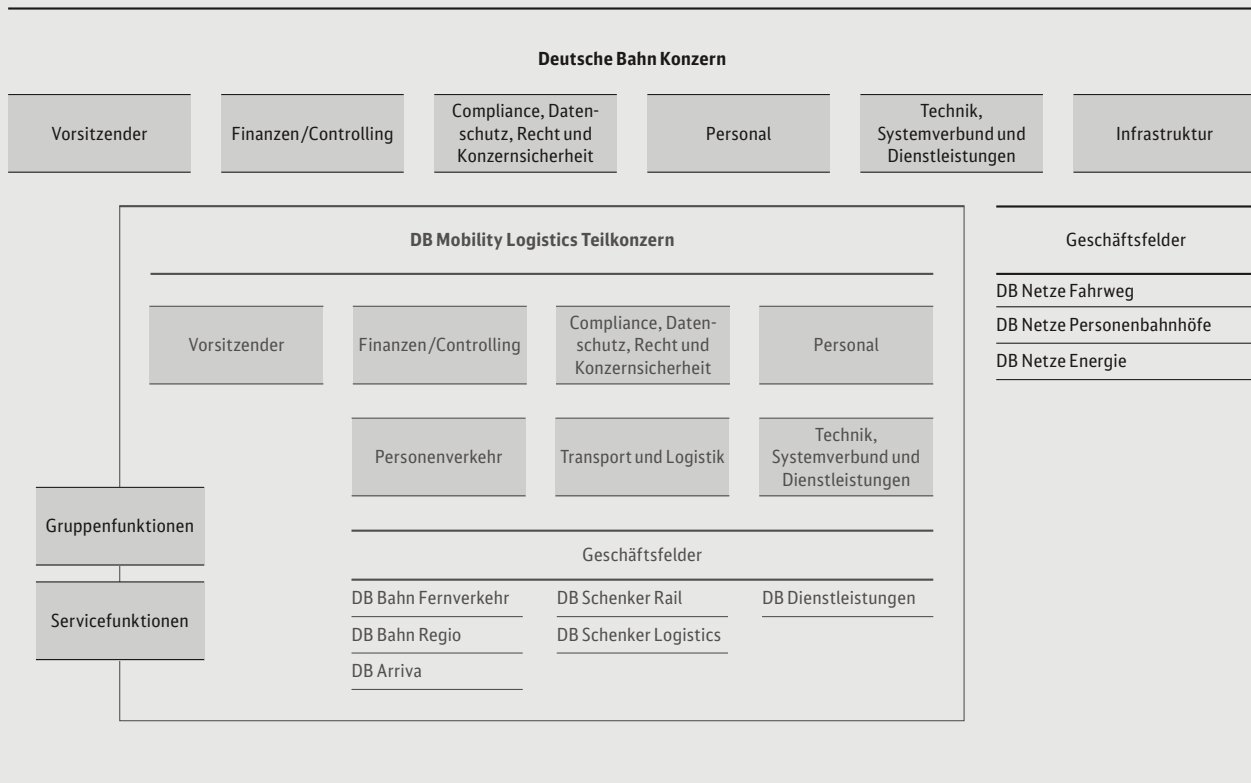


Unsere Zukunft:
Nachhaltig erfolgreich
Deutsche Bahn AG
**Lagebericht und
Jahresabschluss 2012**

Organigramm DB-Konzern



Strategie DB2020

Unsere drei Dimensionen



Ökonomie

Profitabler Marktführer



Soziales

Top-Arbeitgeber



Ökologie

Umwelt-Vorreiter

Unsere vier Stoßrichtungen



Kunde und Qualität



Profitables Wachstum



*Kulturwandel/
Mitarbeiterzufriedenheit*



*Ressourcenschonung/
Emissions- und Lärmreduktion*

Inhalt

**2 VORWORT DES
VORSTANDSVORSITZENDEN**

7 LAGEBERICHT

66 JAHRESABSCHLUSS

103 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

das abgelaufene Geschäftsjahr 2012 stand für den DB-Konzern ganz im Zeichen unserer neuen strategischen Ausrichtung. Wir haben im März die Zielmarken für die nächsten Jahre bekannt gegeben: Bis 2020 wollen wir mit Fokus auf Kunde und Qualität profitabler Marktführer werden, wir wollen zu den Top-10-Arbeitgebern in Deutschland gehören und wir wollen Umwelt-Vorreiter sein.

Die neue Strategie DB2020 ist konzernweit verankert. In einem komplexen Konzern wie dem DB-Konzern bedarf es dazu intensiver Kommunikation, aber auch zahlreicher

»Wir konnten 2012 erneut mehr Kunden von unseren Angeboten überzeugen.«

Prozessanpassungen. So haben wir unser Zielsystem der neuen strategischen Ausrichtung angepasst und sind dabei, das Berichtswesen entsprechend zu überarbeiten. Es ist eine große Leistung aller Führungskräfte und Mitarbeiter, dass es gelungen ist, die Strategie DB2020 so schnell mit Leben zu erfüllen.

Unsere Belegschaft hat 2012 einmal mehr außergewöhnliches Engagement, eine hohe Identifikation mit dem Unternehmen und die Bereitschaft zu Veränderungen unter Beweis gestellt. Dafür gebührt allen Führungskräften und Mitarbeitern der Dank des gesamten Vorstands.

Wir haben uns mit einer großen Dynamik an die Umsetzung der strategischen Ziele gemacht: Unserem Wachstumsziel sind wir mit einem Rekordumsatz von 39,3 Milliarden Euro, der um knapp 4 Prozent über dem Vorjahresumsatz liegt, ein Stück näher gekommen. Der Umsatzanstieg wurde erfreulicherweise breit über die Geschäftsfelder getragen.

Unser operatives Ergebnis konnten wir um rund 400 Millionen Euro auf 2,7 Milliarden Euro steigern. Mit einem Plus von 17,3 Prozent ist das ein exzellentes Ergebnis, auf das wir sehr stolz sind. Bei der Kapitalrendite haben wir uns mit einer Verbesserung auf 8,3 Prozent unserem Zielwert von 10 Prozent weiter angenähert.

Wir konnten 2012 erneut mehr Kunden von unserem Angebot überzeugen. Allein in Deutschland haben wir rund 2,7 Milliarden Reisende transportiert. Das sind mehr als je zuvor in der Geschichte der DB. Hinter dieser guten Leistungsentwicklung stehen sowohl die Ausweitung des Angebots als auch die Verbesserung von Service und Qualität.



DR. RÜDIGER GRUBE
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

So haben wir unser Angebot im internationalen Fernverkehr im vergangenen Jahr um Direktverbindungen nach Marseille und Danzig erweitert. Mit zahlreichen technischen Verbesserungen bei der Kundeninformation und beim Ticketing haben wir die Nutzung unserer Züge komfortabler gemacht. Schließlich sind wir trotz anhaltender Verzögerungen bei der Lieferung von neuen Zügen auch bei der Fahrzeugmodernisierung vorangekommen. 38 ICE-2-Züge sind inzwischen grundlegend modernisiert. Seit Dezember sind die ersten IC-Züge mit völlig neuer Inneneinrichtung in Betrieb. Die Kunden nehmen unser Engagement für eine Verbesserung von Service und Qualität wahr: Nicht nur die Reisendenzahlen, sondern auch die Kundenzufriedenheitswerte lagen im Jahr 2012 über dem Vorjahr.

Im Regionalverkehr setzen wir weiter auf europaweites Wachstum: DB Arriva hat Ausschreibungen für Busverkehre in den Niederlanden und in Budapest gewonnen und ist europaweit gut unterwegs.

Als Grundlage für künftiges Wachstum im Schienenverkehr haben wir auch im Jahr 2012 wieder massiv in den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur investiert. Allein 2012 wurden 29 elektronische Stellwerke in Betrieb genommen. Im Dezember konnten wir mit dem Katzenbergtunnel den drittlängsten deutschen Eisen-

»Wir haben Milliardeninvestitionen in Rekordhöhe vor uns, insbesondere für neue Züge und die Modernisierung der Infrastruktur.«

bahntunnel und einen der modernsten Tunnel in Europa eröffnen. Der Tunnel auf dem wichtigsten europäischen Güterverkehrskorridor Rotterdam–Genua macht den Zugverkehr im südlichen Abschnitt der Rheintalbahn deutlich schneller und entlastet zugleich die Anwohner vom Schienenlärm. Viele Reisende freuen sich

über die Modernisierung ihrer Bahnhöfe. So konnten wir an 260 Bahnhöfen Rolltreppen erneuern, die Fahrgastinformation verbessern oder Bahnsteige barrierefrei machen.

Im Güterverkehr bieten wir seit vergangenem Jahr neue Verbindungen nach Lissabon, Porto und Paris an und haben die Verkehre auf dem Korridor London – Wrocław ausgeweitet. DB Schenker Rail (UK) hat eine strategische Partnerschaft mit London Gateway vereinbart. Wir werden als erster Rail Freight Operator den neuen Tiefseehafen bedienen und forcieren parallel den Ausbau des Schienengüterverkehrs von London Gateway durch den Kanaltunnel zum europäischen Festland.

Bei DB Schenker Logistics, wo wir auf das beste Geschäftsjahr in der Geschichte des Unternehmens zurückblicken, haben wir 2012 die Grundlagen für weiteres Wachstum geschaffen, indem wir unsere Präsenz in Nordeuropa verstärkt und weltweit neue Logistikzentren aufgebaut haben.

Das Wachstum in unseren Geschäftsfeldern steht auf soliden Fundamenten. Es stützt sich auf eine zukunftsweisende Personalpolitik und ein entschlossenes Eintreten für Umwelt- und Klimaschutz. Denn wir brauchen qualifizierte und motivierte

Mitarbeiter, die unsere Kunden begeistern, und wir brauchen Produkte, die die Umwelt schonen. Das sind zwingende Voraussetzungen für nachhaltigen unternehmerischen Erfolg.

Ein Meilenstein war in diesem Zusammenhang der Abschluss eines für die Branche neuartigen Demografie-Tarifvertrags im Dezember 2012. Im Zentrum steht eine nachhaltige Personalpolitik, die sich unter anderem bei der Gestaltung der Arbeitszeit und bei der Qualifizierung stärker an den Berufs- und Lebenszyklen des Einzelnen orientiert und die Beschäftigungsbedingungen individueller und flexibler ausgestaltet. Dadurch wollen wir unseren Mitarbeitern die Möglichkeit geben, ein Berufsleben lang im DB-Konzern zu arbeiten.

Beschäftigungsbedingungen sind das eine, gelebte Unternehmenskultur ist das andere. Um Top-Arbeitgeber zu werden, arbeiten wir kontinuierlich daran, unsere

**»Um Top-Arbeitgeber zu werden,
arbeiten wir kontinuierlich
daran, unsere Unternehmenskultur
weiterzuentwickeln.«**

Unternehmenskultur weiterzuentwickeln. 2012 wurden erstmals fast alle Mitarbeiter weltweit zu ihrer Zufriedenheit befragt. Rund um den Globus haben sich 185.687 Mitarbeiter, das sind 61,4 Prozent, an dieser Befragung beteiligt. Sowohl die hohe Beteiligung als auch die Ergebnisse zeigen

ein großes Mitgestaltungsinteresse unserer Belegschaft.

Zudem gehen wir neue Wege bei der Mitarbeiterrekrutierung. Wir arbeiten hier eng mit Unternehmen zusammen, die Personal abbauen müssen, und haben beispielsweise auch eine Kooperation mit der Bundesagentur für Arbeit geschlossen. Mit einer großen Kampagne unter dem Motto »Kein Job wie jeder andere« haben wir uns in der Öffentlichkeit als Arbeitgeber mit vielfältigen Beschäftigungsmöglichkeiten präsentiert und bundesweit positiv für Aufsehen gesorgt.

2012 konnten wir die Zahl der Neueinstellungen weiter steigern: Wir haben rund 11.000 neue Mitarbeiter unter Vertrag genommen, zusätzlich haben wir über 4.100 Auszubildende und Dual-Studierende neu eingestellt. Diesen Trend wollen und müssen wir in den kommenden Jahren fortsetzen.

Zu unserer Attraktivität als Arbeitgeber tragen auch unsere Maßnahmen im Bereich Ökologie bei. Ein Quantensprung auf dem Weg zum völlig CO₂-freien Schienenverkehr ist die Vergrünung des Fernverkehrs, die wir im November 2012 vorgestellt haben. Was

»Ein Quantensprung auf dem Weg zum völlig CO₂-freien Schienenverkehr ist die Vergrünung des Fernverkehrs.«

bisher nur für Geschäftskunden oder in kleinen Regionalnetzen möglich war, bieten wir nun für jeden Kunden im Fernverkehr an: komplett klimaneutral reisen. Dabei fahren zum Beispiel unsere BahnCard-Kunden künf-

tig automatisch CO₂-frei, sodass unser Fernverkehr künftig zu mindestens 75 Prozent mit erneuerbarer Energie fährt.

Das Geschäftsjahr 2012 war wegweisend für den DB-Konzern. Unser gutes Geschäftsergebnis gibt uns den nötigen Freiraum, unsere Strategie konsequent und mit hoher Dynamik umzusetzen. Wir haben Milliardeninvestitionen in Rekordhöhe vor uns, insbesondere für neue Züge und die Modernisierung der Infrastruktur. Gleichzeitig müssen wir unsere Verschuldung weiter abbauen und unsere Profitabilität verbessern. Nur so können wir unser exzellentes Rating sichern, das wir brauchen, um künftig weiter im Interesse unserer Kunden die erforderlichen Investitionen finanzieren zu können.

In diesem Sinne setzen wir unseren Wachstumskurs für zufriedeneren Kunden und Mitarbeiter und zum Wohle der Umwelt mit hohem Einsatz fort.

Herzlichst

Ihr



Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

Lagebericht

8 ÜBERBLICK

9 DER DB-KONZERN

- 9 Struktur des DB-Konzerns
- 10 Geschäftsportfolio
- 11 Relevante Märkte
- 12 Corporate Governance Bericht
- 13 Veränderungen im DB-Konzern

14 UNTERNEHMENSSTRATEGIE UND -STEUERUNG

- 14 Unternehmensstrategie
- 20 Unternehmenssteuerung

22 GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

- 22 Wirtschaftliches Umfeld
- 26 Politisches Umfeld
- 27 Weiterentwicklung des relevanten ordnungspolitischen Rechtsrahmens
- 28 Entwicklungen auf den relevanten Märkten

35 ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- 35 Umsatzentwicklung
- 35 Ergebnisentwicklung
- 35 Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage
- 35 Finanzmanagement
- 36 Verbindlichkeiten
- 37 Investitionen
- 37 Bilanz

38 KUNDE UND QUALITÄT

- 38 Kunden- und Qualitätsinitiative fortgesetzt
- 38 Positive Entwicklung der Pünktlichkeit
- 39 Produktqualität in der Infrastruktur
- 39 Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau

41 SOZIALES

- 41 Entwicklung der Mitarbeiterzahl
- 41 Verantwortungsvoller Arbeitgeber und Management des demografischen Wandels
- 41 Umsetzung der Strategie DB2020
- 45 Chancengleichheit und Vielfalt

46 ÖKOLOGIE

- 46 Umweltziele und -maßnahmen
- 46 Umweltmanagement
- 47 Klimaschutz weiter vorangebracht
- 50 Schienenverkehrslärm weiter reduziert
- 51 Naturschutzmaßnahmen umgesetzt

52 WEITERE INFORMATIONEN

- 52 Einkaufsvolumen angestiegen
- 52 Weitere rechtliche Themen
- 53 Weitere Themen zur Betriebs- und Geschäftstätigkeit

54 RISIKOBERICHT

- 54 Beurteilung der Risikosituation durch die Unternehmensleitung
- 54 Risikomanagement im DB-Konzern
- 55 Wesentliche Risikokategorien und Einzelrisiken

60 BERICHT DES VORSTANDS ÜBER BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN

60 NACHTRAGSBERICHT

- 60 Gründung der Deutsche Bahn Stiftung
- 60 Zwei Anleihe-Privatplatzierungen mit Emissionsvolumen von 350 Mio. €
- 60 EU veröffentlicht Entwurf des vierten Eisenbahnpakets

61 PROGNOSEBERICHT

- 61 Konjunkturelle Aussichten
- 62 Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte
- 64 Voraussichtliche Entwicklung der Finanzmärkte
- 64 Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen
- 64 Voraussichtliche Ertrags- und Finanzlage
- 65 Chancenbericht

> Überblick 8

> Der DB-Konzern 9

Unternehmensstrategie und -steuerung 14

Geschäfts- und Rahmenbedingungen 22

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 35

Überblick





> NEUE KONZERNSTRATEGIE DB2020 VORGESTELLT

> SCHWIERIGE UMFELDBEDINGUNGEN FÜR DEN DB-KONZERN

> GUTE ENTWICKLUNG DER TOCHTERUNTERNEHMEN FÜHRT ZU GESTIEGEMEM BETEILIGUNGSERGEBNIS

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

Innerhalb des DB-Konzerns führt die DB AG die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind unter der Führung der 100-prozentigen Tochtergesellschaft DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) gebündelt. DB AG und DB ML AG haben im DB-Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding. Zur Sicherstellung einer integrierten Konzernführung werden die Sitzungen des Vorstands der DB AG in der Regel gemeinsam mit den Sitzungen des Vorstands der DB ML AG durchgeführt. Die operativen Geschäftsaufgaben werden von den Geschäftsfeldern wahrgenommen. Vervollständigt wird die Konzernstruktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen, die teilweise von der DB AG und teilweise von der DB ML AG erbracht werden.

Im Berichtsjahr wurde die neue, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Strategie DB2020  des DB-Konzerns vorgestellt. Damit wurde ein rahmengebender Ansatz geschaffen, der die Dimensionen Ökonomie , Soziales  und Ökologie  miteinander in Einklang bringt, um so den nachhaltigen Unternehmenserfolg und die gesellschaftliche Akzeptanz des DB-Konzerns sicherzustellen. In allen drei Dimensionen hat der DB-Konzern im Berichtsjahr gute Erfolge erzielt.

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wird über das Beteiligungsergebnis maßgeblich durch die Entwicklung des DB-Konzerns geprägt. Trotz der in Deutschland im europäischen Vergleich insgesamt positiven **konjunkturellen Rahmenbedingungen (1)** baute nur die Schiene ihre Verkehrsleistung aus. Eine rückläufige Entwicklung war im Schienengüterverkehr zu verzeichnen. Eine vergleichbare Entwicklung – mit Ausnahme der Seefracht – zeigte sich auch bei den global ausgerichteten Speditions- und Logistikaktivitäten des DB-Konzerns.

Die DB AG konnte an der positiven wirtschaftlichen Entwicklung des DB-Konzerns partizipieren. Die **Ertragslage (2)** verbesserte sich insbesondere infolge gestiegener Beteiligungserträge, was sich auch in einem im Vergleich zum Vorjahr höheren Ergebnis aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit zeigte.

(1) > Seite 22 ff. (2) > Seite 35 ff.

Der DB-Konzern

- > INTEGRIERTE KONZERNSTRUKTUR MIT ZWEI MANAGEMENT-HOLDINGS
- > AKTIVITÄTEN IN WELTWEIT ÜBER 130 LÄNDERN
- > KEINE WESENTLICHEN ÄNDERUNGEN IM KONZERNPORTFOLIO

STRUKTUR DES DB-KONZERNS

Der DB-Konzern ist ein global agierendes Unternehmen. Die Konzernleitung befindet sich in Berlin. Andere wesentliche Standorte in Deutschland sind Frankfurt am Main, Essen und Mainz. International sind wir unter anderem mit Standorten in Sunderland/Großbritannien, Singapur/Singapur, New York/USA und Dubai/Vereinigte Arabische Emirate vertreten.

Das Geschäftsportfolio des DB-Konzerns umfasst neun Geschäftsfelder, die den Bereichen Personenverkehr, Transport und Logistik, Infrastruktur sowie Dienstleistungen zugeordnet sind und integriert geführt werden. Die operativen Geschäftsaufgaben werden von den Geschäftsfeldern wahrgenommen. Vervollständigt wird diese Struktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen, die teilweise von der DB AG und teilweise von der DB ML AG erbracht werden.

Die DB AG führt die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind unter der Führung der

100-prozentigen Tochtergesellschaft DB ML AG gebündelt. DB AG und DB ML AG haben im DB-Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding. Die Gruppen- und Servicefunktionen der Konzernleitungen unterstützen jeweils den gesamten Konzern.

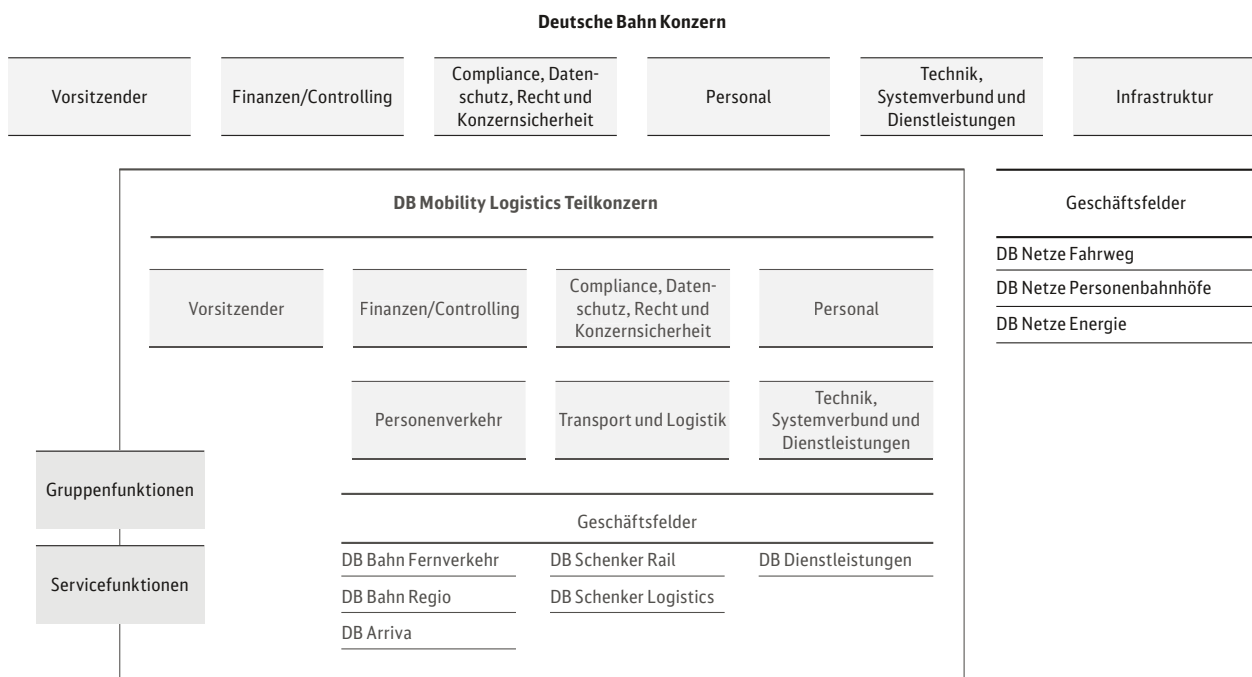
Die Gruppenfunktionen (unter anderem Recht, Strategie, Controlling sowie Treasury) unterstützen den Vorstand und gewährleisten eine einheitliche Führung und Steuerung des DB-Konzerns.

Die Servicefunktionen (unter anderem das **DB Umweltzentrum (1)**) nehmen unterstützende Aufgaben wahr und bieten Leistungen gegen Verrechnung an.

Zur Sicherstellung einer integrierten Konzernführung werden die Sitzungen des Vorstands der DB AG in der Regel gemeinsam mit den Sitzungen des Vorstands der DB ML AG durchgeführt. Details hierzu werden im **Corporate Governance Bericht (2)** erläutert.

Eine **Übersicht der Beteiligungen (3)** des DB-Konzerns befindet sich im Konzern-Anhang.

Organigramm DB-Konzern



(1) > Seite 46f. (2) > Geschäftsbericht 2012 DB-Konzern Seite 33ff. (3) > Geschäftsbericht 2012 DB-Konzern Seite 254ff.

Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen

Das Ressort Technik verantwortet im DB-Konzern die Entwicklung wirtschaftlicher Technologie-, Innovations- und Umweltstrategien für das System Bahn auf Basis seiner technischen Kompetenz.

Mit der Bündelung der konzernweiten Einkaufsbedarfe ist der DB-Konzern bestrebt, Wettbewerbsvorteile zu erzeugen und zu realisieren. Gemeinsam mit Lieferanten und den Geschäftsfeldern erhöht das Ressort die Qualität, Zuverlässigkeit und Sicherheit der Produktionsmittel. Darüber hinaus unterstützt das Ressort Technik mit einer zeitgemäßen und anwenderorientierten IT-Landschaft sowie Kommunikationstechnik die konzernweiten Prozesse.

Die im Ressort Technik angesiedelten Funktionen des Chief Technology Officers (CTO) und des Chief Quality Officers (CQO) besitzen Richtlinienkompetenz in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich für den gesamten DB-Konzern. Die Funktion des Chief Procurement Officers (CPO) arbeitet eng mit den Geschäftsfeldern zusammen.

Die Entwicklung und Umsetzung der im Ressort Technik notwendigen Strategien, Prozesse und Methoden erfolgt seit dem 1. Januar 2011 im Technik-Optimierungs-Programm (TOP). Bisher befasste sich TOP mit elf Projekten. Fünf Projekte wurden bis zum Ende des Berichtsjahres abgeschlossen. Die Ergebnisse werden anschließend in die Regelorganisation des DB-Konzerns überführt.

