             | -180         | 138          |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag                                   |             | -112         | -20          |
| <b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>                    |             | <b>-325</b>  | <b>508</b>   |
| Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>              |             | 1            | -1           |
| Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen <sup>1)</sup>              |             | -8           | -13          |
| Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen                          |             | 32           | 2            |
| Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen                          |             | -33          | -17          |
| <b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>                           |             | <b>-8</b>    | <b>-29</b>   |
| Gewinnausschüttung an Gesellschafter                                   |             | -500         | 0            |
| Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung            |             | -297         | 357          |
| Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung            |             | 831          | -1.106       |
| Einzahlungen aus der Aufnahme von Anleihen, (Finanz-)Krediten und MCCP |             | 164          | 42           |
| Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen, (Finanz-)Krediten und MCCP  |             | -46          | 0            |
| <b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>                          |             | <b>152</b>   | <b>-707</b>  |
| <b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>           |             | <b>-181</b>  | <b>-228</b>  |
| Finanzmittelbestand am Jahresanfang                                    | (24)        | 1.031        | 1.259        |
| <b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>                               | <b>(24)</b> | <b>850</b>   | <b>1.031</b> |

<sup>1)</sup> Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände.

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 51  
 Bilanz 52  
 Gewinn- und Verlustrechnung 53  
 Kapitalflussrechnung 54

Entwicklung des Anlagevermögens 55  
 Anhang 56  
 Anteilsbesitzliste 70

## ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

|                                                                                                         | ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN |              |                       |              |                               | ABSCHREIBUNGEN                   |                                                     |                       |              |                               | BUCHWERT                      |                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------|-----------------------|--------------|-------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------|--------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
|                                                                                                         | Vortrag<br>zum<br>01.01.<br>2011     | Zu-<br>gänge | Umbu-<br>chun-<br>gen | Ab-<br>gänge | Stand<br>am<br>31.12.<br>2011 | Vortrag<br>zum<br>01.01.<br>2011 | Ab-<br>schrei-<br>bungen<br>Ge-<br>schäfts-<br>jahr | Umbu-<br>chun-<br>gen | Ab-<br>gänge | Stand<br>am<br>31.12.<br>2011 | Stand<br>am<br>31.12.<br>2011 | Stand<br>am<br>31.12.<br>2010 |
| — in Mio. €                                                                                             |                                      |              |                       |              |                               |                                  |                                                     |                       |              |                               |                               |                               |
| <b>SACHANLAGEN</b>                                                                                      |                                      |              |                       |              |                               |                                  |                                                     |                       |              |                               |                               |                               |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken |                                      |              |                       |              |                               |                                  |                                                     |                       |              |                               |                               |                               |
| a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte                                                               | 3                                    | 0            | 0                     | 0            | 3                             | 0                                | 0                                                   | 0                     | 0            | 0                             | 3                             | 3                             |
| b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten                                                              | 1                                    | 0            | 0                     | -1           | 0                             | -1                               | 0                                                   | 0                     | 1            | 0                             | 0                             | 0                             |
|                                                                                                         | 4                                    | 0            | 0                     | -1           | 3                             | -1                               | 0                                                   | 0                     | 1            | 0                             | 3                             | 3                             |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen                                               | 0                                    | 0            | 0                     | 0            | 0                             | 0                                | 0                                                   | 0                     | 0            | 0                             | 0                             | 0                             |
| 3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr                                                         | 2                                    | 0            | 0                     | -2           | 0                             | -2                               | 0                                                   | 0                     | 2            | 0                             | 0                             | 0                             |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören                                 | 24                                   | 1            | 1                     | -24          | 2                             | -17                              | 0                                                   | 0                     | 16           | -1                            | 1                             | 7                             |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung                                                   | 54                                   | 6            | 7                     | -27          | 40                            | -37                              | -7                                                  | 0                     | 23           | -21                           | 19                            | 17                            |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau                                                            | 11                                   | 1            | -8                    | -4           | 0                             | 0                                | 0                                                   | 0                     | 0            | 0                             | 0                             | 11                            |
|                                                                                                         | 95                                   | 8            | 0                     | -58          | 45                            | -57                              | -7                                                  | 0                     | 42           | -22                           | 23                            | 38                            |
| <b>FINANZANLAGEN</b>                                                                                    |                                      |              |                       |              |                               |                                  |                                                     |                       |              |                               |                               |                               |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen                                                                   | 13.750                               | 48           | 0                     | -32          | 13.766                        | 0                                | 0                                                   | 0                     | 0            | 0                             | 13.766                        | 13.750                        |
| 2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen                                                               | 10.579                               | 1.572        | 0                     | -308         | 11.843                        | 0                                | 0                                                   | 0                     | 0            | 0                             | 11.843                        | 10.579                        |
| 3. Beteiligungen                                                                                        | 42                                   | 0            | 0                     | 0            | 42                            | 0                                | 0                                                   | 0                     | 0            | 0                             | 42                            | 42                            |
| 4. Sonstige Ausleihungen                                                                                | 0                                    | 0            | 0                     | 0            | 0                             | 0                                | 0                                                   | 0                     | 0            | 0                             | 0                             | 0                             |
|                                                                                                         | 24.371                               | 1.620        | 0                     | -340         | 25.651                        | 0                                | 0                                                   | 0                     | 0            | 0                             | 25.651                        | 24.371                        |
| <b>Anlagevermögen gesamt</b>                                                                            | <b>24.466</b>                        | <b>1.628</b> | <b>0</b>              | <b>-398</b>  | <b>25.696</b>                 | <b>-57</b>                       | <b>-7</b>                                           | <b>0</b>              | <b>42</b>    | <b>-22</b>                    | <b>25.674</b>                 | <b>24.409</b>                 |

## ANHANG

Der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der aktuell gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

### (1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Zum Zweck einer größeren Informationstiefe und in Anlehnung an die Berichterstattung im Konzernabschluss der DB AG wurden die Angaben zu den Posten der Gewinn- und Verlustrechnung Sonstige betriebliche Erträge, Materialaufwand und Sonstige betriebliche Aufwendungen neu gegliedert. Soweit die Vergleichbarkeit der Untergliederungen mit dem Vorjahr nicht gegeben ist, wurden die Vorjahreszahlen angepasst.

Zum 1. Januar 2011 wurde die DB Systemtechnik GmbH aus gegründet. Dabei wurde Anlagevermögen mit einem Restbuchwert in Höhe von 14 Mio. € und Rückstellungen in Höhe von 13 Mio. € übertragen. Der Jahresabschluss 2011 der DB AG ist deshalb hinsichtlich der genannten Posten der Bilanz und hinsichtlich der Gewinn- und Verlustrechnung nicht oder nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar.

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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

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

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

|                                                      | Jahre   |
|------------------------------------------------------|---------|
| Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten              | 5 - 50  |
| Gleisanlagen                                         | 20 - 25 |
| Hochbauten und übrige bauliche Anlagen               | 10 - 50 |
| Signalanlagen                                        | 20      |
| Fernmeldeanlagen                                     | 5 - 20  |
| Schienefahrzeuge                                     | 10 - 30 |
| Maschinen und maschinelle Anlagen                    | 8 - 15  |
| Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge | 5 - 25  |
| Betriebs- und Geschäftsausstattung                   | 2 - 20  |

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

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen).

Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- beziehungsweise pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1 % des Nettoforderungsbetrags gebildet.

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

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

Bei der DB AG wird das Planvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen und aus der Bewertung des Deckungsvermögens. Die Pensionsverpflichtungen werden zum Wert des garantierten Mindestverpflichtungsumfangs angesetzt.

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

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

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

Pensionsrückstellungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Method; PUC-Methode) unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung des pauschalen durchschnittlichen Marktzinssatzes der Deutschen Bundesbank für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) bewertet. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

| — in %                                     | 31.12.2011 |
|--------------------------------------------|------------|
| Rechnungszinsfuß                           | 5,13       |
| Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung     | 2,50       |
| Erwartete Rentenentwicklung                | 2,00       |
| Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation | 2,67       |

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (PUC-Methode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 4,00 % (Vorruhestand und Altersteilzeit) und 4,50 % (Jubiläum, Sterbegeld und mittelbare Altersversorgung) angewendet.

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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

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

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit einem Grundgeschäft (Micro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt werden. Die den Grundgeschäften zugeordneten Derivate werden bilanziell nicht erfasst. (sogenannte Einfrierungsmethode). Insoweit erfolgt die Nichtanwendung der §§ 249 Abs. 1, 252 Abs. 1 Nr. 3, 4 sowie 256a HGB.

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

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

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 § 12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

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

## Erläuterungen zur Bilanz

### (2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf der Seite 55 dargestellt.

### (3) VORRÄTE

| — in Mio. €                                 | 31.12.2011 | 31.12.2010 |
|---------------------------------------------|------------|------------|
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe             | 0          | 0          |
| Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen | 1          | 3          |
| <b>Insgesamt</b>                            | <b>1</b>   | <b>3</b>   |

### (4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

| — in Mio. €                                                                 | 31.12.2011   | davon<br>Restlauf-<br>zeit mehr<br>als 1 Jahr | 31.12.2010   |
|-----------------------------------------------------------------------------|--------------|-----------------------------------------------|--------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                                  | 3            | -                                             | 6            |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen                                    | 3.121        | -                                             | 3.581        |
| Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0            | -                                             | 0            |
| Sonstige Vermögensgegenstände                                               | 78           | 1                                             | 87           |
| <b>Insgesamt</b>                                                            | <b>3.202</b> | <b>1</b>                                      | <b>3.674</b> |

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 1 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus dem Cashpooling (1.214 Mio. €; im Vorjahr: 2.762 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, kurzfristige Darlehen und Zinsen; insgesamt 1.542 Mio. €; im Vorjahr: 385 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (229 Mio. €; im Vorjahr: 266 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (136 Mio. €; im Vorjahr: 168 Mio. €).

Die sonstigen Vermögensgegenstände umfassen im Wesentlichen Forderungen an die Finanzverwaltung sowie debitorische Kreditoren und Zinsabgrenzungen.

### (5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

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

**(6) GEZEICHNETES KAPITAL**

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

**(7) KAPITALRÜCKLAGE**

Die Kapitalrücklage beläuft sich auf unverändert 5.310 Mio. €.

**(8) GEWINNRÜCKLAGEN**

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

**(9) BILANZGEWINN**

Aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 3.205 Mio. € wurde im Jahr 2011 eine Dividende von 500 Mio. € ausgeschüttet. Im Bilanzgewinn zum 31. Dezember 2011 in Höhe von 3.931 Mio. € ist ein Gewinnvortrag von 2.705 Mio. € enthalten.

**(10) RÜCKSTELLUNGEN**

| — in Mio. €                                               | 31.12.2011   | 31.12.2010   |
|-----------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 166          | 170          |
| Steuerrückstellungen                                      | 100          | 242          |
| Sonstige Rückstellungen                                   | 2.818        | 2.990        |
| <b>Insgesamt</b>                                          | <b>3.084</b> | <b>3.402</b> |

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 6 Mio. € (im Vorjahr: 50 Mio. €) zugeführt.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 18 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

| — in Mio. €                            | 31.12.2011   | 31.12.2010   |
|----------------------------------------|--------------|--------------|
| Verpflichtungen im Personalbereich     | 59           | 72           |
| Restrukturierungsmaßnahmen             | 455          | 564          |
| Ökologische Altlasten                  | 1.426        | 1.481        |
| Rückgabeverpflichtungen                | 146          | 156          |
| Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag | 121          | 181          |
| Übrige Risiken                         | 611          | 536          |
| <b>Insgesamt</b>                       | <b>2.818</b> | <b>2.990</b> |

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

Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen entfallen auf eine Verlustausgleichsverpflichtung gegenüber der DB Job-Service GmbH.

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

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

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

- ::: Rekultivierungs- und Rückbaumaßnahmen (Stilllegung von Anlagen),
- ::: Verpflichtungen aus der Umsetzung der Immobilienneuzuordnung,
- ::: ungewisse Verbindlichkeiten aus noch nicht abgerechneten Lieferungen und Leistungen,
- ::: die gesetzlich vorgeschriebene Aufbewahrung von Geschäftsunterlagen für die wesentlichen Konzernunternehmen (Archivierungskosten),
- ::: Prozessrisiken.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und pensionsähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen (29 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Verpflichtungen (40 Mio. €) verrechnet. Dabei betragen der beizulegende Zeitwert und die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens jeweils 29 Mio. €.

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

**(11) VERBINDLICHKEITEN**

| — in Mio. €                                                                           | 31.12.2011    | DAVON MIT RESTLAUFZEIT |                  |                 | 31.12.2010    |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------------------------|------------------|-----------------|---------------|
|                                                                                       |               | bis<br>1 Jahr          | 1 bis<br>5 Jahre | über<br>5 Jahre |               |
| Anleihen                                                                              | 21            | 21                     | -                | -               | 67            |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten                                          | 4             | 4                      | -                | -               | -             |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                                      | 21            | 21                     | -                | -               | 20            |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen                                   | 10.099        | 1.362                  | 2.091            | 6.646           | 10.036        |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 1.165         | 445                    | 520              | 200             | 1.164         |
| Sonstige Verbindlichkeiten                                                            | 341           | 341                    | 0                | 0               | 162           |
| davon aus Steuern                                                                     | 8             | 8                      | -                | -               | 17            |
| davon im Rahmen der sozialen Sicherheit                                               | 0             | 0                      | -                | -               | 0             |
| <b>Insgesamt</b>                                                                      | <b>11.651</b> | <b>2.194</b>           | <b>2.611</b>     | <b>6.846</b>    | <b>11.449</b> |
| davon zinspflichtig                                                                   | 10.792        |                        |                  |                 | 10.586        |

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Darlehen gegenüber der Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande (9.363 Mio. €; im Vorjahr: 8.352 Mio. €), Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling (248 Mio. €; im Vorjahr: 943 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, weitere Darlehen und Zinsen; insgesamt 237 Mio. €; im Vorjahr: 415 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (194 Mio. €; im Vorjahr: 178 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (57 Mio. €; im Vorjahr: 148 Mio. €).

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

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

Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

Eine zusammenfassende Auflistung der Finanzschulden und weitere Erläuterungen hierzu sind unter Punkt (15) zu finden.

**(12) PASSIVER RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN**

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

**(13) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE**

| — in Mio. €                                     | 31.12.2011 | 31.12.2010 |
|-------------------------------------------------|------------|------------|
| Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen | 5.557      | 4.477      |
| davon gegenüber verbundenen Unternehmen         | 5.531      | 4.455      |

Die DB AG hat zugunsten der DB Finance für ein mit dieser im Umfang von maximal 2 Mrd. € aufgelegtes Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die zum 31. Dezember 2011 mit 202 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 42 Mio. €) valutierte. Darüber hinaus bürgt die DB AG für die DB ML AG gegenüber der DB Finance für die Rückzahlung von Darlehen in Höhe von 3.000 Mio. €.

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

**(14) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN**

| — in Mio. €                                                              | 31.12.2011   | 31.12.2010   |
|--------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Bestellobligo für Investitionen                                          | 12           | 3            |
| Ausstehende Einlagen                                                     | 387          | 376          |
| Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen | 1.990        | 1.836        |
| davon gegenüber verbundenen Unternehmen                                  | 110          | 125          |
| <b>Insgesamt</b>                                                         | <b>2.389</b> | <b>2.215</b> |

Die ausstehenden Einlagen betreffen die EUROFIMA.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die beiden nachfolgenden Tabellen zeigen zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von Nominal- und Barwerten (Stand 31. Dezember 2011), untergliedert nach Fristigkeiten:

| — in Mio. €          | Nominalwert | Barwert    |
|----------------------|-------------|------------|
| <b>Leasingraten</b>  |             |            |
| fällig bis 1 Jahr    | 48          | 47         |
| fällig 1 bis 5 Jahre | 125         | 111        |
| fällig über 5 Jahre  | -           | -          |
| <b>Insgesamt</b>     | <b>173</b>  | <b>158</b> |

Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2011 Leasingraten in Höhe von 47 Mio. € (im Vorjahr: 60 Mio. €) gezahlt.

| — in Mio. €                                     | Nominalwert  | Barwert      |
|-------------------------------------------------|--------------|--------------|
| <b>Miet- und andere Drittschuldverhältnisse</b> |              |              |
| fällig bis 1 Jahr                               | 214          | 210          |
| fällig 1 bis 5 Jahre                            | 748          | 662          |
| fällig über 5 Jahre                             | 855          | 591          |
| <b>Insgesamt</b>                                | <b>1.817</b> | <b>1.463</b> |

## (15) FINANZINSTRUMENTE

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

### A. Originäre Finanzinstrumente

Die DB Finance hat per 31. Dezember 2011 Kredite über insgesamt 9.363 Mio. € an die DB AG ausgereicht. Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DB AG.

Im Jahr 2011 wurden eine nicht börsennotierte Anleihe der DB AG über 5.000 Mio. JPY und vier fällig werdende börsennotierte Anleihen der DB Finance über 300 Mio. CHF (197 Mio. €), 800 Mio. USD (678 Mio. €), 400 Mio. USD (316 Mio. €) und 250 Mio. USD (209 Mio. €) getilgt. Davon entfielen in den Vorjahren Darlehen über 300 Mio. CHF und 1.020 USD auf die DB AG. Sämtliche im Jahr 2011 fälligen Darlehen der DB AG wurden an die DB Finance zurückgezahlt.

Im Berichtsjahr wurden durch die DB Finance neun neue Anleihen emittiert. Dabei handelt es sich um drei nicht börsennotierte Anleihen über 92 Mio. €, 50 Mio. € und 10 Mio. € sowie um sechs börsennotierte Anleihen über 700 Mio. €, 500 Mio. €, 375 Mio. CHF (323 Mio. €), 1.250 Mio. NOK (160 Mio. €), 836 Mio. HKD (78 Mio. €) und 200 Mio. USD (146 Mio. €). Die aufgenommenen Mittel wurden, abgesehen von einem Teilbetrag in Höhe von 350 Mio. HKD, als Darlehen an die DB AG weitergeleitet.

Des Weiteren bestehen langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, in Höhe von 1.153 Mio. € (im Vorjahr: 1.153 Mio. €).

Der DB AG standen per 31. Dezember 2011 garantierte Kreditfazilitäten als Back-up-Linien für das 2-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der DB Finance in einem Gesamtvolumen von 2.505 Mio. € (im Vorjahr: 2.500 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2011 in Anspruch genommen.

### B. Derivative Finanzinstrumente

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

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

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken werden Zinsswaps und Zinsbegrenzungs geschäfte abgeschlossen. Zum Jahresende befand sich nur ein Geschäft mit vergleichsweise geringem Volumen (60 Mio. €) im Bestand der DB AG.

Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisenswaps/-forwards abgeschlossen. Der Bestand an Devisenswaps/-forwards erhöhte sich durch die vorübergehend kurzfristige Finanzierung einer Tochtergesellschaft in Großbritannien. Da die Refinanzierung des DB-Konzerns auch in Währungen außerhalb des Euro-Raums erfolgte, wurden diese Positionen mithilfe von Zins-Währungs-Swaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu eliminieren. Weiterhin werden im Konzernverbund interne Fremdwährungsdarlehen vergeben, die die DB AG extern absichert. Im Jahr 2011 erhöhte sich das Volumen an Zins-Währungs-Swaps leicht aufgrund einer Ausweitung dieser Darlehensvergabe in Fremdwährung, die den Effekt aus der Rückzahlung von Fremdwährungsanleihen überkompensierte.

Energiepreisrisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieselmotorkraftstoff und aus Strombezugsverträgen mit Kohle- und Heizölpreisbindung. Das Volumen der Diesel- und Kohle-derivate stieg aufgrund eines höheren Sicherungsbedarfs deutlich. Der Bestand an Heizölderivaten blieb im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert.

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

Der Marktwert eines Finanzderivats entspricht dem Preis für die Auflösung beziehungsweise Wiederbeschaffung des Geschäfts. Für die Bewertung der Derivate wurden Barwertmodelle oder Monte-Carlo-Simulationsrechnungen unter Zugrundelegung marktgerechter Zinsstrukturkurven verwendet. Die dabei anzusetzenden Marktdaten wurden aus Marktinformationssystemen wie Reuters oder Bloomberg übernommen. Dabei wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus den entsprechenden Grundgeschäften nicht berücksichtigt. Umge-

kehrt werden bei der Bilanzierung der Grundgeschäfte die zugehörigen Derivate nicht zum Ansatz gebracht (kein Hedge-Accounting).

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

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

#### Nominal- und Marktwert der Zins- und Zins-Währungs-Swaps:

| — in Mio. €                               | 31.12.2011 | 31.12.2010 |
|-------------------------------------------|------------|------------|
| Nominalvolumen mit Externen               | 3.675      | 3.448      |
| Marktwert der Derivate (Externe)          | 129        | 78         |
| Nominalvolumen Spiegelgeschäfte           | 1.154      | 613        |
| Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte) | 51         | 27         |

Am 31. Dezember 2011 bestand das Portfolio im Wesentlichen aus Zins-Währungs-Swaps hauptsächlich mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Ausleihungen an verbundene Unternehmen, Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit beträgt zehn Jahre. Die positive Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps mit Externen basiert insbesondere auf der Abwertung des Euro gegenüber dem japanischen Yen. Eine Drohverlustrückstellung war nicht zu bilden, da den unrealisierten Verlusten im Rahmen der gebildeten Bewertungseinheiten entsprechende unrealisierte Gewinne aus den Grundgeschäften gegenüberstehen. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Micro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 51  
 Bilanz 52  
 Gewinn- und Verlustrechnung 53  
 Kapitalflussrechnung 54

Entwicklung des Anlagevermögens 55  
 :: Anhang 56  
 Anteilsbesitzliste 70

#### Nominal- und Marktwert der Devisenswaps/-forwards:

| — in Mio. €                               | 31.12.2011 | 31.12.2010 |
|-------------------------------------------|------------|------------|
| Nominalvolumen mit Externen               | 2.418      | 1.763      |
| davon Devisenswaps                        | 1.954      | 1.252      |
| davon Devisenforwards                     | 564        | 511        |
| Marktwert der Derivate (Externe)          | 5          | -4         |
| davon Devisenswaps                        | 7          | -2         |
| davon Devisenforwards                     | -2         | -2         |
| Nominalvolumen Spiegelgeschäfte           | 2.115      | 1.411      |
| Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte) | -2         | 1          |

Die per 31. Dezember 2011 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit beträgt vier Jahre. Die überwiegende Mehrheit der Geschäfte mit externen Kontrahenten wurde an die DB ML durchgeleitet. Die Wertentwicklung ergab sich insbesondere aus Sicherungsgeschäften in den Währungen britisches Pfund, schwedische Krone, US-Dollar, Singapur-Dollar, polnischer Zloty und dem gestiegenen Geschäftsvolumen. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Micro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

#### Nominal- und Marktwert der Energiederivate:

|                                           |            |            |
|-------------------------------------------|------------|------------|
| Dieselmotoren — in t                      | 31.12.2011 | 31.12.2010 |
| Nominalvolumen mit Externen               | 1.205.000  | 589.000    |
| Marktwert der Derivate (Externe)          | 49         | 39         |
| Nominalvolumen Spiegelgeschäfte           | 1.205.000  | 589.000    |
| Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte) | -49        | -39        |

|                                           |            |            |
|-------------------------------------------|------------|------------|
| Gas, Heizöl — in t                        | 31.12.2011 | 31.12.2010 |
| Nominalvolumen mit Externen               | 187.000    | 173.000    |
| Marktwert der Derivate (Externe)          | 9          | 2          |
| Nominalvolumen Spiegelgeschäfte           | 187.000    | 173.000    |
| Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte) | -9         | -2         |

|                                           |            |            |
|-------------------------------------------|------------|------------|
| Kohle, BAFA — in t SKE                    | 31.12.2011 | 31.12.2010 |
| Nominalvolumen mit Externen               | 1.660.000  | 949.000    |
| Marktwert der Derivate (Externe)          | -1         | -10        |
| Nominalvolumen Spiegelgeschäfte           | 1.660.000  | 949.000    |
| Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte) | 1          | 10         |

Das Portfolio der Energiepreissicherungen bestand am 31. Dezember 2011 sowohl aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr als auch aus Geschäften mit längeren Laufzeiten. Die maximale Laufzeit beträgt fünf Jahre. Die Transaktionen wurden an die DB Energie GmbH durchgeleitet beziehungsweise direkt an Tochtergesellschaften der DB ML (vor allem im Segment DB Arriva) weitergereicht. Die Wertentwicklung der externen Energiederivate basiert überwiegend auf den im Geschäftsjahr gestiegenen Preisen auf den Energiemärkten. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Micro-Hedges gestaltet, Grund- und Sicherungsgeschäft stimmen jeweils überein. Die gesicherten Risiken werden vollständig kompensiert.

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

Bei Energiepreisderivaten wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der linearen Regression überprüft. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch eine lineare Regression der realisierten Cashflows aus Grund- und Sicherungsgeschäft.

#### Kreditrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate mit Externen:

|                                                   |            |            |
|---------------------------------------------------|------------|------------|
| — in Mio. €                                       | 31.12.2011 | 31.12.2010 |
| Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Energiederivate | 357        | 273        |

Der Anstieg der Kreditrisiken im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen durch die Wertentwicklung der Zins-Währungsswaps begründet. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 129 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von Aa3. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Baa1 auf.

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### (16) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

| — in Mio. €                                                                                            | 2011         | 2010         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Leistungen für Dritte und Materialverkäufe                                                             | 316          | 454          |
| davon Verkauf von Material und Energie                                                                 | 0            | 0            |
| davon sonstige Leistungen Dritte                                                                       | 316          | 454          |
| Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung                                                        | 291          | 279          |
| Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen                                                       | 4            | 3            |
| Erträge aus der Erstellung von Anlagevermögen                                                          | 11           | 20           |
| Erträge aus staatlichen Zuschüssen                                                                     | 4            | 5            |
| Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen                         | 0            | 0            |
| Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen                                                               | 0            | 0            |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (einschließlich sonstiger Steuern)                        | 316          | 385          |
| Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen | 1            | 1            |
| Währungskursgewinne                                                                                    | 10           | 25           |
| Übrige Erträge                                                                                         | 110          | 197          |
| davon Erträge aus Gebühren von Dritten                                                                 | 0            | 0            |
| davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten                                                 | 14           | 14           |
| davon sonstige übrige Erträge                                                                          | 96           | 183          |
| <b>Insgesamt</b>                                                                                       | <b>1.063</b> | <b>1.369</b> |
| davon periodenfremd                                                                                    | 317          | 386          |

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betreffen im Wesentlichen die Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen und die Rückstellung aus dem Aurelis-Vertrag sowie Steuerrückstellungen.

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

### (17) MATERIALAUFWAND

| — in Mio. €                                                             | 2011      | 2010      |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren | 6         | 6         |
| davon Aufwendungen für Energie                                          | 7         | 7         |
| davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren                        | 1         | 1         |
| davon Preis- und Wertberichtigungen Material                            | -2        | -2        |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen                                    | 31        | 37        |
| davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst         | 9         | 10        |
| davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur    | 0         | 1         |
| davon sonstige bezogene Leistungen                                      | 22        | 26        |
| Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung                        | 11        | 27        |
| <b>Insgesamt</b>                                                        | <b>48</b> | <b>70</b> |

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

### (18) PERSONALAUFWAND

| — in Mio. €                                                                                      | 2011       | 2010       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| <b>LÖHNE UND GEHÄLTER</b>                                                                        |            |            |
| für Arbeitnehmer                                                                                 | 156        | 214        |
| für zugewiesene Beamte                                                                           |            |            |
| Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG                                         | 12         | 20         |
| direkt ausgezahlte Nebenbezüge                                                                   | 1          | 1          |
| <b>Gesamt</b>                                                                                    | <b>169</b> | <b>235</b> |
| <b>SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG UND FÜR UNTERSTÜTZUNG <sup>1)</sup></b> |            |            |
| für Arbeitnehmer                                                                                 | 29         | 42         |
| für zugewiesene Beamte                                                                           |            |            |
| Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG                                         | 3          | 4          |
| <b>Gesamt</b>                                                                                    | <b>32</b>  | <b>46</b>  |
| davon für Altersversorgung                                                                       | 11         | 12         |
| <b>Insgesamt</b>                                                                                 | <b>201</b> | <b>281</b> |

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

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 51  
 Bilanz 52  
 Gewinn- und Verlustrechnung 53  
 Kapitalflussrechnung 54

Entwicklung des Anlagevermögens 55  
 :: Anhang 56  
 Anteilsbesitzliste 70

**(19) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN**

| — in Mio. €                                                                     | 2011       | 2010       |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten                                    | 280        | 283        |
| Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten                                          | 18         | 21         |
| Gebühren und Beiträge                                                           | 10         | 10         |
| Aufwendungen für Versicherungen                                                 | 45         | 44         |
| Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung                                  | 2          | 7          |
| Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial                                   | 2          | 3          |
| Reise- und Repräsentationsaufwendungen                                          | 10         | 12         |
| Forschungs- und Entwicklungskosten                                              | 0          | 0          |
| Sonstige bezogene Dienstleistungen                                              | 295        | 311        |
| davon bezogene IT-Leistungen                                                    | 31         | 40         |
| davon sonstige Kommunikationsdienste                                            | 1          | 4          |
| davon sonstige Serviceleistungen                                                | 263        | 267        |
| Aufwendungen aus Schadenersatz                                                  | 1          | 2          |
| Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände            | 0          | 1          |
| Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen | 1          | 1          |
| Sonstige betriebliche Steuern                                                   | 1          | 5          |
| Übrige Aufwendungen                                                             | 116        | 221        |
| davon sonstiger personalbezogener Aufwand                                       | 11         | 11         |
| davon Währungskursverluste                                                      | 14         | 11         |
| davon sonstige übrige Aufwendungen                                              | 91         | 199        |
| <b>Insgesamt</b>                                                                | <b>781</b> | <b>921</b> |
| davon periodenfremd                                                             | 1          | 2          |

**(20) BETEILIGUNGSERGEBNIS**

| — in Mio. €                           | 2011         | 2010      |
|---------------------------------------|--------------|-----------|
| Erträge aus Beteiligungen             | 29           | 0         |
| davon aus verbundenen Unternehmen     | 29           | -         |
| Erträge aus assoziierten Unternehmen  | 0            | 0         |
| Erträge aus Gewinnabführungsverträgen | 1.322        | 203       |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme     | -84          | -187      |
| <b>Insgesamt</b>                      | <b>1.267</b> | <b>16</b> |

**(21) ZINSERGEBNIS**

| — in Mio. €                                                                 | 2011      | 2010      |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
| Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens | 499       | 452       |
| davon aus verbundenen Unternehmen                                           | 499       | 452       |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge                                        | 74        | 57        |
| davon aus verbundenen Unternehmen                                           | 54        | 31        |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen                                            | -526      | -489      |
| davon an verbundene Unternehmen                                             | -350      | -359      |
| davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen                                 | -65       | -60       |
| davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung                                | -1        | 0         |
| davon Erträge aus dem Deckungsvermögen                                      | 1         | 1         |
| davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen | -2        | -1        |
| <b>Insgesamt</b>                                                            | <b>47</b> | <b>20</b> |

**(22) AUSSERORDENTLICHE AUFWENDUNGEN**

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

**(23) STEUERN VOM EINKOMMEN UND ERTRAG**

In den Steuern vom Einkommen und Ertrag sind periodenfremde Aufwendungen von 112 Mio. € enthalten.

## Erläuterung zur Kapitalflussrechnung

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

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

### (24) FINANZMITTELBESTAND

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

## Sonstige Angaben

### (25) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist dem Anhang beigelegt.

### (26) BESCHÄFTIGTE

| — in VZP             | 2011                            |                       | 2010                            |                       |
|----------------------|---------------------------------|-----------------------|---------------------------------|-----------------------|
|                      | im Jahres-<br>durch-<br>schnitt | am<br>Jahres-<br>ende | im Jahres-<br>durch-<br>schnitt | am<br>Jahres-<br>ende |
| Arbeitnehmer         | 2.026                           | 2.071                 | 3.028                           | 2.979                 |
| Zugewiesene Beamte   | 220                             | 208                   | 458                             | 438                   |
| <b>Zwischensumme</b> | <b>2.246</b>                    | <b>2.279</b>          | <b>3.486</b>                    | <b>3.417</b>          |
| Auszubildende        | 1                               | 2                     | 9                               | 10                    |
| <b>Insgesamt</b>     | <b>2.247</b>                    | <b>2.281</b>          | <b>3.495</b>                    | <b>3.427</b>          |

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

Im Berichtsjahr ergibt sich aus der im Rahmen der Tarifabschlüsse getroffenen Festlegung zur Arbeitszeit ein statistischer Effekt. Danach wurde die Sollarbeitszeit um eine Stunde, auf 39 Wochenstunden, gesenkt und entspricht damit wieder der tatsächlich geleisteten Wochenarbeitszeit. Dies führt dazu, dass ab dem 1. März 2011 in den betroffenen Bereichen die Mitarbeiterzahl rechnerisch um rund 2,5% gestiegen ist und sich gleichzeitig das Arbeitsentgelt um 2,5% erhöht hat. Bereinigt um diesen Effekt würde per 31. Dezember 2011 im Vergleich zum Vorjahresstichtag eine Personalreduzierung um 1.204 Mitarbeiter (–35,1%) ausgewiesen.

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

### (27) MITGLIEDER UND GESAMTBESÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

| — in T €                                                 | 2011   | 2010   |
|----------------------------------------------------------|--------|--------|
| Gesamtbefüge des Vorstands                               | 7.933  | 9.616  |
| davon fixer Anteil                                       | 3.135  | 3.322  |
| davon erfolgsabhängiger Anteil                           | 4.798  | 6.294  |
| Befüge ehemaliger Vorstandsmitglieder <sup>1)</sup>      | 3.246  | 4.166  |
| Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder | 52.977 | 52.501 |
| Gesamtbefüge des Aufsichtsrats                           | 910    | 689    |

<sup>1)</sup> Enthält Abfindungen einschließlich Nebenbefügen in Höhe von 0 T € (im Vorjahr: 1.850 T €).

## Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2011 an:

### ::: Dr. Rüdiger Grube

Vorsitzender des Vorstands,

Vorsitzender des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Gechingen

- a) DB Netz AG<sup>1)</sup> (Vorsitz)  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der  
Deutschen Bahn  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der  
Deutschen Bahn
- b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien<sup>1)</sup>  
(Board of Directors)  
Deutsche Bank AG  
(Beirat Geschäftsregion Stuttgart)

### ::: Gerd Becht

Ressort Compliance, Datenschutz, Recht und  
Konzernsicherheit

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Bad Homburg

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG<sup>1)</sup>  
Schenker AG<sup>1)</sup>  
DB International GmbH<sup>1)</sup>  
DB Regio AG<sup>1)</sup>  
DB Sicherheit GmbH<sup>1)</sup>  
DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-  
Aktiengesellschaft
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen  
Bahn (Beirat)

### ::: Dr. Volker Kefer

Ressort Technik, Systemverbund und  
Dienstleistungen, Ressort Infrastruktur,

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Erlangen

- a) DB Energie GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)  
DB International GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)  
DB ProjektBau GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)  
DB Station & Service AG<sup>1)</sup> (Vorsitz)  
DB Systemtechnik GmbH<sup>1)</sup>
- b) DB Dienstleistungen GmbH<sup>1)</sup> (Beirat, Vorsitz)  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der  
Deutschen Bahn (Beirat)

### ::: Dr. Richard Lutz

Ressort Finanzen/Controlling,

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Hoppegarten (Mark)

- a) DB Netz AG
- b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien<sup>1)</sup>  
(Board of Directors)

### ::: Ulrich Weber

Ressort Personal,

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,  
Krefeld

- a) DB Regio AG<sup>1)</sup>  
DB Schenker Rail Deutschland AG<sup>1)</sup>  
Schenker AG<sup>1)</sup>  
DB Gastronomie GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)  
DB JobService GmbH<sup>1)</sup> (Vorsitz)  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der  
Deutschen Bahn  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der  
Deutschen Bahn  
HDI-Gerling Industrie Versicherung AG  
HDI-Gerling Sach Serviceholding AG
- b) DB Dienstleistungen GmbH<sup>1)</sup> (Beirat)  
DB Zeitarbeit GmbH<sup>1)</sup> (Beirat, Vorsitz)

## Als Aufsichtsrat waren im Geschäftsjahr 2011 bestellt:

### +++ Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht

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

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

### +++ Alexander Kirchner\*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Vorsitzender der Eisenbahn- und  
Verkehrsgewerkschaft (EVG),  
Runkel

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

### +++ Dr. Hans Bernhard Beus

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,  
Berlin

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

### +++ Christoph Dänzer-Vanotti

Rechtsanwalt,  
Essen

- a) E.ON Energie AG  
E.ON Energy from Waste AG

### +++ Patrick Döring

Mitglied des Deutschen Bundestags,  
Hannover

- a) VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungs-  
gesellschaft GmbH
- b) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Beirat)

### +++ Dr.-Ing. Dr. E.h. Jürgen Großmann

Vorsitzender des Vorstands der RWE AG,  
Hamburg

- a) BATIG Gesellschaft für Beteiligungen mbH  
British American Tobacco (Germany) GmbH  
British American Tobacco (Industrie) GmbH  
SURTECO SE (Vorsitz)
- b) Hanover Acceptances Limited,  
London/Großbritannien

### +++ Dr. Bernhard Heitzer

Staatssekretär im Bundesministerium  
für Wirtschaft und Technologie,  
Alfter

- a) DB Mobility Logistics AG

### +++ Jörg Hensel\*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der  
DB Schenker Rail Deutschland AG,  
Vorsitzender des Spartenbetriebsrats der  
DB Mobility Logistics AG,  
Hamm

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG
- b) DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

### +++ Klaus-Dieter Hommel\*

Stellvertretender Vorsitzender der  
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),  
Frankfurt am Main

- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a.G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung  
der Deutschen Bahn  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der  
Deutschen Bahn  
DEVK Pensionsfonds-AG  
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG

### +++ Wolfgang Joosten\*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der  
DB Fernverkehr AG,  
Lünen

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

### +++ Günter Kirchheim\*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der  
Deutschen Bahn AG,

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der  
DB Netz AG,  
Essen

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

### +++ Helmut Kleindienst\*

Betriebsratsvorsitzender der  
DB Dienstleistungen GmbH,  
Eppstein/Taunus

- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

### +++ Dr. Jürgen Krumnow

Ehemaliges Mitglied des Vorstands der  
Deutschen Bank AG,  
Wiesbaden

- a) DB Mobility Logistics AG  
Lenze AG
- b) Bahlsen GmbH & Co. KG (Beirat)  
Peek & Cloppenburg KG (Beirat)

## ::: Prof. Dr. Knut Löschke

Unternehmer-Berater,  
Leipzig

- a) Stratos AG  
Universitätsklinikum Leipzig, AÖR  
(Stellvertretender Vorsitz)
- b) Druck und Werk GmbH  
(Beirat, Vorsitzender)

## ::: Vitus Müller\*

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

- a) DB Regio AG

## ::: Ute Plambeck\*

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

- a) Autokraft GmbH  
S-Bahn Hamburg GmbH  
Sparda-Bank Hamburg eG
- b) Seehafen Kiel GmbH & Co. KG (Beirat)

## ::: Mario Reiß\*

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

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG

## ::: Regina Rusch-Ziemba\*

Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn-  
und Verkehrsgewerkschaft (EVG),  
Hamburg

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

## ::: Prof. Klaus-Dieter Scheurle

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung,  
Bonn

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

## ::: Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Heinrich Weiss

Vorsitzender der Geschäftsführung  
der SMS Holding GmbH,  
Hilchenbach-Dahlbruch

- a) DB Mobility Logistics AG  
SMS Siemag AG<sup>1)</sup> (Vorsitz)  
Voith AG
- b) Bombardier Inc., Montreal/Kanada

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

<sup>1)</sup> Konzerninternes Mandat.

