



Deutsche Bahn
Zwischenbericht
Januar – Juni 2011

Auf einen Blick

Ausgewählte Kennzahlen	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
FINANZKENNZAHLEN [in Mio. €]				
Umsatz	18.876	16.102	+2.774	+17,2
Umsatz vergleichbar	17.280	16.102	+1.178	+7,3
Ergebnis vor Ertragsteuern	665	369	+296	+80,2
Ergebnis (nach Ertragsteuern)	648	392	+256	+65,3
EBITDA bereinigt	2.559	2.197	+362	+16,5
EBIT bereinigt	1.133	846	+287	+33,9
Langfristige Vermögenswerte per 30.06.2011/31.12.2010	43.961	44.530	-569	-1,3
Kurzfristige Vermögenswerte per 30.06.2011/31.12.2010	8.092	7.473	+619	+8,3
Eigenkapital per 30.06.2011/31.12.2010	14.408	14.316	+92	+0,6
Netto-Finanzschulden per 30.06.2011/31.12.2010	17.290	16.939	+351	+2,1
Bilanzsumme per 30.06.2011/31.12.2010	52.053	52.003	+50	+0,1
Capital Employed per 30.06.	31.672	28.738	+2.934	+10,2
ROCE in %	7,2	5,9	-	-
Brutto-Investitionen	2.689	2.502	+187	+7,5
Netto-Investitionen	1.049	865	+184	+21,3
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.075	1.286	-211	-16,4
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
SCHIENENPERSONENVERKEHR ¹⁾				
Reisende in Mio.	972,5	954,1	+18,4	+1,9
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	38.045	38.098	-53	-0,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	331,1	334,0	-2,9	-0,9
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	207,8	203,2	+4,6	+2,3
Verkehrsleistung in Mio. tkm	56.784	52.588	+4.196	+8,0
Auslastung in t pro Zug	516,3	499,6	+16,7	+3,3
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	521,4	508,5	+12,9	+2,5
davon konzernexterne Bahnen	108,3	94,4	+13,9	+14,7
Stationshalte in Mio.	71,7	71,2	+0,5	+0,7
davon konzernexterne Bahnen	12,0	10,9	+1,1	+10,1
BUSVERKEHR ¹⁾				
Reisende in Mio.	408,5	408,7	-0,2	-
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	4.720	4.776	-56	-1,2
Betriebsleistung in Mio. Buskm	323,1	323,2	-0,1	-
SPEDITION UND LOGISTIK ²⁾				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	47.515	39.372	+8.143	+20,7
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	583,2	586,8	-3,6	-0,6
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	837,3	800,1	+37,2	+4,6
WEITERE KENNZAHLEN				
Mitarbeiter per 30.06.2011/31.12.2010	282.612	276.310	+6.302	+2,3
Rating Moody's/Standard & Poor's/Fitch	Aa1/AA/AA	Aa1/AA/AA	-	-

¹⁾ Ohne Arriva.

²⁾ Vorläufige Zahlen.

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir blicken zufrieden auf ein erfolgreiches erstes Halbjahr zurück. Wir waren nicht nur wirtschaftlich erfolgreich, sondern haben auch wichtige Fortschritte gemacht im Bemühen um Kunden und Qualität sowie um ökologische Nachhaltigkeit.

Dank der Erholung auf den Verkehrs-, Transport- und Logistikmärkten ist es uns gelungen, unseren Umsatz im ersten Halbjahr 2011 um 17 Prozent auf 18,9 Milliarden Euro – auf vergleichbarer Basis um 7 Prozent auf 17,3 Milliarden Euro – und das operative Ergebnis um 34 Prozent auf 1,1 Milliarden Euro zu steigern. Besonders dynamisch verlief die Entwicklung bei den Geschäftsfeldern von DB Schenker, die insgesamt ihr bereinigtes EBIT mehr als verdoppeln konnten. Im Schienenpersonenverkehr liegen wir heute wieder über Vorkrisenniveau. Insbesondere DB Bahn Regio hat ein erfolgreiches erstes Halbjahr hinter sich: Im hart umkämpften Regionalverkehrsmarkt konnten wir circa 70 Prozent der vergebenen Zugkilometer für uns verbuchen.



DR. RÜDIGER GRUBE
Vorstandsvorsitzender

Dieser Erfolg kommt nicht von ungefähr. Mit den vier Initiativen, die wir im Jahr 2010 gestartet haben, gelingt es uns sukzessive, unser Kerngeschäft langfristig und grundlegend zu verbessern. So investieren wir im Rahmen unserer Kunden- und Qualitäts- sowie unserer Investitionsinitiative in diesem Jahr unter anderem 6 Milliarden Euro in unsere Infrastruktur. 2011 werden rund 700 Baustellen in 60 Korridoren gebündelt. Dabei werden mehr als 1.600 Weichen, rund 2.300 Kilometer Schienen und 2,5 Millionen Tonnen Schotter erneuert. Ziel dieser umfangreichen Maßnahmen ist es, die Pünktlichkeit und die Reisezeiten zu verbessern. Auch bei der Bahnhofsmodernisierung sind wir in vielen Städten vorangekommen.

Im Rahmen der Technikinitiative haben wir mit der Neuordnung der Verantwortlichkeiten bei Neufahrzeugen einen wichtigen Meilenstein erreicht. Im Mai hat der Bundesverkehrsminister das »Handbuch Eisenbahnfahrzeuge – Leitfaden für Herstellung und Zulassung« vorgestellt, das wir in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium, dem Eisenbahn-Bundesamt und der Bahnindustrie erarbeitet haben. Mit diesem Handbuch gibt es eine neue Rechtsgrundlage für die umfangreichen Fahrzeugbeschaffungen der nächsten Jahre.

Der ICx wird das erste Fahrzeug sein, das wir auf der Grundlage des neuen Handbuchs beschaffen. Im Mai haben wir mit Siemens die Verträge für bis zu 300 Fernverkehrszüge einer neuen Generation unterzeichnet – ein Meilenstein unserer Investitionsinitiative und die größte Fahrzeugbestellung in der Geschichte der Deutschen Bahn. Wir haben daneben auch in Regionalzüge und Güterzüge investiert. Diese Investitionen in Fahrzeuge kommen nicht nur den Kunden zugute, sondern auch der Umwelt: Die neuen Fahrzeuggenerationen sparen bis zu 30 Prozent Energie ein. Neben den CO₂-Emissionen reduzieren wir auch unsere Lärmemissionen. Mit dem Bundesverkehrsministerium haben wir eine Eckpunktevereinbarung zur Umrüstung aller Güterwagen mit einer sogenannten Flüsterbremse unterzeichnet und reduzieren so den Lärm um rund 50 Prozent.

Als Erfolg der Marktinitiative schließlich konnten wir neben den Ausschreibungen im Regionalverkehr einige wichtige neue Großkunden bei Transport und Logistik aus dem Automotive-Sektor gewinnen.

Zu verdanken haben wir die guten Ergebnisse des ersten Halbjahres dem unermüdlichen Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie dem Vertrauen unserer Kunden. Im Namen des gesamten Vorstands der Deutschen Bahn AG bedanke ich mich herzlich dafür.

Herzlichst

Ihr

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Rüdiger Grube', written in a cursive style.

Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

INHALT

AUF EINEN BLICK	U2	NACHTRAGSBERICHT	37
VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN	1	PROGNOSEBERICHT	38
WESENTLICHE EREIGNISSE	2	KONZERNZWISCHENABSCHLUSS (UNGEPRÜFT)	41
KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT (UNGEPRÜFT)	3	KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	41
ÜBERBLICK	3	ÜBERLEITUNG ZUM KONZERN-GESAMTERGEBNIS	41
GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN	5	KONZERN-BILANZ	42
ERTRAGSLAGE	11	KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG	44
ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER	17	KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL	45
FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE	30	SEGMENTINFORMATIONEN NACH	
MITARBEITER	34	GESCHÄFTSSEGMENTEN	46
WEITERE INFORMATIONEN	35	ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNZWISCHENABSCHLUSS	48
RISIKO- UND CHANCENBERICHT	36	KONTAKTINFORMATIONEN	U3
		FINANZTERMINE	U3

Wesentliche Ereignisse

EINIGUNG IN DER TARIFRUNDE UND ÜBER BRANCHENTARIFVERTRAG

In den Tarifverhandlungen haben wir sowohl mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) als auch mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) eine Einigung erzielt. Mit der EVG konnten wir uns zudem zusammen mit den sechs großen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für den Schienenpersonennahverkehr auf einen Branchentarifvertrag einigen, der am 1. Februar 2011 in Kraft getreten ist → Seite 34 f.

BGH-ENTSCHEIDUNG SCHAFFT KLARHEIT FÜR DEUTSCHEN REGIONALVERKEHRSMARKT

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat Anfang Februar 2011 eine Grundsatzentscheidung zu Vergabeverfahren im deutschen Regionalverkehrsmarkt getroffen, indem er festgestellt hat, dass das deutsche Kartellvergaberecht grundsätzlich eine Pflicht zur Ausschreibung vorsehe → Seite 17 f.

DB-KONZERN UNTERSTÜTZT FIFA FRAUEN-WM

Als Nationaler Förderer und Offizieller Mobilitäts- und Logistikdienstleister haben wir die FIFA Frauen-Weltmeisterschaft Deutschland 2011™ unterstützt. Wie schon bei der FIFA WM 2006 waren alle relevanten Bereiche des DB-Konzerns eingebunden und leisteten einen wichtigen Beitrag zum Gelingen dieses Sportereignisses. Dafür haben wir unter anderem die Fans aus aller Welt per Zug oder Bus zuverlässig und komfortabel zu den Spielorten gebracht und die Logistik übernommen.

VERKAUF VON ARRIVA DEUTSCHLAND ABGESCHLOSSEN

Ende Februar 2011 haben wir den Verkauf der Arriva Deutschland-Gruppe an ein durch Ferrovie dello Stato geführtes Konsortium mit dem Finanzinvestor Cube Infrastructure vollzogen und damit die Arriva-Akquisition abgeschlossen.

ZUSCHLAG FÜR KÖLNER DIESELNETZ ERHALTEN

Im ersten Halbjahr 2011 haben wir im Schienenpersonennahverkehr insgesamt 69 % der vergebenen Zugkilometer (Zugkm) für uns entscheiden können. Die größte gewonnene Ausschreibung betraf das Kölner Dieselnetz mit 7,2 Mio. Zugkm pro Jahr mit Betriebsbeginn im Dezember 2013 → Seite 18 f.

INVESTITIONEN IN NEUE LOKOMOTIVEN

Mit Bombardier haben wir im April 2011 einen Rahmenabrufvertrag über die Lieferung von bis zu 200 Dieselstreckenlokomotiven für den Personen- und Güterverkehr bis zum Jahr 2020 unterzeichnet.

GRÜNES LICHT FÜR DEN NEUEN ICX

Einen Milliardenauftrag für den Bau von bis zu 300 neuen Fernverkehrszügen haben wir im Mai 2011 an Siemens vergeben. Aus dem abgeschlossenen Rahmenabrufvertrag, der bis zum Jahr 2030 einen Lieferumfang von bis zu 300 ICx-Zügen umfasst, rufen wir im ersten Schritt 130 Züge ab → Seite 17.

Konzernzwischenlagebericht (ungeprüft)

ÜBERBLICK

- Fortsetzung der Erholung in den Transport- und Logistikmärkten
- Weitere deutliche Zuwächse in Umsatz und Ergebnis
- Ausblick für das Geschäftsjahr 2011 leicht verbessert

Erholung setzt sich weiter fort

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
Reisende Personenverkehr (Schiene und Bus) in Mio. ¹⁾	1.381	1.363	+18	+1,3
Verkehrsleistung Personenverkehr (Schiene) in Mio. Pkm ¹⁾	38.045	38.098	-53	-0,1
Verkehrsleistung Personenverkehr (Bus) in Mio. Pkm ¹⁾	4.720	4.776	-56	-1,2
Verkehrsleistung Güterverkehr in Mio. tkm	56.784	52.588	+4.196	+8,0
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	521,4	508,5	+12,9	+2,5
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend ²⁾	47.515	39.372	+8.143	+20,7
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t ²⁾	583,2	586,8	-3,6	-0,6
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU ²⁾	837,3	800,1	+37,2	+4,6
Umsatz	18.876	16.102	+2.774	+17,2
Umsatz vergleichbar	17.280	16.102	+1.178	+7,3
EBITDA bereinigt	2.559	2.197	+362	+16,5
EBIT bereinigt	1.133	846	+287	+33,9
Ergebnis (nach Ertragsteuern)	648	392	+256	+65,3
ROCE in %	7,2	5,9	-	-
Netto-Finanzschulden per 30.06.2011/31.12.2010	17.290	16.939	+351	+2,1
Brutto-Investitionen	2.689	2.502	+187	+7,5
Netto-Investitionen	1.049	865	+184	+21,3

¹⁾ Ohne Arriva.

²⁾ Vorläufige Zahlen.

Im ersten Halbjahr 2011 konnte der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) in einem anhaltend dynamischen wirtschaftlichen Umfeld erneut teils deutliche Volumenzuwächse erzielen und damit seinen Wachstumskurs fortsetzen. Dies gilt insbesondere für den → *Schienengüterverkehr sowie unsere weltweiten Transport- und Logistikaktivitäten* [1], die weiterhin von der weltweit positiven konjunkturellen Entwicklung profitieren konnten. Dabei ist die Entwicklung in der Luftfracht im ersten Halbjahr 2011 stabil geblieben, nachdem unsere Aktivitäten sich hier im Vorjahr mit hohen Wachstumsraten sehr schnell von der Wirtschafts- und Finanzkrise erholt hatten.

Die → *Leistungsentwicklung unserer Geschäftsfelder im Personenverkehr* [2] war – ohne Berücksichtigung der Aktivitäten von Arriva – insgesamt stabil. Zuwächse waren im Schienenpersonennahverkehr zu verzeichnen, während die Entwicklung im Fernverkehr infolge von besonderen Belastungen im ersten Halbjahr 2011 durch eine intensive Bautätigkeit im Netz, einer

Verunsicherung unserer Kunden durch mögliche Arbeitskampfmaßnahmen und des Wegfalls von Einmaleffekten aus dem ersten Halbjahr 2010 leicht rückläufig war.

Im Bereich der Infrastruktur stieg die → *Trassennachfrage* [3] leicht an, getrieben durch starke Zuwächse im Güterverkehr.

Die Volumenzuwächse im Schienengüterverkehr und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics spiegeln sich auch in einem deutlichen → *Umsatzwachstum* [4] wider.

Wesentliche Auswirkungen auf die Ertragslage resultierten im ersten Halbjahr 2011 zudem aus → *konsolidierungskreisbedingten Veränderungen* [5]. Hier wirkte sich die Ende August 2010 erfolgte Akquisition des britischen Personenverkehrsunternehmens Arriva mit einem Umsatzbeitrag von rund 1,5 Mrd. € ganz maßgeblich aus. Nach dieser Akquisition haben sich zudem Änderungen in der → *Organisationsstruktur* [6] des DB-Konzerns ergeben, die ab dem 1. Januar 2011 wirksam geworden sind.

Die \rightarrow *Ergebnisentwicklung* [1] war im Berichtszeitraum insgesamt positiv. Die Entwicklung des DB-Konzerns war dabei im Berichtszeitraum ebenso wie im ersten Halbjahr 2010 kaum durch \rightarrow *Sondereffekte* [2] beeinflusst. In den bereinigten Ergebnisgrößen und in der \rightarrow *bereinigten Gewinn- und Verlustrechnung* [3] sind die Sondereffekte des Berichtszeitraums und des entsprechenden Vorjahreszeitraums nicht enthalten.

Insbesondere infolge der positiven wirtschaftlichen Entwicklung in den Geschäftsfeldern zeigte sich das \rightarrow *Ergebnis (nach Ertragsteuern)* [4] deutlich verbessert.

Unsere \rightarrow *Wertmanagementkennziffer ROCE* [5] konnte im Berichtszeitraum infolge des deutlich gestiegenen bereinigten EBIT spürbar gesteigert werden.

Die Entwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern war im ersten Halbjahr 2011 insgesamt erfreulich. Eine detaillierte Beschreibung der Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel \rightarrow *Entwicklung der Geschäftsfelder* [6].

Unsere \rightarrow *Kunden- und Qualitätsinitiative* [7] haben wir im ersten Halbjahr 2011 planmäßig weiter vorangetrieben. Auch bei der Markt-, Technik- und Investitionsinitiative konnten wir Erfolge erzielen.

Die \rightarrow *Investitionstätigkeit* [8] wurde im Berichtszeitraum infolge der Investitionsinitiative gesteigert. Im Bereich der Schieneninfrastruktur machten sich auch die zusätzlichen Mittel aus den Konjunkturpaketen bemerkbar.

Die \rightarrow *Netto-Finanzschulden* [9] lagen per 30. Juni 2011 über dem Wert per 31. Dezember 2010. Ursächlich hierfür war die vom DB-Konzern erstmals an den Bund zu zahlende Dividende in Höhe von 500 Mio. €.

Der DB-Konzern verfügte auch im Berichtszeitraum über einen sehr gut funktionierenden \rightarrow *Kapitalmarktzugang* [10] und konnte sich zu guten Konditionen Fremdkapital zur Refinanzierung auslaufender Finanzschulden beschaffen.

Beurteilung der wirtschaftlichen Lage durch die Unternehmensleitung

Auf Basis der Entwicklung im Berichtszeitraum beurteilt der Vorstand der Deutschen Bahn AG (DB AG) die wirtschaftliche Lage des DB-Konzerns weiterhin als positiv.

Der DB-Konzern hatte im Berichtszeitraum sowohl auf vergleichbarer Basis als auch unter Berücksichtigung der Konsolidierungskreisveränderungen Zuwächse in Umsatz, operativem Ergebnis und ROCE zu verzeichnen.

Vor dem Hintergrund der positiven Entwicklung im ersten Halbjahr 2011 erwarten wir für das Geschäftsjahr 2011 eine Umsatzsteigerung in einer Größenordnung von 4 Mrd. € auf deutlich über 38 Mrd. €. Das Umsatzwachstum wird von organischem Wachstum und der Arriva-Akquisition getragen. Dies dürfte sich auch in einer spürbaren Ergebnisverbesserung (EBIT bereinigt) auf deutlich über 2,0 Mrd. € niederschlagen. Damit liegen unsere Erwartungen nun etwas besser als im Geschäftsbericht 2010 dargestellt.

Bezogen auf den ROCE, die Brutto-Investitionen und die Netto-Finanzschulden können wir die im Geschäftsbericht 2010 auf Seite 135 kommunizierten Prognosen bestätigen.

[1] \rightarrow Seite 13 ff.

[2] \rightarrow Seite 14

[3] \rightarrow Seite 13 f.

[4] \rightarrow Seite 14

[5] \rightarrow Seite 16

[6] \rightarrow Seite 17 ff.

[7] \rightarrow Seite 35

[8] \rightarrow Seite 32

[9] \rightarrow Seite 31 f.

[10] \rightarrow Seite 30

GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

- ↳ **Wirtschaftliches Umfeld anhaltend positiv**
- ↳ **Gedämpfte Entwicklung im Schienenpersonenverkehr**
- ↳ **Starkes Wachstum im Schienengüter- und im Landverkehr**

Veränderungen in Vorstand und Aufsichtsrat

Im Berichtszeitraum haben sich weder im Vorstand noch im Aufsichtsrat der DB AG Veränderungen ergeben.

Wirtschaftliches Umfeld

BEURTEILUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN UMFELDS DURCH DEN VORSTAND

Die anhaltende Erholung der Weltwirtschaft im ersten Halbjahr 2011 sorgte für Wachstumsimpulse in unseren Kernmärkten und wirkte sich damit auch positiv auf unsere wirtschaftliche Entwicklung aus.

Der Berichtszeitraum war auch geprägt von steigenden Rohstoffpreisen und der Staatsschuldenkrise, die sich zum Ende des Berichtszeitraums und auch im Juli 2011 weiter zuspitzte.

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten im Personenverkehr ist in hohem Maße abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Diese wurde im ersten Halbjahr 2011 unterstützt durch eine positive Arbeitsmarktentwicklung und steigende Einkommen. Unser deutscher Schienenpersonenverkehr blieb in diesem Umfeld auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2010.

Nach der Übernahme von Arriva hat auch der europäische Personenverkehrsmarkt an Bedeutung für uns gewonnen. Auch dieser Markt wird auf der Nachfrageseite wesentlich von staatlich finanzierten Bestellerorganisationen geprägt. Durch die angespannte Situation der öffentlichen Haushalte einiger EU-Länder sind die Bestellerorganisationen gezwungen, Einsparpotenziale zu realisieren, was sich entsprechend dämpfend auf die Nachfrage auswirkt.

Im Schienengüterverkehr führte die starke wirtschaftliche Entwicklung in allen wichtigen Regionen, insbesondere aber in Deutschland, zu einer weiteren spürbaren Verbesserung unserer Ergebnisse.

Auch unsere weltweiten Transport- und Logistikaktivitäten konnten von einem anhaltend positiven wirtschaftlichen Umfeld profitieren.

ANHALTEND POSITIVE UMFELDENTWICKLUNG

Der globale Aufschwung hat sich im Berichtszeitraum fortgesetzt. Die Weltwirtschaft stieg nach ersten Schätzungen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum mit gut 3 % leicht abgeschwächt an.

Die Zunahme wurde erneut von der Expansion in den Entwicklungs- und Schwellenländern getragen. Insgesamt ließ dort die Dynamik kaum nach. In China nahm die Produktion trotz der strafferen Geldpolitik, verringerter Kreditexpansion und hoher Inflation annähernd ungebremst zu. Im restlichen asiatischen Raum blieb die Konjunktur unverändert kräftig. In den meisten Industrieländern zeigte sich die konjunkturelle Dynamik dagegen weniger stark ausgeprägt. In den USA hat sich das Wachstumstempo der Produktion abgeschwächt. Die Bauinvestitionen entwickelten sich erneut verhalten. Der private Konsum wurde durch steigende Energiepreise und die anhaltend hohe Arbeitslosigkeit belastet, blieb aber kräftig. In Japan ging die gesamtwirtschaftliche Produktion infolge des Erdbebens zurück.

Die europäische Wirtschaft hat im Berichtszeitraum an Fahrt gewonnen. Dies gilt insbesondere für Westeuropa. Im Euro-Raum expandierte die Wirtschaft zu Jahresbeginn mit dem höchsten Zuwachs seit Beginn der Wirtschafts- und Finanzkrise im Jahr 2008. Dabei blieb die Entwicklung der einzelnen Staaten ausgesprochen uneinheitlich. Die Produktion legte besonders stark in Deutschland zu und expandierte unter anderem in Frankreich kräftig. Während in Italien und Spanien noch ein schwaches Wachstum zu verzeichnen war, ging die Produktion in Griechenland und Portugal zurück. In den Euro-Staaten mit einer besonders hohen Staatsverschuldung wird die Inlandsnachfrage von den Maßnahmen zur Konsolidierung der Staatsfinanzen erheblich gedämpft. Auch in den übrigen Ländern der Europäischen Union hat sich die Konjunktur uneinheitlich entwickelt. Während sich der kräftige Aufschwung in Schweden fortgesetzt hat und in den meisten mittel- und osteuropäischen Ländern das BIP deutlich zulegen konnte, blieb die konjunkturelle Erholung in Großbritannien ohne Dynamik. Die inländische Nachfrage entwickelte sich infolge der anhaltend schlechten Arbeitsmarktlage, sinkender Realeinkommen der Haushalte und der Sparpolitik des Staates äußerst schwach. Im osteuropäischen Raum lag das BIP-Wachstum auch weiterhin über dem EU-Durchschnitt.