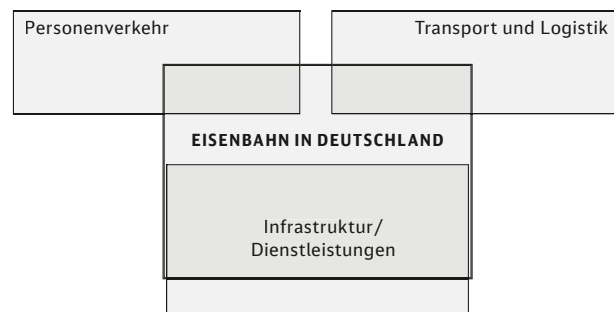
Im Bereich »Ressortsteuerung und Programm-Management« findet die Koordination des Ressorts Technik statt. Ressortintern nimmt dieser Bereich die Steuerung des strategischen Managementprozesses wahr. Zudem fördert er die inhaltliche Weiterentwicklung des Gesamtressorts.

GESCHÄFTSPORTFOLIO

Die »Eisenbahn in Deutschland« stellt einen wesentlichen Kern der Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns dar. Seit der Jahrtausendwende erweitert der DB-Konzern zudem sukzessive sein Geschäftsportfolio, um Kundenbedürfnisse besser zu befriedigen und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden.

Die Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr sind heute breit aufgestellt. Sie umfassen neben Bus- und Schienenverkehren auch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsträgern. Darüber hinaus pflegt der DB-Konzern einen europaweiten Auftritt, um an den Marktchancen aus sich öffnenden Bus- und Schienenverkehrsmärkten partizipieren zu können.

DB Mobility Networks Logistics Struktur des DB-Konzerns





Die Geschäftsaktivitäten im Bereich Transport und Logistik wurden frühzeitig auf eine internationale Plattform gestellt. Im Wesentlichen beinhalten sie alle Verkehrsträger: Schienengüter- und Landverkehr sind dabei europäisch ausgerichtet, See- und Luftfracht sowie Kontraktlogistik weltweit.

Mit dieser Aufstellung gelingt es uns, global agierenden Unternehmen qualitätsgerechte Logistikkösungen anzubieten und Synergien zwischen den Verkehrsnetzwerken im Interesse unserer Kunden zu entwickeln.

Die positive Entwicklung des DB-Konzerns wird maßgeblich von vier Erfolgsfaktoren getragen:

- > Unternehmerische Ausrichtung: Im Zuge der Bahnreform richtete sich der DB-Konzern als Wirtschaftsunternehmen aus. Hier sind insbesondere der Aufbau einer modernen und effizienten Organisation sowie die Verankerung einer wertorientierten Unternehmensführung mit dem Ziel der Kapitalmarktfähigkeit zu nennen.

- > Integrierter Konzern: Als Systemintegrator in Deutschland optimiert der DB-Konzern das Rad-Schiene-System. Dabei erfüllt er eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es, positive Synergien zu realisieren, und ermöglicht die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktorientierung und Wirtschaftlichkeit.
- > Internationale Aufstellung: Der DB-Konzern positioniert sich mit der Fokussierung auf Europa im Personenverkehr sowie mit der europa- und weltweiten Ausrichtung im Bereich Transport und Logistik erfolgreich auf den relevanten Märkten. Er trägt damit dem Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen  Rechnung. Zugleich besitzt der DB-Konzern eine exzellente Ausgangsbasis für die Wahrnehmung von Wachstumschancen.
- > Verkehrsträgerübergreifende Lösungen: Der DB-Konzern bietet seinen Kunden Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Logistiklösungen aus einer Hand an. Unterschiedliche Verkehrsträger verknüpft der DB-Konzern ökonomisch und ökologisch intelligent . Im Bereich Transport und Logistik bietet der DB-Konzern zudem ergänzende Mehrwertdienste an.

RELEVANTE MÄRKTE

Der DB-Konzern erbringt nationale und internationale Dienstleistungen, deren Zielmärkte sich in seinem Konzernmarkenauftritt unter »Mobility – Networks – Logistics« widerspiegeln. Er agiert weltweit und ist mit seinen über 2.000 Standorten in über 130 Ländern vertreten.

Personenverkehr

Im Personenverkehr ist es das vorrangige Ziel des DB-Konzerns, seine starke Marktstellung in Deutschland langfristig aufrechtzuerhalten und in Europa nachhaltig zu stärken. Mit den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Regio ist der DB-Konzern in Deutschland im Schienen- und im Busverkehrsmarkt sehr gut positioniert.

Seit der Übernahme von Arriva im Jahr 2010 hat der europäische Personenverkehrsmarkt noch stärker an Bedeutung für den DB-Konzern gewonnen. Europaweit werden im Regional- und Stadtverkehr zunehmend Verkehre ausgeschrieben. Davon will der DB-Konzern auch künftig profitieren. Im Regional-

Relevante Märkte

Welt

- > Seefracht
- > Luftfracht
- > Kontraktlogistik
- > Bahnprojekte weltweit

Europa

- > Landverkehr
- > Schienengüterverkehr
- > Grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehr
- > Regional- und Stadtverkehr

Deutschland

- > Fernverkehr
- > Schieneninfrastruktur




verkehr ist er mit seinem Geschäftsfeld DB Arriva in zwölf europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren erfolgreich vertreten. Dies stellt für den DB-Konzern eine gute Ausgangsposition für weiteres Wachstum dar.

Die sukzessive Marktöffnung in Europa eröffnet eine wichtige strategische Perspektive für die Schiene: Der Markt für grenzüberschreitende Verkehre ist im Schienenpersonenverkehr grundsätzlich seit 2010 geöffnet. Die sich daraus ergebenden Wachstumschancen will der DB-Konzern durch eigene wettbewerbsfähige Angebote sowie in Partnerschaften mit anderen Bahnen ausschöpfen. Gemeinsam mit anderen Bahnen und der Industrie will der DB-Konzern zudem die technische Standardisierung weiter vorantreiben. Damit soll insbesondere in Europa eine Vereinheitlichung von Schnittstellen und Prozessen zwischen Infrastruktur und Transporteuren erreicht werden.

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

Transport und Logistik

Im Bereich Transport und Logistik hat der DB-Konzern sich als zweitgrößter Logistikanbieter weltweit  auf aktuelle und zukünftige Marktanforderungen frühzeitig strategisch eingestellt. So steht DB Schenker für die internationale logistische Leistungsfähigkeit des DB-Konzerns in der weltweiten Luft- und Seefracht und der Kontraktlogistik sowie im Transportbereich für ein dichtes Netzwerk im europäischen Schienengüter- und Landverkehr. Damit will der DB-Konzern die Chancen auf wachstumsstarken Märkten nutzen.

Die Nachfrage nach internationalen Logistikangeboten steigt infolge weiter zunehmender Internationalisierung sowie grenzüberschreitender Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen in den Märkten der Kunden des DB-Konzerns. Der DB-Konzern begegnet diesen Herausforderungen mit integrierten Angebots- und Branchenlösungen.


Der Ausbau von leistungsstarken und internationalen Logistiknetzwerken im Landverkehr sichert den Kundenkontakt und eröffnet neue Wachstumschancen. Der Schienengüterverkehr profitiert hiervon ebenfalls – etwa über intermodale Transportketten und Synergieeffekte.

Für die Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in Deutschland sorgt der DB-Konzern, indem er ihn in leistungsstarke und internationale Logistiknetzwerke einbindet und

so neue Wachstumschancen eröffnet. Der europäische Markt im Schienengüterverkehr ist seit dem Jahr 2007 geöffnet. Hier bedient der DB-Konzern alle relevanten Achsen und ist mit eigenen Tochtergesellschaften oder Partnerschaften in allen wesentlichen Ländern aktiv.

Infrastruktur

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit seiner integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Der DB-Konzern ist zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur.

Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung  der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute. Eine im internationalen Maßstab vergleichsweise strenge Regulierung stellt, neben den DB-konzerninternen Verhaltensregeln, die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher. Das Ziel des DB-Konzerns ist die Weiterentwicklung des Verkehrsträgers Schiene und damit die Stärkung der für den Standort Deutschland wichtigen Verkehrsinfrastruktur. Zudem schafft der DB-Konzern die Voraussetzungen, um die wachsenden Verkehrsströme in Europa bewältigen zu können. Dazu kümmert er sich ebenso um das Schienennetz und die Personenbahnhöfe wie auch um die Energieversorgung der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland.

Bahnprojekte weltweit

Weltweit ist das Know-how des DB-Konzerns zunehmend bei der Realisierung von Schienenprojekten gefragt. Mit seinem Tochterunternehmen DB International beteiligt sich der DB-Konzern in verschiedenen Funktionen an Bahnprojekten. Sein Wissen über den Aufbau und Betrieb von leistungsstarken und hochvernetzten Verkehrssystemen exportiert der DB-Konzern in alle Welt. Das Geschäftsmodell ist darauf ausgerichtet, das in technologisch anspruchsvollen Infrastrukturprojekten erlangte Know-how weltweit in Projekte einzubringen. DB International ist in 41 Ländern weltweit aktiv.

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

Der Corporate Governance Bericht ist Bestandteil des Konzern-Lageberichts im Geschäftsbericht des DB-Konzerns.

VERÄNDERUNGEN IM DB-KONZERN

Veränderungen in den Organen der DB AG

Im Berichtsjahr haben sich im Vorstand der DB AG keine personellen Änderungen ergeben.

In der gemeinsamen Sitzung am 20. Juni 2012 hat der Aufsichtsrat der DB AG Dr. Richard Lutz mit Wirkung vom 1. April 2013 für weitere fünf Jahre als Mitglied des Vorstands der DB AG wiederbestellt. Dr. Richard Lutz wird weiterhin das Ressort Finanzen und Controlling als Vorstand verantworten.

In seiner Sitzung am 12. Dezember 2012 hat der Aufsichtsrat der DB AG Dr. Rüdiger Grube mit Wirkung vom 1. Januar 2013 für weitere fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2017 zum Mitglied des Vorstands bestellt und erneut zum Vorstandsvorsitzenden ernannt.

Im Aufsichtsrat der DB AG haben Günter Kirchheim mit Ablauf des 20. Juni 2012 und Helmut Kleindienst mit Ablauf des 30. Juni 2012 ihr Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurden Jens Schwarz sowie Fred Nowka mit Wirkung zum 30. August 2012 gerichtlich bestellt.

Ferner hat Professor Klaus-Dieter Scheurle sein Mandat im Aufsichtsrat der DB AG mit Ablauf des 10. Oktober 2012 niedergelegt. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 11. Oktober 2012 Michael Odenwald in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

DB Schenker Rail vollzieht Neustrukturierung von Beteiligungsgesellschaften

Mit der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), Hamburg, hat sich der DB-Konzern im Juni 2012 auf eine Neustrukturierung der gemeinsamen Beteiligungsgesellschaften im Seehafen-hinterlandverkehr geeinigt. Gemäß der Einigung übernahm der DB-Konzern die TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main. Bisher lagen 50% der Anteile bei der HHLA. Im Gegenzug erhält die HHLA die Anteile des DB-Konzerns an den Gesellschaften Polzug Intermodal GmbH, Hamburg, und Metrans a.s., Prag/Tschechische Republik. Aus der Transaktion ergab sich ein Nettoverkaufspreis in Höhe von 81 Mio. €.

Die Transfracht ist der wichtigste Operateur im Seehafen-hinterlandverkehr des DB-Konzerns.

DB Schenker Logistics baut Position im Landverkehr in Finnland aus

Im März 2012 hat die finnische DB Schenker-Landesgesellschaft Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland, das gesamte Aktienkapital der Suomen Kiitoautot Oy, Kuopio/Finnland, erworben.

Der Kaufpreis betrug rund 21 Mio. €. Das Unternehmen gehörte bislang der Kiitoautot Yhtiöt Oy, Kuopio/Finnland. DB Schenker übernimmt das gesamte operative Geschäft.

Suomen Kiitoautot Oy und Schenker Cargo Oy, Turku/Finnland, eine Tochtergesellschaft der Oy Schenker East AB, machen zusammen zwei Drittel des Kiitolinja-Netzwerks aus, das sich auf Beschaffung und Distribution in Finnland spezialisiert hat. Das Dienstleistungsangebot umfasst den nationalen Landverkehr, Paketdienstleistungen und Home Delivery.

DB Schenker Logistics eröffnet Landesgesellschaft in Namibia

DB Schenker Logistics hat im Mai 2012 in Namibia eine eigene Landesgesellschaft eröffnet. Nach der langjährigen Partnerschaft mit Desert Logistics, Windhoek/Namibia, wurde nun vereinbart, dass DB Schenker Desert Logistics vollständig übernimmt. Der Kaufpreis betrug rund 1 Mio. €. Damit vertritt Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia, in Namibia jetzt das weltweite Netzwerk von DB Schenker.

DB Schenker Logistics mit Joint Venture in Oman

Im Mai 2012 ist das Gemeinschaftsunternehmen von DB Schenker Logistics und dessen langjährigem Partner Khimji Ramdas Group im Sultanat Oman gestartet. Das neue Unternehmen Schenker Khimji's LLC, Maskat/Sultanat Oman, an dem wir zu 60% beteiligt sind, bietet umfassende Lösungen für Luft- und Seefracht, Landverkehr, Kontraktlogistik und Supply Chain Management an.

DB Arriva erweitert Angebotspalette in Großbritannien

DB Arriva hat im Juni 2012 die britische Ambuline Limited, Birmingham/Großbritannien, erworben. Der Kaufpreis betrug rund 1 Mio. €. Mit der Übernahme strebt DB Arriva den Ausbau des Geschäfts im Bereich der Krankentransporte und sozialen Fahrdienste in Großbritannien an. DB Arriva und Ambuline haben bereits erfolgreich in diesem Bereich zusammengearbeitet.

Zum Zeitpunkt der Übernahme führte Ambuline täglich bis zu 2.500 Fahrten in verschiedenen Regionen Englands durch, unter anderem für den nationalen Gesundheitsdienst (National Health Service) und andere öffentliche Auftraggeber. Nach der Aufnahme neu gewonnener Verkehre im Berichtsjahr hat sich das Leistungsangebot von Ambuline signifikant erhöht.

Unternehmensstrategie und -steuerung

- > NACHHALTIGKEIT ALS BASIS FÜR LANGFRISTIGEN ERFOLG
- > STRATEGISCHE NEUAUSRICHTUNG ERFOLGREICH INITIIERT
- > NEUES INTEGRIERTES ZIELSYSTEM ENTWICKELT

UNTERNEHMENSSTRATEGIE

Megatrends als Treiber für nachhaltigen Unternehmenserfolg

Die für den DB-Konzern relevanten Megatrends – Globalisierung, Liberalisierung, demografischer Wandel sowie Klimawandel und Ressourcenverknappung – haben eine herausragende Bedeutung für die Zukunft des DB-Konzerns. Als wichtige Einflussgrößen seines heutigen und zukünftigen Geschäfts bilden sie die wesentlichen Rahmenbedingungen für den nachhaltigen Unternehmenserfolg des DB-Konzerns:

- > Die voranschreitende Globalisierung steigert die Nachfrage vor allem nach intelligent vernetzten, grenzüberschreitenden und ressourcenoptimalen Mobilitäts- und Logistikkonzepten.

Der DB-Konzern hat dabei nicht nur die langen Transportwege im Blick. Globalisierung bedeutet für ihn, dass er die zunehmende Bedeutung regionaler Transportströme in den aufstrebenden Volkswirtschaften Asiens und Lateinamerikas bedient. Der DB-Konzern will weltweit maßgeschneiderte Logistikkösungen anbieten. Die Wachstums- und Renditeaussichten in diesem global wachsenden Sektor erhöhen allerdings zunehmend den Wettbewerb.

- > Die zunehmende Liberalisierung der Verkehrsmärkte in Europa eröffnet dem DB-Konzern Zugangsmöglichkeiten zu bisher noch abgeschotteten Märkten. Der DB-Konzern profitiert bei der weiteren Marktöffnung von seinem Know-how über die vielfältigen Märkte, in denen er mittlerweile aktiv ist. Mit seiner europaweiten Netzwerkkompetenz im Personen- und Güterverkehr ist der DB-Konzern optimal aufgestellt, um grenzüberschreitende Mobilitäts- und Logistikkösungen in einem zusammenwachsenden Europa anzubieten. Die Liberalisierung bringt aber auch einen verstärkten Wettbewerb in seinem Heimatmarkt Deutschland mit sich. Durch die stetige Verbesserung seiner Produkte nimmt der DB-Konzern diese Herausforderung an.
- > Der demografische Wandel führt zu erheblichen Veränderungen in der Bevölkerungs- und Altersstruktur der Gesellschaft. Während die Weltbevölkerung in den Entwicklungs- und Schwellenländern zunimmt und – insbesondere in Städten – nach zukunftsweisenden Mobilitätslösungen verlangt, muss sich die westliche Welt auf eine



alternde Bevölkerung einstellen. Mit dem demografischen Wandel einhergehend ist ein bereits heute stark spürbarer Mangel an qualifizierten Arbeitskräften in einigen Regionen zu verzeichnen. Der DB-Konzern benötigt beispielsweise allein in Deutschland künftig jährlich rund 5.000 bis 7.000 neue qualifizierte Mitarbeiter. Der Arbeitsmarkt entwickelt sich zum Arbeitnehmermarkt. Im Ergebnis erfordert dies nicht nur Anstrengungen bei der Personalgewinnung, sondern rückt auch die Bindung der Mitarbeiter an das Unternehmen stärker in den Fokus. Daher ist eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit und Arbeitgeberattraktivität maßgeblich für den Erfolg auf beiden Feldern.

- > Der Klimawandel und die Verknappung natürlicher Ressourcen haben nicht an Aktualität und Brisanz verloren. Der öffentliche Druck auf den Verkehrssektor, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, erhöht sich. Darüber hinaus steigt das Umweltbewusstsein bei Unternehmen und Verbrauchern. Daher will der DB-Konzern seine bestehenden Umweltvorteile ausbauen und seine Ressourceneffizienz stetig steigern. Mit seinen ressourcen- und klimaschonenden Mobilitäts- und Logistikkösungen leistet der DB-Konzern einen wichtigen Beitrag für eine nachhaltig wirtschaftende Gesellschaft.

Der DB-Konzern kann insgesamt von der Entwicklung der Megatrends und deren Auswirkungen auf die Verkehrsmärkte profitieren, da sie seine Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern weiter verstärken. Es ist die Aufgabe und das Ziel des DB-Konzerns, die ihm gebotenen Wachstumschancen und Entwicklungspotenziale aufzugreifen und bestehende Wettbewerbsvorteile auszubauen sowie neue zu generieren.

Die vor dem DB-Konzern liegenden Herausforderungen und vielfältigen Entwicklungen verlangen von ihm einen nachhaltigen Ansatz. Es gilt dabei, wirtschaftliches Handeln mit Fokus auf Kunde und Qualität, eine hohe Attraktivität als Arbeitgeber sowie einen umweltschonenden Umgang mit Ressourcen gleichermaßen zu berücksichtigen.








Nachhaltige Strategie DB2020 als Antwort auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen

Ende März 2012 hat der DB-Konzern seine neue, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Strategie DB2020  als übergreifende Strategie für den DB-Konzern vorgestellt. Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern damit begonnen, die DB2020  auch in den einzelnen Geschäftsfeld-Strategien zu verankern. Zur Umset-








Vision und Ziele DB-Konzern






**Unsere Vision: Wir werden das weltweit führende
Mobilitäts- und Logistikunternehmen**

Nachhaltiger Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz




Dimension	 Ökonomie Profitabler Marktführer Als profitabler Marktführer bieten wir unseren Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen.	 Soziales Top-Arbeitgeber Als Top-Arbeitgeber gewinnen und binden wir qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für uns und unsere Kunden arbeiten.	 Ökologie Umwelt-Vorreiter Als Umwelt-Vorreiter setzen wir mit unseren Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen.
Stoßrichtung	 Kunde und Qualität  Profitables Wachstum	 Kulturwandel/Mitarbeiterzufriedenheit	 Ressourcenschonung/ Emissions- und Lärmreduktion
Top-Ziel	Kundenzufriedenheit Profitabilität Produktqualität Marktposition Innovationstätigkeit Finanzielle Stabilität	Mitarbeiterzufriedenheit Arbeitgeberattraktivität Demografiefestigkeit	Reduktion CO ₂ -Emissionen Lärmreduktion Material-/Ressourceneffizienz

zung der Strategie hat der DB-Konzern ein neues Ziel- und Bonussystem entwickelt sowie das Management seiner **Nachhaltigkeitsaktivitäten (1)** organisatorisch verankert. Mit breit angelegten Kommunikationsmaßnahmen hat der DB-Konzern zudem begonnen, die erforderliche Transparenz und Einbindung aller relevanten internen und externen **Stakeholder (2)** sicherzustellen.



Die neue Strategie des DB-Konzerns stellt einen rahmengebenden Ansatz dar, der die Dimensionen **Ökonomie** , **Soziales**  und **Ökologie**  miteinander in Einklang bringt, um so den nachhaltigen Unternehmenserfolg und die gesellschaftliche Akzeptanz des DB-Konzerns sicherzustellen. Zur Erreichung der weiterhin gültigen Vision (»Wir werden das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen«) hat der DB-Konzern sich für alle drei Dimensionen ambitionierte Ziele gesetzt: Er will **profitabler Marktführer**  mit Fokus auf **Kunde und Qualität** , **Top-Arbeitgeber**  und **Umwelt-Vorreiter**  werden.

Zur inhaltlichen Ausgestaltung der DB2020  hat der DB-Konzern entlang der drei Dimensionen vier Stoßrichtungen definiert: **Kunde und Qualität** , **profitables Wachstum** , **Kulturwandel/Mitarbeiterzufriedenheit**  sowie **Ressourcenschonung/Emissions- und Lärmreduktion** . Um die Fortschritte im Umsetzungsprozess messbar zu machen, hat der DB-Konzern ein **integriertes Zielsystem (3)** entwickelt.

DIMENSION ÖKONOMIE




Als **profitabler Marktführer**  will der DB-Konzern seinen Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen anbieten. Wesentlich für die Erreichung dieses Führungsanspruchs sind zwei strategische Stoßrichtungen: ein weiterhin starker Fokus auf **Kunde und Qualität**  sowie auf die Fortsetzung des profitablen Wachstums .

Stoßrichtung Kunde und Qualität




Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern sein Augenmerk vor allem auf die Sicherung und Verbesserung der **Kundenzufriedenheit**  und **Produktqualität**  gelegt. Der DB-Konzern hat zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Kunden- und Qualitätsorientierung angestoßen. Im Rahmen der **Kunden- und Qualitätsinitiative (4)** konnte der DB-Konzern auf vielen Feldern deutliche Fortschritte erzielen. Insbesondere gelang es, die Qualität im deutschen Schienenverkehr zu stabilisieren und zu verbessern. Dazu wird künftig auch das im Vorjahr beschlossene größte Investitionsprogramm in der Geschichte des DB-Konzerns beitragen. Durch Investitionen in Modernisierung – wie zum Beispiel das **Redesign der ICE-2-Züge (5)** – und Erweiterungen – wie zum Beispiel die Beschaffung von ICx- und neuen ICE-3-Zügen – stärkt der DB-Konzern maßgeblich seine Fahrzeugflotte. Die Kundenzufriedenheit und die Verbesserung der Produktqualität stehen auch zukünftig weiter im Mittelpunkt seiner Aktivitäten.

(1) > Seite 20f. (2) > www.db.de/stakeholderdialog (3) > Seite 20 (4) > Seite 38 (5) > Seite 39f.


Stoßrichtung profitables Wachstum

In den letzten Jahren hat der DB-Konzern seine Marktpositionen kontinuierlich ausgebaut – über organisches Wachstum und die Ergänzung des Portfolios. Der DB-Konzern beabsichtigt, diesen Wachstumskurs konsequent fortzuführen. Dabei stehen unter anderem die gezielte Weiterentwicklung seiner Verkehrsnetzwerke, die Nutzung von Liberalisierungschancen im europäischen Personenverkehr sowie die kontinuierliche Verbesserung von Auslastung und Produktivität im Vordergrund. Synergien, die der integrierte Konzern dem DB-Konzern ermöglicht, gilt es hierbei auszuschöpfen. Sich ergebende Marktchancen will der DB-Konzern, unter anderem mit neuen Angeboten wie zum Beispiel intelligenten, integrierten Mobilitäts- und Logistiklösungen aus einer Hand, nutzen. Wesentlich dafür ist die weitere Verdichtung, Verknüpfung und – wo noch Lücken bestehen – nationale und internationale Verstärkung des Netzwerks entlang der Verkehrsströme. Der DB-Konzern hat sich für den Umsatz (als Indikator für das Top-Ziel Marktposition ) sowie für die Wertmanagementkennziffern ROCE (als Indikator für das Top-Ziel Profitabilität ) und Tilgungsdeckung (als Indikator für das Top-Ziel finanzielle Stabilität ) auf Konzernebene klare Zielsetzungen vorgenommen.

DIMENSION SOZIALES


Als Top-Arbeitgeber  gewinnt und bindet der DB-Konzern qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für ihn und seine Kunden arbeiten. Um dieses Ziel zu erreichen, will der DB-Konzern seine Mitarbeiterzufriedenheit  und Arbeitgeberattraktivität  wesentlich steigern sowie seine Robustheit gegenüber demografischen Herausforderungen weiter stärken.

