



Unsere Zukunft:
Nachhaltig erfolgreich
DB Netz AG
Geschäftsbericht 2012

Entwicklungen im Geschäftsjahr 2012

Betriebsleistung auf dem Netz – in Mio. Trkm¹⁾



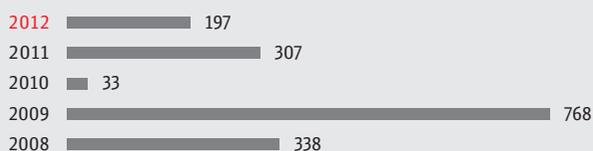
● 2012 zu 2011: -1,2 %

Umsatzerlöse – in Mio. €



● 2012 zu 2011: +2,2 %

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit – in Mio. €



● 2012 zu 2011: -35,8 %

Umsatzstruktur – in %



Ausgewählte Kennzahlen

FINANZKENNZAHLEN – IN MIO. €

	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Umsatz	4.478	4.382	+96	+2,2 %
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	197	307	-110	-35,8 %
Bilanzsumme per 31.12.	20.760	20.972	-212	-1,0 %
Anlagevermögen per 31.12.	19.958	20.181	-223	-1,1 %
Eigenkapital per 31.12.	7.320	7.313	+7	+0,1 %
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	8.581	8.050	+531	+6,6 %
Brutto-Investitionen	5.012	5.128	-116	-2,3 %
Netto-Investitionen ³⁾	941	750	+191	+25,5 %
Mitarbeiter per 31.12.	35.249	35.070	+179	+0,5 %

LEISTUNGSKENNZAHLEN

	2012	2011	absolut	%
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm ¹⁾	1.025	1.037	-12	-1,2 %
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, in Mio. Trkm ¹⁾	230,4	219,7	+10,7	+4,9 %
Betriebslänge in km	33.319	33.378	-59	-0,2 %

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten.



Mehr als 700 neue Auszubildende und rund 80 Dual-Studierende haben im September 2012 bei der DB Netz AG ihre Ausbildung beziehungsweise ihr Studium begonnen. Insgesamt waren am Jahresende 2012 rund 2.260 Auszubildende bei der DB Netz AG beschäftigt.

Inhalt

**2 VORWORT DES
VORSTANDSVORSITZENDEN**

7 LAGEBERICHT

27 JAHRESABSCHLUSS

45 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,



OLIVER KRAFT
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG

der Geschäftsbericht der DB Netz AG 2012 dokumentiert ein gleichermaßen anspruchsvolles wie erfolgreiches Geschäftsjahr. Wir haben unsere wirtschaftlichen Ziele in vollem Umfang erreicht – und dies bei gleichzeitiger Verbesserung der Infrastrukturqualität. Ausweis hierfür ist neben der weiteren Reduzierung der Verspätungsminuten nicht zuletzt die deutliche Absenkung mangelbedingter Langsamfahrstellen auf einen Wert nahe null. Diese Entwicklung wurde auch von unseren Kunden, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, honoriert, die unser Leistungsspektrum in der Kundenzufriedenheitsbefragung 2012 wieder mit der Note »gut« beurteilten.

Ein besonderer Aufgabenschwerpunkt im Berichtsjahr war analog zu den Vorjahren die zukunftsgerechte Weiterentwicklung des knapp 34.000 Kilometer langen Schienennetzes. Rund 4,4 Milliarden Euro flossen im Berichtsjahr unter anderem in die Erneuerung von 3.400 Kilometer Gleisen und 1.900 Weichen. Darüber hinaus haben wir etwa 2,4 Millionen Schwellen verlegt, rund 3,7 Millionen Tonnen

Schotter verarbeitet, 29 Elektronische Stellwerke in Betrieb genommen sowie die präventive Instandhaltung verstärkt. Im Jahr 2013 wird dieser Modernisierungskurs in gewohnter Intensität fortgesetzt, wobei der Fokus weiter auf den Präventivmaßnahmen und der Sanierung von Ingenieurbauwerken liegt.

Finanzielle Basis für Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur ist seit 2009 die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Darin hat sich der Bund verpflichtet, bis 2013 jährlich rund 2,3 Milliarden Euro für Ersatzinvestitionen in das Schienennetz bereitzustellen. Im Gegenzug

steuern wir jährlich fast 400 Millionen Euro aus Eigenmitteln bei und lassen uns an konkreten Qualitätskriterien messen. Diese Vertragsziele hat die DB Netz AG auch im vergangenen Jahr erfüllt. Da die Vereinbarung Ende dieses Jahres ausläuft, haben wir im Berichtsjahr mit dem Eigentümer intensiv über eine Folgevereinbarung verhandelt. Ziel ist, rechtzeitig eine fortgeschriebene Vertragsgrundlage zu erhalten, die uns weiterhin

»Wir haben uns besonders auf die Weiterentwicklung des Schienennetzes konzentriert und rund 4,4 Milliarden Euro in die Erneuerung von Gleisen und Weichen investiert.«

finanzielle Sicherheit für Investitionen in das vorhandene Schienennetz bietet sowie dem zusätzlichen Mittelbedarf – insbesondere für die über 10.000 mehr als hundert Jahre alten Brückenbauwerke – Rechnung trägt.

Ein Basisnetz auf hohem Niveau beschreibt jedoch nur eine Seite der Medaille. Der nachhaltige Erfolg im Wettbewerb der Verkehrsträger hängt vielmehr auch von der Fähigkeit der Infrastruktur ab, künftige Verkehrsströme aufnehmen zu können. Unser Schienennetz stößt bereits heute in einigen Knoten und Hauptkorridoren an seine Kapazitätsgrenzen.

»Wir sind stolz, den Katzenbergtunnel auf der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel in Betrieb genommen zu haben, für den wir rund 610 Millionen Euro investiert haben.«

Gezielte Neu- und Ausbauprojekte stellen eine gute Möglichkeit dar, um bestehende Engpässe aufzulösen und Verkehrsströme zu entflechten. Exemplarisch sei an dieser Stelle das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 8 genannt, das im Berichtsjahr erneut bauliche Fortschritte verzeichnete.

Einen Meilenstein zu mehr Kapazität haben

wir im Berichtsjahr überdies auf dem wichtigsten europäischen Güterverkehrskorridor Rotterdam – Genua erreicht. Hier ging zum Fahrplanwechsel der Katzenbergtunnel als größtes Einzelbauwerk der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel in Betrieb. Rund 610 Millionen Euro wurden insgesamt in den rund 18 Kilometer langen Neubauabschnitt zwischen Freiburg und Basel investiert.

Erfreulich in diesem Zusammenhang ist, dass der Bund von 2012 bis 2015 rund 1 Milliarde Euro zusätzlich für den Aus- und Neubau von Schienenstrecken bereitstellt. Ein Teil der Mittel stammt aus der jährlichen Dividende, die die DB AG an den Bund ausschüttet. Rund 500 Millionen Euro dieser Bedarfsmittel werden wir in Abstimmung mit dem Eigentümer für die notwendige und vordringliche Erhaltung des Bestandsnetzes in den Jahren 2013 und 2014 einsetzen.

Ergänzend hat die DB Netz AG für ihre Investitionen in Strecken und Serviceeinrichtungen mit dem Netzfonds 2011 ein eigenes Finanzierungsinstrument geschaffen. Mit diesem überwiegend aus Eigenmitteln finanzierten Fonds werden vor allem kleinere Investitionen mit kurzfristigem Realisierungshorizont ermöglicht. Dabei stehen vorwiegend Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung, Engpassbeseitigung und Qualitätsverbesserung

»Wir sind froh, mit dem Netzfonds 2011 ein eigenes Finanzierungsinstrument geschaffen zu haben. Damit können wir kleinere Maßnahmen sehr gut kurzfristig realisieren.«

Im Oktober 2012 haben wir mit unserem Eigentümer die sogenannte Sammelvereinbarung Nummer 38 zur Finanzierung von Planungskosten für Grundlagenermittlung und Vorplanung von Bedarfsplanvorhaben unterzeichnet. Damit sind wir in der Lage, die Planungen für elf wichtige Schienenprojekte zu beginnen beziehungsweise fortzuführen. Dazu zählen etwa die Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing, die Anbindung an den Brennerbasistunnel und der Knoten Frankfurt am Main.

Ebenfalls im Wissen um künftige Verkehrsentwicklungen haben wir im Berichtsjahr kontinuierlich den Kombinierten Ladungsverkehr gestärkt. Durch Erweiterung um jeweils ein drittes Modul sind in den hoch frequentierten Terminals München-Riem, Hamburg-Billwerder und Köln Eifeltor die Weichen auf weiteres Mengenwachstum gestellt.

Eine Schlüsselrolle für den Schienengüterverkehr wird in naher Zukunft die Anbindung der Häfen an das Streckennetz spielen. Im Rahmen des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr haben wir daher 24 Maßnahmenbündel definiert, die im unmittelbaren Einzugsbereich der Seehäfen und in deren Hinterland zur Steigerung der Streckenkapazität führen. Bis Ende des Berichtsjahres konnten wir 37 Teilprojekte und damit 11 Maßnahmenbündel

»Längere Güterzüge können auf der Relation Maschen–Padborg nun mehr Kapazität transportieren. Damit haben wir ein absolutes Novum auf den Weg gebracht.«

im Sinne der Kunden im Vordergrund, die über die bestehenden Finanzierungswege absehbar nicht möglich wären. Im Berichtsjahr wurden sechs Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von rund 4 Millionen Euro in Betrieb genommen. Der Netzfonds umfasst bis 2017 rund 150 Millionen Euro.

abschließen. Schwerpunkte lagen im Bereich Bremen, auf der Relation Hamburg–Berlin sowie der Magistrale Nürnberg–Passau.

Ein absolutes Novum auf dem Weg zu mehr Netzkapazität haben wir im Dezember 2012 auf den Weg gebracht. Nach Infrastrukturanpassungen in Höhe von 10 Millionen Euro auf der Relation Maschen–Padborg

(Dänemark) können seit dem Fahrplanwechsel regelmäßig Güterzüge mit einer Länge bis 835 Meter verkehren. Neben einer deutlich verbesserten Streckenauslastung profitieren vor allem unsere Kunden, die mit höheren Transportkapazitäten von bis zu zehn Wagen effizienter produzieren können.

Das Thema Schienenverkehrslärm stand im Berichtsjahr unvermindert im Fokus. Knapp 100 Millionen Euro flossen allein in die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes. Dabei entstanden Schallschutzwände auf etwa 55 Kilometern Strecke, rund 2.000 Wohnungen wurden mit Schallschutz ausgestattet. Im Jahr 2013 werden wir weiter mit Nachdruck an der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms arbeiten. Vorgesehen sind die Errichtung von Schallschutzwänden auf weiteren 55 Kilometern und etwa 2.500 Wohnungssanierungen. Erfreulich ist, dass wir aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm II des Bundes für 2013 und 2014 zusätzlich insgesamt 40 Millionen Euro für mehr Lärmschutz erhalten. Sie sollen besonders belasteten Strecken wie beispielsweise dem Mittelrheintal zugutekommen. Nach Zulassung der im Rahmen des Konjunkturprogramms getesteten innovativen Lärmschutztechnologien kann das bestehende Maßnahmenportfolio um weitere Elemente ergänzt werden.

Wesentlich für die Erreichung des Ziels, den Schienenverkehrslärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren, ist zudem die Umrüstung von Güterwagen auf geräuscharme Bremstechnologien wie die LL- oder K-Sohle. Im Dezember 2012 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein Förderprogramm verabschiedet, nach dem Wagenhalter einen Anspruch auf finanzielle Unterstützung bei der Umrüstung von Güterwagen haben. Parallel dazu hat die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem eingeführt, das sich ausschließlich an Eisenbahnverkehrsunternehmen richtet. Im Mittelpunkt stehen ein Zuschlag von zunächst 1 Prozent auf den Trassenpreis für laute Züge und ein Bonus für leise Wagen, der nach Zulassung der lärmarmen Bremstechnologien greifen wird.

Insgesamt verzeichnen wir bei der DB Netz AG seit mehreren Jahren eine erfreuliche Entwicklung, die von der umfassenden Sanierung über eine Qualitätsoffensive bis hin zu Konsolidierung und Wachstum geführt hat. Dieser Erfolg basiert auf dem Engagement unserer fast 36.000 Mitarbeiter, das sich beispielsweise auch in den vielen konstruktiven

Ideen für unseren jährlich ausgelobten Innovationspreis widerspiegelt. Der persönliche Einsatz für die DB Netz AG zeigte sich außerdem bei der Befragung der rund 300.000 Beschäftigten im Deutsche Bahn Konzern zum Ende des Berichtsjahres. Hier erreichte das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg eine sehr gute Beteiligung von über 60 Prozent. Um das hohe fachliche Niveau der DB Netz AG künftig zu halten und um für die bevorstehenden Herausforderungen gerüstet zu sein, haben wir im Berichtsjahr rund 2.000 neue Mitarbeiter sowie fast 800 neue Nachwuchskräfte eingestellt. Diesen Kurs setzen wir auch in Zukunft fort.