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den  
31.12.2011 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des  
Ausscheidens im Jahr 2011. Bei einem Eintritt  
nach dem 31.12.2011 wird auf den Zeitpunkt des  
Eintritts abgestellt.

Aufsichtsratsausschüsse

## ::: Mitglieder des Präsidialausschusses

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)  
Günter Kirchheim  
Alexander Kirchner  
Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

::: Mitglieder des Prüfungs- und  
Compliance-Ausschusses

Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)  
Helmut Kleindienst  
Regina Rusch-Ziemba  
Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

## ::: Mitglieder des Personalausschusses

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)  
Günter Kirchheim  
Alexander Kirchner  
Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

## ::: Mitglieder des Vermittlungsausschusses

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)  
Günter Kirchheim  
Alexander Kirchner  
Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

**(28) HONORARE DES ABSCHLUSSPRÜFERS**

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

**(29) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG**

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

**(30) ERGEBNISVERWENDUNGSVORSCHLAG**

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem zum 31. Dezember 2011 ausgewiesenen Bilanzgewinn (3.930.751.898,90 €) eine Dividende von 525.000.000,00 € auszuschütten und den Restbetrag in Höhe von 3.405.751.898,90 € auf neue Rechnung vorzutragen.

Berlin, den 21. Februar 2012

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

Der Vorstand

## ANTEILSBESITZLISTE

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                    | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|-----------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| <b>DB BAHN FERNVERKEHR</b>                                            |         |                                       |                  |
| <b>VOLLKONSOLIDIERT</b>                                               |         |                                       |                  |
| DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien                                 | EUR     | 13.321                                | 100,00           |
| DB European Railservice GmbH, Dortmund <sup>2)</sup>                  | EUR     | -197                                  | 100,00           |
| DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main <sup>2)</sup>    | EUR     | 2.128.480                             | 100,00           |
| DB Reise & Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz                         | CHF     | 482                                   | 100,00           |
| DBAutoZug GmbH, Dortmund <sup>2)</sup>                                | EUR     | 134.126                               | 100,00           |
| GERMAN RAIL UK LIMITED, London/Großbritannien                         | GBP     | -23                                   | 100,00           |
| le train DB S.A.S., Paris/Frankreich                                  | EUR     | 1.517                                 | 100,00           |
| <b>AT EQUITY</b>                                                      |         |                                       |                  |
| Alleo GmbH, Saarbrücken <sup>2)</sup>                                 | EUR     | 157                                   | 50,00            |
| RailLink B.V., Amsterdam/Niederlande <sup>2), 6)</sup>                | EUR     | -5.875                                | 25,00            |
| Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande <sup>2), 3), 6)</sup>            | EUR     | 82                                    | 25,00            |
| Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau <sup>2), 4)</sup>                 | EUR     | 86                                    | 50,00            |
| <b>DB BAHN REGIO</b>                                                  |         |                                       |                  |
| <b>VOLLKONSOLIDIERT</b>                                               |         |                                       |                  |
| A. Philippi GmbH, Quierschied <sup>2)</sup>                           | EUR     | 406                                   | 100,00           |
| Autokraft GmbH, Kiel <sup>2)</sup>                                    | EUR     | 8.663                                 | 100,00           |
| Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin <sup>2)</sup>            | EUR     | 3.910                                 | 100,00           |
| BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn <sup>2)</sup>                   | EUR     | 2.206                                 | 100,00           |
| BERLIN LINIEN BUS Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin       | EUR     | 26                                    | 65,00            |
| BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein <sup>2)</sup> | EUR     | 13.329                                | 100,00           |
| BRN Stadtbahn GmbH, Ludwigshafen am Rhein <sup>2)</sup>               | EUR     | 205                                   | 100,00           |
| BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede <sup>2)</sup>                 | EUR     | 4.558                                 | 100,00           |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                      | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|-------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg                           | EUR     | 5.556                                 | 51,17            |
| Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde                                | EUR     | 3.707                                 | 51,17            |
| BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld <sup>2)</sup>               | EUR     | 11.409                                | 100,00           |
| BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf <sup>2)</sup>                 | EUR     | 4.284                                 | 100,00           |
| DB Busverkehr Hessen GmbH, Weiterstadt <sup>2)</sup>                    | EUR     | -107                                  | 100,00           |
| DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main <sup>2)</sup>            | EUR     | 1.816.314                             | 100,00           |
| DB Regio Nord GmbH, Hannover <sup>2)</sup>                              | EUR     | 25                                    | 100,00           |
| DB Regio NRW GmbH, Düsseldorf <sup>2)</sup>                             | EUR     | 280.023                               | 100,00           |
| DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main <sup>2)</sup>             | EUR     | 67.482                                | 100,00           |
| DB Stadtverkehr Bayern GmbH, Coburg <sup>2)</sup>                       | EUR     | 32                                    | 100,00           |
| DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm <sup>2)</sup>    | EUR     | 24.667                                | 100,00           |
| Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall <sup>2)</sup> | EUR     | 350                                   | 100,00           |
| Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-Honerdingen <sup>2)</sup>              | EUR     | 25                                    | 100,00           |
| Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg <sup>2)</sup>                      | EUR     | 557                                   | 100,00           |
| Heider Stadtverkehr GmbH, Heide <sup>2)</sup>                           | EUR     | 54                                    | 100,00           |
| KOB GmbH, Oberthulba                                                    | EUR     | 829                                   | 70,00            |
| NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster/Schwäbisch Hall <sup>2)</sup> | EUR     | 1.390                                 | 100,00           |
| Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg <sup>2)</sup>               | EUR     | 13.779                                | 100,00           |
| ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz <sup>2)</sup>                 | EUR     | 5.212                                 | 100,00           |
| RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg <sup>2)</sup>                | EUR     | 10.135                                | 100,00           |
| Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart <sup>2)</sup>                | EUR     | 16.009                                | 100,00           |

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 51  
 Bilanz 52  
 Gewinn- und Verlustrechnung 53  
 Kapitalflussrechnung 54

Entwicklung des Anlagevermögens 55  
 ::: Anhang 56  
 ::: Anteilsbesitzliste 70

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                                                      | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Regionalbus Braunschweig GmbH –RBB–, Braunschweig <sup>2)</sup>                                         | EUR     | 7.105                                 | 100,00           |
| Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf <sup>2)</sup>                                             | EUR     | 3.071                                 | 70,00            |
| Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden                                                                   | EUR     | 5.700                                 | 51,00            |
| Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel <sup>2)</sup>                                              | EUR     | 15.492                                | 100,00           |
| Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München <sup>2)</sup>                 | EUR     | 12.383                                | 100,00           |
| RegioTram Betriebsgesellschaft mbH, Kassel                                                              | EUR     | 185                                   | 50,96            |
| rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern                                                                      | EUR     | 281                                   | 48,69            |
| Rhein-Westertal Nahverkehr GmbH, Montabaur                                                              | EUR     | 119                                   | 61,36            |
| RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz <sup>2)</sup>                                         | EUR     | 9.556                                 | 74,90            |
| RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen <sup>2)</sup>                                       | EUR     | 1.348                                 | 100,00           |
| RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel <sup>2)</sup>                                               | EUR     | 521                                   | 100,00           |
| RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe <sup>2)</sup>                                            | EUR     | 7.176                                 | 100,00           |
| Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken <sup>2)</sup>                                                          | EUR     | 9.466                                 | 100,00           |
| S-Bahn Berlin GmbH, Berlin <sup>2)</sup>                                                                | EUR     | 169.568                               | 100,00           |
| S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg <sup>2)</sup>                                                              | EUR     | 61.973                                | 100,00           |
| SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau <sup>2)</sup>                                                | EUR     | 6.793                                 | 100,00           |
| Südwest Mobil GmbH, Mainz <sup>2)</sup>                                                                 | EUR     | 51                                    | 100,00           |
| Verkehrsgesellschaft mbH Untermain –VU–, Aschaffenburg <sup>2)</sup>                                    | EUR     | 2.579                                 | 100,00           |
| Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein mbH, Flensburg <sup>2)</sup>                                    | EUR     | 59                                    | 100,00           |
| Verkehrsgesellschaft Schwalbe-Eder mbH (VSE), Kassel                                                    | EUR     | 26                                    | 100,00           |
| WB Westfalen Bus GmbH, Münster <sup>2)</sup>                                                            | EUR     | 6.015                                 | 100,00           |
| WBL GmbH, Berlin                                                                                        | EUR     | 8.482                                 | 100,00           |
| Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen <sup>2)</sup>                                                   | EUR     | 10.208                                | 100,00           |
| Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin <sup>2)</sup>                                                | EUR     | 414                                   | 100,00           |
| <b>AT EQUITY</b>                                                                                        |         |                                       |                  |
| »Steig ein« GmbH, Kempten <sup>2),4)</sup>                                                              | EUR     | 34                                    | 23,33            |
| Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg <sup>2),4)</sup> | EUR     | 97                                    | 25,31            |
| die linie GmbH, Kellinghusen <sup>2),5)</sup>                                                           | EUR     | 1.043                                 | 25,00            |
| ETP EURO TRAFFIC PARTNER GmbH, Chemnitz <sup>2),6)</sup>                                                | EUR     | 447                                   | 12,75            |
| Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen                                                              | EUR     |                                       | 30,00            |
| FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen <sup>2),3)</sup>                                      | EUR     | 144                                   | 47,50            |
| Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück <sup>2),8)</sup>                                       | EUR     | 11                                    | 50,00            |
| Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen <sup>2),4)</sup>                | EUR     | 10.249                                | 28,00            |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                                               | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen                                              | EUR     |                                       | 50,00            |
| Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich <sup>2),3)</sup>                                                   | EUR     | 1.218                                 | 33,33            |
| Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden (Main) <sup>2),4)</sup>                      | EUR     | 9                                     | 25,00            |
| NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel <sup>2),6)</sup>                                    | EUR     | 4                                     | 46,90            |
| OWL Verkehr GmbH, Bielefeld <sup>2),4)</sup>                                                     | EUR     | 58                                    | 31,30            |
| RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing <sup>2),6)</sup>                            | EUR     | 77                                    | 33,33            |
| Regionalverkehr Bayerisch Schwaben GmbH (RBS), Augsburg <sup>2),4)</sup>                         | EUR     | 119                                   | 50,00            |
| Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg <sup>2),6)</sup>                             | EUR     | 411                                   | 45,00            |
| Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH, Ingelheim am Rhein <sup>2),7)</sup>                          | EUR     | 127                                   | 38,33            |
| Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken <sup>2),5)</sup>                             | EUR     | 50                                    | 30,00            |
| stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg <sup>2),4)</sup>                                | EUR     | 25                                    | 45,20            |
| TGO – Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg <sup>2),5)</sup>                                      | EUR     | 225                                   | 48,50            |
| Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim <sup>2),4)</sup> | EUR     | 206                                   | 33,94            |
| UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH, Kaiserslautern <sup>5)</sup>                             | EUR     | 29                                    | 61,67            |
| Verkehrsgemeinschaft Aalen GmbH (VGA), Aalen <sup>2),6)</sup>                                    | EUR     | 64                                    | 26,67            |
| Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt <sup>2),4)</sup>                         | EUR     | 61                                    | 16,67            |
| Verkehrsgemeinschaft Schwäbisch Gmünd GmbH (VSG), Schwäbisch Gmünd <sup>2),5)</sup>              | EUR     | 29                                    | 25,00            |
| Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser <sup>2)</sup>                  | EUR     | 26                                    | 47,00            |
| Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Luda-Königshofen <sup>2),4)</sup>                   | EUR     | 48                                    | 42,19            |
| Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz <sup>2),5)</sup>                 | EUR     | 30                                    | 34,00            |
| Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH – VVM, Würzburg <sup>2),4)</sup>                   | EUR     | 28                                    | 19,82            |
| Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN), Bremen <sup>2),4)</sup>                         | EUR     | 108                                   | 21,47            |
| Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg <sup>2),3)</sup>                          | EUR     | 52                                    | 26,92            |
| Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen <sup>2),4)</sup>                        | EUR     | 40                                    | 21,00            |
| Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen <sup>2),4)</sup>             | EUR     | 17                                    | 45,00            |
| Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen <sup>2),6)</sup>                         | EUR     | 88                                    | 33,08            |
| VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw <sup>2),4)</sup>                              | EUR     | 327                                   | 32,50            |
| VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Flensburg <sup>2),4)</sup>                               | EUR     | 648                                   | 20,00            |
| VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Flensburg <sup>2),4)</sup>                                      | EUR     | 366                                   | 20,00            |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                                 | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier <sup>2),3)</sup>                   | EUR     | 58                                    | 38,46            |
| Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen <sup>2),7)</sup>                   | EUR     | 229                                   | 25,50            |
| WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern <sup>2),4)</sup>       | EUR     | 284                                   | 45,00            |
| WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen <sup>2),4)</sup>                | EUR     | 89                                    | 40,00            |
| ZOB Zentral-Omnibus-Bahnhof GmbH, Bremen <sup>2),4)</sup>                          | EUR     | 29                                    | 25,60            |
| <b>AT COST</b>                                                                     |         |                                       |                  |
| Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach <sup>2),4)</sup>                 | EUR     | 229                                   | 54,00            |
| Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil <sup>2),4)</sup>                     | EUR     | 90                                    | 70,20            |
| vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal <sup>2),4)</sup> | EUR     | 139                                   | 52,92            |
| <b>DB ARRIVA</b>                                                                   |         |                                       |                  |
| <b>VOLLKONSOLIDIERT</b>                                                            |         |                                       |                  |
| A & T Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien                           | GBP     | 1.514                                 | 100,00           |
| ACTIOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid/Spanien                              | EUR     | 483                                   | 100,00           |
| AJ Transit Limited, Sunderland/Großbritannien                                      | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Alliance Rail Holdings Ltd, York/Großbritannien                                    | GBP     | -283                                  | 75,10            |
| Alliance Rail Management Ltd, York/Großbritannien                                  | GBP     | 0                                     | 75,10            |
| Alnery 1345 Limited, Sunderland/Großbritannien                                     | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Ambermile Ltd, Sunderland/Großbritannien                                           | GBP     | 99                                    | 100,00           |
| APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Großbritannien                                       | GBP     | -17.424                               | 100,00           |
| Arriva (2007) Limited, Sunderland/Großbritannien                                   | GBP     | 378.333                               | 100,00           |
| Arriva (Doxford) Limited, Sunderland/Großbritannien                                | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Arriva Abbey Line Limited, Sunderland/Großbritannien                               | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Arriva Achterhoek – Rivierenland BV, Heerenveen/Niederlande                        | EUR     | 63.704                                | 100,00           |
| Arriva Beheer NV, Heerenveen/Niederlande                                           | EUR     | -1.483                                | 100,00           |
| Arriva Brabant BV, Heerenveen/Niederlande                                          | EUR     | -14                                   | 100,00           |
| Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien                     | GBP     | 20.883                                | 100,00           |
| Arriva Bus and Coach Finance Ltd, Sunderland/Großbritannien                        | GBP     | 2.064                                 | 100,00           |
| Arriva Bus and Coach Ltd, Sunderland/Großbritannien                                | GBP     | 7.978                                 | 100,00           |
| Arriva Bus and Coach Rental (1) Ltd, Sunderland/Großbritannien                     | GBP     | 3.465                                 | 100,00           |
| Arriva Bus and Coach Rental (2) Ltd, Sunderland/Großbritannien                     | GBP     | 3.166                                 | 100,00           |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                        | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|---------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Arriva Bus and Coach Rental (3) Ltd, Sunderland/Großbritannien            | GBP     | 1.831                                 | 100,00           |
| Arriva Bus and Coach Rental (4) Ltd, Sunderland/Großbritannien            | GBP     | -2.230                                | 100,00           |
| Arriva Busfleet NV, Heerenveen/Niederlande                                | EUR     | -4.734                                | 100,00           |
| Arriva Cheshire Limited, Sunderland/Großbritannien                        | GBP     | 1.251                                 | 100,00           |
| Arriva Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien                      | GBP     | -64                                   | 100,00           |
| Arriva Concessie BV, Heerenveen/Niederlande                               | EUR     | 18                                    | 100,00           |
| Arriva Coöperatie W.A., Heerenveen/Niederlande                            | EUR     | 691.011                               | 100,00           |
| Arriva Croydon & North Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien          | GBP     | -16                                   | 100,00           |
| Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien                           | GBP     | 7.579                                 | 100,00           |
| Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark                                      | DKK     | 1.449.716                             | 100,00           |
| Arriva DAV BV, Heerenveen/Niederlande                                     | EUR     | -1.874                                | 100,00           |
| Arriva Derby Limited, Sunderland/Großbritannien                           | GBP     | 6.835                                 | 100,00           |
| Arriva Durham County Limited, Sunderland/Großbritannien                   | GBP     | 1.679                                 | 100,00           |
| Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Großbritannien                  | GBP     | 1.085                                 | 100,00           |
| Arriva Finance Holding BV, Heerenveen/Niederlande                         | EUR     | 76.550                                | 100,00           |
| Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Großbritannien                   | GBP     | 7.618                                 | 100,00           |
| Arriva Finance Limited, Sunderland/Großbritannien                         | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Arriva Findiv Limited, Sunderland/Großbritannien                          | GBP     | 259.966                               | 100,00           |
| Arriva Fox County Limited, Sunderland/Großbritannien                      | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Arriva Guildford & West Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien         | GBP     | 2.524                                 | 100,00           |
| Arriva Holding Česká Republika s.r.o., Prag/Tschechische Republik         | CZK     | 618.700                               | 100,00           |
| Arriva Hongarije Holding BV, Heerenveen/Niederlande                       | EUR     | 33.468                                | 100,00           |
| Arriva HWGO BV, Heerenveen/Niederlande                                    | EUR     | 155                                   | 100,00           |
| Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark                                    | DKK     | 51.874                                | 100,00           |
| Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar         | GBP     | 5.530                                 | 100,00           |
| Arriva International (2) Limited, Sunderland/Großbritannien               | GBP     | 52                                    | 100,00           |
| Arriva International (7) Limited, Sunderland/Großbritannien               | GBP     | 151.922                               | 100,00           |
| Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien | EUR     | 357.999                               | 100,00           |
| Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien | EUR     | 357.998                               | 100,00           |
| Arriva International Finance Limited, Sunderland/Großbritannien           | EUR     | 372.706                               | 100,00           |