Stoßrichtung Kulturwandel/Mitarbeiterzufriedenheit




Der Veränderungsprozess der Unternehmenskultur des DB-Konzerns wurde bereits mit zahlreichen zentralen und regionalen Dialogveranstaltungen begonnen. Der intensive Dialog mit Mitarbeitern und Führungskräften ist ebenso wie die im Berichtsjahr erstmals durchgeführte welt- und DB-konzernweite Mitarbeiterbefragung ein zentrales Element dieses Wandels. Zudem arbeitet der DB-Konzern gezielt an der Umsetzung seines Führungsverständnisses, da Führungskräfte einen wesentlichen Einfluss auf die Mitarbeiterzufriedenheit  haben.

Der steigende Bedarf an qualifizierten Mitarbeitern erfordert vom DB-Konzern einerseits noch intensivere Maßnahmen zur Bindung und Entwicklung seiner Mitarbeiter. Dies bedeutet unter anderem, für jede Berufs- und Lebensphase eine Perspektive anzubieten. Andererseits gewinnt auch die Ausrichtung des Unternehmens auf eine Rekrutierungsorganisation immer


stärker an Bedeutung. Vor diesem Hintergrund hat der DB-Konzern zusätzliche Aktivitäten bei der Personalgewinnung ergriffen und wird diesen Bereich weiter stärken.


Außerdem will der DB-Konzern die Förderung von Frauen im Unternehmen verstärken – nicht zuletzt aus Gründen empirisch nachgewiesener besserer Ergebnisse gemischter Teams. Entsprechend hat der DB-Konzern sich intern Ziele zur Steigerung des Frauenanteils  auf 25 % insgesamt sowie in Führungspositionen auf 20 % bis zum Jahr 2015 gesetzt und Programme wie »Karriere mit Kindern« aufgelegt.


DIMENSION ÖKOLOGIE


Als Umwelt-Vorreiter  hat der DB-Konzern mit seinen Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen gesetzt. Umweltfreundlichkeit ist Teil des Marken- und Leistungsversprechens des DB-Konzerns. Bereits heute besitzt die Schiene einen deutlichen Vorsprung bei der Klimafreundlichkeit. Der DB-Konzern will diese führende Umweltposition weiter ausbauen. Im Berichtsjahr fokussierte sich der DB-Konzern zunächst besonders auf die Minderung von CO₂-Emissionen und des Energieverbrauchs  sowie die Lärmreduktion .

Stoßrichtung Ressourcenschonung/ Emissions- und Lärmreduktion


Primäres Ziel des DB-Konzerns ist es, den Anteil der erneuerbaren Energien am Bahnstrom bis 2020 auf 35 % zu erhöhen. Bis 2050 strebt der DB-Konzern einen CO₂-freien Schienenverkehr  mit 100 % erneuerbaren Energien an.


Mit seinen grünen Produkten und Angeboten  im Personenverkehr und im Bereich Transport und Logistik hat der DB-Konzern zusätzliche Kunden gewinnen können und gleichzeitig dazu beigetragen, CO₂-Einsparungen zu realisieren. Die grünen Produkte sollen insgesamt durch eine intensivere Vermarktung weiter etabliert werden.

Darüber hinaus strebt der DB-Konzern eine kontinuierliche Steigerung der Energieeffizienz in Betrieb und Produktion  sowie durch die Erneuerung seiner Fahrzeugflotte an. Der DB-Konzern hat sich vorgenommen, bis zum Jahr 2020 die spezifischen CO₂-Emissionen weltweit und über alle Verkehrsträger um 20 % gegenüber dem Jahr 2006 zu senken.

Der DB-Konzern bringt sich auch weiterhin intensiv und mit vielfältigen Maßnahmen auf dem Gebiet der Lärmreduktion  ein. Bis zum Jahr 2020 will der DB-Konzern den Schienenlärm gegenüber dem Basisjahr 2000 um die Hälfte reduzieren. Mit der im Berichtsjahr vorgenommenen Bündelung seiner Aktivitäten im neuen Projekt Lärmmanagement rückt der DB-Konzern das Thema noch stärker in den Fokus seiner Umweltaktivitäten.


Gesellschaftliches Engagement

Als Teil der Gesellschaft baut der DB-Konzern neben der Intensivierung der sozialen und ökologischen Aktivitäten auch sein gesellschaftliches Engagement , das bereits eine lange Tradition hat, weiter aus. Der gesellschaftliche Dialog soll vertieft und die Transparenz bei unternehmerischen Entscheidungen verstärkt werden. Dieser Einsatz ist eine Investition in die Gesellschaft, im Interesse künftiger Generationen. Daher engagiert sich der DB-Konzern weltweit mit einer Vielzahl an Aktivitäten und setzt seine Möglichkeiten als Mobilitäts- und Logistikunternehmen ein, um – über die Geschäftstätigkeit und Verantwortung im Kerngeschäft hinaus – einen positiven Beitrag für die Entwicklung der Gesellschaft zu leisten.

Mit Blick auf die Weiterentwicklung seines *gesellschaftlichen Engagements (1)* hat der DB-Konzern im Rahmen der Strategie DB2020  im Berichtsjahr seine Aktivitäten und sein Zielbild überprüft und weiter geschärft. Im Dezember 2012 hat der DB-Konzern mit den Vorbereitungen zur Gründung einer eigenen gemeinnützigen Körperschaft (*Stiftung (2)*) begonnen. Zukünftig will der DB-Konzern dort einen großen Teil seines gemeinnützigen gesellschaftlichen Engagements bündeln.

Als global agierendes Unternehmen mit starker regionaler Präsenz und langjähriger Geschichte sowie als ein großer Arbeitgeber ist sich der DB-Konzern der Verbundenheit und Wechselwirkung mit seinem Umfeld bewusst. Neben Initiativen und Programmen, die von der DB-Konzernzentrale umgesetzt werden, werden auch zahlreiche Maßnahmen regional in den Ländern mit DB-Standorten durchgeführt. Als zuverlässiger Partner steht der DB-Konzern für einen vorbildlichen Einsatz und für langfristige Lösungsansätze bei der Bewältigung der heutigen und künftigen gesellschaftlichen Herausforderungen ein. Dabei setzt sich der DB-Konzern vor allem in den – für eine nachhaltige Entwicklung entscheidenden – Themenfeldern Bildung und Kultur, Integration und Fürsorge, Klima- und Naturschutz sowie humanitäre Hilfe dafür ein, Perspektiven zu bieten und diese auf der Basis seiner Kernkompetenzen positiv und nachhaltig mitzugestalten.


BILDUNG UND KULTUR


Als langjähriger Partner und Mitglied der Stiftung Lesen  trägt der DB-Konzern seit über 16 Jahren mit zahlreichen Projekten sowie durch finanzielle Unterstützung dazu bei, dass Kinder und Jugendliche Bildungsperspektiven erhalten, und fördert dadurch soziale Integration.


Um die Lese- und Vorlesekultur in Deutschland zu stärken und damit eine wichtige Voraussetzung für Bildungsfähigkeit zu fördern, setzen die gemeinsamen Initiativen wie der bundes-

weite Vorlesetag und das Leseförderungsprojekt »DB-Vorlese-koffer« schon beim frühkindlichen Alter ein. Beim **9. Bundesweiten Vorlesetag (3)** teilten über 48.000 Menschen, darunter fast 800 Mitarbeiter des DB-Konzerns, ihre Freude am (Vor-) Lesen mit Hunderttausenden Zuhörern.

INTEGRATION UND FÜRSORGE


Integration hat beim und für den DB-Konzern einen hohen Stellenwert. Bereits seit 1994 ist er Förderer der Stiftung *Off Road Kids (4)*. Ziel der Stiftung ist die soziale Integration von in Not geratenen Kindern und Jugendlichen. Der DB-Konzern ermöglicht den Streetworkern Mobilität in ganz Deutschland. 2.700 jungen Menschen konnten seit Beginn seines Engagements neue Lebensperspektiven eröffnet werden. Die Stiftung organisiert seit 2007 gemeinsam mit dem DB-Konzern das jährlich stattfindende DB Kids Camp  – eine erlebnisreiche Woche für Kinder aus Jugendhilfeeinrichtungen.

Beim Wettbewerb *Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt*  engagierten sich seit dem Jahr 2000 über 8.000 Auszubildende des DB-Konzerns in über 900 Projekten gegen Fremdenfeindlichkeit und für mehr Toleranz. Im Berichtsjahr setzten sich 700 Auszubildende des DB-Konzerns in 90 Projekten mit Intoleranz und Rassismus auseinander.

Außerdem engagiert sich der DB-Konzern bei Maßnahmen zur Sportförderung , die gleichermaßen Freude an Bewegung und Werte wie Leistungsbereitschaft und Teamgeist, Fair Play und soziale Integration vermitteln. Im Rahmen seines zehnjährigen Engagements beim Deutschen Behindertensportverband leistet der DB-Konzern unter anderem einen wertvollen Beitrag für die gesellschaftliche Integration von Schülerinnen und Schülern mit Behinderung und ist seit dem Jahr 2010 auch exklusiver Hauptsponsor bei »Jugend trainiert für Paralympics«. Im Berichtsjahr übernahm der DB-Konzern zusätzlich das Hauptsponsoring des bundesweiten Schulsportwettbewerbs »Jugend trainiert für Olympia«. Der DB-Konzern hat damit das seit 1995 bestehende Engagement als langjähriger offizieller Mobilitätspartner von »Jugend trainiert für Olympia« weiter ausgeweitet. Mit beiden Engagements trägt er maßgeblich zur Förderung des Schulsports in Deutschland für behinderte und nicht behinderte Kinder und Jugendliche und damit zur gesellschaftlichen Integration und Nachwuchsförderung bei.

Eine zentrale Säule der Nachwuchsförderung bildet das Engagement des DB-Konzerns für den Fußball. Die »DB Fußball Camps« sind ein kostenfreies Angebot an sportbegeisterte Jugendliche. Im Umfeld eines Bundesliga-Spiels bietet der DB-Konzern den jungen Sportlern die Möglichkeit, an professi-

onellen Trainingseinheiten teilzunehmen. Dabei stehen die Freude an der Bewegung sowie Werte wie Einsatzbereitschaft und Gemeinschaftssinn an vorderster Stelle.

Neben anderen Geldspenden für soziale und kulturelle Projekte setzte der DB-Konzern im Berichtsjahr auch sein freiwilliges Engagement  für die Stiftung »Erinnerung, Verantwortung, Zukunft« fort. Die zusätzlichen Spendenmittel unterstützen humanitäre Projekte zugunsten von NS-Opfern in Osteuropa. Seit 2009 hat der DB-Konzern einen Gesamtbetrag von 5,21 Mio. € an die Stiftung gespendet.

Klima- und Naturschutz

Das gesellschaftliche Engagement des DB-Konzerns im Bereich Klima- und Naturschutz ist vielfältig und regional ausgeprägt.




In Deutschland unterstützt er als Partner des Vereins **Bergwaldprojekt (1)** Projekte zum Schutz und Erhalt des Waldes sowie natürlicher Lebensräume. Eine Maßnahme ist beispielsweise das Pflanzen heimischer Bäume. Anfang des Berichtsjahres konnte der 100.000ste Baum durch Spenden des DB-Konzerns und seiner **bahn.bonus-Kunden (2)** gepflanzt und somit ein Beitrag zum Natur- und Klimaschutz gleichermaßen geleistet werden. In der Tschechischen Republik hat der DB-Konzern im Berichtsjahr in Kooperation mit der Partnerschaftsstiftung **Nadace Partnerství (3)** sein Versprechen zum 20-jährigen Jubiläum der tschechischen Landesgesellschaft von DB Schenker Logistics eingelöst und für jeden tschechischen Mitarbeiter einen Baum gepflanzt. In Indonesien unterstützte er ein Recycling-Projekt, das neben der Schonung immer knapper werdender Rohstoffe gleichzeitig – durch den Verkauf von Produkten, die aus recyceltem Plastik hergestellt werden – benachteiligten Kindern hilft. In Polen fand zum vierten Mal das Freiwilligen-Programm »Green Aid Time« statt. Hierfür wurden Ideen für Umweltprojekte im Rahmen eines Wettbewerbs ausgewählt. Zahlreiche Mitarbeiter und Geschäftspartner des DB-Konzerns haben bei diesem Projekt mitgewirkt. Insgesamt haben sie unter anderem über 28.000 Liter Müll gesammelt und 2.000 Bäume gepflanzt.

HUMANITÄRE HILFE


Die internationalen Tochtergesellschaften des DB-Konzerns unterstützen seit Jahren weltweit Projekte mit sozialem Bezug. Beispiele sind das »AdoptSchool«-Programm in Malaysia oder das Engagement in dem durch **eDeaf (4)** initiierten Projekt zur Entwicklung und Förderung Gehörloser in Südafrika, die dort eine der am stärksten ausgegrenzten Gruppen sind. Der DB-Konzern engagiert sich für diese benachteiligte Gruppe und beschäftigt in Südafrika gehörlose Menschen in der Distribution


und Lagerhaltung. Darüber hinaus unterstützen Tochtergesellschaften des DB-Konzerns Hilfsgütertransporte in Krisengebiete mit Logistik- und Transportleistungen. Im Auftrag der Deutschen Welthungerhilfe e.V. und der Celler Brunnenbau hat der DB-Konzern zum Beispiel eine solarbetriebene Wasserversorgungsstation für die Seereise nach Äthiopien vorbereitet, die er als Logistikpartner unterstützte.

Klare strategische Ausrichtung in den operativen Bereichen



Die klare strategische Ausrichtung setzt sich in den operativen Bereichen des DB-Konzerns fort. Der Einklang der drei Dimensionen Ökonomie , Soziales  und Ökologie  leitet Entscheidungs- und Handlungsprozesse des DB-Konzerns auch auf der Ressort- und Geschäftsebene.

ÜBERZEUGENDE MOBILITÄTSANGEBOTE EUROPAAWEIT ANBIETEN


Im Personenverkehr hat der DB-Konzern seine Angebote in Deutschland und im grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr unter der Marke DB Bahn gebündelt. Der Auftritt des DB-Konzerns im europäischen Personenverkehrsmarkt außerhalb Deutschlands erfolgt unter der Marke Arriva. Die Strategie des DB-Konzerns basiert auf den drei Dimensionen der Strategie DB2020 .







> **Ökonomie** : Im deutschen Personenverkehr will der DB-Konzern die Leistungsfähigkeit seiner Schienenprodukte weiter steigern und weitere Fortschritte bei der Integration von Einzelleistungen zu ganzheitlichen Mobilitätslösungen erzielen. Ausgehend von seiner starken Position in den Heimatmärkten entwickelt der DB-Konzern sein Kerngeschäft weiter und wächst international. Der DB-Konzern verfügt über effiziente und integrierte Verkehrsnetzwerke im Nah- und Fernverkehr. Immer mit Blick auf die Kundenanforderungen arbeitet der DB-Konzern kontinuierlich an der Verknüpfung der Netzwerke und ermöglichen dank optimierter Anschlussmöglichkeiten zeitsparendes Reisen. Dabei ist ein enger Austausch mit seinen Kunden unabdinglich. Nur so kann der DB-Konzern seinen Kunden eine konkurrenzfähige und zugleich ökologisch vorteilhafte Alternative zum motorisierten Individual- und zum kontinentalen Flugverkehr bieten. Auch im Berichtsjahr hat der DB-Konzern wieder zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Produkt- und Leistungsqualität seiner Angebote umgesetzt. Zudem investiert der DB-Konzern weiterhin umfangreich in seine Züge. Durch umfassende Modernisierungsmaßnahmen steigert der DB-Konzern den Reise-

komfort für seine Fahrgäste. Die Liberalisierung des europäischen Personenverkehrs bietet zahlreiche Wachstumsmöglichkeiten, die der DB-Konzern unter anderem durch den Ausbau grenzüberschreitender Fernverkehre oder der europäischen Nahverkehrsangebote von DB Arriva nutzt.


- > **Soziales** : Der Fokus des DB-Konzerns liegt auf der Entwicklung von Initiativen zur Mitarbeiterbindung und -gewinnung. Dafür investiert der DB-Konzern verstärkt in die Zufriedenheit seiner Mitarbeiter. Die Ergebnisse der im Berichtsjahr durchgeführten Mitarbeiterbefragung werden hierfür maßgebend sein.
- > **Ökologie** : Neben dem Ausbau der grünen Produkte will der DB-Konzern den Zugang zu seinen Mobilitätsangeboten im Personenverkehr noch einfacher gestalten. Dafür entwickelt der DB-Konzern die BahnCard weiter, so zum Beispiel in dem Pilotprojekt »BahnCard 25 mobil plus« in Berlin. Mit e-Flinkster bietet der DB-Konzern eine ökologische Alternative zum konventionellen Carsharing an. Im Busverkehr setzt der DB-Konzern zunehmend auf den Einsatz von Hybridbussen und reduziert somit besonders im städtischen Raum den Schadstoffausstoß.




LEISTUNGSFÄHIGE, GLOBALE NETZWERKE MIT EINER STARKEN LOGISTIKKOMPETENZ KOMBINIEREN

Unter der Marke DB Schenker hat der DB-Konzern sich als einer der weltweit führenden Transport- und Logistikdienstleister positioniert. Dabei verfügt der DB-Konzern über dichte Netzwerke im europäischen Schienengüter- und Landverkehr, in der weltweiten Luft- und Seefracht sowie über industriespezifisches Know-how in der weltweiten Kontraktlogistik. Diese Aufstellung ermöglicht es dem DB-Konzern, zunehmende Erwartungen von Kunden hinsichtlich der Abwicklung globaler Transporte und integrierter Angebote zu erfüllen. Die Strategie von DB Schenker basiert auf den drei Dimensionen der Strategie DB2020 :

- > **Ökonomie** : profitables Wachstum  durch stetige Optimierung des Kerngeschäfts, Weiterentwicklung der Netzwerke des DB-Konzerns sowie Ausbau integrierter Leistungen und Branchenlösungen mit höchster Qualität für die Kunden des DB-Konzerns.
- > **Soziales** : Adressierung demografischer Herausforderungen durch nachhaltige Festigung der Mitarbeiterzufriedenheit  und weltweite Stärkung der Identität mit DB Schenker.
- > **Ökologie** : Entwicklung zum führenden grünen Logistikdienstleister  durch die Senkung des spezifischen CO₂-Ausstoßes und Minderung der Lärmemissionen.


ZUVERLÄSSIGE UND BEZAHLBARE INFRASTRUKTUR GEWÄHRLEISTEN





Die Infrastrukturgeschäftsfelder sind die Basis eines sicheren, zuverlässigen und leistungsfähigen Eisenbahnverkehrs in Deutschland. Ihr Produkt- und Kompetenzenportfolio beinhaltet Strecken, Anlagen, Bahnhöfe und Energieversorgung. Hierbei orientieren sie sich an den Erfordernissen ihrer Kunden beziehungsweise der Reisenden, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Handels- und Dienstleistungsunternehmen sowie Aufgabenträger – und gestalten die Leistungsangebote und die dazugehörigen Preissysteme zur Nutzung der Infrastruktur diskriminierungsfrei. Unsere Strategie in der Infrastruktur basiert auf den drei Dimensionen der Strategie DB2020 :

- > **Ökonomie** : Die Infrastrukturgeschäftsfelder agieren als Wirtschaftsunternehmen. Die integrierte Struktur des DB-Konzerns ist ein maßgeblicher Erfolgsfaktor für die Schieneninfrastruktur in Deutschland, deren Aktivitäten unternehmerisch ausgerichtet sind. Der DB-Konzern übernimmt für den Verkehrsträger Schiene eine ganzheitliche Verantwortung und leistet einen hohen Beitrag zur Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen: Von den 100 Mrd. € Infrastrukturinvestitionen seit 1994 hat der DB-Konzern 18 Mrd. € – also knapp 1 Mrd. € jährlich – aus eigenen Mitteln finanziert. Hinzu kamen die Tilgung und die Rückzahlung von Zinslosen Darlehen und Investitionszuschüssen, die sich im gleichen Zeitraum auf nominal über 12 Mrd. € summiert haben. Auch in den kommenden Jahren wird der DB-Konzern signifikante Eigenbeiträge zur Infrastrukturfinanzierung leisten. Die von der DB AG gezahlte Dividende wird aufseiten des Bundes auch verstärkt zur Stabilisierung der Infrastrukturfinanzierung genutzt.
- > **Soziales** : Die Bedürfnisse der Mitarbeiter zu kennen und diese durch gezielte Maßnahmen langfristig zu binden ist für die zukünftige Entwicklung der Infrastruktur von vitaler Bedeutung. Im Herbst 2012 hat deshalb die erste konzernweite Mitarbeiterbefragung stattgefunden. Die Umsetzung von Folgemaßnahmen und die regelmäßige Wiederholung der Befragung stellen die Entwicklung zum Top-Arbeitgeber sicher.
- > **Ökologie** : Lärmreduzierung, CO₂-Einsparung und Ressourcenschonung sind erklärte Ziele der Infrastruktur. Dazu gehört auch der Ausbau der erneuerbaren Energien im Bahnstrommix. Die in der Netzinfrastruktur verwendeten Baumaterialien lassen sich bereits heute in hohem Maße recyceln und bilden den wesentlichen Beitrag der Infrastruktur zur Schonung der Ressourcen.

UNTERNEHMENSSTEUERUNG

Konzernweites Zielsystem eingeführt

Um die Strategie DB2020  inhaltlich auszugestalten und die Fortschritte messbar zu machen, hat der DB-Konzern entlang der vier Stoßrichtungen ein integriertes Zielsystem für den DB-Konzern und die Geschäftsfelder mit zwölf Top-Zielen (drei Ziele je Stoßrichtung) entwickelt. Damit wurde die interne Basis für eine langfristige Orientierung und unterjährige Steuerung geschaffen.

Das Zielsystem soll eine Ableitung von Maßnahmen auf Basis konkreter Ziele ermöglichen, Zielkonflikte im Hinblick auf den von uns angestrebten Einklang aus Ökonomie , Soziales  und Ökologie  aufzeigen und den Umsetzungsfortschritt der DB2020  abbilden.

TOP-ZIELE DB-KONZERN NACH STOSSRICHTUNGEN

Kunde und Qualität

- > Kundenzufriedenheit
- > Produktqualität
- > Innovationstätigkeit

Profitables Wachstum

- > Profitabilität
- > Marktposition
- > Finanzielle Stabilität

Kulturwandel/Mitarbeiterzufriedenheit

- > Mitarbeiterzufriedenheit
- > Arbeitgeberattraktivität
- > Demografiefestigkeit

Ressourcenschonung/Emissions- und Lärmreduktion

- > Reduktion CO₂-Emissionen
- > Lärmreduktion
- > Material-/Ressourceneffizienz


Die Grundstruktur des Zielsystems ist konzernweit gültig. Um nach dem »Prinzip der inneren Differenzierung« die spezifischen Herausforderungen der einzelnen Geschäftsfelder zu berücksichtigen, erfolgt eine Differenzierung in den konkreten Zielwerten sowie der Gewichtung.

Ein Zielsystem dieser Breite und Reichweite gab es im DB-Konzern zuvor nicht. Im Rahmen des jährlichen Planungsprozesses des DB-Konzerns wurden im Berichtsjahr auch erste Zielwerte für alle Bestandteile des neuen Zielsystems festgelegt und in den Geschäftsfeldern verankert.

Im Geschäftsjahr 2013 wird das neue Zielsystem auf der Basis der ersten praktischen Erfahrungen zielgerichtet weiterentwickelt und die entsprechenden Datenerhebungsprozesse aufgebaut beziehungsweise verbessert.

Elemente des neuen Zielsystems werden zukünftig auch eine zentrale Rolle bei der variablen Gehaltszahlung einnehmen. Neben Gewinnzielen werden im Geschäftsjahr 2013 auch die Zufriedenheit von Kunden und Mitarbeitern sowie ökologische Ergebnisse einen maßgeblichen Einfluss auf die Vergütung haben.

Nachhaltigkeitsmanagement

Im Berichtsjahr wurde das Thema Nachhaltigkeit organisatorisch im gesamten DB-Konzern verankert. Zum einen kennzeichnet dies einen wichtigen Schritt im Zuge der Umsetzung seiner Strategie DB2020 , zum anderen ist es ein zentrales Element der konzernweiten Steuerung des Nachhaltigkeitsmanagements.

Der im Berichtsjahr erstmalig benannte Chief Sustainability Officer (CSO) verantwortet die Nachhaltigkeitsthematik gesamthaft. Die Position wird von Dr. Karl-Friedrich Rausch (Vorstand für Transport und Logistik der DB ML AG) wahrgenommen.


Unterstützend hat der DB-Konzern ein Competence Center Nachhaltigkeit eingerichtet. Das Competence Center Nachhaltigkeit agiert innerhalb der vom Konzernvorstand vorgegebenen Rahmenbedingungen und wird vom Leiter der Konzernstrategie geführt. Es dient als konzernweites Steuerungs- und Koordinierungsgremium für sämtliche, insbesondere ressort- und geschäftsfeldübergreifende Themen und Projekte im Bereich Nachhaltigkeit. Hauptaufgabe dabei ist die konsequente Ausrichtung aller relevanten Strategien und Nachhaltigkeitsaktivitäten. Die inhaltliche Arbeit obliegt jedoch weiterhin den Fachabteilungen und Geschäftsfeldern. Darüber hinaus werden durch das Competence Center themenbezogene Arbeitsgruppen eingesetzt. Das Competence Center ist zudem mit der internen und externen Nachhaltigkeitsberichterstattung beauftragt. Im Bereich Konzernstrategie hat der DB-Konzern zudem die Abteilung Nachhaltigkeitsmanagement eingerichtet.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist nicht nur über die strukturelle Organisation und das Konzern-Zielsystem sowie die Geschäftsfeldzielsysteme, sondern auch über das **Leitbild (1)** und in den Konzernrichtlinien des DB-Konzerns verankert.

