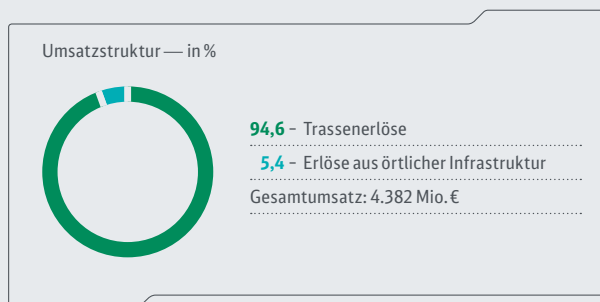
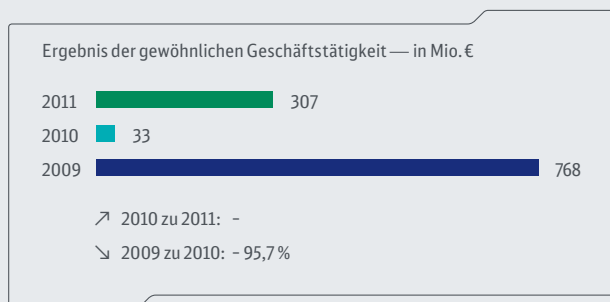
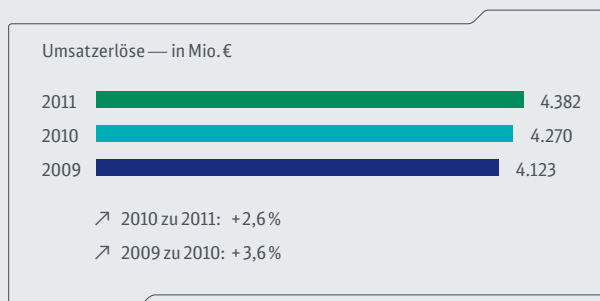
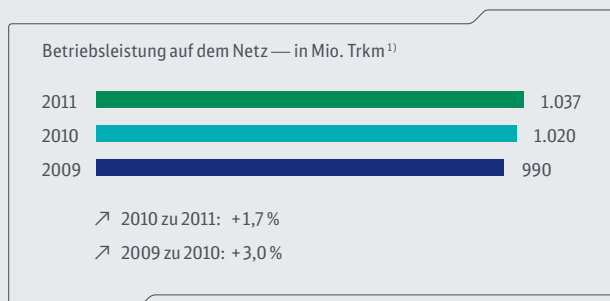




DB Netz AG
Geschäftsbericht 2011

ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2011



Finanzkennzahlen — in Mio. €	2011	2010	Veränderung in %
Umsatz	4.382	4.270	+2,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	307	33	-
Bilanzsumme	20.972	21.227	-1,2
Anlagevermögen	20.181	20.409	-1,1
Eigenkapital	7.313	7.280	+0,5
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	8.050	7.324	+9,9
Brutto-Investitionen	5.128	4.970	+3,2
Netto-Investitionen ³⁾	750	648	+15,7
Mitarbeiter per 31.12.	35.070	34.020	+3,1

Leistungskennzahlen	2011	2010	Veränderung in %
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm ¹⁾	1.037	1.020	+1,7
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, in Mio. Trkm ¹⁾	219,7	195,2	+12,5
Betriebslänge in km	33.378	33.526	-0,4

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten.



Auf der Neubaustrecke Ebensfeld - Erfurt überquert die geplante zweigleisige Trasse in rund 50 m Höhe das Ilmtal. Die Ilmtalbrücke wird mit einer Länge von 1.681 m nach ihrer Fertigstellung die längste Eisenbahn-Betonbogenbrücke in Thüringen sein.

INHALT

- 02 VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN
- 07 LAGEBERICHT
- 29 JAHRESABSCHLUSS
- 49 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,



OLIVER KRAFT
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG

die DB Netz AG konnte im Geschäftsjahr 2011 erneut von der positiven wirtschaftlichen Entwicklung profitieren und weitere wichtige Marktanteile für die Schiene gewinnen. Für uns ein klares Signal, dass wir in der Vergangenheit die richtigen Weichen gestellt haben. Insbesondere unser Ziel, die Eisenbahnverkehre nicht nur kapazitiv, sondern vielmehr mit entsprechend guter Qualität zu bewältigen, haben wir erreicht. Beleg dafür ist nicht zuletzt die Schulnote von 1,98, die unsere Kunden im Rahmen der Kundenzufriedenheitsstudie 2011 für unser Leistungsspektrum vergeben haben.

Die Infrastruktur ist Kernelement und Garant unseres Geschäfts. Aus diesem Grund haben wir im Berichtsjahr die Erneuerung des Schienennetzes mit unverminderter Intensität fortgesetzt, wobei Hauptstrecken und Bahnknoten im Mittelpunkt der Aktivitäten standen.

Die Maßnahmen zahlen sich aus: So konnten wir die mangelbedingten Langsamfahrstellen zum Ende des Jahres auf nahezu null reduzieren. Insgesamt wurden in 63 speziellen Baukorridoren über 1.750 Weichen, mehr als 3.900 Kilometer Schienen und 2,6 Millionen Schwellen erneuert. Ein besonderes Highlight in Anspruch, Umfang und Ausführung waren die Arbeiten auf der Strecke Berlin – Hannover – Bielefeld. Dank der hohen Fachkompetenz vor Ort und einer umfassenden Reisendeninformation konnten die Bauaktivitäten auf dem sogenannten Ost-West-Korridor fristgerecht von April bis August durchgeführt werden. Weitere große Maßnahmen im Jahr 2011 waren exemplarisch die Inbetriebnahmen des Neuen Schlüchterner Tunnels auf der Fernverkehrsstrecke Frankfurt – Fulda oder der zweiten Röhre des Buschtunnels zwischen Aachen-Süd und der belgischen Landesgrenze. Durch Investitionen in den Ausbau der Strecke Berlin – Cottbus und die Hochgeschwindigkeitsstrecke München – Augsburg wurden zudem die Fahrzeiten für die Reisenden spürbar verkürzt und die Leistungsfähigkeit der Strecken deutlich verbessert.

Ende des Berichtsjahres zeigten sich zudem neue Perspektiven bei zwei weiteren Großprojekten. So wurde mit dem Bund die Finanzierungsvereinbarung zum Ausbau der Strecke Hanau – Nantenbach mit einer Umfahrung des Schwarzkopftunnels unterzeichnet. Neben diesem mit rund 400 Millionen Euro dotierten Projekt haben wir für den Ausbau der Strecke Stendal – Uelzen mit Investitionen von rund 57 Millionen Euro grünes Licht von unserem Eigentümer erhalten. Dies freut uns umso mehr, da diese Maßnahme ein wesentlicher Baustein im Ostkorridor unseres Wachstumsprogramms ist, mit dem wir in den nächsten Jahren vor allem für den Güterverkehr die Netzkapazitäten erhöhen wollen.

Ende des Berichtsjahres zeigten sich zudem neue Perspektiven bei zwei weiteren Großprojekten. So wurde mit dem Bund die Finanzierungsvereinbarung zum Ausbau der Strecke Hanau – Nantenbach mit einer Umfahrung des Schwarzkopftunnels unterzeichnet. Neben diesem mit rund 400 Millionen Euro dotierten Projekt haben wir für den Ausbau der Strecke Stendal – Uelzen mit Investitionen von rund 57 Millionen Euro grünes Licht von unserem Eigentümer erhalten. Dies freut uns umso mehr, da diese Maßnahme ein wesentlicher Baustein im Ostkorridor unseres Wachstumsprogramms ist, mit dem wir in den nächsten Jahren vor allem für den Güterverkehr die Netzkapazitäten erhöhen wollen.

Zur stetigen Optimierung im Instandhaltungsbereich gehört darüber hinaus, kontinuierlich die präventive Instandhaltung zu verstärken, zu der etwa das Hochgeschwindigkeits-schleifen zählt. Hier werden wir nicht nachlassen und die Aufwendungen für die Prävention weiter steigern.

Des Weiteren haben wir im Jahr 2011 unsere Wintervorbereitungen nochmals intensiviert und weit über 700 Weichenheizungen nachgerüstet, etwa 1.000 Weichen mit Verschlussabdeckungen ausgestattet und entlang von mehr als 4.000 Kilometern Strecke Bäume wegen Schneebruchs vorsorglich beschnitten. Darüber hinaus hat die DB Netz AG die Zahl der Räum- und Sicherungskräfte auf über 20.000 interne und externe Mitarbeiter verdoppelt sowie in einem ersten Schritt acht vorhandene Fahrzeuge für Instandhaltungsarbeiten mit zusätzlicher Schneeräumtechnik ausgerüstet. Elf dieser Fahrzeuge werden in diesem Jahr noch folgen.

Einen wesentlichen finanziellen Schub erhielten unsere Infrastrukturmaßnahmen auch durch die beiden Konjunkturprogramme des Bundes, die im Berichtsjahr durch das Engagement der damit betrauten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter punktgenau ihren Abschluss fanden. Von 2009 bis einschließlich 2011 standen rund 960 Millionen Euro für bestehende und neue Strecken, Technik und Lärmschutz zur Verfügung, um die Folgen der Weltwirtschaftskrise für Deutschland abzufedern. Zentraler Bestandteil war unter anderem die Stärkung des Kombinierten Verkehrs. Entsprechend flossen rund 56 Millionen Euro in die bedarfsgerechte Erweiterung der Umschlagterminals Hamburg-Billwerder, Köln-Eifeltor, Regensburg-Ost und Duisburg, um die Weichen auf weiteres Kapazitätswachstum zu stellen.

Der Schienenlärm ist für uns ein zentrales Thema, schließlich verläuft unsere Infrastruktur nicht nur durch offene Landschaft, sondern insbesondere auch durch bewohntes Gebiet. Durch das Konjunkturprogramm war der Weg zu neuen Verfahren geebnet. Rund 80 Millionen Euro wurden vom Bund für den innovativen Lärmschutz finanziert, mit denen 13 neue Technologien in über 80 Einzelmaßnahmen umgesetzt werden konnten. Jetzt gilt es, die Maßnahmen auf ihre Eignung zu erproben – wie im Nürnberger Rangierbahnhof oder in Duisburg eine Kombination von Lärmschutzwänden mit Photovoltaikaufsatz. Gleichzeitig haben wir in Nürnberg in Radsatzschmiereinrichtungen investiert, um den Lärm des Ablaufbetriebs spürbar zu mindern. Führt der Einsatz der Technologien im täglichen Eisenbahnbetrieb und insbesondere auf Güterverkehrsstrecken zum gewünschten Erfolg, können sie den Werkzeugkasten bestehender Maßnahmen zum Lärmschutz künftig ergänzen. Als nächste Schritte werden wir noch im ersten Halbjahr einen Schlussbericht erstellen und entsprechend der Auswertung der Messergebnisse und nach behördlicher Zulassung einzelner Technologien diese bei unseren Lärmschutzprojekten einsetzen.

Um die Lärmsituation darüber hinaus weiter zu verbessern, hat die DB Netz AG im Rahmen des klassischen Lärmsanierungsprogramms des Bundes im Berichtsjahr 55 Kilometer neue Schallschutzwände errichtet und 2.550 Wohnungen mit passivem Lärmschutz ausgestattet. Damit sind von den derzeit rund 3.400 Streckenkilometern des Programms inzwischen rund 30 Prozent saniert. Zudem haben wir im Juli 2011 gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems zum Fahrplanwechsel 2012/2013 auf den Weg gebracht. Es sieht einen Bonus für Güterwagen vor, die auf lärmindernde Technologie umgerüstet werden, sowie höhere Entgelte für Züge ohne sogenannte Flüsterbremsen. Mit diesem Anreiz soll die Umrüstung der Fahrzeuge beschleunigt und in Konsequenz der Schienenlärm deutlich und dauerhaft verringert werden. Durch die Umrüstung ist eine Reduzierung des Vorbeifahrgeräusches von Güterzügen um bis zu 10 dB(A) möglich.

Bei unseren Neu- und Ausbauprojekten waren 2011 Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm das vorherrschende Thema. Nach dem Regierungswechsel in Baden-Württemberg Ende März 2011 wollten wir zunächst keine neuen baulichen Fakten schaffen. Im Juli haben wir dann die Ergebnisse des Stresstests analog der Schlichtung unter der Moderation von Dr. Heiner Geißler präsentiert. Im Schlussbericht geben die Gutachter der Schweizer SMA grünes Licht für den geplanten Bahnhof Stuttgart 21 und testieren, dass die Infrastruktur von Stuttgart 21 in der Hauptverkehrszeit eine um 30 Prozent höhere Leistungsfähigkeit besitzt als der heute bestehende Kopfbahnhof. Mit dem Volksentscheid am 27. November 2011 gab es auch ein eindeutiges Ja von den Bürgerinnen und Bürgern Baden-Württembergs zu Stuttgart 21 und wir können nunmehr die Baumaßnahmen mit Hochdruck fortsetzen.

Bei der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel werden die Planungen eng von einem Projektbeirat begleitet, um das Projekt mit größtmöglicher Transparenz und im Konsens voranzubringen. Dazu gehört etwa, dass wir Untersuchungen zu den Kernforderungen der Region – unter anderem die Verlegung der Bahntrasse zwischen Offenburg und Freiburg an die Autobahn A5 – durchführen. Für Ende dieses Jahres steht mit der Anbindung des Katzenbergtunnels bei Efringen-Kirchen an die bestehende Strecke Offenburg – Basel ein weiterer Meilenstein beim viergleisigen Ausbau auf der Agenda. Mit der Führung der Güterzüge durch den Tunnel leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Lärmentlastung für die Anwohner.

Beim Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 gingen die Arbeiten ebenfalls mit Hochdruck voran. Alle 25 Tunnel mit etwa 56 Kilometer Gesamtlänge befinden sich nunmehr im Vortrieb, sind durchgeschlagen, im Rohbau fertig oder in der Phase des Innenausbaus. Einer Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt – Halle/Leipzig im Jahr 2015 sowie der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt im Jahr 2017 steht aus heutiger Sicht nichts mehr im Wege. Die Reisezeit von München nach Berlin wird dann nur noch rund vier Stunden betragen.

Mit diesen und vielen weiteren Maßnahmen im Bestandsnetz oder beim Streckenneu- und -ausbau haben wir im Berichtsjahr erneut die Modernisierung des Netzes vorangetrieben und somit eine weitere Verbesserung der Infrastrukturqualität und Erhöhung der Leistungsfähigkeit erreicht. Unabdingbare Voraussetzung hierfür ist eine solide Planungs- und Finanzierungssicherheit. Aus diesem Grund forcieren wir eine Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) mit dem Bund. Die derzeit laufenden Verhandlungen zur Folge-LuFV haben das Ziel, die notwendigen Ersatzinvestitionen in die bestehende Infrastruktur sicherzustellen. Mit Abschluss der ersten LuFV im Jahr 2009 sind jährlich 2,5 Milliarden Euro vom Bund als Zuschuss für die EIU festgeschrieben, von der Deutschen Bahn werden weitere 500 Millionen Euro Eigenmittel jährlich bereitgestellt.