In den kommenden Jahren werden wir gemäß unserer DB-Konzernstrategie DB2020 konsequent weiter daran arbeiten, uns als kundenfreundlicher, profitabler, sozial engagierter und nachhaltig agierender Infrastrukturbetreiber im Wettbewerb zu behaupten – zugunsten eines qualitativ hochwertigen, zukunftsfähigen Schienenverkehrs am Wirtschaftsstandort Deutschland.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr



Oliver Kraft

Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG

Lagebericht

8 ÜBERBLICK	14 NACHHALTIGKEIT
8 WIRTSCHAFTLICHES UMFELD	14 STRATEGIE
8 ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN	17 WEITERE INFORMATIONEN
9 ERTRAGSLAGE	23 RISIKOBERICHT
10 FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE	25 NACHTRAGSBERICHT
13 MITARBEITER	25 AUSBLICK

Überblick

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

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

verkehrsunternehmen (EVU) abgestimmten Streckennetz die Grundlage für einen sicheren Bahnverkehr zu schaffen. Damit bietet die DB Netz AG die Voraussetzung dafür, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene pünktlich und zuverlässig durchgeführt werden kann. Neben Betrieb und Instandhaltung zählen Investitionen in die bestehende Infrastruktur sowie in Neu- und Ausbaustrecken (NBS, ABS) zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern. Darüber hinaus erstellt die DB Netz AG Fahrpläne und vermarktet Trassen, Anlagen sowie Dienstleistungen an über 380 Kunden aus dem In- und Ausland. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Einsatz neuer Technologien, um effizienter zu werden, Prozesse zu beschleunigen und die Strecken besser auszulasten. Ein Beispiel dafür ist die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, etwa durch den Bau Elektronischer Stellwerke (ESTW), über die der Zugverkehr mit elektronischen Steuerungssystemen geregelt wird.

Wirtschaftliches Umfeld

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten ist abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Auch wenn Deutschland im Jahr 2012 ein im europäischen Vergleich überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum aufgewiesen hat, wirkte sich die Euro-Krise dennoch negativ auf die Dynamik aus. Im Hinblick auf die Wachstumsraten der beiden Vorjahre ist nicht zu verkennen, dass sich die Wirtschaftsleistung deutlich eingetrübt hat. Maßgeblich unterstützt wurde das BIP-Wachstum Deutschlands durch den Außenhandel. Der negative Einfluss infolge der verminderten Importnachfrage aus dem Euro-Raum wurde durch erhöhte Exporte in Länder außerhalb der EU kompensiert.

Der private Konsum legte im Berichtsjahr moderat zu und trug damit zu einem Wiedererstarren des Binnenmarkts bei. Der Arbeitsmarkt entwickelte sich 2012 weitestgehend stabil. Die Dynamik im verarbeitenden Gewerbe verlangsamte sich 2012 deutlich. Die Auftragseingänge blieben seit Ende 2011, die Produktion ab April 2012 unter Vorjahresniveau. Dabei entwickelten sich die einzelnen Wirtschaftssektoren im Berichtsjahr sehr unterschiedlich. Während es in der stark auf den Export ausgerichteten Automobil- und Maschinenbauindustrie noch moderate Zuwächse gab, verzeichneten die anderen Bereiche rückläufige Entwicklungen. Das Niveau der Stahlproduktion sank – abgesehen vom Krisenjahr 2009 – auf den schwächsten Wert seit über zehn Jahren.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Unsere Schieneninfrastruktur in Deutschland wird infolge des seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugangs von einer großen Anzahl von EVU genutzt. Im Jahr 2012 stieg die Zahl der DB-konzernexternen EVU auf 380 an. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Die von unseren Kunden im Schienenpersonen- und -güterverkehr erbrachte Betriebsleistung bestimmt die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur und damit die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen. Mit Blick auf die

Verkehrsleistung, die unsere Kunden in ihren Märkten erbringen, sind wir dabei indirekt dem Marktdruck unserer Kunden ausgesetzt. Dies liegt begründet in der hohen inter- und intramodalen Wettbewerbsintensität der Verkehrsmärkte beziehungsweise der darüber hinausgehenden Mobilitäts- und Logistikmärkte.

Die Leistungsnachfrage lag im Berichtsjahr mit 1.025 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um 1% unter dem Vorjahreswert von 1.037 Mio. Trkm. Ursache dafür war der rückläufige Schienengüterverkehr. Dabei hat sich der Trend einer intensiveren Nutzung der Trassen durch DB-konzernexterne Kunden weiter fortgesetzt. Die Leistungsnachfrage durch Dritte lag im Berichtsjahr mit

230 Mio. Trkm um 11 Mio. Trkm (+ 5%) über dem Vorjahreswert. Von der Gesamtnachfrage entfielen 75% auf den Personen- und 25% auf den Güterverkehr (inklusive sonstiger Bauverkehre).

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND LEGT WEITER ZU

Nach einem kräftigen Wachstum im Vorjahr ging die Nachfrage im gesamten deutschen Personenverkehrsmarkt im Jahr 2012 um gut 1% zurück. Trotz der im europäischen Vergleich insgesamt positiven konjunkturellen Rahmenbedingungen baute nur die Schiene ihre Verkehrsleistung aus.

Nach dem moderaten Vorjahresanstieg um gut 1% entwickelte sich der Schienenpersonenverkehr in Deutschland 2012 deutlich dynamischer. Während alle anderen Verkehrsträger einen Rückgang verzeichneten, erhöhte sich die Verkehrs-

leistung auf der Schiene nach eigenen Berechnungen deutlich. Gestützt wurde der Anstieg durch positive Konjunkturreffekte, einen stabilen Arbeitsmarkt, leicht gestiegene Realeinkommen sowie die weiter angestiegenen Kraftstoffpreise. Der Marktanteil der Schiene erreichte mit über 8% den höchsten Wert seit Beginn der Bahnreform im Jahr 1994.

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Bereits im vierten Quartal 2011 zeichnete sich eine schwache Entwicklung des deutschen Güterverkehrsmarkts (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) ab. Diese setzte sich über den Jahreswechsel 2011/2012 fort und führte im Berichtsjahr zu einer rückläufigen Nachfrage. Im Berichtsjahr lag die Verkehrsleistung um gut 1% unter dem Vorjahresniveau.

Ertragslage

UMSATZENTWICKLUNG

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 4.478 Mio. € und liegt damit um 2,2% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 4.382 Mio. €). Mit 95% entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. Die restlichen 5% resultierten überwiegend aus Entgelten aus der Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Beim Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, konnte mit 886 Mio. € eine Steigerung um 8% gegenüber dem Vorjahr erreicht und die positive Entwicklung der Vorjahre damit fortgeführt werden. Entsprechend erhöhte sich der Anteil des mit diesen Gesellschaften erzielten Umsatzes am Gesamtumsatz im Berichtsjahr auf 20% (im Vorjahr: 19%). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns stieg im Berichtsjahr geringfügig um 0,8% auf nunmehr 3.586 Mio. €.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 5.001 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 138 Mio. €. Hierzu trug maßgeblich der Anstieg der Umsatzerlöse bei.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 1.046 Mio. € um 64 Mio. € über dem Vorjahreswert. Hauptursache hierfür waren gestiegene Erträge aus der Auflösung passiver Rechnungs-

abgrenzungsposten, aus der Auflösung von Rückstellungen, aus Ausgleichszahlungen des Bundes sowie aus übrigen staatlichen Zuschüssen.

Der Materialaufwand lag mit 1.634 Mio. € um 32 Mio. € über dem des Vorjahres (1.602 Mio. €). Diese Erhöhung ist insbesondere auf gestiegene bezogene Transportleistungen sowie höhere Aufwendungen für Energie und Instandhaltung zurückzuführen.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund von Tarifierhöhungen um 3,7% beziehungsweise 66 Mio. € auf 1.855 Mio. €.

Die Abschreibungen verzeichneten im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg um 29,7% auf 1.178 Mio. €. Der deutlich höhere Wert resultiert maßgeblich aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf Immobilien in Höhe von 200 Mio. €. Grundlage hierfür sind Analysen des Immobilienportfolios auf Basis aktualisierter Bewertungsparameter sowie erwarteter Verkaufserlöse. Darüber hinaus wurden außerplanmäßige Abschreibungen für schadhafte Betonschwellen in Höhe von rund 70 Mio. € vorgenommen.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine Verringerung um 34 Mio. € auf 826 Mio. € zu verzeichnen. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf geringere Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen. Gegenläufig wirken höhere Mietaufwendungen sowie höhere Schadenersatzaufwendungen.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 14 Mio. € um 26 Mio. € über dem Vorjahreswert. Ausschlaggebend hierfür war die Rückkehr der DB Bahnbau-Gruppe GmbH in den positiven Ergebnisbereich nach Schließung einer Unternehmenssparte im letzten Jahr. Das negative Zinsergebnis stieg um 4 Mio. € auf 371 Mio. €.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit betrug 197 Mio. € und verringerte sich damit gegenüber dem Vorjahr um 110 Mio. €, insbesondere aufgrund der außerplanmäßigen Abschreibungen auf Immobilien und schadhafte Betonschwellen.

Das Ergebnis der DB Netz AG von 197 Mio. € wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags vollständig an die DB AG abgeführt.

Die Entwicklung im Berichtsjahr deckt sich damit umsatzseitig mit unseren im Geschäftsbericht 2011 abgegebenen Prognosen für das Geschäftsjahr 2012. Ergebnisseitig wäre die Prognose ohne Berücksichtigung des Sondereffekts der außerplanmäßigen Immobilienabschreibungen erreicht worden.

Finanz- und Vermögenslage

FINANZMANAGEMENT

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

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

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

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

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen beliefen sich im Berichtsjahr auf 5.012 Mio. € und liegen damit um 2% unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.128 Mio. €). Die Reduktion ist im Wesentlichen bedingt durch die Beendigung der Maßnahmen aus den Konjunkturprogrammen im Vorjahr. Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, lagen bei 941 Mio. € (im Vorjahr: 750 Mio. €). Hintergrund dieses Anstiegs ist der zusätzliche Mittelbedarf im Bestandsnetz.

Der Fokus der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren in der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 70% des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus mit rund 1.320 Mio. €, von Brücken mit 320 Mio. € und Tunneln mit 205 Mio. € sowie die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik mit rund 450 Mio. €.

Rund 30% des Investitionsvolumens entfielen auf Neu- und Ausbauprojekte nach dem »Bedarfsplan Schiene« des Bundes. Die Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) 8.1 Nürnberg–Erfurt mit 448 Mio. €, VDE 8.2 Erfurt–Halle/Leipzig mit 252 Mio. €, die ABS Oldenburg–Wilhelmshaven (III Ausbaustufe) mit 98 Mio. € und die ABS/NBS Karlsruhe–Basel, Abschnitt Buggingen–Basel (Katzenbergtunnel) mit 77 Mio. €.

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

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 941 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge von insgesamt 12 Mio. €, insbesondere aus der teilweisen Rückabwicklung des Aurelis-Portfolios, berücksichtigt.

Der Finanzbedarf wurde vollständig aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt.

BILANZSTRUKTUR

Im Berichtsjahr hat es im DB-Konzern eine Änderung gegeben, die Auswirkungen auf die Bilanzierung hatte. Die DB AG beziehungsweise die DB ML AG hat mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 mit einem Teil ihrer 100-prozentigen Tochterunternehmen (darunter auch die DB Netz AG) einen entgeltlichen Schulbeitritt mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis hinsichtlich der von diesen Tochterunternehmen an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen, denen kein zweckgebundenes und insolvenzgesichertes Treuhandvermögen (Deckungsvermögen) gegenübersteht, vereinbart. Da infolgedessen eine spätere Inanspruchnahme der DB Netz AG aus den Pensionsverpflichtungen nahezu ausgeschlossen ist, werden die betroffenen Pensionsrückstellungen nicht mehr bei der DB Netz AG, sondern bei der DB AG als Verbindlichkeitsrückstellung bilanziert.

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2012 im Vergleich zum Vorjahresende um 212 Mio. € auf 20.760 Mio. € reduziert.

Das Anlagevermögen zum Stichtag 31. Dezember 2012 betrug 19.958 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 96,1% (per 31. Dezember 2011: 96,2%) und die Anlagendeckung bei 88,7% (per 31. Dezember 2011: 89,0%). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen hat sich per 31. Dezember 2012 auf 792 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2011: 781 Mio. €). Der Anteil am Gesamtvermögen ist dementsprechend leicht auf 3,8% gestiegen (per 31. Dezember 2011: 3,7%).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten blieben nahezu konstant bei 10 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 10 Mio. €).

Das Eigenkapital hat sich um 7 Mio. € auf 7.320 Mio. € erhöht, resultierend aus Zugängen im Rahmen der Immobilienneuzuordnung innerhalb des DB-Konzerns. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich auf 35,3% (per 31. Dezember 2011: 34,9%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2012 an der Bilanzsumme einen Anteil von 50,0% (per 31. Dezember 2011: 50,8%). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten umfassen 14,7% (per 31. Dezember 2011: 14,4%) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 791 Mio. € um 30,4% unter dem Vorjahrswert. Dies geht insbesondere auf die Übertragung von Pensionsrückstellungen auf die DB AG zurück (293 Mio. €).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 2.199 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 2.414 Mio. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich auf 8.581 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 8.050 Mio. €). Davon resultierten 7.781 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 7.085 Mio. €) aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung und 800 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 800 Mio. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme erhöhte sich per 31. Dezember 2012 auf 41,3% (per 31. Dezember 2011: 38,4%).

Bilanzstruktur – in % der Bilanzsumme	31.12.2012	31.12.2011
AKTIVA		
Anlagevermögen	96,1	96,2
Umlaufvermögen	3,8	3,7
Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	35,3	34,9
Rückstellungen	3,8	5,4
Verbindlichkeiten	56,9	55,3
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	41,3	38,4
Rechnungsabgrenzungsposten	4,0	4,4
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	20.760	20.972



Fast 800 neue Nachwuchskräfte bei der DB Netz AG

Anfang September 2012 starteten mehr als 700 neue Auszubildende und rund 80 Dual-Studierende (zum Beispiel in den Fachrichtungen Bauingenieurwesen, Wirtschaftsingenieurwesen oder Elektrotechnik für Eisenbahnwesen) bei der DB Netz AG in ihre Ausbildung beziehungsweise ihr Studium. Damit wurden die Ausbildungszahlen im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesteigert. Die DB Netz AG stellt vor allem in den Ausbildungsgängen Tiefbaufacharbeiter/Gleisbauer, Elektriker und Eisenbahner im Betriebsdienst mit

Fachrichtung Fahrweg ein. In diesen Berufen werden besonders viele Facharbeiter benötigt.