(1) > www.db.de/leitbild

Vor diesem Hintergrund werden seit dem Berichtsjahr in alle Konzernvorstandsbeschlüsse – ergänzend zu den Einschätzungen zu finanziellen und personellen Auswirkungen – die sozialen und ökologischen Folgen integriert.

STAKEHOLDERDIALOG

Der DB-Konzern ist und versteht sich als Teil der Gesellschaft und des öffentlichen Lebens. Eine breite gesellschaftliche Akzeptanz  ist daher ausschlaggebend für sein Handeln und seinen Unternehmenserfolg. Im gesellschaftlichen Umfeld gibt es ebenso wie im DB-Konzern viele Anforderungen unterschiedlichster **Stakeholder (1)**, die an ihn gestellt werden. Zu den zentralen Stakeholdergruppen des DB-Konzerns zählen Kunden, Mitarbeiter, Lieferanten, Investoren und die Eigentümer des DB-Konzerns sowie Vertreter aus Politik, von Verbänden und der Fachöffentlichkeit.

Wichtige Einflussgrößen, um als nachhaltiges Unternehmen wahrgenommen zu werden, sind ein partnerschaftlicher Dialog und ein vertrauensvoller Umgang mit den Stakeholdern des DB-Konzerns auf der Basis von Integrität, Kontinuität und Transparenz. Der DB-Konzern versteht diesen Austausch als Chance, Verständnis für die eigenen Positionen zu schaffen und zugleich Erkenntnisse und Impulse für nachhaltiges und unternehmerisches Handeln zu gewinnen.

Charta für den Stakeholderdialog entwickelt


Infolgedessen entwickelt der DB-Konzern den Dialog mit seinen Stakeholdern weiter und lässt sich darin von konzernweit gültigen Prinzipien leiten. Diese Prinzipien wurden in einer **Charta für einen verantwortungsvollen Umgang zwischen dem DB-Konzern und seinen Stakeholdern (2)** dokumentiert.

Stakeholder werden bei wichtigen Weichenstellungen der Strategie des DB-Konzerns eingebunden. Wichtige strategische Entscheidungen werden vor der endgültigen Entscheidung mit den relevanten Stakeholdern diskutiert. Dieser Prozess wird zum Beispiel bei der Weiterentwicklung der Konzernstrategie, der Klima- und Energiestrategie sowie bei der Entwicklung oder Einführung neuer Produktangebote angewendet.

Erster DB-Nachhaltigkeitstag

Am 5. und 6. Dezember 2012 fand der erste Nachhaltigkeitstag des DB-Konzerns mit rund 100 externen Teilnehmern statt. Ziel war es, mit den Stakeholdern des DB-Konzerns in einen übergreifenden, offenen und konstruktiven Dialog zu allen Fragen im Themenfeld Nachhaltigkeit zu treten und wesentliche Herausforderungen, bereits erreichte Meilensteine und zukunfts-fähige Lösungen zu diskutieren. Den Vertretern der Stakeholdergruppen wie auch den Vertretern des DB-Konzerns bot sich damit die Möglichkeit, Impulse zu setzen und aufzunehmen. Die hohe Wertschätzung des DB-Konzerns für den Austausch mit seinen Stakeholdern wurde durch die Teilnahme des Konzernvorstands untermauert.

NACHHALTIGKEITSBERICHTERSTATTUNG

Die Integration der Nachhaltigkeit in den DB-Konzern bedeutet einen stetigen Veränderungsprozess. Dessen sind wir uns bewusst. Nachdem unser letzter Nachhaltigkeitsbericht im Jahr 2009 erschienen ist, haben wir uns im Rahmen der Umsetzung der Strategie DB2020  im Berichtsjahr intensiv mit der Neuausrichtung unseres Nachhaltigkeitsberichts-wesens beschäftigt.

Als Ergebnis haben wir einen Entwicklungspfad definiert, um zukünftig einheitlich unter Beachtung der wesentlichen Reportingstandards über alle Dimensionen der Nachhaltigkeit berichten zu können. Als ersten Schritt werden wir Mitte des Jahres 2013 wieder einen Nachhaltigkeitsbericht veröffentlichen. Unsere Nachhaltigkeitsberichterstattung basiert zukünftig auf den international anerkannten Prinzipien der Global Reporting Initiative (GRI).

Unser Ziel ist es, mittelfristig die separaten Berichte Geschäftsbericht und Nachhaltigkeitsbericht in einem »Integrierten Bericht« zusammenzuführen.

Wir bekennen uns auch gegenüber den Vereinten Nationen zu den Grundsätzen des UN Global Compact und berichten jährlich gemäß diesen Grundsätzen. Dafür haben wir im März 2012 eine Erklärung zum Fortschritt bei der Umsetzung der zehn Prinzipien und der Förderung der Ziele und Themen der Vereinten Nationen (**Communication on Progress (3)**) abgegeben.

Im Dezember 2012 haben wir die **Entsprechenserklärung zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) (4)** abgegeben.

(1) > www.db.de/stakeholderdialog (2) > www.db.de/stakeholder-charta (3) > www.unglobalcompact.org/COP/
(4) > www.nachhaltigkeitsrat.de/deutscher-nachhaltigkeitskodex

Geschäfts- und Rahmenbedingungen

- > WIRTSCHAFTLICHES UMFELD ANGESpanNT
- > NEUFASSUNG DES ERSTEN EISENBAHNPAKETS VERABSCHIEDET
- > RELEVANTE MÄRKTE ENTWICKELN SICH WEITGEHEND POSITIV

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

BIP mit schwächerer Wachstumsdynamik

Bruttoinlandsprodukt-Zuwachs – in %	2012	2011	2010
Welt ¹⁾	+2,0	+2,7	+4,2
USA	+2,2	+1,8	+2,4
China	+7,8	+9,3	+10,4
Japan	+1,9	-0,5	+4,7
Europa	0,0	+1,9	+2,4
Großbritannien	0,0	+0,9	+1,8
Euro-Raum	-0,5	+1,5	+2,1
Deutschland	+0,7	+3,0	+4,2
Frankreich	0,0	+1,7	+1,6

¹⁾ Summe ausgewählter Industrie- und Schwellenländer.

Die Daten für die Jahre 2010 bis 2012 entsprechen den per 07.02.2013 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quellen: Consensus Forecasts, FERI, Statistisches Bundesamt, InnoZ.

WELT

Im Jahr 2012 wuchs die Weltwirtschaft moderat. Zum Ende des Jahres schwächte sich das Wachstum leicht ab. Gebremst wurde die Entwicklung vor allem durch die ungelöste Schuldenproblematik in der Euro-Zone. Die mit der Krise einhergehende latente Unsicherheit beeinträchtigte das Konsumenten- und Produzentenvertrauen.

Auch in den asiatischen Schwellenländern, allen voran China, verringerte sich das Wachstum. Im globalen Vergleich zog die Wirtschaftsleistung in dieser Ländergruppe 2012 dennoch überdurchschnittlich an. Damit waren sie eine Stütze des Weltwirtschaftswachstums und unterstrichen ihre zunehmende Bedeutung für die globale Konjunktur. Stabilisierend wirkte zudem das – wenn auch moderate – Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in den USA.

Der Welthandel, der bereits in der zweiten Jahreshälfte 2011 spürbar an Dynamik verloren hatte, verzeichnete im Jahresverlauf 2012 weiterhin sukzessiv rückläufige Wachstumsraten. Im Gesamtjahr 2012 expandierte er in ähnlichem Umfang wie die Weltwirtschaft.

USA

Die wirtschaftliche Lage der USA spitzte sich zum Ende des Berichtsjahres noch einmal zu. Mit dem anhaltenden Streit über die zukünftige Ausgestaltung des amerikanischen Haushalts steuerte das Land auf eine sogenannte Fiskalklippe zu – zum Jahresbeginn 2013 drohten milliardenschwere Kürzungen und Steuererhöhungen. Eine spät erzielte Einigung verhinderte – zunächst – die automatischen Ausgabenkürzungen.

Trotz der am Jahresende angespannten Situation verfestigte sich das Wirtschaftswachstum in den USA im Laufe des Jahres auf einem moderaten Niveau. Die Konjunktur wurde maßgeblich vom Wachstum des privaten Konsums getragen. Die Verbesserung der Konsumentenstimmung ließ sich außer auf eine Belebung des Arbeitsmarkts unter anderem auch auf die Entscheidung der Notenbank zurückführen, den wichtigen Markt für Immobilienkredite in zeitlich unbestimmtem Maß zu unterstützen. Die Anlageinvestitionen erholten sich im Zuge der sich verbessernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Sie wuchsen im Vergleich zum Vorjahr deutlich. Der negative Außenbeitrag der vergangenen Jahre konnte durch stärker wachsende Exporte geringfügig gesenkt werden.

CHINA

Asien blieb im Jahr 2012 die wachstumsstärkste Region. Dennoch war die globale Konjunkturabschwächung zu spüren. Der in China befürchtete starke Abschwung der Wirtschaft trat 2012 nicht ein. Die BIP-Entwicklung verlor aber – wie schon 2011 – erneut an Fahrt. Das Wirtschaftswachstum war mit 7,8% dennoch überdurchschnittlich. Die Differenz zu den höheren Wachstumsraten aus früheren Jahren ist sowohl auf die politisch gewollte Abschwächung – zur Vermeidung einer konjunkturellen Überhitzung und der Bildung von Vermögenspreisblasen auf dem Immobilienmarkt – als auch auf die Staatsschuldenkrise im Euro-Raum zurückzuführen. Die sich verschlechternden Absatzbedingungen für chinesische Produkte führten zu einer Überproduktion im Exportgeschäft und wirkten sich dämpfend auf das Produktionswachstum im verarbeitenden Gewerbe aus. Der Binnenkonsum wurde von einer positiven Lohnentwicklung und durch Konjunkturprogramme gestützt.

JAPAN

Nachdem die wirtschaftlichen Aktivitäten 2011 infolge der Natur- und Nuklearkatastrophe von Fukushima deutlich gedämpft worden waren, nahmen sie 2012 wieder zu. Jedoch liefen die Konjunkturprogramme der Regierung, die als Reaktion auf die außerordentlichen Belastungen aufgesetzt wurden, zur Jahresmitte aus. Im Zuge dessen verlor die Wirtschaft an Schwung. Der private Konsum, der zunächst die wirtschaftliche Erholung stützte, schrumpfte zum Jahresende. Darüber hinaus dämpfte die durch die Schuldenproblematik notwendig gewordenen Neuwahlen entstandene Verunsicherung hinsichtlich der zu erwartenden Steuer- und Subventionspolitik die Wirtschaftsentwicklung. Die japanischen Exporte reduzierten sich zum einen durch die rückläufige Importneigung vieler Euro-Länder und zum anderen durch den Boykott japanischer Waren beim wichtigsten Handelspartner China. Der für das Wirtschaftswachstum des Landes so wichtige Außenhandelsbeitrag fiel somit 2012 gering aus.

EUROPA

Das europäische Wirtschaftswachstum wurde 2012 von der Staatsschulden- und Vertrauenskrise in der Euro-Zone stark beeinträchtigt. Das Ausmaß der Beeinträchtigung variiert jedoch zwischen den einzelnen Regionen und Ländern. Während das BIP in Westeuropa leicht kontrahierte, entwickelte sich die Wirtschaftsleistung in Osteuropa – getragen von Ländern wie Russland und Polen – verhältnismäßig robust. Andere Länder Osteuropas wurden durch die Krise in der Euro-Zone und die sich verschlechternden Absatzbedingungen in Westeuropa stärker beeinträchtigt. Die Tschechische Republik rutschte 2012 beispielsweise in die Rezession ab. Während sich der Binnenmarkt bereits seit längerer Zeit schwach entwickelte und der Privatkonsum bei steigenden Arbeitslosenzahlen und rückläufigen Einkommen erneut hinter dem Vorjahresniveau zurückblieb, ließen zur Jahresmitte auch die stützenden Effekte aus der Industrieproduktion nach. Die Wachstumsraten des Außenhandels haben sich gegenüber dem Vorjahr mehr als halbiert. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe, die 2011 noch um 7,7% gestiegen war, ging sogar leicht zurück.

Russland

In Russland legte der durch die gute Arbeitsmarktsituation und steigende verfügbare Einkommen gestützte Konsum der privaten Haushalte weiter zu. Der Binnenmarkt des Landes wird zunehmend wichtiger für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Einen positiven Beitrag lieferten auch weiterhin die hohen Einnahmen aus dem Geschäft mit fossilen Energieträgern. Im Gesamtjahr 2012 stieg die Wirtschaftsleistung um 3,4% an.

Polen

In Polen war die gesamtwirtschaftliche Entwicklung mit einem Anstieg um 2,6% ebenfalls überdurchschnittlich, schwächte sich aber zuletzt deutlich ab. Bei leicht verbesserten Erwerbstätigenzahlen und erhöhten verfügbaren Einkommen legte der Privatkonsum moderat zu – trotz der um 3,7% angestiegenen Inflationsrate. Die Binnennachfrage wurde ebenso durch die Anhebung der von staatlichen Einrichtungen festgesetzten Preise und Steuern gebremst. Einen positiven Einfluss auf die Wirtschaftsentwicklung hatte dagegen die Fußball-Europameisterschaft. Auch die gegenüber dem Vorjahr ausgeweiteten Anlageinvestitionen leisteten einen positiven Wachstumsbeitrag. Zudem wirkte das verringerte Außenhandelsdefizit stützend auf die BIP-Entwicklung. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe stieg nur noch um etwa 1,4% an (im Vorjahr: +7,5%).

Großbritannien

Die britische Wirtschaft stagnierte im Jahr 2012. Zurückzuführen ist diese Entwicklung unter anderem auf die Tatsache, dass annähernd die Hälfte der britischen Exporte in die EU gehen. Die Importnachfrage aus der EU ließ im Berichtsjahr nach.

Der private Konsum stabilisierte sich aufgrund der verbesserten Lage auf dem Arbeitsmarkt und durch Eingriffe der britischen Zentralbank bei der Kreditvergabe der Geschäftsbanken wieder. Spürbare Impulse konnten aber nicht gesetzt werden. Außerdem erhöhte sich die Sparquote, was zum Teil mit der Schuldensituation der privaten Haushalte in Zusammenhang gebracht werden kann. Trotz der angespannten Schuldensituation stieg der Staatskonsum kräftig. Einen Beitrag zum Wirtschaftswachstum leisteten die Olympischen Sommerspiele.

Euro-Raum

Die Wirtschaftsleistung im Euro-Raum wurde 2012 durch die Unsicherheit über den zukünftigen Verlauf der Staatsschulden- und Vertrauenskrise negativ beeinflusst. Im Jahresverlauf trübten sich die Konjunkturaussichten weiter ein. Die gesamtwirtschaftliche Wertschöpfung sank 2012 im Vergleich zum Vorjahr. Durch deutlich negative Wachstumsraten fielen insbesondere die südlichen Peripherieländer auf. Darüber hinaus gab es Schwierigkeiten bei der Implementierung von Reformen. In Griechenland kam es zu einer faktischen Umschuldung, um die Abwärtsspirale aus steigenden Staatsschulden und wirtschaftlicher Rezession zu durchbrechen. Die Schwere der Staatsschuldenkrise wird auch am Beispiel Spaniens, Italiens und Portugals deutlich. Konsolidierungsprogramme des Staats-

sektors trübten die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in diesen Ländern ein, belasteten das Konsumklima und führten zu einem deutlichen Anstieg der Arbeitslosenzahlen.

Insgesamt blieben im Euro-Raum der Konsum der privaten Haushalte und insbesondere die Anlageinvestitionen unter dem Vorjahresniveau. Fortschritte zeigten sich bei der Reduzierung von Leistungsbilanzdefiziten und beim Rückgang des Staatskonsums. In der Folge verlangsamte sich das Wachstum der Neuverschuldung in den Krisenstaaten. Aufgrund der weiterhin negativen Wirtschaftsdynamik bleibt die Lage im Euro-Raum angespannt.

Deutschland

Auch wenn Deutschland im Jahr 2012 ein im europäischen Vergleich überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum aufwies, wirkte sich die Staatsschuldenkrise dennoch aus. Im Jahresverlauf schwächte sich das Wachstum, auch im Vergleich zu den beiden Vorjahren, sichtlich ab. Maßgeblich unterstützt wurde das BIP-Wachstum durch den Außenhandel. Der negative Einfluss der verminderten Importnachfrage aus dem Euro-Raum wurde durch erhöhte Exporte in Länder außerhalb der EU annähernd kompensiert.

Der private Konsum legte im Berichtsjahr moderat zu und trug damit einen erheblichen Teil zu einem Wiedererstarren des Binnenmarkts bei. Der Arbeitsmarkt entwickelte sich 2012 weitestgehend stabil. Absolut gesehen lagen die Zahlen von Erwerbstätigen und sozialversicherungspflichtig Beschäftigten über den Vorjahreswerten. Im Jahresverlauf flaute die positive Entwicklung jedoch ab. Die real verfügbaren Einkommen stiegen bei einer mäßigen Preissteigerung in geringem Umfang an. Die Lebenshaltungskosten lagen, bedingt durch stark gestiegene Preise für Mineralölprodukte, um 2,0% über dem Vorjahr. Die Kraftstoffpreise stiegen gegenüber dem Vorjahr nominal um 5,7% an.

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 2012 sehr unterschiedlich. Während es in der stark auf den Export orientierten Automobil- und Maschinenbauindustrie noch moderate Zuwächse gab, verzeichneten andere Bereiche rückläufige Entwicklungen. Das deutsche Chemiegeschäft wurde besonders von der schwachen Weltwirtschaft und vor allem von Absatzeinbußen im europäischen Ausland beeinträchtigt. Vor dem Hintergrund der bestehenden Unsicherheiten über die weitere

Wirtschaftsentwicklung reduzierten viele Unternehmen ihre Lagerbestände und drosselten die Produktion. Auch die durch die schwache Entwicklung der Abnehmerbranchen belastete Montanindustrie verzeichnete kräftige Rückgänge. Das Niveau der Stahlproduktion sank – abgesehen vom Krisenjahr 2009 – auf den schwächsten Wert seit über zehn Jahren.

Frankreich

In Frankreich kam das BIP-Wachstum 2012 zum Stillstand. Dämpfend wirkten sich der verminderte Privatkonsum, eine gestiegene Arbeitslosenquote, rückläufige Einkommen sowie das vergrößerte Leistungsbilanzdefizit aus. Dagegen wirkte der Anstieg des Staatskonsums und der Anlageinvestitionen stabilisierend. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe stagnierte ebenfalls. Ursache dafür ist sowohl die verschlechterte Situation auf den nationalen und internationalen Absatzmärkten als auch die geringe Wettbewerbsfähigkeit einiger Branchen. Besonders schwach entwickelte sich die Automobilproduktion, die einen Rückgang im zweistelligen Bereich verbuchte.

Energiemärkte mit hohen Schwankungsbreiten

Der Ölmarkt bewegte sich 2012 im Spannungsfeld von Angebotsrisiken und Nachfrageschwäche. Grund dafür waren die global nachlassenden wirtschaftlichen Tätigkeiten. Grundsätzlich war der Rohölmarkt auskömmlich versorgt. Die Organisation Erdöl exportierender Länder (OPEC) und Russland produzierten im Berichtsjahr auf höchstem Niveau. In den USA verzeichnete vor allem die Produktion von Schieferöl enorme Zuwächse. Dagegen war die Förderung in der Nordsee aufgrund technischer Probleme eingeschränkt, und die Lieferungen aus dem Iran waren, bedingt durch US-Sanktionen, stark rückläufig.

Die Preisdifferenz zwischen der amerikanischen Ölsorte West Texas Intermediate (WTI) und dem europäischen Standard Brent weitete sich bis auf 25 USD/bbl aus. Anders als beim Rohöl entwickelten sich die Produktbestände diesseits und jenseits des Atlantiks unterdurchschnittlich und führten zu steigenden Raffineriemargen in Amerika. Ausgehend von rund 112 USD/bbl zu Jahresbeginn erreichte der Preis für das Nordseeöl Brent in der Spitze über 128 USD/bbl. Entscheidender Preistreiber war hier der Atomkonflikt mit dem Iran, der zu hohen Risikoprämien führte. Im zweiten Quartal 2012 brach der Preis bis auf 88,50 USD/bbl ein. Grund waren die Zuspitzung der Staatsschuldenkrise sowie die sich abzeichnende Abkühlung der asiatischen Wirtschaftsdynamik. Neue Rettungspakete und stützende Maßnahmen der Zentralbanken wirkten diesem Trend entgegen, sodass der Preis für Brent innerhalb von zwei Monaten um 30% anstieg. Mit den Unruhen im Nahen Osten

erreichte er ein Zwischenhoch von 118 USD/bbl. Nachfolgend pendelte er sich auf einem Niveau von 110 USD/bbl ein. Am Jahresende kostete ein Fass Brent 111 USD.

Für strukturelle Umbrüche am deutschen Strommarkt sorgte 2012 die Energiewende. Der anhaltende massive Zubau der erneuerbaren Energien wurde 2012 spürbar. Die vorrangige Einspeisung der erneuerbaren Energien führt zu Veränderungen im Preisgefüge. Die witterungsbedingte und schwer vorhersagbare Erzeugung stellt die Netzbetreiber vor große Herausforderungen. Darüber hinaus verzögert sich der erforderliche Netzausbau, und finanzielle Risiken werden den Endverbrauchern aufgebürdet. Die staatlich garantierte Einspeisevergütung für erneuerbare Energien führt ferner zu einer Verdrängung konventioneller Kraftwerke im Grundlastbereich. Gleichzeitig steigt der Bedarf an Regelleistung. Als Ergebnis sank der Preis für Grundlaststrom zur Lieferung im Jahr 2013 von 53,30 €/MWh zu Jahresbeginn 2012 bis auf 44 €/MWh, wobei auch die sich eintrübenden Wirtschaftsaussichten einen Beitrag zu diesem Rückgang leisteten.

Die Preise der CO₂-Emissionsrechte entwickelten sich im Berichtsjahr sehr volatil. Nachdem sich das Volumen an ausgegebenen Zertifikaten zunächst als sehr üppig herausgestellt hatte, sorgten Spekulationen über die Ausgestaltung des Rückhaltemechanismus (Set-aside) für einen zwischenzeitlichen Preisanstieg. Die offizielle Beschlusslage zur einbehaltenen Menge sorgte am Markt jedoch für Enttäuschung. Der Preis für Emissionszertifikate pendelte im Jahr 2012 zwischen 6,00 €/t CO₂ und 9,50 €/t CO₂.

Die Kohlepreise am Rotterdamer Spotmarkt entwickelten sich im Rahmen einer guten Versorgungslage in Europa und der gedämpften Stimmung der globalen Wirtschaft. Nach 112 USD/t Anfang 2012 gingen die Preise bis auf 85 USD/t zurück.

Staatsschuldenkrise bestimmt weiterhin das Geschehen an den Devisenmärkten

Sowohl in der Euro-Zone als auch in den USA war die Staatsverschuldung der beherrschende Faktor im Devisenhandel.

Im April 2012 wurde die Einigung der Euro-Finanzminister auf einen Fortbestand der Finanzstabilisierungsfazilität (EFSF) als positives Signal aufgenommen. Zu diesem Zeitpunkt erreichte der Euro mit knapp 1,35 USD seinen Jahreshöchststand. Im weiteren Verlauf machten sich insbesondere die Probleme im spanischen Bankensektor bemerkbar. Neben Zypern musste auch Spanien den Rettungsmechanismus in Anspruch nehmen. Zudem zeigte sich, dass Griechenland die Auflagen der Europäischen Zentralbank (EZB), des Internationalen Wäh-

rungsfonds (IWF) und der EU, an die die Auszahlung weiterer Kredittranchen gebunden war, nicht im geforderten Maß erfüllen kann. Entsprechend mussten weitere Zugeständnisse an das Land gemacht werden. Im Vorfeld fiel der Euro bis auf ein Niveau von 1,20 USD. Im September 2012 gab das Urteil des Bundesverfassungsgerichts, dass die Ratifizierung des Vertrags zum Europäischen Stabilitätsmechanismus (ESM) verfassungskonform sei, dem Euro wieder Auftrieb. Gleichzeitig belastete die Ankündigung eines dritten, noch größeren Ankaufsprogramms für amerikanische Hypothekenanleihen durch die US-Notenbank den US-Dollar. Der US-Dollar wurde darüber hinaus von Unsicherheiten hinsichtlich der Fiskalklippe in Mitleidenschaft gezogen. Zum Ende des Jahres lag der Euro bei 1,32 USD.

Die europäische Staatsschuldenkrise hat parallel zum US-Dollar auch das britische Pfund gegenüber dem Euro aufgewertet. Ende 2012 wurden aber die ähnlich gelagerten Probleme des Vereinigten Königreichs stärker berücksichtigt, sodass der Euro wieder an Wert gewinnen konnte.

Nachdem der Schweizer Franken Ende 2011 zum Euro massiv aufgewertet und damit die Exportwirtschaft der Eidgenossenschaft stark beeinträchtigt hatte, beschloss die Schweizer Notenbank, durch Deviseninterventionen eine Untergrenze für den Euro von 1,20 CHF zu gewährleisten. Dieses Kursniveau konnte über das gesamte Jahr 2012 gehalten werden.