Für den Aus- und Neubau von Schienenwegen in Deutschland ist der Bund verantwortlich und hat 2011 rund 1,1 Milliarden Euro vorgesehen. Der Bedarf an Investitionen in das Schienennetz ist unverändert hoch. Deshalb begrüßen wir es sehr, dass der Bund im Rahmen des Finanzierungskreislaufs Schiene im Jahr 2011 zugesagt hat, von 2012 bis 2015 rund eine Milliarde Euro zusätzlich für den Aus- und Neubau von Schienenstrecken zur Verfügung zu stellen.

Um unser Geschäft in der gebotenen Qualität langfristig zu gewährleisten, haben wir in den vergangenen Jahren erfolgreich unser Unternehmensprogramm ProNetz entwickelt. Es leistet inzwischen einen erheblichen wirtschaftlichen Beitrag sowohl zu unserem Ergebnis als auch zur Qualität des Fahrwegs. Im Rahmen von ProNetz hat die DB Netz AG im Herbst 2011 erstmalig einen sogenannten Netzfonds eingerichtet. Mit Eigenmitteln in Höhe von rund 130 Millionen Euro werden in den nächsten Jahren rund 50 Einzelmaßnahmen umgesetzt, die im Zusammenhang mit Kundenwünschen stehen und nicht aus der LuFV oder dem Bedarfsplan finanziert werden können. Mit dem Netzfonds betritt die DB Netz AG Neuland bei der Infrastrukturfinanzierung. Die Spielräume beim Netzausbau werden erweitert und die Anforderungen der Kunden können bei Investitionen noch besser berücksichtigt werden. Eine konkrete Maßnahme ist beispielsweise die Teilwiederinbetriebnahme des Rangierbahnhofs in Bremen, die dem stetig steigenden Aufkommen im Seehafen- hinterlandverkehr zusätzlich Rechnung trägt.

Als Reaktion auf den demografischen Wandel im Personalsektor nehmen wir 2012 als einen Schwerpunkt das Zukunftsprogramm Personal in die Liste der ProNetz-Projekte auf. Konkret geht es um Karrierechancen und bessere Entwicklungsmöglichkeiten in der Instandhaltung und die Rekrutierung von Fahrdienstleitern. Es muss uns gelingen, den steigenden Bedarf an Fachkräften und Ingenieuren zu decken. Dazu müssen wir neue, unkonventionelle Wege gehen, wie unsere Vereinbarung mit der Wehrbereichsverwaltung oder das Gleisbaucamp bei der Nachwuchsgewinnung. Bei der Kooperation mit der Bundeswehr geht es um die Qualifizierung und Übernahme von Soldaten, die nach ihrer Dienstzeit ein neues Berufsfeld suchen. Der Schwerpunkt bei den gezielten Fördermaßnahmen, die schon während der Dienstzeit beginnen, liegt auf ausgewählten Tätigkeitsbereichen wie Fahrdienstleiter, Fachkräfte oder Meister in Betrieb und Instandhaltung. Bereits im zweiten Jahr dieser Kooperation konnten wir über 35 Soldaten als neue Mitarbeiter bei uns begrüßen. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 850 offene Stellen extern besetzt – zum ersten Mal in einer solchen Größenordnung. Die aktuelle Zahl junger Menschen über alle Jahrgänge hinweg, die bei der DB Netz AG ihr Berufsleben starten, liegt bei fast 2.000.

Bei der DB Netz AG haben wir in den letzten Jahren eine erfreuliche Entwicklung zu verzeichnen. Der Weg hat uns von der schwierigen Phase der Sanierung über die Verbesserung der Kundenzufriedenheit, einhergehend mit der Qualitätsanhebung, hin zu Wachstum geführt. Unsere über 35.000 Mitarbeiter tragen mit ihrer Arbeit wesentlich zum Erfolg bei. Für ihre Leistung und ihren persönlichen Einsatz möchte ich mich an dieser Stelle ausdrücklich bedanken. Den eingeschlagenen Kurs werden wir auch in den kommenden Jahren konsequent fortsetzen, die Kunden- und Marktbedürfnisse im Blick behalten und als einer der professionellsten Infrastrukturanbieter Europas die Kundenzufriedenheit weiter auf hohem Niveau verstetigen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'O. Kraft', written in a cursive style.

Oliver Kraft
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG

LAGEBERICHT

08	ÜBERBLICK
08	WIRTSCHAFTLICHES UMFELD
09	ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN
10	ERTRAGSLAGE
12	FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE
14	MITARBEITER
15	NACHHALTIGKEIT
15	STRATEGIE
18	WEITERE INFORMATIONEN
25	RISIKOBERICHT
27	AUSBLICK

ÜBERBLICK

Die DB Netz AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) dem Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Arriva, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen sind unter der Führung der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG), einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der DB AG, gebündelt und werden dort geführt. Die übrigen drei Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie führt die DB AG direkt. In der Konzernstruktur des DB-Konzerns haben die DB AG und die DB ML AG beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

Die DB Netz AG ist für die komplette Schieneninfrastruktur des Eisenbahnbetriebs verantwortlich. Zentrale Aufgabe ist es, mit einem substanziiell hochwertigen, auf die Bedürfnisse

der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgestimmten Streckennetz die Grundlage für einen sicheren, zuverlässigen Bahnverkehr zu schaffen. Damit bietet die DB Netz AG die Voraussetzung dafür, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene sicher und zuverlässig durchgeführt werden kann. Neben Betrieb und Instandhaltung zählen Investitionen in die bestehende Infrastruktur sowie in Neu- und Ausbaustrecken (NSB/ASB) zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern. Darüber hinaus erstellt die DB Netz AG Fahrpläne und vermarktet Trassen, Anlagen sowie Dienstleistungen an über 370 Kunden aus dem In- und Ausland. Daneben setzt die DB Netz AG auf neue Technologien, um effizienter zu werden, Prozesse zu beschleunigen und die Strecken besser auszulasten. Insbesondere die Leit- und Sicherungstechnik wird modernisiert, etwa durch den Bau Elektronischer Stellwerke (ESTW), über die der Zugverkehr mit elektronischen Steuerungssystemen geregelt wird.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten im Personenverkehr ist in hohem Maße abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Die konjunkturelle Erholung in Deutschland hat sich nach dem schwungvollen Jahresauftakt im Laufe des Berichtsjahres spürbar abgekühlt. Im Gesamtjahr 2011 verzeichnete das Bruttoinlandsprodukt (BIP) mit 3,0% jedoch einen deutlichen – im Vergleich zu anderen Staaten des Euro-Raums überdurchschnittlichen – Anstieg. Die Wachstumsimpulse kamen vor allem von der Nachfrage aus dem Inland; sowohl die Konsumausgaben als auch die Unternehmensinvestitionen legten spürbar zu. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe stieg bei nachlassender Dynamik der Auftragseingänge im Gesamtjahr 2011 um 9% an.

Die Lage auf dem Arbeitsmarkt zeigte sich trotz der Konjunkturabschwächung 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.

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

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

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

Die Leistungsnachfrage lag im Berichtsjahr mit 1.037 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um 2% über dem Vorjahreswert von 1.020 Mio. Trkm. Dabei hat sich der Trend einer intensiveren Nutzung der Trassen durch DB-konzernexterne Kunden weiter fortgesetzt. Die Leistungsnachfrage durch Dritte lag im Berichtsjahr mit 220 Mio. Trkm um 25 Mio. Trkm (+13%) über dem Vorjahreswert. Von der Gesamtnachfrage entfielen 74% auf den Personen- und 26% auf den Güterverkehr (inklusive sonstiger Bauverkehre).

Schienenpersonenverkehr in Deutschland wächst deutlich

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.

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

Deutscher Güterverkehrsmarkt mit positiver Entwicklung bei niedrigeren Wachstumsraten

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 positive Basiseffekte nach dem witterungsbedingt schwachen Jahresstart 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.

ERTRAGSLAGE

Umsatzentwicklung

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 4.382 Mio. € und liegt damit über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 4.270 Mio. €). Mit 95 % entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. Die restlichen 5 % resultierten überwiegend aus Entgelten aus der Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Beim Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, konnte mit 820 Mio. € eine Steigerung um 13 % gegenüber dem Vorjahr erreicht und die positive Entwicklung der Vorjahre damit fortgeführt werden. Entsprechend erhöhte sich der Anteil des mit diesen Gesellschaften erzielten Umsatzes am Gesamtumsatz im Berichtsjahr auf 19 % (im Vorjahr: 17 %). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns stieg im Berichtsjahr geringfügig um 0,5 % auf nunmehr 3.562 Mio. €.

Ergebnisentwicklung

Mit 4.863 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 147 Mio. €. Hierzu trug maßgeblich der Anstieg der Umsatzerlöse bei.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 982 Mio. € um 12 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Hauptursache hierfür sind die im Vorjahr erfolgten Auflösungen von Restrukturierungsrückstellungen. Gegenläufig wirkten sich gestiegene Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten sowie höhere Schrotterlöse infolge des gestiegenen Stahlpreises aus.

Der Materialaufwand lag mit 1.602 Mio. € um 92 Mio. € unter dem des Vorjahres (1.694 Mio. €). Dieser Rückgang ist insbesondere auf geringere Aufwendungen für die Instandhaltung zurückzuführen, maßgeblich geprägt von den im Vorjahr erfolgten Zuführungen zu den Rückstellungen für die Beseitigung von Oberflächenrissen am Schienenkopf. Daneben waren auch geringere Aufwendungen für den Winterdienst für den niedrigeren Materialaufwand im Jahr 2011 verantwortlich.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund von Tarifierhöhungen sowie der Änderung der Referenzzarbeitszeit um 3,4 % beziehungsweise 61 Mio. € auf 1.789 Mio. €.

Die Abschreibungen sanken im Vergleich zum Vorjahr um 13,3 % auf 908 Mio. €. Der deutlich höhere Vorjahreswert resultierte maßgeblich aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf Immobilien.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein Anstieg um 32 Mio. € auf 860 Mio. € zu verzeichnen. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf die Zuführung zu Rückstellungen für Risiken im Zusammenhang mit der Tochtergesellschaft DB Bahnbau Gruppe GmbH sowie auf höhere Mietaufwendungen.

Das Beteiligungsergebnis lag mit -12 Mio. € um 39 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Hier zeigt sich insbesondere der Ergebnisrückgang der DB Bahnbau Gruppe GmbH. Das negative Zinsergebnis konnte um 40 Mio. € auf -367 Mio. € reduziert werden.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit betrug 307 Mio. € und verbesserte sich damit gegenüber dem Vorjahr um 274 Mio. €, insbesondere infolge der deutlich höheren Umsatzerlöse sowie gesunkener Abschreibungen.

Das Ergebnis der DB Netz AG von 307 Mio. € wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DBAG abgeführt.

Umschlagbahnhof Köln Eifeltor



UMSCHLAGBAHNHOF KÖLN EIFELTOR WIRD AUSGEBAUT

Die Deutsche Bahn arbeitet intensiv daran, die Leistungsfähigkeit ihrer Umschlagterminals an die wachsende Nachfrage des Marktes anzupassen. Nur so kann es gelingen, mehr Güterverkehr von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Das Umschlagterminal Köln Eifeltor ist eines der bedeutendsten Terminals im Kombinierten Verkehr und wird bis Mitte 2012 um ein drittes Modul erweitert.

Die Anlage läuft rund um die Uhr und ist mit einer direkten Autobahnanbindung an die A4 – zwischen den Autobahnkreuzen Köln-Süd und Köln-West – sowie über die Schiene an die großen Rangierbahnhöfe angeschlossen.

Neben Köln Eifeltor wurden in diesem Jahr auch die Umschlagbahnhöfe Hamburg, Regensburg-Ost und München-Riem erweitert.

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Finanzmanagement

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

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DB ML AG im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts über die DB ML AG als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht. Die Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns sind direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Netz AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P), Moody's und Fitch laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG bestätigt: Moody's »Aa1/stabil«, S&P »AA/stabil«, Fitch »AA/stabil«. Die Ratings von S&P, Moody's und Fitch sind damit seit ihrer ersten Erteilung unverändert.

Die mit diesen Rating-Einstufungen der DB AG erzielbaren Vorteile in der DB-konzernexternen Finanzierung kommen der DB Netz AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung zugute.

Am 8. Dezember 2011 hat S&P als Folge der angekündigten Überprüfung des Ratings des Bundes eine Überprüfung des Langfrustratings 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 durch die mögliche Herabstufung des Bundes schwächer wird. S&P hat am 17. Januar 2012 die Überprüfung beendet und den CreditWatch beim Rating des Bundes und der DB AG aufgelöst. Das Langfrustrating der DB AG bleibt damit unverändert »AA« bei stabilem Ausblick. Das Kurzfrustrating der DB AG von S&P bleibt unverändert in der höchsten Kategorie (»A-1+«).

Investitionen

Die Brutto-Investitionen beliefen sich im Berichtsjahr auf 5.128 Mio. € und liegen damit um 3 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 4.970 Mio. €). Die Steigerung resultiert im Wesentlichen aus dem Abschluss der Maßnahmen aus den Konjunkturprogrammen und höheren Netto-Investitionen. Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, lagen bei 750 Mio. € (im Vorjahr: 648 Mio. €).

Der Fokus der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren auf der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 70 % des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus mit rund 1.320 Mio. € sowie die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik mit rund 550 Mio. € und der Brücken mit rund 340 Mio. €.

Rund 30 % des Investitionsvolumens entfielen auf Neu- und Ausbauprojekte nach dem »Bedarfsplan Schiene« des Bundes. Die Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8.1 Nürnberg – Erfurt mit 503 Mio. €, VDE Nr. 8.2 Erfurt – Halle/Leipzig mit 222 Mio. €, die ABS/NBS Karlsruhe – Basel, Abschnitt Buggingen – Basel (Katzenbergtunnel), mit 87 Mio. € und Stelle – Lüneburg (dreigleisiger Ausbau) mit 56 Mio. €.

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

Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 716 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge von insgesamt 34 Mio. €, insbesondere aus der teilweisen Rückabwicklung des Aurelis-Portfolios, berücksichtigt.

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

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2011 im Vergleich zum Vorjahresende um 255 Mio. € auf 20.972 Mio. € reduziert.

Das Anlagevermögen zum Stichtag 31. Dezember 2011 betrug 20.181 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 96,2% (per 31. Dezember 2010: 96,1%) und die Anlagendeckung bei 89,0% (per 31. Dezember 2010: 90,0%). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen hat sich per 31. Dezember 2011 auf 781 Mio. € verringert (per 31. Dezember 2010: 807 Mio. €). Der Anteil am Gesamtvermögen ist dementsprechend leicht auf 3,7% gesunken (per 31. Dezember 2010: 3,8%).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten blieben nahezu konstant bei 10 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 11 Mio. €).