Neu ist der Ausbildungsberuf des Industrieelektrikers (Fachrichtung Betriebstechnik). Die Auszubildenden werden vor allem auf die Wartung von elektrischen Systemen und Anlagen vorbereitet. Dabei werden die Installation und Einrichtung elektrischer Systeme und die Montage elektrischer Anlagen erlernt. Sie arbeiten später in der Instandhaltung als Facharbeiter an der Oberleitung.

Mitarbeiter

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

Die Zahl der Mitarbeiter der DB Netz AG hat sich per 31. Dezember 2012 von 35.070 Mitarbeitern im Vorjahr auf 35.249 Mitarbeiter erhöht. Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 50 % der Mitarbeiter tätig sind. Weitere 29 % unserer Mitarbeiter sind im Bereich der Instandhaltung aktiv. Zentrale Aufgabe des Personalmanagements ist es, die richtige Person zur richtigen Zeit am richtigen Ort einzusetzen. Nach jahrelangen Sanierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen im Unternehmen befindet sich die DB Netz AG nun im Wandel zur Wachstumsorganisation. Die Personalstruktur ist durch ein hohes Durchschnittsalter von rund 48 Lebensjahren geprägt, das steigende altersbedingte Austritte zur Folge hat. Dementsprechend kommt einer erfolgreichen Rekrutierung und Einstellung sowie der Qualifizierung von Mitarbeitern eine entscheidende Bedeutung zu. Durch die Neuorganisation des Bewerbermanagements im Konzern wird nun ein bewerberorientierter und professioneller Kontakt zu potenziellen Mitarbeitern gewährleistet. So konnten im Berichtsjahr knapp 1.020 externe und rund 590 interne Einstellungen vorgenommen werden.

Der demografische Wandel und ein steigender Wettbewerb um Fachkräfte auf dem Arbeitsmarkt bringen zusätzliche Herausforderungen für das Personalmanagement mit sich. Daher stellt die strategische Personalplanung der DB Netz AG für relevante Berufsgruppen der Instandhaltung und des Betriebs langfristige Prognosen des zukünftigen Personalbestands auf, um zum Beispiel personalstrategische Entscheidungen bei der Rekrutierung von Mitarbeitern mit der Situation des externen Arbeitsmarkts abgleichen und künftige Erfolg versprechende Zuführungswege identifizieren zu können.

Im Rahmen der Nachwuchskräftegewinnung und -förderung kooperiert die DB Netz AG bundesweit mit Schulen und Hochschulen. Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Veranstaltungen an

den (Hoch-)Schulen, aber auch im Unternehmen durchgeführt. Beispielsweise fand im November des Berichtsjahres der erste Studententag in Berlin statt, der etwa 100 Studenten aus ingenieurwissenschaftlichen Studiengängen über den Bereich Infrastruktur informierte. Ziel dieser Kooperationen ist es, die Berufsbilder und das Unternehmen als Arbeitgeber erlebbar zu machen. Als weiterer Baustein der Nachwuchskräftegewinnung konnte das Angebot von Schul- und Hochschulpraktika im vergangenen Jahr weiter ausgebaut werden, sodass etwa 200 Praktikanten und Werkstudenten die DB Netz AG kennenlernen konnten. Zur Gewinnung von Fachkräften und berufserfahrenen Akademikern wurden neue Zuführungswege eröffnet. Auch die Kooperation mit der Bundeswehr zur Übernahme ehemaliger Zeitsoldaten ist erfolgreich.

Der nachhaltige Erfolg der DB Netz AG beruht auf engagierten und zufriedenen Mitarbeitern und Führungskräften. Die Konzernstrategie DB2020, in der der Einklang von Ökonomie, Sozialem und Ökologie im Mittelpunkt steht, unterstreicht die dafür notwendige Unternehmenskultur. Um diese messen und weiterentwickeln zu können, wurde im Berichtsjahr eine konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt, an der sich 62,8 % aller Mitarbeiter der DB Netz AG beteiligten. In den ab Mitte Februar 2013 stattfindenden Workshops werden Führungskräfte gemeinsam mit ihren Mitarbeitern die Ergebnisse besprechen und Maßnahmen entwickeln, die dazu beitragen, das Arbeitsumfeld und die Arbeitssituation im Sinne einer Steigerung der Mitarbeiterbindung und -zufriedenheit nachhaltig zu verbessern. Um darüber hinaus ein transformationales Führungsverständnis zu etablieren, erfolgt die Entwicklung der Führungskräfte aller Ebenen seit 2012 in enger Abstimmung mit der DB Akademie GmbH. Zudem wurde das 2010 eingeführte 360°-Führungsfeedback auf weitere Führungsebenen erweitert.

Nachhaltigkeit

Mit der Strategie DB2020 hat der DB-Konzern einen Ansatz geschaffen, der die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Im Berichtsjahr wurde das Thema Nachhaltigkeit organisatorisch im gesamten DB-Konzern verankert. Zum einen kennzeichnet dies einen wichtigen Schritt im Zuge der Umsetzung unserer Strategie DB2020, zum anderen ist es ein zentrales Element der konzernweiten Steuerung des Nachhaltigkeitsmanagements. Der in diesem Jahr erstmalig benannte Chief Sustainability Officer (CSO) verantwortet die Nachhaltigkeitsthematik gesamthaft für den DB-Konzern.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist nicht nur über die strukturelle Organisation und das Konzern-Zielsystem sowie die Geschäftsfeld-Zielsysteme, sondern auch über das Leitbild und in den Konzernrichtlinien im DB-Konzern verankert. Das Leitbild beschreibt zudem Mission, Vision und Werte des DB-Konzerns. Da die Nachhaltigkeit ein entscheidendes Krite-

rium des Handelns des DB-Konzerns ist, werden die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit bereits im Leitbild des DB-Konzerns aufgegriffen: »Wir gestalten unsere Führungsposition entlang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie aus. Diese bringen wir in Einklang miteinander, um einen nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.«

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind im Internet unter www.db.de/nachhaltigkeit verfügbar. Dort wird umfassend dargestellt, welche Beiträge zu einer nachhaltigen Gesellschaft der DB-Konzern als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leistet.

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

Strategie

Die DB Netz AG ist das größte und leistungsfähigste Schieneninfrastrukturunternehmen Europas. Die strategische Ausrichtung der DB Netz AG orientiert sich nicht nur an der wirtschaftlichen Tragfähigkeit. Sie stellt neben den ökonomischen auch ökologische und soziale Aspekte in den Fokus.

ÖKONOMIE: PROFITABLER MARKTFÜHRER

Hierfür sind zwei Stoßrichtungen von entscheidender Bedeutung: Ein weiterhin starker Fokus auf den Kunden und das Thema Qualität sowie die Fortsetzung des profitablen Wachstumspfad.

Die Stoßrichtung Kunde und Qualität richtet sich auf Verlässlichkeit, Sicherheit und Beständigkeit. Die hohe Qualität des gesamten Schienennetzes und der dazugehörigen technischen Anlagen ist Grundvoraussetzung für den reibungslosen Personen- und Güterverkehr und wird durch die DB Netz AG verantwortet.

Die Pünktlichkeitswerte für das Berichtsjahr liegen auf dem Niveau des Vorjahres. Seit dem Jahr 2010 entwickeln sie sich kontinuierlich positiv. Besonders günstig wirken sich hierbei insbesondere die bessere Abwicklung von Baumaßnahmen und die umgesetzten Maßnahmen zur Verringerung der winterlichen Beeinträchtigungen aus.

Im Rahmen des ProNetz-Projekts Robustheit der Infrastruktur wurde ein zweistufiges Konzept zur Reduzierung von Verspätungen durch Schnee und Eis entwickelt. Die erste Stufe etablierte eine neue Räumstrategie. Die geschaffene hohe Verfügbarkeit von Technik und Personal ist der Garant für zügige Schneeräumung, selbst bei starken Wintereinbrüchen. In der zweiten Stufe sorgt der großflächige Einbau von Verschlussfachabdeckungen an betriebswichtigen Weichen für eine deutliche Reduzierung witterungsbedingter Weichenstörungen.

Für Erhalt und Pflege des Bestandsnetzes wurde mit dem Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) im Jahr 2009 eine Verstetigung des Mitteleinsatzes im Bestandsnetz erreicht. Die LuFV wurde über eine Laufzeit von 2009 bis 2013 vereinbart. Die DB Netz AG lässt sich im Gegenzug an definierten Qualitätsstandards messen.

Die Altersstruktur der Brücken macht es notwendig, in den kommenden Jahren eine höhere Anzahl Brücken zu erneuern beziehungsweise neu zu bauen. Dem begegnet die DB Netz AG mit einem verstärkten Planungsansatz beim Gewerk Brücken. Parallel hierzu wird an einer Reduktion der Investitionsstückkosten durch Optimierungsansätze gearbeitet, die eine Steigerung der Anzahl an Investitionsmaßnahmen ermöglicht.

Ebenso spielt die reibungslose und sichere Betriebsführung auf dem mit rund 34.000 km größten Schienennetz in Europa eine wesentliche Rolle. Dieses steht jedem zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland diskriminierungsfrei zur Nutzung offen, sofern es die technischen und rechtlichen Anforderungen des Eisenbahn-Bundesamtes erfüllt.

Um die Infrastruktur effizienter nutzen zu können, investiert die DB Netz AG auch weiterhin flächendeckend in moderne Sicherungs- und Stellwerkstechnik. Die herkömmliche dezentrale und daher personalintensive Leitung des Bahnbetriebs wird zunehmend zentralisiert. Die Betriebsführung wird im gesamten Streckennetz weitgehend automatisiert und aktuell in sieben Betriebszentralen überwacht.

Basierend auf dem ProNetz-Projekt xSTW-Programm wurde die Termin- und Kostentreue bei Stellwerksprojekten verbessert. Wesentliche Aspekte waren dabei die Optimierung der Steuerung von Stellwerksprojekten, die Implementierung einer wirksamen Programmsteuerung sowie die Erarbeitung von Ansätzen zur Auflösung möglicher Ressourcenengpässe in Stellwerksprojekten.

Die strategische Ausrichtung der DB Netz AG schlägt sich auch in dem Ergebnis der Kundenzufriedenheitsbefragung 2012 mit einem Customer Satisfaction Index (CSI) von 1,99 (Schulnote; im Vorjahr: 1,98) nieder. Die Zufriedenheit ist in nahezu allen Leistungsbereichen konstant geblieben. Die diesjährige Beteiligung an den Telefoninterviews lag mit 249 Firmen rund 30 Prozent über dem Vorjahr (189 Unternehmen). Somit erfolgte die Bestätigung des positiven Vorjahresergebnisses auf einer deutlich breiteren Basis (rund 70 Prozent der Kunden).

Trotz zwischenzeitlichen Konjunkturreinbruchs sagt die Prognose des Bundesverkehrswegeplans ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen, insbesondere im Güterverkehr, voraus. Damit geht die deutlich stärkere Belastung der Hauptachsen einher, und die Infrastrukturstrategie wird vor große Herausforderungen gestellt. Hier setzt das Projekt Netzkonzeption 2030 an. Es hat als Zielsetzung die anforderungsgerechte Weiterentwicklung der Infrastruktur durch Ableiten eines Zielnetzes 2030 mit dem größtmöglichen verkehrlichen und wirtschaftlichen Nutzen. Darüber hinaus soll die Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur methodischen Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung etabliert werden, da die grundsätzliche Entscheidung über Neu- und Ausbaumaßnahmen in der Zuständigkeit des Bundes als Eigentümer liegt.

Die DB Netz AG hat im vergangenen Jahr ein neues Finanzierungsinstrument geschaffen: den Netzfonds. Mit diesem überwiegend aus Eigenmitteln finanzierten Fonds werden vor allem kleinere Investitionen mit kurzfristiger Rentabilität ermöglicht. Dabei stehen Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung, Engpassbeseitigung und Qualitätsverbesserung im Vordergrund, die über die bestehenden Finanzierungswege in absehbarer Zeit nicht möglich wären.

Die EU-Verordnung (EU-VO) zur Schaffung eines Netzes für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr (VO 913/2010) ist am 9. November 2010 in Kraft getreten. Sie hat zum Ziel, den grenzüberschreitenden Güterverkehr zu fördern. Dies soll durch die Schaffung europäischer Korridore geschehen. Die DB Netz AG ist an drei Korridoren beteiligt. In diesem Rahmen arbeitet sie zusammen mit den anderen Infrastrukturunternehmen entlang des jeweiligen Korridors daran, die grenzüberschreitende Koordinierung in den Bereichen Investitionsplanung, Zuweisung von Kapazitäten und Verkehrsmanagement zu stärken und die Interoperabilität zu verbessern.

Die EU-VO sieht unter anderem vor, dass dem internationalen Güterverkehr auf den europäischen Korridoren Katalogtrassen (vorkonstruierte internationale Trassen, die in Form eines Trassenkataloges veröffentlicht werden) zur Verfügung gestellt werden. Antragsteller werden zukünftig die Möglichkeit haben, bei einem zentralen Ansprechpartner für jeden Korridor und in einem einzigen Vorgang Infrastrukturkapazität für Güterzüge, die mindestens eine Grenze entlang des Güterverkehrskorridors überqueren, zu beantragen und diesbezüglich Antworten zu bekommen (sogenannter Korridor-One-Stop-Shop (OSS)). Auf dem Güterverkehrskorridor 1 (Rotterdam – Genua) hat die DB Netz AG die Aufgabe übernommen, die Implementierung dieses Korridor-OSS vorzubereiten und ab 2013 als »Representative OSS« für alle beteiligten Infrastrukturmanager zu agieren.