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 51  
 Bilanz 52  
 Gewinn- und Verlustrechnung 53  
 Kapitalflussrechnung 54

Entwicklung des Anlagevermögens 55  
 Anhang 56  
 :: Anteilsbesitzliste 70

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                       | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|--------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Arriva International Limited, Sunderland/Großbritannien                  | GBP     | 327.019                               | 100,00           |
| Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Großbritannien | EUR     | 12.696                                | 100,00           |
| ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS, SA, Almada/Portugal                           | EUR     | 216.877                               | 99,99            |
| Arriva Italia S.R.L., Bergamo/Italien                                    | EUR     | 17                                    | 100,00           |
| Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien                                    | EUR     | 176.811                               | 99,99            |
| Arriva Kent & Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien                  | GBP     | 7.129                                 | 100,00           |
| Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien                 | GBP     | 11.802                                | 100,00           |
| Arriva Leasing (UK) Limited, Sunderland/Großbritannien                   | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal                            | EUR     | 8                                     | 99,99            |
| Arriva Liverpool Limited, Sunderland/Großbritannien                      | GBP     | 716                                   | 100,00           |
| Arriva London Limited, Sunderland/Großbritannien                         | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| ARRIVA LONDON NORTH EAST LTD, Sunderland/Großbritannien                  | GBP     | 5.752                                 | 100,00           |
| ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Großbritannien                       | GBP     | 98.995                                | 100,00           |
| ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Großbritannien                       | GBP     | 24.994                                | 100,00           |
| Arriva Magyarorszag Vagyonkezekelo Kft, Budapest/Ungarn                  | HUF     | 7.718.603                             | 100,00           |
| Arriva Malta Finance & Investments Limited, Valletta/Malta               | EUR     | 587.241                               | 99,99            |
| Arriva Malta Holdings Limited, Valletta/Malta                            | EUR     | 582.423                               | 100,00           |
| Arriva Malta Limited, Qormi/Malta                                        | EUR     | - 4.398                               | 66,67            |
| Arriva Manchester Limited, Sunderland/Großbritannien                     | GBP     | - 1.032                               | 100,00           |
| Arriva Medway Towns Limited, Sunderland/Großbritannien                   | GBP     | 4.231                                 | 100,00           |
| Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien                     | GBP     | 10.545                                | 100,00           |
| Arriva Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien                       | GBP     | 5.653                                 | 100,00           |
| Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Großbritannien                 | GBP     | 11.840                                | 100,00           |
| Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien                 | GBP     | 140.858                               | 100,00           |
| Arriva Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien                | GBP     | 67.492                                | 100,00           |
| Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande                            | EUR     | 18                                    | 100,00           |
| Arriva Noroeste s.l., Ferrol/Spanien                                     | EUR     | 72.549                                | 100,00           |
| Arriva North East Limited, Sunderland/Großbritannien                     | GBP     | 6.320                                 | 100,00           |
| Arriva North West Limited, Sunderland/Großbritannien                     | GBP     | - 861                                 | 100,00           |
| Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Großbritannien                    | GBP     | 4.155                                 | 100,00           |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                            | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|-------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Arriva Openbaar Vervoer NV, Heerenveen/Niederlande                            | EUR     | 37.933                                | 100,00           |
| Arriva Passenger Services (International) Limited, Sunderland/Großbritannien  | GBP     | - 156                                 | 100,00           |
| Arriva Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien                  | GBP     | 785.725                               | 100,00           |
| Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Großbritannien | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande                   | EUR     | 225.069                               | 100,00           |
| Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien                                         | GBP     | 621.995                               | 100,00           |
| Arriva Polen Holding B.V., Heerenveen/Niederlande                             | EUR     | 6.561                                 | 100,00           |
| Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen                                      | PLN     | 24.363                                | 100,00           |
| ARRIVA PORTUGAL – TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal                         | EUR     | 9.788                                 | 99,99            |
| Arriva RP Sp. z o.o., Warschau/Polen                                          | PLN     | 5.908                                 | 100,00           |
| Arriva Scotland West Limited, Inchinnan/Großbritannien                        | GBP     | 1.993                                 | 100,00           |
| Arriva Slowakije Holding BV, Heerenveen/Niederlande                           | EUR     | 19                                    | 100,00           |
| Arriva Southend Limited, Sunderland/Großbritannien                            | GBP     | 6.282                                 | 100,00           |
| Arriva Southern Counties Limited, Sunderland/Großbritannien                   | GBP     | 680                                   | 100,00           |
| Arriva Sverige AB, Helsingborg/Schweden                                       | SEK     | 440.391                               | 100,00           |
| Arriva Tag AB, Malmö/Schweden                                                 | SEK     | 47.702                                | 100,00           |
| Arriva Techniek BV, Heerenveen/Niederlande                                    | EUR     | 302                                   | 100,00           |
| Arriva Tees & District Limited, Sunderland/Großbritannien                     | GBP     | 625                                   | 100,00           |
| Arriva Teeside Limited, Sunderland/Großbritannien                             | GBP     | 237                                   | 100,00           |
| Arriva the Shires Limited, Sunderland/Großbritannien                          | GBP     | 8.048                                 | 100,00           |
| Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark                                              | DKK     | 432.184                               | 100,00           |
| Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande                                     | EUR     | 2.751                                 | 100,00           |
| Arriva Tours Ltd, Sunderland/Großbritannien                                   | GBP     | 5                                     | 100,00           |
| Arriva Trains (Poland) Limited, Sunderland/Großbritannien                     | EUR     | 686                                   | 100,00           |
| Arriva Trains Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien                   | GBP     | 21.110                                | 100,00           |
| Arriva Trains Northern Limited, Sunderland/Großbritannien                     | GBP     | 48.736                                | 100,00           |
| Arriva Trains Scotrail Limited, Sunderland/Großbritannien                     | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Arriva Trains Wales Limited, Sunderland/Großbritannien                        | GBP     | 64.152                                | 100,00           |
| Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien                 | GBP     | 109                                   | 100,00           |
| ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada/Portugal                         | EUR     | 82.201                                | 99,99            |
| Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Großbritannien                     | GBP     | 0                                     | 100,00           |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                           | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|--------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Großbritannien          | GBP     | 151.166                               | 100,00           |
| Arriva vlaky s.r.o., Prag/Tschechische Republik              | CZK     | -1.248                                | 100,00           |
| Arriva Wadden BV, Heerenveen/Niederlande                     | EUR     | 2.002                                 | 100,00           |
| Arriva Waterland Rivierenland BV, Heerenveen/Niederlande     | EUR     | 2.985                                 | 100,00           |
| Arriva Watford Ltd, Sunderland/Großbritannien                | GBP     | 5                                     | 100,00           |
| Arriva West Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien        | GBP     | 4.331                                 | 100,00           |
| Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Großbritannien              | GBP     | 5.660                                 | 100,00           |
| Arriva Yorkshire North Ltd, Sunderland/Großbritannien        | GBP     | 600                                   | 100,00           |
| Arriva Yorkshire South Ltd, Sunderland/Großbritannien        | GBP     | 1.263                                 | 100,00           |
| Arriva Yorkshire West Ltd, Sunderland/Großbritannien         | GBP     | 3.374                                 | 100,00           |
| Arriva Zuid Europa Holding BV, Heerenveen/Niederlande        | EUR     | 570.350                               | 100,00           |
| Arrowline (Travel) Limited, Sunderland/Großbritannien        | GBP     | 41                                    | 100,00           |
| ASC 2001 A/S, Kastrup/Dänemark                               | DKK     | 245.884                               | 100,00           |
| At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Großbritannien   | GBP     | -12                                   | 100,00           |
| AUTOBUSES GREISI S.L., Madrid/Spanien                        | EUR     | 261                                   | 100,00           |
| AUTOCARES FRAY ESCOBA SLU, Madrid/Spanien                    | EUR     | 1.233                                 | 100,00           |
| Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien                    | EUR     | 5.126                                 | 100,00           |
| Autocares Pujol s.l., Alcudia/Spanien                        | EUR     | -132                                  | 100,00           |
| Autoservizi F.V.G. S.P.A. – SAF, Udine/Italien               | EUR     | 64.115                                | 60,00            |
| B.B. Motors (Bristol) Limited, Sunderland/Großbritannien     | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien            | EUR     | 10                                    | 93,66            |
| Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien          | EUR     | 10                                    | 65,76            |
| BOSAK BUS spol. s r.o., Dobris/Tschechische Republik         | CZK     | 47.673                                | 100,00           |
| Botniatag AB, Stockholm/Schweden                             | SEK     | 14.971                                | 60,00            |
| British Bus (1993) Limited, Sunderland/Großbritannien        | GBP     | 1                                     | 100,00           |
| British Bus (Properties) Limited, Sunderland/Großbritannien  | GBP     | 66.608                                | 100,00           |
| British Bus Group Limited, Sunderland/Großbritannien         | GBP     | 43.138                                | 100,00           |
| British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien               | GBP     | -7.003                                | 100,00           |
| Broadwood Finance Company Limited, Sunderland/Großbritannien | GBP     | -42.546                               | 100,00           |
| Bus Nord Balear s.l., Alcudia/Spanien                        | EUR     | -2.798                                | 100,00           |
| Buscompagniet 2004 ApS, Kastrup/Dänemark                     | DKK     | 9.435                                 | 100,00           |
| BUSCOMPAGNIET ApS, Kastrup/Dänemark                          | DKK     | 124.969                               | 100,00           |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                               | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| BUSDAN 20 ApS, Kastrup/Dänemark                                  | DKK     | 1.739                                 | 100,00           |
| BUSDAN 21 ApS, Kastrup/Dänemark                                  | DKK     | 154.966                               | 100,00           |
| BUSDAN 24 ApS, Kastrup/Dänemark                                  | DKK     | 8.107                                 | 100,00           |
| BUSDAN 25 ApS, Kastrup/Dänemark                                  | DKK     | 6.103                                 | 100,00           |
| BUSDAN 26 ApS, Kastrup/Dänemark                                  | DKK     | -21.053                               | 100,00           |
| BUSDAN 27 ApS, Kastrup/Dänemark                                  | DKK     | -25.383                               | 100,00           |
| BUSDAN 28 ApS, Kastrup/Dänemark                                  | DKK     | -21.663                               | 100,00           |
| BUSDAN 29 ApS, Kastrup/Dänemark                                  | DKK     | -21.991                               | 100,00           |
| BUSDAN 29.1 ApS, Kastrup/Dänemark                                | DKK     | -25.090                               | 100,00           |
| BUSDAN 30 ApS, Kastrup/Dänemark                                  | DKK     | -8.219                                | 100,00           |
| BUSDAN 31 ApS, Kastrup/Dänemark                                  | DKK     | -1.926                                | 100,00           |
| BUSDAN 32 ApS, Kastrup/Dänemark                                  | DKK     | 873                                   | 100,00           |
| BUS-SERVICE SLOVAKIA, spol. s r.o., Komarno/Slowakei             | EUR     | 1.104                                 | 100,00           |
| BWS Cymru Cyfyngedig, Sunderland/Großbritannien                  | GBP     | 5                                     | 100,00           |
| Caseraip Limited, Sunderland/Großbritannien                      | GBP     | 241                                   | 100,00           |
| CDK Ejendomme 2005 A/S, Kastrup/Dänemark                         | DKK     | 914                                   | 100,00           |
| CDK Fleet Management A/S, Kastrup/Dänemark                       | DKK     | 1.202                                 | 100,00           |
| CDK Service A/S, Kastrup/Dänemark                                | DKK     | 226                                   | 100,00           |
| Chase Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien                 | GBP     | -212                                  | 100,00           |
| Chiltern Railway Company Limited, London/Großbritannien          | GBP     | -25.953                               | 100,00           |
| Classic Buses (Stanley) Limited, Sunderland/Großbritannien       | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Großbritannien | GBP     | 214                                   | 100,00           |
| Classic Trim Ltd, Sunderland/Großbritannien                      | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Clydeside Buses Limited, Sunderland/Großbritannien               | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| COMBUS EJENDOMME ApS, Kastrup/Dänemark                           | DKK     | 27.517                                | 100,00           |
| Cooperativa Bergamasca Trasporti a r.l., Bergamo/Italien         | EUR     | -69                                   | 59,52            |
| County Bus Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien               | GBP     | 98                                    | 100,00           |
| Cowie Contract Hire Limited, Sunderland/Großbritannien           | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Cowie Lease Limited, Sunderland/Großbritannien                   | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Crossville Bus Limited, Sunderland/Großbritannien                | GBP     | 1                                     | 100,00           |
| CTD Leasing 2001 A/S, Kastrup/Dänemark                           | DKK     | 513                                   | 100,00           |
| Curtis Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien                | GBP     | 104                                   | 100,00           |
| DB Regio Essex Thameside Limited, London/Großbritannien          | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| DB Regio Sverige AB, Stockholm/Schweden                          | SEK     | 63.178                                | 100,00           |
| DB Regio Tyne and Wear Limited, London/Großbritannien            | GBP     | -2.500                                | 100,00           |

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 51  
 Bilanz 52  
 Gewinn- und Verlustrechnung 53  
 Kapitalflussrechnung 54