Rentenmärkte im Zeichen der Staatsschuldenkrise

Bedingt durch die schwache Bonität vieler Euro-Länder, standen 2012 deutsche Staatspapiere im Mittelpunkt des Interesses der Euro-Investoren. Zur Jahresmitte 2012 fiel die Rendite der zehnjährigen Bundesanleihen zwischenzeitlich auf unter 1,2%. In kurzen Laufzeitsegmenten wurden sogar negative Verzinsungen erreicht. Dies führte dazu, dass nur noch bei sehr langen Laufzeiten eine Verzinsung oberhalb der Inflationsrate erzielt wurde. Bundesanleihen fanden insbesondere dann eine höhere Nachfrage, wenn Nachrichten im Zusammenhang mit der Staatsschuldenkrise das Geschehen bestimmten. Bei positiven Tendenzen wurden im Gegenzug die deutschen Staatsanleihen zugunsten von Papieren mit höherem Risiko verkauft. Durch diese wechselnde Grundstimmung der Investoren war der Anleihemarkt einer relativ hohen Volatilität ausgesetzt.

Da Bundeswertpapiere nur eine geringe Rendite aufweisen, suchten die Investoren nach Ersatzinvestitionen. Je nach Risikobereitschaft und politischen Konstellationen entstanden dadurch Nachfrageschübe nach unterschiedlichen Kreditqualitäten. Insbesondere Unternehmensanleihen über die gesamte Bonitätsstruktur verzeichneten ein hohes Anlegerinteresse. Viele Emittenten nutzten diese Marktbedingungen, um höhere Emissionsvolumen und längere Laufzeiten zu erzielen.

POLITISCHES UMFELD

Über Regulierungsthemen und die Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens im Eisenbahnsektor berichtet der DB-Konzern auch in seinem jährlichen *Wettbewerbsbericht (1)*.

Regulatorische Themen in Deutschland

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

ENTSCHEIDUNG ZU NUTZUNGSENTGELTEN FÜR BAHNSTROMFERNLEITUNGEN

Das erste Prüfverfahren für Bahnstromnetzentgelte nach energiewirtschaftsrechtlichem Regulierungsregime wurde im Februar 2012 beendet. Die BNetzA genehmigte demnach die Nutzungsentgelte für die Jahre 2005 bis 2008 unter Kürzungen. Die DB Energie GmbH wird rückwirkend ab dem Jahr 2009 in das Regime der Anreizregulierung einbezogen. Für die erste Regulierungsperiode von 2009 bis 2013 wurde ein Erlöspfad definiert. Dieser legt eine fixe Obergrenze der pro Jahr erzielbaren Erlöse fest. Die aus den tatsächlich erhobenen Netzentgelten in der Vergangenheit erzielten Mehrerlöse werden von der genehmigten Erlösobergrenze ab dem Jahr 2009 abgezogen. Im Nachgang der Entscheidung der Behörde hat DB Energie die Vollstrompreise rückwirkend zum 1. Januar 2012 angepasst.

Die Erlösobergrenzen für die zweite Regulierungsperiode von 2014 bis 2018 sind Gegenstand einer weiteren, laufenden Überprüfung.

VERFAHREN ZUR ÜBERPRÜFUNG DES TRASSENPREISSYSTEMS

Im Rahmen ihrer gesamthaften Überprüfung des Trassenpreissystems (TPS) forderte die BNetzA im Mai 2012 per Auskunftsbescheid unter anderem Informationen zum internen Rechnungswesen sowie das Ausfüllen eines von der Behörde erstellten Erhebungsbogens. Darin hat die DB Netz AG detaillierte Auskünfte zu Kosten- und Mengendaten der vergangenen Jahre gegeben. Da aus Sicht der Behörde noch nicht alle Fragen

geklärt werden konnten, wird die TPS-Prüfung 2013 fortgesetzt. Die BNetzA möchte mit diesem Verfahren vor allem Fragen zur Höhe und Abgrenzung der berücksichtigungsfähigen Kosten sowie deren Verteilung auf die Netznutzer klären.

WEITERENTWICKLUNG DES STATIONSPREISSYSTEMS

Das seit dem 1. Januar 2011 gültige Stationspreissystem (SPS) stand seitens der BNetzA unter dem Vorbehalt, dass die DB Station&Service AG bezüglich des Preiselements Zuglängenfaktor noch zusätzliche Erläuterungen nachliefert und gegebenenfalls Anpassungen am Preissystem vornimmt. Nach intensivem Austausch einigten sich die beiden Parteien im August 2012 mit einem öffentlich-rechtlichen Vertrag auf die Beendigung des Verfahrens. Demnach wird der Zuglängenfaktor zum 1. Januar 2013 durch einen Verkehrsleistungsfaktor (VLF), der Nah- und Fernverkehr abgrenzt, ersetzt. Die Höhe des VLF orientiert sich zunächst an den bisherigen Belastungen für Nah- und Fernverkehr. Ab dem 1. Januar 2015 soll er die Kosten der spezifischen Verkehrsleistung oder die Markttragfähigkeit abbilden. Der Vertrag beendet außerdem auch das Verfahren zur Stationspreisliste 2010, ohne dass deren Rechtmäßigkeit abschließend rechtlich bewertet wurde.

VERFAHREN ZUR ÜBERLEITUNG ÖFFENTLICHER GELDER

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) bestätigte Ende 2011 die Rechtmäßigkeit eines Auskunftsbescheids des EBA aus dem Jahr 2008. Dieser enthielt Fragen zur Verwendung von öffentlichen Mitteln im DB-Konzern. Das Verfahren der Aufsichtsbehörde wurde daraufhin fortgesetzt. Die DB Netz AG lieferte die im Bescheid verlangten Nachweise. Im Juni 2012 versendete das EBA Auskunftersuchen mit weiteren Nachfragen sowohl an die DB Netz AG als auch an die DB Station&Service AG. Die Schreiben wurden fristgerecht im August 2012 beantwortet. Hintergrund des Verfahrens ist die Überprüfung, ob die gesetzlichen Entflechtungsvorschriften eingehalten wurden.

Regulatorische Themen in Europa

STOPP VON AUSSCHREIBUNGEN IN GROSSBRITANNIEN

Im Oktober 2012 stoppte das britische Verkehrsministerium (Department for Transport; DfT) wegen der fehlerhaften Ausschreibung des »West Coast Main Line«-Franchise alle laufenden Wettbewerbsverfahren zur Lizenzvergabe für den Schienenverkehr. Das britische Verkehrsministerium gab daraufhin zwei unabhängige Untersuchungen in Auftrag. Die Laidlaw-Unter-

(1) > www.db.de/wettbewerbsbericht

suchung empfiehlt, für die Vergabeverfahren einfachere und klarere Strukturen einzuführen sowie einen für die Schienenpolitik und Vergabeverfahren verantwortlichen Generaldirektor einzusetzen. Die Brown-Untersuchung empfiehlt, das Lizenzvergabeprogramm so bald wie möglich wieder zu starten, da die bisherigen Franchises erfolgreich waren, und die Bedingungen für jedes Verfahren an die jeweiligen Umstände sowie an das Vergabevolumen anzupassen.

Das britische Verkehrsministerium plant, unter Berücksichtigung der Empfehlungen im Frühjahr 2013 ein Programm für zukünftige Lizenzvergabeverfahren zu veröffentlichen. Ende Januar 2013 hat es seine Pläne für die drei im Oktober 2012 abgebrochenen Ausschreibungen bekannt gegeben. Während die Wettbewerbsverfahren für die Franchises »Essex Thameside« und »Thameslink, Southern and Great Northern« mit den bereits präqualifizierten Bietern noch 2013 fortgesetzt werden sollen, wird das Verfahren für das Franchise »Great Western«, an dem sich auch DB Arriva beteiligt hat, beendet. Hier soll der Vertrag mit dem bestehenden Anbieter zunächst bis Oktober 2013 und dann noch einmal um zwei Jahre verlängert werden. Über das weitere Vorgehen soll dann im Herbst 2013 entschieden werden.

WEITERENTWICKLUNG DES SCHIENENVERKEHRS IN GROSSBRITANNIEN

Mit dem Anfang März 2012 veröffentlichten »Government Command Paper – Reforming our Railways: Putting Customer First« legte die britische Regierung – auch auf Basis der Ergebnisse des McNulty-Gutachtens – ihre Strategie für den Schienenverkehr in England und Wales dar. Der DB-Konzern beteiligt sich an diesem Entwicklungsprozess im Rahmen der im Mai 2011 gegründeten *Rail Delivery Group (1)* mit je einem Vertreter von DB Arriva und DB Schenker Rail.

REFORM DES BUSMARKTS IN GROSSBRITANNIEN

Das britische Verkehrsministerium stellte Ende März 2012 Reformen für die Verbesserung der Förderungsleistungen im Busverkehr sowie der Regulierung vor. Mit den Reformen reagiert das Ministerium auf die Veröffentlichung des Abschlussberichts der Untersuchung zum regionalen Busverkehr in Großbritannien durch die von der britischen Regierung beauftragte Wettbewerbskommission (Competition Commission; CC) im Dezember 2011. Die Reformen werden in der Veröffentlichung »Green Light for Better Buses« erläutert.

WEITERENTWICKLUNG DES RELEVANTEN ORDNUNGSPOLITISCHEN RECHTSRAHMENS

Liberalisierung des Fernbusverkehrs in Deutschland

Das Gesetzgebungsverfahren zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wurde Ende 2012 abgeschlossen. Im Zuge dessen wurde der Fernbusmarkt am 1. Januar 2013 liberalisiert. Damit werden Fernbusverkehre unabhängig von der bereits bestehenden Verkehrsbedienung zugelassen, wenn der Haltestellenabstand über 50 km liegt und zwischen zwei Haltestellen kein Schienenpersonennahverkehrsangebot mit einer Beförderungsdauer von unter einer Stunde existiert. Die Betriebspflicht der einzelnen Linien beträgt drei Monate, wobei der Fahrplan und die Tarife nach Anzeige bei der Genehmigungsbehörde angepasst werden können.

Der DB-Konzern hat sich auf den zunehmenden Wettbewerb vorbereitet und wird die weiteren Entwicklungen beobachten, um seine Geschäftsaktivitäten flexibel daran auszurichten.

Entwurf eines Eisenbahnregulierungsgesetzes

Ende November 2012 verabschiedete der Bundesrat seine Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich. Die Länder fordern demnach noch zahlreiche weitreichendere Verschärfungen (unter anderem Beendigung der Ergebnisabführungsverträge). Anfang 2013 wird die Bundesregierung ihre Gegenäußerung zu dieser Stellungnahme abgeben, bevor der Gesetzentwurf dem Bundestag zugeleitet wird.

Der Gesetzentwurf sieht unter anderem die Einführung einer Anreizregulierung für die Trassen- und Stationsentgelte und eine Verschärfung der Regulierung von Serviceeinrichtungen vor. Für den Vertrieb von Fahrkarten und Bahnstrom ist die Einführung einer spezifischen Missbrauchsaufsicht geplant. Auch eine Ausweitung der Regulierung auf Rangierdienstleistungen in Serviceeinrichtungen ist vorgesehen. Nicht zuletzt soll die BNetzA durch eine Ausdehnung ihrer Kompetenzen und Befugnisse weiter gestärkt werden.

Aus Sicht des DB-Konzerns sind zahlreiche Vorschläge des Entwurfs zu weitgehend. So ist die geplante Ausdehnung der Regulierung auf wettbewerbliche Bereiche wie den Vertrieb von Fahrkarten, Bahnstrom und Rangierleistungen ebenso kritisch zu hinterfragen wie eine Anreizregulierung der Infrastrukturentgelte, die die besonderen Finanzierungsvoraussetzungen des Eisenbahnsektors nicht ausreichend berücksichtigt.

(1) > www.raildeliverygroup.org

Neufassung des ersten Eisenbahnpakets

Mit der Veröffentlichung der europäischen Regulierungsnovelle (Recast) im EU-Amtsblatt am 15. Dezember 2012 wurde die Überarbeitung des ersten Eisenbahnpakets abgeschlossen. Bis zum 15. Juni 2015 müssen die Mitgliedsstaaten die Richtlinie in nationales Recht umsetzen.

Aus Sicht des DB-Konzerns sind die Neuregelungen des Recast positiv zu bewerten. Zum einen trägt die Richtlinie zur Schaffung einheitlicher europäischer Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr bei, zum anderen enthält sie neben Klarstellungen und Schärfungen des Regulierungsrahmens eine deutliche Weiterentwicklung der Rolle der Bahnregulierungsbehörden in Europa. Sobald die Mitgliedsstaaten die neuen Regeln umgesetzt haben, werden die Kompetenzen der Bahnregulierer weitgehend den Befugnissen entsprechen, mit denen die BNetzA in Deutschland bereits heute schon ausgestattet ist.

Erarbeitung des vierten Eisenbahnpakets

Die EU-Kommission verfolgt im Rahmen des *vierten Eisenbahnpakets (1)* eine neue europäische Gesetzesinitiative mit folgenden Zielen:

- > Eine vollständige Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs. Die bestehenden »großen« Asymmetrien in der Öffnung der europäischen Schienenverkehrsmärkte sollen behoben werden. In Deutschland ist der Schienenverkehrsmarkt im Gegensatz zu zahlreichen anderen EU-Mitgliedsstaaten bereits seit Jahren geöffnet und ausländische Eisenbahnen nehmen erfolgreich am Wettbewerb teil.
- > Änderung des Rechtsrahmens für die Organisationsstruktur von Bahnunternehmen in Europa. Angestrebt wird eine weitere Trennung der Infrastruktur innerhalb eines Konzernverbunds. Dafür existiert jedoch keine Notwendigkeit. Die Bundesregierung steht den Plänen daher ablehnend gegenüber. Auch andere EU-Mitgliedsstaaten üben Kritik an den Plänen. Eine Durchsetzung des Trennungsmodells in Europa führt gemäß aktuellen wissenschaftlichen Studien zu erheblichen Effizienzverlusten und jährlichen Mehrkosten in Milliardenhöhe. Mitgliedsstaaten, die schon ein getrenntes Bahnorganisationsmodell implementiert haben, berichten über massive Kostensteigerungen.
- > Eine Verbesserung der technischen Interoperabilität des Bahnverkehrs in Europa. Die Zulassungsverfahren in Europa sollen schneller und berechenbarer werden. Der Abbau technischer Marktzugangshemmnisse ist ein wichtiger Schritt zur Herstellung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarkts.

Weiterentwicklung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes

Bereits im Jahr 2010 hat die EU-Kommission eine grundlegende Neuausrichtung ihrer bisherigen Politik zur Entwicklung eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) eingeleitet. Die am 19. Oktober 2011 hierzu vorgelegten Verordnungsvorschläge für neue Leitlinien zum Aufbau des Transeuropäischen Netzes sowie ein Vorschlag für die Einrichtung einer Fazilität zur Finanzierung von Projekten im Bereich der Verkehrs-, Energie- und digitalen Netze befinden sich noch in der Prüfung. Das Gesetzgebungsverfahren wird voraussichtlich im Jahr 2013 abgeschlossen.

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Personenverkehr

DEUTSCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Personenverkehrsmarkt in Deutschland – in % auf Basis der Verkehrsleistung	WACHSTUMSRATE		MARKTANTEIL	
	2012	2011	2012	2011
Motorisierter Individualverkehr	-1,5	+1,6	83,7	84,1
Schienenpersonenverkehr	+3,9	+1,1	8,2	7,8
DB-Konzern	+3,6	+0,5	7,5	7,1
Konzernexterne Bahnen	+7,0	+8,9	0,7	0,7
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	-1,5	-0,5	7,1	7,1
DB-Konzern	-3,9	-3,4	0,8	0,8
Luftverkehr (innerdeutsch)	-3,0	-0,4	1,0	1,0
Gesamtmarkt	-1,1	+1,4	100,0	100,0

Die Daten für die Jahre 2011 und 2012 entsprechen den per 07.02.2013 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

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.

Der den Personenverkehrsmarkt dominierende motorisierte Individualverkehr (MIV) konnte im Berichtsjahr nicht an die starke Entwicklung aus dem Vorjahr anknüpfen. Die Verkehrsleistung nahm um gut 1,5 % ab. Dies ist sowohl auf einen statistischen Basiseffekt nach dem milden Vorjahreswinter als auch auf die mit real 3,7 % erneut gestiegenen Kraftstoffpreise zurückzuführen. Der Marktanteil des MIV ging zum ersten Mal seit vier Jahren zurück.

Der Schienenpersonenverkehr entwickelte sich 2012 nach dem moderaten Vorjahresanstieg um gut 1% deutlich dynamischer. Während alle anderen Verkehrsträger einen Rückgang verzeichneten, erhöhte sich die Verkehrsleistung auf der Schiene nach konzerninternen Berechnungen um 3,9%. Gestützt wurde der Anstieg durch positive Konjunkturreffekte aus einem stabilen Arbeitsmarkt, leicht gestiegenen Realeinkommen sowie den weiter gestiegenen Kraftstoffpreisen. Darüber hinaus kam es im Berichtsjahr zu positiven Einmaleffekten wie zum Beispiel dem Wegfall von Großbaumaßnahmen im Schienennetz oder den Streiks im Luftverkehr. Der Marktanteil der Schiene erreichte mit 8,2% den höchsten Wert seit dem Beginn der Bahnreform im Jahr 1994.

Die Verkehrsleistung der Gesellschaften des DB-Konzerns lag im Berichtsjahr deutlich über Vorjahresniveau. Während das Geschäftsfeld DB Bahn Regio ein Nachfrageplus von 2,5% verzeichnete, stieg die Leistung bei DB Bahn Fernverkehr sogar um 5% an. Die konzernexternen Bahnen setzten ihre positive Entwicklung aus dem Vorjahr mit weiteren Leistungsgewinnen fort. Nach konzerninternen Berechnungen stieg die Verkehrsleistung der konzernexternen Bahnen im Berichtsjahr um rund 7% an.

Der Nachfragerückgang im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) setzte sich 2012 fort. Dämpfend wirkte weiterhin die demografische Entwicklung mit zurückgehenden Schüler- und Auszubildendenzahlen. Zwar blieb der Marktanteil des ÖSPV unverändert gegenüber dem Vorjahr, die Verkehrsleistung reduzierte sich nach konzerninternen Berechnungen jedoch um rund 1,5%.

Im innerdeutschen Luftverkehr bewegte sich die Nachfrage bereits zum Jahresbeginn 2012 unter Vorjahresniveau. Der zunehmende Kostendruck aufgrund steigender Kerosinpreise, der 2011 eingeführten Luftverkehrsabgabe und der Emissionszertifikate führte teilweise zur Ausdünnung des Angebots und schwächte die Nachfrage. Darüber hinaus wurde die Entwicklung auch durch Sonderereignisse wie die Streiks im Februar, August und September gedämpft. Im Gesamtjahr 2012 sank die Verkehrsleistung um etwa 3%. Der Marktanteil blieb jedoch aufgrund des im intermodalen Vergleich geringen Volumens gegenüber dem Vorjahr stabil.

EUROPÄISCHER PERSONENVERKEHRSMARKT

Die Staatsschuldenkrise hat die ohnehin angespannte finanzielle Situation der öffentlichen Haushalte im Jahr 2012 weiter belastet. In vielen europäischen Ländern wirkten sich die

Arbeitsmarktsituation und die Einkommensentwicklung negativ auf die Entwicklung im Personenverkehr aus. Insbesondere erhöhte sich der Druck auf die Bestellerorganisationen, Kosteneinsparungen zu realisieren. Dies trieb die Liberalisierung in vielen Ländern weiter voran. In Tschechien fand beispielsweise eine erste Ausschreibung im Schienenpersonenfernverkehr statt. Die spanische sowie die italienische Regierung beschleunigten die Öffnung ihrer Personenverkehrsmärkte mit neuen Gesetzen und kündigten weitere Gesetzesinitiativen an.

Die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr ist in den meisten europäischen Ländern, mit wenigen Ausnahmen wie Deutschland, Tschechien und Finnland, zurückgegangen. Insgesamt verringerte sich die Verkehrsleistung auf dem europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkt 2012, basierend auf ersten unternehmensbezogenen Angaben des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC), nach eigenen konzerninternen Berechnungen um rund 1%. Dabei ist zu berücksichtigen, dass noch nicht von allen Bahnen Daten verfügbar sind. Nach bisherigen Erkenntnissen verzeichneten die französische SNCF, die spanische Renfe, die dänische DSB, die italienische FS, die polnische PKP, die bulgarische DBZ, die rumänische CFR Calatori und die slowenische SZ Rückgänge. In den für die Aktivitäten des DB-Konzerns wichtigsten Ländern stellte sich die Marktentwicklung im Berichtsjahr wie folgt dar:

Großbritannien

Trotz einer rückläufigen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung kam es 2012 – im Vergleich zu 2011 – kaum zu konjunkturbedingten Beeinträchtigungen für den Personenverkehr in Großbritannien. Bei gestiegenen Erwerbstätigenzahlen verbesserte sich sowohl die Arbeitsmarktsituation als auch die Entwicklung der Realeinkommen und des Privatkonsums. Auch von den Olympischen Spielen gingen positive Impulse für die Verkehrsnachfrage aus. Insgesamt sollte die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr deutlich über dem Vorjahresniveau liegen.

Im Oktober 2012 hat das britische Verkehrsministerium alle laufenden **Vergabeverfahren für Franchises im Schienenbereich gestoppt (1)**.

Die Rahmenbedingungen im britischen Busmarkt waren im Jahr 2012 weiterhin schwierig. Die lokalen Behörden reduzierten die Mittel zur Finanzierung von Busverkehren und die Zuschüsse zur Kompensation von Treibstoffsteuern.

(1) > Seite 26f.

Niederlande

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung der Niederlande war im Berichtsjahr rückläufig. Sowohl der Privatkonsum als auch die Realeinkommen sanken erneut. Entsprechend wirkte sich dies dämpfend auf die Verkehrsnachfrage aus. Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr blieb signifikant unter dem Vorjahresniveau. Positiv entwickelte sich hingegen die Kooperation des DB-Konzerns im grenzüberschreitenden Fernverkehr mit den Niederländischen Staatsbahnen (NS).

Die NS dominierte auch 2012 den Schienenpersonenverkehrsmarkt. Bis zum Jahr 2015 ist der NS per Gesetz das Bedienungsmonopol auf den am stärksten frequentierten Hauptstrecken, dem »Hoofdrailnet«, zugesichert. Im Nahverkehr baute Keolis durch die Übernahme von Syntus seine Marktposition aus.

DB Arriva ist in den Niederlanden im Schienenpersonen- und im Busverkehr aktiv. Im Berichtsjahr hat DB Arriva die Betriebsaufnahme von Schienenpersonenverkehren in den Regionen Overijssel/Drenthe und Gelderland abgeschlossen. Zudem hat DB Arriva zwei Ausschreibungen im Busbereich gewonnen und dadurch die Marktposition gefestigt.

Dänemark

In Dänemark entwickelte sich das konjunkturelle Umfeld für den Personenverkehr auch 2012 schwach. Rückläufige Erwerbstätigenzahlen und nur schwach gestiegene Realeinkommen dürften die Verkehrsnachfrage nicht stimuliert haben. Im öffentlichen Nahverkehr (Bus und Schiene) ist ein Trend zur Veränderung bei den Vergabeverfahren zu erkennen. Getrieben durch die Knappheit der verfügbaren Mittel und den Wunsch nach steigender Leistungsqualität, werden den Betreibern in Verkehrsverträgen größere unternehmerische Spielräume zugestanden. Bei den Betreibern herrscht ein hoher Kostendruck vor, da Zuschüsse aus Verkehrsverträgen direkt an die gesamtwirtschaftliche Entwicklung gekoppelt sind.

Im Schienenpersonenverkehrsmarkt gab es im Berichtsjahr keine Ausschreibungen. Aufgrund der schwachen konjunkturellen Rahmenbedingungen und der damit verbundenen Unsicherheiten über die zukünftig verfügbaren Mittel bleibt unklar, wann die nächsten Ausschreibungen durchgeführt werden.

Im Bereich der grenzüberschreitenden Fernverkehre bietet der DB-Konzern in Kooperation mit den DSB Verbindungen zwischen Berlin/Hamburg und Kopenhagen/Aarhus an. DB Arriva ist sowohl im Schienenpersonen- als auch im Busverkehrsmarkt als einer der führenden Anbieter in Dänemark tätig. Im Berichtsjahr konnte DB Arriva den Verkehrsvertrag der Vestbanen in Westjütland um sechs Jahre verlängern.

Schweden

In Schweden verlief die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2012 zwar positiv, die Wachstumsdynamik schwächte sich aber deutlich ab. Erwerbstätigenzahlen, Realeinkommen und der Konsum der privaten Haushalte konnten weiter zulegen, gaben aber nur schwache Impulse für die Verkehrsnachfrage, sodass die Leistung im Schienenpersonenverkehr das Vorjahresniveau kaum übertraf.

Zum 1. Mai 2012 hat sich das Tochterunternehmen der DSB, die DSB Väst, aus dem schwedischen Verkehr zurückgezogen. DB Arriva ist sowohl im schwedischen Schienenpersonen- als auch im Busverkehrsmarkt aktiv. Mit der Betriebsaufnahme für das im Vorjahr gewonnene Nahverkehrsprojekt »E20« in Stockholm hat DB Arriva ihre Aktivitäten in Schweden deutlich ausgebaut.

Italien

In Italien verschlechterten sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen im Jahr 2012 deutlich: Die Arbeitslosenquote stieg weiter an, Realeinkommen und Privatkonsum entwickelten sich rückläufig. Vor diesem Hintergrund verminderte sich auch die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr. Nach Angaben des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) lag die Verkehrsleistung der FS im Berichtsjahr deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.

Die Öffnung des Schienenpersonenfernverkehrs wurde 2012 wesentlich vorangetrieben. Durch den Markteintritt von Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) ist seit April 2012 der erste private Anbieter im italienischen Hochgeschwindigkeitsverkehr aktiv. Darüber hinaus entwickelte sich die Kooperation des DB-Konzerns mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) auf der Relation von München über Innsbruck und Bozen nach Verona, Bologna und Venedig im Jahr 2012 positiv.