Der Güterverkehrskorridor 1 (Rotterdam – Genua) ist im November 2013 in Betrieb zu nehmen. Bis November 2015 folgen die Inbetriebnahmen der Korridore 3 (Stockholm – Palermo) und 8 (Bremerhaven – Kaunas). Auf den Korridoren 3 und 8 werden derzeit die Arbeitsstrukturen aufgesetzt. Das von der EU-VO geforderte Entscheidungsgremium der am jeweiligen Korridor beteiligten Infrastrukturbetreiber, das Management Board, wurde auf beiden Korridoren eingerichtet. Für den Korridor 3 hat die DB Netz AG die Leitung der sogenannten Koordinierungsgruppe übernommen. Die Koordinierungsgruppe leistet inhaltliche Vorbereitungsarbeit für das Management Board. Auf dem Korridor 8 wurde der Vertreter der DB Netz AG zum Vorsitzenden des Management Board gewählt.

SOZIALES: TOP-ARBEITGEBER

Hier steht die Stoßrichtung Kulturwandel/Mitarbeiterzufriedenheit im Blickpunkt. Nach Abschluss einer notwendigen Sanierungs- und Rationalisierungsphase ist die Personalstruktur der DB Netz AG von einem hohen Durchschnittsalter geprägt. Dies führt zu einem Anstieg altersbedingter Personalabgänge. Somit kommt einer erfolgreichen Rekrutierungs-, Einstellungs- und Qualifizierungspolitik die entscheidende Bedeutung zu. Das Zukunftsprogramm Personal-Bedarfssicherung (ZPP) entwickelt Konzepte, um neue Mitarbeiter für Schlüsselqualifikationen wie Fahrdienstleiter, Anlagenverantwortliche und Bauüberwacher zu rekrutieren. Es erarbeitet Ideen für die Weitergabe des Know-hows an neue Mitarbeiter und leistet somit einen wichtigen Beitrag für eine erfolgreiche Rekrutierungs-, Einstellungs- und Qualifizierungspolitik.

Ziel ist, als Top-Arbeitgeber qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen und zu binden. Hierzu wird die DB Netz AG den angestoßenen Kulturwandel weiter vorantreiben und die Mitarbeiterzufriedenheit wesentlich steigern. Wichtige Impulse ergeben sich aus der Mitarbeiterbefragung (Netz-Barometer) im Jahr 2012. In 1.700 Folgeworkshops mit Führungskraft und Mitarbeitern werden die Ergebnisse präsentiert und diskutiert sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit abgeleitet.

Über Diskussion, Reflexion und Qualifizierung wird das »Neue Führungsverständnis DB – mehr transformationale Führung« in der DB Netz AG verankert. Es basiert auf der Annahme, dass die Mitarbeiter grundsätzlich eine hohe Eigenmotivation mitbringen, weil sie etwas Sinnvolles tun und einen wichtigen Beitrag leisten wollen. Mitarbeiter werden ermutigt, ihre eigenen Ideen und Meinungen einzubringen und gemeinsam an den Herausforderungen der Zukunft zu arbeiten.

ÖKOLOGIE: UMWELTVORREITER

Zur nachhaltigen Unterlegung der Stoßrichtung Ressourcenschonung/Emissions- und Lärmreduktion wird DB-konzernweit an dem Ziel der dauerhaften und nachhaltigen Halbierung des Schienenverkehrslärms bis zum Jahr 2020 (im Vergleich zum Basisjahr 2000) gearbeitet. Für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Schienenwegen stellt der Bund jährlich Mittel in Höhe von derzeit 100 Mio. € zur Verfügung, aus denen infrastrukturelle Maßnahmen, wie zum Beispiel Lärmschutzwände/-wälle und schalltechnische Maßnahmen an Gebäuden, finanziert werden.

Daneben wurde in den Jahren 2010/2011 die Erprobung neuer und innovativer Lärmschutzmaßnahmen mit Mitteln des Konjunkturpakets II realisiert. Hierbei wurden die erprobten Technologien auf Praxistauglichkeit und Wirkungsbeiträge zur Lärmreduzierung untersucht. Der Schlussbericht über innovative Maßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung am Fahrweg wurde im Juni 2012 an das BMVBS übergeben und auf der Homepage der DB Netz AG veröffentlicht. Die bewährten Technologien können nach der formalen Anerkennung ihrer lärm-mindernden Wirkung als Lärmschutzmaßnahme beim Neu- und Ausbau und bei der Lärmsanierung eingesetzt werden.

Seit dem 9. Dezember 2012 (Fahrplanwechsel 2012/2013) fördert der Bund 50 % der Umrüstmehrkosten der Wagenhalter in Höhe von maximal 152 Mio. €; die Administration des Systems erfolgt zunächst durch die DB Netz AG. Die DB Netz AG führte ergänzend ein lärmabhängiges Trassenpreissystem (LaTPS) ein, das einen weiteren Anreiz zum Einsatz umgerüsteter, lärmreduzierter Güterwagen schafft. Dieses System soll die Wirkung des Förderprogramms des Bundes unterstützen.

Bei Bauvorhaben sind Kompensationsverpflichtungen durch den Vorhabenträger als Ausgleich für Eingriffe in den Naturhaushalt zu erfüllen und in einem Kataster dauerhaft zu pflegen. Dies betrifft grundsätzlich alle planfestgestellten und plangenehmigten Vorhaben der Bahn. Ein Bericht, der auch Informationen zu den jeweiligen Umsetzungsständen beinhalten muss, wurde zum 31. Oktober 2012 erstmals an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) übermittelt.

Weitere Informationen

BAUMASSNAHMEN IM NETZ

Im Jahr 2012 flossen rund 4,4 Mrd. € Mittel zur Erhaltung und Erneuerung in die Infrastruktur. Hierzu gehören die Investitionen in Ingenieurbauwerke wie Tunnel und Brücken sowie in die Leit- und Sicherungstechnik. Allein im Jahr 2012 wurden 29 Elektronische Stellwerke in Betrieb genommen. Im Rahmen der Brückenerneuerungen war die Rheinvorland-Brücke bei Worms mit einer Gesamtlänge von über 900 m und einer größten Stützweite von 118 m eine der größten Maßnahmen. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr unter anderem rund 3.400 km Gleise und 1.900 Weichen erneuert und dabei rund 2,4 Millionen Schwellen neu verlegt sowie rund 3,7 Mio. t Schotter verarbeitet.

Die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf den Personen- und Güterverkehr wurden durch eine frühzeitige und verlässliche Kundenkommunikation und die Einbindung der Maßnahmen in den Mittel- bis Langfristfahrplan möglichst gering gehalten.

MEILENSTEIN FÜR DIE AUS- UND NEUBAUSTRECKE KARLSRUHE-BASEL

Auf dem wichtigsten europäischen Güterverkehrskorridor Rotterdam – Genua hat die Deutsche Bahn zum Fahrplanwechsel im Dezember den 9.385 m langen Katzenbergtunnel – als größtes Einzelbauwerk der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel – in Betrieb genommen. Der drittlängste deutsche Eisenbahntunnel macht den Zugverkehr im südlichen Abschnitt der Rheintalbahn deutlich schneller und entlastet zugleich die Anwohner vom Schienenlärm. Die umgesetzten innovativen Lösungen machen den Katzenbergtunnel zu einem der modernsten Tunnel in Europa. Insgesamt hat die Bahn in den 17,6 km langen Neubaubereich zwischen Freiburg und Basel mit dem Katzenbergtunnel rund 610 Mio. € investiert.

Bereits im August haben Bund und Bahn eine Finanzierungsvereinbarung für den nördlichsten, rund 16 km langen Abschnitt der Rheintalbahn mit dem Rastatter Tunnel über 693 Mio. € geschlossen.

TUNNEL- UND BRÜCKENPROJEKTE BEI VERKEHRSPROJEKT DEUTSCHE EINHEIT NR. 8 VORANGEBRACHT

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8, die 500 km lange Aus- und Neubaustrecke zwischen Nürnberg, Erfurt, Leipzig/Halle und Berlin, ist eines der anspruchsvollsten Infrastrukturvorhaben in Deutschland und Europa. Finanziert wird es vom Bund, von der Europäischen Union und der Bahn. Das Investitionsvolumen beträgt etwa 10 Mrd. €.

Schwerpunkt der Bautätigkeit sind derzeit die 200 km langen Neubaustrecken von Oberfranken durch den Thüringer Wald bis in den mitteldeutschen Raum. Auch 2012 gingen die Arbeiten am Projekt planmäßig voran: Alle 25 Tunnel der Neubaustrecken mit etwa 56 km Gesamtlänge sind jetzt aufgefahren. Der letzte Tunneldurchschlag erfolgte am 3. August 2012 für den Tunnel Höhnberg bei Coburg. Von den 35 großen Talbrücken der Neubaustrecken mit 26,4 km Gesamtlänge überspannen derzeit die 32 Betonkonstruktionen die Täler auf etwa 26 km Länge. Als Neuerung wurden fünf Brücken als besonders schlanke und wartungsarme integrale Konstruktionen ausgeführt. Die Scherkondalbrücke wurde deshalb mit dem Deutschen Brückenbaupreis 2012 gewürdigt.

Nach Fertigstellung der Trasse mit allen Erdbauwerken wurde als nächste Bauetappe die Ausrüstung mit Fahrbahn und Oberleitungen auf über 120 km Strecke begonnen. Die Baumaßnahmen zur Einbindung der Neubaustrecken in den Bahnknoten Erfurt mit Neubau des Hauptbahnhofs als künftiges ICE-Kreuz stehen kurz vor der Vollendung. Die Einbindung der Bahnknoten Leipzig und Halle hat begonnen. Beim Ausbauanteil des Projekts zwischen Nürnberg und Bamberg konzentrieren sich die Arbeiten auf die Herstellung der Viergleisigkeit sowie auf neue Haltepunkte für die S-Bahn.

Die neue Bahnverbindung wird etappenweise in Betrieb genommen: 2015 die Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle und 2017 die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt. Der Personen- und Güterverkehr erhält im transeuropäischen Netz eine konkurrenzfähige und umweltgerechte Alternative zu Straße und Flugzeug. Die Reisezeit von München nach Berlin beträgt dann nur noch rund vier Stunden.

STUTTART 21/NBS WENDLINGEN–ULM: MEILENSTEINE UND BAUFORTSCHRITT

Im Berichtsjahr wurden weitere Meilensteine im Projekt Stuttgart 21 erreicht. Anfang des Jahres wurde der Südflügel am Stuttgarter Hauptbahnhof zurückgebaut. Im Juli wurde der Filderdialog abgeschlossen. Die Belange der Bürger werden ernst genommen und Verbesserungen der Planungen zur Anbindung an den Flughafen auf den Fildern werden geprüft. Mit der Bestätigung der 5. Planänderung im November kann auch die Fertigstellung des Grundwassersystems weiter voranschreiten. Das Grundwassermanagement ist die entscheidende Grundlage für die Hauptbaumaßnahmen im Bereich des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Das hochkomplexe technische System garantiert ein Höchstmaß an Sicherheit für das Grund- und Mineralwasser im Raum Stuttgart. Auch die Vergaben der Bauleistungen kamen voran. Die DB vergab im Juli Aufträge in Höhe von 110 Mio. € für Ingenieurbauwerke in Ober- und Untertürkheim.

Für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm wurde im Mai mit dem Spatenstich eine große Etappe im weiteren Projektfortschritt erreicht. Zukünftig verkürzt sich allein die Fahrzeit im Fernverkehr zwischen Stuttgart und Ulm von 54 auf 28 Minuten. Ein weiterer Erfolg für die Realisierung der Neubaustrecke war im Juli die Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses für den Albstieg zwischen Dornstadt und Ulm. Damit liegt für 47 km der insgesamt 60 km langen Neubaustrecke Baurecht vor. Eine weitere Etappe war die Vergabe von 15 km Tunnelbauwerken des Albaufstiegs, der direkt bei Aichelberg beginnt. Im Dezember haben die Arbeiten begonnen. Bei der Neubaustrecke sind damit bereits rund 30% der Leistungen an Bauunternehmen vergeben.

Der Vorstand der DB AG hat dem Aufsichtsrat der DB AG am 12. Dezember 2012 eine überarbeitete Kostenprognose mit prognostizierten Mehrkosten vorgelegt. Eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen wurde am 5. März 2013 in einer außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats der DB AG getroffen. Im Übrigen verweisen wir auf unsere Ausführungen im Nachtragsbericht.

Sofern sich prognostizierte Mehrkosten materialisieren, ist damit zu rechnen, dass zusätzliche Eigenmittel erforderlich sind.

STRECKE HILDESHEIM–GROSS GLEIDINGEN ZWEIGLEISIG AUSGEBAUT

Zum Fahrplanwechsel im Dezember ist die zweigleisig ausgebaute Strecke von Hildesheim nach Groß Gleidingen in Betrieb gegangen. Insgesamt investierten der Bund, das Land Niedersachsen und die DB Netz AG in den letzten drei Jahren rund 140 Mio. €.

Für den Fern- und Regionalverkehr wurden durch den Ausbau zusätzliche Kapazitäten geschaffen. Auf der Fernverkehrsverbindung Frankfurt–Berlin war der Streckenabschnitt zwischen Hildesheim und Groß Gleidingen wegen seiner Eingleisigkeit ein wesentlicher Zwangspunkt bei der Fahrplangestaltung.