Die konjunkturelle Erholung der deutschen Wirtschaft hat sich zu Jahresbeginn kräftig fortgesetzt. Im ersten Quartal stieg das BIP preis-, saison- und kalenderbereinigt um 1,5 % gegenüber dem Vorquartal an. Damit wurde das Vorkrisenniveau von Anfang 2008 wieder überschritten. Im Vorjahresvergleich legte die Wirtschaftsleistung mit einem Anstieg von 5,2 % (kalenderbereinigt: + 4,9 %) so stark zu wie noch nie seit der deutschen Wiederver-

einigung. Die Wachstumsimpulse kamen in erster Linie von der Binnenwirtschaft. Es wurde sowohl mehr investiert als auch mehr konsumiert. Beim Außenhandel wurden zweistellige Zuwachsraten erzielt; der Exportüberschuss lieferte einen Wachstumsbeitrag zum BIP von 1,6 Prozentpunkten.

Vom personenverkehrsrelevanten Umfeld in Deutschland gingen für den Schienenverkehr positive Impulse aus. Der Arbeitsmarkt profitierte vom kräftigen Aufschwung der deutschen Wirtschaft. Die Erwerbstätigenzahl lag durchschnittlich um fast 1,5% über dem entsprechenden Vorjahresniveau. Die verfügbaren Einkommen legten nominal deutlich zu. Aufgrund der höheren Inflation sind sie real um knapp 1% gestiegen. Die privaten Konsumausgaben wurden ausgeweitet, unter anderem infolge stark gestiegener Pkw-Käufe. Infolge des starken Anstiegs der Rohölpreise verteuerten sich die Preise für Kraftstoffe erneut kräftig.

Das relevante Umfeld für den Güterverkehr in Deutschland hat sich im ersten Halbjahr 2011 anhaltend gut entwickelt. Es waren starke positive Effekte auf die Transportnachfrage zu verzeichnen. Insbesondere die dynamische Entwicklung im Außenhandel wirkte unterstützend. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe stieg spürbar. Vor allem die stark exportabhängigen Branchen verzeichneten hohe und teilweise zweistellige Zuwachsraten. Die Stahlproduktion zog infolge der gesteigerten Nachfrage der Abnehmerbranchen, und hier vor allem aus dem Automobil- und Maschinenbau, weiter an. Die Bautätigkeit wurde gegenüber dem schwachen Vorjahresniveau deutlich ausgeweitet.

EURO LEGT GEGENÜBER DEM US-DOLLAR ZU

Im Laufe des ersten Halbjahres 2011 zeichnete sich eine unterschiedliche Konjunkturentwicklung beiderseits des Atlantiks ab. Während sich die Realwirtschaft in Europa mit Deutschland als Konjunkturlokomotive zusehends von den Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise erholen konnte, blieb die wirtschaftliche Entwicklung der USA aufgrund der weiterhin hohen Arbeitslosigkeit gedämpft. Infolge dieser unterschiedlichen Entwicklungen spielten die geldpolitischen Impulse der Notenbanken eine wesentliche Rolle in der Entwicklung des Wechselkurses von Euro zum US-Dollar (USD). Während die Europäische Zentralbank (EZB) bereits mit Zinserhöhungen versuchte, der über dem Zielwert liegenden Inflation entgegenzuwirken, setzte die US-Notenbank die geldpolitische Lockerung fort. Entsprechend konnte der Euro von einem Kursniveau um 1,34 USD zu Jahresbeginn 2011 bis zur Jahresmitte 2011 auf fast 1,45 USD zulegen. Zu Jahresbeginn 2010 lag der Kurs bei 1,44 USD und ging dann infolge der zunehmenden Unsicherheiten bis zur Jahresmitte 2010 auf 1,22 USD zurück.

RENTENMÄRKTE WEITERHIN IM ZEICHEN

DER STAATSSCHULDENKRISE

Die positive Entwicklung der deutschen Konjunktur führte im Berichtszeitraum zu einer erhöhten Risikofreudigkeit der Investoren. Aufgrund der erhöhten Inflationserwartungen sowie der Leitzinserhöhungen der EZB stieg die Markttrendite für zehnjährige Bundesanleihen von knapp 3% zu Jahresbeginn 2011 bis auf 3,5% im April 2011. Infolge der weiteren Verschärfung der wirtschaftlichen Situation in Euro-Staaten mit einer hohen Staatsverschuldung stieg im Verlauf des Berichtszeitraums unter Anleiheinvestoren die Risikoaversion bei Staatsanleihen wieder. Die Kurse der als sicher angesehenen Bundesanleihen stiegen daher bis Ende Juni 2011 wieder an. Dementsprechend fiel die Rendite der zehnjährigen Bundesanleihen auf knapp 3%, nachdem bereits im ersten Halbjahr 2010 Rettungspakete unter Beteiligung der EU und des Internationalen Währungsfonds für zahlungsschwache Staaten die Märkte nicht beruhigen konnten. Im Zusammenhang mit der Staatsschuldenkrise haben die Emissionen von supranationalen Schuldnern, allen voran die Europäische Union mit ihren diversen Stabilitätsfonds, an Bedeutung gewonnen.

Das Emissionsvolumen von Unternehmensanleihen im Euro-Raum blieb im ersten Halbjahr 2011 auf einem relativ niedrigen Niveau in Höhe von rund 80 Mrd. €. Viele Unternehmen verfügten über ausreichend Liquidität und haben sich daher mit Emissionen zurückgehalten. Gegenläufig ging die gestiegene Risikofreude von Investoren mit einer erhöhten Emissionstätigkeit von Unternehmen mit schwächerer Bonität einher. Im ersten Halbjahr 2010 mussten derartige Unternehmen noch deutlich höhere Risikoprämien bei Emissionen zahlen.

Politisches Umfeld

REGULATORISCHES UMFELD FÜR DEN SCHIENENVERKEHR IN DEUTSCHLAND

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

REGULIERUNG VON NUTZUNGSENTGELTEN FÜR BAHNSTROMFERNLEITUNGEN

Am 9. November 2010 hat der Bundesgerichtshof letztinstanzlich entschieden, dass die Nutzungsentgelte für Bahnstromfernleitungen nach dem Energiewirtschaftsrecht zu regulieren sind. Damit unterliegen sie einer Genehmigungspflicht durch die

BNetzA. Zur Erfüllung der Vorgaben des Regulierungsregimes ist es für die DB Energie GmbH zudem erforderlich, sich auf umfassende Meldeverfahren einzustellen, die das Energiewirtschaftsrecht verlangt. Am 1. April 2011 reichte die DB Energie GmbH fristgerecht ihre Anträge für die Netznutzungsentgelte – rückwirkend ab Oktober 2005 – bei der Behörde zur Prüfung ein. Eine Entscheidung über die Genehmigung der Entgelte ergeht voraussichtlich im Herbst 2011. Davon wird abhängen, ob und in welchem Maße sich die Preise für den Bezug von Bahnstrom insgesamt ändern werden.

ENERGIEANBIETER ERHALTEN ZUGANG ZU BAHNHOFSSSTROMNETZEN

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

NEUES STATIONSPREISSYSTEM AB DEM JAHR 2011

Die DB Station&Service AG hat zum 1. Januar 2011 ein neues Stationspreissystem eingeführt. Die BNetzA hatte zuvor in einem Bescheid zum bisherigen System Anforderungen an aus ihrer Sicht rechtskonforme Stationspreise formuliert. Ungeachtet des erfolgreichen Vorgehens gegen diesen Bescheid im Eilverfahren wurden diese Forderungen im neuen Preissystem berücksichtigt, sodass die BNetzA der Einführung der Preise nicht widersprochen hat. Bezüglich einzelner Elemente, vor allem des Zuglängenfaktors, wurden allerdings zusätzliche Erläuterungen und gegebenenfalls Anpassungen verlangt, die im Laufe des Jahres 2011 zu liefern sind. Die BNetzA und die DB Station&Service AG befinden sich hierzu in Gesprächen. Es ist nicht auszuschließen, dass weitere Anpassungen am Preissystem vorzunehmen sind.

GESAMTHAFTE ÜBERPRÜFUNG DES TRASSENPREISSYSTEMS

Mit einem Auskunftsersuchen leitete die BNetzA am 8. Juni 2011 die bereits im diesjährigen Vorhabenplan der Behörde angekündigte gesamthafte Überprüfung des Trassenpreissystems (TPS) ein. Der eingegangene Fragenkatalog wurde fristgemäß beantwortet. Das erst am Anfang stehende Verfahren hat eine übergeordnete Bedeutung, da die Gesamtstruktur des TPS Untersuchungsgegenstand sein soll.

ENTSCHEIDUNG ZUM AUSLASTUNGSFAKTOR

Der Auslastungsfaktor ist ein Bestandteil des TPS und dient der Steuerung von Engpässen. Am 4. Februar 2011 versendete die BNetzA ein Auskunftsersuchen zu diesem Preiselement. Hierzu nahm die DB Netz AG fristgerecht Stellung und zeigte die hohe Bedeutung von kapazitätsorientierten Steuerungsfaktoren in Preissystemen auf. Die Behörde hat Anfang Juli 2011 eine *Entscheidung zur Zulässigkeit des Auslastungsfaktors* [1] getroffen.

WEITERENTWICKLUNG DES RELEVANTEN RECHTSRAHMENS NEUFASSUNG DES ERSTEN EISENBAHNPAKETS

Die EU-Kommission hat am 17. September 2010 einen Vorschlag für die *Neufassung* (»Recast«) [2] des ersten europäischen Eisenbahnpakets vorgelegt. Derzeit läuft das Gesetzgebungsverfahren in Rat und Europäischem Parlament (erste Lesung). Der Rat hat am 16. Juni 2011 eine allgemeine Ausrichtung zum Recast beschlossen. Das Europäische Parlament wird voraussichtlich im Herbst 2011 entscheiden. Mit einer Verabschiedung der Richtlinie ist im ersten Halbjahr 2012 zu rechnen. Aus unserer Sicht ist der Recast grundsätzlich zu begrüßen, da er zur Schaffung einheitlicher europäischer Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr beiträgt. Es ist allerdings darauf zu achten, dass keine unverhältnismäßigen Eingriffe in die unternehmerische Unabhängigkeit der Eisenbahnunternehmen und die Haushaltshoheit der Mitgliedsstaaten erfolgen.

VERORDNUNG FÜR EIN EUROPÄISCHES SCHIENENGÜTERVERKEHRSNETZ

Die Verordnung EU Nr. 913/2010 zur *Errichtung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr* [2] ist seit dem 9. November 2010 in Kraft. Zur Umsetzung der Verordnung wird die EU-Kommission im Juli 2011 ein Handbuch veröffentlichen. Diese sogenannten Guidelines beinhalten keine rechtlich verbindliche Auslegung der Verordnung. Vielmehr soll den an einem Korridor beteiligten Infrastrukturbetreibern durch Prozessbeschreibungen und Handlungsanleitungen Hilfestellung gegeben werden, wie einzelne Regelungen der Verordnung in der Praxis zu verstehen sind. Das Handbuch soll alle Aspekte der Verordnung wie Governance, Reservierung von Kapazitäten, Konstruktion von Katalogtrassen und Disposition umfassen. In diesem Zusammenhang ist entscheidend, dass die Infrastrukturbetreiber den notwendigen unternehmerischen Entscheidungsspielraum behalten können, um geeignete Lösungen zu entwickeln, die den jeweiligen regionalen, nationalen und spezifischen Umständen in ihrem Netz Rechnung tragen. Nur durch ausreichende Flexibilität kann eine optimale Auslastung der

[1] → Seite 37

[2] → Geschäftsbericht 2010 Seite 65

Netzkapazitäten gewährleistet werden, die sowohl den Bedürfnissen des Güterverkehrs Rechnung trägt als auch ein attraktives Nah- und Fernverkehrsangebot im Personenverkehr sicherstellt.

VERKEHRSPOLITISCHE STRATEGIE DER EU-KOMMISSION BIS 2020

Die EU-Kommission hat am 28. März 2011 das neue »Weißbuch für einen wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssektor« mit den Zielen und Arbeitsschwerpunkten bis 2020 veröffentlicht, aus dem in der Folge konkrete (Gesetzgebungs-)Maßnahmen abgeleitet werden sollen.

Ziel ist es unter anderem, den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum durch die Beseitigung technischer, administrativer und rechtlicher Hindernisse beim Marktzugang zu vollenden. Des Weiteren soll die Rolle der Europäischen Eisenbahngentur (ERA) erweitert werden, um die nach wie vor hohen Hürden für den Markteintritt durch Sicherheitsanforderungen und mangelnde Interoperabilität abzubauen. Durch den Fokus auf nachhaltiger Mobilität und ambitionierten Klimaschutzzielen sollen umweltverträgliche Alternativen zur Straße gestärkt, die Effizienzvorteile der Schiene besser entfaltet und so die Verkehrsverlagerung auf die Schiene unterstützt werden. Das konkrete Ziel, bis zum Jahr 2030 rund 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern, ist zu begrüßen – bis zum Jahr 2050 wird eine Steigerung der Verlagerung auf über 50 % angestrebt. Im Personenverkehr soll der Großteil der Fahrten über mittlere Entfernungen auf die Schiene entfallen. Dem dafür notwendigen bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur und der gezielten Beseitigung von Engpässen wird hohe Priorität eingeräumt. Zur Finanzierung will die Kommission Gelder aus internationalen, EU- sowie nationalen und privaten Quellen mobilisieren. Auch sollen den Schienenverkehr benachteiligende Wettbewerbsverzerrungen, etwa die Steuerbefreiung für Flugbenzin, abgebaut und die Verkehrsträger besser miteinander verknüpft werden.

Entwicklungen auf den relevanten Märkten

Die nachstehenden Marktentwicklungen und -daten beruhen, abgesehen von den Leistungsdaten der Gesellschaften des DB-Konzerns, überwiegend auf vorläufigen Daten sowie eigenen Einschätzungen und Berechnungen.

PERSONENVERKEHR

DEUTSCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Der kräftige Konjunkturaufschwung in Deutschland, einhergehend mit einer positiven Arbeitsmarkt- und Einkommensentwicklung, hat auch die Nachfrage im deutschen Personenverkehrsmarkt belebt. Mit Blick auf die einzelnen Verkehrsträger wurde die Entwicklung aber auch stark geprägt von dem Wegfall von

Einmaleffekten aus dem ersten Halbjahr 2010 (strenge winterliche Witterung, Aschewolken und Pilotenstreik) mit entsprechenden positiven Effekten auf den motorisierten Individual- und den Luftverkehr sowie gegenläufig negativen auf den Schienenverkehr. Zusätzliche Belastungen im ersten Halbjahr 2011 resultierten für den Schienenverkehr aus Arbeitskämpfmaßnahmen und einer erhöhten Bautätigkeit im Netz. Die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr in Deutschland stagnierte daher im Berichtszeitraum.

Bei den konzernexternen Bahnen wurde der Anstieg infolge weiterer Ausschreibungsgewinne durch die zahlreichen Streiktage spürbar gedämpft.

Trotz einer gestiegenen Reisendenzahl blieb die Verkehrsleistung bei unseren Gesellschaften leicht hinter dem Niveau des ersten Halbjahres 2010 zurück. Dabei verlief die Entwicklung im Regional- und Fernverkehr sehr unterschiedlich. Während im Regionalverkehr nach einem schwachen Vorjahresstart ein Leistungsanstieg zu verzeichnen war, ging die Nachfrage beim Fernverkehr zurück. Sorgen im ersten Halbjahr 2010 die Einschränkungen bei den intermodalen Wettbewerbern durch den starken Winter und Ausfälle durch den Pilotenstreik sowie die Vulkanaschewolken für Verkehrsverlagerungen auf die Schiene, reichten die verbesserten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Zugewinne aus Preis- und Angebotsmaßnahmen nicht aus, den Wegfall dieser Einmaleffekte zu kompensieren. Dämpfend wirkten sich darüber hinaus auch die Folgen der Aussetzung der Wehrpflicht aus.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr blieb die Nachfrage wie bereits in den vorangegangenen Jahren hinter dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums zurück. Während die Entwicklung im Linienverkehr weiter durch die rückläufigen Schülerzahlen belastet wird, ist für den Gelegenheitsverkehr infolge der verbesserten Einkommenssituation und des weiter anziehenden Privatkonsums von einem gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum gebremsten Rückgang auszugehen.

Der motorisierte Individualverkehr stieg im Berichtszeitraum nach einem starken Wachstum zu Beginn des Jahres moderat an. Hierbei standen den positiveren Impulsen aus der Konjunktur und den wieder kräftig gestiegenen Pkw-Neuzulassungen die mit rund 11 % erneut zweistellig gestiegenen Kraftstoffpreise gegenüber, wobei sich der Preis für Dieselkraftstoff überdurchschnittlich verteuerte.

Die Verkehrsleistung des innerdeutschen Luftverkehrs hat nach dem Rückgang im ersten Halbjahr 2010 infolge des strengen Winters, des Pilotenstreiks und vor allem der Vulkanaschewolken im Berichtszeitraum wieder stark zugenommen. Durch die positiven Basiseffekte und die verbesserten konjunkturellen Rahmenbedingungen konnte die dämpfende Wirkung der im Januar 2011 eingeführten Luftverkehrsabgabe insgesamt deutlich überkompensiert werden.

EUROPÄISCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Nach einer bereits verhaltenen Entwicklung im Vorjahr wurde die konjunkturelle Erholung auch im ersten Halbjahr 2011 auf den Personenverkehrsmärkten in Europa nur langsam spürbar. Trotz regionaler Unterschiede ist insgesamt aber ein positiver Trend festzustellen. Mit Blick auf die Arbeitsmärkte konnten von den 27 Mitgliedsstaaten der EU bereits 19 Staaten einen Rückgang der Arbeitslosenquote verzeichnen. In Summe blieb die Nachfrage auf dem gesamten europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkt im Berichtszeitraum in etwa auf dem Vorjahresniveau.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Liberalisierung, der steigenden Wettbewerbsintensität sowie des steigenden Kostendrucks der Bestellerorganisationen schreitet auch die Konsolidierung auf den europäischen Personenverkehrsmärkten voran. Die Liberalisierung der Schienenpersonenverkehrsmärkte in Europa wurde im kürzlich veröffentlichten → *Liberalisierungsindex (LIB) Bahn 2011* [1] verdeutlicht.

Gekennzeichnet war der europäische Schienenpersonenverkehrsmarkt auch weiterhin von der insgesamt angespannten Situation der öffentlichen Haushalte, sodass die Bestellerorganisationen gezwungen sind, umfassende Einsparpotenziale zu realisieren. Dies gilt insbesondere für einige südeuropäische Staaten, in denen Beihilfen für den öffentlichen Personenverkehr weiter gekürzt werden. Insbesondere auf der Iberischen Halbinsel blieben die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen schwierig. Wegen geringer Nachfrage werden nun teilweise Hochgeschwindigkeitsverbindungen in Spanien gestrichen. Dennoch konnte die Renfe in Spanien, ebenso wie die FS in Italien, die SNCF in Frankreich, die CD in der Tschechischen Republik und die PKP in Polen, einen moderaten Leistungsanstieg verzeichnen. Trotz der schwachen konjunkturellen Erholung in Großbritannien konnten die in der Association of Train Operating Companies (ATOC) organisierten Eisenbahnen ihre Leistung steigern. Dies ist vor allem auf positive Basiseffekte nach der relativ schwachen Entwicklung im ersten Halbjahr 2010 zurückzuführen. Einen Leistungsrückgang verzeichneten hingegen zum Beispiel die DSB in Dänemark sowie die Staatsbahnen in Finnland, Portugal, Rumänien und Slowenien.

GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Die kräftigen positiven Impulse für den deutschen Güterverkehrsmarkt aus dem wirtschaftlichen Umfeld wurden vor allem im ersten Quartal 2011 durch positive Basiseffekte nach dem witterungsbedingt schwachen Jahresstart verstärkt. Der vergleichsweise milde Winter zu Jahresbeginn 2011 führte vor allem in der Baubranche zu hohen Wachstumsraten und entsprechend zu einer kräftigen Transportnachfrage. Die große

Bedeutung des Bausektors für den Straßengüterverkehr trug entsprechend zu einem überdurchschnittlichen Anstieg der Lkw-Leistung bei. Aber auch die Güterbahnen konnten erneut stärker als der Gesamtmarkt wachsen. Eine schwache Entwicklung zeigte sich hingegen infolge der wochenlangen Rheinspernung in der Binnenschifffahrt nach einem Tankerunfall.

Gekennzeichnet bleibt der Markt von einer hohen inter- und intramodalen Wettbewerbsintensität sowie einer den teils starken Kostensteigerungen nicht folgen könnenden Preisentwicklung. Darüber hinaus gewinnen aufgrund der starken Nachfrage wieder zunehmend Kapazitätsengpässe an Bedeutung.

Nachdem die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland im ersten Halbjahr 2010 bereits um fast 14% zugelegt hat, stieg sie im ersten Halbjahr 2011 erneut stark an. Getragen wurde das Wachstum vor allem vom Montanbereich und von der dynamischen Entwicklung des Kombinierten Verkehrs (KV). Der KV profitierte von dem kräftigen Außenhandel und der wieder erstarkten Binnennachfrage. Aber auch aus den Zuwächsen in der Chemie- beziehungsweise Autoindustrie kamen kräftige Impulse für die Transportnachfrage. Die konzernexternen Bahnen konnten nach einem verhaltenen Jahresstart und vor allem infolge von Verkehrsverlagerungen überdurchschnittlich stark wachsen. Auch die Verkehrsleistung unserer Gesellschaften lag mit knapp 6,5% deutlich über dem entsprechenden Vorjahreswert.

Nach der im Verkehrsträgervergleich eher moderaten Erholung im Vorjahr hat sich der Lkw-Verkehr deutlich positiv entwickelt. Starke Impulse kamen hierbei außer aus der bedeutenden Baubranche unter anderem auch aus den Bereichen Montan, Automotive und Maschinenbau. Mit Blick auf die Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr konnte im Ausland die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge im Berichtszeitraum erneut deutlich stärker wachsen als bei ihren deutschen Wettbewerbern. Das gilt insbesondere für die Lkw aus Osteuropa. Die Wettbewerbsintensität ist trotz der zunehmend zu verzeichnenden Kapazitätsengpässe weiter hoch. In Verbindung mit den kräftigen Kostensteigerungen – vor allem bei den Dieselpreisen, die noch stärker als im ersten Halbjahr 2010 zugelegt haben – stehen die Transporteure weiterhin unter einem enormen Kostendruck.

Nach einer dynamischen Erholung brach die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt Anfang 2011 vor allem infolge der wochenlangen Rheinspernung ein. Danach hat sich die Situation zwar aufgrund der positiven Konjunkturimpulse verbessert, dem gegenüber standen jedoch dämpfende Effekte infolge des sehr trockenen Frühjahrs. Durch Niedrigwasserstände kam es erneut zu spürbaren Einschränkungen. Entsprechend blieb die Leistungsentwicklung deutlich hinter den starken Zuwächsen der Straße beziehungsweise der Schiene zurück.