Das Eigenkapital hat sich um 33 Mio. € auf 7.313 Mio. € erhöht, resultierend aus Zugängen im Rahmen der Immobilienneuordnung innerhalb des DB-Konzerns. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich hierdurch auf 34,9% (per 31. Dezember 2010: 34,3%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2011 an der Bilanzsumme einen Anteil von 50,8% (per 31. Dezember 2010: 52,1%). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten umfassen 14,4% (per 31. Dezember 2010: 13,6%) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 1.137 Mio. € um 14,5% unter dem Vorjahreswert. Wesentliche Veränderungen betreffen die Rückstellung für Rückforderungen aus der Bundesfinanzierung (-143 Mio. €), die Rückstellung für Schädigungen am Schienenkopf (-43 Mio. €), die Pensionsrückstellungen (+25 Mio. €) sowie die Rückstellung für Betonschwellen (-19 Mio. €).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 2.414 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 3.394 Mio. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Im Berichtsjahr wurden Zinslose Darlehen mit einem Nominalwert von 779 Mio. € vorfristig im Rahmen des Finanzierungsrücklaufs Schiene zurückgezahlt. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich dementsprechend auf 8.050 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 7.324 Mio. €). Davon resultierten 7.085 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 6.194 Mio. €) aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung, 800 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 800 Mio. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank und 165 Mio. € aus zinspflichtig gewährten Darlehen des Bundes. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme erhöhte sich per 31. Dezember 2011 auf 38,4% (per 31. Dezember 2010: 34,5%).

Bilanzstruktur — in % der Bilanzsumme	31.12.2011	31.12.2010
AKTIVA		
Anlagevermögen	96,2	96,1
Umlaufvermögen	3,7	3,8
Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	34,9	34,3
Rückstellungen	5,4	6,3
Verbindlichkeiten	55,3	55,8
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	38,4	34,5
Rechnungsabgrenzungsposten	4,4	3,6
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	20.972	21.227

MITARBEITER

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

Die Zahl der Beschäftigten der DB Netz AG hat sich per 31. Dezember 2011 von 34.020 Mitarbeitern auf 35.070 Mitarbeiter erhöht. Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 50 % der Mitarbeiter tätig sind. Im Bereich der Instandhaltung sind derzeit rund 28 % unserer Mitarbeiter aktiv. Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 35.150 Mitarbeitern um 2,5 % über dem Vorjahreswert von 34.306 Mitarbeitern.

Im Berichtsjahr resultierte ein statistischer Effekt aus der im Rahmen der Tarifabschlüsse getroffenen Festlegung zur Arbeitszeit. 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 blieb per 31. Dezember 2011 die Zahl der Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahr nahezu konstant.

Zentrale Aufgabe des Personalmanagements ist es, die richtige Person zur richtigen Zeit am richtigen Ort einsetzen zu können. Aufgrund der inzwischen abgeschlossenen Sanierungs- und Rationalisierungsphase des Unternehmens ist die Personalstruktur von einem hohen Durchschnittsalter geprägt. Durch steigende altersbedingte Austritte kommt der erfolgreichen Rekrutierung und Einstellung sowie der Qualifizierung von Mitarbeitern eine entscheidende Bedeutung zu. Der externe demografische Wandel und ein steigender Wettbewerb um Fachkräfte auf den Arbeitsmärkten bringen zusätzliche Herausforderungen für das Personalmanagement mit sich. Daher stellt die strategische Personalplanung der DB Netz AG für relevante Berufsgruppen der Instandhaltung und des Betriebs langfristige Prognosen des zukünftigen Personalbestands auf, um zum Beispiel personalstrategische Entscheidungen bei der Rekrutierung von Mitarbeitern mit der Situation des externen Arbeitsmarkts abgleichen zu können und künftige Erfolg versprechende Zuführungswege zu identifizieren.

Im Rahmen der Nachwuchskräftegewinnung und -förderung kooperiert die DB Netz AG bundesweit mit Schulen und Hochschulen. Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Veranstaltungen an den (Hoch-)Schulen, aber auch im Unternehmen durchgeführt. Ziel der Formate war es, die Berufsbilder und das Unternehmen als Arbeitgeber erlebbar zu machen. Als weiterer Baustein der Nachwuchskräftegewinnung konnte das Angebot von Schul- und Hochschulpraktika im vergangenen Jahr weiter ausgebaut werden. Zur Gewinnung von Fachkräften und berufserfahrenen Akademikern wurden neue Zuführungswege eröffnet und eine Kooperation mit der Bundeswehr zur Übernahme ehemaliger Zeitsoldaten vereinbart.

Die Basis für den Erfolg der DB Netz AG ist eine zufriedene, gesunde und motivierte Belegschaft. Im Berichtsjahr wurden 4.100 Mitarbeiter in ausgewählten Bereichen der DB Netz AG zu verschiedenen Aspekten ihrer täglichen Arbeit befragt. Ziel des sogenannten »Netz-Barometers 2011« war es, Mitarbeiterbindung und -zufriedenheit durch die Ableitung und Umsetzung konkreter Maßnahmen zu steigern. In den momentan laufenden Folgeworkshops werden Maßnahmen entwickelt, die dazu beitragen, das Arbeitsumfeld und die Arbeitssituation nachhaltig zu verbessern. Um darüber hinaus ein kollegial-unternehmerisches Führungsverständnis zu etablieren, erfolgt die Entwicklung der Führungskräfte aller Ebenen seit diesem Jahr in enger Abstimmung mit der DB Akademie GmbH. Zudem wurde das im Vorjahr eingeführte 360°-Führungsfeedback auf weitere Führungsebenen erweitert.

NACHHALTIGKEIT

Durch nachhaltiges Handeln stellen wir die Zukunftsfähigkeit und damit den erfolgreichen Fortbestand unseres Unternehmens sicher. Dazu gehört immer die gesamthafte Betrachtung der Ansprüche des DB-Konzerns, profitabler Marktführer, Top-Arbeitgeber und Umwelt-Vorreiter zu sein. Mit Nachhaltigkeit lässt sich Zukunft sichern. Dies gilt nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch für die Unternehmen des DB-Konzerns, denn gerade im Verkehrssektor ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. Das Klimaschutzziel schließt daher den gesamten DB-Konzern und alle Verkehrsmittel auf der Schiene, der Straße, zu Wasser und in der Luft ein. Der DB-Konzern hat Dienstleistungsangebote entwickelt, mit denen sich der kontinuierlich wachsende Bedarf an Mobilität und Transport umweltfreundlich und ressourcenschonend decken lässt. Mit seinem Personalmanagement gestaltet der DB-Konzern attraktive und familienfreundliche Arbeitsplätze, fördert die Vielfalt der Beleg-

schaft und stellt die Weichen, damit er trotz demografischen Wandels immer hervorragend motivierte und qualifizierte Mitarbeiter hat. Mit seinem Nachhaltigkeitsmanagement bekennt sich der DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens.

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit finden Sie auch im Internetauftritt des DB-Konzerns unter www.db.de/umwelt. Dort wird umfassend dargestellt, welche Beiträge zu einer nachhaltigen Gesellschaft der DB-Konzern als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leistet.

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

STRATEGIE

Die DB Netz AG ist das größte und leistungsfähigste Schieneninfrastrukturunternehmen Europas. Die Strategie der DB Netz AG ist nicht nur auf wirtschaftliche Tragfähigkeit, sondern auch auf die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur hinsichtlich der Bereitstellung von Kapazitäten und der Sicherstellung der Betriebsqualität ausgerichtet.

Ziele sind:

- ::: im Güterverkehr das prognostizierte Wachstum zu fördern – vor allem im internationalen und Kombinierten Verkehr durch Ausbau der (internationalen) Korridore, der relevanten Knoten und Anbindungen,
- ::: im Schienenpersonenverkehr die Leistungsfähigkeit infrastruktureitig zu erhalten und bedarfsgerecht zu erweitern und
- ::: dem Markt über eine enge Zusammenarbeit mit anderen europäischen Infrastrukturbetreibern harmonisierte Prozesse und Regelungen anzubieten.

Gewährleistung einer hohen Infrastruktur- und Betriebsqualität

Die DB Netz AG verantwortet die Instandhaltung und Instandsetzung der Anlagen im Bestandsnetz. Sie setzt hierbei das Ziel um, die Qualität ihres Schienennetzes auf hohem Niveau zu erhalten. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bildet die Basis für die Durchführung der Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz. Ferner bietet sie eine notwendige Planungssicherheit und stellt die Verstetigung der Mittelausstattung für die Erhöhung der Qualität des Schienennetzes sicher. Im Vorjahr wurde die LuFV, die im Januar 2009 mit einer fünfjährigen Laufzeit in Kraft gesetzt worden war, inhaltlich fortgeschrieben.

Um die Infrastruktur effizienter nutzen zu können, investiert die DB Netz AG außerdem flächendeckend in moderne Sicherungs- und Stellwerkstechnik. Die herkömmliche dezentrale und daher personalintensive Leitung des Bahnbetriebs wird zunehmend zentralisiert und automatisiert.

Verstärkung der Kundenorientierung

Die Kunden standen auch im Jahr 2011 weiter im Fokus aller Bereiche der DB Netz AG. Die positive Kundenwahrnehmung im Vorjahr war für das Berichtsjahr Ansporn und Auftrag gleichermaßen, das Leistungsspektrum der DB Netz AG weiter zu verbessern. Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der DB Netz AG wurden deutlich verbessert.

Dies schlug sich in der deutlichen Steigerung des Kundenzufriedenheitsindex von 2,06 im Vorjahr auf 1,98 (gemessen in Schulnoten) nieder. Damit ist es der DB Netz AG gelungen, den positiven Trend bei der Kundenzufriedenheit aus den vergangenen Jahren fortzusetzen. Das sehr gute Ergebnis wird maßgeblich durch die hohe Servicekompetenz erreicht. Verbesserungspotenzial wird insbesondere in den Teilaspekten Baumaßnahmen und Infrastruktur attestiert.

Forcierung technischer Innovationen

Die DB Netz AG verfügt über ein breites und heterogenes Portfolio an verschiedensten Technologien – vom konstruktiven Ingenieurbau (Brücken, Tunnel) bis hin zur Leit- und Sicherungstechnik. Die Konstruktion und Auslegung dieser Anlagen hat einen wesentlichen Einfluss auf erforderliche Investitionsvolumina, Erhaltungsaufwand und Leistungsqualität.

Die seit Jahren konsequent vorangetriebene technologische Neuausrichtung der DB Netz AG ist daher – auch unter Berücksichtigung der zunehmenden Marktanforderungen – der richtige Weg. Die integrierte Technologiestrategie (ITS) bildet hierbei das zusammenführende Dach der einzelnen Technologiefelder der DB Netz AG und bietet über diese Verknüpfung technischer Lösungen einen essenziellen Hebel für zukünftige Wettbewerbsfähigkeit. Mit dieser erweiterten Strategieausrichtung wird auch der zukünftige Erfolg der DB Netz AG sichergestellt.

Mit Hochdruck wird an dem Ziel gearbeitet, den Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 zu halbieren. Neben dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm für bestehende Schienenwege, für die der Bund jährlich 100 Mio. € zur Verfügung stellt, wird zur Verbesserung des Lärmschutzes intensiv an der Erprobung neuer und innovativer Techniken zur Lärminderung gearbeitet.

Gemeinsam mit Wissenschaft, Industrie und den Kunden wurden alle technischen Komponenten, Materialien und Abläufe, die an der Geräusentstehung beteiligt sind, analysiert und erforscht. Neuerungen wurden entwickelt und Praxistests durchgeführt. Hierzu zählen unter anderem die präventive Behand-

lung der Schienenoberflächen, hochelastische Schienenbefestigungen, niedrige Schallschutzwände, Brückenabsorber oder Schienenstegdämpfer. Ein weiteres Beispiel dieser intensiven Entwicklungsarbeit ist die »Flüsterbremse«. Dies ist eine Bremssohle aus neuartigen Verbundstoffen, die den Lärm im Güterverkehr verringert.

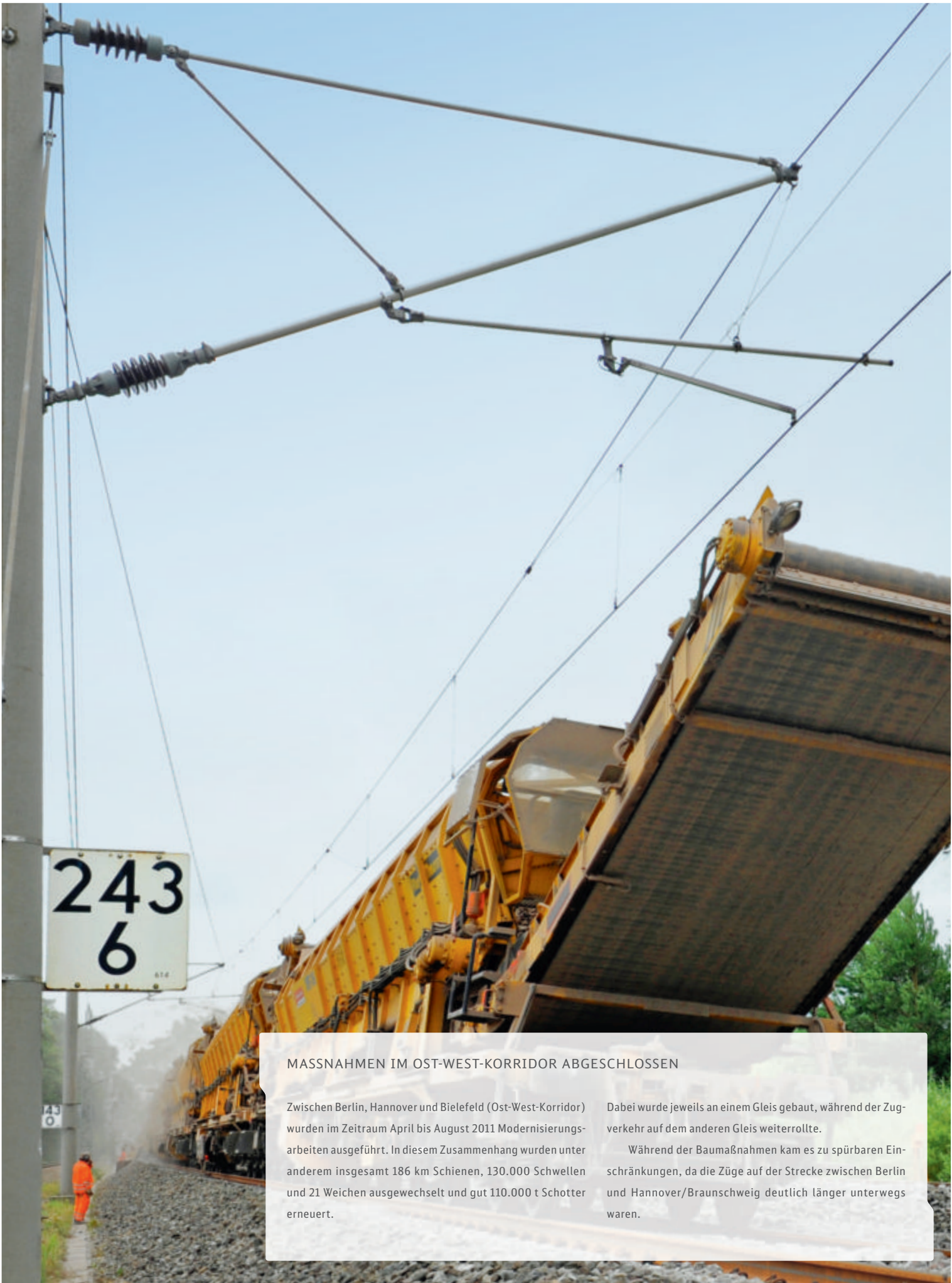
Kapazitätssteigerung des Schienennetzes

Prognosen sagen für die Zukunft insbesondere im Schienengüterverkehr (international und über Umschlag) weiterhin ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen voraus. Diese Potenziale will die DB Netz AG nutzen. Daher soll die Kapazität der Infrastruktur konsequent ausgebaut werden. Die grundsätzliche Entscheidung über Neu- und Ausbaumaßnahmen obliegt dem Bund als Eigentümer. Eine Erhöhung der Netzkapazität durch neue Strecken ist jedoch erst langfristig möglich. Deshalb hat die DB Netz AG zusätzlich ein Wachstumsprogramm entwickelt. In Abhängigkeit von der Finanzierung durch den Bund werden dabei Maßnahmen umgesetzt, bei denen vor allem die bessere Verteilung erwarteter Hauptverkehrsströme sowie die konsequente Vermarktung derzeit freier Netzressourcen im Fokus stehen.