Mit dem zweigleisigen Ausbau wird eine Fahrzeitreduzierung um bis zu zehn Minuten für den Nahverkehr realisiert. Die Geschwindigkeit der Züge wird sich auf 160 km/h erhöhen und die Fahrzeit im Fernverkehr dadurch um knapp zwei Minuten verkürzt.

Insgesamt wurden 34 km neues Gleis gebaut und mit Oberleitung ausgestattet sowie unter anderem rund 57.000 Betonschwellen verlegt, eine neue Eisenbahnbrücke und drei neue Elektronische Stellwerke errichtet.

ZWEIGLEISIGER AUSBAU OLDENBURG– WILHELMSHAVEN ERFOLGT TERMINGERECHT

Im Dezember wurde die durchgehende Zweigleisigkeit zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven termingerecht abgeschlossen. Der Ausbau ist ein wichtiger Schritt zur besseren Anbindung des Hafens und zu den damit verbundenen zusätzlichen Kapazitäten im Güterverkehr.

Zwei eingleisige Abschnitte der 52 km langen Strecke wurden zweigleisig ausgebaut: Rastede–Hahn (5 km) und Jaderberg–Varel (7 km). Bund und DB Netz AG investierten rund 210 Mio. €. Gleichzeitig wurden umfangreiche Untergrundertüchtigungsmaßnahmen durchgeführt, um für die künftige Streckenbelastung eine zuverlässige Schienenhinterlandanbindung sicherzustellen. 20 Bahnübergänge wurden entsprechend dem neuesten Stand der Technik aufgerüstet, und der Streckenabschnitt von Rastede bis Sande wird nun mit modernster elektronischer Leit- und Sicherungstechnik gesteuert.

Ab Februar 2013 werden die Arbeiten zur Streckenertüchtigung zwischen Hahn und Jaderberg sowie südlich von Rastede und nördlich von Varel fortgesetzt. In diesen Abschnitten werden dann auch die Lärmschutzwände bis Ende 2013 fertiggestellt.

Für das Gesamtprojekt mit der Streckenertüchtigung und der Elektrifizierung sind Bau- und Planungskosten in Höhe von 557 Mio. € veranschlagt, von denen der Bund 505 Mio. € und die Bahn 52 Mio. € trägt.

STRECKE MASCHEN-PADBORG (DÄNEMARK) FÜR ÜBERLANGE GÜTERZÜGE GERÜSTET

Ab Fahrplanwechsel können zwischen Maschen und Padborg (Dänemark) Güterzüge mit einer Länge bis zu 835 m fahren. Die DB Netz AG hat für rund 10 Mio. € die dafür erforderlichen Infrastrukturanpassungen auf der 210 km langen Strecke von Maschen bis Padborg vorgenommen.

Die Erhöhung der Transportkapazität durch Verlängerung der Güterzüge ist neben dem Aus- und Neubau von Strecken ein wichtiger Baustein, um ausreichende Kapazitäten für das prognostizierte Güterverkehrswachstum der kommenden Jahre anbieten zu können.

Die maximal zugelassene Gesamtlänge von Zügen im deutschen Streckennetz beträgt 740 m, auf der Relation zwischen Maschen und dem deutsch-dänischen Grenzbahnhof Padborg konnten bislang nur Züge mit einer Länge von 670 m fahren. Zu den erforderlichen Anpassungen an der Infrastruktur gehören die zusätzliche Schaffung von Überholungs-/Kreuzungsmöglichkeiten sowie die Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik im Bahnhof Hamburg-Eidelstedt und in der Zugbildungsanlage Maschen.

HALLE (SAALE) ERHÄLT EINE DER MODERNSTEN ZUGBILDUNGSANLAGEN EUROPAS

Im September hat die DB Netz AG mit der Modernisierung der bestehenden Zugbildungsanlage in Halle (Saale) begonnen. Bis 2017 werden rund 146 Mio. € aus Bundes- und Eigenmitteln in die neue Anlage investiert und so die veraltete Infrastruktur auf dem Gelände des seit 1889 bestehenden Rangierbahnhofs Halle (Saale) vollständig erneuert. Mit Investitionen in modernste Technik und in die Erneuerung der Infrastruktur wird die Anlage fit für die Zukunft gemacht, und in Halle (Saale) entsteht damit eine der modernsten Zugbildungsanlagen in Europa.

Kernstück des Modernisierungsvorhabens ist die Erneuerung der Gleise, Weichen und aller technischen Anlagen. In den nächsten Jahren entstehen insgesamt 36 Richtungsgleise, ein neuer Ablaufberg und mehr als 130 neue Weichen. Zwei neue

Elektronische Stellwerke sorgen künftig für eine vollautomatische Steuerung des Ablaufbetriebs beziehungsweise der Ein- und Ausfahrten der Güterzüge.

FINANZIERUNGSVEREINBARUNGEN BRINGEN WICHTIGE PROJEKTE AUF DEN WEG

Mit der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung zum Ausbau der Strecke Knappenrode – Horka – Grenze Deutschland/Polen im März 2012 haben das BMVBS und die DB Netz AG den Startschuss für ein zentrales Projekt gegeben. Insgesamt rund 420 Mio. € werden in den nächsten Jahren in den Streckenausbau investiert.

Schwerpunkte der Baumaßnahmen sind der zweigleisige Streckenausbau und die Streckenelektrifizierung auf rund 52 km sowie die Ausrüstung mit moderner Signaltechnik.

Im Juni 2012 haben das BMVBS und die DB Netz AG die Finanzierungsvereinbarung für den Mega-Hub Lehrte unterzeichnet. Rund 100 Mio. € werden in den nächsten Jahren in die Erweiterung der Gleisanlagen, drei neue Umschlagkräne sowie moderne Technik investiert. Darüber hinaus entsteht eine innovative Sortieranlage. Ende 2015 soll der Probetrieb aufgenommen werden. Mit dem Bau eines innovativen Schiene-Schiene-Umschlagterminals in Lehrte werden zusätzliche Kapazitäten für die erwarteten Zuwächse der Güterverkehrsströme aus den Häfen geschaffen.

Mit der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung für den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Igel und Igel-West bei Trier im Juli ist nun die Voraussetzung für die Umsetzung des Projekts geschaffen. Neben dem BMVBS und der DB Netz AG beteiligen sich auch das Großherzogtum Luxemburg und das Land Rheinland-Pfalz an der Finanzierung des rund 20 Mio. € teuren Vorhabens.

Im Oktober haben das BMVBS und die DB Netz AG die Finanzierungsvereinbarung für die zweite Ausbaustufe im Knoten Halle/Leipzig unterzeichnet. Insgesamt rund 252 Mio. € investieren die Vertragspartner in den nächsten Jahren in die Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur zur Anbindung der neuen Zugbildungsanlage sowie zur nördlichen Einbindung der Ausbaustrecke Berlin – Halle/Leipzig (VDE Nr. 8.3) in den Knoten Halle.

Zusammen mit der Modernisierung der Zugbildungsanlage Halle (Saale), die die Bahn im September gestartet hat, entsteht im Raum Halle durch den Ausbau des Knotens eine völlig neue und deutlich leistungsfähigere Schieneninfrastruktur. Die zweite Ausbaustufe umfasst unter anderem den Neubau von rund 30 km

Gleisen mit Oberleitungsanlagen und ein neues Elektronisches Stellwerk. Ab Ende 2015 sollen die neuen Anlagen sukzessive in Betrieb gehen.

FORTSCHRITTE BEI DER ABS HANAU–NANTENBACH

Das EBA hat im März 2012 den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 3 der Maßnahme ABS Hanau–Nantenbach erlassen. Als Kernstück umfasst er den rund 7 km langen zweigleisigen Ausbau zwischen Laufach und Heigenbrücken. Für diesen Abschnitt sind insgesamt vier Tunnel mit jeweils zwei eingleisigen Röhren und drei Brücken erforderlich. Sie ersetzen den mehr als 150 Jahre alten Schwarzkopftunnel, der nach Inbetriebnahme der Umfahrgsstrecke verfüllt wird. Im Oktober 2012 wurde mit ersten Arbeiten zum Bau der Umfahrgsstrecke begonnen.

Rund 400 Mio. € werden in den nächsten Jahren in das Bauvorhaben investiert. Die entsprechende Finanzierungsvereinbarung wurde im Dezember 2011 unterzeichnet.

DB NETZ AG INVESTIERT RUND 140 MIO. € IN NEUE RETTUNGS- UND KRANZÜGE

Die DB Netz AG beschafft sieben neue Rettungszüge für die Schnellfahrstrecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart. Sie hat dazu im September mit den Firmen Dräger und Tatravagonka Verträge über die Lieferung von 36 Aufbauten für Rettungszüge und 36 Trägerfahrzeugen unterzeichnet. Sie ersetzen in den nächsten sechs Jahren sukzessive die seit Anfang der 1990er-Jahre entlang der beiden Schnellfahrstrecken stationierten sechs Rettungszüge. Der siebte Zug ist als Reserveeinheit vorgesehen. Das Investitionsvolumen beträgt insgesamt rund 80 Mio. €.

Die DB Netz AG beschafft zusätzlich fünf neue Kranzüge für die Notfalltechnik. Sie hat dazu im Oktober mit den Firmen Tatravagonka für die Unterwagen, Gföllner für die Aufbauten und Kirov für drei Kräne à 160 t und zwei Kräne à 100 t Verträge unterzeichnet. Die neuen Kranzüge ersetzen in den nächsten sechs Jahren sukzessive die seit Mitte der 1970er-Jahre im Einsatz befindlichen Züge. Das Investitionsvolumen beträgt insgesamt rund 60 Mio. €.

FINANZIERUNGSKREISLAUF SCHIENE FÜR DEN AUSBAU DES SCHIENENNETZES

In den Jahren 2012 bis 2015 stellt der Bund rund 1 Mrd. € zusätzlich für den Aus- und Neubau von Schienenstrecken bereit. Ein Teil der Mittel stammt aus der jährlichen Dividende, die die DB AG an den Bund ausschüttet. Weitere Mittel kommen aus der vorzeitigen Tilgung Zinsloser Darlehen des Bundes im Vorjahr.

Die zusätzlichen Mittel sollen unter anderem für den Ausbau von Teilabschnitten der Strecken Hanau–Nantenbach und Karlsruhe–Basel sowie der Zugbildungsanlage Halle (Saale) Nord eingesetzt werden.

NETZFONDS ZUR FINANZIERUNG VON INFRASTRUKTURINVESTITIONEN

Bis zum Jahr 2017 stehen aus dem Netzfonds rund 150 Mio. € für mehr als 60 Einzelmaßnahmen zur Verfügung. Damit verstärkt die DB Netz AG ihre Investitionen in Strecken und Anlagen. Es werden vorwiegend Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung, Engpassbeseitigung und Qualitätsverbesserung umgesetzt. Der Fonds wird überwiegend aus Eigenmitteln finanziert. Im Berichtsjahr wurden mehr als 14 Mio. € investiert und beispielsweise in Singen, Köln Eifeltor und Oberhausen Kapazitätsausweitungen durchgeführt. Mit diesen gezielten Maßnahmen kann der Schienenverkehrsmarkt aktiv entwickelt und weiteres Wachstum generiert werden.

SOFORTPROGRAMM SEEHAFENHINTERLAND- VERKEHR WIRD ZÜGIG UMGESETZT

Im Jahr 2008 wurde vom BMVBS der »Masterplan Güterverkehr und Logistik« zur Förderung des Logistikstandorts Deutschland erarbeitet. Als Ergebnis davon wurde das Sofortprogramm Seehafen hinterlandverkehr entwickelt und die Finanzierung zwischen den Infrastrukturunternehmen und dem BMVBS vereinbart. Das Programm umfasst 24 Maßnahmenbündel mit insgesamt über 50 kleininvestiven Maßnahmen, die im unmittelbaren Einzugsbereich der Seehäfen und in deren Hinterland zur Steigerung der Streckenkapazität führen. Hierzu zählen vor allem zusätzliche Überholgleise und Weichenverbindungen sowie Blockverdichtungen. Das Investitionsvolumen des Sofortprogramms Seehafen hinterlandverkehr beträgt dabei über 300 Mio. €.

Bis Ende 2012 wurden 37 Teilmaßnahmen und damit auch 11 Maßnahmenbündel abgeschlossen. Das Investitionsvolumen im Geschäftsjahr 2012 betrug über 46 Mio. €. Schwerpunkte der Umsetzung des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr im Jahr 2012 lagen im Bereich Bremen, auf der Relation Hamburg–Berlin sowie der Magistrale Nürnberg–Passau. Abschließend in Betrieb genommen wurden von den Maßnahmenbündeln zum Beispiel die verbesserte Anbindung des Hafens Mannheim sowie die Maßnahmen der Relation Bebra–Fulda.

NEUER SCHUB FÜR PLANUNG VON NEU- UND AUSBAUPROJEKTEN

Das Bundesverkehrsministerium und die DBAG haben im Oktober die sogenannte Sammelvereinbarung Nr. 38 zur Finanzierung von Planungskosten für Grundlagenermittlung und Vorplanung von Bedarfsplanvorhaben unterzeichnet. Auf dieser Grundlage können die Planungen für elf wichtige Schienenprojekte begonnen beziehungsweise fortgeführt werden. Zu den Projekten gehören beispielsweise die Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing, die Anbindung an den Brennerbasistunnel und der Knoten Frankfurt am Main.