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

Nach ersten Erkenntnissen hat sich das dynamische Wachstum im europäischen Schienengüterverkehr im ersten Halbjahr 2011 fortgesetzt. Die Verkehrsleistung dürfte bei anhaltenden regionalen Unterschieden erneut stark zugelegt haben.

Nachdem die Verkehrsleistung der Güterbahnen in Polen im ersten Halbjahr 2010 um fast 20 % angestiegen war, zeigte sich auch im ersten Halbjahr 2011 ein Zuwachs in vergleichbarer Größenordnung. Dies resultierte vor allem aus der überdurchschnittlich starken Entwicklung der Binnentransporte. Während die Ausfuhrverkehre deutlich zurückgingen, legten die Einfuhr- und die Transitverkehre spürbar zu. Neben kräftigen Konjunkturergebnissen dürften sich auch Basiseffekte nach den schweren Auswirkungen des Hochwassers im Vorjahr gezeigt haben. Die staatliche PKP Cargo konnte im ersten Halbjahr 2011 voraussichtlich um etwa 20 % wachsen. DB Schenker Rail Polska legte infolge einer Fokussierung auf profitable Verkehre moderat zu.

In Frankreich zeigte die Verkehrsleistung – nach einem Rückgang um mehr als 20 % im Jahr 2009 und um 6 % im Jahr 2010 – im ersten Halbjahr 2011 Anzeichen einer Erholung. Hierbei wurde der positive gesamtwirtschaftliche Trend durch das Ausbleiben von Streiks verstärkt. Während unsere Euro Cargo Rail ihre Verkehrsleistung weiter kräftig steigern konnte, war die Entwicklung der staatlichen Fret SNCF spürbar durch die Reduzierung des Einzelwagenangebots geprägt.

Nach derzeitigen Erkenntnissen war die Entwicklung in Großbritannien im ersten Halbjahr 2011 durch eine starke Erholung des Gesamtmarkts gekennzeichnet. Getragen wurde diese Entwicklung vor allem von den Kohleverkehren, die wieder das stärkste Volumen auswies, nachdem Ende des Jahres 2009 der Bereich »Domestic Intermodal« die bis dahin historisch dominierenden Kohletransporte übertroffen hatte. Die Verkehrsleistung der DB Schenker Rail (UK) entwickelte sich analog zum Markttrend.

EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Die Situation im europäischen Landverkehr hat sich im ersten Halbjahr 2011 weiter verbessert. Das Wachstumstempo hat zwar vor dem Hintergrund der ausklingenden Nachholeffekte nach der Wirtschaftskrise leicht abgenommen, blieb aber auf einem hohen Niveau.

Aufgrund der starken Nachfrage ist im Markt weiterhin ein Überschuss an Ladungsangeboten (Fracht) zu beobachten, wodurch es nach wie vor zu Kapazitätsengpässen kommt. Die daraus resultierenden höheren Kosten für die Laderaumbeschaffung und die erneut stark gestiegenen Dieselpreise führten zu einer spürbaren Zunahme der Transportkosten. Der Großteil der

Anbieter hat daher Preiserhöhungen durchgeführt. Durch den anhaltend hohen Wettbewerbsdruck ist der Spielraum für entsprechende Erhöhungen jedoch weiterhin eingeschränkt.

LUFTFRACHT

Nach der starken Erholung im Vorjahr hat sich das Marktwachstum im ersten Halbjahr 2011 mit etwa 2,5 % spürbar verlangsamt. Dabei entwickelten sich die Regionen sehr unterschiedlich. Im Raum Asien/Pazifik und in Afrika lag das Frachtaufkommen bislang sogar unter dem entsprechenden Vorjahresniveau. Zurückzuführen ist diese Entwicklung neben den ausgelaufenen Aufholeffekten nach der Wirtschaftskrise vor allem auf die Unruhen in einigen arabischen Ländern, das Erdbeben in Japan sowie den kräftigen Ölpreisanstieg. Dieser verursachte auch einen deutlichen Anstieg der Transportkosten. Die Frachtraten entwickelten sich allerdings infolge des Laderaumüberangebots rückläufig.

SEEFACHT

Das Seefrachtvolumen ist im ersten Halbjahr 2011 um rund 4 bis 5 % gewachsen. Wie erwartet entwickelte sich der Markt damit langsamer als im Vorjahr, als Nachholeffekte aus der Wirtschaftskrise zu einem Rekordwachstum führten. Trotz dieser positiven Nachfrageentwicklung hat sich der Ratenverfall in der Seefracht fortgesetzt, da die Reedereien auf vielen Routen mehr Schiffskapazitäten aufgebaut haben, als nachgefragt wurden. Wiederholte Versuche der Reedereien, Preiserhöhungen durchzusetzen, haben zu keinem Erfolg geführt.

KONTRAKTLOGISTIK

In der Kontraktlogistik hat sich das gute Geschäftsklima weiter fortgesetzt. Dies zeigte sich in einem anhaltenden Marktwachstum auf allen Kontinenten, wobei Asien weiterhin die höchsten Wachstumsraten aufweist. Unsere vier Kernindustrien Automotive, Consumer Goods, Electronics und Industrials zeigten im ersten Halbjahr 2011 weiterhin eine positive Nachfrageentwicklung. Insbesondere die Bereiche Automotive und Electronics verzeichneten ein zweistelliges prozentuales Wachstum.

SCHIENENINFRASTRUKTUR IN DEUTSCHLAND

Die Trassennachfrage entwickelte sich im ersten Halbjahr 2011 weiter positiv und wurde auch weiterhin von kräftigen Zuwächsen im Schienengüterverkehr getragen. Auch die Anzahl der Stationshalte ist leicht angestiegen.

ERTRAGSLAGE

- ↳ **Starker Umsatzzanstieg um rund 17% auf 18,9 Mrd.€ – auf vergleichbarer Basis um rund 7%**
- ↳ **Bereinigtes EBIT verbessert sich auf 1,1 Mrd.€**
- ↳ **Spürbare Auswirkungen durch Einbeziehung von Arriva**

Wesentliche Änderungen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2010

Die Aufwands- und Ertragsentwicklung wurde im Berichtszeitraum auch durch Veränderungen im Konsolidierungskreis beeinflusst.

Folgende Veränderungen sind für die Vergleichbarkeit auf der Ebene der Geschäftsfelder relevant und werden nachfolgend, sofern erforderlich, erläutert:

- ↳ Die britische Arriva wird seit dem 1. September 2010 mit Ausnahme der im Februar 2011 veräußerten Aktivitäten von Arriva Deutschland vollkonsolidiert und im neu geschaffenen Geschäftsfeld DB Arriva geführt.
- ↳ Bestandteil des Geschäftsfelds DB Arriva sind seit dem 1. Januar 2011 neben den übernommenen Aktivitäten von Arriva außerhalb Deutschlands auch die europäischen Aktivitäten im Schienenpersonennah- sowie im Busverkehr, die vormals Bestandteil der Geschäftsfelder DB Bahn Regio beziehungsweise DB Bahn Stadtverkehr waren.

↳ Die Zahlen für das erste Halbjahr 2010 im Geschäftsfeld DB Arriva umfassen daher nur die vorher in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio (insbesondere DB Regio UK) beziehungsweise DB Bahn Stadtverkehr (insbesondere Pan Bus) geführten und seit dem 1. Januar 2011 dem Geschäftsfeld DB Arriva zugeordneten Aktivitäten. Die Zahlen für das erste Halbjahr 2010 im Geschäftsfeld DB Bahn Regio wurden entsprechend angepasst.

↳ Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio werden daher seit 1. Januar 2011 ausschließlich die Regionalverkehrsaktivitäten (Bus und Schiene) des DB-Konzerns in Deutschland geführt. Das bisherige Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr ist zum 1. Januar 2011 im Geschäftsfeld DB Bahn Regio aufgegangen. Die Zahlen für das erste Halbjahr 2010 wurden entsprechend angepasst.

↳ Infolge der im Rahmen der *Tarifabschlüsse* [1] getroffenen Festlegung zur *Reduzierung der Sollarbeitszeit* [2] stiegen die Mitarbeiterzahlen und Arbeitsentgelte rechnerisch an. Nicht betroffen sind die Geschäftsfelder DB Arriva und DB Schenker Logistics.

Umsatzentwicklung

Umsatzerlöse [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
DB-Konzern	18.876	16.102	+2.774	+17,2
- Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen	1.535	-	+1.535	-
- Effekte aus Währungskursänderungen	61	-	+61	-
DB-KONZERN – VERGLEICHBAR	17.280	16.102	+1.178	+7,3

Der Konzernumsatz ist im Berichtszeitraum im Vergleich zum ersten Halbjahr 2010 weiter spürbar gestiegen. Dies resultierte insbesondere aus der anhaltend positiven weltweiten konjunkturellen Entwicklung und den daraus resultierenden Nachfragesteigerungen nach Transport- und Logistikdienstleistungen. Daneben machten sich zudem positive Mengen- und Preiseffekte in der Infrastruktur bemerkbar.

Auch die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen hatten im ersten Halbjahr 2011 einen maßgeblichen Einfluss auf die Umsatzentwicklung. Diese resultierten fast vollständig aus

der Einbeziehung von Arriva mit einem Umsatzeffekt in Höhe von 1.529 Mio. €. Bereinigt um konsolidierungskreisbedingte Effekte betrug das Umsatzwachstum 7,7%.

Zudem hatten wir in geringerem Umfang positive Effekte aus Währungskursänderungen in einer Größenordnung von insgesamt 61 Mio.€ zu verzeichnen, die im Wesentlichen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics anfielen. Dabei wurde die Zunahme des Euro gegenüber dem US-Dollar überkompensiert durch eine schwächere Entwicklung gegenüber der schwedischen Krone und dem australischen Dollar.

Bereinigt um die Effekte aus Währungskurs- und Konsolidierungskreisänderungen lag das Umsatzwachstum bei 7,3%.

Gesamtumsatz nach Geschäftsfeldern [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	1.825	1.828	-3	-0,2
DB Bahn Regio	4.365	4.288	+77	+1,8
DB Schenker Rail	2.481	2.268	+213	+9,4
DB Schenker Logistics	7.466	6.746	+720	+10,7
DB Dienstleistungen	648	557	+91	+16,3
DB Netze Fahrweg	2.269	2.198	+71	+3,2
DB Netze Personenbahnhöfe	537	524	+13	+2,5
DB Netze Energie	1.448	1.230	+218	+17,7
Sonstige	378	352	+26	+7,4
Konsolidierung	-4.173	-3.976	-197	+5,0
DB-KONZERN (OHNE DB ARRIVA)	17.244	16.015	+1.229	+7,7
DB Arriva	1.632	87	+1.545	-
DB-KONZERN	18.876	16.102	+2.774	+17,2
davon Bestellerentgelte (Schienenverkehr)	2.319	2.163	+156	+7,2
davon Bestellerentgelte (DB Bahn Regio)	2.173	2.147	+26	+1,2

Die Umsatzentwicklung verlief auf Ebene der Geschäftsfelder insgesamt positiv.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr blieb der Umsatz auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2010.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Regio profitierte von einer positiven Umsatzentwicklung im Schienenverkehr, wo es preis- und mengenbedingt zu Steigerungen kam. Das Busgeschäft lag leicht über dem entsprechenden Vorjahreswert.

In den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail stieg der Gesamtumsatz aufgrund der weiteren positiven konjunkturellen Entwicklung und der damit einhergehenden positiven Leistungsentwicklung.

Im Bereich der Infrastruktur war die Umsatzentwicklung in allen Geschäftsfeldern positiv.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg stieg der Gesamtumsatz infolge einer höheren Trassennachfrage und aufgrund von Preismaßnahmen an.

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe nahmen die Stationsentgelte mengen- und preisbedingt zu. Zudem konnten höhere Vermietungs- und Vermarktungserlöse erzielt werden.

Im Geschäftsfeld DB Netze Energie wirkten sich eine höhere Energienachfrage, verbunden mit gestiegenen Preisen, höhere Umsätze aus Energiedienstleistungen und Portfoliooptimierungen positiv aus.

Der Umsatzanstieg im Geschäftsfeld DB Arriva ist akquisitionsbedingt.

Detaillierte Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel *—> Entwicklung der Geschäftsfelder [1]*.

In der Struktur der externen Umsatzerlöse stiegen die Anteile der Geschäftsfelder im Personenverkehr von 38 auf 41%. Der Anteil des Geschäftsfelds DB Bahn Fernverkehr ging dabei von 11 auf 9% und von DB Bahn Regio von 26 auf 23% zurück. Das neue Geschäftsfeld DB Arriva weist einen Anteil von 9% (im ersten Halbjahr 2010: 1%) auf. Demgegenüber ging der Anteil des Geschäftsfelds DB Schenker Logistics von 42 auf 39% und des Geschäftsfelds DB Schenker Rail von 13 auf 12% zurück. Hauptumsatzträger bleibt DB Schenker Logistics, gefolgt von DB Bahn Regio.

Außenumsatz nach Regionen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
Deutschland	11.069	10.480	+ 589	+ 5,6
Übriges Europa	5.550	3.635	+ 1.915	+ 52,7
Asien/Pazifik	1.120	969	+ 151	+ 15,6
Nordamerika	886	814	+ 72	+ 8,8
Übrige Welt	251	204	+ 47	+ 23,0
DB-KONZERN	18.876	16.102	+ 2.774	+ 17,2

Auch in der regionalen Umsatzverteilung spiegeln sich die Effekte aus der anhaltend positiven weltweiten konjunkturellen Entwicklung, die in allen Regionen zu Umsatzsteigerungen führte, und aus der erstmaligen Einbeziehung von Arriva, die sich in der starken Entwicklung des übrigen Europa auswirkte, wider. In Deutschland zeigte sich die Umsatzentwicklung, bedingt durch

die weniger dynamische Entwicklung im Personenverkehr und in der Infrastruktur, mit einem Anstieg um 5,6% insgesamt weniger stark als in den anderen Regionen.

Der Anteil des außerhalb Deutschlands erzielten Umsatzes stieg dementsprechend von 35% im ersten Halbjahr 2010 auf 41% im Berichtszeitraum an.

Ergebnisentwicklung

Auszug bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung [in Mio. €]	1. Halbjahr		1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	davon weitere Bereinigungen ¹⁾	2010	absolut	prozentual	
Umsatz	18.876	1.596	16.102	+ 2.774	+ 17,2	
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.143	3	1.019	+ 124	+ 12,2	
Sonstige betriebliche Erträge	1.185	59	942	+ 243	+ 25,8	
SUMME ERTRÄGE	21.204	1.658	18.063	+ 3.141	+ 17,4	
Materialaufwand	- 10.260	- 547	- 8.816	- 1.444	+ 16,4	
Personalaufwand	- 6.393	- 728	- 5.443	- 950	+ 17,5	
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.992	- 232	- 1.607	- 385	+ 24,0	
EBITDA BEREINIGT	2.559	151	2.197	+ 362	+ 16,5	
EBITDA-Marge (bereinigt) in %	13,6	-	13,6	-	-	
Abschreibungen	- 1.426	- 114	- 1.351	- 75	+ 5,6	
EBIT BEREINIGT	1.133	37	846	+ 287	+ 33,9	
EBIT-Marge (bereinigt) in %	6,0	-	5,3	-	-	

¹⁾ Bereinigungen um Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte.

Im Folgenden wird die bereinigte Ergebnisentwicklung unter zusätzlicher Darstellung von Konsolidierungs- und Währungskurseffekten beschrieben.

Auf Basis der positiven Umsatzentwicklung und gestiegener sonstiger betrieblicher Erträge ist auch die Summe der Erträge im ersten Halbjahr 2011 deutlich angestiegen. Dieser Anstieg resultierte ungefähr zu gleichen Teilen aus operativen Effekten und Konsolidierungs- und Währungskurseffekten.

Der Materialaufwand lag im ersten Halbjahr 2011 spürbar höher als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Ursächlich hierfür waren insbesondere preis- und mengenbedingt gestiegene bezogene Vorleistungen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics.

Daneben wirkten sich auch preis- und mengenbedingt höhere Aufwendungen für Energie und die Einbeziehung von Arriva aus. Der prozentuale Zuwachs des Materialaufwands lag dabei auf vergleichbarer Basis oberhalb des Ertragswachstums.

Der Personalaufwand lag oberhalb des Werts im ersten Halbjahr 2010. Hier machten sich im Wesentlichen die Einbeziehung von Arriva und zudem Tarifierhöhungen bemerkbar.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen unter anderem infolge eines höheren Aufwands für die Anmietung von Schienenfahrzeugen in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Schenker Rail.

Im Saldo war die Entwicklung des bereinigten EBITDA im ersten Halbjahr 2011 deutlich positiv (+16,5% auf 2.559 Mio. €).

Die Abschreibungen lagen auf vergleichbarer Basis in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2010.

Auch das bereinigte EBIT verbesserte sich im ersten Halbjahr 2011 spürbar (+33,9% auf 1.133 Mio. €). Dementsprechend stieg die bereinigte EBIT-Marge im ersten Halbjahr 2011 auf 6,0% an.

Sondereffekte [in Mio. €]	1. Halbjahr 2011
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Stilllegung des Gemeinschaftskraftwerks Neckarwestheim I	- 31
Amortisation Kundenverträge	- 37
Sonstige	11
INSGESAMT	- 57

Ebenso wie im Berichtszeitraum wurde die Entwicklung des EBIT auch im entsprechenden Vorjahreszeitraum kaum durch Sondereffekte beeinflusst. Die Sondereffekte waren im ersten Halbjahr 2011 in Summe mit 57 Mio. € negativ, während sie im

ersten Halbjahr 2010 mit +29 Mio. € noch positiv waren. Die Sondereffekte ergaben sich im ersten Halbjahr 2011 im Wesentlichen infolge von Aufwendungen im Zusammenhang mit der *Stilllegung des Gemeinschaftskraftwerks Neckarwestheim I* [1] sowie aus der Amortisation von Kunden- und Franchiseverträgen, die infolge der Aktivierung als immaterielle Vermögenswerte im Rahmen der Kaufpreisallokation (Purchase Price Allocation; PPA) von Arriva über die Restdauer der jeweiligen Verträge amortisiert werden.

Sondereffekte [in Mio. €]	1. Halbjahr 2010
Rückstellungsauflösung Technikrisiken	35
Sonstige	- 6
INSGESAMT	29

Im ersten Halbjahr 2010 ergaben sich Sondereffekte im Wesentlichen aus der teilweisen Auflösung von Rückstellungen für Technikrisiken in Höhe von 35 Mio. €, die sich infolge der Einigung über den Austausch der ICE-T-Achsen ergeben hatte.

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
Umsatz	18.876	16.102	+ 2.774	+ 17,2
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.143	1.019	+ 124	+ 12,2
Sonstige betriebliche Erträge	1.204	977	+ 227	+ 23,2
SUMME ERTRÄGE	21.223	18.098	+ 3.125	+ 17,3
Materialaufwand	- 10.291	- 8.816	- 1.475	+ 16,7
Personalaufwand	- 6.393	- 5.443	- 950	+ 17,5
Abschreibungen	- 1.463	- 1.351	- 112	+ 8,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.000	- 1.613	- 387	+ 24,0
OPERATIVES ERGEBNIS (EBIT)	1.076	875	+ 201	+ 23,0
Finanzergebnis	- 411	- 506	+ 95	- 18,8
ERGEBNIS VOR ERTRAGSTEUERN	665	369	+ 296	+ 80,2
Ertragsteuern	- 17	23	- 40	-
ERGEBNIS	648	392	+ 256	+ 65,3

Aufgrund der in Summe nur unwesentlichen Sondereffekte ist die Entwicklung der unbereinigten Ergebnisgrößen im Berichtszeitraum durch dieselben Treiber beeinflusst worden wie die der bereinigten Ergebnisgrößen. Das heißt, die wesentlichen Effekte resultierten aus der starken operativen Entwicklung und der Einbeziehung von Arriva.

Infolge der positiven operativen Ergebnisentwicklung und einer Verbesserung im Finanzergebnis um 95 Mio. € hat sich auch das Ergebnis vor Ertragsteuern spürbar verbessert (+296 Mio. €). Die Ertragsteuerposition hat sich im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 40 Mio. € verschlechtert.

Das Ergebnis (nach Ertragsteuern) stieg dementsprechend um 256 Mio. € auf 648 Mio. € (im ersten Halbjahr 2010: 392 Mio. €).

Das anderen Gesellschaftern zustehende Ergebnis lag bei 6 Mio. € (im ersten Halbjahr 2010: 6 Mio. €). Aus der beschriebenen Entwicklung resultierte daher insgesamt ein ebenfalls deutlich gestiegenes Ergebnis für die Aktionäre der DB AG in Höhe von 642 Mio. € (im ersten Halbjahr 2010: 386 Mio. €). Hieraus ergab sich auch ein Anstieg im Ergebnis pro Aktie, das im Berichtszeitraum bei 1,49 € lag (im ersten Halbjahr 2010: 0,90 €).

OPERATIVE ERGEBNISENTWICKLUNG NACH GESCHÄFTSFELDERN

EBITDA bereinigt nach Geschäftsfeldern [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	227	261	-34	-13,0
DB Bahn Regio	753	724	+29	+4,0
DB Schenker Rail	199	127	+72	+56,7
DB Schenker Logistics	255	197	+58	+29,4
DB Dienstleistungen	155	149	+6	+4,0
DB Netze Fahrweg	732	708	+24	+3,4
DB Netze Personenbahnhöfe	186	184	+2	+1,1
DB Netze Energie	65	82	-17	-20,7
Sonstige/Konsolidierung	-164	-238	+74	-31,1
DB-KONZERN (OHNE DB ARRIVA)	2.408	2.194	+214	+9,8
DB Arriva	151	3	+148	-
DB-KONZERN	2.559	2.197	+362	+16,5

EBIT bereinigt nach Geschäftsfeldern [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	46	80	-34	-42,5
DB Bahn Regio	477	449	+28	+6,2
DB Schenker Rail	58	-19	+77	-
DB Schenker Logistics	170	110	+60	+54,5
DB Dienstleistungen	80	74	+6	+8,1
DB Netze Fahrweg	262	237	+25	+10,5
DB Netze Personenbahnhöfe	124	123	+1	+0,8
DB Netze Energie	24	40	-16	-40,0
Sonstige/Konsolidierung	-179	-245	+66	-26,9
DB-KONZERN (OHNE DB ARRIVA)	1.062	849	+213	+25,1
DB Arriva	71	-3	+74	-
DB-KONZERN	1.133	846	+287	+33,9

Auf Ebene der Geschäftsfelder war die Entwicklung der bereinigten Ergebnisgrößen, verglichen mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum, überwiegend positiv. Zuwächse beim EBITDA bereinigt und EBIT bereinigt konnten in allen Geschäftsfeldern mit Ausnahme der Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr und DB Netze Energie erzielt werden.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr wies bei konstanten Umsätzen unter anderem mengen- und tarifbedingte Steigerungen im Personalaufwand auf. Insgesamt war daher ein Rückgang der bereinigten Ergebnisgrößen zu verzeichnen.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio stieg der Aufwand insgesamt leicht unterproportional im Vergleich zu den Erträgen (insbesondere infolge der positiven Entwicklung der Fahrgeld-erlöse), sodass die bereinigten Ergebnisgrößen im Berichtszeitraum gestiegen sind.

Aufgrund des kräftigen Umsatzanstiegs infolge der weiteren positiven konjunkturellen Entwicklung, verbunden mit einer nur unterproportionalen Aufwandssteigerung, stiegen die bereinigten Ergebnisgrößen der Geschäftsfelder DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics deutlich an.

Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen stiegen die bereinigten Ergebnisgrößen infolge der gestiegenen Erträge an.

Trotz eines deutlichen Umsatzanstiegs konnten die bereinigten Ergebnisgrößen im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg nur leicht gesteigert werden. Ursächlich hierfür waren der spürbare Anstieg der Aufwendungen für Instandhaltung sowie mengen- und tarifbedingte Steigerungen im Personalaufwand.

Das Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe wies im Berichtszeitraum nahezu unveränderte bereinigte Ergebnisgrößen aus, da der leichte Umsatzanstieg durch gegenläufige Kostensteigerungen ausgeglichen worden ist.

Im Geschäftsfeld DB Netze Energie gingen die bereinigten Ergebnisgrößen unter anderem wegen zusätzlicher Belastungen im Energieaufwand zurück.

Im Bereich Sonstige/Konsolidierung lagen die bereinigten Ergebnisgrößen oberhalb des entsprechenden Vorjahresniveaus. Ursächlich hierfür sind Effekte aus Zwischengewinneliminierungen und der Anpassung der Zinssätze für sonstige personalbezogene Rückstellungen in Zusammenhang mit IAS 19.

Wertmanagement

ROCE [in Mio. € bzw. %]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
EBIT bereinigt	1.133	846	+287	+33,9
÷ Capital Employed per 30.06.	31.672	28.738	+2.934	+10,2
ROCE¹⁾ IN %	7,2	5,9	-	-

¹⁾ Zur Ermittlung eines ROCE auf Ganzjahresbasis werden die Werte des EBIT bereinigt auf das Gesamtjahr auf Basis einer linearen Projektion hochgerechnet.

Der ROCE ist im ersten Halbjahr 2011 um 1,3 Prozentpunkte gestiegen und spiegelt den deutlichen Anstieg des \rightarrow *bereinigten EBIT* [2] wider.

Die Zuwächse der bereinigten Ergebnisgrößen im Geschäftsfeld DB Arriva sind auf die Akquisition von Arriva im zweiten Halbjahr 2010 zurückzuführen.

Weitere Ausführungen zur operativen Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel \rightarrow *Entwicklung der Geschäftsfelder* [1].

Der Anstieg des Capital Employed ist im Wesentlichen durch die Einbeziehung von Arriva seit dem 1. September 2010 bedingt.

In einem gegen den VRR eingeleiteten Nachprüfungsverfahren hat der Bundesgerichtshof diese Vertragsanpassung aus vergaberechtlichen Gründen für unwirksam erklärt. Die vorgesehene Verlängerung der Leistungen der S-Bahn Rhein-Ruhr um fünf Jahre bis zum Dezember 2023 sei ohne ein formelles Verfahren nach dem Kartellvergaberecht nicht möglich. Der BGH stellte fest, das deutsche Kartellvergaberecht sehe bei der Vereinbarung von SPNV-Leistungen über das Recht der Europäischen Union hinausgehend eine Pflicht zur Ausschreibung vor.

Am 18. Mai 2011 haben wir mit dem VRR eine neue Anpassung des Verkehrsvertrags vereinbart, die insbesondere die Verbesserungen für die Fahrgäste, die in der für unwirksam erklärten Vertragsanpassung enthalten waren (unter anderem erhöhte Fahrzeugkapazitäten, optimierte Linienaufwege), so weit wie möglich aufrechterhält. Die vom BGH monierte Verlängerung der S-Bahn-Leistungen um fünf Jahre entfällt. Ein Teil der S-Bahn-Leistungen wird aufgrund einer bestehenden Option des VRR im Vertrag aus dem Jahr 2004 um ein Jahr bis zum Dezember 2019 vergaberechtskonform verlängert.

Der Interessenverband Mofair e.V., zu dessen Mitgliedern die zur niederländischen NS gehörende Abellio zählt, hat in mehreren Schreiben gegenüber der EU-Kommission behauptet, Verkehrsverträge zwischen dem VRR und Gesellschaften des DB-Konzerns enthielten unzulässige Beihilfen. Ein auf diese Beschwerden verweisendes Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission hat die Bundesrepublik Deutschland beantwortet. Aus Sicht des DB-Konzerns liegen keine unzulässigen Beihilfen vor.

WEITERE ENTSCHÄDIGUNGSLEISTUNGEN FÜR EINSCHRÄNKUNGEN BEI DER S-BAHN BERLIN

Infolge des strengen Winters zu Jahresbeginn 2011 galt von Ende Januar bis Ende Februar 2011 bei der S-Bahn Berlin ein eingeschränkter Winterfahrplan, der unter anderem Geschwindigkeitsrestriktionen beinhaltete. Ab März 2011 wurde zunächst das seit Juni 2010 geltende Fahrplanangebot mit 425 Viertelzügen wieder aufgenommen. Bis Ende Juni 2011 konnte dann die Anzahl der im Fahrgastbetrieb eingesetzten Viertelzüge auf 440 erhöht werden. Die betriebliche Lage war daher insgesamt gegenüber dem ersten Halbjahr 2010 leicht verbessert. Es ist weiterhin das Ziel, zum Fahrplanwechsel 2011/2012 ein Fahrplanangebot mit 500 Viertelzügen im Fahrgastbetrieb anbieten zu können.

Infolge der anhaltenden Einschränkungen im Betrieb bei der S-Bahn Berlin bieten wir unseren Kunden im Berliner öffentlichen Nahverkehr im Jahr 2011 zusätzliche Entschädigungs-

leistungen an. Zu den bisher gewährten Freifahrten und Rückzahlungen im Wert von rund 105 Mio. € kommen im Jahr 2011 weitere Leistungen für die Fahrgäste hinzu.

LIBERALISIERUNG DES FERNBUSLINIENVERKEHRS

Die Bundesregierung hat im Februar 2011 den Referentenentwurf zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes und zur Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs veröffentlicht. Das Gesetzgebungsverfahren wird voraussichtlich Anfang 2012 abgeschlossen sein. Gemäß den Regelungen des Referentenentwurfs sollen Nahverkehrsverbindungen im Schienenpersonen-nahverkehr und im öffentlichen Schienenpersonenverkehr vor Fernbusangeboten geschützt werden.

Nach einer umfassenden Prüfung haben wir uns aufgrund der zu erwartenden Volatilität des Marktes vorerst gegen einen offensiven Ausbau unseres bestehenden Fernbusgeschäfts entschieden. Wir werden aber die weiteren Entwicklungen beobachten und daran unsere Geschäftsaktivitäten flexibel ausrichten.

VERGABEN IM SCHIENEN- UND BUSVERKEHR

Schieneverkehr in Deutschland (DB Regio Schiene)

Von den Bestellerorganisationen in Deutschland wurden im Berichtszeitraum 13 Vergabeverfahren abgeschlossen (im ersten Halbjahr 2010: sechs) und insgesamt 31 Mio. Zugkilometer (Zugkm) vergeben (im ersten Halbjahr 2010: 14 Mio. Zugkm).

Wir haben uns wie im ersten Halbjahr 2010 an allen Verfahren beteiligt. Davon konnten wir sechs Verfahren (im ersten Halbjahr 2010: zwei Verfahren) beziehungsweise 69 % der vergebenen Zugkilometer gewinnen (im ersten Halbjahr 2010: 43 %). Von den ausgeschriebenen Zugkilometern wurden 78 % vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Auf Basis des kontrahierten Leistungsvolumens (Zugkm über die gesamte Vertragslaufzeit) betrug die Gewinnquote 77 % (im ersten Halbjahr 2010: 66 %).

Busverkehr in Deutschland (DB Regio Bus)

Im Berichtszeitraum wurden in Deutschland in 17 Verfahren Busleistungen mit einem Gesamtvolumen von rund 12 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) vergeben (im ersten Halbjahr 2010: 14 Mio. Nkm). Von den vergebenen Nutzwagenkilometern wurden 38 % vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Im Berichtszeitraum haben wir an neun Ausschreibungen mit einem Volumen von 9 Mio. Nkm teilgenommen. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 45 % (im ersten Halbjahr 2010: 39 %) erzielen.

Bus- und Schienenverkehr im europäischen Ausland (DB Arriva)
DB Arriva hat sich auch im Berichtszeitraum europaweit an Ausschreibungsverfahren beteiligt.

Im Busverkehr konnte DB Arriva in Großbritannien acht größere Ausschreibungen mit einem Gesamtvolumen von rund 7 Mio. Nkm, in Dänemark vier größere Ausschreibungen mit einem Gesamtvolumen von rund 23 Mio. Nkm und in den Niederlanden drei größere Ausschreibungen mit einem Gesamt-

volumen von rund 5 Mio. Nkm für sich entscheiden. Die überwiegende Anzahl der gewonnenen Busverkehre wurde bereits vorher durch DB Arriva betrieben.

Im Schienenverkehr konnte DB Arriva eine bedeutende Ausschreibung zwischen Arnheim und Winterswijk in den Niederlanden gewinnen. Der Vertrag läuft über 13 Jahre und hat ein jährliches Volumen von rund 4 Mio. Zugkm.

GESCHÄFTSFELD DB BAHN FERNVERKEHR

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
Reisende Schiene in Mio.	60,0	60,2	- 0,2	- 0,3
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	16.888	17.289	- 401	- 2,3
Auslastung in %	45,0	46,9	-	-
Gesamtumsatz	1.825	1.828	- 3	- 0,2
Außenumsatz	1.760	1.765	- 5	- 0,3
EBITDA bereinigt	227	261	- 34	- 13,0
EBIT bereinigt	46	80	- 34	- 42,5
Brutto-Investitionen	40	13	+ 27	-
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	16.140	15.312	+ 828	+ 5,4

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr war im Berichtszeitraum geprägt von dem Wegfall von positiven Einmaleffekten aus dem ersten Halbjahr 2010, die nicht kompensiert werden konnten, und Belastungen durch negative Einmaleffekte im ersten Halbjahr 2011. Zu den weggefallenen positiven Einmaleffekten aus dem ersten Halbjahr 2010 gehörten insbesondere die strenge winterliche Witterung und die Beeinträchtigungen im Luftverkehr durch die Aschewolken und einen Pilotenstreik. Im ersten Halbjahr 2011 wirkten sich zudem → *Baumaßnahmen am Ost-West-Korridor* [1], die zu erheblichen Einschränkungen geführt haben, sowie Unsicherheiten durch drohende und umgesetzte → *Lokführerstreiks der GDL* [2] negativ aus.

Die Zahl der Reisenden, die Verkehrsleistung und die Auslastung gingen dementsprechend im Berichtszeitraum leicht zurück.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die negativen Effekte aus der Leistungsentwicklung führten trotz gegenläufig gestiegener spezifischer Erlöse zu einem leichten Umsatzrückgang sowohl im Gesamt- als auch im Außenumsatz. Gegenläufig stiegen die sonstigen betrieblichen Erträge infolge von Versicherungsleistungen im Zusammenhang mit einem beschädigten ICE-Zug (Unfall bei Lambrecht) an.

Aufwandsseitig waren Steigerungen insbesondere im Instandhaltungs-, Energie- und Personalaufwand (infolge einer höheren Mitarbeiterzahl und Tarifsteigerungen) sowie in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Aufwand für gemietete Fahrzeuge) zu verzeichnen.

Im Ergebnis führten die geringeren Umsatzerlöse und die gestiegenen Aufwendungen zu einem um 34 Mio. € auf 227 Mio. € rückläufigen bereinigten EBITDA und zu einem um 34 Mio. € auf 46 Mio. € rückläufigen bereinigten EBIT.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich oberhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Ursächlich für den Anstieg waren der Beginn der Umsetzung der Redesign-Maßnahmen für die ICE-2-Flotte, die Beschaffung von Ultraschallprüfanlagen und der Bau zusätzlicher Enteisungsanlagen.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 30. Juni 2010 deutlich angestiegen. Der erhöhte Personalbedarf ergab sich unter anderem aus konzerninternen Umgliederungen von Mitarbeitern sowie aus höherem Personaleinsatz in der Instandhaltung.

GESCHÄFTSFELD DB BAHN REGIO

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
Reisende in Mio.	1.286	1.276	+10	+ 0,8
davon Schiene	885,8	873,5	+12,3	+1,4
davon Bus	400,0	402,8	-2,8	- 0,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	25.172	24.957	+215	+ 0,9
davon Schiene	20.518	20.265	+253	+1,2
davon Bus	4.654	4.692	-38	- 0,8
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	249,5	253,1	-3,6	-1,4
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	317,5	317,4	+0,1	-
Gesamtumsatz	4.365	4.288	+77	+1,8
davon Schiene	3.899	3.810	+89	+2,3
davon Bus	656	648	+8	+1,2
Außenumsatz	4.323	4.247	+76	+1,8
davon Schiene	3.714	3.639	+75	+2,1
davon Bus	609	607	+2	+ 0,3
Bestellerentgelte	2.173	2.147	+26	+1,2
EBITDA bereinigt	753	724	+29	+4,0
davon Schiene	687	654	+33	+5,0
davon Bus	66	67	-1	-1,5
EBIT bereinigt	477	449	+28	+6,2
davon Schiene	445	413	+32	+7,7
davon Bus	32	33	-1	-3,0
Brutto-Investitionen	116	128	-12	-9,4
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	37.289	36.539	+750	+2,1

Ab dem Geschäftsjahr 2011 beinhaltet das \rightarrow *Geschäftsfeld DB Bahn Regio* [1] alle Aktivitäten des DB-Konzerns im deutschen Regionalverkehrsmarkt (Bus und Schiene) und im grenzüberschreitenden Regionalverkehr von und nach Deutschland.

Aus der im Folgenden dargestellten Entwicklung ergab sich insgesamt für das Geschäftsfeld DB Bahn Regio ein erfreuliches Bild mit Steigerungen in Umsatz und bereinigtem EBIT. Dabei verlief die Entwicklung im Bus- und Schienenverkehr im Berichtszeitraum uneinheitlich.

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Leistungsentwicklung im Schienenverkehr war geprägt durch Zuwächse bei der Reisendenzahl (+1,4%) und der Verkehrsleistung (+1,2%), getrieben von der Entwicklung in den Regionen Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen und Nord sowie bei der S-Bahn Berlin.

Die Betriebsleistung ging infolge von im ersten Halbjahr 2011 wirksam gewordenen Ausschreibungsverlusten leicht zurück.

Die Leistungsentwicklung im Busverkehr ist durch eine leicht rückläufige Entwicklung gekennzeichnet. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen gesunkene Schülerzahlen.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Infolge der Leistungszuwächse stiegen im Schienenverkehr innerhalb der Umsatzerlöse insbesondere die Fahrgelderlöse an. Auch die Bestellerentgelte konnten zulegen. Im Busverkehr ist der Anstieg der Umsatzerlöse gegenüber dem ersten Halbjahr 2010 auf höhere Schienenersatzverkehre und Tarifierhöhungen zurückzuführen.

Aufwandsseitig wirkten in beiden Sparten tarifbedingte Erhöhungen im Personalaufwand und Energiepreissteigerungen sowie im Schienenverkehr auch Erhöhungen für Instandhaltungsaufwendungen und von Aufwendungen für Sicherheitsleistungen und Fahrzeugreinigung im Rahmen der \rightarrow *Kunden- und Qualitätsinitiative* [2].

Im Schienenverkehr führte der Umsatzanstieg in Verbindung mit dem unterproportionalen Anstieg der Aufwendungen zu einem Anstieg der Ergebnisgrößen EBITDA bereinigt (+33 Mio. € auf 687 Mio. €) und EBIT bereinigt (+32 Mio. € auf 445 Mio. €).

Im Busverkehr führte der Umsatzanstieg in Verbindung mit den überproportional angestiegenen Aufwendungen zu leichten Rückgängen in den Ergebnisgrößen EBITDA bereinigt (-1 Mio. € auf 66 Mio. €) und EBIT bereinigt (-1 Mio. € auf 32 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen sind im Schienenverkehr gesunken. Ursächlich hierfür waren nicht erfolgte Zulassungen von Fahr-

zeugen. Auch im Busverkehr waren die Brutto-Investitionen rückläufig. Hier wirkten sich zeitliche Verschiebungen von Busbeschaffungen aus. Der Investitionsschwerpunkt lag in beiden Sparten im Bereich der Fahrzeugbeschaffungen.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 30. Juni 2010 im Schienenverkehr angestiegen. Ursächlich hierfür sind unter anderem die Reduzierung der Referenzarbeitszeit und Personalaufstockungen bei der S-Bahn Berlin. Im Busverkehr liegt der Personalbestand in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2010.

GESCHÄFTSFELD DB ARRIVA

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
Gesamtumsatz	1.632	87	+1.545	-
davon Mainland Europe	606	13	+593	-
davon UK Bus	561	0	+561	-
davon UK Trains	464	78	+386	-
Außenumsatz	1.632	87	+1.545	-
davon Mainland Europe	606	13	+593	-
davon UK Bus	561	0	+561	-
davon UK Trains	464	74	+390	-
Bestellerentgelte (Schiene)	138	8	+130	-
EBITDA bereinigt	151	3	+148	-
davon Mainland Europe	64	1	+63	-
davon UK Bus	98	0	+98	-
davon UK Trains	0	2	-2	-
EBIT bereinigt	71	-3	+74	-
davon Mainland Europe	21	0	+21	-
davon UK Bus	68	0	+68	-
davon UK Trains	-9	-3	-6	-
Brutto-Investitionen	72	9	+63	-
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	37.922	1.553	+36.369	-

Nach der Akquisition im Vorjahr wird → *Arriva* [1] seit dem 1. September 2010 in den DB-Konzernabschluss einbezogen und zusammen mit bisherigen Aktivitäten des DB-Konzerns im → *neuen Geschäftsfeld DB Arriva* [1] geführt. Dementsprechend sind keine vergleichbaren Vorjahreswerte für das erste Halbjahr 2010 vorhanden. Die ausgewiesenen Werte für das erste Halbjahr 2010 spiegeln ausschließlich die Entwicklung der DB-konzernintern umgehängten Aktivitäten wider. Wir verzichten daher im Folgenden auf eine Kommentierung der Entwicklung des Geschäftsfelds DB Arriva im Vergleich zum ersten Halbjahr 2010.

Im ersten Halbjahr 2011 wurden zudem noch keine Leistungsdaten von Arriva berücksichtigt, sodass die ausgewiesenen Leistungsdaten des DB-Konzerns nur die Leistungsentwicklung der DB-konzernintern umgehängten Aktivitäten des Geschäftsfelds DB Arriva enthalten.

Transport und Logistik

WEITERE INFORMATIONEN

POSITIVE KUNDENRESONANZ NACH EINEM JAHR XRAIL

Die im Februar 2010 gestartete Produktionsallianz aus sieben europäischen Güterbahnen zur Stärkung des internationalen Einzelwagenverkehrs, —> *Xrail* [1], zieht eine positive Bilanz: Mit 150 Relationen bis Ende 2010 wurden rund 10% aller Transporte im europäischen Einzelwagenverkehr zwischen den Partnern nach Xrail-Standard erbracht. Bis Ende dieses Jahres sollen die angebotenen Relationen auf 450 verdreifacht werden. Die Allianz will damit rund 25% Marktanteil im europäischen Einzelwagennetzwerk abdecken. Im kommenden Jahr soll sich der Anteil auf bis zu 40% erhöhen.

ECO SOLUTIONS VON DB SCHENKER BIETET FÜR JEDEN VERKEHRSTRÄGER EINE KLIMAFREUNDLICHE LÖSUNG

Mit —> *Eco Solutions* [2] macht DB Schenker seinen Kunden ein umfassendes klimafreundliches Transport- und Logistikangebot: Für jeden Verkehrsträger, von der Schiene über den Landverkehr, die Luft- und Seefracht bis hin zur Lagerlogistik, offeriert DB Schenker umweltfreundliche Lösungen, die einen messbaren Beitrag zur CO₂-Reduktion und damit zum Klimaschutz leisten können. Begleitet werden die Eco Solutions, die klimafreundlichen Angebote von DB Schenker, durch den neuen ECO₂PHANT. Er macht symbolisch deutlich, wie viel CO₂ Kunden bei ihren Transporten einsparen können. Jeder ECO₂PHANT steht für 5t gespartes CO₂ – etwa so viel, wie ein echter Elefant wiegt.

GÜTERZUG AUS CHINA ERREICHT DEUTSCHLAND IN 16 TAGEN

Nach knapp 16 Tagen Fahrzeit ist Anfang April 2011 in Duisburg ein Containerzug aus dem chinesischen Chongqing eingetroffen. Für die insgesamt 10.300 km lange Strecke hat der von

DB Schenker gesteuerte Zug damit etwa die Hälfte der Zeit gebraucht, die über den Seeweg nötig wäre. Die Fracht wurde im Auftrag eines internationalen Unternehmens befördert, das in Chongqing Produktionsstätten betreibt.

DB SCHENKER LOGISTICS ERRICHTET NEUES LOGISTIKZENTRUM IN LEIPZIG

DB Schenker Logistics errichtet in Leipzig ein neues Logistikzentrum zur Versorgung von Automobilwerken von BMW in China und Südafrika mit Bauteilen. Das rund 63.000 qm große Logistikzentrum im Norden von Leipzig soll im zweiten Halbjahr 2011 in Betrieb gehen. Dort werden etwa 8.000 verschiedene Bauteile im Datenverbund in Empfang genommen, verpackt und bedarfsgerecht in Container gestaut. Auch die Konservierung der Blechteile für den Seeweg wird hier vorgenommen.

Von Leipzig aus sollen täglich etwa 50 Container vorwiegend auf dem Seeweg ihre Reise ins südafrikanische Rosslyn und nach Shenyang in China antreten, zum Teil auch auf der Schiene. In Shenyang errichtet BMW derzeit ein neues Produktionswerk. DB Schenker ist bereits in die Versorgung dieses Werks eingebunden.

NEUES GRÜNES LOGISTIKZENTRUM IN OLDENBURG ERÖFFNET

Den deutschlandweit ersten Standort, der vollständig mit Erdenergie geheizt und gekühlt wird, hat DB Schenker Logistics im Mai 2011 in Oldenburg in Betrieb genommen. Das Logistikzentrum ist mit einer hocheffizienten Wärmepumpenanlage ausgestattet, die viermal mehr Energie produziert, als sie an Betriebsstrom benötigt. Damit leistet das grüne Umschlagzentrum einen wichtigen Beitrag zur Schonung natürlicher Ressourcen. Rund 10 Mio. € haben wir in die umweltfreundliche Anlage investiert.