Elementarer Baustein des Wachstumsprogramms ist die Entwicklung von Alternativrouten zu stark frequentierten Laufwegen, um vor allem im Güterverkehr zur betrieblichen Entspannung beizutragen. Voraussetzung sind gezielte Investitionen etwa in Elektrifizierungsmaßnahmen, Streckenausbauten oder die Verlängerung von Überholungsgleisen.

Mit der vollständigen Umsetzung des Wachstumsprogramms, dessen Investitionsbedarf bei etwa 2 Mrd. € liegt, würde ein Kapazitätsgewinn von rund 20 Mio. Trkm erzielt. Zugleich würden die infrastrukturellen Maßnahmen zu einem besseren Angebot im Schienenpersonennah- und -fernverkehr führen. Ein erster Schritt wurde mit dem Abschluss der Finanzierungsvereinbarung zum zweigleisigen Ausbau Stendal – Uelzen Ende des Berichtsjahres getan.

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



MASSNAHMEN IM OST-WEST-KORRIDOR ABGESCHLOSSEN

Zwischen Berlin, Hannover und Bielefeld (Ost-West-Korridor) wurden im Zeitraum April bis August 2011 Modernisierungsarbeiten ausgeführt. In diesem Zusammenhang wurden unter anderem insgesamt 186 km Schienen, 130.000 Schwellen und 21 Weichen ausgewechselt und gut 110.000 t Schotter erneuert.

Dabei wurde jeweils an einem Gleis gebaut, während der Zugverkehr auf dem anderen Gleis weiterrollte.

Während der Baumaßnahmen kam es zu spürbaren Einschränkungen, da die Züge auf der Strecke zwischen Berlin und Hannover/Braunschweig deutlich länger unterwegs waren.

WEITERE INFORMATIONEN

Baumaßnahmen im Bestandsnetz weiter im Fokus

Die DB Netz AG hat im Berichtsjahr bundesweit erneut umfangreiche Modernisierungen im Bestandsnetz geplant und realisiert, um die vorhandene Infrastruktur für das prognostizierte Verkehrsvolumen in der geforderten Qualität vorzuhalten. Im Fokus stand weiter schwerpunktmäßig die präventive Instandhaltung. Die Baumaßnahmen und deren Einflüsse auf den Zugverkehr wurden langfristig und detailliert geplant, um die Auswirkungen auf die Reisenden so gering wie möglich zu halten. Das Konzept der Korridore, in denen Baumaßnahmen gebündelt werden, wurde aufgrund der positiven Erfahrungen aus den Vorjahren im Jahr 2011 mit 63 Korridoren weiterverfolgt. Dabei entwickelte die DB Netz AG für jeden Korridor eigene Fahrplankonzepte, die zum großen Teil bereits Bestandteil des Jahresfahrplans wurden. Damit stand den Eisenbahnverkehrsunternehmen frühzeitig eine solide Planungsgrundlage zur Verfügung. Auch Bahnkunden konnten sich so wieder rechtzeitig vor Fahrtantritt umfassend über Fahrplanänderungen informieren. Insgesamt wurden im Berichtsjahr rund 1.750 Weichen und rund 3.900 km Schienen sowie rund 2,6 Millionen Schwellen erneuert.

Stuttgart 21 im Zeichen von Stresstest und Volksabstimmung

Ein zentraler Punkt aus der Schlichtung zu Stuttgart 21 im Herbst 2010 war die Durchführung eines Stresstests durch die DB Netz AG. Diese aufwendigen Untersuchungen und Simulationen wurden im ersten Halbjahr 2011 durchgeführt und die Ergebnisse am 26. Juli im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung unter der Moderation von Dr. Heiner Geißler nach dem Vorbild der Schlichtungsgespräche vorgestellt und diskutiert. In dem Schlussbericht von über 200 Seiten geben die Gutachter der Schweizer Firma SMA grünes Licht für den geplanten Bahnhof Stuttgart 21. Weitere Infrastrukturmaßnahmen neben der ohnehin vorgesehenen Ausrüstung der neuen Strecken mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik sowie der zweigleisigen westlichen Anbindung des Flughafens an die Neubaustrecke sind nach Ansicht der Gutachter nicht notwendig.

Im Berichtsjahr gingen die Arbeiten an Stuttgart 21 mit Unterbrechungen weiter. Der Schwerpunkt lag dabei im Aufbau der zentralen Grundwasseraufbereitungsanlage. So wurden eine Halle mit einer Grundfläche von rund 1.000 qm und zusätzliche Wasserbehälter aufgestellt, die das Herzstück des Grundwassermanagementsystems bilden. Damit können alle relevanten Daten und etwaige Veränderungen erfasst und laufend überwacht werden. Dazu wird ein Rohrleitungssystem mit einer Länge von rund 17 km errichtet. Seit Juli 2009 wurden an rund 90 Messstellen in Stuttgart Kontrollwerte als Warn- beziehungsweise Einstellwerte ermittelt. Kommt es während der Bauzeit zu einer Veränderung dieser Werte, können mithilfe des Grundwassermanagements umgehend und gezielt Gegenmaßnahmen eingeleitet werden.

Am 27. November 2011 waren die Bürger in Baden-Württemberg aufgerufen, im Rahmen einer Volksabstimmung über die Frage zu entscheiden, ob das Land Baden-Württemberg den Finanzierungsvertrag für das Bahnprojekt Stuttgart 21 kündigen soll. 58,8% der Bürger haben mit »Nein« gestimmt und sich damit gegen den Ausstieg des Landes aus dem Bahnprojekt und für den Weiterbau des Bahnprojekts ausgesprochen.

Tunnelprojekte bei Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nürnberg – Berlin vorangebracht

Das VDE Nr. 8 ist eines der anspruchsvollsten Bahnvorhaben mit einer Reihe aufeinanderfolgender großer Bauwerke. Allein auf der 107 km langen Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt werden bis zur Inbetriebnahme 29 Brücken und 22 Tunnel realisiert. Weitere drei Tunnel und sechs Talbrücken sind es auf der 123 km langen Neubaustrecke ab Erfurt Richtung Leipzig/Halle.

Im Berichtsjahr gingen die Arbeiten am Projekt planmäßig voran: Alle 25 Tunnel mit etwa 56 km Gesamtlänge befinden sich im Vortrieb, sind durchgeschlagen, im Rohbau fertig oder befinden sich in der Phase des Innenausbau. Neun Tunnel wurden durchgeschlagen, so im Juni der mit 8,3 km längste des Projekts, der Tunnel Bleßberg im Thüringer Wald. Für sechs Tunnel begann der bergmännische Vortrieb, so im September für den 824 m langen Tunnel Höhnberg bei Coburg.

Für weitere große Talbrücken erfolgte der Lückenschluss, zum Beispiel Anfang März für die mit 1.681 m längste Brücke Thüringens, die Ilmtalbrücke Langewiesen, sowie für die 1.001 m lange innovative integrale Gänsebachtalbrücke bei Buttstädt. Große Fortschritte gab es beim Streckenbau mit Einschnitten und Dämmen im Thüringer Becken und auf der Querfurter Platte in Sachsen-Anhalt. Zwischen Ilmenau und Erfurt ist auf über 30 km Länge die feste Fahrbahn verlegt worden. Zwischen Nürnberg und Fürth ist der erste, sieben Kilometer lange viergleisige Ausbauabschnitt in Betrieb gegangen.

Das gesamte VDE Nr. 8 umfasst die 500 km lange Aus- und Neubaustrecke zwischen Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle und Berlin. Finanziert wird es vom Bund, von der Europäischen Union und der Deutschen Bahn. Das Investitionsvolumen beträgt etwa 10 Mrd. €. Hiervon ist bereits über die Hälfte realisiert. Gegenwärtig sind etwa 4.500 Menschen im Zusammenhang mit der Strecke beschäftigt. Die Neubaustrecke bietet nach ihrer voraussichtlichen Fertigstellung im Jahr 2017 im Personen- und Güterverkehr auf dem transeuropäischen Netz eine konkurrenzfähige und umweltgerechte Alternative zu Straße und Flugzeug. Die Reisezeit von München nach Berlin beträgt dann nur noch rund vier Stunden.

Hochgeschwindigkeitsstrecke München – Augsburg viergleisig ausgebaut

Die 62 km lange Strecke München – Augsburg zählt mit derzeit annähernd 350 Zügen täglich zu den meistbefahrenen Strecken im deutschen Güter- sowie Regional- und Fernverkehr. Für rund 700 Mio. € wird die Strecke von zwei auf vier Gleise ausgebaut. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 können die Fernverkehrszüge mit 230 km/h fahren, die Fahrzeit reduziert sich auf bis zu weniger als 30 Minuten. Mit 116 km Gleisneubau und 1,2 Mio. m³ bewegtem Bodenmaterial ist die Ausbaustrecke München – Augsburg in den vergangenen Jahren Bayerns größte und längste Bahnbaustelle gewesen. Darüber hinaus wurden 140 km Oberleitung sowie vier neue Elektronische Stellwerke installiert. Für den Lärmschutz wurden rund 50 km Schallschutzwände errichtet.

Die Strecke ist Teil der Ost-West-Magistrale, die Budapest und Wien mit Paris verbindet. Durch den viergleisigen Ausbau wird der Fernverkehr vom Regional- und Güterverkehr getrennt und die Leistungsfähigkeit deutlich verbessert.

Finanziert wurde der Ausbau vom Bund, von der Europäischen Union und der DB Netz AG.

Inbetriebnahme der ausgebauten Strecke Berlin – Cottbus

Im Jahr 2008 wurde der Abschnitt Lübbenau – Cottbus mit mehr als 20 Mio. € aus Bestandsnetzmitteln erneuert. Im Mai 2010 begann der Streckenausbau im Abschnitt Königs Wusterhausen – Lübbenau. Mit der offiziellen Inbetriebnahme dieses Abschnitts im Dezember 2011 sind die Züge zwischen Berlin und Cottbus mit Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h und einer Reisezeitverkürzung von rund 20 Minuten unterwegs. Der Streckenausbau sorgt künftig auch für eine schnelle Anbindung der Lausitz zum neuen internationalen Flughafen Berlin Brandenburg. Insgesamt investierte die DB Netz AG rund 140 Mio. € aus dem Konjunkturpaket der Bundesregierung und aus Eigenmitteln. Mit Elektronischen Stellwerken in Cottbus, Königs Wusterhausen und Lübbenau wird die gesamte Strecke von der Betriebszentrale in Berlin-Pankow ferngesteuert. Der Bahnkörper, Gleise, Weichen, Signale und Telekommunikationsanlagen wurden von Grund auf erneuert. 78 Bahnübergänge zwischen Königs Wusterhausen und Cottbus wurden aus- oder neu gebaut.

Der Streckenausbau ist darüber hinaus ein Baustein für bessere Verbindungen nach Polen.

Symbolischer Spatenstich für 70-Mio.-€-Projekt: Umbaustart im Eisenbahnknoten Merseburg

Im Frühjahr 2011 begannen die Arbeiten zur Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur im Knoten Merseburg in Sachsen-Anhalt. Rund 70 Mio. € fließen bis 2013 in die Erneuerung von rund 30 Weichen, 14 km Tiefbau und Gleisanlagen, rund 200 neue Oberleitungsmasten und 17 km Oberleitungen. Vier Eisenbahnüberführungen und zwei Brücken werden durch Neubauten ersetzt. Gleichzeitig erhält die Stadt Merseburg auf einer Länge von rund 2.000 m moderne Schallschutzwände, um den Schienenlärm für die Anwohner zu reduzieren. Neben den Umbauarbeiten an den Gleisanlagen investiert der DB-Konzern mit Unterstützung des Landes Sachsen-Anhalt rund 5 Mio. € in eine moderne und stufenfreie Verkehrsstation.

Lärmsanierung und innovativer Lärmschutz

Ziel des DB-Konzerns ist es, mit einem Gesamtkonzept den Schienenverkehrslärm, ausgehend vom Jahr 2000, bis 2020 zu halbieren. Zentrales Element hierbei ist das 1999 von der Bundesregierung ins Leben gerufene Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes«, das im Berichtsjahr weiter erfolgreich umgesetzt wurde. So konnten 2011 unter anderem Schallschutzwände mit einer Länge von rund 55 km fertiggestellt werden, wodurch sich deren Gesamtlänge auf etwa 387 km erhöhte. Zudem wurden rund 2.550 Wohnungen mit Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern ausgestattet, insgesamt in den vergangenen Jahren über 46.400 Wohnungen. 2012 sind weitere über 55 km Schallschutzwände und deutlich über 2.000 Wohnungssanierungen geplant.