LÄRMSANIERUNG WEITER VORANGETRIEBEN

Ziel des DB-Konzerns ist es, mit einem Gesamtkonzept den Schienenverkehrslärm ausgehend vom Jahr 2000 bis 2020 zu halbieren. Zentrales Element hierbei ist das 1999 von der Bundesregierung ins Leben gerufene Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes«, das im Berichtsjahr weiter erfolgreich umgesetzt wurde. So konnten 2012 unter anderem Schallschutzwände mit einer Länge von rund 55 km fertiggestellt werden, wodurch sich deren Gesamtlänge auf etwa 442 km erhöhte. Allein im Bereich der Stadt Hamburg wurden zwölf Lärmschutzwandabschnitte mit einer Länge von knapp 7 km und einer Fläche von rund 17.000 qm installiert. Insgesamt wurden im Jahr 2012 über 2.000 Wohnungen mit Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern ausgestattet. 2013 sind weitere über 55 km Schallschutzwände und rund 2.500 Wohnungssanierungen geplant.

UMSCHLAGTERMINALS DES KOMBINIERTEN VERKEHRS BLEIBEN AUF HOHEM NACHFRAGENIVEAU

In den von der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße DUSS mbH betriebenen 24 Umschlagterminals konnte im Berichtsjahr das hohe Niveau des Vorjahres stabilisiert werden. Konjunkturell bedingte Nachfragerückgänge bei internationalen Verkehren Richtung Südeuropa konnten durch steigende Mengen im Seehafenhinterland- und nationalen Verkehr kompensiert werden. Das Umschlagvolumen von rund 1,2 Millionen Ladeeinheiten im Berichtsjahr zeigt damit das anhaltend starke Interesse des Marktes an der Nutzung des umweltfreundlichen Kombinierten Verkehrs auf der Schiene. Um dieses nachhaltig zu fördern und weiteres Mengenwachstum durch Verlagerung von Verkehren auf die Schiene zu ermöglichen, wurden 2012 wichtige Meilensteine beim Ausbau der Terminalinfrastruktur erreicht. Im Juli wurde im Terminal München-Riem das dritte Modul offiziell in Betrieb genommen. In die Erweiterung flossen rund 25 Mio. €. Im November fanden die Inbetriebnahmen des dritten Moduls im Terminal Hamburg-Billwerder sowie im Terminal Köln Eifeltor statt. In den Ausbau wurden 27 Mio. € beziehungsweise 47 Mio. € investiert. Mit den Kapazitätserweiterungen ist es möglich, die bestehenden Engpässe in den hoch frequentierten Umschlaganlagen schrittweise zu beseitigen und die Weichen auf weiteres Mengenwachstum zu stellen.



Katzenbergtunnel in Betrieb genommen

Die Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels am 4. Dezember 2012 war ein wichtiger Meilenstein beim Aus- und Neubau der Strecke Karlsruhe - Basel. Der knapp 9,4 Kilometer lange Katzenbergtunnel ist das größte Einzelbauwerk der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe - Basel und der drittlängste Eisenbahntunnel Deutschlands. Er führt in nord-südlicher Richtung durch den Randbereich des Markgräfler Hügellandes. Aufgrund der direkten und geradlinigen Trassenführung durch den Berg

verkürzt sich die Reisezeit spürbar. Bei der Konzeption des Katzenbergtunnels wurden neueste Technologien und Sicherheitsstandards berücksichtigt. Ein modernes computerbasiertes Leit- und Sicherheitssystem steuert und überwacht die Betriebsabläufe im Katzenbergtunnel. Dies steigert die Leistungsfähigkeit und Effizienz der Strecke, da die neue Technik höhere Zuggeschwindigkeiten und geringere Zugabstände ermöglicht.

Risikobericht

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

CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN ODER VERBESSERTEN MARKT- UND UMFELDBEDINGUNGEN

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

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

WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

Zu den Risiken für die DB Netz AG zählen:

- > Gesamtwirtschaftliche Entwicklung: Die Nachfrage nach unseren Leistungen ist auch abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Megatrends in den für uns relevanten Märkten. Gesamtwirtschaftliche Sondersituationen wie zum Beispiel Wirtschafts- und Finanzkrisen können sich insofern negativ auf unser Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen zudem durch die möglichen Auswirkungen der Staatsschuldenkrise in Europa auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren.
- > Marktrisiken: Diese ergeben sich im Wesentlichen indirekt, das heißt über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.

- > Beschaffungsrisiken: Durch die Weitergabe von Rohstoffpreis-, Energie- und Lohnsteigerungen durch unsere Lieferanten sowie durch eine hohe Binnennachfrage infolge der guten Konjunktorentwicklung besteht das Risiko des Preisanstiegs für wesentliche von der DB Netz AG nachgefragte Lieferungen und Leistungen. So ist zum Beispiel der Schienenpreis von der Stahlpreisentwicklung abhängig. Wir reagieren hierauf mit weiterentwickelten Beschaffungskonzepten. Je nach Marktkonstellation ist es gegebenenfalls nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen weiterzugeben.
- > Betriebsrisiken: Unsere Tätigkeit als Eisenbahninfrastrukturunternehmen basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Aktivitäten. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.
- > Technikrisiken: Wichtige Rahmenbedingungen für den Betrieb sind zudem die sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen im Bereich der Schieneninfrastruktur. Hier kann der Betrieb bei Abweichungen eingeschränkt oder untersagt werden.
- > Projektrisiken: Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina und eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten führen zu Projektrisiken, die entweder bei eigenen Projekten direkt oder durch die vernetzten Produktionsstrukturen mittelbar Auswirkungen auf uns haben. Unser Hauptaugenmerk legen wir weiterhin auf unsere Großprojekte, für die wir im Berichtsjahr weitere Analysen zur Konkretisierung möglicher Risiken durchgeführt haben. Als Konsequenzen identifizierter Risiken leiten wir operative Gegenmaßnahmen ein. Auch Kostenerhöhungen und erwartete Mehraufwendungen beziehen wir mit in unsere Planungsrechnungen ein.
- > Finanzwirtschaftliche Risiken: Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB-Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinan-

zierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.

- > Rechtliche und vertragliche Risiken: Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen vielfach Bauprojekte und Immobilien oder Umweltangelegenheiten.
- > Regulatorische und politische Risiken: Im Schienenverkehr erbringen wir Infrastrukturdienstleistungen in einem regulierten Markt. Der Zugang zum deutschen Schienennetz ist seit dem Jahr 1994 diskriminierungsfrei möglich. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem auch die einzelnen Komponenten der von der DB Netz AG verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier sind wir in engem Kontakt mit den Regulierungsbehörden. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens. Zurzeit ist die vorliegende Richtlinie EG 2012/34 (Recast) zu beachten, die bis 15. Dezember 2015 in nationales Recht umzusetzen ist. Des Weiteren befindet sich der Entwurf für ein Eisenbahnregulierungsgesetz in der parlamentarischen Befassung. Nach diesem sollen sich bezogen auf die DB Netz AG insbesondere die Entgeltvorschriften und die Verfahrensvorschriften für die Erstellung und Genehmigung der Nutzungsbedingungen und Listen der Entgelte ändern.
- > Infrastrukturfinanzierung: Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend sind eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2013 fest schreibt. Nach aktueller Einschätzung werden zum Erhalt von Qualität und Verfügbarkeit der Bestandsnetzinfrastruktur jedoch deutlich höhere LuFV-Beiträge des Bundes (BKZ) erforderlich sein. Die Verhandlungen mit dem Bund bezüglich einer Folgevereinbarung laufen derzeit. Es wird über eine Verlängerung von einem oder zwei Jahren verhandelt. Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich. Zur Durchführung dieser Investitionen sind in

unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es bereits abschließende Vereinbarungen hierfür geben konnte. Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

- > IT-Risiken: Unzureichendes IT-Management kann zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.
- > Compliance-Risiken: Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB-Konzerns. Die Sicherstellung regelkonformen Verhaltens unterstützt der Compliance-Bereich des DB-Konzerns unter anderem durch präventive Maßnahmen wie Schulungen.

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

UMFASSENDES RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

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

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

BEWERTUNG DER DERZEITIGEN RISIKOPOSITION

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

Nachtragsbericht

Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 5. März 2013 in einer außerordentlichen Sitzung den Weiterbau des Projekts Stuttgart 21 bestätigt. Es wurde beschlossen, dem Vorschlag des Vorstands der DB AG zuzustimmen, den Finanzierungsrahmen für Stuttgart 21 um 2 Mrd. € von 4,526 Mrd. € auf 6,526 Mrd. € zu erhöhen. In diesen 2 Mrd. € sind bereits ermittelte und weitere mögliche Mehrkosten enthalten.

Ausblick

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts besteht ein hohes Maß an Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Insbesondere der weitere Verlauf der Staatsschuldenkrise und die möglicherweise daraus resultierenden Folgen sind nicht vollends absehbar. Wir gehen davon aus, dass sich das Wirtschaftswachstum 2013 abschwächen wird.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2013 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Gleichzeitig sind die nachfolgenden Einschätzungen in Anbetracht der weiterhin verhaltenen Konjunkturperspektiven im Euro-Raum und der bestehenden Ansteckungsrisiken mit relativ hohen Unsicherheiten behaftet.

Auch in Deutschland werden sich die Auswirkungen der Krise im Euro-Raum, die sich bereits im Jahr 2012 manifestiert haben, zunächst fortsetzen. Die Situation auf dem Arbeitsmarkt dürfte sich leicht verschlechtern und die Erwerbstätigenzahlen dementsprechend voraussichtlich nicht zunehmen. Eine marginal positive Entwicklung wird für die realen Einkommen erwartet. Auch der Privatkonsum wird sein Wachstum auf geringem Niveau fortsetzen. Er wird aber nicht die Rolle eines treibenden Faktors für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung einnehmen können.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Der Schienenpersonenverkehr wird das starke Nachfrageplus (ausgedrückt in Personenkilometern) aus dem Jahr 2012 infolge der sich verschlechternden Rahmenbedingungen nicht wiederholen können. Es wird erwartet, dass das Vorjahresniveau nur moderat übertroffen wird.

Mit der Entscheidung des Aufsichtsrats zur Erhöhung des Finanzierungsrahmens hat der Aufsichtsrat den Vorschlag des Vorstands gebilligt, eine Beteiligung der Projektpartner an den Mehrkosten einzufordern und dies notfalls auch gerichtlich durchzusetzen.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt ist für das Jahr 2013 unter Berücksichtigung der anhaltenden Konjunkturabkühlung und der deutlichen Rückgänge von Investitionen und Auftrags-eingängen im Jahr 2012 von einer Transportnachfrage auf Vorjahresniveau auszugehen. Die weitere Entwicklung ist nach wie vor mit hohen Unsicherheiten verbunden. Sie wird maßgeblich davon bestimmt, wie schnell sich die finanzpolitische und wirtschaftliche Situation in Europa stabilisieren wird. Bei anhaltend schwacher Nachfrage haben sowohl die hohe Wettbewerbsintensität als auch der Preisdruck Bestand. Vor diesem Hintergrund wird das Jahr 2013 die Marktakteure erneut vor große Herausforderungen stellen.

Im Personenverkehr erwarten wir für 2013 einen leichten Rückgang der in Trassenkilometern gemessenen Leistung. Im Wesentlichen beruht dies auf Abbestellungen im Schienenpersonennahverkehr. Aufgrund der verhaltenen Konjunkturerwartungen wird auch im Schienengüterverkehr von einem leichten Rückgang ausgegangen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds können die Gesetzesinitiativen der EU-Kommission zum vierten Eisenbahnpaket sowie die Vorbereitungen zum Eisenbahnregulierungsgesetz in Deutschland spürbare Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit haben. Im Hinblick auf die derzeitigen zeitlichen Planungen gehen wir jedoch davon aus, dass im Geschäftsjahr 2013 nicht mit konkreten Umsetzungen zu rechnen ist.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB NETZ AG IM GESCHÄFTSJAHR 2013

Wir werden im Geschäftsjahr 2013 unseren eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzen. Der unternehmerische Fokus liegt auf der Stabilisierung der guten Leistungsqualität. Wir gehen davon aus, dass wir uns mit den bereits abgeschlossenen oder in Umsetzung befindlichen Maßnahmenpaketen und Programmen im laufenden Jahr erfolgreich weiterentwickeln können. Vor dem Hintergrund der Finanzierung unseres Investitionsprogramms ist die mittelfristige Verbesserung unseres Ergebnisses unser vorrangiges wirtschaftliches Ziel. Hierfür setzen wir auch im laufenden Jahr in hohem Maße auf die Wirkung interner Maßnahmen.

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

Das Zukunftsprogramm ProNetz werden wir weiter fortführen. Das Programm hat als Ziel die Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Betriebsqualität sowie den effizienten Einsatz der zur Verfügung stehenden Finanzmittel. Im Fokus stehen Projekte, die zu einer Verzahnung von Instandhaltung und Investition führen und auf die verstärkte Realisierung von vorbeugenden Maßnahmen gerichtet sind. Das Baugeschehen wird auf hohem Niveau anhalten. Aufgrund der positiven Erfahrungen aus den Vorjahren werden wir an der korridorbezogenen Bündelung der Baustellen festhalten. Dabei stehen weiterhin die Erneuerung des Oberbaus auf den hoch belasteten Hauptstrecken und Eisenbahnknoten sowie die verstärkte Planung von Brückeninvestitionen im Vordergrund. Darüber hinaus werden wichtige technologische Neuerungen in Angriff genommen, beispielsweise bei der Erhöhung der Verfügbarkeit der Stellwerke.

Die Verhandlungen über die zukünftige Finanzierung des Bestandsnetzes werden mit dem Bund auch im Jahr 2013 fortgesetzt. Im Vordergrund steht dabei, den erkannten erhöhten Mittelbedarf in der Weiterentwicklung der LuFV mittelfristig abzusichern.