Entwicklung des Anlagevermögens 55  
 Anhang 56  
 ::: Anteilsbesitzliste 70

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                  | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|---------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| DB Regio UK Limited, London/Großbritannien                          | GBP     | -11.296                               | 100,00           |
| Derby City Transport Limited, Sunderland/Großbritannien             | GBP     | 11                                    | 100,00           |
| Derby Omnibus Limited, Sunderland/Großbritannien                    | GBP     | 1.420                                 | 100,00           |
| East Coast Buses Limited, Sunderland/Großbritannien                 | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Eastern Tractors (1981) Limited, Sunderland/Großbritannien          | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Eastern Tractors (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien      | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| EMPRESA DE BLASY CIA S.L., Madrid/Spanien                           | EUR     | 75.127                                | 100,00           |
| ESFERA BUS SLU, Madrid/Spanien                                      | EUR     | 1.127                                 | 100,00           |
| ESFERA UNIVERSAL SLU, Madrid/Spanien                                | EUR     | 18.928                                | 100,00           |
| Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien                | EUR     | 261                                   | 80,14            |
| ET Trains Limited, Sunderland/Großbritannien                        | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| EUROBUS-INVEST Regionalis Kozlkedesfejlesztési Zrt, Budapest/Ungarn | HUF     | 3.676.352                             | 100,00           |
| EUROBUS-INVEST SLOVAKIA, s.r.o., Komarno/Slowakei                   | EUR     | 22.747                                | 100,00           |
| Eurocare Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien                      | GBP     | 283                                   | 100,00           |
| Excel Gatwick Limited, Sunderland/Großbritannien                    | GBP     | 17                                    | 100,00           |
| Excel Passenger Logistics Limited, Sunderland/Großbritannien        | GBP     | 182                                   | 100,00           |
| Fareway Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien       | GBP     | 2                                     | 100,00           |
| Fickling Investments Limited, Sunderland/Großbritannien             | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Flight Delay Services Limited, Sunderland/Großbritannien            | GBP     | 87                                    | 100,00           |
| Foxhound Limited, Sunderland/Großbritannien                         | GBP     | 168                                   | 100,00           |
| GCRC Holdings Limited, Bristol/Großbritannien                       | GBP     | 46.626                                | 100,00           |
| Grand Central Railway Company Limited, Bristol/Großbritannien       | GBP     | -37.680                               | 100,00           |
| Great North Eastern Railway Company Ltd, York/Großbritannien        | GBP     | 0                                     | 75,10            |
| Great North Western Railway Company Ltd, York/Großbritannien        | GBP     | 0                                     | 75,10            |
| Green Travel Limited, Sunderland/Großbritannien                     | GBP     | 3                                     | 100,00           |
| Greenline Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien                     | GBP     | 8                                     | 100,00           |
| Grey Green Ltd, Sunderland/Großbritannien                           | GBP     | 8                                     | 100,00           |
| Guildford & West Surrey Buses Limited, Sunderland/Großbritannien    | GBP     | 3                                     | 100,00           |
| GW Trains Limited, Sunderland/Großbritannien                        | GBP     | 0                                     | 100,00           |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                         | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|----------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Hanger Trucks Limited, Sunderland/Großbritannien                           | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Hoppanstopper Ltd, Sunderland/Großbritannien                               | GBP     | 3                                     | 100,00           |
| Horsham Buses Limited, Sunderland/Großbritannien                           | GBP     | 62                                    | 100,00           |
| Hylton Castle Motors Limited, Sunderland/Großbritannien                    | GBP     | 84                                    | 100,00           |
| INFRA-S, spol. s.r.o., Komarno/Slowakei                                    | EUR     | 1.400                                 | 100,00           |
| INTER-BUS INVEST Befektetési Zrt, Budapest/Ungarn                          | HUF     | 1.153.236                             | 100,00           |
| JTL 2004 ApS, Kastrup/Dänemark                                             | DKK     | 3.291                                 | 100,00           |
| JTL 2009 ApS, Kastrup/Dänemark                                             | DKK     | 14.017                                | 100,00           |
| K Line Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien                               | GBP     | 195                                   | 100,00           |
| Kennan Investments Limited, Sunderland/Großbritannien                      | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien                                  | EUR     | 10                                    | 56,94            |
| Linkline Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien                        | GBP     | 15                                    | 100,00           |
| Liverline Travel Services Limited, Sunderland/Großbritannien               | GBP     | 1                                     | 100,00           |
| LJ Transit (Southern) Limited, Sunderland/Großbritannien                   | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| London & Country Ltd, Sunderland/Großbritannien                            | GBP     | 282                                   | 100,00           |
| London and Northwestern Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien | GBP     | -3.504                                | 99,97            |
| London Country Bus (North West) Ltd, Sunderland/Großbritannien             | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| London Pride (Bus Sales) Ltd, Sunderland/Großbritannien                    | GBP     | 65                                    | 100,00           |
| London Pride Bus and Coach Sales Ltd, Sunderland/Großbritannien            | GBP     | 41                                    | 100,00           |
| London Pride Engineering Ltd, Sunderland/Großbritannien                    | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| London Pride Group Ltd, Sunderland/Großbritannien                          | GBP     | 452                                   | 100,00           |
| London Pride Sightseeing Ltd, Sunderland/Großbritannien                    | GBP     | 2.388                                 | 100,00           |
| Londonlinks Buses Limited, Sunderland/Großbritannien                       | GBP     | -6                                    | 100,00           |
| LSK Leasing A/S, Kastrup/Dänemark                                          | DKK     | 2.663                                 | 100,00           |
| M40 Trains Limited, London/Großbritannien                                  | GBP     | 39.571                                | 100,00           |
| Maidstone & District Advertising Limited, Sunderland/Großbritannien        | GBP     | -13                                   | 100,00           |
| Maidstone & District Motor Services Ltd, Sunderland/Großbritannien         | GBP     | 1.046                                 | 100,00           |
| Maldencrest Limited, Sunderland/Großbritannien                             | GBP     | 1                                     | 100,00           |
| Meadowhall Limited, Sunderland/Großbritannien                              | GBP     | 52                                    | 100,00           |
| Merseyrail Electrics Limited, Sunderland/Großbritannien                    | GBP     | 0                                     | 100,00           |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                    | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|-----------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Merseyrider Limited, Sunderland/Großbritannien                        | GBP     | 66                                    | 100,00           |
| Merseyside Transport Limited, Sunderland/Großbritannien               | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Midland Red North Limited, Sunderland/Großbritannien                  | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Milton Keynes Coaches Ltd, Sunderland/Großbritannien                  | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| MK Metro Ltd, Sunderland/Großbritannien                               | GBP     | 7.792                                 | 100,00           |
| Moor-dale Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien                  | GBP     | 678                                   | 100,00           |
| Motor Coach (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien             | GBP     | 553                                   | 100,00           |
| MTL (Heysham) Limited, Sunderland/Großbritannien                      | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| MTL Asset Management Limited, Sunderland/Großbritannien               | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| MTL Northern Limited, Sunderland/Großbritannien                       | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| MTL Services Limited, Sunderland/Großbritannien                       | GBP     | 29.289                                | 100,00           |
| MTL Transport Limited, Sunderland/Großbritannien                      | GBP     | 8                                     | 100,00           |
| MTL Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien             | GBP     | 61                                    | 100,00           |
| MTL Trust Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien                 | GBP     | 15                                    | 100,00           |
| NETOSEC SLU, Madrid/Spanien                                           | EUR     | 337                                   | 100,00           |
| Network Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien                 | GBP     | 556                                   | 100,00           |
| New Enterprise Coaches (Tonbridge) Limited, Sunderland/Großbritannien | GBP     | -286                                  | 100,00           |
| North British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien                  | GBP     | 2.369                                 | 100,00           |
| North East Bus Limited, Sunderland/Großbritannien                     | GBP     | 16.234                                | 100,00           |
| North East Bus Properties Limited, Sunderland/Großbritannien          | GBP     | 118                                   | 100,00           |
| North Western Road Car Company Limited, Sunderland/Großbritannien     | GBP     | 28                                    | 100,00           |
| Northern Spirit Limited, Sunderland/Großbritannien                    | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Northern Spirit Rail Limited, Sunderland/Großbritannien               | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Northern Spirit Services Limited, Sunderland/Großbritannien           | GBP     | 25                                    | 100,00           |
| Northern Spirit Trains Limited, Sunderland/Großbritannien             | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Northern Spirit Transport Limited, Sunderland/Großbritannien          | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Northern Spirit Travel Limited, Sunderland/Großbritannien             | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Northumbria Motor Services Limited, Sunderland/Großbritannien         | GBP     | 126                                   | 100,00           |
| NV Arriva Groningen, Heerenveen/Niederlande                           | EUR     | 4.311                                 | 100,00           |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                           | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande                       | EUR     | 421                                   | 100,00           |
| OFJ Connections Limited, Sunderland/Großbritannien                           | GBP     | 276                                   | 100,00           |
| OFJ Ground Services Limited, Sunderland/Großbritannien                       | GBP     | 63                                    | 100,00           |
| OSNADO spol. s.r.o., Svoboda nad Upou/Tschechische Republik                  | CZK     | 44.564                                | 100,00           |
| Peter Sherratt Limited, Sunderland/Großbritannien                            | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Pickerings Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien             | GBP     | 1.032                                 | 100,00           |
| Premier Buses Ltd, Sunderland/Großbritannien                                 | GBP     | 2.102                                 | 100,00           |
| Proudmutual Fleet Management Limited, Sunderland/Großbritannien              | GBP     | 221                                   | 100,00           |
| RDS bus s.r.o., Babylon/Tschechische Republik                                | EUR     | 73                                    | 100,00           |
| Regional Railways North East Limited, Sunderland/Großbritannien              | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| RIVIERA TRASPORTI LINEA S.P.A., Imperia/Italien                              | EUR     | -1.226                                | 79,99            |
| Runway Motors (Bristol) Limited, Sunderland/Großbritannien                   | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo/Italien                                   | EUR     | 28.853                                | 99,99            |
| S.A.L. Servizi automobilistici Lecchesi S.R.L., Lecco/Italien                | EUR     | 6.743                                 | 99,99            |
| S.I.A. Società Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia/Italien                  | EUR     | 42.364                                | 99,99            |
| SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO)/Italien                   | EUR     | 6.664                                 | 99,99            |
| SAD-BUSZ Szemelyszallitasi es Szolgáltato Kft, Szekesfehervar/Ungarn         | HUF     | 3.083                                 | 100,00           |
| SADEM – SOCIETA' PER AZIONI, Turin/Italien                                   | EUR     | 18.299                                | 99,99            |
| SAIA TRASPORTI S.P.A., Brescia/Italien                                       | EUR     | 21.145                                | 99,99            |
| SBM ApS, Kastrup/Dänemark                                                    | DKK     | 9.972                                 | 100,00           |
| Selby and District Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien            | GBP     | 8                                     | 100,00           |
| SERVICIOS INTEGRALES BUS & TRUCK S.A., Madrid/Spanien                        | EUR     | 293                                   | 100,00           |
| Slovenska autobusova doprava Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei           | EUR     | 9.629                                 | 60,14            |
| Slovenska autobusova doprava Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei           | EUR     | 7.571                                 | 60,36            |
| South Lancs Transport Limited, Sunderland/Großbritannien                     | GBP     | 120                                   | 100,00           |
| Stevensons Bus Services Limited, Sunderland/Großbritannien                   | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Großbritannien                   | GBP     | 531                                   | 100,00           |
| T.Cowie Property Developments (Sheffield) Limited, Sunderland/Großbritannien | GBP     | -35                                   | 100,00           |
| Teeside Motor Services Limited, Sunderland/Großbritannien                    | GBP     | 3                                     | 100,00           |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                         | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|----------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Teesside Bus Services Ltd, Sunderland/Großbritannien                       | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Tellings Golden Miller Limited, Sunderland/Großbritannien                  | GBP     | -1.853                                | 100,00           |
| TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien                          | GBP     | 8.026                                 | 100,00           |
| TGMGroup Limited, Sunderland/Großbritannien                                | GBP     | -7.566                                | 100,00           |
| The Beeline Buzz Company Limited, Sunderland/Großbritannien                | GBP     | 3.743                                 | 100,00           |
| The Keep Motor Group (Epsom) Limited, Sunderland/Großbritannien            | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| The Keep Motor Group (High Wycombe) Limited, Sunderland/Großbritannien     | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| The Keep Motor Group (Wolverhampton) Limited, Sunderland/Großbritannien    | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| The Keep Motor Group (Worcester) Limited, Sunderland/Großbritannien        | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| The Keep Trust Limited, Sunderland/Großbritannien                          | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| The Original London Sightseeing Tour Ltd, Sunderland/Großbritannien        | GBP     | 5.215                                 | 100,00           |
| The Original Passenger Picture Show Limited, Sunderland/Großbritannien     | GBP     | 880                                   | 100,00           |
| The Proudmutual Transport Group Limited, Sunderland/Großbritannien         | GBP     | 113                                   | 100,00           |
| TL Trains Limited, Sunderland/Großbritannien                               | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Transcare Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien                     | GBP     | -9                                    | 100,00           |
| TRANSCENTRUM bus s.r.o., Kosmonosy/Tschechische Republik                   | CZK     | 57.837                                | 100,00           |
| Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal                              | EUR     | -2.507                                | 99,99            |
| TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal                      | EUR     | 798                                   | 99,99            |
| Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien                         | EUR     | 100                                   | 91,99            |
| Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien                          | EUR     | 100                                   | 92,99            |
| Trolebuses Coruna Carballo S.A., Ferrol/Spanien                            | EUR     | 224                                   | 98,38            |
| TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMALICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal | EUR     | -282                                  | 66,66            |
| U Drive Rental Limited, Sunderland/Großbritannien                          | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Uddannelsescenteret for kollektiv trafik A/S, Kastrup/Dänemark             | DKK     | 21.599                                | 100,00           |
| United Automobile Services Limited, Sunderland/Großbritannien              | GBP     | 13.085                                | 100,00           |
| Upperchance Limited, Sunderland/Großbritannien                             | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Utbildningscenteret för kollektivtrafik AB, Malmö/Schweden                 | SEK     | 4.702                                 | 100,00           |
| Viajes Ideal S.L., Ferrol/Spanien                                          | EUR     | 3                                     | 100,00           |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                                     | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Viking Tours and Travel Limited, Sunderland/Großbritannien                             | GBP     | 242                                   | 100,00           |
| VSK Bus 2007 A/S, Kastrup/Dänemark                                                     | DKK     | 370.024                               | 100,00           |
| West Riding Automobile Company Limited, Sunderland/Großbritannien                      | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| XC Trains Limited, Sunderland/Großbritannien                                           | GBP     | 68.332                                | 100,00           |
| Yorkshire Bus Group Ltd, Sunderland/Großbritannien                                     | GBP     | 38.544                                | 100,00           |
| Yorkshire Bus Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien                                  | GBP     | 34.408                                | 100,00           |
| Yorkshire Woolen District Transport Co Limited, Sunderland/Großbritannien              | GBP     | 68                                    | 100,00           |
| <b>AT EQUITY</b>                                                                       |         |                                       |                  |
| Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande <sup>2), 3), 4)</sup>                               | EUR     | 4.050                                 | 50,00            |
| Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal <sup>3)</sup>                                   | EUR     | 195.007                               | 31,50            |
| Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien <sup>2), 3)</sup>                         | EUR     | 10                                    | 25,57            |
| Bus Point Srl, Lallio (BG)/Italien <sup>2)</sup>                                       | EUR     | 125                                   | 30,00            |
| Centrebuss Holdings Limited, Leicester/Großbritannien <sup>11)</sup>                   | GBP     | 155                                   | 40,00            |
| Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien <sup>4)</sup>                              | EUR     | 9                                     | 33,33            |
| Explotacion Gasoleos de la Coruna, s.l., Ferrol/Spanien <sup>4)</sup>                  | EUR     | 98                                    | 40,00            |
| EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien                                                     | EUR     |                                       | 30,01            |
| Garda Trasporti Scarl, Desenzano del Garda (BS)/Italien <sup>2), 3)</sup>              | EUR     | 20                                    | 23,00            |
| Great Park Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien <sup>11)</sup>               | GBP     | 0                                     | 50,00            |
| Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien <sup>2), 3)</sup>      | EUR     | 9.362                                 | 30,00            |
| KM S.P.A., Cremona/Italien <sup>3)</sup>                                               | EUR     | 4.671                                 | 49,00            |
| London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien <sup>2), 3)</sup>     | GBP     | 10.003                                | 50,00            |
| Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien <sup>2), 3)</sup>                       | EUR     | 7.835                                 | 50,00            |
| Prometro S.A., Porto/Portugal <sup>2), 3), 4)</sup>                                    | EUR     | 3.433                                 | 20,00            |
| PTI (South East) Limited, Sunderland/Großbritannien <sup>11)</sup>                     | GBP     | 238                                   | 20,00            |
| Rodinform - Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal <sup>11)</sup> | EUR     | 182                                   | 20,00            |
| S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., Charvensod (AO)/Italien <sup>2), 3)</sup>              | EUR     | 100                                   | 20,00            |
| S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Cordenons PN/Italien                      | EUR     |                                       | 9,81             |
| TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien <sup>2), 3)</sup>                                | EUR     | 83                                    | 15,00            |
| Trieste Trasporti S.P.A., Trieste/Italien <sup>2)</sup>                                | EUR     | 44.726                                | 39,94            |
| Union Ferrolana de Transportes S.A., Ferrol/Spanien <sup>5)</sup>                      | EUR     | 2                                     | 50,00            |
| Veroercombinatie Noord B.V., Heerenveen/Niederlande <sup>3)</sup>                      | EUR     | 37                                    | 33,00            |
| Viajeros del Eo, Ferrol/Spanien <sup>5)</sup>                                          | EUR     | 9                                     | 50,00            |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                                         | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| VT-Transman Szemelyszallito es Szolgaltato Kft, Szekesfehervar/Ungarn <sup>3)</sup>        | HUF     | 1.664.184                             | 49,91            |
| Wrexham, Shropshire & Marylebone Holdings Limited, London/Großbritannien <sup>2), 3)</sup> | GBP     | 14.878                                | 50,00            |
| <b>DB SCHENKER RAIL</b>                                                                    |         |                                       |                  |
| <b>VOLLKONSOLIDIERT</b>                                                                    |         |                                       |                  |
| Activa Rail S.A., Madrid/Spanien                                                           | EUR     | 649                                   | 77,32            |
| ATG Autotransportlogistic Sp. z o.o., Malaszewicze/Polen                                   | PLN     | 2.132                                 | 100,00           |
| Autologicistic Poland Sp. z o.o., Tychy/Polen                                              | PLN     | 2.540                                 | 51,00            |
| Auxiliar Logística de Vehiculos S.L., Saragossa/Spanien                                    | EUR     | 4                                     | 65,28            |
| Axiom Rail (Cambridge) Limited, Doncaster/Großbritannien                                   | GBP     | 644                                   | 100,00           |
| Axiom Rail (Stoke) Limited, Doncaster/Großbritannien                                       | GBP     | -7.570                                | 100,00           |
| Axiom Rail Components Limited, Doncaster/Großbritannien                                    | GBP     | -2.410                                | 100,00           |
| Axiom Rail SAS, Paris/Frankreich                                                           | EUR     | -401                                  | 100,00           |
| Boreal & Austral Railfreight Ltd, Doncaster/Großbritannien                                 | GBP     | 67.500                                | 100,00           |
| Compañía Aragonesa de Portacoche S.A., Saragossa/Spanien                                   | EUR     | 13.566                                | 65,28            |
| Container Szállítmányátrakó Állomás Kft., Győr/Ungarn                                      | EUR     | 105                                   | 100,00           |
| Container-Terminal Púchov s. r. o., Púchov/Slowakei                                        | EUR     | 287                                   | 100,00           |
| Contiwagon SA, Fribourg/Schweiz                                                            | CHF     | 10.593                                | 77,32            |
| Corridor Operations NMBS/SNCB DB Schenker Rail N.V., Brüssel/Belgien                       | EUR     | 1.800                                 | 51,00            |
| DB Intermodal Services GmbH, Mainz <sup>2)</sup>                                           | EUR     | 4.075                                 | 100,00           |
| DB Polska Acquisitio Sp. z o.o., Warschau/Polen                                            | PLN     | 422.274                               | 100,00           |
| DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Szczecin/Polen                                                | PLN     | 13.547                                | 93,40            |
| DB Schenker BTT GmbH, Mainz <sup>2)</sup>                                                  | EUR     | 2.062                                 | 100,00           |
| DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing <sup>2)</sup>                                         | EUR     | 3.992                                 | 100,00           |
| DB Schenker Rail (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien                                    | GBP     | 180.928                               | 100,00           |
| DB Schenker Rail Automotive GmbH, Kelsterbach <sup>2)</sup>                                | EUR     | 11.781                                | 100,00           |
| DB Schenker Rail Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien                                            | BGN     | 2.589                                 | 100,00           |
| DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz <sup>2)</sup>                             | EUR     | 47                                    | 100,00           |
| DB Schenker Rail Danmark Services A/S, Taastrup/Dänemark                                   | DKK     | 6.837                                 | 100,00           |
| DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz <sup>2)</sup>                       | EUR     | 473.029                               | 100,00           |
| DB Schenker Rail GmbH, Mainz <sup>2)</sup>                                                 | EUR     | 651.560                               | 100,00           |
| DB Schenker Rail Italia S.r.l., Alessandria/Italien                                        | EUR     | 13.415                                | 100,00           |
| DB Schenker Rail Italia Services S.r.l., Mailand/Italien                                   | EUR     | 656                                   | 100,00           |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                              | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|---------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| DB Schenker Rail Nederland N. V., Utrecht/Niederlande                           | EUR     | -25.457                               | 100,00           |
| DB Schenker Rail Polska S.A., Zabrze/Polen                                      | PLN     | 696.300                               | 100,00           |
| DB Schenker Rail Romania S.R.L., Timisoara/Rumänien                             | RON     | 38.726                                | 100,00           |
| DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark                             | DKK     | 303.375                               | 51,00            |
| DB Schenker Rail Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz                                  | CHF     | 1.092                                 | 100,00           |
| DB Schenker Rail Slawkow S.A. i. L., Slawkow/Polen                              | PLN     | 1.820                                 | 100,00           |
| DB Schenker Rail Spedkol Sp. z o.o., Kedzierzyn-Kozle/Polen                     | PLN     | 37.174                                | 100,00           |
| DB Schenker Rail Tabor S.A., Rybnik/Polen                                       | PLN     | 27.144                                | 100,00           |
| Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/Rhein | EUR     | 1.145                                 | 77,32            |
| Doker-Port Sp. z o.o., Szczecin/Polen                                           | PLN     | -333                                  | 58,38            |
| DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona/Italien                                     | EUR     | 113                                   | 80,00            |
| East & West Railway Ltd, Doncaster/Großbritannien                               | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien                         | GBP     | 519                                   | 100,00           |
| English Welsh & Scottish Railway Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien         | GBP     | 195.678                               | 100,00           |
| English Welsh & Scottish Railway International Ltd, Doncaster/Großbritannien    | GBP     | -12.081                               | 100,00           |
| Euro Cargo Rail S.A., Madrid/Spanien                                            | EUR     | -1.508                                | 100,00           |
| Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich                                           | EUR     | 36.342                                | 100,00           |
| EW & S Trustees Ltd, Doncaster/Großbritannien                                   | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| EWS Information Services Ltd, Doncaster/Großbritannien                          | GBP     | 986                                   | 100,00           |
| Guga B.V., Amsterdam/Niederlande                                                | EUR     | 6.139                                 | 77,32            |
| Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen                                                | PLN     | 8.957                                 | 100,00           |
| LGP Lagerhausgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf                          | EUR     | 266                                   | 49,08            |
| Loadhaul Ltd, Doncaster/Großbritannien                                          | GBP     | 16.131                                | 100,00           |
| Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Großbritannien                                   | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| Logistic Center Hungaria Kft., Győr/Ungarn                                      | HUF     | 256.699                               | 100,00           |
| Logística Sanmival S.L., Burgos/Spanien                                         | EUR     | 418                                   | 57,99            |
| Mainline Freight Ltd, Doncaster/Großbritannien                                  | GBP     | 21.266                                | 100,00           |
| Marcroft Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien                                 | GBP     | -2.996                                | 100,00           |
| MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spanien                               | EUR     | 3.263                                 | 77,32            |
| MDL Servicios de Marketing y Logística S.A., Barcelona/Spanien                  | EUR     | 115                                   | 77,32            |
| Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau <sup>2)</sup>                           | EUR     | 1.953                                 | 80,00            |
| New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Großbritannien                            | GBP     | 0                                     | 100,00           |
| NordCargo S.r.l., Mailand/Italien                                               | EUR     | 8.112                                 | 60,00            |