Ergänzend zum Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes« standen für die Jahre 2009 bis 2011 aus dem Konjunkturpaket II des Bundes rund 80 Mio. € für die Erprobung innovativer Technologien im Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg zur Verfügung. Hierbei wurden deutschlandweit 13 neue und innovative Technologien in 88 Einzelmaßnahmen geplant und umgesetzt. Der Fokus des Programms lag hierbei unter anderem auf Strecken mit hohem Güterverkehrsanteil wie zum Beispiel dem Mittelrheintal. Hier wurden mehr als 20 km Gleise mit Schienenstegdämpfern ausgerüstet, mehrere Schienenschmiereinrichtungen in verschiedenen Ortslagen eingebaut, niedrige Schallschutzwände verortet und es konnten bereits Entdröhnungsmaßnahmen an Eisenbahnbrücken umgesetzt werden. Darüber hinaus werden neue innovative Technologien wie hochelastische Schienenbefestigungen, verschäumte Schotterbettungen oder Unterschottermatten auf ihre Wirkung untersucht. In zwei Projekten wird eine Kombination von Lärmschutzwänden mit Photovoltaikaufsatz erprobt. Die Auswertung der Maßnahmen im Hinblick auf entsprechende Lärminderungen wird im Geschäftsjahr 2012 vorliegen.

Konjunkturprogramme des Bundes

Mit dem Jahresende 2011 wurden die letzten Baumaßnahmen abgeschlossen, die innerhalb der Konjunkturprogramme des Bundes seit Anfang 2009 umgesetzt wurden. Insgesamt flossen dabei knapp 1,4 Mrd. € zusätzlich in die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland. Davon standen rund 960 Mio. € für Maßnahmen im knapp 34.000 km langen Streckennetz zur Verfügung. So kamen rund 650 Mio. € laufenden Neu- und Ausbauprojekten zugute, jeweils weitere rund 115 Mio. € wurden für Investitionen in bestehende Strecken des Regionalverkehrs und in das Europäische Leit- und Sicherungssystem ETCS bereitgestellt.

JadeWeserPort an das deutsche Schienennetz angeschlossen

Um zur Inbetriebnahme des JadeWeserPorts eine leistungsfähige Anbindung sowie ausreichende Kapazitäten auf der Schiene zur Verfügung zu stellen, hat die DB Netz AG im Berichtsjahr wesentliche Bauabschnitte fertiggestellt. Im Rahmen der zweiten Baustufe der Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven standen zwischen dem Bahnhof Ölweiche und der Abzweigstelle Weißer Floh auf rund 11 km die Erneuerung der Gleise und Weichen auf der Agenda. Parallel wurde der Kreuzungsbahnhof Accum zur Erhöhung der Streckenkapazität neu gebaut und die Strecke mit modernster elektronischer Signaltechnik mit Bedienung vom Stellwerk in Sande angeschlossen. Die Kosten von rund 25 Mio. € wurden zum Großteil aus den Konjunkturprogrammen des Bundes finanziert.

Mit einem symbolischen Spatenstich wurde im Oktober des Berichtsjahres in Rastede bei Oldenburg der zweigleisige Ausbau der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven gestartet, für den Bund und DB-Konzern rund 210 Mio. € investieren. In einer weiteren Baustufe wird die 52 km lange Strecke anschließend elektrifiziert, mit Schallschutz versehen und so weit ertüchtigt, dass die Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 120 km/h steigt.

Bereits im Januar 2011 wurde der Ausbau der 11 km langen sogenannten Nordstrecke mit neuer Signaltechnik fertiggestellt. Damit ist die Verbindung zwischen dem Anschlussgleis des Tiefwasserhafens und der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven hergestellt. Für das Gesamtprojekt sind Investitionen von über 550 Mio. € vorgesehen.

Neuer Schlüchterner Tunnel in Betrieb genommen

Zu Ostern 2011 ging auf der Fernverkehrsstrecke Frankfurt – Fulda der Neue Schlüchterner Tunnel in Betrieb. Während der Eisenbahnverkehr in den kommenden drei Jahren auf zwei Gleisen durch das 3.995 m lange neue Bauwerk geführt wird, stehen in dem aus dem Jahr 1914 stammenden Alten Schlüchterner Tunnel Ausbauarbeiten für einen eingleisigen Eisenbahnverkehr auf der Agenda. Im Anschluss wird der Neue Schlüchterner Tunnel auf ein Gleis zurückgebaut, sodass im Endzustand jede Fahrtrichtung über eine eigene Tunnelröhre verfügt.

Der Schlüchterner Tunnel ist einer der meistbefahrenen Eisenbahntunnel Deutschlands. Täglich fahren hier 260 Züge des Personen- und Güterverkehrs. Seit dem Jahr 2007 hat der DB-Konzern den Neuen Schlüchterner Tunnel westlich der vorhandenen Röhre in einem Abstand von 50 bis 90 m erbaut. Der neue Tunnel wurde auf einer Länge von 3.995 m mit einer Tunnelvortriebsmaschine hergestellt.

Planungsvereinbarung für die Modernisierung der Infrastruktur der S-Bahn Rhein-Neckar unterzeichnet

Um den Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur im Rahmen der zweiten Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar weiter voranzutreiben, wurden im Sommer des Berichtsjahres die Finanzierungsverträge zur Erstellung der weiteren Planung unterzeichnet. Die Planung umfasst den S-Bahn-gerechten Ausbau und die Modernisierung der Stationen an den Strecken Mannheim – Schwetzingen – Karlsruhe, Mannheim – Biblis, Mannheim – Bensheim (– Darmstadt), die Bahnsteigverlängerungen an den Stationen zwischen Heidelberg und Bruchsal sowie den Neubau der Station Ubstadt-Stettfeld.

Zugverkehr zwischen Berlin und Hannover/ Braunschweig (Ost-West-Korridor) nach Streckenmodernisierung wieder planmäßig angelaufen

Im August 2011 hat der DB-Konzern die Modernisierungsarbeiten an der Strecke Berlin – Hannover – Bielefeld abgeschlossen. In knapp fünf Monaten wurden mehr als 186 km Schienen, 21 Weichen, rund 130.000 Schwellen und gut 110.000 t 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. Der mit rund 30 km längste eingleisige Abschnitt bestand von Juni bis Mitte August zwischen Oebisfelde und Gardelegen in Sachsen-Anhalt. Ziel eines intelligenten Fahrplankonzepts war es, möglichst viele Fernverkehrszüge auf der wichtigen Strecke von und nach Berlin fahren zu können. Dafür gab es Einschränkungen und Umleitungen bei IC-Zügen und einigen Nahverkehrslinien. Alle Fahrplanänderungen wurden lange vor Beginn der Bauarbeiten in die Informations- und Auskunftssysteme eingearbeitet.

Von Hannover nach Berlin ist der ICE wieder knapp eine Stunde und 40 Minuten unterwegs. Zwischen Berlin und Frankfurt am Main braucht der ICE gut vier Stunden, der ICE-Sprinter legt dieselbe Strecke in etwas über dreieinhalb Stunden zurück.

Grünes Licht für Ausbau der Strecke Trier – Luxemburg

Zur Verbesserung der Verkehrsbeziehungen auf der Strecke Luxemburg – Trier haben der DB-Konzern und das Großherzogtum Luxemburg im Herbst 2011 vereinbart, in den nächsten Jahren rund 19,6 Mio. € in den Ausbau der Schieneninfrastruktur zu investieren. Mit der dafür unterzeichneten Vereinbarung kommt der geplante zweigleisige Ausbau der Moselstrecke zwischen Igel und Igel-West einen entscheidenden Schritt voran. Die Bauarbeiten auf dem rund 1,8 km langen Abschnitt zwischen Trier und Wasserbillig sollen nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens Ende des Jahres 2013 beginnen.

Das Großherzogtum Luxemburg hat sich bereit erklärt, rund 8 Mio. € der geplanten Investitionssumme zu übernehmen, den Rest tragen die Bundesrepublik Deutschland mit 8,6 Mio. €, das Land Rheinland-Pfalz mit 1 Mio. € sowie der DB-Konzern mit rund 2 Mio. €.

Zweite Röhre des Buschtunnels in Betrieb

Nach knapp zwei Jahren Bauzeit ging im vierten Quartal des Berichtsjahres die zweite Röhre des Buschtunnels zwischen Aachen-Süd und der belgischen Landesgrenze in Betrieb. Das Gesamtinvestitionsvolumen für die beiden Tunnelröhren betrug rund 93 Mio. €.

Die Errichtung des Buschtunnels erfolgte in zwei Phasen. Zunächst entstand südlich des bestehenden Bauwerks eine neue, über 700 m lange eingleisige Röhre, die nach etwa drei Jahren Bauzeit Ende des Jahres 2007 ans Netz ging. Gleichzeitig nahm das Elektronische Stellwerk Aachen seinen Betrieb auf. Das Investitionsvolumen für den Tunnelneubau inklusive Leit- und Sicherungstechnik, Schallschutzmaßnahmen und Gleis- ausbau betrug mehr als 74 Mio. €. Im Juni 2009 begannen die Arbeiten an dem aus dem Jahr 1843 stammenden historischen Tunnel, der einer Generalüberholung bedurfte. Rund 19 Mio. € flossen in die Erneuerung der Gleise, des gemauerten Gewölbes sowie den Bau einer neuen Innenschale aus Beton inklusive Rettungsweg und Beleuchtung. Zudem setzte die Bahn neue Leit- und Sicherungstechnik ein, um eine signaltechnische Anbindung des Tunnels an das Elektronische Stellwerk Aachen zu ermöglichen.

Neuer Kaiser-Wilhelm-Tunnel: Durchschlag beim Jahrhundertbauprojekt an der Moselstrecke

Die Tunnelvortriebsmaschine für den Neuen Kaiser-Wilhelm-Tunnel erreichte im November 2011 nach 547 Tagen und 4.242 m die Cochemer Innenstadt. Die neue eingleisige Eisenbahntunnelröhre wurde seit Mai 2010 von Ediger-Eller aus durch den Berg nach Cochem gebaut. 900.000 t Gestein wurden ausgebrochen, die auf der Schiene abtransportiert und im Westerwald zur Renaturierung einer Tongrube eingesetzt wurden. 77.000 t Beton wurden für die Herstellung der Tunnelschale gebraucht. Parallel zu den Vortriebsarbeiten wurde eine neue Eisenbahnüberführung in Cochem gebaut. Damit sich diese harmonisch in das historische Stadtbild einfügt, wurden die Mauern mit moselländischen Natursteinen versehen.

Nach der Inbetriebnahme der neuen Röhre kann der alte Kaiser-Wilhelm-Tunnel erneuert und auf eingleisigen Betrieb umgebaut werden. Ab dem Jahr 2015 wird der Zugverkehr an der Mosel wieder zweigleisig, jedoch in zwei getrennten Tunnelröhren laufen. Insgesamt werden 200 Mio. € investiert.

Umschlagterminals des Kombinierten Verkehrs auf Wachstumskurs

Die von der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße DUSS mbH, einer 75-prozentigen Tochtergesellschaft der DB Netz AG, betriebenen 24 Umschlagterminals konnten im Berichtsjahr eine deutliche Nachfragesteigerung gegenüber dem Vorjahr verzeichnen. Maßgeblich begünstigt durch die ganzjährig gute konjunkturelle Auftragslage wuchs die Menge der umgeschlagenen Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger bei der DUSS um rund 6%. Das Umschlagvolumen von rund 2,1 Millionen Ladeeinheiten im Berichtsjahr zeigt damit das wachsende Interesse des Marktes an der Nutzung des umweltfreundlichen Kombinierten Verkehrs auf der Schiene. Um das Interesse nachhaltig zu fördern und weiteres Mengenwachstum durch Verlagerung von Verkehren auf die Schiene zu ermöglichen, wurden 2011 wichtige Meilensteine beim Ausbau der Terminalinfrastruktur erreicht. Insgesamt rund 150 Mio. € investieren Bund und DB Netz AG in den Ausbau der Terminals Regensburg, München-Riem, Hamburg-Billwerder, Köln Eifeltor sowie in die neue Drehscheibe in Duisburg. Die Fertigstellung der Kranbahnverlängerung in Regensburg erfolgte im Herbst 2011. Zum Fahrplanwechsel im Dezember wurde im Terminal München-Riem die dritte Kranbahn in Betrieb genommen. Auch die Arbeiten an den dritten Kranbahnen in Hamburg-Billwerder und Köln Eifeltor schreiten zügig voran, sodass mit einer Fertigstellung und Inbetriebnahme bis zum Frühjahr beziehungsweise bis Mitte 2012 gerechnet wird. Voraussichtlich Ende des Jahres 2012 wird die neue Drehscheibe in Duisburg fertiggestellt sein. Mit den Kapazitätserweiterungen werden die bestehenden Engpässe in den hoch frequentierten Umschlaganlagen schrittweise beseitigt und die Weichen auf weiteres Mengenwachstum gestellt.

Zusätzliche Mittel für den Ausbau der Schiene: 1 Mrd. € zusätzlich bis 2015

Im Rahmen des Finanzierungskreislaufs Schiene hat der Bund beschlossen, in den Jahren 2012 bis 2015 rund 1 Mrd. € zusätzlich für den Aus- und Neubau von Schienenstrecken bereitzustellen. Ein Teil des Geldes stammt aus der Dividende, die die DB AG an den Bund ausschüttet. Weitere Mittel kommen aus Bundesdarlehen, die vom DB-Konzern vorzeitig getilgt werden.

Das zusätzliche Geld soll unter anderem für den Ausbau von Teilabschnitten der Strecken Karlsruhe – Basel und Oldenburg – Wilhelmshaven (JadeWeserPort) sowie den Neubau der Strecke Wendlingen – Ulm eingesetzt werden.

Bundesverkehrsministerium und Bahn vereinbaren Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und die DB Netz AG haben die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems zum Dezember 2012 vereinbart. Der Schienenlärm soll damit deutlich und dauerhaft verringert werden. Das lärmabhängige Trassenpreissystem sieht höhere Entgelte für Güterzüge und einen Bonus für Güterwagen, die auf lärmmindernde Technologie umgerüstet werden, vor. Durch die Umrüstung kann die Lärmbelastung im Güterverkehr mittelfristig um bis zu 10 dB(A) reduziert werden. Der Bonus wird direkt an die Wagenhalter ausgezahlt. Finanziert wird dies acht Jahre lang zu gleichen Teilen durch den Eisenbahnsektor und die öffentliche Hand. Bei rund 180.000 umrüstbaren Wagen in Deutschland betragen die Kosten für die Umrüstung über 300 Mio. €.

BMVBS und DB-Konzern unterstützen bereits jetzt die Umrüstung bestehender Güterwagen mit der sogenannten LL-Sohle. Unter Federführung des internationalen Eisenbahnverbandes UIC beteiligen sich insgesamt 30 europäische Bahnen und weitere Partner aus der Industrie am europäischen Zulassungsverfahren dieser »Flüsterbremse« durch die Testfahrten des »EuropeTrain«.