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

Aufgrund der konjunkturellen Lage gehen wir im Geschäftsjahr 2013 von nur noch leicht steigenden Umsatzerlösen bei einer geringfügig sinkenden Leistungsnachfrage aus. Insbesondere durch den Anstieg der Personalkosten rechnen wir mit einem geringen Ergebnismrückgang.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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

Jahresabschluss

**28 GEWINN- UND
VERLUSTRECHNUNG**

28 BILANZ

29 KAPITALFLUSSRECHNUNG

**30 ENTWICKLUNG DES
ANLAGEVERMÖGENS**

32 ANHANG

43 ANTEILSBESITZLISTE

**44 BESTÄTIGUNGSVERMERK
DES ABSCHLUSSPRÜFERS**

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2012	2011
Umsatzerlöse	(15)	4.478	4.382
Bestandsveränderungen		1	1
Andere aktivierte Eigenleistungen		522	480
Gesamtleistung		5.001	4.863
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	1.046	982
Materialaufwand	(17)	-1.634	-1.602
Personalaufwand	(18)	-1.855	-1.789
Abschreibungen		-1.178	-908
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	-826	-860
		554	686
Beteiligungsergebnis	(20)	14	-12
Zinsergebnis	(21)	-371	-367
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		197	307
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(30)	197	-307
Jahresergebnis		-	-

Bilanz

AKTIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		204	224
Sachanlagen		19.739	19.942
Finanzanlagen		15	15
		19.958	20.181
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	144	145
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	616	618
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		32	18
		792	781
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	10	10
		20.760	20.972

PASSIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklagen	(7)	6.535	6.528
Andere Gewinnrücklagen	(8)	18	18
		7.320	7.313
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	791	1.137
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	11.806	11.600
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	843	922
		20.760	20.972

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2012	2011
Ergebnis vor Gewinnabführung		197	307
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		1.178	908
Veränderung der Pensionsrückstellungen (ohne DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbetritt)		15	22
Cashflow		1.390	1.237
Veränderung der übrigen Rückstellungen ²⁾		-56	-118
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge		-10	-4
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		-86	-57
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		318	-18
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-364	-102
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit		1.192	938
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		170	201
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-5.000	-5.093
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4.071	4.378
Rückzahlungen von Investitionszuwendungen		-95	-173
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		-215	-215
Auszahlungen für die Sondertilgung Zinsloser Darlehen des Bundes		0	-525
Auszahlungen für die Tilgung zinspflichtiger Darlehen des Bundes		-165	-165
Auszahlungen für den Zugang von DB-konzerninternen Anlagen		-1	-15
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit		-1.235	-1.607
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter/Einzahlung aus Verlustausgleich durch Gesellschafter		-307	43
Einzahlungen aus der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung		356	423
Einzahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		302	427
Ein-/Auszahlungen von Anleihen und (Finanz-)Krediten		5	-238
Aus-/Einzahlungen für an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbetritt) ²⁾		-299	5
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit		57	660
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands		14	-9
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(22)	18	27
Finanzmittelbestand am Jahresende		32	18

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände.

²⁾ Davon 292 Mio. € aus Schuldbetritt DB AG.

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN					ABSCHREIBUNGEN					BUCHWERT		
	Vortrag zum 01.01. 2012	Zugänge ¹⁾	Umbuchungen	Abgänge ²⁾	Stand am 31.12. 2012	Vortrag zum 01.01. 2012	Ab-schrei-bungen Ge-schäfts-jahr	Außer-plan-mäßige Ab-schrei-bungen ³⁾	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12. 2012	Stand am 31.12. 2012	Stand am 31.12. 2011
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE													
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	490	6	-4	0	492	-266	-22	0	0	0	-288	204	224
2. Geleistete Anzahlungen	0				0						0	0	0
	490	6	-4	0	492	-266	-22	0	0	0	-288	204	224
SACHANLAGEN													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3.426	30	-5	-69	3.382	-399	0	-197	0	17	-579	2.803	3.027
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	516	9	11	-11	525	-252	-17	0	0	7	-262	263	264
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	12.133	87	233	-11	12.442	-3.819	-179	-2	0	10	-3.990	8.452	8.314
	16.075	126	239	-91	16.349	-4.470	-196	-199	0	34	-4.831	11.518	11.605
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	15.240	213	302	-155	15.600	-9.295	-624	-95	-5	137	-9.882	5.718	5.945
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	254	11	5	-3	267	-176	-13	0	0	1	-188	79	78
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	919	24	8	-12	939	-617	-54	0	5	14	-652	287	302
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.251	555	-550	116	2.372	-239	-	-	-	-	-239	2.133	2.012
	34.739	933	4	-145	35.531	-14.797	-887	-294	0	186	-15.792	19.739	19.942
FINANZANLAGEN													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	0	0	0	29	-14	0	0	0	0	-14	15	15
2. Anteile an assoziierten Unternehmen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Beteiligungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	29	0	0	0	29	-14	0	0	0	0	-14	15	15
Anlagevermögen gesamt	35.258	939	0	-145	36.052	-15.077	-909	-294	0	186	-16.094	19.958	20.181

¹⁾ Einschließlich DB-konzerninterner Zugänge von 2 Mio. €.

²⁾ Einschließlich DB-konzerninterner Abgänge von -3 Mio. €.

³⁾ Die außerplanmäßigen Abschreibungen enthalten die Absetzung der bisher als Rückstellung für schadhafte Betonschwellen eines bestimmten Herstellers berücksichtigten Wertberichtigung vom Anlagevermögen (25 Mio. €).



Umschlagterminal Hamburg-Billwerder fit für die Zukunft

Das neu gebaute dritte Modul des Umschlagterminals in Hamburg-Billwerder wurde Anfang November 2012 in Betrieb genommen. Durch den Ausbau wird die Kapazität der Anlage um etwa 100.000 Ladeeinheiten auf über 400.000 Einheiten pro Jahr gesteigert. Die Gesamtkosten in Höhe von rund 27 Millionen Euro wurden zum Großteil aus dem Konjunkturprogramm des Bundes finanziert. Das Umschlagterminal ist im Eigentum der DB Netz AG und wird von der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) betrieben.

Es wurden vier neue Ladegleise mit einer Nutzlänge von je 575 Metern, zwei Portalkrane mit einer Tragkraft von jeweils 41 Tonnen sowie neue Fahr- und Ladespuren für Lkw und drei Abstellspuren für Container, Wechselbrücken und Sattelaufleger errichtet. Zwei auf dem Gelände bestehende Bahnübergänge wurden für den Schwerlastverkehr umgebaut und die Stellwerks- und Signaltechnik entsprechend angepasst.

Anhang

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

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

Das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst erstellter immaterieller Vermögensgegenstände wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) nicht ausgeübt.

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt und erfolgen pro rata temporis. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	5
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5-50
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	75
Gleisanlagen	20-25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10-50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5-20
Schienenfahrzeuge	10-30
Maschinen und maschinelle Anlagen	8-15
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2-20

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

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird im Wesentlichen die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

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

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

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

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

Da die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens dessen Zeitwert zum Bilanzstichtag übersteigen, ist aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden.

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

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

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

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2012 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

	%
Rechnungszinsfuß	5,07
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67

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

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

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

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

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

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

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

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

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

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

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

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

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagegitter auf der Seite 30 zu entnehmen.

Erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 4.155 Mio. € (im Vorjahr: 3.302 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden 269 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

(3) Vorräte

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	113	115
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	31	30
Insgesamt	144	145

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 116 Mio. € (im Vorjahr: 123 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 12 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) verschrottet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12.2012	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2011
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	193	10	184
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	383	1	412
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	1
Sonstige Vermögensgegenstände	39	-	21
Insgesamt	616	11	618

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 119 Mio. € (im Vorjahr: 63 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 355 Mio. € (im Vorjahr: 370 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft in Höhe von 13 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €) und Forderungen aus der Ergebnisabführung von Tochtergesellschaften in Höhe von 14 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen gegen die DB AG in Höhe von 29 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €) enthalten.

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

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

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

(6) Gezeichnetes Kapital

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

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2012 einen Betrag in Höhe von 6.535 Mio. € aus (im Vorjahr: 6.528 Mio. €).

In die Kapitalrücklage wurden der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat (3.656 Mio. €), sowie die in Vorjahren erfolgten Kapitalerhöhungen von insgesamt 2.872 Mio. €. Im Berichtsjahr wurden 7 Mio. € aufgrund von weiteren Rückabwicklungen aus dem Aurelis-Paket zugeführt.

(8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2012 einen Betrag in Höhe von 18 Mio. € aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des BilMoG im Jahr 2010.

(9) Rückstellungen

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	18	296
Steuerrückstellungen	9	9
Sonstige Rückstellungen	764	832
Insgesamt	791	1.137

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 10 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: Zuführung 19 Mio. €).

Weitere 0,2 Mio. € wurden im Rahmen von Personalübergängen von anderen Konzerngesellschaften übertragen (im Vorjahr: 3 Mio. €).

Am 13. Dezember 2012 haben die DB AG und die DB Netz AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den Schuldbetritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis zu den von der DB Netz AG an ihre Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen vereinbart. Dementsprechend wurden zum Bilanzstichtag Pensionsrückstellungen, für die kein Planvermögen besteht, in Höhe von 292 Mio. € auf die DB AG übertragen. Die DB Netz AG und die DB AG haften fortan für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner. Für den vereinbarten Schuldbetritt hat die Gesellschaft an die DB AG ein Entgelt in Höhe des zum 31. Dezember 2012 ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen gezahlt. Durch die zukünftige Tätigkeit der aktiven Mitarbeiter nach dem 31. Dezember 2012 entstehende Barwerterhöhungen wird ebenfalls die Gesellschaft tragen.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 15 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Verpflichtungen im Personalbereich	220	231
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	50	50
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	63	65
Risiken Oberflächenrisse Schienenkopf	0	27
Prozessrisiken	29	31
Rückzahlungsverpflichtungen	204	232
Unterlassene Instandhaltung	63	62
Übrige Risiken	135	134
Insgesamt	764	832

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

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Risiken im Zusammenhang mit Grundstücken. Die im Vorjahr unter den übrigen Risiken erfassten Rückstellungen für die Beseitigung schadhafter Betonschwellen eines bestimmten Herstellers werden ab dem Jahr 2012 als Wertberichtigungen vom Anlagevermögen abgerechnet (per 31. Dezember 2012: 25 Mio. €).

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten und die Kosten künftiger Betriebsprüfungen gebildet.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 3 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 3 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (7 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (14 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (14 Mio. €) verrechnet.

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

(10) Verbindlichkeiten

in Mio. €	DAVON MIT RESTLAUFZEIT				31.12. 2011
	31.12. 2012	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	2.199	215	846	1.138	2.579
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	807	7	400	400	802
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	403	389	14	0	380
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.278	1.564	4.016	2.698	7.664
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	2
Sonstige Verbindlichkeiten	118	117	0	1	173
davon aus Steuern	13	13	-	-	11
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	11.806	2.293	5.276	4.237	11.600
davon zinspflichtig	8.581	1.067	4.416	3.098	8.050

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG in Höhe von 8.105 Mio. € (im Vorjahr: 7.517 Mio. €). Die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG beinhalten insbesondere Darlehensver-

bindlichkeiten in Höhe von 6.812 Mio. € (im Vorjahr: 6.471 Mio. €), von denen 6.714 Mio. € (im Vorjahr: 6.374 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen kurzfristige Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling von 969 Mio. € (im Vorjahr: 613 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der DB AG von 197 Mio. € (im Vorjahr: 307 Mio. €), kurzfristige Zinsverbindlichkeiten von 122 Mio. € (im Vorjahr: 117 Mio. €) und kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 177 Mio. € (im Vorjahr: 128 Mio. €) enthalten.

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

(11) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 843 Mio. € (im Vorjahr: 922 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (685 Mio. €; im Vorjahr: 766 Mio. €) auf die in den Jahren 1999, 2004 und 2011 geleisteten vorzeitigen Rückzahlungen zinsloser Darlehen an den Bund. Der Posten wird seit dem Vorjahr pauschal über zehn Jahre aufgelöst.

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

(12) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	292	-
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
Insgesamt	292	-

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 292 Mio. € bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. Mit einer Inanspruchnahme wird nicht gerechnet.