Auch die Marktentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs war gekennzeichnet durch die Auswirkungen der Schuldenkrise. Die Durchführung bereits geplanter Ausschreibungen stagniert, da die Verfügbarkeit von finanziellen Mitteln unklar ist. Zudem stieg der Druck, Verkehre durch den Verkauf kommunaler Personentransportunternehmen effizienter zu gestalten und mit höheren Qualitätsstandards anzubieten. Im Juni 2012 wurde der multimodale Stadtverkehr der Stadt Florenz (ATAF) von einem Konsortium erworben, an dem die Busgesellschaft Busitalia der FS maßgeblich beteiligt ist. DB Arriva konnte im Berichtsjahr weiterhin die Position als eines der führenden Busunternehmen im italienischen Regionalverkehr, insbesondere in Norditalien, behaupten.

Güterverkehr

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Güterverkehrsmarkt in Deutschland – in % auf Basis der Verkehrsleistung	WACHSTUMSRATE		MARKTANTEIL	
	2012	2011	2012	2011
Schienengüterverkehr	-3,0	+5,6	17,2	17,4
DB-Konzern	-6,3	+4,3	12,3	12,9
Konzernexterne Bahnen	+6,0	+9,6	4,9	4,5
Straßengüterverkehr	-2,5	+5,6	71,3	71,8
Binnenschiff	+5,0	-11,6	9,0	8,4
Rohrfernleitungen	+3,7	-3,9	2,5	2,4
Gesamtmarkt	-1,8	+3,7	100,0	100,0

Die Daten für das Jahr 2011 und 2012 entsprechen den per 07.02.2013 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Bereits im Schlussquartal 2011 zeichnete sich eine schwache Entwicklung des deutschen Güterverkehrsmarkts ab. Diese setzte sich über den Jahreswechsel 2011/2012 fort und führte im Berichtsjahr zu einer um knapp 2% rückläufigen Nachfrage. Die Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger verlief bei einer insgesamt schwachen Konjunktur und in einem von steigenden Kosten sowie einer hohen Wettbewerbsintensität geprägten Marktumfeld sehr heterogen. Diese Entwicklung geht auf differenziert wirkende Konjunkturreffekte infolge der unterschiedlichen Güterstruktur und auf im Verkehrsträgervergleich gegenläufig wirkende Basiseffekte aus dem Vorjahr zurück. Die Binnenschifffahrt profitierte 2012 infolge der im Vorjahr vor allem witterungsbedingt schwachen Entwicklung von positiven Basiseffekten und konnte ihre Verkehrsleistung wieder deutlich steigern. Demgegenüber verzeichneten der dominierende Straßen- und der Schienengüterverkehr nach der überdurchschnittlich starken Entwicklung im Vorjahr einen Rückgang der Verkehrsleistung. Beide Segmente verloren ihre Marktanteils-gewinne, die 2011 durch den Einbruch der Binnenschifffahrt verzeichnet werden konnten, teilweise oder sogar ganz.

Die Leistung des Schienengüterverkehrs stagnierte infolge der Konjunkturabkühlung bereits seit dem letzten Jahresdrittel 2011. Bis zum dritten Quartal 2012 verschlechterte sich die Situation weiter. Erst zum Jahresende 2012 stabilisierte sich die Entwicklung aufgrund des positiven Basiseffekts durch das schwache Vorjahresquartal 2011 auf einem niedrigen Niveau. Während aus dem Außenhandel noch leicht positive Impulse kamen, fielen die Konjunkturreffekte insgesamt infolge der Investitionszurückhaltung und branchenübergreifender Produktionsrückgänge negativ aus. Dies galt insbesondere mit

Blick auf die für den Schienengüterverkehr sehr bedeutende Montanindustrie. So drückten vor allem die starken Transportrückgänge bei Erzen, Metallen/Metallerzeugnissen und Sekundärrohstoffen auf das Gesamtergebnis. Auch der Kombinierte Verkehr, der sich in den vergangenen Jahren oftmals als Wachstumsträger gezeigt hatte, verlor 2012 an Verkehrsleistung. Dämpfend wirkten neben den Konjunkturreinflüssen auch die zum Teil massiven Störungen durch Bautätigkeiten und Naturereignisse im alpenquerenden Verkehr. Insgesamt sank die Verkehrsleistung der Güterbahnen 2012 um rund 3%. Der Marktanteil ging dadurch auf 17,2% zurück.

Nach der dynamischen Erholung im Jahr 2010 (+11,2%) und einem kräftigen Anstieg im Vorjahr (+4,3%) ging die Verkehrsleistung der Gesellschaften des DB-Konzerns im Berichtsjahr deutlich um 6,3% zurück. Der Marktanteil ging auf 71,5% (intramodal) beziehungsweise 12,3% (intermodal) zurück.

Die konzernexternen Bahnen konnten ihre seit mehr als zehn Jahren anhaltende überdurchschnittliche Entwicklung fortsetzen. Sie verzeichneten nach einem Plus von 9,6% im Vorjahr 2012 einen Leistungsanstieg um 6%. Gestützt wurde das Wachstum durch eine kräftige Zunahme der mit einem Anteil von knapp 45% an der Gesamtleistung weiter dominierenden Containerverkehre. Neben den leicht positiven Impulsen aus dem Außenhandel trugen hierzu Mehrverkehre aus Verkehrsverlagerungen bei. Letztere unterstützten zum Teil auch die deutlichen Steigerungen bei den Transporten von Pkw, Baustoffen und chemischen Produkten. Der intramodale Marktanteil konnte dementsprechend 2012 um knapp 2,5 Prozentpunkte auf 28,5% ausgebaut werden.

Nach einer starken, wenn auch im Jahresverlauf nachlassenden Dynamik im Vorjahr schwächte sich die Entwicklung im Straßengüterverkehr (deutsche und ausländische Lkw – inklusive Kabotageverkehren in Deutschland) 2012 ab. In einem von schwachen Konjunkturimpulsen, zunehmendem Kostendruck (unter anderem durch Steigerungen der Diesel- und Mautkosten) sowie einer hohen Wettbewerbsintensität geprägten Umfeld blieb die Verkehrsleistung fast ganzjährig unter dem Vorjahresniveau. Die saisonübliche Herbstspitze fiel wie schon im Vorjahr moderat aus. Im Gesamtjahr 2012 ging die Verkehrsleistung um etwa 2,5% zurück. Der Marktanteil der Straße sank auf 71,3%.

Mit Blick auf die Herkunftsländer der Lastkraftwagen (Lkw) zeigten sich 2012 erneut deutliche Unterschiede. Während die deutschen Lkw nach einem Vorjahresanstieg um gut 4% 2012 einen Rückgang um über 4,5% verzeichneten, konnten die im grenzüberschreitenden Verkehr dominierenden im Ausland

zugelassenen Fahrzeuge im Jahr 2012 noch ein Leistungsplus von etwa 1,5% erzielen. Unter den EU-Ländern waren es dabei gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr mit Ausnahme von Malta und Zypern nur die Lkw aus den mittel- und osteuropäischen Ländern, allen voran aus Rumänien und Bulgarien, die zu diesem Wachstum beitrugen. Unter den westeuropäischen Marktakteuren verzeichneten unter anderem Fahrzeuge aus Skandinavien, Italien, Belgien und Luxemburg zweistellige Rückgänge. Auch die Fahrleistung der Lkw aus den Niederlanden, die nach Polen die zweitstärkste Nation darstellten, blieb um gut 6% unter dem Vorjahresniveau.

Die Binnenschifffahrt steigerte ihre Verkehrsleistung 2012 um etwa 5,0%. Zurückzuführen ist dieses Wachstum jedoch ausschließlich auf einen positiven Basiseffekt nach dem Leistungseinbruch im Vorjahr um 11,6% infolge der unfallbedingten Rheinsperrung zu Jahresbeginn und der nahezu ganzjährig aufgetretenen Belastungen durch Hoch- beziehungsweise Niedrigwasser. Fehlende Konjunkturimpulse bremsten die Erholung im Jahr 2012. Nachdem der Marktanteil 2011 durch den Leistungseinbruch auf einen Tiefstwert von 8,4% gesunken war, konnte die Binnenschifffahrt 2012 wieder einen Anstieg auf 9,0% verzeichnen. Damit blieb sie aber deutlich unter dem hohen Wert aus dem Jahr 2010 von knapp 10%.

EUROPÄISCHER SCHIENENGÜTERVERKEHR

Im Jahr 2012 sank die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 27, Schweiz und Norwegen) – nach zwei Jahren mit Wachstumsraten von über 7% – um mehr als 5%. Diese Entwicklung zeichnete sich bereits seit dem zweiten Halbjahr 2011 ab. Der Rückgang der Verkehrsleistung ist hauptsächlich eine Folge der konjunkturellen Abkühlung und deren Auswirkungen auf die für den Schienengüterverkehr wichtigen Branchen wie die Montan-, Automobil-, Chemie- und Bauindustrie. Geprägt von dem negativen Marktumfeld, sank die Verkehrsleistung im europäischen Netzwerk von DB Schenker Rail ebenfalls um mehr als 5%. Die rückläufige Marktentwicklung vollzog sich nahezu in allen Ländern. Überdurchschnittlich betroffen waren unter anderem Polen, Schweden, Spanien, Rumänien und Bulgarien. Auch in Deutschland, dem größten europäischen Markt, konnte das Vorjahresniveau nicht erreicht werden, die Entwicklung war aber im europäischen Vergleich überdurchschnittlich. In den für die Aktivitäten des DB-Konzerns wichtigsten Ländern stellte sich die Entwicklung wie folgt dar:

Großbritannien

Nach dem zweistelligen Vorjahresanstieg konnte der britische Markt 2012 das Vorjahresniveau halten. Weiterhin positiv entwickelten sich die Kohleverkehre. Nach den Rückgängen in den Jahren 2009 und 2010 setzte 2011 ein deutlicher Aufwärtstrend ein. Mittlerweile haben die Kohleverkehre wieder annähernd das hohe Niveau von 2008 erreicht. Bei der Tochtergesellschaft des DB-Konzerns DB Schenker Rail UK – Marktführer in Großbritannien – ging die Verkehrsleistung leicht zurück.

Polen

Die Transportleistung auf dem Schienengüterverkehrsmarkt in Polen schwächte sich nach zwei Jahren mit zweistelligen Wachstumsraten stark ab. 2012 ging die Leistung um rund 11% zurück. Wesentliche Ursache hierfür waren hohe Lagerbestände bei der Steinkohle und die rückläufigen internationalen Verkehre. Da Steinkohleverkehre sowohl bei der polnischen Staatsbahn PKP Cargo als auch bei DB Schenker Rail Polska einen hohen Anteil des Geschäfts ausmachen, verzeichneten beide einen überdurchschnittlichen Rückgang und verloren Marktanteile. Dominiert wird der Schienengüterverkehrsmarkt nach wie vor von der PKP Cargo, deren Marktanteil jedoch 2012 um knapp 2 Prozentpunkte auf rund 67% zurückging.

Frankreich

Der drittgrößte europäische Schienengüterverkehrsmarkt, Frankreich, hat 2012 nach konzerninternen Berechnungen rund 6% an Volumen eingebüßt. Ursächlich für diesen Rückgang waren geringere Transportvolumina, insbesondere in der Stahl- und der Automobilindustrie sowie im intermodalen Verkehr. Bedingt durch die schwache Entwicklung der Industrieproduktion und des Außenhandels, gab es kaum Konjunkturimpulse. Der Anteil der Schiene am Modal Split blieb konstant bei 9%, liegt damit jedoch deutlich unter dem europäischen Durchschnitt.

Während die französische Staatsbahn Fret SNCF 2012 deutliche Leistungsrückgänge hinnehmen musste, konnten die Wettbewerber trotz der weiterhin bestehenden operativen und informativen Barrieren hinsichtlich des Marktzugangs ihre Verkehrsleistung steigern und somit ihren Marktanteil auf rund 30% erhöhen. Auch die Tochtergesellschaft des DB-Konzerns Euro Cargo Rail steigerte ihre Verkehrsleistung durch neue Kundenkontrakte und konnte ihren Marktanteil entsprechend ausbauen.

Spanien

Verzeichnete der Schienengüterverkehr in Spanien 2011 noch einen Zuwachs in der Verkehrsleistung von 7%, musste er 2012 in einem schwachen gesamtwirtschaftlichen Umfeld nach konzerninternen Berechnungen einen kräftigen Rückgang von rund 8% hinnehmen. Der Modal Split der Schiene lag mit 3 bis 4% weiterhin deutlich unter dem europäischen Durchschnitt.

Mit einem Anteil von über 90% ist die staatliche Renfe Mercancías Marktführer auf dem spanischen Markt. Die Tochtergesellschaft des DB-Konzerns Transfesa erbringt überwiegend Speditionsleistungen, wobei der Fokus auf der Automobilindustrie liegt. Im Jahr 2012 hat sie ihre Verkehrsleistung mehr als verdoppelt und gewinnt mehr an Bedeutung für den spanischen Schienengüterverkehrsmarkt.

Rumänien

Der Schienengüterverkehrsmarkt in Rumänien verzeichnete 2012 nach konzerninternen Berechnungen einen Rückgang der Verkehrsleistung von rund 9%. Ursachen dafür waren bei einer stagnierenden Gesamtwirtschaft vor allem die schwache Entwicklung des Außenhandels und der Produktion im verarbeitenden Gewerbe. Im intermodalen Vergleich konnte die Schiene ihre Marktposition nicht halten und verlor zugunsten des Lkw weitere Marktanteile.

Der rumänische Schienengüterverkehrsmarkt wird dominiert von der Staatsbahn CFR Marfa mit einem Marktanteil von knapp 45%. Die größte private Güterbahn ist die Grup Feroviar Română (GFR), die ihren Marktanteil auf über 30% ausbauen konnte. Die DB Schenker Rail Romania steigerte ihre Verkehrsleistung um rund 10% und ihren Marktanteil auf über 5%.

Bulgarien

Bei einem nur leichten Anstieg des BIP lag die Marktentwicklung in Bulgarien 2012 unter dem Durchschnitt der anderen osteuropäischen Länder. Die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs ging nach konzerninternen Berechnungen deutlich um über 11% zurück. Mit einem Marktanteil von gut 72%, jedoch mit einem überdurchschnittlichen Leistungsrückgang, dominiert die Bulgarische Staatsbahn (BDZ) den bulgarischen Schienengüterverkehrsmarkt. Der größte private Anbieter ist die Bulgarian Railway Company (BRC). Ihr Marktanteil beläuft sich auf etwa 20%. Mehrheitlicher Eigentümer der BRC ist die rumänische Güterbahn GFR. DB Schenker Rail Bulgaria steigerte ihre Verkehrsleistung seit dem Markteintritt 2010 deutlich. Sie baute ihren Marktanteil 2012 auf über 10% aus.

EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Die Marktsituation im europäischen Landverkehr war 2012 überwiegend angespannt. Nach einem schwachen Jahresstart zog die Nachfrage im Frühjahr kurzfristig an, verlor dann aber wieder deutlich an Schwung. Auch in der zweiten Jahreshälfte blieb die Nachfrage vergleichsweise schwach.

Vor diesem Hintergrund waren Kapazitätsengpässe im Transportmarkt eher eine auf einzelne Handelswege oder Regionen beschränkte Ausnahme. Dennoch stiegen die Transportpreise im Jahresverlauf leicht an, was insbesondere auf die erhöhten Transportkosten infolge stark anziehender Dieselpreise zurückzuführen ist. Viele Frachtführer und Speditionen versuchten den zunehmenden Kostendruck unter anderem durch energiebezogene Preisgleitklauseln an ihre Kunden weiterzugeben. Auf der Nachfrageseite führte dies jedoch zu einer Zunahme der Preissensibilität, was die notwendige Durchsetzung signifikanter Preiserhöhungen deutlich erschwerte. Darüber hinaus schränkte der anhaltend starke Wettbewerb den Spielraum für entsprechende Erhöhungen zusätzlich ein. Dementsprechend erhöhte sich das Preisniveau im europäischen Landverkehr im Jahr 2012 nur minimal.

Trotz der vergleichsweise schwachen Nachfrageentwicklung ist der europäische Landverkehrsmarkt 2012 auf Umsatzbasis noch leicht gewachsen. In diesem verhaltenen Marktumfeld konnte DB Schenker Logistics seinen Umsatz gegenüber dem Vorjahr steigern und somit seine Position als klarer Marktführer behaupten.

LUFTFRACHT

In der Luftfracht hat sich die leicht negative Marktentwicklung des Vorjahres 2012 fortgesetzt. Die Marktstatistiken der International Air Transport Association (IATA) verzeichneten insgesamt einen Volumenrückgang von 2,5%.

Dabei waren die Wachstumsraten vor allem in den großen Luftfrachtregionen negativ (Amerika -5%, Europa -3% und Asien -2%). Die Region Afrika und Mittlerer Osten vermeldete hingegen ein Wachstum von 4%. Der rückläufigen Nachfrageentwicklung steht eine Erhöhung der Transportkapazitäten um 1% gegenüber. Im Ergebnis führt dies zu einem anhaltend schwachen Auslastungsgrad und einem sehr niedrigen Rateniveau - trotz leichter Anstiege im asiatischen Raum durch eine herbstliche Hochsaison.

Die schwierigen Marktbedingungen führten 2012 bei DB Schenker Logistics zu einem Volumenrückgang in Höhe von 5 %, bedingt durch hohe Marktanteile in den besonders betroffenen Industrien beziehungsweise Relationen. Dennoch konnte DB Schenker Logistics seine Marktposition behaupten.

SEEFRACHT

Trotz der schwachen Umfeldbedingungen entwickelte sich die globale Seefracht 2012 positiv. Die Volumina legten um 3,5 % zu. Die Entwicklung verlief dabei jedoch unterschiedlich. Maßgeblich wurde dies von dem durch die Staatsschuldenkrise geprägten ökonomischen Umfeld beeinflusst. Wachstumstreiber waren die Route von Nordeuropa nach Asien (+ 5 %) sowie die transpazifischen Verkehre (+ 3 %). Einige wichtige Routen verzeichneten dagegen rückläufige Transportvolumina. So sanken die Transportmengen von Asien nach Europa um rund 4 % und von Nordamerika nach Nordeuropa um rund 3 %.

Der Seefrachtmarkt verfügte weiterhin über Überkapazitäten. Die 2012 von den Reedern neu eingebrachte Tonnage stieg um 7 %. Vor diesem Hintergrund war das Management von Überkapazitäten eine beherrschende Marktthematik. Trotz des dadurch erzeugten Preisdrucks gelang es den Reedereien mehrfach, die Frachtraten anzuheben. Das Niveau lag Ende 2012 deutlich über dem Tiefpunkt Ende 2011.

Mit einem Wachstum von 8 % gegenüber dem Vorjahr fiel die Volumenzunahme bei DB Schenker Logistics im Berichtsjahr erneut stärker aus als im Gesamtmarkt. DB Schenker Logistics konnte damit seinen Marktanteil steigern und seine Marktposition sichern.

KONTRAKTLOGISTIK

Der Markt für Kontraktlogistik/Supply Chain Management wies 2012 wie schon 2011 ein Plus von knapp 6 % auf. Neben steigenden Outsourcing-Raten ist dies auf die auf den globalen Märkten anhaltend positive Entwicklung der Kernindustrien der Kontraktlogistik (Automotive, Consumer, Electronics, Industrial, Healthcare) zurückzuführen, die sich jedoch im Jahresverlauf abschwächte.

Insgesamt waren aber bei Industrie und Handel weiter gute Kapazitätsauslastungen und Auftragslagen zu beobachten. Die Produktionsmengen in den Kernindustrien lagen über den Vorjahreswerten. In allen Schwellenländern und Regionen – vor allem in den Schwellenländern – konnte eine positive Entwicklung verzeichnet werden.

DB Schenker Logistics erzielte in diesem wettbewerbsintensiven Umfeld ein Umsatzwachstum von 18 % und konnte seinen Marktanteil damit weiter ausbauen.

Schieneinfrastruktur in Deutschland

Ausgewählte Kennzahlen – DB-Schieneinfrastruktur in Deutschland	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Eisenbahnverkehrsunternehmen	395	385	+10	+2,6
DB-Konzern	28	28	-	-
Konzernexterne Bahnen	367	357	+10	+2,8
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.037	1.051	-14	-1,3
DB-Konzern	807,1	830,9	-23,8	-2,9
Konzernexterne Bahnen	230,0	219,8	+10,2	+4,6
Anteil konzernexterner Bahnen in %	22,2	20,9	-	-
Stationshalte in Mio. Stopps	146,4	145,2	+1,2	+0,8
DB-Konzern	119,8	120,5	-0,7	-0,6
Konzernexterne Bahnen	26,6	24,7	+1,9	+7,7

Die Schieneinfrastruktur des DB-Konzerns in Deutschland wird infolge des seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugangs von einer großen Anzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genutzt. 2012 stieg die Zahl der konzernexternen EVU, wie schon im Vorjahr, erneut an. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Nachdem die Trassennachfrage 2011 um rund 2 % zugenommen hatte, sank sie im Berichtsjahr unter das Niveau des Vorjahres. Ursache hierfür war der rückläufige Schienengüterverkehr. Der Anteil konzernexterner Bahnen erhöhte sich jedoch auch im Jahr 2012 deutlich.

Die Zahl der Stationshalte ist im Vorjahresvergleich angestiegen. Insgesamt verzeichneten dabei die konzernexternen Bahnen, wie bereits in den Vorjahren, deutliche Zuwächse. Die Stationshalte der konzerninternen Bahnen wiesen währenddessen aufgrund von Ausschreibungsverlusten einen leichten Rückgang auf.

Von besonderer Bedeutung für die Bahnhöfe des DB-Konzerns ist die Entwicklung des Einzelhandels- und Gastronomieumsatzes beziehungsweise die Wettbewerbssituation der Waren- und Dienstleistungsangebote in den Stationen mit Angeboten im Gesamtmarkt des Einzelhandels. Dadurch werden sowohl die Vermietungsmöglichkeiten als auch die daraus erzielten Umsätze von der Ertragsituation der gewerblichen Mieter bestimmt. Die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland (ohne Kfz und Tankstellen) lagen im Jahr 2012 leicht unter dem Vorjahresniveau. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen entwickelten sich im Berichtsjahr positiv.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- > POSITIVE ERGEBNISENTWICKLUNG
- > RATING-EINSTUFUNGEN BESTÄTIGT
- > BILANZSTRUKTUR ANNÄHERND UNVERÄNDERT

UMSATZENTWICKLUNG

Die DB AG erzielte wie im Vorjahr keine Umsatzerlöse.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Gewinn- und Verlustrechnung – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Gesamtleistung	0	-2	+2	+100
Sonstige betriebliche Erträge	1.348	1.063	+285	+26,8
Materialaufwand	-77	-48	-29	+60,4
Personalaufwand	-224	-201	-23	+11,4
Abschreibungen	-13	-7	-6	+85,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-983	-781	-202	+25,9
Beteiligungsergebnis	1.430	1.267	+163	+12,9
Zinsergebnis	15	47	-32	-68,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	1.496	1.338	+158	+11,8
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-13	-112	+99	-88,4
Jahresüberschuss	1.483	1.226	+257	+21,0

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr unter anderem aufgrund höherer Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen gestiegen. Dies betrifft im Wesentlichen die Auflösung von Rückstellungen für ökologische Altlasten und die Rückstellung für Rückgabeverpflichtungen. Des Weiteren wirkten sich hier Erträge infolge des DB-konzerninternen Ausgleichs von Aufwendungen aus, die im Rahmen der Ausübung einer Kaufoption für rollendes Material aus einem Leasingvertrag entstanden sind.

Der Materialaufwand lag im Berichtsjahr – vor allem infolge gestiegener Aufwendungen für Instandhaltung von Immobilien – höher als im Vorjahr. Der Personalaufwand lag oberhalb des Werts aus dem Vorjahr. Hier machten sich Tarifierhöhungen und die höhere Mitarbeiterzahl bemerkbar.

Die Abschreibungen stiegen infolge von Investitionen in Mietereinbauten und Büroausstattung an. Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen. Dies resultierte aus Aufwendungen, die im Rahmen der Ausübung einer Kaufoption für rollendes Material aus einem Leasingvertrag entstanden sind, sowie aus gestiegenen Aufwendungen für Serviceleistungen und Schadenersatz.

Der Anstieg im Beteiligungsergebnis resultierte insbesondere aus der positiven Entwicklung der DB ML AG. Das Ergebnis der DB ML AG profitierte im Vorjahresvergleich vor allem von der Entwicklung der DB Fernverkehr AG und der DB Dienstleistungen GmbH.

Die DB AG übernimmt die zentrale Führungsfunktion für den DB-Konzern und reicht die in der Regel von der DB Finance über Anleiheemissionen aufgenommenen und an die DB AG per Darlehen weitergereichten Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen an die Konzerngesellschaften weiter. Das Zinsergebnis ist im Berichtsjahr zurückgegangen. Gestiegene Zinserträge wurden durch höhere Zinsaufwendungen infolge des insgesamt gestiegenen Anleihebestands bei der DB Finance überkompensiert.

Insgesamt ergab sich daraus ein Anstieg im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit um 158 Mio. € beziehungsweise 11,8% auf 1.496 Mio. € (im Vorjahr: 1.338 Mio. €).

Die Steuerposition verbesserte sich infolge des Wegfalls einer im Vorjahr erfolgten nachträglichen Steuerzahlung um 99 Mio. € auf -13 Mio. € (im Vorjahr: -112 Mio. €).