Regionalnetze: zehnjährige Erfolgsgeschichte mit Zukunft

Im Berichtsjahr konnte die DB Netz AG auf eine erfolgreiche zehnjährige Geschichte der Regionalnetze zurückblicken. Die wie mittelständische Unternehmen vor Ort agierenden 29 Regionalnetze und fünf Regio-Netze leisten mit einem Umsatz von über 600 Mio. € jährlich einen wichtigen Beitrag zum wirtschaftlichen Erfolg der DB Netz AG. Dabei umfassen die Regionalnetze ausschließlich die Infrastruktur, die Regio-Netze zusätzlich auch den Verkehr. Mit über 230 Kunden werden jährlich über 130 Mio. Trkm bewältigt.

Grundlage für den Erfolg des Geschäftsmodells sind nicht zuletzt die umfassenden Investitionen in Gleise, Weichen und Anlagen. Durchschnittlich wurden jährlich rund 600 Mio. € in die Infrastruktur investiert. Für die Instandhaltung der Strecken und Anlagen wurden weitere 150 Mio. € aufgewendet. Somit konnte die Qualität des gesamten Streckennetzes nachhaltig verbessert werden. Die Pünktlichkeit wurde kontinuierlich gesteigert und kann jetzt auf hohem Niveau gehalten werden. Auch in Zukunft werden durch die Elektrifizierung von Strecken, die Modernisierung von Leit- und Sicherungstechnik und Taktverbesserungen ein hochwertiges Angebot und ein wirtschaftlicher Betrieb auf den regionalen Strecken sichergestellt.

Sofortprogramm »Seehafen-Hinterland-Verkehr«: Verbesserung der Infrastruktur im Bereich Regensburg

Im Rahmen des Sofortprogramms »Seehafen-Hinterland-Verkehr« wurden im September 2011 im Hauptbahnhof Regensburg vier Weichen erneuert. Weitere acht Weichen folgen, zehn Weichen wurden bereits im Vorjahr neu eingebaut. Darüber hinaus wurden rund 800 m Gleise und 17 Signale sowie die Oberleitungsanlagen angepasst. Damit konnte die Durchfahrtschwindigkeit für die Gleise 6/7 im Regensburger Hauptbahnhof von derzeit 40 auf künftig 80 Stundenkilometer erhöht werden.

Weitere Maßnahmen im Großraum Regensburg sowie an der Leit- und Sicherungstechnik zwischen Regensburg und Passau folgen.

Für die Anpassungen im Bereich Regensburg (Regensburg Hbf, Parsberg und die Maßnahmen zwischen Regensburg und Passau) werden aus dem Programm »Seehafen-Hinterland-Verkehr« des Bundesverkehrsministeriums und der Bahn rund 28,5 Mio. € investiert. Das Programm ist Teil des Masterplans Güterverkehr und Logistik des Bundesverkehrsministeriums zur Förderung des Logistikstandorts Deutschland. In Form eines Gesamtkonzepts sind hierbei neben den unmittelbaren Hafenanbindungen auch die wichtigen Verkehrsachsen im Binnenland, insbesondere in Nord-Süd-Richtung, berücksichtigt.

DB Netz AG investiert dank Netzfonds zusätzlich in Strecken und Anlagen

Die DB Netz AG hat im Berichtsjahr mit dem Netzfonds ein neues Finanzierungsinstrument geschaffen. Mit diesem überwiegend aus Eigenmitteln finanzierten Fonds werden vor allem kleinere Investitionen mit kurzfristigem Realisierungshorizont ermöglicht. Dabei stehen vorwiegend Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung, Engpassbeseitigung und Qualitätsverbesserung im Vordergrund, die über die bestehenden Finanzierungswege absehbar nicht möglich wären. Für die insgesamt 50 Einzelmaßnahmen, die gemeinsam mit den Kunden aus dem Personen- und Güterverkehr entwickelt wurden, stehen in den nächsten Jahren rund 130 Mio. € zur Verfügung. Damit kann der Schienenverkehrsmarkt aktiv entwickelt und kurzfristig Wachstum generiert werden.

Bei den Maßnahmen handelt es sich beispielsweise um die Teilwiederinbetriebnahme des Rangierbahnhofs in Bremen, die dem stetig steigenden Aufkommen im Seehafenhinterlandverkehr Rechnung trägt, sowie zusätzliche Signale in den Bahnhöfen Rosenheim und Holzkirchen für mehr Nahverkehr im Süden von München.

Deutschland bei Öffnung der Schienenverkehrsmärkte in Europa führend

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

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.

Kunden- und Qualitätsinitiative fortgesetzt

Im Vorjahr wurde DB-konzernweit eine Kunden- und Qualitätsinitiative gestartet, die wir auch im Berichtsjahr fortgeführt haben. In zehn Projekten wurden Maßnahmen für den Fern- und Nahverkehr sowie den Güterverkehr und die Infrastruktur entwickelt, um gerade in schwierigen betrieblichen Situationen, die zum Beispiel aus außergewöhnlichen Witterungsverhältnissen resultieren können, eine möglichst hohe Betriebsqualität sicherstellen zu können. In Hinblick auf den Winter 2011/2012 sowie Folgewinter wurden auf Basis umfassender Ursachenanalysen die Maßnahmen aus dem Vorjahr weiterentwickelt und weitere gezielte Vorbereitungsmaßnahmen getroffen. Diese gehen von der betrieblichen Qualitätssteigerung (zum Beispiel Fahrzeug- und Fahrwegverfügbarkeit) bis hin zur Verbesserung von Kundeninformation und Kundenservice.

RISIKOBERICHT

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

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

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

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

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die DB Netz AG zählen:

::: Gesamtwirtschaftliche Risiken: Die Nachfrage nach unseren Leistungen ist auch abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Megatrends in den für uns relevanten Märkten. Gesamtwirtschaftliche Schocks wie zum Beispiel Wirtschafts- und Finanzkrisen können sich insofern negativ auf unser Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen zudem durch die möglichen Auswirkungen der Staatsschuldenkrise in Europa auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren.

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

::: Beschaffungsrisiken: Durch die Weitergabe von Rohstoffpreis-, Energie- und Lohnsteigerungen durch unsere Lieferanten sowie durch eine hohe Binnennachfrage infolge der guten Konjunkturlage besteht das Risiko des Preisanstiegs für wesentliche von der DB Netz AG nachgefragte Lieferungen und Leistungen. So ist zum Beispiel der Schienenpreis von der Stahlpreisentwicklung abhängig. Wir reagieren hierauf mit weiterentwickelten Beschaffungskonzepten. Je nach Marktkonstellation ist es gegebenenfalls nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen weiterzugeben.

::: Betriebsrisiken: Unsere Tätigkeit als Eisenbahninfrastrukturunternehmen basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Aktivitäten. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der 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. Für wesentliche Einzelrisiken haben wir bilanzielle Vorsorge getroffen.

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

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

Risiken leiten wir operative Gegenmaßnahmen ein. Auch Kostenerhöhungen und erwartete Mehraufwendungen beziehen wir mit in unsere Planungsrechnungen ein.

- ::: Finanzwirtschaftliche Risiken: Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB-Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- ::: Rechtliche und vertragliche Risiken: Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen vielfach Bauprojekte und Immobilien oder Umweltangelegenheiten.
- ::: Regulatorische und politische Risiken: Im Schienenverkehr erbringen wir Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Der Zugang zum deutschen Schienennetz ist seit dem Jahr 1994 diskriminierungsfrei möglich. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem auch die einzelnen Komponenten der von der DB Netz AG verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier stehen wir in engem Kontakt mit den Regulierungsbehörden. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.
- ::: 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 hat der DB-Konzern mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2013 fest schreibt. 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.

::: IT-Risiken: Unzureichendes IT-Management kann zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.

::: Compliance-Risiken: Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB-Konzerns. Die Sicherstellung regelkonformen Verhaltens unterstützt der Compliance-Bereich des DB-Konzerns unter anderem durch präventive Maßnahmen wie Schulungen.

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

Umfassendes Risikomanagementsystem

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

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

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

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

AUSBLICK

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen rechnen wir mit einem hohen Maß an Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Insbesondere die Auswirkungen einer weiteren Verschärfung der Staatsschuldenkrise sind im Augenblick nicht absehbar. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts gehen wir insgesamt von einer spürbaren Abschwächung des Wirtschaftswachstums aus, was in einigen Staaten zu rezessiven Entwicklungen führen dürfte.

Konjunkturelle Aussichten

Die Staatsschuldenkrise belastet zunehmend die deutsche Konjunktur. Die Dynamik der konjunkturellen Expansion wird voraussichtlich auch in Deutschland deutlich an Schwung verlieren und das BIP im Jahr 2012 nur noch moderat zulegen. Infolge der Konjunkturabschwächung in wichtigen Handelspartnerländern sollten die außenwirtschaftlichen Impulse nachlassen. Der Export dürfte sogar etwas schwächer zulegen als die Importe. Der Außenhandel trägt damit 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 Berichtsjahr. Im Jahr 2012 wird die deutsche Wirtschaft 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 jedoch davon aus, dass die Erwerbstätigkeit im kommenden Jahr aufgrund der schwachen Konjunktur nur noch marginal zunimmt.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für den Schienenpersonenverkehrsmarkt in Europa erwarten wir in Anbetracht der abgekühlten Konjunktur 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. Für den deutschen Personenverkehrsmarkt erwarten wir eine schwächere Entwicklung als im Berichtsjahr.

Die Perspektiven für den Güterverkehrsmarkt in Deutschland haben sich in den letzten Monaten deutlich eingetrübt. Nach der dynamischen Erholung im Jahr 2010 und dem kräftigen Anstieg im Berichtsjahr ist mit Blick auf die bestehenden Unsicherheiten für das Jahr 2012 nur von einem moderaten Nachfrageanstieg auszugehen.

Nach dem deutlichen Wachstum im Berichtsjahr dürfte sich die Trassennachfrage im Jahr 2012 auf dem Vorjahresniveau bewegen.

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 aus, dass frühestens Ende 2012 mit konkreten Umsetzungen zu rechnen ist.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Netz AG im Geschäftsjahr 2012

Wir werden im Geschäftsjahr 2012 unseren eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzen. Der unternehmerische Fokus liegt auf der Stabilisierung der guten Leistungsqualität. Wir gehen davon aus, dass wir uns mit den bereits abgeschlossenen oder in Umsetzung befindlichen Maßnahmenpaketen und Programmen im laufenden Jahr erfolgreich weiterentwickeln können. Vor dem Hintergrund der Finanzierung unseres Investitionsprogramms ist die mittelfristige Verbesserung unseres Ergebnisses unser vorrangiges wirtschaftliches Ziel. Hierfür setzen wir auch im laufenden Jahr in hohem Maße auf die Wirkung interner Maßnahmen.

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

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

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

Aufgrund der Fortsetzung der eingeleiteten Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz gehen wir von einer Ergebnisverbesserung und infolge höherer Trassenpreise von einer Zunahme der Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2012 aus.

Erwartungen bezüglich der Entwicklung im Geschäftsjahr 2013

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

Auf Basis der Annahme, dass sich die wirtschaftliche Entwicklung wie in unseren Annahmen unterstellt darstellt, rechnen wir für das Geschäftsjahr 2013 mit weiteren Zuwächsen bei Umsatz und Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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

JAHRESABSCHLUSS

30	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS
31	BILANZ
32	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
33	KAPITALFLUSSRECHNUNG
34	ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS
36	ANHANG
47	ANTEILSBESITZLISTE

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 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 ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 8. März 2012

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler	Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

BILANZ

Aktiva

— in Mio. €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		224	244
Sachanlagen		19.942	20.150
Finanzanlagen		15	15
		20.181	20.409
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	145	129
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	618	652
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		18	26
		781	807
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	10	11
		20.972	21.227

Passiva

— in Mio. €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklage	(7)	6.528	6.495
Gewinnrücklagen	(8)	18	18
		7.313	7.280
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	1.137	1.330
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	11.600	11.863
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	922	754
		20.972	21.227

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	Anhang	2011	2010
Umsatzerlöse	(14)	4.382	4.270
Bestandsveränderungen	(3)	1	12
Andere aktivierte Eigenleistungen		480	434
Gesamtleistung		4.863	4.716
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	982	994
Materialaufwand	(16)	-1.602	-1.694
Personalaufwand	(17)	-1.789	-1.728
Abschreibungen		-908	-1.047
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	-860	-828
		686	413
Beteiligungsergebnis	(19)	-12	27
Zinsergebnis	(20)	-367	-407
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		307	33
Außerordentliches Ergebnis	(21)	0	-76
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn (im Vorjahr: Ertrag aus Verlustübernahme)	(30)	-307	43
Jahresergebnis		0	0

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	Anhang	2011	2010
Ergebnis vor Gewinnabführung (im Vorjahr: Ergebnis vor Verlustübernahme)		307	- 43
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		908	1.047
Veränderung der Pensionsrückstellungen		25	87
Cashflow		1.240	1.091
Veränderung der übrigen Rückstellungen ²⁾		-116	37
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge		- 4	- 24
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		-57	- 95
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-18	4
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-102	-153
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit		943	860
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		201	191
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		-5.093	-4.946
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4.378	4.322
Rückzahlungen von Investitionszuwendungen		-173	- 62
Auszahlungen für die laufende Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		-215	-338
Auszahlung für die Sondertilgung Zinsloser Darlehen des Bundes		-525	0
Auszahlung für die Tilgung zinspflichtiger Darlehen des Bundes		-165	-165
Auszahlungen für den Zugang von konzerninternen Anlagen		-15	-13
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit		-1.607	-1.011
Auszahlungen durch Gewinnübernahme durch Gesellschafter/ Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter		43	-768
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		427	592
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		423	-318
Einzahlungen/Auszahlungen von Anleihen und (Finanz-)Krediten		-238	7
Gesellschaftereinzahlung in die Kapitalrücklage		0	620
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit		655	133
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		- 9	-18
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		27	45
Finanzmittelbestand am Jahresende	(22)	18	27

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände.