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 51  
 Bilanz 52  
 Gewinn- und Verlustrechnung 53  
 Kapitalflussrechnung 54

Entwicklung des Anlagevermögens 55  
 Anhang 56  
 :: Anteilsbesitzliste 70

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                                 | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| OOO Railion Russija Services, Moskau / Russland                                    | RUB     | 60.213                                | 100,00           |
| PRZEDSIĘBIORSTWO INWESTYCYJNO-TECHNICZNE »INTECHKOP« Sp. z o.o., Kattowitz / Polen | PLN     | 403                                   | 71,75            |
| Rail Express Systems Ltd, Doncaster / Großbritannien                               | GBP     | 29.271                                | 100,00           |
| Rail Service Center Rotterdam B.V., Rotterdam / Niederlande                        | EUR     | 9.032                                 | 100,00           |
| Rail Terminal Services Limited, Doncaster / Großbritannien                         | GBP     | -2.191                                | 100,00           |
| Railway Approvals Ltd, Doncaster / Großbritannien                                  | GBP     | 255                                   | 100,00           |
| Railway Investments Ltd, Doncaster / Großbritannien                                | GBP     | 69.385                                | 100,00           |
| RBH Logistics GmbH, Gladbeck <sup>2)</sup>                                         | EUR     | 38.078                                | 100,00           |
| RES December Ltd, Doncaster / Großbritannien                                       | GBP     | 16.048                                | 100,00           |
| TGP Terminalgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf                              | EUR     | 248                                   | 75,50            |
| Transervi France S.A.S., Cerbère / Frankreich                                      | EUR     | 191                                   | 77,32            |
| Transervi S.A., Madrid / Spanien                                                   | EUR     | 2.459                                 | 77,32            |
| Transfesa Benelux S.P.R.L., Brüssel / Belgien                                      | EUR     | 194                                   | 77,32            |
| Transfesa Distribución y Logística S.L., Madrid / Spanien                          | EUR     | 14.905                                | 77,32            |
| Transfesa France SAS, Gennevilliers / Frankreich                                   | EUR     | 1.880                                 | 77,32            |
| Transfesa Italia S.r.l., Mailand / Italien                                         | EUR     | 172                                   | 77,32            |
| Transfesa Marítimo Terrestre, S.L., Cantabria / Spanien                            | EUR     | 18                                    | 46,39            |
| Transfesa Portugal Lda., Lissabon / Portugal                                       | EUR     | 804                                   | 77,32            |
| Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex) / Großbritannien                                | GBP     | 348                                   | 77,32            |
| Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid / Spanien                         | EUR     | 192.665                               | 77,32            |
| Transportes Jouchoux España S.L., Valencia / Spanien                               | EUR     | 145                                   | 77,32            |
| <b>AT EQUITY</b>                                                                   |         |                                       |                  |
| ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss <sup>2), 4)</sup>                     | EUR     | 7.114                                 | 50,00            |
| Autoterminal Slask Logistic Sp. z o.o., Dabrowa Gornicza / Polen <sup>4)</sup>     | PLN     | 14.701                                | 50,00            |
| Autotrax Limited, Lufton / Großbritannien                                          | GBP     |                                       | 24,00            |
| BLS Cargo AG, Bern / Schweiz <sup>2), 4)</sup>                                     | CHF     | 91.256                                | 45,00            |
| Cererrail A.I.E., Madrid / Spanien                                                 | EUR     |                                       | 25,77            |
| Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund <sup>2), 4)</sup>                       | EUR     | 2.868                                 | 30,00            |
| Cross Baltic Terminaloperators (CBT) i. L., Szczecin / Polen                       | PLN     |                                       | 46,70            |
| CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln <sup>2)</sup>             | EUR     | 1.598                                 | 22,50            |
| DAP Barging B.V., Rotterdam / Niederlande <sup>2), 3)</sup>                        | EUR     | 2.297                                 | 55,00            |
| DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf <sup>2)</sup>                    | EUR     | 377                                   | 51,00            |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                                                                                    | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Doerpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen <sup>2), 4)</sup>                                       | EUR     | 3.843                                 | 35,00            |
| EuroShuttle A/S i. L., Kopenhagen / Dänemark <sup>2), 9)</sup>                                                                        | DKK     | 17.302                                | 27,08            |
| Hansa Rail GmbH i. L., Frankfurt am Main <sup>6)</sup>                                                                                | EUR     | 260                                   | 50,00            |
| Hispanauto – Empresas Agrupadas A.E.I.E.®, Madrid / Spanien                                                                           | EUR     | 0                                     | 58,04            |
| INTERCONTAINER – INTERFRIGO SA i. L., Brüssel / Belgien <sup>2), 10)</sup>                                                            | EUR     | -5.874                                | 36,20            |
| Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria / Spanien                                                                             | EUR     |                                       | 11,48            |
| Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main <sup>2), 4)</sup> | EUR     | 14.999                                | 50,00            |
| Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München <sup>2), 3)</sup>                                                           | EUR     | 6.804                                 | 30,00            |
| METRANS a. s., Prag / Tschechische Republik                                                                                           | EUR     | 103.304                               | 35,04            |
| OFP La Rochelle Maritime Rail Services SAS, La Rochelle / Frankreich                                                                  | EUR     |                                       | 24,90            |
| Omefa Logística S.A., Madrid / Spanien                                                                                                | EUR     | -380                                  | 38,66            |
| OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam / Niederlande <sup>2), 6)</sup>                                                                   | EUR     | 300                                   | 24,34            |
| PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg <sup>2), 4)</sup>                                                | EUR     | 1.071                                 | 50,00            |
| POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg <sup>4)</sup>                                                                                         | EUR     | 6.728                                 | 33,33            |
| Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid / Spanien                                                                                     | EUR     | 0                                     | 9,02             |
| PORT HANDLOWY SWINOUJSCIE Sp. z o.o., Swinoujście / Polen <sup>2)</sup>                                                               | PLN     | 29.493                                | 46,23            |
| Rail Euro Concept SAS i. L., Levallois-Perret / Frankreich <sup>2), 6)</sup>                                                          | EUR     | 193                                   | 50,00            |
| Railmax B.V., Nijmegen / Niederlande                                                                                                  | EUR     | 87                                    | 38,66            |
| Railmax C.V., Nijmegen / Niederlande                                                                                                  | EUR     | 0                                     | 38,28            |
| SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice / Polen                                                                                       | PLN     |                                       | 21,86            |
| Sociedad de Estudios y Explotación Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid / Spanien <sup>2)</sup>                   | EUR     | 10.053                                | 48,56            |
| Stifa S.A. i. L., Malveira / Portugal                                                                                                 | EUR     | -85                                   | 38,66            |
| Terminal Singen TSG GmbH, Singen <sup>2), 4)</sup>                                                                                    | EUR     | 690                                   | 50,00            |
| TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main                             | EUR     | -9.199                                | 50,00            |
| TFG Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main <sup>2)</sup>                                                                                 | EUR     | 127                                   | 50,00            |
| Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin <sup>2), 4)</sup>                                                                                | EUR     | 306                                   | 30,00            |
| Vistula Rail Operator Sp. z o.o., Swiecie / Polen <sup>2), 3)</sup>                                                                   | PLN     | 1.430                                 | 50,00            |
| Xrail S.A., Brüssel / Belgien                                                                                                         | EUR     |                                       | 32,41            |
| ZAO Eurasia Rail Logistics i. L., Moskau / Russland <sup>2), 6)</sup>                                                                 | RUB     | 1.675                                 | 34,90            |
| <b>DB SCHENKER LOGISTICS VOLLKONSOLIDIERT</b>                                                                                         |         |                                       |                  |
| Air Terminal Handling S.A., Tremblay en France / Frankreich                                                                           | EUR     | -1.085                                | 94,49            |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                                         | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| ALB Automotive Logistica LTDA, Juiz de Fora - MG/Brasilien                                 | BRL     | 3.127                                 | 51,00            |
| Anterist & Schneider GmbH, Saarbrücken <sup>2)</sup>                                       | EUR     | 7.028                                 | 100,00           |
| Anterist + Schneider Automotive Service GmbH, Saarwellingen <sup>2)</sup>                  | EUR     | 2.412                                 | 100,00           |
| Anterist + Schneider Logistik GmbH, Zwenkau                                                | EUR     | 341                                   | 100,00           |
| Anterist + Schneider Möbel-Logistik GmbH, Saarbrücken <sup>2)</sup>                        | EUR     | 85                                    | 100,00           |
| Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge/Belgien                                     | EUR     | 941                                   | 100,00           |
| AS Schenker, Tallinn/Estland                                                               | EUR     | 22.955                                | 100,00           |
| ASIMEX Anterist + Schneider Import - Export SAS, Stiring-Wendel/Frankreich                 | EUR     | 773                                   | 100,00           |
| ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex/Frankreich                                          | EUR     | 357                                   | 99,91            |
| BAX Global (Aust.) Pty Ltd., Alexandria/Australien                                         | AUD     | 190                                   | 100,00           |
| BAX Global (Israel) Ltd., Ramat Gan/Israel                                                 | ILS     | - 4.023                               | 100,00           |
| BAX Global (Malaysia) Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia                                    | MYR     | - 3.395                               | 100,00           |
| BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika                                             | ZAR     | 30                                    | 100,00           |
| BAX Global (Thailand) Limited, Bangkok/Thailand                                            | THB     | 391.183                               | 100,00           |
| BAX Global (UK) Limited, London/Großbritannien                                             | GBP     | 7.979                                 | 100,00           |
| BAX Global EPE Transportation Freight Forwarding & Logistics Solutions, Athen/Griechenland | EUR     | 52                                    | 100,00           |
| BAX Global Holding, S.L.U., Barcelona/Spanien                                              | EUR     | 20.268                                | 100,00           |
| BAX Global Holdings Pty Ltd., Alexandria/Australien                                        | AUD     | 0                                     | 100,00           |
| BAX Global Inc., Irvine/Großbritannien                                                     | USD     | 70.219                                | 100,00           |
| BAX Global Kft., Csor/Ungarn                                                               | HUF     | - 40.005                              | 100,00           |
| BAX Global Limited, London/Großbritannien                                                  | GBP     | 2.738                                 | 100,00           |
| BAX Global Logistics (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai/China                                   | CNY     | 116.269                               | 100,00           |
| BAX Global Logistics Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia                                     | MYR     | 91.570                                | 100,00           |
| BEMI JOYAU SCI, Montaigu Cedex/Frankreich                                                  | EUR     | 96                                    | 99,94            |
| Bischof Betriebsführungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich                                  | EUR     | 38                                    | 100,00           |
| BTL AB, Göteborg/Schweden                                                                  | SEK     | 2.109.495                             | 100,00           |
| BTL Nord GmbH, Lübeck <sup>2)</sup>                                                        | EUR     | 19.663                                | 100,00           |
| BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg                                                  | SEK     | 43.882                                | 100,00           |
| DB Schenker FLLC, Minsk/Weißrussland                                                       | BYR     | 688.428                               | 100,00           |
| DP Schenker, Kiew/Ukraine                                                                  | UAH     | -13.603                               | 100,00           |
| ECO-Trucking GmbH, Coburg <sup>2)</sup>                                                    | EUR     | 0                                     | 100,00           |
| ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden <sup>2)</sup>                              | EUR     | 1.361                                 | 100,00           |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                                            | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| ELSPED Speditions-Gesellschaft m.b.H., Hamburg <sup>2)</sup>                                  | EUR     | 3.695                                 | 100,00           |
| Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela                         | VEF     | 10.682                                | 100,00           |
| EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden <sup>2)</sup>                      | EUR     | 1.320                                 | 100,00           |
| EVH Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz <sup>2)</sup>                                  | EUR     | 25                                    | 100,00           |
| Facility Plus B.V., Tilburg/Niederlande                                                       | EUR     | 855                                   | 100,00           |
| Fastighets Aktiebolaget Orbyn, Göteborg/Schweden                                              | SEK     | 11.076                                | 100,00           |
| Fertrans AG, Buchs SG/Schweiz                                                                 | CHF     | 1.326                                 | 100,00           |
| FERTRANS d.o.o. za međunarodni prijevoz, Zagreb/Kroatien                                      | HRK     | -1.279                                | 100,00           |
| H. Albrecht Speditions Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main <sup>2)</sup> | EUR     | 0                                     | 100,00           |
| HANGARTNER Terminal AG, Aarau/Schweiz                                                         | CHF     | - 377                                 | 100,00           |
| HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien                                                    | EUR     | 843                                   | 100,00           |
| HB Zolldeklarationsservice GmbH, Wien/Österreich                                              | EUR     | 181                                   | 100,00           |
| Heck Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakei                                                    | EUR     | 91                                    | 100,00           |
| Hemobat SA, Eupen/Belgien                                                                     | EUR     | 1.885                                 | 100,00           |
| Herber Hausner Süd-Ost Speditions-gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich                        | EUR     | 406                                   | 100,00           |
| Herber Hausner Szállítványozási Kft., Budapest/Ungarn                                         | HUF     | 74.487                                | 100,00           |
| I.C.S. »Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien                                                  | MDL     | - 492                                 | 99,46            |
| Intertec Asia Limited, Sheung Wan/Hongkong                                                    | HKD     | 1.253                                 | 100,00           |
| Intertec GmbH, Landau in der Pfalz <sup>2)</sup>                                              | EUR     | 26                                    | 100,00           |
| INTERTEC Polska Sp. z o.o., Nardarzyn/Polen                                                   | PLN     | 505                                   | 100,00           |
| Intertec Retail Logistics GmbH, Landau in der Pfalz <sup>2)</sup>                             | EUR     | 26                                    | 100,00           |
| Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich <sup>2)</sup>                   | EUR     | 19                                    | 100,00           |
| Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz <sup>2)</sup>                              | EUR     | 26                                    | 100,00           |
| Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien                               | MDL     | 2.715                                 | 96,69            |
| Jean Heck Eupen, Transports et Logistique SA, Eupen/Belgien                                   | EUR     | 3.742                                 | 100,00           |
| Joyau S.A., Montaigu Cedex/Frankreich                                                         | EUR     | 17.125                                | 99,94            |
| Karpeles Flight Services (H.K.) Limited, Hongkong/Hongkong                                    | HKD     | - 86                                  | 100,00           |
| Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main <sup>2)</sup>                                | EUR     | 1.694                                 | 100,00           |
| KB Ädelgasen 1-Jönköping, Jönköping/Schweden                                                  | SEK     | 114.388                               | 100,00           |
| KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden                                                    | SEK     | 20.248                                | 100,00           |
| KB Älghunden 1-Jönköping, Jönköping/Schweden                                                  | SEK     | 28.334                                | 100,00           |
| KB Anholt 3, Stockholm/Schweden                                                               | SEK     | 9.203                                 | 100,00           |

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 51  
 Bilanz 52  
 Gewinn- und Verlustrechnung 53  
 Kapitalflussrechnung 54