Dementsprechend verbesserte sich auch der Jahresüberschuss um 257 Mio. € beziehungsweise 21,0% auf 1.483 Mio. € (im Vorjahr: 1.226 Mio. €).

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Die Entwicklung im Berichtsjahr deckt sich mit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2011 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2012.

FINANZMANAGEMENT

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts wie auch auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

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

von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. Bei Aufnahmen konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande. Diese Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DB ML AG im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht. Die Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns sind direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. Mit diesem Konzept sichern wir einen konzernübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Das für den langfristigen Bereich ausgelegte **Debt-Issuance-Programm (1)** haben wir im Berichtsjahr von 15 Mrd. € auf 20 Mrd. € erhöht. Das Programm war daher zum 31. Dezember 2012 mit 14,0 Mrd. € in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2011: 12,4 Mrd. €). Im kurzfristigen Bereich stand per 31. Dezember 2012 wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses war zum 31. Dezember 2012 nicht in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2011: 202 Mio. €). Zudem verfügten wir am 31. Dezember 2012 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,0 Mrd. € (per 31. Dezember 2011: 2,5 Mrd. €). Hier haben wir im Berichtsjahr unseren Ansatz grundsätzlich angepasst: Die Reduktion des Volumens der Kreditfazilitäten ging einher mit einer Verdoppelung der Laufzeiten der einzelnen Linien auf zwei Jahre. Darüber hinaus konnten wir auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 1,5 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2011: 1,4 Mrd. €). Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Im Berichtsjahr wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen.

Rating-Einstufungen bestätigt

Rating-Einstufungen DB AG	Erst-erteilung	Letzte Bestätigung	AKTUELLE EINSTUFUNGEN		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
Standard & Poor's	16.05.2000	19.12.2012	A-1+	AA	stabil
Moody's	16.05.2000	18.01.2013	P-1	Aa1	negativ
Fitch	17.02.2009	11.07.2012	F1+	AA	stabil

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

Am 8. Dezember 2011 hat S&P als Folge der angekündigten Überprüfung des Ratings des Bundes eine Überprüfung des Ratings der DB AG angekündigt und den Ausblick als Konsequenz wie beim Bund auf CreditWatch negativ gesetzt. Dies resultierte aus der Unterstützung des Ratings der DB AG durch das Rating des Bundes. Am 17. Januar 2012 hat S&P den CreditWatch wieder aufgelöst und die Rating-Einstufungen der DB AG und den stabilen Ausblick bestätigt.

Moody's hat am 24. Juli 2012 den Ausblick für das Lang- und Kurzfrist-Rating der DB AG von stabil auf negativ zurückgenommen. Die Rating-Einstufungen blieben mit Aa1 (Langfrist-Rating) und P-1 (Kurzfrist-Rating) unverändert. Die Änderung des Ausblicks war eine unmittelbare Folge des durch Moody's am 23. Juli 2012 veränderten Ausblicks der Rating-Einstufungen der Bundesrepublik Deutschland. Dies resultiert aus der Einstufung der DB AG als Government-Related Issuer (GRI) gemäß der Methodologie von Moody's, da die Bundesrepublik Deutschland alleiniger Gesellschafter der DB AG ist. An den grundsätzlichen Einschätzungen von Moody's zur DB AG hat es keine Änderungen gegeben.

Weitere Informationen zum Thema **Rating (2)** und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG finden Sie auf unserer Internetseite.

VERBINDLICHKEITEN

Verbindlichkeiten per 31.12. – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	11.319	10.099	+1.220	+12,1
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	728	1.165	-437	-37,5
Anleihen	-	21	-21	-100
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18	21	-3	-14,3
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	4	-4	-100
Sonstige	163	341	-178	-52,2
Insgesamt	12.228	11.651	+577	+5,0

(1) > www.db.de/mtn (2) > www.db.de/rating

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen stiegen infolge höherer Anleiheemissionen der DB Finance, die per Darlehen an die DB AG weitergereicht worden sind.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultierte im Wesentlichen aus der Rückzahlung von zwei Darlehen bei der EUROFIMA (434 Mio. €).

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen mit über 22 Mio. € wie im Vorjahr auf niedrigem Niveau (im Vorjahr: 8 Mio. €). Ein Investitionsschwerpunkt lag im Berichtsjahr auf Mietereinbauten.

BILANZ

III Bilanz per 31.12. – in Mio. €	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Bilanzsumme	31.558	29.727	+1.831	+ 6,2
AKTIVSEITE				
Anlagevermögen	26.510	25.674	+ 836	+ 3,3
Umlaufvermögen	5.048	4.053	+ 995	+ 24,5
Aktiver Rechnungs- abgrenzungsposten	0	0	-	-
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	15.912	14.954	+ 958	+ 6,4
Rückstellungen	3.372	3.084	+ 288	+ 9,3
Verbindlichkeiten	12.228	11.651	+ 577	+ 5,0
davon zinspflichtig	11.539	10.792	+ 747	+ 6,9
Passiver Rechnungs- abgrenzungsposten	46	38	+ 8	+ 21,1

III Bilanzstruktur per 31.12. – in %	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
STRUKTUR DER AKTIVSEITE				
Anlagevermögen	84,0	86,3	-	-
Umlaufvermögen	16,0	13,7	-	-
Aktiver Rechnungs- abgrenzungsposten	0,0	0,0	-	-
STRUKTUR DER PASSIVSEITE				
Eigenkapital	50,4	50,3	-	-
Rückstellungen	10,7	10,4	-	-
Verbindlichkeiten	38,8	39,2	-	-
davon zinspflichtig	36,6	36,3	-	-
Passiver Rechnungs- abgrenzungsposten	0,1	0,1	-	-







Im Berichtsjahr hat es im DB-Konzern eine Änderung gegeben, die Auswirkungen auf die Bilanzierung hatte. Die DB AG hat mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 mit einem Teil ihrer Tochterunternehmen einen entgeltlichen Schuldbetritt mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis hinsichtlich der von diesen Tochterunternehmen an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen (per 31. Dezember 2012: 685 Mio. €), denen kein zweckgebundenes und insolvenzgesichertes Treuhandvermögen (Deckungsvermögen) gegenübersteht, vereinbart. Da infolgedessen eine spätere Inanspruchnahme der Tochterunternehmen aus den Pensionsverpflichtungen nahezu ausgeschlossen ist, werden die betroffenen Pensionsrückstellungen nun bei der DB AG als Verbindlichkeitsrückstellung bilanziert. Der Aktivwert der in diesem Zusammenhang von der DB ML AG übernommenen Rückdeckungsversicherungen (per 31. Dezember 2012: 51 Mio. €) wird bei der DB AG unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.



Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2012 um 1.831 Mio. € beziehungsweise 6,2% auf 31.558 Mio. € gestiegen (per 31. Dezember 2011: 29.727 Mio. €). Das Anlagevermögen lag mit 26.510 Mio. € um 3,3% beziehungsweise 836 Mio. € oberhalb des Vorjahresendwerts (per 31. Dezember 2011: 25.674 Mio. €). Maßgeblich dafür war der Anstieg der ausgereichten Ausleihungen an verbundene Unternehmen von 11.843 Mio. € per 31. Dezember 2011 auf 12.672 Mio. € per 31. Dezember 2012. Das Umlaufvermögen stieg per 31. Dezember 2012 um 24,5% beziehungsweise 995 Mio. € auf 5.048 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 4.053 Mio. €). Ursächlich hierfür war die Zunahme der liquiden Mittel um 541 Mio. € sowie der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 454 Mio. €. Strukturell ergab sich daraus eine leichte Verschiebung in Richtung des Umlaufvermögens.

Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen per 31. Dezember 2012 das Eigenkapital und die Verbindlichkeiten. Das Eigenkapital stieg im Wesentlichen ergebnisbedingt um 6,4% beziehungsweise 958 Mio. € auf 15.912 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 14.954 Mio. €). Die Verbindlichkeiten erhöhten sich um 577 Mio. €. Infolge des Schuldbetritts stiegen die Rückstellungen trotz umfangreicher Auflösungen um 288 Mio. €. Strukturell blieb die Passivseite nahezu unverändert.


Kunde und Qualität



- > KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE FORTGESETZT
- > PÜNKTLICHKEITSWERTE AUF HOHEM NIVEAU
- > KUNDENZUFRIEDENHEIT UND PRODUKTQUALITÄT GESTEIGERT

Mit der Strategie DB2020  hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen Ökonomie , Soziales  und Ökologie  miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Als profitabler Marktführer  will der DB-Konzern seinen Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen anbieten. Wesentliche Voraussetzung dafür ist ein weiterhin starker Fokus auf den Bereich Kunde und Qualität , der dementsprechend eine der vier strategischen Stoßrichtungen des DB-Konzerns darstellt.

DB-konzernweit wurden bereits zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Qualitäts- und Kundenorientierung angestoßen. Im Berichtsjahr wurde das Augenmerk vor allem auf die Sicherung und Verbesserung der Kundenzufriedenheit  und Produktqualität  gelegt. Im Rahmen des neuen DB-Konzern-Zielsystems ist die Pünktlichkeit auf Ebene der einzelnen Geschäftsfelder der Maßstab für Produktqualität.



KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE FORTGESETZT

Im Berichtsjahr wurde die seit 2010 bestehende Kunden- und Qualitätsinitiative  fortgesetzt, deren Fokus die Erhöhung der Betriebsstabilität des Schienenverkehrs in Deutschland sowie die Steigerung der Kundenzufriedenheit sind. Im Berichtsjahr wurden für die Kunden- und Qualitätsinitiative DB-konzernweit rund 298 Mio. € aufgewendet (davon rund 150 Mio. € für Investitionen).

Die Projekte zur Verbesserung der Qualität in winterbedingt schwierigen Betriebslagen wurden im Laufe des Berichtsjahres abgeschlossen. Zur Verstetigung der Qualität einer Vielzahl von im DB-Konzern existierenden Einzelmaßnahmen wurde ein nachhaltiges Verbesserungsmanagement  etabliert. Die in diesem Zusammenhang entwickelte konzernweit gültige Philosophie adressiert alle Dimensionen und Stoßrichtungen der DB2020 . Ziel ist es, das Produktversprechen des DB-Konzerns an seine Kunden zuverlässig zu erfüllen. Hierzu soll DB-konzernweit ein breit angelegter, dauerhafter Veränderungsprozess angestoßen werden. Die Verantwortung für die Umsetzung dieser Philosophie haben die Geschäftsfelder übernommen –

die konkrete Ausgestaltung erfolgt im Rahmen von Verbesserungsmanagementprogrammen. Ein Beispiel der aktiven Umsetzung durch die Geschäftsfelder ist das Programm FLEX von DB Schenker Logistics. Die Kunden- und Qualitätsinitiative begleitet die Geschäftsfelder beratend bei ihren Aktivitäten.

POSITIVE ENTWICKLUNG DER PÜNKTLICHKEIT

Im Rahmen der Stoßrichtung Kunde und Qualität  ist die Produktqualität  eines der drei Top-Ziele. Der zentrale Indikator hierfür ist die Entwicklung der Pünktlichkeit in den einzelnen Geschäftsfeldern. Im Personenverkehr messen die Kunden des DB-Konzerns die Qualität in erster Linie an der Pünktlichkeit. Darüber hinaus ist die Anschlussqualität, die im Sinne der Kunden zuverlässig gewährleistet werden soll, ein wichtiges Qualitätsmerkmal.

Für die Messung der Pünktlichkeit erfasst der DB-Konzern kontinuierlich für jede Zugfahrt die Ist-Zeit im Vergleich zur Soll-Zeit. Die Ankunft der planmäßigen oder bis zu einer definierten Zeit verspäteten Züge wird im Pünktlichkeitsgrad zusammengefasst.

Im Berichtsjahr verzeichnete der DB-Konzern eine Steigerung des Durchschnittswerts für alle Personenverkehrszüge in Deutschland auf 94,6% gegenüber 92,9% im Vorjahr und 91,0% im Jahr 2010. Damit setzte sich der positive Trend mit steigenden Pünktlichkeitswerten fort.

Im Fernverkehr lag der Jahresdurchschnittswert im Berichtsjahr bei 79,1% (im Vorjahr: 80,0%). Hier konnte der DB-Konzern im Berichtsjahr nicht ganz an das Pünktlichkeitsniveau des Vorjahres anknüpfen. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf Störungen an Infrastrukturanlagen sowie an Fahrzeugen zurückzuführen. Hinzu kamen außerordentliche Ereignisse wie die Entgleisung bei Stuttgart im September 2012 oder auch die Entschärfung einer Fliegerbombe in Hamburg im September 2012.

Im Regionalverkehr verbesserte sich die Pünktlichkeit auf 95,1% (im Vorjahr: 93,2%).

Der Anschlusserreichungsgrad lag bei 88,7% (im Vorjahr: 89,9%).

Die im Vorjahr initiierten Projekte zur Verbesserung der Leistungsqualität hat der DB-Konzern auch im Berichtsjahr kontinuierlich weiterverfolgt. So wurden beispielsweise stetig die Verspätungsursachen analysiert und daraus Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Anschlussreichung abgeleitet.

Die dargestellten Prozentwerte geben den Anteil pünktlicher Halte in Bezug auf alle Unterwegs- und Endhalte wieder. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit um weniger als sechs Minuten überschritten wurde. Die Pünktlichkeitsstatistik bildet die mehr als 800.000 Fahrten von Zügen eines Monats ab. Dabei fließen alle Verkehrshalte der mehr als 20.000 monatlichen Fahrten im Fernverkehr und der rund 780.000 monatlichen Fahrten im Nahverkehr – inklusive aller S-Bahnen – in die Pünktlichkeitserhebung ein.

Seit Januar 2012 werden alle Nahverkehrshalte in die Pünktlichkeitsstatistik eingerechnet. Im Vergleich zur bisherigen Auswertung einer repräsentativen Auswahl mehrerer Hundert Messstellen an wichtigen Knotenpunkten bietet die Vollerhebung eine noch präzisere Datenbasis zur Ermittlung der Durchschnittspünktlichkeit. Die Umstellung der Erhebungsmethode führte zu einer rechnerischen Verbesserung der Nahverkehrspünktlichkeit im Umfang von 1,3 Prozentpunkten gegenüber den Vorjahren.

Der Pünktlichkeitswert für unsere Schienenpersonenverkehre in Europa (Großbritannien, Dänemark, Schweden, die Niederlande und Polen) ist im Berichtsjahr geringfügig zurückgegangen. Der Pünktlichkeitswert bei DB Arriva hat sich im Vorjahresvergleich von 93,6 auf 91,9% verringert.

Schienengüterverkehr

Für den Schienengüterverkehr in Europa misst der DB-Konzern ebenfalls die Pünktlichkeit seiner Züge. Die Pünktlichkeitswerte haben sich im Berichtsjahr verbessert. Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Anknüpfungspünktlichkeit bei DB Schenker Rail um fast 2 Prozentpunkte gesteigert.

PRODUKTQUALITÄT IN DER INFRASTRUKTUR

Die Produktqualitätsindikatoren der Infrastrukturgeschäftsfelder haben sich im Berichtsjahr spürbar verbessert. Die Gesamtpünktlichkeit für die Produkte in Deutschland entwickelte sich stabil und lag bei durchschnittlich 93,7% (im Vorjahr: 93,6%). Die Anlagenqualität wird mittels eines sehr detaillierten Bewertungs- und Gewichtungsschemas ermittelt

und hat sich im Berichtsjahr auf einen Indexwert von 3,04 leicht verbessert (im Vorjahr: 3,06). Die Versorgungssicherheit bei DB Netze Energie erreichte gerundet einen Wert von 100%.

KUNDENZUFRIEDENHEIT AUF HOHEM NIVEAU

Personenverkehr

Ein regelmäßiges systematisches Kundenfeedback ist die Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität.

Die Verbesserung der Kommunikation nicht nur im Regelfall, sondern besonders bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen, war für den DB-Konzern im Berichtsjahr – wie schon im Vorjahr – ein zentraler Themenbereich. Daher wurden insbesondere die Betreuungsmaßnahmen am Bahnhof, im Zug und im Internet ausgeweitet und ein regelmäßiger Kundenmonitor als Kurzfristmessinstrument etabliert. Dieser misst zeitnah die Produkt- und Servicequalität im Schienenpersonenverkehr.

DEUTSCHLAND

In Deutschland befragt der DB-Konzern jährlich in 35 Studien rund 140.000 Fahrgäste und etwa 1.800 Geschäftspartner zu ihrer Wahrnehmung seiner Leistungen. Dabei wird zwischen den einzelnen Prozessschritten der Reisekette von der Information und Fahrkartenbuchung über den Eindruck der Kunden als Einkäufer, Abholer oder Fahrgast am Bahnhof und die Wahrnehmung im Zug bis hin zu einer gegebenenfalls erforderlichen Betreuung am Zielbahnhof oder der Bearbeitung von Beschwerdevorgängen differenziert. Die Studien sowie die Auswertung lässt der DB-Konzern von unabhängigen Marktforschungsinstituten durchführen. Diese werten die Ergebnisse der Studien strukturiert aus. Somit kann bei Schwachstellen zielgerichtet gegengesteuert werden.

Im Berichtsjahr belief sich der Zufriedenheitsindex (ZI), bezogen jeweils auf die aktuelle Fernverkehrsfahrt, auf 74. Die Gesamtzufriedenheit mit der DB Fernverkehr AG erreichte im Berichtsjahr – wie bereits im Vorjahr – einen ZI von 62. Ebenso wurden Kunden der DB AutoZug GmbH nach ihrer Gesamtzufriedenheit befragt, die sich im Berichtsjahr leicht verbesserte. Für die Autozugverkehre betrug der ZI 70, bei den Nachtreiseverkehren wurde ein ZI von 72 erreicht.

Die Zufriedenheit mit der letzten Fahrt von Kunden der DB Regio AG erreichte im Berichtsjahr einen ZI von 76 (im Vorjahr: 77).

Für die Zufriedenheit mit DB Bahn Regio Schiene wurde im Berichtsjahr ein leicht verbesserter ZI von 67 erzielt (im Vorjahr: 66).

Europa (ohne Deutschland)

Im Geschäftsfeld DB Arriva dient die Kundenzufriedenheit als ein wichtiger von den Bestellerorganisationen ermittelter Erfolgsfaktor. Die leichte Verbesserung des ZI von 83 in den beiden Vorjahren auf 84 im Berichtsjahr unterstreicht die Kundenorientierung von DB Arriva.

Transport und Logistik

Die Kundenzufriedenheit ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für DB Schenker Rail und wird daher in regelmäßigen Abständen gemessen und mit gezielten Maßnahmen weiter gesteigert. Im Berichtsjahr zeigte sich bereits eine leichte Verbesserung des ZI auf 63 (im Vorjahr: 62). Dies entspricht auf einer Skala von 1 = völlig unzufrieden bis 7 = völlig zufrieden einer Gesamtnote von 4,8 (im Vorjahr: 4,7). Die leichte Verbesserung wurde besonders durch die positive Entwicklung in Frankreich, Polen und Spanien getragen. In Deutschland entwickelte sich die Kundenzufriedenheit stabil und erreichte wie schon im Vorjahr einen ZI von 62 beziehungsweise eine Gesamtnote von 4,7.

Im Herbst 2012 wurde die erste Kundenzufriedenheitsstudie im globalen Netzwerk von DB Schenker Logistics begonnen, die voraussichtlich im ersten Halbjahr 2013 abgeschlossen sein wird. Ergebnisse liegen daher erst im zweiten Halbjahr 2013 vor.

Infrastruktur

In den Bahnhöfen des DB-Konzerns sorgt DB Services nach kategorie-spezifischen Qualitätsbandbreiten für die Sauberkeit. An großen Bahnhöfen wird die Sauberkeit durch Präsenz-reiniger und an kleineren Bahnhöfen durch turnusmäßige Grundreinigung und zwischenzeitliche Intervalle zur Grobmüllbeseitigung sichergestellt. Im Rahmen des »Frühjahrsputzes« wurden alle Bahnhöfe im Berichtsjahr zusätzlich grundgereinigt. Die Qualität der Reinigung wird monatlich mit dem Standardprozess »BahnhofsQualitätsCheck« ermittelt. Im Berichtsjahr lagen die Werte wie im Vorjahr durchschnittlich bei der Schulnote 2,2.

In allen drei Infrastrukturgeschäftsfeldern wurden im Berichtsjahr Befragungen der Geschäftskunden des DB-Konzerns durchgeführt.

DB NETZE FAHRWEG

Im Herbst 2012 wurden die Kunden der DB Netz AG zu allen Leistungsbereichen befragt. Dazu zählten die Themen Kommunikation, Netz- und Gelegenheitsfahrplan sowie Betrieb, aber auch Fragen zur Infrastruktur, zu Baumaßnahmen und zur Mitarbeiter- und Servicekompetenz. Mit einem ZI von 73 konnten

die guten Werte aus dem Vorjahr bestätigt werden. Vor allem im Service, bei der Kommunikation und der Trassenvergabe, speziell im Netzfahrplan, konnten erneut gute Werte verzeichnet werden.

DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

Das Gesamturteil über die Verkehrsstationen von DB Station & Service lag im Berichtsjahr stabil bei einem ZI von 69, allerdings haben sich die einzelnen Bereiche unterschiedlich entwickelt.

Bei der Zufriedenheit im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit, der Sicherheit, den Informationen am Bahnsteig sowie den Servicemitarbeitern konnte der Vorjahreswert bestätigt werden. Ausstattung, Vertrieb sowie Gastronomie und Geschäfte entwickelten sich positiv. Kritischer dagegen fielen die Urteile für das Erscheinungsbild aus. Ebenfalls leicht rückläufig sind die Werte für die Informationsschalter in der Halle. Die regionalen Entwicklungen sind sehr unterschiedlich, sodass es keine bundeseinheitliche Entwicklung der Bewertungen gibt.

Im Frühjahr 2012 fand die Befragung zur Zufriedenheit der EVU und Aufgabenträger mit den Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Netze Personenbahnhöfe statt. Auch hier wurden Aspekte aus dem gesamten Leistungsspektrum abgefragt. Dazu gehören die Bereiche Sauberkeit und Sicherheit, Ausstattung, Beschilderung, Informationen und Service sowie Preisgestaltung, Abrechnung und Betreuung. Die Gesamtzufriedenheit liegt bei einem ZI von 59 und damit erneut etwas besser als im Vorjahr (im Vorjahr: 56).







Im Herbst 2012 wurde zudem die Befragung der Mieter in den Bahnhöfen durchgeführt. Die Gesamtzufriedenheit liegt bei einem stabilen ZI von 73 (im Vorjahr: 74). In der Befragung wird wie bei allen Infrastrukturbereichen der gesamte Prozess von Betreuung über Produktleistung und Abrechnung bis zur Beschwerdebehandlung abgebildet.

DB NETZE ENERGIE


Ebenfalls im Herbst 2012 wurden die Kunden der DB Netze Energie befragt. Im Bereich Traktions- und stationäre Energie sowie im Bereich Energiedienstleistungen wurden die Teilprozesse Mitarbeiter, Leistungserbringung, Abrechnung und Service bei Rückfragen abgefragt. Im Kerngeschäft des Bereichs Traktions- und stationäre Energie liegt die Gesamtzufriedenheit bei einem ZI von 75 leicht unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: ZI 78). Im Bereich Energiedienstleistungen konnte eine deutliche Steigerung der Zufriedenheit verzeichnet werden, der ZI liegt nun bei 81 (im Vorjahr: 75).

Soziales

- > KULTURWANDEL SETZT SICH WEITER FORT
- > ERSTMALS WELTWEITE MITARBEITERBEFRAGUNG DURCHGEFÜHRT
- > INTERNATIONALISIERUNG DER PERSONALARBEIT

Mit der Strategie DB2020  hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen Ökonomie , Soziales  und Ökologie  miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Zur Erreichung der weiterhin gültigen Vision des DB-Konzerns hat er sich für die Dimension Soziales  ein ambitioniertes Ziel gesetzt: Der DB-Konzern will Top-Arbeitgeber  werden.


ENTWICKLUNG DER MITARBEITERZAHL


 Mitarbeiter – in VZP per 31.12.	2012	2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Mitarbeiter	2.358	2.279	+79	+3,5
Auszubildende	12	2	+10	-
DB AG	2.370	2.281	+89	+3,9

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



Zum Ende des Berichtsjahres lag die Zahl der Mitarbeiter bei 2.370 Mitarbeitern (per 31. Dezember 2011: 2.281 Mitarbeiter). Darin enthalten sind 12 Auszubildende (im Vorjahr: 2 Auszubildende). Im Jahresdurchschnitt waren 2.323 Mitarbeiter bei der DB AG beschäftigt (im Vorjahr: 2.247 Mitarbeiter).




VERANTWORTUNGSVOLLER ARBEITGEBER UND MANAGEMENT DES DEMOGRAFISCHEN WANDELS



Der DB-Konzern wandelt sich von einer Sanierungs- zu einer Wachstumsorganisation . In den kommenden Jahren werden die altersbedingten Abgänge und somit der Nachführungsbedarf zunehmen. Zugleich intensiviert sich der Wettbewerb um junge Talente und gut ausgebildete Fachkräfte. Innerhalb Deutschlands sind die Mitarbeiter des DB-Konzerns im Durchschnitt 46 Jahre alt. Rund 44% seiner Mitarbeiter sind über 50 Jahre alt. Um den zukünftigen Nachführungsbedarf zu decken,

wird der DB-Konzern in den kommenden Jahren durchschnittlich bis zu 7.000 neue Mitarbeiter pro Jahr einstellen. Darüber hinaus gilt es, die eigenen Mitarbeiter langfristig ans Unternehmen zu binden. Denn gut qualifizierte und begeisterte Mitarbeiter sind eine Grundvoraussetzung für zufriedene Kunden und damit auch für den nachhaltigen Erfolg  der DB AG.