[1] —> www.xrail.eu

[2] —> www.dbschenker.com/umwelt

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER RAIL

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
Beförderte Güter in Mio. t	207,8	203,2	+ 4,6	+ 2,3
Verkehrsleistung in Mio. tkm	56.784	52.588	+ 4.196	+ 8,0
davon Region Central	46.440	43.990	+ 2.450	+ 5,6
davon Region West	8.183	6.731	+ 1.452	+ 21,6
davon Region East	2.161	1.867	+ 294	+ 15,7
Auslastung in t pro Zug	516,3	499,6	+ 16,7	+ 3,3
Gesamtumsatz	2.481	2.268	+ 213	+ 9,4
davon Region Central	2.275	2.097	+ 178	+ 8,5
davon Region West	430	348	+ 82	+ 23,6
davon Region East	150	192	- 42	- 21,9
Außenumsatz	2.343	2.138	+ 205	+ 9,6
davon Region Central	1.849	1.702	+ 147	+ 8,6
davon Region West	379	312	+ 67	+ 21,5
davon Region East	115	123	- 8	- 6,5
EBITDA bereinigt	199	127	+ 72	+ 56,7
davon Region Central	154	137	+ 17	+ 12,4
davon Region West	44	- 17	+ 61	-
davon Region East	10	- 1	+ 11	-
EBIT bereinigt	58	- 19	+ 77	-
davon Region Central	43	26	+ 17	+ 65,4
davon Region West	24	- 36	+ 60	-
davon Region East	1	- 16	+ 17	-
Brutto-Investitionen	135	147	- 12	- 8,2
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	32.697	33.492	- 795	- 2,4

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Analog zu der Entwicklung der \rightarrow Güterverkehrsmärkte [1] stieg auch das Leistungsvolumen im Geschäftsfeld DB Schenker Rail, unterstützt von einem positiven konjunkturellen Umfeld, kräftig an. Hohe Wachstumsraten waren in den Regionen West und East zu verzeichnen. Insgesamt konnte die Verkehrsleistung um 8,0% gesteigert werden. Der absolut größte Zuwachs kam aus der Region Central. Das Vorkrisenniveau konnte damit allerdings noch nicht wieder erreicht werden.

Infolge dieser positiven Nachfrageentwicklung konnte auch die Auslastung der Züge um 3,3% gesteigert werden.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Auf Basis der Leistungsentwicklung stiegen sowohl der Gesamtsatz als auch der Außenumsatz mit 9,4% beziehungsweise 9,6% kräftig an. Die Entwicklung der Regionen verlief aufgrund der differenzierten Entwicklung in den einzelnen Märkten unterschiedlich. Während in den Regionen Central (insbesondere in

Deutschland) und West die Umsatzerlöse spürbar anzogen, gingen sie in der Region East infolge einer sehr hohen Wettbewerbsintensität insbesondere in Polen zurück.

Die Aufwandspositionen Materialaufwand (infolge der fortgesetzten positiven Leistungsentwicklung), Personalaufwand (durch Personalanpassungsmaßnahmen in den Regionen East und West) und sonstiger betrieblicher Aufwand (unter anderem durch umfangreichere Fahrzeuganmietungen) stiegen insgesamt spürbar an. In der Region East konnten infolge von umfassenden Restrukturierungsmaßnahmen spürbare Verbesserungen der Aufwandsituation erzielt werden.

In Summe konnten in allen Regionen die bereinigten Ergebnisgrößen verbessert werden. Daher stiegen das bereinigte EBITDA insgesamt um 72 Mio. € auf 199 Mio. € und das bereinigte EBIT insgesamt um 77 Mio. € auf 58 Mio. € an.

Die Brutto-Investitionen gingen infolge von geringeren Beschaffungen von Güterwagen zurück. Die Schwerpunkte der Investitionstätigkeit lagen in der Beschaffung von Lokomotiven und Güterwagen.

[1] \rightarrow Seite 9 f.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2011 insbesondere wegen der Personalreduzierungen bei DB Schenker Rail Polska gesunken.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER LOGISTICS

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend ¹⁾	47.515	39.372	+ 8.143	+ 20,7
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t ¹⁾	583,2	586,8	- 3,6	- 0,6
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU ¹⁾	837,3	800,1	+ 37,2	+ 4,6
Gesamtumsatz	7.466	6.746	+ 720	+ 10,7
davon Europäischer Landverkehr	3.191	2.832	+ 359	+ 12,7
davon Luft- und Seefracht	3.574	3.298	+ 276	+ 8,4
davon Kontraktlogistik/SCM	695	613	+ 82	+ 13,4
Außenumsatz	7.437	6.724	+ 713	+ 10,6
davon Europäischer Landverkehr	3.164	2.813	+ 351	+ 12,5
davon Luft- und Seefracht	3.572	3.297	+ 275	+ 8,3
davon Kontraktlogistik/SCM	695	611	+ 84	+ 13,7
Rohertragsmarge in %	29,6	29,5	-	-
EBITDA bereinigt	255	197	+ 58	+ 29,4
davon Europäischer Landverkehr	110	85	+ 25	+ 29,4
davon Luft- und Seefracht	107	84	+ 23	+ 27,4
davon Kontraktlogistik/SCM	44	34	+ 10	+ 29,4
EBIT bereinigt	170	110	+ 60	+ 54,5
davon Europäischer Landverkehr	63	42	+ 21	+ 50,0
davon Luft- und Seefracht	88	63	+ 25	+ 39,7
davon Kontraktlogistik/SCM	26	17	+ 9	+ 52,9
EBIT-Marge (bereinigt) in %	2,3	1,6	-	-
Brutto-Investitionen	89	61	+ 28	+ 45,9
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	60.691	57.379	+ 3.312	+ 5,8

¹⁾ Vorläufige Zahlen.

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Basierend auf der fortgesetzten positiven konjunkturellen Entwicklung und der damit einhergehenden Belegung der → *Transport- und Logistikmärkte* [1] stiegen die Volumina auch in unserem Netzwerk spürbar an. Die Sendungen im europäischen Landverkehr wuchsen mit 20,7% sehr dynamisch. Der Anstieg betraf sowohl den nationalen als auch den internationalen Landverkehr und das sehr stark gewachsene Paketgeschäft.

Auch in der Seefracht war die Leistungsentwicklung dem Markttrend folgend positiv. Das von uns gesteuerte Seefrachtvolumen stieg um 4,6% an.

Im Bereich Kontraktlogistik/SCM konnten wir von weiteren Nachfragesteigerungen profitieren. Hier partizipierten wir insbesondere an dem anhaltenden weltweiten Absatzwachstum im Automobilssektor.

In der Luftfracht stagnierten die Volumina. Hier war die Entwicklung im ersten Halbjahr 2010 sehr dynamisch, als bereits ein schneller Erholungsprozess von den Folgen der Wirtschaftskrise eingesetzt hatte. Der Luftfrachtmarkt wurde im ersten Halbjahr 2011 durch Rückgänge bei den transatlantischen und transpazifischen Transporten sowie stabil gebliebene innerasiatische und steigende Europa/Asien-Verkehre geprägt.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Umsatzentwicklung im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics war im Berichtszeitraum in allen Sparten und Regionen infolge der konjunkturellen Entwicklung positiv. Aus Währungskurs-effekten resultierte dabei insgesamt ein positiver Umsatzeffekt in Höhe von 58 Mio. €.

Gegenläufig resultierten aus den gestiegenen Geschäfts-aktivitäten allerdings auch Aufwandssteigerungen, insbesondere infolge einer höheren Menge an eingekauften Transportleistungen. Im Europäischen Landverkehr waren zudem deutliche Fracht-preisanstiege und stark angestiegene Treibstoffkosten im Ver-gleich zum ersten Halbjahr 2010 zu verzeichnen. In der Luftfracht (infolge der etwas schwächeren Nachfrage) und in der Seefracht (infolge von Kapazitätsausweitungen durch die Reedereien) waren die Transportkosten hingegen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2010 leicht rückläufig. Die Rohertragsmarge verbesserte sich insgesamt leicht von 29,5 auf 29,6%.

Der Personalaufwand lag infolge der gestiegenen Mitar-beiterzahl deutlich über dem Wert des ersten Halbjahres 2010.

Dienstleistungen

WEITERE INFORMATIONEN

ERSTE ELEKTROAUTOS IM CARSHARING-EINSATZ

Das erste Citroën-Serienfahrzeug mit reinem Elektroantrieb, ein Citroën C-Zero, wurde Mitte Januar 2011 an DB Fuhrpark übergeben.

GESCHÄFTSFELD DB DIENSTLEISTUNGEN

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
Segmenterlöse	1.581	1.433	+148	+10,3
Gesamtumsatz	648	557	+91	+16,3
Außenumsatz	68	49	+19	+38,8
Sonstige betriebliche Erträge	933	876	+57	+6,5
EBITDA bereinigt	155	149	+6	+4,0
EBIT bereinigt	80	74	+6	+8,1
Brutto-Investitionen	97	51	+46	+90,2
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	26.030	24.521	+1.509	+6,2

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen ist im Wesentlichen von dessen Unterstützungscharakter für konzern-interne Kunden geprägt. Den größten Teil der Segmenterlöse (Gesamtumsatz zuzüglich sonstiger betrieblicher Erträge) in

Trotz der infolge der anhaltend hohen Wettbewerbsintensität teilweise nur eingeschränkten Möglichkeiten, Preisanpassungen durchzusetzen, um Kostensteigerungen weitergeben zu können, verbesserten sich die bereinigten Ergebnisgrößen in allen Sparten. Maßgeblich hierfür war unter anderem eine höhere Produktivität.

Insgesamt konnte das bereinigte EBITDA um 58 Mio. € auf 255 Mio. € und das bereinigte EBIT um 60 Mio. € auf 170 Mio. € gesteigert werden. Auch die bereinigte EBIT-Marge verbesserte sich spürbar von 1,6 auf 2,3%.

Die Brutto-Investitionen lagen infolge höherer Investitions-tätigkeit in nahezu allen Regionen deutlich oberhalb des ent-sprechenden Vorjahreswerts. Der Investitionsschwerpunkt lag auf dem Neubau und der Erweiterung von Logistikanlagen und regional in Europa.

Die positive Geschäftsentwicklung spiegelt sich per 30. Juni 2011 auch in einem deutlichen Anstieg der Mitarbeiterzahl wider. Der Mitarbeiteraufbau erfolgte vor allem in Europa, gefolgt von Asia/Pacific und Americas.

Insgesamt 70 Fahrzeuge sollen im Jahr 2011 an DB Fuhrpark aus-geliefert und dort im Carsharing eingesetzt werden. Umwelt-freundliche Elektrofahrzeuge von DB Carsharing (»e-Flinkster«) können im Rahmen von Modellprojekten bisher in Aachen, Berlin, Darmstadt, Frankfurt, Hamburg und Saarbrücken genutzt werden.

Höhe von 1.581 Mio. € stellen daher unverändert die internen Segmenterlöse in Höhe von 1.387 Mio. € dar. Diese sind im Berichtszeitraum um 9,6% angestiegen. Ursache für diesen Anstieg sind insbesondere höhere Leistungen für die Instand-

haltung von Schienenfahrzeugen bei der DB Fahrzeuginstandhaltung sowie Leistungsanstiege im Gebäudemanagement und bei Sicherheitsdienstleistungen.

Aufwandsseitig stiegen analog zum Anstieg der Erträge sowohl der Material- als auch der Personalaufwand deutlich an.

Im Materialaufwand wirkten sich vor allem gestiegene Vorleistungen für die Fahrzeuginstandhaltung aus. Der Personalaufwand stieg, verglichen mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum, vor allem infolge der erhöhten Mitarbeiterzahl, aber auch tarifbedingt, an.

Die Abschreibungen lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2010. Insgesamt konnten infolge der Leistungssteigerungen und der beschriebenen Aufwandsentwicklung die bereinigten Ergebnisgrößen spürbar verbessert werden.

Infrastruktur

WEITERE INFORMATIONEN

STRESSTEST ZU STUTT GART 21 ABGESCHLOSSEN

Im Rahmen der → *Schlichtung zum Infrastrukturprojekt Stuttgart 21* [1] haben wir uns unter anderem zur Durchführung eines sogenannten Stresstests verpflichtet. Im Rahmen dieser Simulation soll nachgewiesen werden, dass die Infrastruktur von Stuttgart 21 in der Hauptverkehrszeit eine um 30 % höhere Leistungsfähigkeit besitzt als der heute bestehende Kopfbahnhof. Erst nach Abschluss dieser Untersuchung, die durch die Schweizer Firma SMA bestätigt werden soll, kann entschieden werden, ob zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen notwendig sind.

Der Stresstest wurde seitens des DB-Konzerns am 21. Juni 2011 mit Übergabe eines durchsimulierten Fahrplans an die SMA abgeschlossen. Anschließend erfolgte die Begutachtung und Testierung durch die SMA. Die → *Testierungsergebnisse* [2] wurden am 21. Juli 2011 der Landesregierung von Baden-Württemberg zur Verfügung gestellt und sollen voraussichtlich am 26. Juli 2011 im Rahmen einer Veranstaltung in Stuttgart der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

FINANZIERUNGSKREISLAUF SCHIENE FÜR DEN AUSBAU VON SCHIENENSTRECKEN

Im März 2011 hat der Bund beschlossen, in den Jahren 2012 bis 2015 rund 1 Mrd. € zusätzlich für den Aus- und Neubau von Schienenstrecken bereitzustellen. Ein Teil der Mittel stammt aus der jährlichen Dividende, die wir ab dem Jahr 2011 gemäß Plänen der Bundesregierung an unseren Eigentümer, den Bund, ausschütten sollen. Weitere Mittel kommen aus der → *vorzeitigen Tilgung von Zinslosen Darlehen des Bundes* [3].

Das bereinigte EBITDA stieg um 6 Mio. € auf 155 Mio. € und das bereinigte EBIT um 6 Mio. € auf 80 Mio. €. Die Verbesserung der bereinigten Ergebnisgrößen wurde im Berichtszeitraum vor allem in den Bereichen DB Fuhrpark und DB System erzielt.

Die Brutto-Investitionen lagen infolge erhöhter Fahrzeugbeschaffungen bei DB Fuhrpark nach einer Reduzierung der Anmietungsquote oberhalb des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Die Investitionsschwerpunkte lagen dementsprechend auf Fahrzeugen.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2011 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum insbesondere infolge des Leistungsanstiegs deutlich angestiegen.

Die zusätzlichen Mittel sollen unter anderem für den Ausbau von Teilabschnitten der Strecken Karlsruhe–Basel und Oldenburg–Wilhelmshaven (JadeWeserPort) sowie den Neubau der Strecke Wendlingen–Ulm eingesetzt werden.

VORAUSSICHTLICH KEINE VERSORGUNGS- ENGPÄSSE DURCH ABSCHALTUNG VON KERNKRAFTWERKEN

Unmittelbar nach dem schweren Erdbeben in Japan mit dem anschließenden Tsunami und der daraus resultierenden Katastrophe im Kernkraftwerk Fukushima am 11. März 2011 hat die Bundesregierung gemeinsam mit den Landesregierungen die vorübergehende Abschaltung der sieben ältesten Kernkraftwerke in Deutschland, darunter auch das Gemeinschaftskernkraftwerk Neckarwestheim I (GKNI), verfügt. Am 30. Juni 2011 stimmte schließlich der Bundestag für die Rücknahme der Laufzeitverlängerung vom September 2010, für den Atomausstieg bis zum Jahre 2022 und für die sofortige Stilllegung der vorübergehend abgeschalteten Kernkraftwerke.

Mit GKNI verliert der DB-Konzern den bis zu seiner Abschaltung größten Erzeuger für Bahnstrom. Da GKNI allerdings ohne die Laufzeitverlängerung bereits im Jahr 2010 stillgelegt worden wäre, haben wir die notwendigen Ersatzinvestitionen bereits frühzeitig getätigt. Somit ist die Versorgungssicherheit mit Bahnstrom auch nach der Stilllegung von GKNI voraussichtlich gesichert. Von der Stilllegung der anderen sechs Kernkraftwerke ist der DB-Konzern nicht direkt betroffen.

DB ENERGIE NIMMT ZWEITEN WINDPARK ANS NETZ

Knapp ein Jahr nach Abschluss des Stromlieferungsvertrags mit dem Betreiber des Windparks Märkisch Linden bei Neuruppin baut DB Netze Energie sein Engagement im Bereich umweltfreundliche Windenergie aus. Seit dem 1. Januar 2011 bezieht DB Netze Energie Strom aus fünf Windkraftanlagen im Naturpark Hoher Fläming in Brandenburg. Ein entsprechender Vertrag wurde Ende 2010 mit dem Betreiber des Windparks, der Enertrag AG mit Sitz in Dauerthal, geschlossen.

Die fünf Windanlagen in der Nähe der Ortschaft Marzahna haben eine Gesamtleistung von 7,5 Megawatt (MW). Ebenso wie bei den 20 Anlagen im Windpark Märkisch Linden mit einer Gesamtleistung von 30 MW soll der hier produzierte Strom direkt in den Bilanzkreis der DB Energie eingespeist werden.

BAUMASSNAHMEN IM OST-WEST-KORRIDOR

Im Berichtszeitraum wurde ein umfangreiches Bauvolumen zur Erhaltung und Erneuerung der Infrastruktur realisiert. So wurden zwischen Berlin, Hannover und Bielefeld (Ost-West-Korridor) komplexe Instandsetzungsmaßnahmen ausgeführt. In diesem Zusammenhang werden unter anderem insgesamt 186 km Schienen, 130.000 Schwellen und 32 Weichen ausgewechselt. Wie bereits in den vergangenen Jahren wurden Bauarbeiten zur Erneuerung der Infrastruktur auch an den verkehrsschwächeren Feiertagen zu Ostern und Pfingsten umgesetzt. Ein Schwerpunkt der Maßnahmen war die Strecke Fulda – Frankfurt am Main mit der Inbetriebnahme des Neuen Schlüchterner Tunnels.

Die Baumaßnahmen haben teilweise erhebliche Auswirkungen auf den Personen- und Güterverkehr. Um eine möglichst frühzeitige und verlässliche Kundenkommunikation zu erreichen, wurden für diese Maßnahmen mittel- bis langfristig alternative Fahrpläne erstellt und über die Verkaufs- und Kommunikationsmedien veröffentlicht.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE FAHRWEG

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	520,7	507,8	+12,9	+2,5
davon konzernexterne Bahnen	108,2	94,4	+13,8	+14,6
Anteil konzernexterner Bahnen in %	20,8	18,6	-	-
Gesamtumsatz	2.269	2.198	+71	+3,2
Außenumsatz	446	395	+51	+12,9
Anteil Außenumsatz am Gesamtumsatz in %	19,7	18,0	-	-
EBITDA bereinigt	732	708	+24	+3,4
EBIT bereinigt	262	237	+25	+10,5
Brutto-Investitionen	1.872	1.921	-49	-2,6
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	41.149	40.225	+924	+2,3

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Trassennachfrage ist abhängig von den Betriebsprogrammen der konzerninternen und konzernexternen Kunden. In der Struktur der Trassennachfrage dominieren mit 79 % unverändert die konzerninternen Kunden, deren Nachfrage zugunsten der konzernexternen Kunden, insbesondere im Schienenpersonen-nahverkehr, leicht zurückging (-0,2%).

Die konzernexternen Bahnen haben ihren Anteil an der Trassennachfrage durch weitere starke Nachfragesteigerungen (+14,7%) auf nun 21 % ausgebaut (im ersten Halbjahr 2010: 19%).

Insgesamt stieg die Trassennachfrage im Berichtszeitraum gegenüber dem ersten Halbjahr 2010 um 2,5 % an. Das Wachstum wurde getragen von einer deutlich gestiegenen Nachfrage von Kunden aus dem Schienengüterverkehr.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

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

Der Materialaufwand lag – trotz deutlich gestiegener Instandhaltungsaufwendungen – in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2010.

Der Personalaufwand lag insbesondere infolge der gestiegenen Mitarbeiterzahl, aber auch tarifbedingt, oberhalb des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

Im Ergebnis führte die verbesserte Umsatzentwicklung in Verbindung mit der unterproportionalen Aufwandssteigerung zu einem Anstieg des bereinigten EBITDA um 24 Mio. € auf 732 Mio. €. Das bereinigte EBIT stieg um 25 Mio. € auf 262 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen lagen infolge der fortgesetzten Abwicklung der Maßnahmen der Konjunkturpakete weiterhin

auf hohem Niveau, allerdings infolge saisonaler Effekte und daraus resultierender zeitlicher Verschiebungen unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Der Schwerpunkt der Investitionen lag in der Stärkung der Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes sowie im Neu-/Ausbauprojekt Nürnberg – Erfurt.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2011 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitpunkt infolge der Reduzierung der Referenzarbeitszeit angestiegen.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
Stationshalte in Mio.	70,2	69,7	+ 0,5	+ 0,7
davon konzernexterne Bahnen	12,0	10,9	+ 1,1	+ 10,1
Gesamtumsatz	537	524	+ 13	+ 2,5
Außenumsatz	207	200	+ 7	+ 3,5
EBITDA bereinigt	186	184	+ 2	+ 1,1
EBIT bereinigt	124	123	+ 1	+ 0,8
Brutto-Investitionen	190	136	+ 54	+ 39,7
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	4.825	4.654	+ 171	+ 3,7

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Zahl der Stationshalte ist im Berichtszeitraum leicht um 0,7% angestiegen. Hierbei wirkte sich eine höhere Nachfrage von konzernexternen Kunden positiv aus. Die Nachfrage von konzerninternen Kunden ging im Berichtszeitraum leicht zurück.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Der Anstieg im Gesamtumsatz ist auf höhere Umsätze sowohl aus Stationserlösen als auch aus Vermietung und Verpachtung zurückzuführen. Der Anstieg der Stationserlöse war im Wesentlichen preisbedingt, aber auch mengenbedingt. Bei den Vermietungsumsätzen wirkte sich die positive Einzelhandelsentwicklung aus. In der Außenumsatzsteigerung spiegelt sich vor allem die gestiegene Zahl von Stationshalten konzernexterner Bahnen wider.

Aufwandsseitig stieg insbesondere der Materialaufwand spürbar an. Ursächlich hierfür sind gestiegene Aufwendungen für Instandhaltungen, Energie und Winterdienst-, Reinigungs- und Sicherheitsleistungen. Der Personalaufwand nahm vorwiegend tarifbedingt zu.

In Summe haben sich Aufwandsbelastungen und Umsatzsteigerungen nahezu ausgeglichen, sodass das bereinigte EBITDA leicht um 2 Mio. € auf 186 Mio. € angestiegen ist.

Die Abschreibungen sind ebenfalls leicht angestiegen.

Das bereinigte EBIT liegt mit 124 Mio. € um 1 Mio. € oberhalb des Niveaus des ersten Halbjahres 2010.

Die Brutto-Investitionen lagen im ersten Halbjahr 2011 deutlich über dem Wert des ersten Halbjahres 2010. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Konjunkturprogramm und den Projekten City-Tunnel Leipzig, Ingolstadt Hauptbahnhof sowie Stuttgart 21.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 30. Juni 2011 über dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitpunkts. Ursächlich hierfür waren die Veränderung der Referenzarbeitszeit und die Aufstockung der Zahl von Servicemitarbeitern.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE ENERGIE

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	5.258	5.158	+100	+1,9
Stationäre Energie (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	859,4	839,8	+19,6	+2,3
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	237,2	238,7	-1,5	-0,6
Gesamtumsatz	1.448	1.230	+218	+17,7
Außenumsatz	560	385	+175	+45,5
EBITDA bereinigt	65	82	-17	-20,7
EBIT bereinigt	24	40	-16	-40,0
Brutto-Investitionen	39	32	+7	+21,9
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	1.602	1.552	+50	+3,2

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Nachfrage nach Traktionsstrom stieg im Berichtszeitraum um 1,9%. Dies resultierte insbesondere aus einer höheren Nachfrage von Kunden im Schienengüterverkehr. Auch im Bereich der stationären Energie waren im Berichtszeitraum Absatzsteigerungen von Kunden, unter anderem aus dem Geschäftsfeld DB Dienstleistungen, zu verzeichnen. Der Absatz von Dieselmotorkraftstoff blieb auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2010. Während die Absatzmengen an Kunden im Schienengüterverkehr angestiegen sind, gingen die Mengen im Schienenpersonenverkehr zurück.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld DB Netze Energie lagen infolge von Steigerungen in allen Produktbereichen im ersten Halbjahr 2011 um 17,7% über dem entsprechenden Vorjahreswert. Wesentliche Treiber der positiven Entwicklung waren insbesondere der Bereich Traktionsenergie sowie der weitere Ausbau des Geschäfts mit Energiedienstleistungen im Strom- und Gasbereich. Hierunter fassen wir unsere Aktivitäten zur Vermarktung unseres Know-hows bei Unternehmen aus Industrie und Gewerbe zusammen, die ihr Energiebeschaffungsmanagement optimieren und die Möglichkeiten der sich verändernden Energiemärkte und -regularien nutzen wollen.