Entwicklung des Anlagevermögens 55  
 Anhang 56  
 :: Anteilsbesitzliste 70

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                     | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|--------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| KB Arbetsbasen 4-Stockholm, Stockholm/Schweden         | SEK     | 42.384                                | 100,00           |
| KB Ättehögen Östra 1-Helsingborg, Helsingborg/Schweden | SEK     | 59.832                                | 100,00           |
| KB Backa 107:3-Göteborg, Göteborg/Schweden             | SEK     | 128.113                               | 100,00           |
| KB Backa 107:4-Göteborg, Göteborg/Schweden             | SEK     | 33.707                                | 100,00           |
| KB Backa 107:5-Göteborg, Göteborg/Schweden             | SEK     | 27.585                                | 100,00           |
| KB Baggböle 2:35-Umeå, Umeå/Schweden                   | SEK     | 21.486                                | 100,00           |
| KB Benkammen 12-Malmö, Malmö/Schweden                  | SEK     | 118.467                               | 100,00           |
| KB Bleket 1-Karlstad, Karlstad/Schweden                | SEK     | 40.099                                | 100,00           |
| KB Distributören 3 och 4-Örebro, Örebro/Schweden       | SEK     | 79.493                                | 100,00           |
| KB Forsmark 2-Stockholm, Stockholm/Schweden            | SEK     | 63.979                                | 100,00           |
| KB Forsmark 3-Stockholm, Stockholm/Schweden            | SEK     | 159.424                               | 100,00           |
| KB Forsmark 5-Stockholm, Göteborg/Schweden             | SEK     | -305                                  | 100,00           |
| KB Frysens 1-Visby, Visby/Schweden                     | SEK     | 16.392                                | 100,00           |
| KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden                   | SEK     | 813                                   | 100,00           |
| KB Hagen 19-Göteborg, Göteborg/Schweden                | SEK     | 39.850                                | 100,00           |
| KB Husby 4:2-Sigtuna, Sigtuna/Schweden                 | SEK     | 4                                     | 100,00           |
| KB Husby 6:7-Sigtuna, Sigtuna/Schweden                 | SEK     | 1                                     | 100,00           |
| KB Kolet 4-Malmö, Malmö/Schweden                       | SEK     | 24.502                                | 100,00           |
| KB Köpmannen 10-Västerås, Västerås/Schweden            | SEK     | 34.536                                | 100,00           |
| KB Kungsängen 28:1-Uppsala, Uppsala/Schweden           | SEK     | 13.559                                | 100,00           |
| KB Langtradaren 2-Borlänge, Borlänge/Schweden          | SEK     | 33.986                                | 100,00           |
| KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden                   | SEK     | 46.376                                | 100,00           |
| KB Malmö Hamnen 22-Malmö, Malmö/Schweden               | SEK     | 65.891                                | 100,00           |
| KB Maskinen 3-Linköping, Linköping/Schweden            | SEK     | 57.880                                | 100,00           |
| KB Neonljuset 3-Eskilstuna, Eskilstuna/Schweden        | SEK     | 4.978                                 | 100,00           |
| KB Önnestad 108:4-Kristianstad, Kristianstad/Schweden  | SEK     | 40.788                                | 100,00           |
| KB Överön 1:66-Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden     | SEK     | 10.816                                | 100,00           |
| KB Pantern 1-Växjö, Växjö/Schweden                     | SEK     | 36.825                                | 100,00           |
| KB Reläet 8-Norrköping, Norrköping/Schweden            | SEK     | 29.471                                | 100,00           |
| KB Sandstuhagen 3-Stockholm, Stockholm/Schweden        | SEK     | 26.578                                | 100,00           |
| KB Sörby 24:3-Gävle, Gävle/Schweden                    | SEK     | 33.723                                | 100,00           |
| KB Storheden 1:8-Luleå, Luleå/Schweden                 | SEK     | 28.259                                | 100,00           |
| KB Tingstadsvassen 31:3-Göteborg, Göteborg/Schweden    | SEK     | 44.802                                | 100,00           |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                  | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|---------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| KB Transporten 1-Hultsfred, Hultsfred/Schweden                      | SEK     | 18.603                                | 100,00           |
| KB Transportören 1-Värnamo, Värnamo/Schweden                        | SEK     | 82.321                                | 100,00           |
| KB Viken 3-Karlshamn, Karlshamn/Schweden                            | SEK     | 11.584                                | 100,00           |
| KB Vindtrycket 1-Borås, Borås/Schweden                              | SEK     | 62.524                                | 100,00           |
| KB Vivstamon 1:13-Timrå, Timrå/Schweden                             | SEK     | 52.601                                | 100,00           |
| Kiinteistö Oy Ferryroad, Helsinki/Finnland                          | EUR     | 464                                   | 100,00           |
| Kiinteistö Oy Helsingin Metsäläntie 2-4, Helsinki/Finnland          | EUR     | 4.498                                 | 100,00           |
| Kiinteistö Oy Kaakon Terminaali, Lappeenranta/Finnland              | EUR     | 124                                   | 100,00           |
| Kiinteistö Oy Porin Kiitolinja, Björneborg/Finnland                 | EUR     | 151                                   | 100,00           |
| Kiinteistö Oy Reininkatu 9, Vaasa/Finnland                          | EUR     | 28                                    | 100,00           |
| Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland        | EUR     | 124                                   | 100,00           |
| Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finnland                | EUR     | 401                                   | 100,00           |
| Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentautankatu/Finnland                    | EUR     | 463                                   | 100,00           |
| Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finnland                  | EUR     | 1.174                                 | 100,00           |
| Kiinteistö Oy Varastohotelli, Vantaa/Finnland                       | EUR     | 7.441                                 | 100,00           |
| Kiinteistömaailiikenne Oy, Helsinki/Finnland                        | EUR     | 1.865                                 | 54,70            |
| Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden                       | SEK     | 5.823                                 | 100,00           |
| Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg | EUR     | 389                                   | 100,00           |
| Nordisk Bilspedition AB, Göteborg/Schweden                          | SEK     | 25.558                                | 100,00           |
| Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland                              | EUR     | 63.283                                | 100,00           |
| Rengaslinja Oy, Helsinki/Finnland                                   | EUR     | 269                                   | 100,00           |
| Romtrans GmbH Internationale Speditionsgesellschaft i. L., München  | EUR     | 0                                     | 99,46            |
| Romtrans Holiday Ltd., Eforie Sud, Constanta/Rumänien               | RON     | -141                                  | 99,46            |
| Scansped S.A., Mitry-Mory Cedex/Frankreich                          | EUR     | 1.260                                 | 99,99            |
| Scanspol Sp. zo. o., Warschau/Polen                                 | PLN     | 2.956                                 | 99,62            |
| Scantrans SAS, Rouen/Frankreich                                     | EUR     | 1.031                                 | 99,99            |
| SCHENKER & Co. AG, Wien/Österreich                                  | EUR     | 166.300                               | 100,00           |
| Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur                | SGD     | 252.927                               | 100,00           |
| Schenker (BAX) Europe Holding GmbH, Essen <sup>2)</sup>             | EUR     | 21.525                                | 100,00           |
| Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA                          | USD     | 137.614                               | 100,00           |
| Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/Hongkong                             | HKD     | 225.249                               | 100,00           |
| Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland                             | EUR     | 14.554                                | 100,00           |
| Schenker (L.L.C.), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate               | AED     | 21.067                                | 60,00            |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                       | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|--------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Schenker (NZ) Ltd., Auckland/Neuseeland                                  | NZD     | -1.084                                | 100,00           |
| Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand                          | THB     | 53.150                                | 100,00           |
| Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand                                   | THB     | 1.160.120                             | 100,00           |
| Schenker A.E., Athen/Griechenland                                        | EUR     | 546                                   | 100,00           |
| Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark                                          | DKK     | 138.722                               | 100,00           |
| Schenker AB, Göteborg/Schweden                                           | SEK     | 443.515                               | 100,00           |
| SCHENKER AIR TRANSPORT GmbH, Kelsterbach <sup>2)</sup>                   | EUR     | 0                                     | 100,00           |
| Schenker Akeri AB, Göteborg/Schweden                                     | SEK     | 99.500                                | 100,00           |
| Schenker Aktiengesellschaft, Essen <sup>2)</sup>                         | EUR     | 925.708                               | 100,00           |
| Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien                        | ARS     | -7.222                                | 100,00           |
| Schenker AS, Oslo/Norwegen                                               | NOK     | 650.064                               | 100,00           |
| Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien                      | AUD     | 237.360                               | 100,00           |
| Schenker B.V., Tilburg/Niederlande                                       | EUR     | 18.777                                | 100,00           |
| SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH & Co. OHG, Mülheim an der Ruhr                | EUR     | 0                                     | 100,00           |
| SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH, Dortmund <sup>2)</sup>                       | EUR     | 26                                    | 100,00           |
| Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Beijing/China          | CNY     | 1.108                                 | 70,00            |
| Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Beijing/China              | CNY     | 65.116                                | 70,00            |
| Schenker Cargo Oy, Turku/Finnland                                        | EUR     | 19.213                                | 100,00           |
| Schenker Chile S.A., Santiago/Chile                                      | CLP     | 5.319.245                             | 100,00           |
| Schenker China Ltd., Pudong, Shanghai/China                              | CNY     | 1.430.346                             | 100,00           |
| Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden                                | SEK     | 12.793                                | 100,00           |
| Schenker Customs Agency B.V., Rotterdam/Niederlande                      | EUR     | 5                                     | 100,00           |
| Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien                                       | EUR     | 17.102                                | 100,00           |
| Schenker d.o.o., Belgrad/Serbien                                         | RSD     | 52.460                                | 100,00           |
| SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina                            | BAM     | 702                                   | 100,00           |
| Schenker d.o.o., Zagreb/Kroatien                                         | HRK     | 18.037                                | 100,00           |
| Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden                        | SEK     | 18.911                                | 100,00           |
| Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main <sup>2)</sup>                 | EUR     | 56                                    | 100,00           |
| Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien | BRL     | 35.477                                | 100,00           |
| SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien                                        | MKD     | 32.049                                | 100,00           |
| Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten                                       | EGP     | 8                                     | 60,00            |
| SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien                                           | BGN     | 8.122                                 | 100,00           |
| Schenker Espana, S.A., Coslada/Madrid/Spanien                            | EUR     | 9.471                                 | 100,00           |
| Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden                           | SEK     | 3.831                                 | 100,00           |
| Schenker High Tech Logistics B.V., Rotterdam/Niederlande                 | EUR     | 20.213                                | 100,00           |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                 | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|--------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Schenker Holdings (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland                | NZD     | 1.819                                 | 100,00           |
| SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien                   | INR     | 1.730.387                             | 100,00           |
| Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong                | HKD     | 1.966.196                             | 100,00           |
| Schenker International (Macau) Ltd., Macau/Macau                   | HKD     | 33.576                                | 100,00           |
| SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen <sup>2)</sup>     | EUR     | 56                                    | 100,00           |
| Schenker International B.V., Rotterdam/Niederlande                 | EUR     | 14.889                                | 100,00           |
| Schenker International S.A. de C.V., Mexiko/Mexiko                 | MXN     | 246.858                               | 100,00           |
| Schenker Ireland Holding Limited, Dublin/Irland                    | EUR     | 23.752                                | 100,00           |
| Schenker Italiana S.p.A., Peschiera/Italien                        | EUR     | 62.402                                | 100,00           |
| Schenker Khimji's LLC, Maskat/Oman                                 | OMR     | 250                                   | 60,00            |
| Schenker Korea Ltd., Seoul/Südkorea                                | KRW     | 34.644.931                            | 100,00           |
| Schenker Limited, London/Großbritannien                            | GBP     | 32.438                                | 100,00           |
| Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing/China            | CNY     | 5.838                                 | 100,00           |
| Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China       | CNY     | 64.827                                | 100,00           |
| Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia      | MYR     | 110.278                               | 100,00           |
| Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China            | CNY     | 24.100                                | 100,00           |
| Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China             | CNY     | 27.754                                | 100,00           |
| Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China             | CNY     | 111.789                               | 100,00           |
| Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China                 | CNY     | 45.244                                | 100,00           |
| Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden                           | SEK     | 31.055                                | 100,00           |
| Schenker Logistics Inc., Calamba City/Philippinen                  | PHP     | 11.050                                | 100,00           |
| Schenker Logistics LTD, Lod/Israel                                 | ILS     |                                       | 100,00           |
| Schenker Logistics, Inc., Greensboro, NC/USA                       | USD     | 22.504                                | 100,00           |
| Schenker Ltd., Nairobi/Kenia                                       | KES     | -33.566                               | 100,00           |
| SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg                      | EUR     | 455                                   | 100,00           |
| Schenker Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia                 | MYR     | 200                                   | 100,00           |
| Schenker Maroc S.a.r.l., Casablanca/Marokko                        | MAD     | 18.457                                | 99,99            |
| Schenker Mauritanie SAS, Nouakchott/Mauretanien                    | MRO     | -428.717                              | 99,99            |
| Schenker Mauritius (Malaysian Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius | USD     | 35.936                                | 100,00           |
| Schenker Mauritius (Thai Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius      | USD     | 33.153                                | 100,00           |
| Schenker Metafores A.G. i. L., Athen/Griechenland                  | EUR     | 786                                   | 100,00           |

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 51  
 Bilanz 52  
 Gewinn- und Verlustrechnung 53  
 Kapitalflussrechnung 54