²⁾ 2010: 18 Mio. € wurden aufgrund der Erstanwendung des BilMoG aus den Rückstellungen des Vorjahres ergebnisneutral in die Gewinnrücklagen übertragen.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN						ABSCHREIBUNGEN						BUCHWERT		
	Vortrag zum 01.01. 2011	Übertragung von/an Konzerngesellschaften ¹⁾	Zugänge ²⁾	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12. 2011	Vortrag zum 01.01. 2011	Übertragung von/an Konzerngesellschaften ¹⁾	Ab-schreibungen Geschäfts-jahr	außer-plan-mäßige Ab-schreibungen/Verrechnung	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12. 2011	Stand am 31.12. 2011	Stand am 31.12. 2010
— in Mio. €															
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE															
Konzessionen, Rechte und ähnliche immaterielle Vermögensgegenstände	488	0	2	0	0	490	-244	0	-22	0	0	0	-266	224	244
SACHANLAGEN															
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken															
a) Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	3.448	-9	53	-4	-62	3.426	-433	3	0	0	0	31	-399	3.027	3.015
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	516	2	14	5	-21	516	-246	1	-17	-2	0	12	-252	264	270
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	11.793	0	100	254	-14	12.133	-3.625	0	-174	-1	-30	11	-3.819	8.314	8.168
	15.757	-7	167	255	-97	16.075	-4.304	4	-191	-3	-30	54	-4.470	11.605	11.453
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	15.075	-13	237	111	-170	15.240	-8.849	5	-621	-4	33	141	-9.295	5.945	6.226
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	241	0	9	7	-3	254	-166	0	-13	0	0	3	-176	78	75
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	893	1	34	10	-19	919	-577	0	-54	0	-3	17	-617	302	316
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.319	-7	301	-383	21	2.251	-239	0	0	0	0		-239	2.012	2.080
	34.285	-26	748	0	-268	34.739	-14.135	9	-879	-7	0	215	-14.797	19.942	20.150
FINANZANLAGEN															
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	-	-	29	-14	-	-	-	-	-	-14	15	15
2. Beteiligungen	0	-	-	-	0	0	0	-	-	-	-	-	0	0	0
	29	0	0	0	0	29	-14	0	0	0	0	0	-14	15	15
Anlagevermögen gesamt	34.802	-26	750	0	-268	35.258	-14.393	9	-901	-7	0	215	-15.077	20.181	20.409

¹⁾ Die konzerninternen Übertragungen von netto -17 Mio. € betreffen im Wesentlichen Übertragungen zwischen der DB Netz AG und der DB Station & Service AG (-7 Mio. €), zwischen der DB Netz AG und der DB Regio AG (-4 Mio. €) sowie zwischen der DB Netz AG und der DB Fernverkehr AG (-4 Mio. €).

²⁾ In den Zugängen sind mit 33 Mio. € Zugänge aus der Korrektur der Immobilienneuordnung enthalten.



KAISER-WILHELM-TUNNEL – JAHRHUNDERTBAUPROJEKT AN DER MOSELSTRECKE

Mit dem Neubau einer zweiten Tunnelröhre und der Erneuerung des alten Kaiser-Wilhelm-Tunnels schaffen wir ein Stück modernster Infrastruktur auf der wichtigen Strecke zwischen Koblenz und Trier. Die neue, eingleisige Tunnelröhre wurde seit Mai 2010 durch einen Berg nach Cochem gebaut. Das dabei ausgebrochene Gestein wurde auf der Schiene abtransportiert und im Westerwald zur Renaturierung einer Tongrube eingesetzt.

Nach der Inbetriebnahme der neuen Röhre kann der alte Kaiser-Wilhelm-Tunnel erneuert und auf eingleisigen Betrieb umgebaut werden. Ab 2015 wird der Zugverkehr an der Mosel wieder zweigleisig, jedoch in zwei getrennten Tunnelröhren laufen. Das Investitionsvolumen beträgt rund 200 Mio. €. Der Fachbeauftragte für Tunnel und Erdbau inspiziert den Tunnel und begleitet den Bau von der Planung bis zur Fertigstellung.

ANHANG

Der Jahresabschluss der DB Netz 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 (GuV) 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 Deutschen Bahn AG (DBAG) wurden die Angaben zu den GuV-Posten 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.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet. Das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst erstellter immaterieller Vermögensgegenstände wird im DB-Konzern nicht ausgeübt.

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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

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

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	5
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5 - 50
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	75
Gleisanlagen	20 - 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 - 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 - 20
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 im Wesentlichen die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

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

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen. Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Schul-

den 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 § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

Bei der DB Netz AG wird das Planvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (sogenannte Contractual Trust Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen und aus der Bewertung des Planvermögens. Die Pensionsverpflichtungen werden zu dem den garantierten Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Planvermögens angesetzt.

Die Erträge aus der Bewertung des Deckungsvermögens zum Zeitwert übersteigen die Aufwendungen aus der Aufstockung der Pensionsverpflichtungen auf den Zeitwert des Deckungsvermögens um 103 T €. Durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen gemäß § 268 Abs. 8 HGB in ausreichender Höhe ist keine Abführungssperre entstanden. Die DB Netz AG hat (darüber hinaus) langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den durch den beauftragten Treuhänder verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine abführungsgesperrten Erträge entstanden.

Kassenbestände und Bankguthaben sowie Wertpapiere des Umlaufvermögens 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 zum 31. Dezember 2011 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

— in %	31.12.2011
Rechnungszinsfuß	5,13
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwartete Rentenenwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67

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

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

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Künftige Preis- und Kostensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Rückstellungen berücksichtigt.

Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50 % erfasst.

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden steuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten, Bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr 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 (Mikro- 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.

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

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

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

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagegitter auf der Seite 34 zu entnehmen.

Erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 3.302 Mio. € (im Vorjahr: 3.556 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 7 Mio. € (im Vorjahr: 133 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

(3) VORRÄTE

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Hilfs- und Betriebsstoffe	115	100
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	30	29
Insgesamt	145	129

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 123 Mio. € (im Vorjahr: 136 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 6 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) verschrottet.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

— in Mio. €	31.12.2011	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2010
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	184	6	202
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	412	3	424
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	1
Sonstige Vermögensgegenstände	21	-	25
Insgesamt	618	9	652

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 63 Mio. € (im Vorjahr: 64 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 370 Mio. € (im Vorjahr: 351 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft in Höhe von 27 Mio. € und Forderungen aus der Ergebnisabführung von Tochtergesellschaften in Höhe von 15 Mio. €.

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

(5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemieten ausgewiesen (10 Mio. €, im Vorjahr: 11 Mio. €).

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

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

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2011 einen Betrag in Höhe von 6.528 Mio. € aus (im Vorjahr: 6.495 Mio. €).

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat (3.656 Mio. €), sowie die in Vorjahren erfolgten Kapitalerhöhungen von insgesamt 2.839 Mio. €. Im Berichtsjahr wurden weitere 33 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €) aufgrund von weiteren Rückabwicklungen aus dem Aurelis-Paket zugeführt.

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2011 einen Betrag in Höhe von 18 Mio. € aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des BilMoG im Jahr 2010.

(9) RÜCKSTELLUNGEN

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	296	271
Steuerrückstellungen	9	12
Sonstige Rückstellungen	832	1.047
Insgesamt	1.137	1.330

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 19 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 25 Mio. €).

Weitere 3 Mio. € wurden im Rahmen von Personalübergängen von anderen Konzerngesellschaften übertragen (im Vorjahr: 0 Mio. €).

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 13 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Verpflichtungen im Personalbereich	231	247
Rückzahlungsverpflichtungen	232	334
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	65	75
Unterlassene Instandhaltung	62	64
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	50	48
Prozessrisiken	31	31
Risiken Oberflächenrisse Schienenkopf	27	71
Übrige Risiken	134	177
Insgesamt	832	1.047

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistung, Tantiemen, Altersteilzeit sowie Jubiläumswendungen.

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

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten gebildet.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen bestehende Deckungsvermögen (2 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (5 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (10 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (10 Mio. €) verrechnet.

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

— in T €	31.12.2011
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	2.123
Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	2.020
Saldo	103
- hierfür gebildete passive latente Steuern	-
- frei verfügbare Rücklagen	6.545.996
= abführungsgesperrter Betrag	0

(10) VERBINDLICHKEITEN

— in Mio. €	31.12.2011	DAVON MIT RESTLAUFZEIT			31.12.2010
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Darlehen des Bundes	2.579	380	860	1.339	3.724
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	802	2	400	400	1.040
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	380	367	12	1	417
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	7.664	1.290	3.691	2.683	6.487
Verbindlichkeiten gegenüber Unter- nehmen, mit denen ein Beteiligungs- verhältnis besteht	2	2	-	-	2
Sonstige Ver- bindlichkeiten	173	170	3	0	193
davon aus Steuern	11	11	-	-	14
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	11.600	2.211	4.966	4.423	11.863
davon zinspflichtig	8.050	875	4.091	3.084	7.324

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DBAG in Höhe von 7.544 Mio. € (im Vorjahr: 6.347 Mio. €). Die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG beinhalten insbesondere Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 6.471 Mio. € (im Vorjahr: 6.004 Mio. €), von denen 6.374 Mio. € (im Vorjahr: 5.906 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen kurzfristige Verbindlichkeiten aus Cashpooling von 613 Mio. € (im Vorjahr: 190 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der DB AG in Höhe von 307 Mio. € (im Vorjahr: –) sowie aus einem Ergebnis-

abführungsvertrag mit einer Tochtergesellschaft der DB Netz AG in Höhe von 27 Mio. € (im Vorjahr: –), kurzfristige Zinsverbindlichkeiten von 117 Mio. € (im Vorjahr: 109 Mio. €) und kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von insgesamt 128 Mio. € (im Vorjahr: 184 Mio. €) enthalten.

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

(11) PASSIVER RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 922 Mio. € (im Vorjahr: 754 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (766 Mio. €; im Vorjahr: 595 Mio. €) auf die in den Jahren 1999, 2004 und 2011 geleisteten vorzeitigen Rückzahlungen Zinsloser Darlehen an den Bund. Der Posten wird seit dem Geschäftsjahr 2011 pauschal über zehn Jahre aufgelöst.

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

(12) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Bestellobligo für Investitionen	4.426	4.895
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	383	323
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	350	300
Insgesamt	4.809	5.218

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

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

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	101	81
fällig 1 bis 5 Jahre	159	126
fällig über 5 Jahre	123	116
Insgesamt	383	323

(13) FINANZINSTRUMENTE

Die DB Netz AG setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungsrisiken ein. Die Sicherungsgeschäfte werden grundsätzlich durch die DB AG mit externen Kontrahenten (Banken) abgeschlossen und innerhalb des Konzernverbunds weitergereicht (Spiegelgeschäfte).

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte ergibt sich aus der folgenden Übersicht der Nominalwerte:

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Währungsbezogene Geschäfte		
Devisenforwards	33	-

Abgesichert werden vertraglich vereinbarte zukünftige Zahlungsströme in US-Dollar im Zusammenhang mit dem Erwerb von Sachanlagen.

Die Marktwerte der Finanzderivate entsprechen dem Preis für die Auflösung beziehungsweise Wiederbeschaffung der Geschäfte und stellen sich wie folgt dar:

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Währungsbezogene Geschäfte		
Devisenforwards	4	-

Bei 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 Dollar-Offset-Methode.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**(14) UMSATZERLÖSE**

— in Mio. €	2011	2010
Trassenentgelte	4.145	4.036
Örtliche Infrastruktur	236	233
Sonstige Umsatzerlöse	1	1
Insgesamt	4.382	4.270

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

(15) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

— in Mio. €	2011	2010
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	270	247
davon Verkauf von Material und Energie	111	104
davon sonstige Leistungen Dritte	159	143
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	128	130
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	38	34
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	271	299
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	69	75
davon übrige staatliche Zuschüsse – öffentliche Hand	202	224
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	121	103
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	33	72
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	10	3
Währungskursgewinne	3	1
Übrige Erträge	108	105
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	39	28
davon sonstige übrige Erträge	69	77
Insgesamt	982	994
davon periodenfremd	166	178

(16) MATERIALAUFWAND

— in Mio. €	2011	2010
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	122	145
davon Aufwendungen für Energie	157	153
davon Strom	115	113
davon Stromsteuer	7	7
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	9	8
davon sonstige Energien	26	25
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	18	17
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-53	-25
Aufwendungen für bezogene Leistungen	269	279
davon eingekaufte Leistungen Transport	88	86
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	110	122
davon sonstige bezogene Leistungen	71	71
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	1.211	1.270
Insgesamt	1.602	1.694

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

(17) PERSONALAUFWAND

— in Mio. €	2011	2010
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	1.053	1.009
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	391	395
direkt ausbezahlte Nebenbezüge	30	28
Gesamt	1.474	1.432
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG ¹⁾		
für Arbeitnehmer	230	209
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	85	87
Gesamt	315	296
davon für Altersversorgung	29	16
Insgesamt	1.789	1.728

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

(18) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

— in Mio. €	2011	2010
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	140	127
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	5	4
Gebühren und Beiträge	38	37
Aufwendungen für Versicherungen	4	3
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	10	10
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	27	23
Forschungs- und Entwicklungskosten	14	31
Sonstige bezogene Dienstleistungen	327	309
davon bezogene IT-Leistungen	82	74
davon sonstige Kommunikationsdienste	37	33
davon sonstige Serviceleistungen	208	202
Aufwendungen aus Schadenersatz	8	2
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	13	7
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	119	138
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	-
Sonstige betriebliche Steuern	14	14
Übrige Aufwendungen	141	123
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	62	70
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	58	52
davon Währungskursverluste	4	0
davon sonstige übrige Aufwendungen	17	1
Insgesamt	860	828
davon periodenfremd	91	82

(19) BETEILIGUNGSERGEBNIS

— in Mio. €	2011	2010
Erträge aus Beteiligungen	0	-
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	15	28
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-27	-1
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	-
Insgesamt	-12	27

(20) ZINSERGEBNIS

— in Mio. €	2011	2010
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3	3
davon aus verbundenen Unternehmen	3	2
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	-
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-370	-410
davon an verbundene Unternehmen	-293	-277
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-19	-21
Insgesamt	-367	-407

(21) AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS

Die im Vorjahr ausgewiesenen außerordentlichen Aufwendungen von 76 Mio. € betrafen die Unterschiedsbeträge aus dem aufgrund der erstmaligen Anwendung des BilMoG zum 1. Januar 2010 erfolgten Wechsel der Bewertungsmethode für Altersversorgungsverpflichtungen (70 Mio. €) sowie für sonstige Rückstellungen (6 Mio. €).

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

(22) FINANZMITTELBESTAND

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

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG aus dem Cashpooling in Höhe von 613 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 802 Mio. € nicht einbezogen.

Sonstige Angaben

(23) MITTEILUNG NACH §20 AKTIENGESETZ

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

(24) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Netz AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in den Konzernabschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den dazu nach §315a Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt wird. Entsprechend der Befreiungsregelungen des §291 HGB wurde kein Teilkonzernabschluss erstellt. Der Konzernabschluss der DB AG wird beim elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter www.ebundesanzeiger.de erhältlich.

(25) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf der Seite 47 dargestellt.

(26) BESCHÄFTIGTE

— in VZP	2011		2010	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	24.823	25.074	23.690	23.686
Zugewiesene Beamte	10.327	9.996	10.616	10.334
Zwischensumme	35.150	35.070	34.306	34.020
Auszubildende	1.548	1.937	1.253	1.551
Insgesamt	36.698	37.007	35.559	35.571

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 wird per 31. Dezember 2011 ein Personalanstieg von rund 190 Mitarbeitern (+0,6%) ausgewiesen.