In der Umsatzentwicklung im Bereich Traktionsenergie spiegelt sich zum einen die konjunkturelle Belebung mit steigenden Betriebsleistungen im Schienenverkehr und zum anderen die Weitergabe von Preissteigerungen auf den Energiebeschaffungsmärkten für Strom, Dieselmotorkraftstoff und Gas an die Kunden wider. Beim Produkt Energiedienstleistungen zeigten sich sowohl im Stromgeschäft als auch im Geschäft der Gasbeschaffung deutliche Umsatzsteigerungen.

Die positive Absatzentwicklung, verbunden mit höheren Energiebezugspreisen, führte zu einem spürbaren Anstieg des Materialaufwands. Der Materialaufwand wurde zudem durch einen negativen Einmaleffekt in Höhe von 24 Mio. € im Zusammenhang mit nachträglichen, das Jahr 2010 betreffenden Kraftwerksabrechnungen für das GKN I erhöht.

Der Personalaufwand war im Berichtszeitraum durch Tarifierhöhungen belastet.

Die Abschreibungen lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2010.

Infolge des starken Anstiegs im Materialaufwand gingen das bereinigte EBITDA (um 17 Mio. € auf 65 Mio. €) und das bereinigte EBIT (um 16 Mio. € auf 24 Mio. €) im ersten Halbjahr 2011 zurück.

Die Brutto-Investitionen lagen oberhalb des Niveaus des ersten Halbjahres 2010. Hier wurden verstärkte Investitionen in Bahnstromleitungen im Rahmen des Konjunkturpakets II getätigt (unter anderem Bahnstromleitungen München/Ost – Aufkirchen, Großkorbetha – Gößnitz, Muldenstein – Leipzig und Gerresheim – Duisburg).

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2011 um 3,2% angestiegen. Ursächlich hierfür sind neben der Veränderung der Referenzarbeitszeit erhöhte personelle Anforderungen im Rahmen des Energiewirtschaftsgesetzes sowie ein zusätzlicher Mitarbeiterbedarf zur Realisierung des gestiegenen Investitionsvolumens.

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- ↳ **Rating-Einstufungen bestätigt**
- ↳ **Netto-Finanzschulden leicht angestiegen**
- ↳ **Investitionstätigkeit erneut ausgeweitet**

Finanzmanagement

Am Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns hat es im ersten Halbjahr 2011 keine Änderungen gegeben. Es ist im Geschäftsbericht 2010 auf der Seite 97 beschrieben.

Das für die langfristige Finanzierung ausgelegte —→ *Debt-Issuance-Programm* [1] über 15 Mrd. € wurde im April 2011 aufdatiert. Per 30. Juni 2011 war das Programm in Höhe von 11,6 Mrd. € in Anspruch genommen und verfügte damit noch über einen Emissionsspielraum in Höhe von 3,4 Mrd. € (per 31. Dezember 2010: 3,2 Mrd. €).

Der DB-Konzern emittierte im ersten Halbjahr 2011 über seine Finanzierungstochter Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, zwei Anleihen mit Laufzeiten von fünf beziehungsweise zehn Jahren und einem Volumen von je 500 Mio. €. Die Anleihen wurden hauptsächlich in Frankreich und Deutschland platziert. Die aufgenommenen Finanzmittel dienten unter anderem der Rückzahlung von zwei Fremdwährungsanleihen über umgerechnet insgesamt 1,2 Mrd. €, die im Berichtszeitraum fällig wurden.

Für die kurzfristige Finanzierung stand per 30. Juni 2011 wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses Programm wurde per 30. Juni 2011 mit 1,7 Mrd. € in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2010: 42 Mio. €).

Zudem verfügte der DB-Konzern per 30. Juni 2011 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,6 Mrd. € (per 31. Dezember 2010: 2,5 Mrd. €). Das Commercial-Paper-Programm wird über diese Back-up-Fazilitäten abgesichert.

Darüber hinaus konnten wir per 30. Juni 2011 auf Kreditfazilitäten in Höhe von 1,4 Mrd. € (per 31. Dezember 2010: 1,4 Mrd. €) zurückgreifen. Diese Fazilitäten, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Im Berichtszeitraum wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen.

RATING-EINSTUFUNGEN BESTÄTIGT

Ratings DB AG	Ersterteilung	Letzte Bestätigung	Aktuelle Einstufungen		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
Moody's	16.05.2000	26.11.2010	P-1	Aa1	stabil
Standard&Poor's	16.05.2000	01.06.2011	A-1+	AA	stabil
Fitch	17.02.2009	11.07.2011	F1+	AA	stabil

Stand: 21. Juli 2011.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard&Poor's (S&P), Moody's und Fitch laufend überprüft.

Im Berichtszeitraum hat S&P im Rahmen des jährlichen Rating-Reviews die guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG bestätigt. Fitch hat seine Rating-Einstufungen der DB AG Anfang Juli 2011 bestätigt. Die Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 (S&P, Moody's) beziehungsweise 2009 (Fitch) unverändert.

Weitere Informationen zum Thema —→ *Rating* [2] und die vollständigen Analysen von Standard&Poor's (S&P), Moody's und Fitch zur DB AG finden Sie in unserem Internetauftritt.

[1] —→ www.db.de/mtn

[2] —→ www.db.de/rating

Kapitalflussrechnung

Kurzfassung [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.075	1.286	-211	-16,4
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-819	-810	-9	+1,1
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-114	746	-860	-
Veränderung des Finanzmittelbestands	137	1.277	-1.140	-89,3
Flüssige Mittel per 30.06.	1.612	2.747	-1.135	-41,3

Die Entwicklung des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit war im ersten Halbjahr 2011 rückläufig. Positiven Effekten aus dem Anstieg des Ergebnisses vor Steuern und aus der Bereinigung der (nicht zahlungswirksamen) gestiegenen Abschreibungen standen höhere negative Effekte insbesondere aus dem Anstieg des Working Capital gegenüber. Das höhere Working Capital resultierte aus einem deutlichen Aufbau der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bei einem gleichzeitigen Abbau der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Reduzierungen in den passiven Abgrenzungsposten im Zusammenhang mit der vorzeitigen Tilgung von Zinslosen Darlehen des Bundes im Rahmen des *Finanzierungskreislaufs Schiene* [1]. Insgesamt war daher ein Rückgang im Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit um 211 Mio. € auf 1.075 Mio. € zu verzeichnen.

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit war im Berichtszeitraum geprägt durch sich annähernd ausgleichende deutlich gestiegene Auszahlungen für Brutto-Investitionen bei stabilen Einzahlungen aus Investitionszuschüssen sowie gegenläufig deutlich höheren Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen

Vermögenswerten (Verkauf Arriva Deutschland). Im Ergebnis stieg der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit leicht um 9 Mio. € auf 819 Mio. €.

Auf der Finanzierungsseite kam es im ersten Halbjahr 2011 zu einem Mittelabfluss in Höhe von 114 Mio. €. Dies resultierte im Wesentlichen aus der Zahlung einer Dividende in Höhe von 500 Mio. €, die wir an unseren Aktionär ausgeschüttet haben, und der im Rahmen des Finanzierungskreislaufs Schiene erfolgten *vorzeitigen Ablösung von Zinslosen Darlehen des Bundes* [2]. Gegenläufig erhöhten sich die Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen um 497 Mio. €, sodass im Saldo der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit um 860 Mio. € auf -114 Mio. € sank.

Per 30. Juni 2011 verfügte der DB-Konzern im Vergleich zum 30. Juni 2010 mit 1.612 Mio. € über einen gesunkenen Bestand an flüssigen Mitteln. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass im Vorjahr aufgrund von Bestimmungen des britischen Übernahmerechts umfangreiche liquide Mittel für die Akquisition von Arriva vorgehalten werden mussten.

Netto-Finanzschulden

[in Mio. €]	30.06.2011	31.12.2010	Veränderung	
			absolut	prozentual
Langfristige Finanzschulden	16.307	16.394	-87	-0,5
davon Darlehen des Bundes	1.673	2.503	-830	-33,2
Kurzfristige Finanzschulden	2.694	2.159	+535	+24,8
davon Darlehen des Bundes	375	433	-58	-13,4
FINANZSCHULDEN	19.001	18.553	+448	+2,4
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	1.711	1.614	+97	+6,0
NETTO-FINANZSCHULDEN	17.290	16.939	+351	+2,1

Die Finanzschulden sind im Berichtszeitraum um 448 Mio. € auf 19.001 Mio. € angestiegen. Dabei wurden einerseits Anleihen in Höhe von 1.054 Mio. € getilgt und andererseits Anleihen in Höhe von 994 Mio. € emittiert, sodass der Bestand an Anleihen in Summe leicht zurückgegangen ist.

Steigernd auf die Finanzschulden wirkte sich dagegen die Emission von Commercial Paper aus, deren Bestand per 30. Juni 2011 im Vergleich zum 31. Dezember 2010 um 1.664 Mio. € auf 1.706 Mio. € angestiegen ist.

Die Darlehen des Bundes gingen insgesamt um 888 Mio. € auf 2.048 Mio. € zurück (per 31. Dezember 2010: 2.936 Mio. €). Ursächlich hierfür war eine vorzeitige Ablösung von Zinslosen Darlehen des Bundes im Rahmen des → *Finanzierungskreislaufs Schiene* [1]. Die Zinslosen Darlehen des Bundes sind daher per 30. Juni 2011 um 723 Mio. € auf 1.883 Mio. € gesunken (per 31. Dezember 2010: 2.606 Mio. €).

Die Finanzschulden ohne die Darlehen des Bundes sind per 30. Juni 2011 auf 16.953 Mio. € angestiegen (per 31. Dezember 2010: 15.617 Mio. €).

Investitionen

Brutto-Investitionen nach Geschäftsfeldern [in Mio. €]	1. Halbjahr		Veränderung	
	2011	2010	absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	40	13	+27	-
DB Bahn Regio	116	128	-12	-9,4
DB Schenker Rail	135	147	-12	-8,2
DB Schenker Logistics	89	61	+28	+45,9
DB Dienstleistungen	97	51	+46	+90,2
DB Netze Fahrweg	1.872	1.921	-49	-2,6
DB Netze Personenbahnhöfe	190	136	+54	+39,7
DB Netze Energie	39	32	+7	+21,9
Sonstige/Konsolidierung	39	4	+35	-
DB-KONZERN (OHNE DB ARRIVA)	2.617	2.493	+124	+5,0
DB Arriva	72	9	+63	-
DB-KONZERN	2.689	2.502	+187	+7,5
- erhaltene Investitionszuschüsse Dritter	1.640	1.637	+3	+0,2
NETTO-INVESTITIONEN	1.049	865	+184	+21,3

Die Brutto-Investitionen lagen im Berichtszeitraum mit 2.689 Mio. € um 7,5% über dem Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums.

Ausweitungen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum konnten insbesondere in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen verzeichnet werden, während die Investitionstätigkeit in der Infrastruktur nahezu konstant blieb.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg kam es zu zeitlichen Verschiebungen bei der Umsetzung von Investitionsmaßnahmen, sodass die Realisierung erst in der zweiten Jahreshälfte erfolgt.

Infolge der geringen Zuschussquoten im Personenverkehr und im Bereich Transport und Logistik stiegen entsprechend die Netto-Investitionen deutlich an. Aus der Einbeziehung von Arriva resultierte ein Effekt auf die Brutto-Investitionen von 59 Mio. €. DB-konzernweit waren die wesentlichen Investitions-

Die vorgehaltene Liquidität ist per 30. Juni 2011 um 97 Mio. € auf 1.711 Mio. € gestiegen. Dementsprechend nahmen die Netto-Finanzschulden weniger stark zu als die Finanzschulden.

Die Fälligkeitsstruktur hat sich per 30. Juni 2011 leicht verändert. Es kam zu einer Verschiebung hin zu den kurzfristigen Finanzschulden, deren Anteil an den Finanzschulden von 12 auf 14% gestiegen ist.

Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich per 30. Juni 2011 leicht verändert und bestand im Wesentlichen mit 62% aus Anleihen (per 31. Dezember 2010: 64%) und mit 11% aus Darlehen des Bundes (per 31. Dezember 2010: 16%).

schwerpunkte unverändert Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Infrastrukturbereich sowie die Modernisierung unserer Fahrzeugflotte.

Die Investitionsstruktur wurde weiterhin dominiert von den Geschäftsfeldern im Bereich Infrastruktur und hier unverändert vor allem vom Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg. Auf sie entfielen in Summe 78% (im ersten Halbjahr 2010: 83%) der Brutto-Investitionen und dabei auf das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg allein 70% (im ersten Halbjahr 2010: 77%). Die Geschäftsfelder im Bereich Personenverkehr hatten einen Anteil von 8% (im ersten Halbjahr 2010: 6%) und die Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik von ebenfalls 8% (im ersten Halbjahr 2010: 8%).

Weitere Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel → *Entwicklung der Geschäftsfelder* [2].

Bilanz

Bilanzstruktur [in Mio. €]	30.06.2011	31.12.2010	Veränderung	
			absolut	prozentual
Bilanzsumme	52.053	52.003	+ 50	+ 0,1
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	43.961	44.530	- 569	- 1,3
Kurzfristige Vermögenswerte	8.092	7.473	+ 619	+ 8,3
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	14.408	14.316	+ 92	+ 0,6
Langfristiges Fremdkapital	24.572	24.762	- 190	- 0,8
Kurzfristiges Fremdkapital	13.073	12.925	+ 148	+ 1,1
STRUKTUR DER AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	84,5 %	85,6 %	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	15,5 %	14,4 %	-	-
STRUKTUR DER PASSIVSEITE				
Eigenkapital	27,7 %	27,5 %	-	-
Langfristiges Fremdkapital	47,2 %	47,6 %	-	-
Kurzfristiges Fremdkapital	25,1 %	24,9 %	-	-

Der Konzernabschluss wird gemäß den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt. Es gab keine wesentlichen Änderungen in den IFRS-Vorschriften und keine Änderungen der Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätze des Konzerns. Somit ergaben sich im Berichtszeitraum daraus keine Veränderungen für den Konzernabschluss. In der Entwicklung der Bilanzkennzahlen hatten konsolidierungskreisbedingte Veränderungen im Berichtszeitraum keine wesentlichen Auswirkungen.

Die Bilanzsumme ist per 30. Juni 2011 um 50 Mio. € beziehungsweise 0,1% auf 52.053 Mio. € angestiegen (per 31. Dezember 2010: 52.003 Mio. €).

Die langfristigen Vermögenswerte lagen mit 43.961 Mio. € um 1,3% beziehungsweise 569 Mio. € unterhalb des Vorjahresendwerts (per 31. Dezember 2010: 44.530 Mio. €). Maßgeblich dafür war der Rückgang der Sachanlagen von 37.873 Mio. € per 31. Dezember 2010 auf 37.421 Mio. € per 30. Juni 2011.

Gegenläufig stiegen die kurzfristigen Vermögenswerte per 30. Juni 2011 deutlich um 8,3% beziehungsweise 619 Mio. € auf 8.092 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 7.473 Mio. €). Ursächlich hierfür war ein Aufbau der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics.

Strukturell resultierte daraus eine leichte Verschiebung in Richtung der kurzfristigen Vermögenswerte.

Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen per 30. Juni 2011 das Eigenkapital sowie die Finanzschulden. Das Eigenkapital stieg insbesondere infolge der erwirtschafteten Ergebnisse – vermindert um die Dividendenzahlung – um 92 Mio. € beziehungsweise 0,6% an. Entsprechend stieg auch die Eigenkapitalquote um 0,2 Prozentpunkte an.

Innerhalb des langfristigen Fremdkapitals gingen die langfristigen Finanzschulden um 87 Mio. € und die passiven Abgrenzungen um 117 Mio. € insbesondere infolge einer *→ vorzeitigen Ablösung von langfristigen Zinslosen Darlehen des Bundes [1]* zurück.

Das kurzfristige Fremdkapital ist per 30. Juni 2011 im Vergleich zum 31. Dezember 2010 um 1,1% beziehungsweise 148 Mio. € angestiegen. Der Anstieg resultierte aus der Erhöhung der kurzfristigen Finanzschulden (+ 535 Mio. €).

Insgesamt sind die *→ Finanzschulden [2]* daher um 2,4% beziehungsweise 448 Mio. € angestiegen.

In der Struktur des Fremdkapitals ist der Anteil des langfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme per 30. Juni 2011 leicht um 0,4 Prozentpunkte gesunken. Gegenläufig ist der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals per 30. Juni 2011 um 0,2 Prozentpunkte angestiegen.

[1] *→ Seite 26*[2] *→ Seite 31 f.*

MITARBEITER

↳ **Mitarbeiterzahl leicht angestiegen**

↳ **Tarifrunde mit EVG und GDL abgeschlossen**

↳ **Branchentarifvertrag im Schienenpersonennahverkehr in Kraft getreten**

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern [in VZP ¹⁾]	30.06.2011	31.12.2010	Veränderung		30.06.2010
			absolut	prozentual	
DB Bahn Fernverkehr	16.140	15.270	+ 870	+ 5,7	15.312
DB Bahn Regio	37.289	36.334	+ 955	+ 2,6	36.539
DB Arriva	37.922	38.137	- 215	- 0,6	1.553
DB Schenker Rail	32.697	32.618	+ 79	+ 0,2	33.492
DB Schenker Logistics	60.691	58.671	+ 2.020	+ 3,4	57.379
DB Dienstleistungen	26.030	25.131	+ 899	+ 3,6	24.521
DB Netze Fahrweg	41.149	39.849	+ 1.300	+ 3,3	40.225
DB Netze Personenbahnhöfe	4.825	4.636	+ 189	+ 4,1	4.654
DB Netze Energie	1.602	1.536	+ 66	+ 4,3	1.552
Sonstige	24.267	24.128	+ 139	+ 0,6	24.456
DB-KONZERN	282.612	276.310	+ 6.302	+ 2,3	239.683
- Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen	2	-	+ 2	-	-
DB-KONZERN - VERGLEICHBAR	282.610	276.310	+ 6.300	+ 2,3	-

¹⁾ Die Zahl der Mitarbeiter wird im 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 regulären Jahresarbeitszeit in Vollzeitpersonen umgerechnet.

Per 30. Juni 2011 sind im DB-Konzern rund 282.600 Mitarbeiter beschäftigt. Gegenüber dem Jahresende 2010 bedeutet dies einen Anstieg um rund 6.300 Mitarbeiter. Dieser resultierte zum einen aus einem Mitarbeiteraufbau in den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics (Geschäftsausweitung), DB Dienstleistungen (Leistungsmehrung Instandhaltung und konzerninterner Mitarbeitertransfer) und DB Bahn Fernverkehr (Zuwächse in der Instandhaltung und im Servicebereich). Zum anderen 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% steigt und sich gleichzeitig das Arbeitsentgelt um 2,5% erhöht. Bereinigt um diesen Effekt ergibt sich ein Personalanstieg von rund 3.300 Mitarbeitern (+1,2%).

Im Vergleich zu der Mitarbeiterzahl per 30. Juni 2010 ist es zu einem deutlichen Anstieg der Mitarbeiterzahl um rund 42.900 Mitarbeiter gekommen. Dies ist im Wesentlichen auf die Akquisition von Arriva mit einem Effekt von rund 36.300 Mitarbeitern zurückzuführen.

Weitere Ausführungen zur Entwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern finden Sie im Kapitel [↳ Entwicklung der Geschäftsfelder \[1\]](#).

Abschluss der Tarifrunden mit EVG und GDL

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

In der Tarifrunde mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurde am 15. April 2011 ein Abschluss mit einer Laufzeit von 23 Monaten erzielt. Danach wurden im Dezember 2010 Einmalzahlungen von insgesamt 500 € gezahlt und die Entgelte ab 1. Januar 2011 um 2% angehoben. Zudem wurden die Konditionen für die betriebliche Altersvorsorge verbessert und einzelne Zulagen erhöht.

Sowohl mit der EVG als auch mit der GDL wurde vereinbart, das bestehende Beschäftigungsbündnis über 2011 hinaus fortzusetzen. Betriebsbedingte Kündigungen sind damit auch weiterhin ausgeschlossen. In diesem Rahmen soll künftig auch die demografische Entwicklung stärker berücksichtigt werden.

Branchentarifverträge abgeschlossen

Zukünftig gelten für Entgelt und Arbeitszeit bei EVU im Regionalverkehr flächendeckende Tarifstandards. Die EVG und der Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (Agv MoVe) sowie 24 weitere EVU

haben sich am 17. Januar 2011 als Schlichtungsergebnis auf einen Branchentarifvertrag für den Schienenpersonennahverkehr geeinigt.

Auch mit der GDL wurden Standards zu Arbeits- und Entgeltbedingungen auf den Weg gebracht, die branchenweite Geltung haben sollen. GDL und Agv MoVe haben hierzu am 15. April 2011 einen Bundesrahmentarifvertrag für alle Lokomotivführer in Deutschland abgeschlossen. Im Rahmen dieser Verhandlungen kam es nach einer Entscheidung der GDL ab Anfang Februar 2011 zu Streikdrohungen und von Ende Februar bis Mitte März 2011 zu insgesamt vier Arbeitskämpfmaßnahmen.

WEITERE INFORMATIONEN

→ **Kunden- und Qualitätsinitiative fortgesetzt**

→ **Optimierung von Beschaffungsprojekten für Schienenfahrzeuge**

→ **Liberalisierungsindex Bahn 2011 bestätigt führende Rolle Deutschlands**

Kunden- und Qualitätsinitiative fortgesetzt

Im Vorjahr haben wir unsere → *Kunden- und Qualitätsinitiative* [1] gestartet, die wir auch im ersten Halbjahr 2011 fortgeführt haben. In elf 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 mögliche Hitzeperioden wurden so unter anderem Präventionsmaßnahmen zur Verringerung von Klimaanlageausfällen vorgenommen. Des Weiteren sollen die Kunden besser informiert werden, indem der Informationsfluss bei Betriebsstörungen optimiert wird.

Ermittlungen bei DB International

Nach in Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Frankfurt am Main bekannt gewordenen Vorwürfen gegen die DB International GmbH (DBI) hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG eine → *Sonderuntersuchung bei der DBI* [2] durchgeführt.

Die Staatsanwaltschaft wirft ehemaligen DBI-Mitarbeitern vor, in der Vergangenheit unmittelbar oder über Dritte Geld- und Sachzuwendungen an Entscheidungsträger im Ausland geleistet zu haben. Die Sonderuntersuchung hat die Vorwürfe teilweise bestätigt. Bei der DBI wurden entsprechende Konsequenzen gezogen. Die behördlichen Ermittlungen dauern an.