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Bestellobligo für Investitionen	6.259	4.426
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	395	383
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	373	350
Insgesamt	6.654	4.809

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

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

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	94	101
fällig 1 bis 5 Jahre	172	159
fällig über 5 Jahre	129	123
Insgesamt	395	383

(14) Finanzinstrumente

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

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

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Währungsbezogene Geschäfte		
Devisenforwards	33	33

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

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

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Währungsbezogene Geschäfte		
Devisenforwards	3	4

Bei Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Dollar-Offset-Methode.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(15) Umsatzerlöse

in Mio. €	2012	2011
Trassenentgelte	4.238	4.145
Örtliche Infrastruktur	239	236
Sonstige Umsatzerlöse	1	1
Insgesamt	4.478	4.382

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

(16) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2012	2011
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	262	270
davon Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	0	0
davon Verkauf von Material und Energie	96	111
davon sonstige Leistungen Dritte	166	159
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	128	128
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	61	38
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	312	271
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	80	69
davon übrige staatliche Zuschüsse - öffentliche Hand	232	202
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	121	121
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	-	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	45	33
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	3	10
Währungskursgewinne	0	3
Übrige Erträge	114	108
davon Erträge aus Gebühren von Dritten	1	0
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	42	39
davon sonstige übrige Erträge	71	69
Insgesamt	1.046	982
davon periodenfremd	169	166

(17) Materialaufwand

in Mio. €	2012	2011
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	143	122
Aufwendungen für Energie	165	157
davon Strom	123	115
davon Stromsteuer	7	7
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	10	9
davon sonstige Energien	25	26
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	18	18
Preis- und Wertberichtigungen Material	- 40	- 53
Aufwendungen für bezogene Leistungen	271	269
Eingekaufte Transportleistungen	111	88
Provisionen	0	0
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	69	110
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	-	0
davon Nutzung Trassen	-	0
Sonstige bezogene Leistungen	91	71
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	1.220	1.211
Insgesamt	1.634	1.602

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

(18) Personalaufwand

in Mio. €	2012	2011
LÖHNE UND GEHÄLTER	1.531	1.474
für Arbeitnehmer	1.123	1.053
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	379	391
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	29	30
Gesamt	1.531	1.474
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG¹⁾	324	315
für Arbeitnehmer	237	230
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	87	85
Gesamt	324	315
davon für Altersversorgung	27	29
Insgesamt	1.855	1.789

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

(19) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2012	2011
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	144	140
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	5	5
Gebühren und Beiträge	40	38
Aufwendungen für Versicherungen	5	4
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	0	0
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	11	10
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	31	27
Forschungs- und Entwicklungskosten	14	14
Sonstige bezogene Dienstleistungen	335	327
Bezogene IT-Leistungen	98	82
Sonstige Kommunikationsdienste	31	37
Sonstige Serviceleistungen	206	208
Aufwendungen aus Schadenersatz	13	8
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	8	13
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	35	63
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	0
Sonstige betriebliche Steuern	12	14
Übrige Aufwendungen	173	197
Zuschüsse für Anlagen Dritter	64	62
Sonstiger personalbezogener Aufwand	64	58
Währungskursverluste	1	4
Sonstige übrige Aufwendungen	44	73
Insgesamt	826	860
davon periodenfremd	46	86

(20) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2012	2011
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	14	15
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-	- 27
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	-
Insgesamt	14	- 12

(21) Zinsergebnis

in Mio. €	2012	2011
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	3
davon aus verbundenen Unternehmen	1	3
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	-	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-372	-370
davon an verbundene Unternehmen	-304	-293
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-23	-19
Insgesamt	-371	-367

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

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

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

(22) Finanzmittelbestand

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

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG aus dem Cashpooling in Höhe von 969 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 807 Mio. € nicht einbezogen.

SONSTIGE ANGABEN**(23) Mitteilung nach §20 AktG**

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

(24) Konzernzugehörigkeit

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

(25) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf Seite 43 dargestellt.

(26) Beschäftigte

	2012		2011	
	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende
in Vollzeitpersonen (VZP)				
Arbeitnehmer	25.637	25.841	24.823	25.074
Zugewiesene Beamte	9.736	9.408	10.327	9.996
Zwischensumme	35.373	35.249	35.150	35.070
Auszubildende	1.891	2.259	1.548	1.937
Insgesamt	37.264	37.508	36.698	37.007

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

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



Schienenverkehrs­lärm weiter reduziert

Auch 2012 wurde das Lärmsanierungsprogramm des Bundes weiter umgesetzt, unter anderem wurden Schallschutzwände von rund 55 Kilometer Länge fertiggestellt. Die Gesamtlänge der Schallschutzwände erhöhte sich dadurch auf rund 442 Kilometer. Für 2013 ist die Errichtung von weiteren über 55 Kilometer Schallschutzwänden geplant.

Durch die Fördermittel aus dem Konjunkturprogramm II der Bundesregierung bekommt der Lärmschutz eine neue Perspektive. Zwischen

den Jahren 2009 und 2011 konnten zusätzlich rund 80 Millionen Euro für die Erprobung innovativer Maßnahmen investiert werden. Die DB Netz AG installierte bundesweit in 82 Einzelprojekten 13 neue Technologien. Besonderes Augenmerk legten wir auf die Strecken im Rheintal. Im Mittelrheintal investierten wir zum Beispiel rund 13 Millionen Euro und setzten in 23 Maßnahmen vier Technologien um.

(27) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHR 2012 AN:

Oliver Kraft

Vorsitzender des Vorstands,
Bad Homburg

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

Dr. Roland Bosch

Ressort Finanzen/Controlling,
Königstein im Taunus

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

Hansjörg Hess

Ressort Produktion,
Luzern/Schweiz

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

Dr. Jörg Sandvoß

Ressort Vertrieb und Fahrplan,
Darmstadt

- a) > DB Systel GmbH

Hans-Otto Umlandt

Ressort Personal,
Österdeichstrich

- a) > DB Fahrwegdienste GmbH
 - > DB Services GmbH
 - > DEVK Pensionsfonds-AG
- b) > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

ALS AUFSICHTSRATSMITGLIEDER WAREN BESTELLT:

Dr. Rüdiger Grube

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Gechingen

- a) > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
 - Lebensversicherungsverein a.G.
 - Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
 - Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
 - Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b) > Allianz SE (Beirat)
 - > Deutsche Bank AG (Beirat Geschäftsregion Stuttgart)

André Wichmann*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Fachbereichsleiter Infrastruktur Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Falkensee

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

Heinrich Biesel*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Hannover

Christian Bormann*

Vorsitzender des Betriebsrats Produktionsdurchführung
Erfurt der DB Netz AG,
Weimar

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

Claudia de Andrés-Gayón

Leiterin Personalsteuerung,
Konzernarbeitsmarkt der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Dirk Fischer

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Hamburg

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

Dr. Alexander Groß

Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, Teltow

a) > Hypo Real Estate Holding AG

Michael Harting

Rechtsanwalt, Bornheim
– bis 13. September 2012 –

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

Martin Herion*

Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Ulm

a) > Sparda-Bank Baden-Württemberg eG

Claudia Horn

Leiterin der Abteilung Landverkehr im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bad Honnef
– seit 17. September 2012 –

Hans-Georg Klecker*

Geschäftsstellenleiter Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Bad Essen

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

Dr. Ralph Körfgen

Leiter Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG, Bad Soden

Ilona Lange*

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

Ingulf Leuschel

Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin der Deutschen Bahn AG, Ahrensburg

Dr. Richard Lutz

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

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

Peter Mießen

Leiter der Abteilung Haushalt (ALII) im Bundesministerium der Finanzen, Glienicke

Petra Orschekowski*

Betriebsratsvorsitzende Zentrale der DB Netz AG, Mainz

Franz Rackl*

Vorsitzender des Betriebsrats Produktionsdurchführung Nürnberg der DB Netz AG, Allersberg

a) > Sparda-Bank Nürnberg eG

Elmar Remmert*

Mitglied des Betriebsrats Produktionsdurchführung Hagen der DB Netz AG, Hagen (Westfalen)

Dr. André Zeug

Vorsitzender des Vorstands der DB Station & Service AG, Berlin

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

Rainer Zimmermann*

Vorsitzender des Betriebsrats des Wahlbetriebs NDI.1.4 der DB Netz AG, Linz am Rhein

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

¹⁾ Konzerninternes Mandat.

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31.12.2012 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2012. Bei einem Eintritt nach dem 31.12.2012 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

in T €	2012	2011
Gesamtbezüge des Vorstands	1.588	788
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	159	-
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	342	325
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	58	59

Die Gesamtbezüge des Vorstands entfallen auf fünf Vorstandsmitglieder (im Vorjahr: drei Vorstandsmitglieder), die einen Arbeitsvertrag mit der DB Netz AG haben. Für zwei dieser Vorstandsmitglieder wurden im Berichtsjahr die bestehenden Konzernarbeitsverträge mit Wirkung zum 1. Mai 2012 auf Anstellungsverträge mit der DB Netz AG umgestellt. Die Bezüge dieser beiden Vorstandsmitglieder mit Konzernarbeitsverträgen wurden bis zum 30. April 2012 der DB Netz AG im Rahmen von Managementverträgen durch die DB AG in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt. Da diese Vorstände für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. April 2012 keine Bezüge von der DB Netz AG erhalten haben, entfällt für diesen Zeitraum eine entsprechende Anhangangabe der Organbezüge nach §285 Nr. 9 HGB.

(28) Honorar des Abschlussprüfers

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

(29) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht dargestellt.

(30) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Frankfurt am Main, den 11. März 2013

DB Netz AG

Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	27.035	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.659	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	2.079	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	EUR	2.869	75,00
EEIG Corridor Rotterdam-Genoa EWIV, Frankfurt am Main	EUR	0	33,33
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden	EUR	2.111	24,53

Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover	EUR	317	33,33
THG Terminal Heilbronn GmbH, Heilbronn	EUR	214	75,10
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln	EUR	21	49,00
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg	EUR	1.039	25,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 11. März 2013

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus Jäcker
Wirtschaftsprüfer

ppa. Roswitha Hees-Brückmann
Wirtschaftsprüferin

Bericht des Aufsichtsrats

**46 SITZUNGEN DES
AUF SICHTSRATS**

46 ARBEITSSCHWERPUNKTE

47 JAHRESABSCHLUSS

**47 VERÄNDERUNGEN IN
DER BESETZUNG
VON AUFSICHTSRAT
UND VORSTAND**

Bericht des Aufsichtsrats



DR. RÜDIGER GRUBE

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

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

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

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

ARBEITSSCHWERPUNKTE

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 25. April 2012 mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2011 befasst. Zudem hat sich der Aufsichtsrat über die Vergütungsstruktur des Konzerns informieren lassen. Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat mit der Zielerreichung sowie Zielvereinbarung der Vorstandsmitglieder beschäftigt und der Einführung eines Long-term Incentive für den Vorstand der DB Netz AG zugestimmt.

Ferner hat der Aufsichtsrat der Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Netz AG zugestimmt und die Änderung des Katalogs zustimmungspflichtiger Geschäfte des Vorstands der DB Netz AG gegenüber der DB AG zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 27. November 2012 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2013 befasst und die Budgetplanung 2013, die zu finanzierenden neuen Investitionsprojekte sowie die Veränderungen von Investitionsprojekten gegenüber der Planung im Vorjahr, die Mittelfristplanung 2013 bis 2017 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Netz AG zur Kenntnis genommen. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die Feststellungen zum internen Kontrollsystem (IKS) sowie über die für das Geschäftsfeld relevanten Risiken unterrichten lassen.

Darüber hinaus beschäftigte sich der Aufsichtsrat im Jahr 2012 insbesondere auch mit der Umsetzung der Strategie DB2020 bei der DB Netz AG sowie dem aktuellen Stand der Verhandlungen zur Folge-LuFV. Ferner ließ sich der Aufsichtsrat über die wesentlichen Infrastrukturmaßnahmen im Geschäftsjahr 2012 unterrichten. Zudem hat sich der Aufsichtsrat über den aktuellen Umsetzungsstand des PZB-Programms sowie in Hinblick auf die festgestellten Schäden an den Spannbetonschwellen über die aktuellen Erkenntnisse informieren lassen. Ferner befasste sich der Aufsichtsrat mit dem aktuellen Umsetzungsstand des lärmabhängigen Trassenpreissystems, mit dem Zukunftsprogramm Personal sowie der aktuellen Personalsituation im Betrieb. Einen weiteren Schwerpunkt bildeten die bisherigen sowie künftig drohenden Regulierungseingriffe.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG zum 31. Dezember 2012 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 24. April 2013 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2012 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2012 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Frau Claudia Horn wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung am 17. September 2012 als Nachfolgerin für Herrn Michael Harting, der sein Mandat mit Wirkung zum 13. September 2012 niedergelegt hat, zum Mitglied des Aufsichtsrats und zur Vertreterin der Anteilseignerseite gewählt.

Frau Claudia Horn wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats am 27. November 2012 für die Dauer ihrer Amtsperiode zum Mitglied des Präsidial- sowie des Vermittlungsausschusses des Aufsichtsrats der DB Netz AG gewählt.

Herr Oliver Kraft wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats am 25. April 2012 für den Zeitraum vom 1. Mai 2012 bis zum 30. April 2017 zum Vorstandsmitglied und Vorstandsvorsitzenden der DB Netz AG bestellt.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 25. April 2012 wurde Herr Dr. Roland Bosch für den Zeitraum vom 1. Mai 2012 bis zum 30. April 2017 zum Mitglied des Vorstands der DB Netz AG für das Ressort Finanzen/Controlling bestellt.

In seiner Sitzung am 25. April 2012 hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Jörg Sandvoß für den Zeitraum vom 1. März 2013 bis zum 28. Februar 2018 zum Mitglied des Vorstands der DB Netz AG für das Ressort Vertrieb und Fahrplan bestellt.

Der Aufsichtsrat hat in seiner außerordentlichen Sitzung am 19. März 2013 der Beendigung der Organverhältnisse von Herrn Oliver Kraft und Herrn Hans-Otto Umlandt mit Ablauf des 30. April 2013 zugestimmt.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 19. März 2013 hat der Aufsichtsrat Herrn Frank Sennhenn für den Zeitraum vom 1. Mai 2013 bis zum 30. April 2018 zum Mitglied des Vorstands und Vorstandsvorsitzenden der DB Netz AG bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2012.

Frankfurt am Main, im April 2013

Für den Aufsichtsrat



Dr. Rüdiger Grube
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG



Impressum

DB Netz AG > Theodor-Heuss-Allee 7 > 60486 Frankfurt am Main > www.dbnetze.com
Die DB Netz AG ist ein Unternehmen des Deutsche Bahn Konzerns.
Der Geschäftsbericht sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar:
www.db.de/ir, www.db.de/presse

Redaktion DB Mobility Logistics AG, Investor Relations > **Gestaltung und DTP** Studio Delhi, Mainz > **Lektorat** AdverTEXT, Düsseldorf > **Lithografie** Koch Lichtsatz und Scan, Wiesbaden > **Druck** ColorDruck Leimen, Leimen > **Fotografie und Beratung** Max Lautenschläger, Berlin > **Bildnachweis** Umschlag: Max Lautenschläger
> Seite 2: Andreas Mann > Seite 12: Max Lautenschläger > Seite 22: Sebastian Roedig
> Seite 31, 40: Max Lautenschläger > Seite 46: Matthias Lüdecke



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