Entwicklung des Anlagevermögens 55  
 Anhang 56  
 :: Anteilsbesitzliste 70

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                         | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|----------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Schenker Middle East FZE, Dubai/ Vereinigte Arabische Emirate              | AED     | 11.145                                | 100,00           |
| SCHENKER N.V., Antwerpen/Belgien                                           | EUR     | 26.674                                | 100,00           |
| Schenker Nederland B.V., Rotterdam/Niederlande                             | EUR     | 242                                   | 100,00           |
| Schenker Nemzetközi Szallitmanyozasi es Logisztikai Kft., Budapest/Ungarn  | HUF     | 2.776.743                             | 100,00           |
| Schenker NIGHT PLUS GmbH, Wülfrath <sup>2)</sup>                           | EUR     | 0                                     | 100,00           |
| Schenker North AB, Göteborg/Schweden                                       | SEK     | 848.432                               | 100,00           |
| Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada                                    | CAD     | 105.080                               | 100,00           |
| Schenker OY, Helsinki/Finnland                                             | EUR     | 24.840                                | 100,00           |
| Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru                                            | PEN     | 5.955                                 | 100,00           |
| Schenker Petrolog Utama, PT, Jakarta/Indonesien                            | USD     | 16.235                                | 71,00            |
| Schenker Philippines, Inc., Makati City/Philippinen                        | PHP     | 655.041                               | 100,00           |
| Schenker Privpak AB, Boras/Schweden                                        | SEK     | 3.095                                 | 100,00           |
| Schenker Privpak AS, Oslo/Norwegen                                         | NOK     | -13.475                               | 100,00           |
| Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden                             | SEK     | 134.201                               | 100,00           |
| Schenker Re Limited, Dublin/Irland                                         | EUR     | 54.416                                | 100,00           |
| Schenker Romtrans S.A., Bukarest/Rumänien                                  | RON     | 372.085                               | 99,46            |
| Schenker Russia LLC, Moskau/Russland                                       | RUB     | 689                                   | 100,00           |
| Schenker S.A., Guatemala City/Guatemala                                    | GTQ     | -10.479                               | 100,00           |
| SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei                                       | EUR     | 1.811                                 | 100,00           |
| Schenker SA, Gennevilliers/Frankreich                                      | EUR     | 95.979                                | 99,99            |
| Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien                              | SAR     | 10.771                                | 100,00           |
| Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz                                        | CHF     | 87.095                                | 100,00           |
| Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing/China                 | CNY     | 3.709                                 | 100,00           |
| Schenker Singapore (PTE) Ltd., International Forwarders, Singapur/Singapur | SGD     | 168.145                               | 100,00           |
| Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika                         | ZAR     | 142.163                               | 100,00           |
| Schenker Sp.oz.o., Warschau/Polen                                          | PLN     | 229.371                               | 99,62            |
| SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechische Republik                          | CZK     | 210.809                               | 100,00           |
| Schenker Transitaris, S.A., Loures/Portugal                                | EUR     | 3.633                                 | 100,00           |
| Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden                           | SEK     | 70.771                                | 100,00           |
| Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande                         | EUR     | 1.117                                 | 100,00           |
| Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho Chi Minh City (Saigon)/Vietnam              | USD     | 6.170                                 | 51,00            |
| Schenker Warehousing & Customs Brokerage (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China   | CNY     | 2.554                                 | 100,00           |
| Schenker, Inc., New York/USA                                               | USD     | 90.983                                | 100,00           |
| Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei                  | TRY     | 39.532                                | 55,00            |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                                    | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|---------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Schenker-Gemadep Logistics Vietnam Company Limited, Binh Duong Province/Vietnam       | USD     | - 402                                 | 51,00            |
| SCHENKER-JOYAU SAS, Montaigu Cedex/Frankreich                                         | EUR     | 21.933                                | 99,94            |
| Schenker Ocean Ltd, Wanchai/Hongkong                                                  | HKD     | 18.152                                | 100,00           |
| Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan                                                  | JPY     | 4.756.164                             | 60,00            |
| SIA Schenker, Riga/Lettland                                                           | LVL     | 2.260                                 | 100,00           |
| SIA Sky Partners, Riga/Lettland                                                       | LVL     | 14                                    | 100,00           |
| Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland                                                      | EUR     | 916                                   | 100,00           |
| SPAIN-TIR Transportes Internacionales S.A., Barcelona/Spanien                         | EUR     | 131.674                               | 100,00           |
| Star Global (Shanghai) Ltd., Shanghai/China                                           | CNY     | 455                                   | 100,00           |
| Star Global International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong                                | HKD     | -1.143                                | 100,00           |
| Star Global Services Limited, Hongkong/Hongkong                                       | HKD     | 4.529                                 | 100,00           |
| Stinnes (UK) Limited, Feltham, Middlesex/Großbritannien                               | GBP     | 21.913                                | 100,00           |
| Stinnes Danmark A/S, Hvidovre/Dänemark                                                | DKK     | 120.433                               | 100,00           |
| Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co. KG, Mülheim an der Ruhr                           | EUR     | 6.957                                 | 100,00           |
| SW Zoll-Beratung GmbH, Dortmund                                                       | EUR     | 2.577                                 | 100,00           |
| TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz                                                       | CHF     | 13.260                                | 90,00            |
| TLS Transa Logistik & Service GmbH, Offenbach am Main <sup>2)</sup>                   | EUR     | 268                                   | 100,00           |
| Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden                                     | SEK     | 2.154                                 | 100,00           |
| TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main <sup>2)</sup>                                | EUR     | 13.339                                | 100,00           |
| Transorient SA, Bukarest/Rumänien                                                     | RON     | 2.917                                 | 53,71            |
| Transport Gesellschaft mbH, Hamburg                                                   | EUR     | 541                                   | 96,70            |
| Transworld Asig – Broker de Asiguraré Ltd., Bukarest/Rumänien                         | RON     | 278                                   | 99,46            |
| Trilag Geschäftsführungs GmbH, Trier <sup>2)</sup>                                    | EUR     | 0                                     | 100,00           |
| UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen                                                       | LTL     | 4.311                                 | 100,00           |
| Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich                                   | EUR     | 1.313                                 | 100,00           |
| ZAO Schenker Russija, Moskau/Russland                                                 | RUB     | 22.984                                | 100,00           |
| ZAO Schenker, Moskau/Russland                                                         | RUB     | -5.169                                | 100,00           |
| Zweite Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co., Mülheim an der Ruhr | EUR     | 109.960                               | 100,00           |
| <b>AT EQUITY</b>                                                                      |         |                                       |                  |
| ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz <sup>3)</sup>                            | CHF     | 5.586                                 | 26,00            |
| Autoport Emden GmbH, Emden                                                            | EUR     | 86                                    | 33,30            |
| Bäckebois Akeri AB, Hisings Backa/Schweden <sup>3)</sup>                              | SEK     | 51.976                                | 35,00            |
| BTU – Bilspeidition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden                      | SEK     | 7.111                                 | 50,00            |
| DASH Global Logistics SAS, Saint Julien/Frankreich                                    | EUR     | 43                                    | 50,00            |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                                          | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel <sup>3)</sup>                                      | EUR     | 3.680                                 | 50,00            |
| Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen <sup>3)</sup>                         | NOK     | 3.677                                 | 33,30            |
| Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien <sup>3)</sup>                 | EUR     | 569                                   | 20,00            |
| Halmstadsakarnas Fastighets AB, Halmstad/Schweden <sup>3)</sup>                             | SEK     | 17.544                                | 31,44            |
| I.M. »Moldromuktrans« S.R.L., Chisinau/Moldawien <sup>3)</sup>                              | MDL     | 17.275                                | 33,15            |
| Immo Fumeron S.A.R.L., Arnage/Frankreich                                                    | EUR     | 352                                   | 27,98            |
| LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich                                 | EUR     | 4.733                                 | 49,00            |
| Speditionsbau und Verwertungsgesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich <sup>4)</sup>         | EUR     | 52                                    | 25,00            |
| Titan Containers Romania SRL, Constanța/Rumänien <sup>3)</sup>                              | RON     | 42                                    | 19,89            |
| Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien <sup>3)</sup>                             | EUR     | 217                                   | 20,00            |
| Transatlantic Shipping and Trading SRL, Bukarest/Rumänien <sup>3)</sup>                     | RON     | 1.282                                 | 49,73            |
| Värnamo Akeri AB, Värnamo/Schweden <sup>3)</sup>                                            | SEK     | 14.514                                | 50,00            |
| Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen                                                             | NOK     | 11.037                                | 50,00            |
| <b>DB DIENSTLEISTUNGEN</b>                                                                  |         |                                       |                  |
| <b>VOLLKONSOLIDIERT</b>                                                                     |         |                                       |                  |
| DB Dienstleistungen GmbH, Berlin <sup>2)</sup>                                              | EUR     | 618.690                               | 100,00           |
| DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main <sup>2)</sup>                             | EUR     | 180.575                               | 100,00           |
| DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main <sup>2)</sup>                                    | EUR     | 3.644                                 | 100,00           |
| DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin <sup>2)</sup>                                         | EUR     | 4.549                                 | 100,00           |
| DB Rent GmbH, Frankfurt am Main <sup>2)</sup>                                               | EUR     | 32                                    | 100,00           |
| DB Services GmbH, Berlin <sup>2)</sup>                                                      | EUR     | 6.039                                 | 100,00           |
| DB Sicherheit GmbH, Berlin <sup>2)</sup>                                                    | EUR     | 1.101                                 | 100,00           |
| DB Systel GmbH, Frankfurt am Main <sup>2)</sup>                                             | EUR     | 182.108                               | 100,00           |
| DB Waggonbau Niesky GmbH, Niesky                                                            | EUR     | 12.571                                | 100,00           |
| <b>AT EQUITY</b>                                                                            |         |                                       |                  |
| Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH, Leipzig <sup>2), 4)</sup>                             | EUR     | 285                                   | 49,00            |
| <b>DB NETZE FAHRWEG</b>                                                                     |         |                                       |                  |
| <b>VOLLKONSOLIDIERT</b>                                                                     |         |                                       |                  |
| DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin <sup>2)</sup>                                                | EUR     | 26.259                                | 100,00           |
| DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin <sup>2)</sup>                                                | EUR     | 2.545                                 | 100,00           |
| DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main <sup>2)</sup>                                 | EUR     | 7.344.323                             | 100,00           |
| DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main <sup>2)</sup>                            | EUR     | 1.564                                 | 100,00           |
| Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein <sup>2)</sup> | EUR     | 2.895                                 | 87,50            |
| <b>AT EQUITY</b>                                                                            |         |                                       |                  |
| EEIG Corridor Rotterdam-Genoa EWIV, Frankfurt am Main <sup>2), 6)</sup>                     | EUR     | 0                                     | 33,33            |
| Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden <sup>2), 3)</sup>        | EUR     | 1.861                                 | 24,53            |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                                                              | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover <sup>2), 3)</sup>                                            | EUR     | 315                                   | 29,17            |
| TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln <sup>2), 4)</sup>                                                             | EUR     | 25                                    | 42,88            |
| TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg <sup>2), 4)</sup>                                             | EUR     | 544                                   | 21,88            |
| <b>DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE</b>                                                                                |         |                                       |                  |
| <b>VOLLKONSOLIDIERT</b>                                                                                         |         |                                       |                  |
| DB BahnPark GmbH, Berlin                                                                                        | EUR     | 3.102                                 | 51,00            |
| DB Station & Service Aktiengesellschaft, Berlin <sup>2)</sup>                                                   | EUR     | 1.487.555                             | 100,00           |
| <b>AT COST</b>                                                                                                  |         |                                       |                  |
| Immobilien-Vermietungsgesellschaft Schumacher & Co Objekt Bahnhöfe Deutschland KG, Düsseldorf <sup>2), 4)</sup> | EUR     | -21.099                               | 100,00           |
| TUDO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe KG Düsseldorf, Düsseldorf <sup>2), 4)</sup>  | EUR     | -2.101                                | 100,00           |
| <b>DB NETZE ENERGIE</b>                                                                                         |         |                                       |                  |
| DB Energie GmbH, Frankfurt am Main <sup>2)</sup>                                                                | EUR     | 696.603                               | 100,00           |
| <b>SONSTIGE BETEILIGUNGEN</b>                                                                                   |         |                                       |                  |
| <b>VOLLKONSOLIDIERT</b>                                                                                         |         |                                       |                  |
| AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe <sup>2)</sup>                                                       | EUR     | 2.709                                 | 100,00           |
| CLG Lagerhaus GmbH i. L., Mannheim                                                                              | EUR     | -1.192                                | 100,00           |
| DB (UK) Investments Limited, Sunderland/Großbritannien                                                          | GBP     | 935.159                               | 100,00           |
| DB (UK) Logistics Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien                                                    | GBP     | 1.880.044                             | 100,00           |
| DB Akademie GmbH, Potsdam <sup>2)</sup>                                                                         | EUR     | 6.039                                 | 100,00           |
| DB Belgie Holding BVBA, Antwerpen/Belgien                                                                       | EUR     | 37.420                                | 100,00           |
| DB Czech Holding s.r.o., Rudna/Tschechische Republik                                                            | CZK     | 195                                   | 100,00           |
| DB Danmark Holding ApS, Hvidovre/Dänemark                                                                       | DKK     | 223.946                               | 100,00           |
| DB Dialog Telefonservice GmbH, Berlin <sup>2)</sup>                                                             | EUR     | 982                                   | 100,00           |
| DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich                                                           | EUR     | 538.304                               | 100,00           |
| DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main <sup>2)</sup>                                                            | EUR     | 946                                   | 100,00           |
| DB Hungaria Holding Kft., Budapest/Ungarn                                                                       | HUF     | 11.147.441                            | 100,00           |
| DB International GmbH, Berlin <sup>2)</sup>                                                                     | EUR     | 31.819                                | 100,00           |
| DB International USA, Inc., Delaware/USA                                                                        | USD     | 107                                   | 100,00           |
| DB JobService GmbH, Berlin <sup>2)</sup>                                                                        | EUR     | 551                                   | 100,00           |
| DB Media & Buch GmbH, Kassel <sup>2)</sup>                                                                      | EUR     | 26                                    | 100,00           |
| DB Mobility Logistics AG, Berlin <sup>2)</sup>                                                                  | EUR     | 2.709.172                             | 100,00           |
| DB Nederland Holding B.V., Utrecht/Niederlande                                                                  | EUR     | 49.186                                | 100,00           |
| DB Polska Holding Sp.z.o.o., Warschau/Polen                                                                     | PLN     | 1.319.167                             | 100,00           |
| DB ProjektBau GmbH, Berlin <sup>2)</sup>                                                                        | EUR     | 26.494                                | 100,00           |
| DB Schweiz Holding AG, Zug/Schweiz                                                                              | CHF     | 85.593                                | 100,00           |
| DB Services Immobilien GmbH, Berlin <sup>2)</sup>                                                               | EUR     | -819                                  | 100,00           |

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 51  
Bilanz 52  
Gewinn- und Verlustrechnung 53  
Kapitalflussrechnung 54

Entwicklung des Anlagevermögens 55  
Anhang 56  
::: Anteilsbesitzliste 70

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                                          | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| DB Systemtechnik GmbH, Minden                                                               | EUR     | 4.544                                 | 100,00           |
| DB UK Holding Limited, Doncaster/Großbritannien                                             | GBP     | 1.884.770                             | 100,00           |
| DB US Corporation, Tarrytown/USA                                                            | USD     | 438.383                               | 100,00           |
| DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA                                                    | USD     | 464.444                               | 100,00           |
| DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main <sup>2)</sup>                                           | EUR     | 8.848                                 | 100,00           |
| DB Zeitarbeit GmbH, Berlin <sup>2)</sup>                                                    | EUR     | -183                                  | 100,00           |
| Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin                                                    | EUR     | 15.982.867                            | 100,00           |
| Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande                                           | EUR     | 35.153                                | 100,00           |
| Deutsche Bahn France Voyages & Tourisme SARL, Paris/Frankreich                              | EUR     | 223                                   | 100,00           |
| Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien                                      | EUR     | 183.391                               | 100,00           |
| Deutsche Bahn Romania Holding S.R.L., Bukarest/Rumänien                                     | RON     | 333                                   | 100,00           |
| Deutsche Industrieholz GmbH, Essen                                                          | EUR     | 1.142                                 | 29,15            |
| DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg <sup>2)</sup>               | EUR     | 2.081                                 | 65,00            |
| DVA Marine Re S.A., Luxemburg/Luxemburg                                                     | EUR     | 4.980                                 | 65,00            |
| DVA REINSURANCE LIMITED, Dublin/Irland                                                      | EUR     | 5.586                                 | 65,00            |
| Frank & Schulte GmbH, Essen                                                                 | EUR     | 26                                    | 100,00           |
| GI-Consult Geo Information Consult GmbH, Berlin                                             | EUR     | 2.532                                 | 50,00            |
| GI-CONSULT GEO INFORMATION CONSULT Polska Sp.zo.o. i. L., Warschau/Polen                    | EUR     | 0                                     | 50,00            |
| Grundstückspool Potsdam Center GbR mbH, Berlin                                              | EUR     |                                       | 70,00            |
| HD ocel s.r.o., Prag/Tschechische Republik                                                  | CZK     | -9.225                                | 100,00           |
| HEROS Rail Rent GmbH, Fürth <sup>12)</sup>                                                  | EUR     | 3.433                                 | 2,00             |
| Mataki Kemi AB, Malmö/Schweden                                                              | SEK     | 19.113                                | 100,00           |
| Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA                                     | USD     | -15.872                               | 100,00           |
| Schenker International AB, Göteborg/Schweden                                                | SEK     | 1.138.422                             | 100,00           |
| Stinnes Beteiligungs-Verwaltungs GmbH, Essen <sup>2)</sup>                                  | EUR     | 175.181                               | 100,00           |
| Stinnes Handel GmbH & Co. Beteiligungs OHG, Essen                                           | EUR     | -92                                   | 100,00           |
| Stinnes Holz GmbH, Essen                                                                    | EUR     | 422                                   | 53,00            |
| Stinnes Logistics GmbH, Essen <sup>2)</sup>                                                 | EUR     | 2.743                                 | 100,00           |
| Stinnes Montan Gesellschaft mit beschränkter Haftung i. L., Essen                           | EUR     | 182                                   | 100,00           |
| Stinnes ocel s.r.o., Prag/Tschechische Republik                                             | CZK     | 2.048                                 | 100,00           |
| UBB Polska Sp.zo.o., Swinemünde/Polen                                                       | PLN     | 237                                   | 100,00           |
| UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf <sup>2)</sup>                                      | EUR     | 2.447                                 | 100,00           |
| Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg | EUR     | 203                                   | 100,00           |
| Vienna Consult Verkehrsberatungsgesellschaft mbH i. L., Wien/Österreich                     | EUR     | 34                                    | 100,00           |

| Tochterunternehmen — Name und Sitz                                                                       | Währung | Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup> | Beteiligung in % |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------|------------------|
| <b>AT EQUITY</b>                                                                                         |         |                                       |                  |
| ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Stendal <sup>2),3)</sup>                                                | EUR     | 17.552                                | 49,00            |
| BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen <sup>2),3)</sup>                                      | EUR     | 251                                   | 49,90            |
| Beijing HuaJing DeBo International Engineering Consulting Co., Ltd, Beijing/China                        | CNY     |                                       | 25,00            |
| BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf <sup>2),4)</sup>                                                       | EUR     | 133.282                               | 24,90            |
| CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechische Republik <sup>2),3)</sup>                                  | CZK     | 6.281                                 | 49,00            |
| Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover <sup>2),4)</sup>                                | EUR     | 237                                   | 50,00            |
| EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateral, Basel/Schweiz <sup>2)</sup> | CHF     | 1.480.397                             | 22,60            |
| Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin <sup>2),5)</sup>     | EUR     | 54                                    | 50,40            |
| Qatar Railways Development Company, Doha/Katar                                                           | QAR     |                                       | 49,00            |
| Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien <sup>4)</sup>                                      | SAR     | 1.132                                 | 24,90            |
| SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken <sup>2),4)</sup>                                                      | EUR     | 1.385                                 | 25,50            |
| <b>AT COST</b>                                                                                           |         |                                       |                  |
| TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin <sup>2),4)</sup>     | EUR     | 4.133                                 | 94,00            |
| TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG, Düsseldorf <sup>2),4)</sup> | EUR     | -229                                  | 100,00           |

<sup>1)</sup> Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

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

<sup>3)</sup> Vorläufige Abschlussdaten.

<sup>4)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2010.

<sup>5)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2009.

<sup>6)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2008.

<sup>7)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2007.

<sup>8)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2006.

<sup>9)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2005.

<sup>10)</sup> Daten aus Liquidationsbilanz zum 30.09.2010.

<sup>11)</sup> Daten aus Zwischenbilanz 2004.

<sup>12)</sup> Einbeziehung in den Konzernabschluss aufgrund SIC-12 (Konsolidierung Zweckgesellschaften).

## BERICHT DES AUFSICHTSRATS



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

### Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen Sitzungen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. Drei Aufsichtsratsmitglieder haben im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. In zwei Fällen wurden Beschlüsse auf der Grundlage schriftlicher Verfahren gefasst. Die Sitzungen des Aufsichtsrats wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet.

Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Unternehmens sowie die wesentlichen Investitions-, Beteiligungs- und Desinvestitionsprojekte. Ebenso hat der Aufsichtsrat in seinen Sitzungen die Strategie des DB-Konzerns sowie einzelner Unternehmensbereiche beraten. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich in mehreren seiner Sitzungen mit der Situation des Großprojekts Stuttgart 21. Ferner ließ sich der Aufsichtsrat mehrfach über im Berichtsjahr aufgetretene witterungsbedingte Störungen im Bahnbetrieb und die vom Konzern eingeleiteten Maßnahmen zu deren Vermeidung sowie über den Fortschritt der Integration der 2010 erworbenen Arriva Plc in den DB-Konzern

unterrichten. Schwerpunkt der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats im April war die Beratung des Beschaffungsvorhabens für die ICx-Züge, dem der Aufsichtsrat seine Zustimmung erteilt hat. Des Weiteren befasste sich der Aufsichtsrat intensiv mit dem Lieferverzug bereits früher bestellter Schienenfahrzeuge für den Regional- wie auch für den Fernverkehr und den daraus resultierenden betrieblichen und finanziellen Auswirkungen auf den Schienenpersonenverkehr und mit etwaigen Regressansprüchen gegenüber Fahrzeugherstellern sowie mit Schäden aus möglichen Kartellabsprachen von Schienenlieferanten. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Dezember die Mittelfristplanung 2012 bis 2016 für den DB-Konzern beraten und dem Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2012 und der Investitionsplanung zugestimmt.

## Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr fünf Sitzungen und eine Telefonkonferenz durchgeführt und befasste sich insbesondere mit den Quartalsabschlüssen, dem Halbjahresabschluss und den diesbezüglichen Review-Ergebnissen sowie dem halbjährlichen Review großer Investitionsprojekte. Weitere Schwerpunkte bildeten die Vorschau 2011 und die Mittelfristplanung 2012 bis 2016 für den DB-Konzern. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss ließ sich über den Fortgang und die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21, die Strategie von DB Schenker sowie über die weitere Entwicklung von Akquisitionen unter besonderer Berücksichtigung von DB Arriva unterrichten. In einer seiner Sitzungen hat der Ausschuss ausführlich die Situation des konzerninternen Arbeitsmarkts erörtert. Ferner befasste er sich mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes, der Fortentwicklung der Bilanzierungsgrundsätze und des internen Kontrollsystems sowie der Vorbereitung und Auswertung der im Berichtsjahr turnusmäßig durchgeführten Effizienzprüfung des Aufsichtsrats. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss ließ sich zudem über die Erteilung des Prüfauftrags an den Abschlussprüfer und die Ergebnisse der internen Revision sowie Untersuchungen im Bereich Compliance unterrichten.

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

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in sechs Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere hat er die Ausgestaltung eines Peer-Group-Vergleichs für das Long-term-Incentive-Programm für den Vorstand erarbeitet, die vom Aufsichtsrat im März 2011 verabschiedet wurde. Ferner hat sich der Personalausschuss vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder sowie den Zielvereinbarungen des Vorstands für das Berichtsjahr befasst.

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

## Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance befasst. Mit Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 2009 hat die Bundesregierung den Public Corporate Governance Kodex des Bundes verabschiedet. Der Public Corporate Governance Kodex des Bundes enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat hat sich intensiv mit der Umsetzung des Public Corporate Governance Kodex im DB-Konzern befasst und die dazu notwendigen Entscheidungen getroffen. Ferner hat er im Berichtsjahr turnusmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit überprüft und die Ergebnisse der Überprüfung in seiner Sitzung am 14. Dezember 2011 beraten.

## Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2011 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 26. März 2012 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 28. März 2012 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2011 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

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

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

## Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Im Berichtsjahr hat es keine Veränderungen im Vorstand sowie im Aufsichtsrat gegeben.

In seiner Sitzung am 14. Dezember 2011 hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Volker Kefer mit Wirkung vom 9. September 2012 für weitere fünf Jahre als Mitglied des Vorstands der DB AG wiederbestellt. Herr Dr. Kefer wird weiterhin die Vorstandsressorts Technik, Systemverbund und Dienstleistungen sowie Infrastruktur verantworten.

Der Aufsichtsrat spricht den Mitgliedern von Vorstand und Aufsichtsrat seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Unterstützung zum Wohl des Unternehmens aus.

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

Berlin, im März 2012

Für den Aufsichtsrat



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

#### IMPRESSUM

REDAKTION Deutsche Bahn AG | GESTALTUNG UND DTP Studio Delhi,  
Mainz | LEKTORAT AdverTEXT, Düsseldorf | LITHOGRAFIE Koch  
Lichtsatz und Scan, Wiesbaden | DRUCK ColorDruck Leimen, Leimen  
FOTOGRAFIE Max Lautenschläger, Berlin



Gedruckt auf  
Circlesilk Premium White  
(100 % Recyclingpapier)



**Deutsche Bahn AG**  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

[www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)