Einführung von Quality Gates in Beschaffungsprojekten

In den vergangenen Jahren sind bei der Beschaffung von neuen Schienenfahrzeugen Qualitätsprobleme aufgetreten. Folgen davon waren verspätete Lieferungen, unbefriedigende Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit sowie mangelhafte Zulassungsunterlagen.

Die Einführung von Meilensteinen (Quality Gates) in Beschaffungsprojekten soll frühzeitig Projektrisiken erkennen und minimieren, um künftig die vertragskonforme und termingerechte Lieferung von Schienenfahrzeugen auf einem möglichst hohen Qualitätsniveau sicherstellen zu können. Hierzu werden an bis zu zehn festen Zeitpunkten die vom Auftragnehmer bis zum jeweiligen Zeitpunkt erbrachten Lieferungen und Leistungen durch den Auftraggeber gemessen und hinsichtlich ihrer Qualität und Vollständigkeit bewertet.

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

[1] → *Geschäftsbericht 2010 Seite 105*

[2] → *Geschäftsbericht 2010 Seite 122*

begrüßt, sodass mittlerweile in acht Beschaffungsprojekten die Anwendung der Quality Gates fixiert werden konnte und in fünf weiteren Vorhaben vorbereitet wird.

Deutschland bei Öffnung der Schienenverkehrsmärkte in Europa führend

Deutschland liegt gemäß dem im April 2011 veröffentlichten —> *Liberalisierungsindex Bahn 2011 (LIB-Index)* [1] 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.

RISIKO- UND CHANCENBERICHT

—> **Risikoposition gegenüber Geschäftsjahr 2010 unverändert**

—> **Quantitative Einschätzung der Risiken reduziert**

—> **Risikoportfolio ohne bestandsgefährdende Risiken**

Das —> *Risikomanagementsystem des DB-Konzerns* [2] ist im Geschäftsbericht 2010 beschrieben. Daran hat es im ersten Halbjahr 2011 keine wesentlichen Änderungen gegeben.

Chancenbericht

Eine Darstellung der wirtschaftlichen Chancen des DB-Konzerns finden Sie im Geschäftsbericht 2010 auf der Seite 138. Auch daran hat es im ersten Halbjahr 2011 keine wesentlichen Änderungen gegeben.

Prüfung von Schadenersatzansprüchen gegen Schienenhersteller

Seit Juni 2011 ermitteln die Staatsanwaltschaft Bochum und das Bundeskartellamt gegen zehn Stahlunternehmen wegen des Verdachts unerlaubter jahrelanger Preisabsprachen beim Verkauf von Eisenbahnschienen und Weichen. Dem DB-Konzern könnte dadurch ein Schaden in Millionenhöhe entstanden sein. Der DB-Konzern prüft das Bestehen möglicher Schadenersatzansprüche, sobald das Ermittlungsverfahren hinsichtlich des Kartells hinreichend weit fortgeschritten ist.

Untersuchungen bei Konzernunternehmen

Die EU-Kommission hat an mehreren Standorten des DB-Konzerns im Zeitraum von Ende März bis Anfang April 2011 Nachprüfungen durchgeführt. Gegenstand ist unter anderem das seit dem Jahr 2003 geltende Bahnstrompreissystem der DB Energie GmbH. Das Preissystem wurde bereits im Jahr 2006 vom Oberlandesgericht Frankfurt/Main als zulässig erachtet. Gegen die Nachprüfung hat der DB-Konzern Klagen beim Gericht der Europäischen Union in Luxemburg eingereicht.

Risikoportfolio ohne bestandsgefährdende Risiken

Die Risikoschwerpunkte lagen bei den absatz- und beschaffungsmarktbezogenen Risiken. Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnen wir auch durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente. Zu allen wesentlichen Risiken finden regelmäßig umfassende Analysen statt. Im Vergleich zum Ende des Jahres 2010 hat sich die quantitative Einschätzung dieser Risiken auf Basis der positiven konjunkturellen Entwicklung weiter reduziert. Wesentliche zukünftige Risiken könnten aus einer möglichen negativen Entwicklung der Staatsschuldenkrise in Europa resultieren.

[1] —> www.db.de/regulierung

[2] —> *Geschäftsbericht 2010 Seite 124 ff.*

Zu den operativen Gegensteuerungsmaßnahmen zählen umfangreiche geschäftsfeldspezifische und konzernübergreifende Effizienz- und Rationalisierungsprogramme. Zudem entwickeln wir unsere Angebote in den Geschäftsfeldern systematisch marktorientiert weiter. Zur Absicherung nicht vermeidbarer Risiken schließen wir zudem Versicherungen ab, um die finanziellen

Folgen möglicherweise eintretender Schadensfälle und Haftungsrisiken für den DB-Konzern zu begrenzen.

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

NACHTRAGSBERICHT

- ↳ **Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems**
- ↳ **Zulassung von ICE-Zügen für den Kanaltunnel beantragt**
- ↳ **Stresstest bestätigt Leistungsfähigkeit des Projekts Stuttgart 21**

Auslastungsfaktor für ungültig erklärt

Seit 4. Juli 2011 ist der DB Netz AG die Erhebung des Auslastungsfaktors untersagt. Die BNetzA hatte dieses Element des Trassenpreissystems per Bescheid mit sofortiger Wirkung für ungültig erklärt, da die DB Netz AG aus Sicht der Behörde im Verfahren keine sachliche Rechtfertigung für die entgeltliche Differenzierung vortragen konnte. Die DB Netz AG hat Widerspruch gegen die Entscheidung eingelegt.

Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems

Am 5. Juli 2011 haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die DB AG eine Eckpunktevereinbarung zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems vereinbart. Ziel der Vereinbarung ist eine deutliche und dauerhafte Verringerung des Schienenlärms. Das lärmabhängige Trassenpreissystem sieht höhere Entgelte für Züge ohne Flüsterbremsen und einen Bonus für Güterwagen vor, die auf lärm-mindernde Technologie umgerüstet werden. Aufgrund einer Finanzierung durch einen Bundeszuschuss wird das lärmabhängige Trassenpreissystem zu gleichen Teilen durch den Eisenbahnsektor und die öffentliche Hand finanziert.

Zulassung von ICE-Zügen für den Kanaltunnel

Der DB-Konzern hat am 12. Juli 2011 die grundsätzliche Zulassung seiner ICE-Züge für den Kanaltunnel bei der zuständigen Behörde beantragt. Ein unabhängiges Gutachten belegt die erforderlichen sicherheitskonformen Eigenschaften der Fahrzeuge. Aufgrund der nun abgeschlossenen umfangreichen Vorarbeiten sind wir optimistisch, noch im Sommer die grundsätzliche Freigabe für die ICE-Züge zu erhalten. Bis zur Betriebsaufnahme stehen weitere Zulassungsschritte an.

DB Schenker stellt inländische Distribution in Nordamerika neu auf

DB Schenker Logistics wird das inländische Distributionsgeschäft in den USA, in Kanada und Mexiko neu aufstellen. Diese Entscheidung bedeutet keinen Rückzug aus dem US-Markt, auf dem DB Schenker Logistics rund 3 Mrd. USD Umsatz generiert. Die von der Entscheidung betroffenen Aktivitäten stehen in Summe für weniger als 10 % des amerikanischen Geschäfts von DB Schenker Logistics. Gründe für die Neuausrichtung des im Jahr 2006 mit der Akquisition von BAX Global erworbenen Geschäfts sind das schwache Wirtschaftswachstum in Amerika und gleichzeitig gestiegene Treibstoffkosten.

Das inneramerikanische Distributionsgeschäft umfasst ein Luftfrachtnetzwerk, für das bislang 20 Flugzeuge im Einsatz waren, sowie Landverkehr mit bis zu 2.000 Abfahrten pro Tag.

Ergebnisse des Stresstests zum Projekt Stuttgart 21

Im Zusammenhang mit der Schlichtung zum Infrastrukturprojekt Stuttgart 21 hat der DB-Konzern das von der Schweizer Firma SMA am 21. Juli 2011 zur Verfügung gestellte Gutachten im Internet öffentlich gemacht. In dem Schlussbericht geben die Gutachter von SMA grünes Licht für den geplanten Bahnhof. 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.

Zuschlag für RE-Netz Südwest

Anfang Juli 2011 haben wir im Schienenpersonenverkehr den Zuschlag für das RE-Netz Südwest mit einem jährlichen Volumen von 5,8 Mio. Zugkm und einer Laufzeit von 2014 bis 2029 erhalten.

PROGNOSEBERICHT

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

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen infolge der anhaltenden Erholung der Weltwirtschaft im Jahr 2011 positiv darstellen. Die Wachstumsprognosen für die Industriestaaten zeigen eine Fortsetzung der konjunkturellen Erholung, allerdings mit im Jahresverlauf etwas abgeschwächtem Tempo. Daher erwarten wir für das Geschäftsjahr 2011 insgesamt wieder positive Impulse aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und im Euro-Raum sowie aus dem fortgesetzten Wachstum der Weltwirtschaft und des Welthandels.

Künftige Ausrichtung des DB-Konzerns

Die künftige Ausrichtung des DB-Konzerns ist im Geschäftsbericht 2010 auf der Seite 131 beschrieben. An der künftigen Ausrichtung haben sich im Berichtszeitraum weder hinsichtlich der künftigen Geschäftspolitik noch der künftigen Absatzmärkte Änderungen ergeben.

Konjunkturelle Aussichten

Nach den vorliegenden Einschätzungen von Wirtschaftsforschungsinstituten wird die Weltwirtschaft in den kommenden Monaten weiter expandieren, das Tempo dürfte dabei aber gegenüber dem Winterhalbjahr 2010/2011 abnehmen. In den Industrieländern wird der Produktionsanstieg insgesamt moderat bleiben. Die Konjunktur wird vom hohen Verschuldungsgrad im privaten wie im öffentlichen Sektor belastet. Der Übergang zur fiskalischen Konsolidierung in immer mehr Staaten wird durch eine restriktivere Finanzpolitik die Konjunktur zunehmend dämpfen. Im Euro-Raum wird die Konjunktur durch die Staatsschuldenkrise an den Finanzmärkten belastet, die die betroffenen Länder zu zum Teil drastischen Sparanstrengungen der öffentlichen Haushalte zwingt. In den Schwellenländern dürfte sich die derzeit sehr hohe konjunkturelle Dynamik infolge einer erwarteten Straffung der Geldpolitik und zum Teil auch wegen einer restriktiveren Finanzpolitik verringern. Die dämpfende Wirkung einiger Faktoren hingegen dürfte nachlassen – wie etwa der kräftige Anstieg der Rohölpreise und der Produktionsrückgang in Japan infolge der Natur-/Nuklearkatastrophe.

Für Deutschland lassen die für das Gesamtjahr vorliegenden Prognosen ein Wachstum des BIP von etwa 3,5% erwarten. Die Aufwärtsentwicklung wird maßgeblich von der Binnenwirtschaft getragen. Der stärkste Wachstumsbeitrag dürfte dabei von den Investitionen ausgehen, die infolge günstiger Finanzierungsbedingungen und verbesserter Ertragsaussichten deutlich ausgedehnt werden. Die Zunahme des privaten Verbrauchs fällt mit etwa 1,5% so stark aus wie seit Jahren nicht mehr. Die Ex- und Importe legen weiter deutlich zu, wenngleich die hohen Wachstumsraten des Vorjahres nicht mehr erreicht werden. Der Arbeitsmarkt wird sich weiter positiv entwickeln. Die Löhne und Gehälter steigen stärker als im Vorjahr, infolge der höheren Inflation wird der Anstieg der verfügbaren Realeinkommen allerdings gebremst.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

PERSONENVERKEHR

Vor dem Hintergrund der für das Gesamtjahr 2011 erwarteten anhaltend positiven wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mit steigenden Erwerbstätigenzahlen sowie einer verbesserten Einkommens- und Konsumententwicklung gehen wir für den deutschen Personenverkehrsmarkt im Jahr 2011 unverändert von einer moderat steigenden Verkehrsleistung aus. Diese Entwicklung ist auch für den Schienenpersonenverkehr in Europa zu erwarten, wenngleich weiterhin deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Ländermärkten zu verzeichnen sein werden.

GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

Auch wenn sich die Konjunkturreffekte in der zweiten Jahreshälfte abschwächen dürften, erwarten wir auf Basis der Entwicklung im ersten Halbjahr 2011 für den deutschen Güterverkehrsmarkt im Gesamtjahr 2011 ein mindestens ebenso kräftiges Wachstum wie im Vorjahr mit etwa 7%. Der anhaltend dynamische Außenhandel sowie ein branchenübergreifender, kräftiger Produktionsanstieg dürften die Nachfrage entsprechend stützen.

Die Entwicklung der Güterbahnen dürfte dabei stärker ausfallen als bisher angenommen. Wie auch beim Lkw-Verkehr gehen wir von einer überdurchschnittlichen Entwicklung und einem Ausbau der Marktanteile aus – zulasten der Binnenschifffahrt.

Nach der anhaltend positiven Entwicklung der weltweiten Transport- und Logistikmärkte im ersten Halbjahr 2011 wird für den weiteren Jahresverlauf vor dem Hintergrund der konjunkturellen Aussichten eine leicht abgeschwächte Wachstumsdynamik erwartet. Während die Wachstumsraten im globalen Luft- und Seefrachtmarkt dabei leicht unterhalb unserer bisherigen Erwartungen liegen dürften, gehen wir für den europäischen Landverkehr weiterhin von einem Anstieg um gut 10 % aus.

INFRASTRUKTUR IN DEUTSCHLAND

Wir erwarten, dass sich das Wachstum der Trassennachfrage – getragen von einer anhaltenden dynamischen Entwicklung des Schienengüterverkehrs – im Jahresverlauf fortsetzt und sich damit leicht besser entwickelt als bisher unterstellt. Bei der Anzahl der Stationshalte gehen wir unverändert davon aus, dass sich die positive Entwicklung des ersten Halbjahres 2011 im Jahresverlauf bestätigt.

Voraussichtliche Entwicklung der Finanzmärkte

Die wesentlichen im Geschäftsbericht 2010 getroffenen Einschätzungen zur Entwicklung der Finanzmärkte können wir auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt bestätigen. Gleichwohl gehen wir davon aus, dass die Unsicherheiten, die aus der Staatsschuldenkrise in Europa resultieren, zu einer höheren Volatilität der Anleihenkurse führen. Gleichzeitig wird die Emissionstätigkeit von Unternehmen stark davon abhängen, in welchem Maße sich eine mögliche Verschärfung der Staatsschuldenkrise auf das wirtschaftliche Umfeld von Unternehmen auswirkt. Wir gehen davon aus, dass wir als Unternehmen mit guter Bonität weiterhin einen guten Kapitalmarktzugang haben werden.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Die voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen des DB-Konzerns ist im Geschäftsbericht 2010 auf der Seite 134 beschrieben. Hieran haben sich im Berichtszeitraum keine Änderungen ergeben.

Voraussichtliche Ertragslage

DB-KONZERN

Voraussichtliche Entwicklung	2010	2011
[in Mio. €]		
Umsatz	34.410	↗
EBIT bereinigt	1.866	↗
ROCE in %	6,0	↗
Brutto-Investitionen	6.891	↗
Netto-Finanzschulden	16.939	→

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

Vor dem Hintergrund der positiven Entwicklung im ersten Halbjahr 2011 erwarten wir für das Geschäftsjahr 2011 eine Umsatzsteigerung in einer Größenordnung von 4 Mrd. € auf deutlich über 38 Mrd. €. Das Umsatzwachstum wird von organischem Wachstum und der Arriva-Akquisition getragen. Dies dürfte sich auch in einer spürbaren Ergebnisverbesserung (EBIT bereinigt) auf deutlich über 2,0 Mrd. € niederschlagen. Damit liegen unsere Erwartungen etwas besser als im Geschäftsbericht 2010 dargestellt.

Bezogen auf den ROCE, die Brutto-Investitionen und die Netto-Finanzschulden können wir die im Geschäftsbericht 2010 auf Seite 135 kommunizierten Prognosen bestätigen.

GESCHÄFTSFELDER

Voraussichtliche Entwicklung [in Mio. €]	Umsatz		EBIT bereinigt	
	2010	2011	2010	2011
DB Bahn Fernverkehr	3.729	→	117	↗
DB Bahn Regio ¹⁾	8.603	↗	789	↗
DB Arriva ¹⁾	1.236	↗	57	↗
DB Schenker Rail	4.584	↗	12	↗
DB Schenker Logistics	14.310	↗	304	↗
DB Dienstleistungen	1.274	↗	129	↘
DB Netze Fahrweg	4.580	→	601	↗
DB Netze Personenbahnhöfe	1.044	↗	217	→
DB Netze Energie	2.501	↗	82	→

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

¹⁾ Die Zahlen für 2010 wurden an die neue Geschäftsfeldstruktur angepasst.

Hinsichtlich der voraussichtlichen Entwicklung des Umsatzes gehen wir entgegen unserer bisherigen Prognose auf Basis des bisherigen Geschäftsverlaufs im Geschäftsjahr 2011 für das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr von einem Umsatz auf Vorjahresniveau aus.

Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen erwarten wir auf Basis der Entwicklung im ersten Halbjahr 2011 nun leicht steigende Umsätze, während wir im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg von voraussichtlich konstanten Umsätzen ausgehen.

Die im Geschäftsbericht 2010 auf Seite 136 kommunizierten Umsatzprognosen für die Geschäftsfelder DB Bahn Regio, DB Arriva, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie können wir bestätigen.

Hinsichtlich der voraussichtlichen Entwicklung des bereinigten EBIT gehen wir entgegen unserer bisherigen Prognose auf Basis der Entwicklung im ersten Halbjahr 2011 im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe von einem bereinigten EBIT auf Vorjahresniveau aus.

Die im Geschäftsbericht 2010 auf Seite 136 kommunizierten Entwicklungen des bereinigten EBIT in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Arriva, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Netze Fahrweg können wir bestätigen.

Voraussichtliche Finanzlage

Die voraussichtliche Finanzlage des DB-Konzerns ist im Geschäftsbericht auf Seite 137 beschrieben. Wir erwarten hier keine Änderungen beim Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit und bei der Finanzierung der Netto-Investitionen.

Zur teilweisen Refinanzierung fällig werdender Anleihen werden wir voraussichtlich auch im zweiten Halbjahr 2011 die Kapital- und Geldmärkte in Anspruch nehmen. Dafür verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus dem Debt-Issuance-Programm, dem Commercial-Paper-Programm und bestehenden, bislang nicht genutzten Kreditfazilitäten. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung des DB-Konzerns ist daher sichergestellt.

Unsere M&A-Aktivitäten werden wir im zweiten Halbjahr 2011 wie bisher kommuniziert selektiv und fokussiert fortführen. Wir erwarten hieraus im Geschäftsjahr 2011 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Finanzlage.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

Konzernzwischenabschluss (ungeprüft)

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

[in Mio. €]		1. Halbjahr	2010
	2011	2010	
Umsatzerlöse	18.876	16.102	34.410
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.143	1.019	2.207
GESAMTLEISTUNG	20.019	17.121	36.617
Sonstige betriebliche Erträge	1.204	977	3.120
Materialaufwand	-10.291	- 8.816	-19.314
Personalaufwand	- 6.393	- 5.443	-11.602
Abschreibungen	-1.463	-1.351	- 2.912
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.000	-1.613	- 4.092
OPERATIVES ERGEBNIS (EBIT)	1.076	875	1.817
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	12	6	17
Zinsergebnis	- 409	- 487	- 911
Übriges Finanzergebnis	-14	- 25	- 23
FINANZERGEBNIS	- 411	- 506	- 917
ERGEBNIS VOR ERTRAGSTEUERN	665	369	900
Ertragsteuern	-17	23	158
ERGEBNIS	648	392	1.058
Ergebnis anteilig zugerechnet den:			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	642	386	1.039
anderen Gesellschaftern	6	6	19
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	1,49	0,90	2,42
verwässert	1,49	0,90	2,42

Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis

[in Mio. €]		1. Halbjahr	2010
	2011	2010	
Ergebnis	648	392	1.058
VERÄNDERUNG DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN			
Änderung aus Währungsumrechnung	- 99	167	104
Aktionäre der Deutschen Bahn AG	- 95	159	97
andere Gesellschafter	- 4	8	7
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	1	5	10
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	50	66	131
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	0	2	1
SALDO DER DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTEN ERGEBNISPOSITIONEN (VOR STEUERN)	- 48	240	246
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen	-14	- 20	- 40
SALDO DER DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTEN ERGEBNISPOSITIONEN (NACH STEUERN)	- 62	220	206
GESAMTERGEBNIS	586	612	1.264
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den:			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	584	598	1.238
anderen Gesellschaftern	2	14	26

KONZERN-BILANZ***Aktiva***

[in Mio. €]	30.06.2011	31.12.2010	30.06.2010
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	37.421	37.873	37.003
Immaterielle Vermögenswerte	4.000	4.154	2.169
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	550	528	401
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	67	63	41
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	151	162	189
Derivative Finanzinstrumente	266	279	161
Aktive latente Steuern	1.506	1.471	1.245
	43.961	44.530	41.209
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	1.017	916	878
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.325	3.877	3.703
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	909	840	590
Forderungen aus Ertragsteuern	102	99	157
Derivative Finanzinstrumente	126	96	48
Flüssige Mittel	1.612	1.475	2.747
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	169	0
	8.092	7.473	8.124
BILANZSUMME	52.053	52.003	49.333

Passiva

[in Mio. €]	30.06.2011	31.12.2010	30.06.2010
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	5.318	5.374	5.383
Erwirtschaftete Ergebnisse	6.780	6.638	5.980
EIGENKAPITAL DER AKTIONÄRE DER DEUTSCHEN BAHN AG	14.248	14.162	13.513
Anteile anderer Gesellschafter	160	154	157
	14.408	14.316	13.670
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	16.307	16.394	14.166
Übrige Verbindlichkeiten	310	327	314
Derivative Finanzinstrumente	95	88	66
Pensionsverpflichtungen	1.994	1.938	1.800
Sonstige Rückstellungen	3.719	3.743	3.945
Passive Abgrenzungen	1.778	1.895	2.055
Passive latente Steuern	369	377	187
	24.572	24.762	22.533
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	2.694	2.159	3.482
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.974	4.286	3.621
Sonstige Verbindlichkeiten	3.233	3.109	2.856
Ertragsteuerschulden	143	146	74
Derivative Finanzinstrumente	32	92	52
Sonstige Rückstellungen	2.386	2.513	2.500
Passive Abgrenzungen	611	620	545
	13.073	12.925	13.130
BILANZSUMME	52.053	52.003	49.333

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

[in Mio. €]	1. Halbjahr		2010
	2011	2010	
Ergebnis vor Steuern	665	369	900
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.463	1.351	2.912
Abschreibungen / Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	0	0	0
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-11	8	16
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	-6	0	-6
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen	7	0	-1
Zins- und Dividenderträge	-148	-141	-315
Zinsaufwendungen	557	627	1.225
Fremdwährungsergebnis	14	25	20
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	-12	-6	-17
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-158	53	-142
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-673	-987	-665
Veränderung der Verbindlichkeiten und der passiven Abgrenzungsposten	-214	363	186
AUS GEWÖHNLICHER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT ERWIRTSCHAFTETE ZAHLUNGSMITTEL	1.484	1.662	4.113
Erhaltene Zinsen	25	20	62
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen	0	0	1
Gezahlte Zinsen	-355	-345	-780
Gezahlte (-)/erstattete (+) Ertragsteuern	-79	-51	13
MITTELFLUSS AUS GEWÖHNLICHER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	1.075	1.286	3.409
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	121	101	254
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-2.700	-2.500	-6.864
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	1.640	1.637	4.819
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	-58	-46	-90
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten	174	0	24
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	-2	0	0
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel	7	0	2
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel	0	-2	-1.622
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen	-1	0	-2
MITTELFLUSS AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT	-819	-810	-3.479
Gewinnausschüttung an Gesellschafter	-500	-	-
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter	-4	-1	-14
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen	-76	-47	-212
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	994	497	2.477
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen	-1.148	-1.000	-1.000
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen des Bundes	0	7	0
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Darlehen des Bundes	-968	-480	-481
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper	1.722	1.777	244
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper	-134	-7	-987
MITTELFLUSS AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT	-114	746	27
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel	142	1.222	-43
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	1.475	1.470	1.470
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel	5	0	3
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-10	55	45
FLÜSSIGE MITTEL AM ENDE DER PERIODE	1.612	2.747	1.475

KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

[in Mio. €]	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbeurteilung Wertpapiere ¹⁾	Marktbeurteilung Cash-flow-Hedges ¹⁾	Sonstige Veränderungen	Rücklagen Summe Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Konzernaktionäre	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
Stand am 01.01.2011	2.150	5.310	7	14	38	5	5.374	6.638	14.162	154	14.316
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Kapitalherabsetzung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Minderung Kapitalrücklagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	-500	-500	-4	-504
+/- Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	2	2	0	2	8	10
+/- Gesamtergebnis	0	0	-95	1	36	0	-58	642	584	2	586
STAND AM 30.06.2011	2.150	5.310	-88	15	74	7	5.318	6.780	14.248	160	14.408

[in Mio. €]	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbeurteilung Wertpapiere ¹⁾	Marktbeurteilung Cash-flow-Hedges ¹⁾	Sonstige Veränderungen	Rücklagen Summe Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Konzernaktionäre	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
Stand am 01.01.2010	2.150	5.310	-91	6	-55	4	5.174	5.596	12.920	146	13.066
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Kapitalherabsetzung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Minderung Kapitalrücklagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1
+/- Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	-3	-3	-2	-5	-2	-7
+/- Gesamtergebnis	0	0	159	6	47	0	212	386	598	14	612
STAND AM 30.06.2010	2.150	5.310	68	12	-8	1	5.383	5.980	13.513	157	13.670

¹⁾ Eigenkapitalposition enthält latente Steuern.