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



BEREITS 30% ALLER STRECKEN SIND LÄRMSANIERT

Ziel des DB-Konzerns ist es, den Schienenverkehrslärm, ausgehend vom Jahr 2000, bis 2020 zu halbieren. Neben dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes (100 Mio. €) stellte der Bund im Rahmen des Konjunkturpakets II für die Jahre 2009 bis 2011 weitere rund 80 Mio. € zur Verfügung. Zwischen 1999 und 2011 errichtete die Deutsche Bahn bereits rund 387 km Schallschutzwände und baute in über 46.400

Wohnungen Schallschutzfenster ein. Von den derzeit etwa 3.400 km Bahnstrecke des Lärmsanierungsprogramms sind rund 30% fertiggestellt.

In Duisburg und Nürnberg führt die Deutsche Bahn derzeit einen Testbetrieb mit zusätzlichen Photovoltaikmodulen auf Lärmschutzwänden durch. Die gewonnene Energie wird in das öffentliche Netz eingespeist.

**(27) MITGLIEDER UND
GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS
UND DES AUFSICHTSRATS**

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr
2011 an:

+++ Oliver Kraft

Vorsitzender des Vorstands,

Bad Homburg

- a) DB Bahnbau Gruppe GmbH¹⁾ (Vorsitz)
- DB Fahrwegdienste GmbH¹⁾ (Vorsitz)
- DB ProjektBau GmbH
- DB RegioNetz Infrastruktur GmbH¹⁾ (Vorsitz)
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
- Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße mbH (DUSS)¹⁾ (Vorsitz)

+++ Dr. Roland Bosch

Ressort Finanzen/Controlling,

Königstein im Taunus

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

+++ Ralph-Peter Hänisch

Ressort Produktion,

Templin

- bis 30. April 2011 -

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

+++ Hansjörg Hess

Ressort Produktion,

Luzern/Schweiz

- seit 1. Juni 2011 -

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

+++ Dr. Jörg Sandvoß

Ressort Vertrieb und Fahrplan,

Darmstadt

- a) DB Systel GmbH

+++ Hans-Otto Umlandt

Ressort Personal,

Österdeichstrich

- a) DB Fahrwegdienste GmbH
- DEVK Pensionsfonds-AG
- b) dbgs GesundheitsService GmbH
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)
- Sparda-Bank Hessen eG (Beirat)

Als Aufsichtsrat waren bestellt:

+++ Dr. Rüdiger Grube

Vorsitzender des Aufsichtsrats,

Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG,

Vorsitzender des Vorstands

der DB Mobility Logistics AG,

Gechingen

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

+++ André Wichmann*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,

Fachbereichsleiter Infrastruktur Eisenbahn- und

Verkehrsgewerkschaft,

Falkensee

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

+++ Heinrich Biesel*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,

Hannover

::: Christian Bormann*

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

- a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

::: Claudia de Andrés-Gayón

Leiterin Personalsteuerung, Konzernarbeitsmarkt der Deutschen Bahn AG, Berlin

::: Dirk Fischer

Mitglied des Deutschen Bundestags, Hamburg

- b) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Beirat) Studio Hamburg Berlin Brandenburg GmbH (Beirat)

::: Dr. Alexander Groß

Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Teltow

- a) Hypo Real Estate Holding AG

::: Michael Harting

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

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

::: Martin Herion*

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Ulm

- a) Sparda-Bank Baden-Württemberg eG

::: Hans-Georg Klecker*

Geschäftsstellenleiter Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Bad Essen

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

::: Dr. Ralph Körfgen

Leiter Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG, Bad Soden

::: Ilona Lange*

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

::: Ingulf Leuschel

Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin der Deutschen Bahn AG, Ahrensburg

::: Dr. Richard Lutz

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

- b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien¹⁾ (Board of Directors)

::: Peter Mießen

Leiter der Abteilung Haushalt (AL II) im Bundesministerium der Finanzen, Glienicke

- a) Euler Hermes Kreditversicherungs-AG

::: Petra Orschekowski*

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

::: Franz Rackl*

Vorsitzender des Betriebsrats der DB Netz AG, Allersberg

- a) Sparda-Bank Nürnberg eG

::: Elmar R Emmert*

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

::: Dr. André Zeug

Vorsitzender des Vorstands der DB Station & Service AG, Berlin

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

::: Rainer Zimmermann*

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

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

¹⁾ Konzerninternes Mandat.

- a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2011 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2011. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2011 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

— in T €	2011	2010
Gesamtbezüge des Vorstands	788	-
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	59	50

Die Gesamtbezüge des Vorstands entfallen auf drei Vorstandsmitglieder, die einen Arbeitsvertrag mit der DB Netz AG haben. Im Vorjahr hatte zum Bilanzstichtag ein Vorstandsmitglied einen Arbeitsvertrag mit der DB Netz AG, für dessen Angabe der Vorstandsbezüge von der Schutzklausel des §286 Abs. 4 HGB Gebrauch gemacht wurde. Die Bezüge der übrigen zwei zum Bilanzstichtag tätigen Vorstandsmitglieder (im Vorjahr: drei Vorstandsmitglieder) werden im Rahmen von Managementverträgen durch die DB AG in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Für diese zwei Vorstandsmitglieder entfallen die Angaben nach §285 Nr. 9 HGB.

(28) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

(29) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag haben sich nicht ereignet.

(30) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Der ansonsten auszuweisende Jahresüberschuss wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Frankfurt am Main, den 8. März 2012

DB Netz AG

Der Vorstand

ANTEILSBESITZLISTE

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Wäh- rung	Eigen- kapital in Tau- send ¹⁾	Betei- ligung in % ²⁾
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	26.259	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.545	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.564	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	EUR	2.895	75,00
EEIG Corridor Rotterdam-Genoa EWIV, Frankfurt am Main ^{3), 4)}	EUR	0	33,33
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{3), 5)}	EUR	1.861	24,53
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover ^{3), 5)}	EUR	315	33,00
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{3), 6)}	EUR	25	49,00
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{3), 6)}	EUR	544	25,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

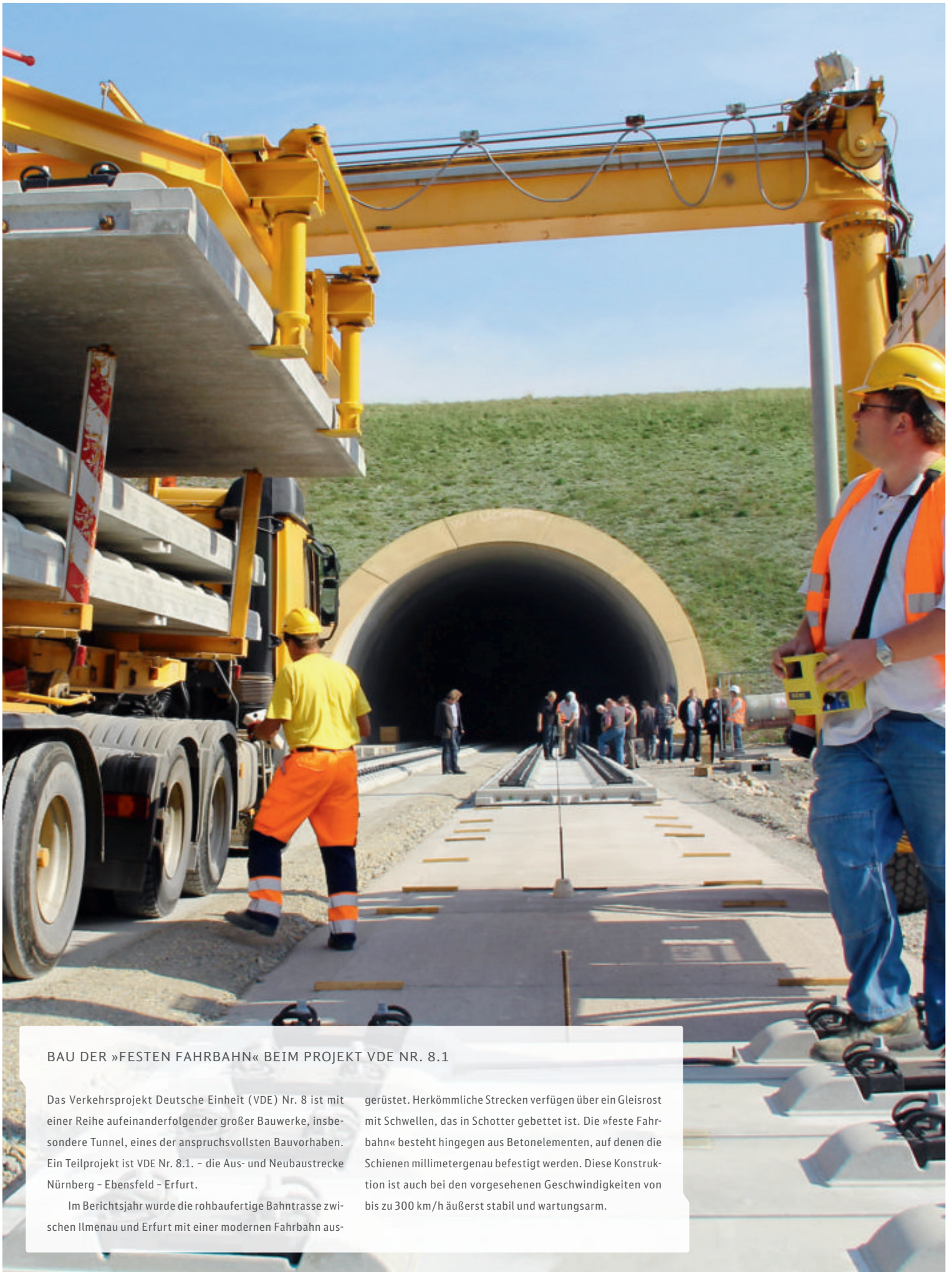
²⁾ Anteile durchgerechnet.

³⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2008.

⁵⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2010.



BAU DER »FESTEN FAHRBAHN« BEIM PROJEKT VDE NR. 8.1

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8 ist mit einer Reihe aufeinanderfolgender großer Bauwerke, insbesondere Tunnel, eines der anspruchsvollsten Bauvorhaben. Ein Teilprojekt ist VDE Nr. 8.1 – die Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Ebensfeld – Erfurt.

Im Berichtsjahr wurde die rohbaufertige Bahntrasse zwischen Ilmenau und Erfurt mit einer modernen Fahrbahn aus-

gerüstet. Herkömmliche Strecken verfügen über ein Gleisrost mit Schwellen, das in Schotter gebettet ist. Die »feste Fahrbahn« besteht hingegen aus Betonelementen, auf denen die Schienen millimetergenau befestigt werden. Diese Konstruktion ist auch bei den vorgesehenen Geschwindigkeiten von bis zu 300 km/h äußerst stabil und wartungsarm.

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu insgesamt zwei Sitzungen zusammen. In den Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Netz AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

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

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



DR. RÜDIGER GRUBE
Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB Netz AG

Arbeitsschwerpunkte

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 6. April 2011 mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2010 befasst. Zudem hat sich der Aufsichtsrat über die Vergütungsstruktur des Konzerns sowie über die mit den Vorstandsmitgliedern vereinbarten persönlichen Ziele informieren lassen.

In seiner Sitzung am 30. November 2011 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2012 befasst und den aktuellen Stand der Budgetplanung 2012, der Mittelfristplanung 2012 bis 2016 sowie der langfristigen strategischen Ziele der DB Netz AG zur Kenntnis genommen. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die Feststellungen zum internen Kontrollsystem (IKS) sowie über die für das Geschäftsfeld relevanten Risiken unterrichten lassen.

Darüber hinaus beschäftigte sich der Aufsichtsrat im Jahr 2011 intensiv mit den durch die Konjunkturpakete I und II des Bundes geförderten Maßnahmen, dem Projekt Stuttgart 21 sowie den Baumaßnahmen auf dem Ost-West-Korridor. Ferner befasste sich der Aufsichtsrat mit der Weiterentwicklung von Lärmschutzmaßnahmen, der Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems, dem Wachstumsprogramm und der eigenwirtschaftlichen Finanzierung von Projekten (sogenannte Netzfonds). Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat unter anderem über die Winterdienstvorbereitungen, die Qualität des Netzes, die Pünktlichkeitsentwicklung im Personen- und Güterverkehr und über die strategische Nachwuchsplanung informieren lassen.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG zum 31. Dezember 2011 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 25. April 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 sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2011 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2011 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

In der Besetzung des Aufsichtsrats haben sich keine Veränderungen ergeben.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 6. April 2011 wurde Herr Hansjörg Hess für den nächstmöglichen Zeitraum, frühestens jedoch zum 1. Mai 2011, für den Zeitraum von drei Jahren zum Vorstandsmitglied für das Ressort Produktion (I.NP) der DB Netz AG bestellt. Herr Hansjörg Hess folgt Herrn Ralph-Peter Hänisch, der sein Vorstandsmandat mit Ablauf des 30. April 2011 niedergelegt hat. Herr Hansjörg Hess hat seine Tätigkeit am 1. Juni 2011 aufgenommen.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2011.

Frankfurt am Main, im April 2012

Für den Aufsichtsrat



Dr. Rüdiger Grube
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG



AUSBAUSTRECKE AUGSBURG – MÜNCHEN FERTIGGESTELLT

Nach mehrjähriger Bauzeit wurde eines der umfangreichsten Bahnbauprojekte der letzten Jahre beendet. Die 62 km lange Strecke zwischen Augsburg und München nimmt im deutschen und europäischen Fernstreckennetz eine besondere Position ein. Sie ist ein wichtiges Verbindungsstück und zählt sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr zu den am dichtesten befahrenen Strecken Deutschlands.

Im Sommer 2011 ging bereits die viergleisige Ausbaustrecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h in Betrieb. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 wurde die Geschwindigkeit auf 230 km/h angehoben.

Die zusätzlichen Gleise ermöglichen eine Trennung der Hochgeschwindigkeitszüge vom Regional- und Güterverkehr.

IMPRESSUM

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

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

REDAKTION DB Mobility Logistics AG | Investor Relations | Telefon: 030.297-64031 | Telefax: 030.297-64036

E-Mail: ir@deutschebahn.com | Internet: www.deutschebahn.com/ir

GESTALTUNG Studio Delhi, Mainz | DTP apu art&publishing, Frankfurt am Main | LITHOGRAFIE Koch Lichtsatz und Scan, Wiesbaden
DRUCK ColorDruck Leimen, Leimen | LEKTORAT AdverTEXT, Düsseldorf | FOTOGRAFIE UND BERATUNG Max Lautenschläger, Berlin
BILDNACHWEIS Frank Kniestedt (Titel, S. 48), Andreas Mann (S. 2), Lothar Mantel (S. 17, 51), Matthias Lüdecke (S. 49)



Gedruckt auf
Circlesilk Premium White
(100 % Recyclingpapier)



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