SEGMENTINFORMATIONEN NACH GESCHÄFTSSEGMENTEN

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni [in Mio. €]	DB Bahn Fernverkehr		DB Bahn Regio ⁶⁾		DB Arriva ⁶⁾		DB Schenker Rail	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
	Segmenterlöse							
externe Umsatzerlöse	1.760	1.765	4.323	4.247	1.632	87	2.343	2.138
interne Umsatzerlöse	65	63	42	41	0	0	138	130
UMSATZERLÖSE GESAMT	1.825	1.828	4.365	4.288	1.632	87	2.481	2.268
externe übrige Segmenterlöse	76	96	133	88	106	3	125	116
interne übrige Segmenterlöse	23	22	53	53	0	1	16	21
SUMME SEGMENTERLÖSE	1.924	1.946	4.551	4.429	1.738	91	2.622	2.405
Segmentergebnis (EBIT)	46	115	477	449	40	-3	57	-19
Bereinigung Sondereffekte ¹⁾	0	-35	0	0	31	0	1	0
Bereinigtes Segmentergebnis (EBIT bereinigt) ¹⁾	46	80	477	449	71	-3	58	-19
EBITDA	227	296	753	724	156	3	199	127
EBITDA bereinigt ¹⁾	227	261	753	724	151	3	199	127
Zinsergebnis								
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	2	0	5	2
Übriges Finanzergebnis								
Ergebnis vor Ertragsteuern								
Ertragsteuern								
ERGEBNIS								
Segmentvermögen ^{2),3)}	2.208	2.474	5.667	5.866	4.283	244	4.644	4.587
Anteile an At-Equity-Beteiligungen ²⁾	0	0	4	5	120	13	77	100
GESAMTVERMÖGEN ²⁾	2.208	2.474	5.671	5.871	4.403	257	4.721	4.687
davon Goodwill	0	0	5	5	1.312	18	458	461
Segmentsschulden ^{2),3)}	996	982	2.499	2.550	941	48	1.456	1.512
Segment-Gesamtinvestitionen	40	13	116	128	72	9	135	152
Anlagenzugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	0	0	0	0	5
Anlagenzugänge aus Brutto-Investitionen	40	13	116	128	72	9	135	147
Erhaltene Investitionszuschüsse	0	0	-3	-14	-2	0	0	0
NETTO-INVESTITIONEN	40	13	113	114	70	9	135	147
Planmäßige Abschreibungen ⁴⁾	172	181	274	272	116	6	142	143
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ⁴⁾	9	0	2	3	0	0	0	3
Mitarbeiter ⁵⁾	16.140	15.312	37.289	36.539	37.922	1.553	32.697	33.492

¹⁾ Die Bereinigung betrifft die Erträge beziehungsweise Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten, wesentliche Sondersachverhalte und mit 37 Mio. € die PPA-Amortisation von Kundenverträgen in den Segmenten DB Arriva und DB Schenker Rail.

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

³⁾ Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentsschulden zugerechnet.

Informationen nach Regionen für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni [in Mio. €]

Externe Umsatzerlöse
Segmentvermögen ¹⁾
davon langfristige Vermögenswerte ¹⁾

¹⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

	DB Schenker Logistics		DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		DB Dienst- leistungen		Beteiligungen/ Sonstige		Summe Segmente		Konsolidierung ⁶⁾		Insgesamt	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
	7.437	6.724	446	395	207	200	68	49	660	497	18.876	16.102	0	0	18.876	16.102
	29	22	1.823	1.803	330	324	580	508	1.166	1.085	4.173	3.976	-4.173	-3.976	0	0
	7.466	6.746	2.269	2.198	537	524	648	557	1.826	1.582	23.049	20.078	-4.173	-3.976	18.876	16.102
	74	53	267	259	51	50	126	119	221	193	1.179	977	25	0	1.204	977
	1	0	91	93	9	9	807	757	790	799	1.790	1.755	-1.790	-1.755	0	0
	7.541	6.799	2.627	2.550	597	583	1.581	1.433	2.837	2.574	26.018	22.810	-5.938	-5.731	20.080	17.079
	163	104	262	237	124	123	80	74	-218	-185	1.031	895	45	-20	1.076	875
	7	6	0	0	0	0	0	0	30	0	69	-29	-12	0	57	-29
	170	110	262	237	124	123	80	74	-188	-185	1.100	866	33	-20	1.133	846
	248	191	732	708	186	184	155	149	-148	-119	2.508	2.263	31	-37	2.539	2.226
	255	197	732	708	186	184	155	149	-118	-119	2.540	2.234	19	-37	2.559	2.197
															-409	-487
	1	1	0	0	0	0	0	0	4	3	12	6	0	0	12	6
															-14	-25
															665	369
															-17	23
															648	392
	5.657	5.469	21.280	21.625	3.246	3.216	1.223	1.220	3.641	4.887	51.849	49.588	-346	-656	51.503	48.932
	11	11	1	1	0	0	0	0	337	271	550	401	0	0	550	401
	5.668	5.480	21.281	21.626	3.246	3.216	1.223	1.220	3.978	5.158	52.399	49.989	-346	-656	52.053	49.333
	1.036	1.092	0	0	0	0	0	0	13	12	2.824	1.588	0	0	2.824	1.588
	2.857	2.511	2.500	2.549	359	409	597	634	5.643	5.907	17.848	17.102	19.797	18.561	37.645	35.663
	89	61	1.872	1.921	190	136	97	51	72	52	2.683	2.523	6	-16	2.689	2.507
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5
	89	61	1.872	1.921	190	136	97	51	72	52	2.683	2.518	6	-16	2.689	2.502
	0	0	-1.486	-1.521	-125	-89	0	0	-24	-13	-1.640	-1.637	0	0	-1.640	-1.637
	89	61	386	400	65	47	97	51	48	39	1.043	881	6	-16	1.049	865
	84	87	472	472	62	61	75	75	70	66	1.467	1.363	-14	-16	1.453	1.347
	1	0	-2	-1	0	0	0	0	0	0	10	5	0	-1	10	4
	60.691	57.379	41.149	40.225	4.825	4.654	26.030	24.521	25.869	26.008	282.612	239.683	0	0	282.612	239.683

⁴⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

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

⁶⁾ Vorjahreszahlen wurden angepasst: Das bisherige Segment DB Bahn Stadtverkehr entfällt ersatzlos. Die inländischen Gesellschaften des Segments DB Bahn Stadtverkehr wurden dem Segment DB Bahn Regio und die ausländischen Gesellschaften dem Segment DB Arriva zugeordnet. Die ausländischen Regionalverkehrsaktivitäten des bisherigen Segments DB Bahn Regio sind auf das Segment DB Arriva übertragen worden.

	Inland		Übriges Europa		Nordamerika		Asien/Pazifik		Übrige Welt		Überleitung		Insgesamt	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
	11.069	10.480	5.550	3.635	886	814	1.120	969	251	204	0	0	18.876	16.102
	39.679	41.575	8.780	4.650	506	556	1.385	1.362	189	159	964	630	51.503	48.932
	35.340	36.304	5.962	2.683	180	216	619	675	27	34	-604	-625	41.524	39.287

ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

Grundlagen und Methoden

Der ungeprüfte verkürzte Zwischenabschluss zum 30. Juni 2011 wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Der IAS 34 (Interim Financial Reporting) wurde beachtet. Die dem Konzernabschluss 2010 zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden für den vorliegenden Zwischenabschluss stetig angewendet.

Die folgenden neuen Standards, Interpretationen und Änderungen der IAS/IFRS-Standards sind innerhalb des Berichtszeitraums verpflichtend anzuwenden. Zu den Erläuterungen verweisen wir auf den Abschnitt *Grundlagen der Abschluss-erstellung [1]* im Geschäftsbericht 2010.

- IAS 24: Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen (überarbeitet November 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2011)
- IAS 32: Änderung von IAS 32 Finanzinstrumente: Darstellung: Einstufung von Bezugsrechten (überarbeitet Oktober 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Februar 2010)
- IFRS 1: Änderung von IFRS 1 »Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards: Begrenzte Befreiung erstmaliger Anwender von Vergleichszahlen nach IFRS 7« (überarbeitet Januar 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2010)

→ Improvements to IFRS 2010: »Improvements to IFRS« (veröffentlicht Mai 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2011)

→ IFRIC 14: Änderung des IFRIC 14 »Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswertes, Mindestdotierungsverpflichtungen und ihre Wechselwirkung: Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen« (veröffentlicht November 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2011)

→ IFRIC 19: Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente (veröffentlicht November 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2010)

Veränderungen in der Segmentzuordnung

Mit Wirkung vom 1. Januar 2011 entfällt das bisherige Segment DB Bahn Stadtverkehr ersatzlos. Die inländischen Gesellschaften dieses Segments wurden dem Segment DB Bahn Regio und die ausländischen Gesellschaften dem Segment DB Arriva zugeordnet. Die ausländischen Regionalverkehrsaktivitäten des bisherigen Segments DB Bahn Regio sind auf das Segment DB Arriva übertragen worden. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Weitere vorgenommene Veränderungen in der Segmentzuordnung waren unwesentlich.

Veränderungen im Konzern

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

[Anzahl]	Inland	Ausland	Gesamt	Gesamt	
	30.06.2011	30.06.2011	30.06.2011	31.12.2010	30.06.2010
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN					
Stand 01.01.	169	691	860	579	579
Zugänge	0	1	1	335	3
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	1	1	5	2
Abgänge	6	26	32	58	14
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	1	1
INSGESAMT	163	667	830	860	569

Bei dem Zugang zum Konsolidierungskreis handelt es sich um eine im Berichtszeitraum neu gegründete Gesellschaft.

Der Zugang aus der Änderung der Einbeziehungsart betrifft den Erwerb weiterer Anteile an der Corridor Operations NMBS/SNCB DB Schenker Rail N.V. (COBRA), Brüssel/Belgien, die bisher at Equity bilanziert wurde.

[1] → *Geschäftsbericht 2010 Seite 150 ff.*

Die bedeutsamste Transaktion wird nachfolgend erläutert:

→ Am 24. Juni 2011 hat DB Schenker Rail Deutschland AG ihre Anteile an der COBRA um weitere 2% erhöht und hält jetzt 51% der Anteile. Diese Gesellschaft erbringt internationale Zugleistungen über die Montzenroute zwischen Antwerpen, Kinkempois, Zeebrugge und Châtelet auf belgischer Seite

und Aachen-West beziehungsweise Köln-Gremberg auf deutscher Seite. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab Juni 2011 im Segment DB Schenker Rail.

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

[in Mio. €]	COBRA
KAUFPREIS	
Geleistete Zahlungen	0
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	0
GESAMTE ÜBERTRAGENE GEGENLEISTUNG	0
+ Beizulegender Zeitwert des bereits vor dem Erwerb gehaltenen Eigenkapitals	3
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	3
FIRMENWERT	0

Von dem gesamten Kaufpreis entfallen auf den Berichtszeitraum 17 T €.

KAUFPREISALLOKATION COBRA

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

[in Mio. €]	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2
Flüssige Mittel	5
VERMÖGENSWERTE	16
Übrige Verbindlichkeiten	11
SCHULDEN	11
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0
Fremdanteil	2
ERWORBENES NETTOVERMÖGEN	3
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	0
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	5
ZAHLUNGSMITTELZUFLUSS DURCH TRANSAKTIONEN	5

Im Zuge dieses sukzessiven Anteilserwerbs wurde auch der Zahlungsmittelbestand der Gesellschaft in Höhe von 5 Mio. € erstmalig im DB-Konzern berücksichtigt.

Wesentliche Anpassungen der Vermögenswerte und Schulden haben sich nicht ergeben.

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 9 Mio. €, Wertberichtigungen sind darin nicht enthalten.

Wäre COBRA bereits zum 1. Januar 2011 in den DB-Konzernabschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 12 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von 2 Mio. € ausgewiesen.

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um 16 Verschmelzungen sowie um acht Liquidationen und acht Verkäufe. Aus den Verkäufen ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 7 Mio. €.

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

Gewinn- und Verlustrechnung [in Mio. €]	1. Januar bis 30. Juni 2011	davon aus Konsolidierungs- kreiszugängen	Beträge für Konsolidierungs- kreisabgänge
Umsatzerlöse	18.876	1.535	0
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.143	3	0
GESAMTLEISTUNG	20.019	1.538	0
Sonstige betriebliche Erträge	1.204	63	-9
Materialaufwand	-10.291	-508	0
Personalaufwand	-6.393	-717	0
Abschreibungen	-1.463	-112	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.000	-224	8
OPERATIVES ERGEBNIS (EBIT)	1.076	40	-1
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	12	2	0
Zinsergebnis	-409	-5	0
Übriges Finanzergebnis	-14	-14	0
FINANZERGEBNIS	-411	-17	0
ERGEBNIS VOR ERTRAGSTEUERN	665	23	-1
Ertragsteuern	-17	-3	0
ERGEBNIS	648	20	-1

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 1.535 Mio. € betreffen im Wesentlichen mit 1.529 Mio. € die im Vorjahr erworbene Arriva.

Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen bestanden zum 30. Juni 2011 in Höhe von 55 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 76 Mio. €, per 30. Juni 2010:

52 Mio. €) und umfassen überwiegend einen Rückforderungsanspruch auf Erstattung geleisteter Baukostenzuschüsse, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Abschlussstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war. Der Rückgang ergibt sich aus der Aktivierung eines Versicherungsanspruchs.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	30.06.2011	31.12.2010	30.06.2010
Eventualschulden aus			
der Begebung und Übertragung von Wechseln	1	1	2
der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	0	0	0
Gewährleistungsverpflichtungen	0	2	2
Sonstige Eventualschulden	79	93	118
INSGESAMT	80	96	122

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

Darüber hinaus bestanden zum 30. Juni 2011 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 179 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 188 Mio. €, per 30. Juni 2010: 144 Mio. €). Des Weiteren dienten Sachanlagen mit Buchwerten von 207 Mio. € (per 31. Dezember

2010: 196 Mio. €, per 30. Juni 2010: 108 Mio. €) der Besicherung von Krediten, unter anderem der EUROFIMA (Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial), Basel/Schweiz, an die Deutsche Bahn AG (DB AG); dies betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge, die bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Schenker Rail im Einsatz sind. Darüber hinaus dienen Busse des Segments DB Arriva als Sicherheiten für Verbindlichkeiten.

Das wegen des Verdachts wettbewerbsbeschränkender Absprachen im Bereich der Land-, See- und Luftfracht durch die Europäische Kommission, das US-Justizministerium (DOJ) sowie weitere nationale Kartellbehörden eingeleitete Ermittlungsverfahren gegen die Speditionsbranche wurde teilweise abgeschlossen. Das DOJ hat am 30. September 2010 mit der Schenker AG und der BAX Global Inc., Irvine/USA, vergleichsweise Regelungen (Plea Agreements) zur Beendigung der in den USA anhängigen Kartellverfahren geschlossen. Die Geldstrafen belaufen sich danach für die Schenker AG auf 3,53 Mio. USD und für BAX Global Inc. auf 19,75 Mio. USD. Im Gegenzug hat sich das DOJ verpflichtet, auf eine Anklageerhebung gegen die Schenker AG und die BAX Global Inc. zu verzichten. Die Plea Agreements bedürfen noch der gerichtlichen Bestätigung.

Im Verfahren vor der EU-Kommission steht nach der mündlichen Anhörung im Juli 2010 eine Entscheidung noch aus. Mit einem Abschluss der kartellbehördlichen Ermittlungen ist insgesamt nicht vor Anfang 2012 zu rechnen.

Ein Schadenersatz-Sammelklageverfahren in den USA wurde gegen Zahlung von 8,75 Mio. USD und Zusage verschiedener Kooperationsleistungen – vorbehaltlich der noch ausstehenden gerichtlichen Genehmigung – hinsichtlich der Gesellschaften des DB-Konzerns vergleichsweise beigelegt.

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

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

[in Mio. €]	30.06.2011	31.12.2010	30.06.2010
Bestellobligo für den Erwerb von			
Sachanlagevermögen	11.761	7.181	6.928
immateriellen Vermögenswerten	2	3	2
Ausstehende Einlagen	389	376	354
INSGESAMT	12.152	7.560	7.284

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen resultierte im Wesentlichen aus der Beschaffung neuer Fahrzeuge – insbesondere von ICx-Zügen – sowie einem gestiegenen kontrahierten Investitionsvolumen. Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen mit höchster Bonität, gegenüberstehen.

Die ausstehenden Einlagen betreffen mit 389 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 376 Mio. €, per 30. Juni 2010: 354 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA.

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wesentliche wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und der Bundesrepublik Deutschland (Bund) betreffen Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund aus gewährten Darlehen (Barwert: 2.048 Mio. €, per 31. Dezember 2010: 2.936 Mio. €, per 30. Juni 2010: 2.852 Mio. €). Darüber hinaus bestehen Leistungsbeziehungen aus den an den Bund gezahlten Entgelten im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamten sowie Kostenerstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich sowie aus erhaltenen Investitionszuschüssen. Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betreffen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen beziehungsweise Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der DB AG bei der EUROFIMA.

Geschäftsbeziehungen zur Deutschen Telekom und zur Deutschen Post über die Nutzung von Telekommunikations- beziehungsweise Postdienstleistungen erfolgten im üblichen Rahmen.

Sonstige Erläuterungen

ANLEIHEEMISSIONEN UND -TILGUNG

Im ersten Halbjahr 2011 wurden zwei fällig gewordene Anleihen der Deutschen Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, über 1,2 Mrd. USD und über 250 Mio. USD getilgt.

Zwei weitere Anleihen – jeweils über 500 Mio. € und mit Laufzeiten von fünf beziehungsweise zehn Jahren – wurden mit Kupons von 2,75% und 3,875% begeben.

VERKAUF ARRIVA DEUTSCHLAND

Nach der am 16. Februar 2011 erfolgten Kartellfreigabe durch die Europäische Kommission wurde am 18. Februar 2011 der Verkauf der Arriva Deutschland-Gruppe vollzogen.

DIVIDENDENZAHLUNG

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 5. April 2011 hat der DB-Konzern eine Gewinnausschüttung von 500 Mio. € an den Bund gezahlt.

VORFRISTIGE TILGUNG ZINSLOSER DARLEHEN

Der DB-Konzern hat im ersten Halbjahr 2011 vorfristig Zinslose Darlehen des Bundes mit einem Barwert von 583 Mio. € (Nominalwert: 839 Mio. €) zurückgezahlt.

ANZAHL AUSGEGEBENER AKTIEN

Die Anzahl der ausgegebenen Aktien beträgt unverändert 430.000.000 Stück.

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die → wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag [1] sind im Zwischenlagebericht beschrieben. Dazu gehören insbesondere:

- Die Bundesnetzagentur hat der DB Netz AG mit Wirkung vom 4. Juli 2011 die Erhebung des Auslastungsfaktors als Teil des Trassenpreissystems untersagt.
- Am 5. Juli 2011 haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die DB AG eine Eckpunktevereinbarung zur Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems vereinbart. Das lärmabhängige Trassenpreissystem sieht höhere Entgelte für Züge ohne Flüsterbremsen und einen Bonus für Güterwagen vor, die auf lärmmindernde Technologie umgerüstet werden.
- DB Schenker wird das inländische Distributionsgeschäft in den USA, in Kanada und Mexiko neu aufstellen. Damit ist allerdings kein Rückzug aus dem US-Markt verbunden. Die von der Entscheidung betroffenen Aktivitäten stehen in Summe für weniger als 10% des amerikanischen Geschäfts von DB Schenker Logistics.
- Der im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 durchgeführte Stresstest hat die Leistungsfähigkeit der neuen Infrastruktur bestätigt.

Berlin, den 21. Juli 2011

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Kontaktinformationen

INVESTOR RELATIONS

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon: 030.297-64031
Telefax: 069.265-20110
E-Mail: ir@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/ir

Dieser Zwischenbericht wurde am 28. Juli 2011 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 21. Juli 2011) und ist auch im Internet unter www.db.de/zb abrufbar.

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

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

KONZERNKOMMUNIKATION

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

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon: 030.297-61480
Telefax: 030.297-61485
E-Mail: presse@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Unsere Servicenummer 0180 5996633 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden. Dabei gelten folgende Gebühren: für Anrufe aus dem deutschen Festnetz 14 ct/Min., Tarif bei Mobilfunk maximal 42 ct/Min.

Finanztermine

29. MÄRZ 2012

Bilanzpressekonferenz
Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2011

IMPRESSUM

REDAKTION

Deutsche Bahn AG, Investor Relations

GESTALTUNG UND DTP

Studio Delhi, Mainz

LITHOGRAFIE

Koch Lichtsatz und Scan, Wiesbaden

LEKTORAT

AdverTEXT, Düsseldorf

FOTOGRAFIE UND BERATUNG

Max Lautenschläger, Berlin

BILDNACHWEIS

Matthias Lüdecke (S. 1)

DRUCK

W. Kohlhammer Druckerei, Stuttgart



Gedruckt auf
Circlesilk Premium White
(100% Recyclingpapier)



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com