UMSETZUNG DER STRATEGIE DB2020

Ein zentraler Bestandteil der neuen Strategie DB2020  des DB-Konzerns ist es, einer der zehn Top-Arbeitgeber  in Deutschland zu werden. Um dies zu erreichen, hat der DB-Konzern drei Top-Ziele definiert:

- > **Mitarbeiterzufriedenheit erhöhen **: Der DB-Konzern will die Zufriedenheit seiner Mitarbeiter nachhaltig steigern. Daher arbeitet er bereits seit knapp drei Jahren an der Weiterentwicklung der Unternehmenskultur. Im Herbst 2012 wurde erstmals eine konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt, um ein möglichst umfassendes Bild von der Zufriedenheit der Mitarbeiter zu bekommen und konkrete Verbesserungs- und Veränderungsmaßnahmen ableiten zu können.
- > **Arbeitgeberattraktivität stärken **: Um im zunehmenden Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte weiterhin erfolgreich Mitarbeiter gewinnen zu können, will der DB-Konzern sich mit einer starken Arbeitgebermarke als attraktiver Arbeitgeber am externen Arbeitsmarkt positionieren. Dazu wurden die Personalgewinnungsaktivitäten organisatorisch neu aufgestellt. Eine breit angelegte Arbeitgeberkampagne präsentiert zudem den DB-Konzern als vielfältiges, attraktives und verantwortungsbewusstes Unternehmen.
- > **Demografiefestigkeit fördern **: Die berufliche Entwicklung der Mitarbeiter des DB-Konzerns soll sich stärker an den individuellen Berufs- und Lebensphasen orientieren, um ihnen so ein ganzes Berufsleben im DB-Konzern zu ermöglichen. Schließlich wird es in Zeiten des demografischen Wandels zunehmend wichtiger, die Mitarbeiter zu binden und ihre Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit möglichst lange zu erhalten.


Mit den folgenden sechs HR-Top-Projekten leistet die Personalstrategie  einen Beitrag zur Umsetzung der Strategie DB2020  und gestaltet den Konzern zukunftssicher: strategische Personalplanung, Personalgewinnung, Personalentwicklung, wettbewerbsfähige und attraktive Beschäftigungsbedingungen, Unternehmenskultur weiterentwickeln und HR-Arbeit operativ und strategisch optimieren/internationalisieren.

Strategische Personalplanung


Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels verschafft sich der DB-Konzern mit der strategischen Personalplanung für wesentliche Mitarbeitergruppen des Eisenbahngeschäfts in Deutschland Transparenz zum zukünftigen Personalbestand und -bedarf. Auf Basis von konzerneinheitlichen Standards, Methoden und gemeinsam erarbeiteten Geschäftsszenarien werden inzwischen rund 85.000 Mitarbeiter des DB-Konzerns über die strategische Personalplanung abgedeckt. Mithilfe einer Simulationssoftware werden zukünftige Entwicklungen in Bezug auf Personalkapazität, Altersstrukturen und Qualifizierungsbedarf funktions-, regionen- und geschäftsfeldspezifisch transparent gemacht. Dadurch können zielgerichtet Handlungsoptionen erarbeitet und bewertet werden.

Der geschäftsfeldübergreifende Ansatz erlaubt einerseits einen konsolidierten Blick auf die betrachteten Mitarbeitergruppen und stellt andererseits sicher, dass Ergebnisse bekannt und somit für alle Geschäftsfelder nutzbar gemacht werden. Zudem lassen sich übergreifende Lösungsansätze identifizieren und Impulse für die anderen HR-Top-Projekte generieren.

Personalgewinnung



Das Profil des DB-Konzerns als attraktiver Arbeitgeber  soll auf dem Arbeitsmarkt geschärft werden, um erfolgreich Mitarbeiter für den DB-Konzern zu gewinnen.

Aus diesem Grund wurde im Sommer 2012 die Personalgewinnung des DB-Konzerns neu aufgestellt. Dafür sind die Prozesse der Rekrutierung, des Bewerbermanagements und der Einstiegsphase besser an die Bedürfnisse der Bewerber und neuen Mitarbeiter sowie der einzelnen Geschäftsfelder angepasst und in einer neuen Einheit gebündelt worden. Diese verantwortet für den DB-Konzern in Deutschland die strategische Employer-Branding- und Recruiting-Ausrichtung und stellt deren operative Umsetzung sicher. Sieben regionale Recruiting-Teams sorgen mit gezielten Personalmarketing- und Rekrutierungsaktivitäten für einen einheitlichen Auftritt des DB-Konzerns im Markt und somit für die schnelle Besetzung freier Stellen.


Die neue Arbeitgeberkampagne  mit dem Slogan »Kein Job wie jeder andere« ist im November 2012 gestartet. Darin stellt der DB-Konzern seine Mitarbeiter in den Mittelpunkt, präsentiert sie in typischen Arbeitssituationen und vermittelt so die Vielfältigkeit und den Facettenreichtum des DB-Konzerns als Arbeitgeber mit 500 verschiedenen Berufsbildern und über 50 Ausbildungsberufen. Zentrales Element der Kampagne ist die neue **Karriereseite im Internet (1)**. Ergänzt wird das Online-Angebot durch einen Auftritt auf Social-Media-Plattformen wie Facebook und Twitter. Die Kampagne hat ein sehr positives Echo am externen Arbeitsmarkt erzeugt und zu einem starken Bewerberanstieg geführt.

Zudem werden auf Messen und mit innovativen Recruiting-Events wie dem »Company Speed Dating« potenzielle Bewerber angesprochen, um sie gezielt für den DB-Konzern als Arbeitgeber zu begeistern.

Für die Gewinnung von neuen Mitarbeitern arbeitet der DB-Konzern darüber hinaus eng mit Unternehmen in Restrukturierung zusammen und hat beispielsweise auch eine Kooperation mit der Bundesagentur für Arbeit geschlossen, um eine engere Zusammenarbeit bei der Suche und Vermittlung von Arbeits- und Nachwuchskräften zu gewährleisten.


Darüber hinaus leistet der DB-Konzern mit mehr als 350 Schulkooperationen  und der Zusammenarbeit mit ausgewählten nationalen und internationalen Universitäten und Fachhochschulen bereits frühzeitig einen Beitrag zur Berufsorientierung und positioniert sich als attraktiven Arbeitgeber . Auch zukünftig will der DB-Konzern Kooperationen mit Hochschulen national wie international ausbauen und stärken.

AUSBILDUNG

Der DB-Konzern ist nicht nur einer der größten Arbeitgeber in Deutschland, sondern mit über 11.000 Auszubildenden, Dual-Studierenden und »Chance plus«-Teilnehmern auch einer der größten Ausbilder . Ausbildung und duales Studium sind ein festes Fundament der Fachkräftesicherung des DB-Konzerns.


Im Berichtsjahr haben rund 3.800 Jugendliche eine Berufsausbildung, weitere rund 350 ein duales Studium im DB-Konzern begonnen. Der Konzern hat seine Ausbildungskapazitäten erweitert und unter anderem in Frankfurt am Main eine neue Ausbildungswerkstatt eröffnet. Damit erhöhte sich die Zahl auf insgesamt 30 Werkstätten in Deutschland. Rund 94% der jungen Menschen, die im Berichtsjahr ihre Ausbildung im DB-Konzern beendet haben, bekamen im Anschluss ein Übernahmeangebot für eine Beschäftigung im DB-Konzern.

(1) > www.db.de/karriere


Im Rahmen des Berufsvorbereitungsprogramms »Chance plus«  wurden bedingt ausbildungsfähigen Schulabgängern über 300 Plätze an bundesweit zehn Standorten angeboten, um sich für den Einstieg ins Berufsleben vorzubereiten. Der Rückgang in der Zahl der »Chance plus«-Praktikanten im Berichtsjahr wurde bedingt durch Veränderungen im (Jugend-)Arbeitsmarkt.

Zentrale Bestandteile der Ausbildung im DB-Konzern sind neben der Vermittlung fachlicher Kenntnisse und praktischer Fertigkeiten auch der Erwerb von Service-, Sozial- und Methodenkompetenzen wie unternehmerischem Denken, Kundenorientierung, Selbstständigkeit und Teamgeist.

Personalentwicklung

Die Kompetenz und das Engagement der Mitarbeiter im DB-Konzern wird durch eine strategisch ausgerichtete und attraktive Personalentwicklung  gesichert. Dabei setzt der DB-Konzern verstärkt auf die unternehmensinterne Entwicklung von Fach- und Führungskräften.

Dokumentierte Entwicklungswege geben Mitarbeitern, Führungskräften und dem Personalmanagement Transparenz und Orientierung für die berufliche Weiterentwicklung. Zum einen zeigen sie den Mitarbeitern Entwicklungsmöglichkeiten auf und zum anderen unterstützen sie die Fachbereiche in ihrer Nachfolgeplanung. Im Berichtsjahr baute der DB-Konzern die geschäftsfeldübergreifenden Entwicklungswege für Mitarbeiter weiter aus. Ein Webtool gestaltet sie transparenter und macht sie für alle Mitarbeiter zugänglich.

Die Rahmenbedingungen für berufsbegleitende Weiterbildung  wurden konzernweit aktualisiert und abgestimmt. Die individuelle Förderung wird mit gezielten Weiterbildungsprogrammen ergänzt. Über die verschiedenen Möglichkeiten der berufsbegleitenden Weiterbildung informiert ein Online-Weiterbildungskompass.

Die Führungskräfte des DB-Konzerns haben maßgeblichen Einfluss auf die Kultur im Unternehmen. Daher wurde im Berichtsjahr mit der konzernweiten Entwicklung und Verankerung eines gemeinsamen Führungsverständnisses begonnen, das die sogenannten transformationalen Führungselemente wie »Vorbild sein«, »Inspiration und geistige Anregung geben« sowie »individuelle Behandlung der Mitarbeiter« stärker betont. Diese Elemente werden zukünftig auch bei der Besetzung von Führungsfunktionen sowie der Förderung von Talenten und Nachwuchskräften eine größere Rolle spielen.


Die DB Akademie verantwortet seit 2011 die Qualifizierung für alle rund 7.000 Führungskräfte des DB-Konzerns. Dadurch gewährleistet der DB-Konzern eine systematische und kontinuierliche Karrierebegleitung aus einer Hand. Im Berichtsjahr profitieren rund 43 % der Führungskräfte von den kontinuier-

lich weiterentwickelten Qualifizierungsprogrammen, zusätzlich wurden rund 8 % der Führungskräfte durch Dialogforen erreicht. Die Qualifizierung der Mitarbeiter im DB-Konzern erfolgt durch DB Training – den konzerninternen Partner für Lern-, Entwicklungs- und Veränderungsprozesse, der auch auf dem konzernexternen Markt tätig ist. Im Berichtsjahr wurden im Kundenauftrag annähernd 23.000 Veranstaltungen mit insgesamt rund 240.000 Teilnehmern durchgeführt.

DB Schenker Logistics hat im Oktober 2012 in Peking eine Akademie zur Qualifizierung der Mitarbeiter in China eröffnet. Mit rund 4.600 Mitarbeitern in 57 chinesischen Städten gehört DB Schenker Logistics zu den führenden Logistikdienstleistern des Landes.


Wettbewerbsfähige und attraktive Beschäftigungsbedingungen


Um die Mitarbeiter langfristig an das Unternehmen zu binden, will der DB-Konzern ihnen in jeder Lebens- und Berufsphase eine Perspektive geben. Ziel des DB-Konzerns ist es, die individuellen Bedürfnisse mit den Anforderungen des Unternehmens zu vereinen.

Die Beschäftigungsbedingungen für Arbeitnehmer  müssen auch unter sich verändernden Rahmenbedingungen für Engpassgruppen attraktiv und zugleich finanzierbar bleiben. Hierzu leisten die Tarifabschlüsse einen wesentlichen Beitrag.



In der letzten Tarifrunde mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im Sommer 2012 erzielte der DB-Konzern einen Abschluss mit einer Laufzeit von 24 Monaten. Danach stiegen die Tarifentgelte des Bundesrahmen-Lokführertarifvertrags zum 1. Juli 2012 um 3,8 % und werden zum 1. November 2013 um weitere 2,4 % steigen. Die betriebliche Altersvorsorge wurde außerdem um einen Prozentpunkt angehoben.

Im Vorjahr wurden erstmals branchenweit flächendeckende Tarifstandards für Entgelt und Arbeitszeit beim DB-Konzern und seinen Wettbewerbern im Schienenpersonennahverkehr vereinbart. Diese finden zunehmend Berücksichtigung in der Vergabepolitik der Länder. Dafür sorgen entsprechende Tariftreugesetze.



Am 6. Dezember 2012 verständigten sich Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AgvMoVe) auf einen für die Branche neuartigen Demografie-Tarifvertrag . Der Vertrag tritt zum 1. April 2013 in Kraft und beschreibt die gesamte Entwicklung von der Ausbildung über die Phasen des Berufslebens bis zum gleitenden Übergang in

die Rente. Die Beschäftigungsbedingungen des DB-Konzerns werden individueller und flexibler ausgestaltet. Im Mittelpunkt steht eine nachhaltige Personalpolitik , die sich unter anderem bei der Gestaltung der Arbeitszeit oder bei der Qualifizierung stärker an den Berufs- und Lebenszyklen der einzelnen Mitarbeiter orientiert. Vereinbart wurden unter anderem ein unbefristetes Übernahmeangebot für alle Auszubildenden mit erfolgreichem Abschluss, ein Demografiemodell zur Arbeitszeitabsenkung für ältere Arbeitnehmer sowie eine unbefristete (konditionierte) Beschäftigungssicherung.

Die Beschäftigungsbedingungen für leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmer werden kontinuierlich weiterentwickelt. Die Vergütungspolitik sowie die Nebenleistungen werden dazu stärker an den strategischen Zielen des DB-Konzerns ausgerichtet. Für das Jahr 2013 hat der DB-Konzern beispielsweise die **Integration des neuen Konzern-Zielsystems in die Jahresabschlussvergütung (JAV) (1)** beschlossen.


Zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben  können Führungskräfte des DB-Konzerns seit dem 1. Januar 2012 eine vom Arbeitgeber vorfinanzierte berufliche Auszeit von bis zu sechs Monaten in Anspruch nehmen. Die Auszeit ermöglicht neue Perspektiven und erhält die Leistungsfähigkeit der Führungskräfte. Sie wird in der Regel über einen anteiligen Verzicht auf die variable Jahresabschlussvergütung durch die Führungskräfte getragen. Ferner engagiert sich der DB-Konzern auch in der Förderung von Teilzeitmöglichkeiten für Führungskräfte. Zudem wird das Betreuungsangebot für Mitarbeiterkinder mit betriebsnahen Kindertagesstätten und Kooperationspartnern ausgebaut. So wurde beispielsweise die bahneigene Ferienbetreuung für Mitarbeiterkinder »DB RasselBAHNde«  im Berichtsjahr ausgeweitet. Während die Ferienbetreuung in Frankfurt am Main bereits im zweiten Jahr angeboten wurde, fand sie in Berlin erstmalig statt. 2013 wird auch der Standort München einbezogen.

Unternehmenskultur weiterentwickeln

Der Kulturwandel  ist ein zentraler Bestandteil der Strategie DB2020 . Damit hat der Kulturentwicklungsprozess eine noch höhere Verbindlichkeit bekommen. Um den 2010 eingeleiteten Kulturwandel voranzutreiben und ihn stärker in den Geschäftsfeldern und Regionen zu verankern, hat der DB-Konzern nach den Zukunftskonferenzen bis zum Frühjahr des Berichtsjahres 14 regionale Zukunftsdialoge und einen internationalen Zukunftsdialog in Barcelona durchgeführt. Auf den Veranstaltungen wurde der Impuls der Kulturentwicklung an die Regionen weitergegeben. Die Konzernbevollmächtigten und die regionalen Führungskreise sind seither in ihrer jeweiligen Region geschäftsfeld- und hierarchieübergreifend aktiv.

Unterstützt werden sie dabei von rund 850 sogenannten regionalen Impulsgebern des DB-Konzerns. Als Impulsgeber werden die Mitarbeiter und Führungskräfte bezeichnet, die sich auf den Zukunftskonferenzen und -dialogen freiwillig gemeldet haben, um den Prozess als Multiplikatoren und Kulturaktive voranzutreiben und selbst Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Unternehmenskultur umzusetzen.

DIE MEINUNG DER MITARBEITER ZÄHLT

Die konzernweite Mitarbeiterbefragung  im Herbst 2012 war der nächste Schritt im Kulturentwicklungsprozess. Ziel war es, den mit Zukunftskonferenzen und Zukunftsdialogen begonnenen Prozess des Einbindens, Fragens und Veränderns voranzutreiben.

Verfahren der Mitarbeiterbefragung

Die umfassende Erhebung der Mitarbeiterzufriedenheit ist für den DB-Konzern ein Instrument, um ein realistisches Meinungsbild zu erhalten und die Ergebnisse der Befragung zu nutzen, um gemeinsam vor Ort konkrete Veränderungs- und Verbesserungsmaßnahmen zu erarbeiten. Erstmals hatten nahezu alle der rund 300.000 Mitarbeiter des DB-Konzerns weltweit die Gelegenheit erhalten, zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern und ihrer Tätigkeit sind. Insgesamt haben sich 185.687 Mitarbeiter des DB-Konzerns beteiligt (61,4%).

Nach Einschätzung des durchführenden Marktforschungsinstituts GfK (Gesellschaft für Konsumforschung) Trustmark ist das für die erste weltweite Befragung in einer so komplexen und vielfältigen Organisation eine ausgesprochen hohe Beteiligung und deutet auf ein großes Mitgestaltungsinteresse der Belegschaft hin.

Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung

Neben vielen positiven Aussagen zeigte die Auswertung der 185.687 Fragebögen, dass auch Kritik geäußert wurde und Handlungsbedarf aufgezeigt wird. Die Befragung ergab: Im DB-Konzern insgesamt herrscht eine »verhalten positive Grundstimmung«. Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) liegt die Mitarbeiterzufriedenheit mit 3,6 über dem Mittelwert von 3 und damit im Vergleich mit anderen Unternehmen weltweit im Durchschnitt.

Aus der Mitarbeiterbefragung geht hervor, dass die DB-Mitarbeiter besonders zufrieden mit ihren Aufgaben und den Arbeitsinhalten sind. Der Bereich erzielte die höchsten Zustimmungswerte. Die Identifikation mit der eigenen Tätigkeit und die Verbundenheit mit dem Unternehmen sind relativ hoch.

Zwei Drittel der Befragten sind stolz, im DB-Konzern zu arbeiten, und zufrieden mit ihrer Arbeit. Die meisten Befragten gaben an, dass ihr jeweiliges Aufgabengebiet den persönlichen Fähigkeiten entspricht (82%). Rund zwei Dritteln macht es Spaß, für ihren Arbeitgeber zu arbeiten, und 56% würden ihren Arbeitgeber Freunden empfehlen – 19% nicht. Zwei Drittel sind optimistisch, was die Zukunft des DB-Konzerns angeht.

Gleichzeitig ergab die Befragung allerdings auch, dass sich viele Mitarbeiter – über den gesamten Konzern hinweg – mehr Einbindung und offene Information wünschen. Dieser Bereich wurde am kritischsten beurteilt und hat erheblichen Einfluss auf die Zufriedenheit. Weniger als 40% empfinden die Kommunikation im DB-Konzern als offen und ehrlich. Nur jeder Dritte ist der Meinung, dass die Belange der Mitarbeiter bei wichtigen Entscheidungen berücksichtigt werden. Zudem zeigen die Ergebnisse, dass es nicht genug gelingt, die vorhandene Motivation und die Bereitschaft zum Engagement zu nutzen. Wichtiges Ziel ist daher, weiter an der Führungskultur zu arbeiten, die Mitarbeiter künftig stärker einzubinden und ihre Ideen und Anregungen stärker zu berücksichtigen.

In rund 7.800 Workshops allein in Deutschland sollen die Führungskräfte nach Erhalt der Ergebnisberichte für ihren Verantwortungsbereich gemeinsam mit ihren Mitarbeitern die Ergebnisse diskutieren, Handlungsfelder ausmachen und Verbesserungsmaßnahmen verabreden. Die Folgeprozesse entscheiden über den nachhaltigen Erfolg der Befragung und zeigen die Ernsthaftigkeit des Kulturentwicklungsprozesses.

Der DB-Konzern strebt an, die Mitarbeiterbefragung zukünftig im Zweijahresturnus durchzuführen. Dies eröffnet ihm die Möglichkeit, mittel- bis langfristig notwendige Veränderungen zu erkennen sowie die Mitarbeiterzufriedenheit und -bindung nachhaltig zu steigern. Außerdem wird die Befragung Aufschluss darüber geben, ob der Prozess der Kulturentwicklung in die richtige Richtung läuft, und ihm einen festen Rhythmus verleihen.


HR-Arbeit operativ und strategisch optimieren/internationalisieren


Der DB-Konzern ist mit über 2.000 Standorten weltweit in 130 Ländern vertreten. Über 100.000 Mitarbeiter arbeiten außerhalb Deutschlands. In einem global agierenden Konzern muss sich auch die Personalarbeit global stärker vernetzen. Mit dem Aufbau eines internationalen Personalleiternetzwerks soll die Basis für eine konzernweite vertrauensvolle Zusammenarbeit der Personalbereiche geschaffen werden. In geschäftsfeldübergreifenden, internationalen Projektgruppen werden kontinuierlich die Themen der DB-Personalstrategie mit Blick auf deren internationale Umsetzung bearbeitet.


Im Berichtsjahr wurde die Zusammenarbeit zu drei der HR-Top-Projekte verabredet: strategische Personalplanung, Personalentwicklung und Unternehmenskultur weiterentwickeln.


Zur strategischen Personalplanung wurden Pilotprojekte in Polen und Dänemark gestartet. 2013 will der DB-Konzern die strategische Personalplanung in diesen Ländern einführen und entwickeln. In Großbritannien wurde im Rahmen der Personalentwicklung unter anderem erstmals ein geschäftsfeldübergreifendes Entwicklungszentrum pilotiert. Zur Weiterentwicklung der Unternehmenskultur – auch international – sind verschiedene Projekte in der Umsetzung beziehungsweise in Vorbereitung. Unter anderem plant der DB-Konzern mehrere geschäftsfeldübergreifende, internationale regionale Zukunftsdialoge.

CHANCENGLEICHHEIT UND VIELFALT

Der DB-Konzern fördert die Vielfalt im Unternehmen und befürwortet ein partnerschaftliches Miteinander. Teil der Unternehmenskultur ist die Annahme, dass jeder Mitarbeiter mit seiner Individualität sowie eine vielfältige Belegschaft  zum Erfolg des DB-Konzerns beiträgt. Daher ist er bestrebt, die individuellen Potenziale seiner Mitarbeiter zu nutzen.

Eines der Handlungsfelder des DB-Konzerns ist die Steigerung des Frauenanteils . Bis 2015 soll der Anteil von Frauen in Deutschland von derzeit 22,2% (per 31. Dezember 2012) auf 25% erhöht werden. Innerhalb der Führungspositionen soll dieser Anteil von 16,4% (per 31. Dezember 2012) auf 20% ausgebaut werden.

Um diese und weitere anspruchsvolle Ziele zu erreichen, hat der DB-Konzern sein Diversity-Management  ausgebaut und in der Organisation verankert. Mit der Erweiterung der Schul- und Hochschulkooperationen will er vermehrt Mädchen und Frauen für technische Berufe interessieren. Im Projekt »Vielfalt in Führung« wurden zahlreiche Maßnahmen zur Erleichterung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie angestoßen.






Das neu aufgesetzte Mentoringprogramm  »Karriere mit Kindern« soll beispielsweise Führungs- und Führungsnachwuchskräfte mit Kindern auf ihrem Karriereweg begleiten.




Darüber hinaus engagiert sich der DB-Konzern im europäischen Projekt »Women in Rail«. Das Projekt dient der Steigerung des Frauenanteils bei den europäischen Eisenbahnen.

Außerdem beteiligt sich der Konzern an dem Forschungsprojekt »Unternehmenskulturen verändern – Karrierebrüche vermeiden« der Fraunhofer-Gesellschaft.



Ökologie




- > POSITIVE ZWISCHENBILANZ UNSERES KLIMASCHUTZPROGRAMMS
- > EINSATZ ERNEUERBARER ENERGIEN AUSGEBAUT
- > AB 2013 75% ALLER FAHRTEN IM FERNVERKEHR MIT 100% GRÜNEM STROM

Mit der Strategie DB2020  hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen Ökonomie , Soziales  und Ökologie  miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Umweltfreundlichkeit ist Teil des Marken- und Leistungsversprechens des DB-Konzerns. Daher hat er sich ein ambitioniertes Ziel gesetzt: Der DB-Konzern will Umwelt-Vorreiter  werden.


Als international führendes Mobilitäts- und Logistikunternehmen übernimmt der DB-Konzern dabei Verantwortung für einen umweltschonenden Verkehr – für sich und seine Kunden. Die Zielsetzungen werden aus den Kundenbedürfnissen , der ökologischen Verträglichkeit  und der gesellschaftlichen Verantwortung  abgeleitet. Durch sein Handeln setzt der DB-Konzern in den Branchen, in denen er aktiv ist, Maßstäbe.

UMWELTZIELE UND -MASSNAHMEN

Ein zentraler Bestandteil der Strategie DB2020  ist das Ziel, Umwelt-Vorreiter  zu werden. Um dies zu erreichen, hat der DB-Konzern drei Top-Ziele definiert:

- > Das aktuelle Klimaschutzprogramm  des DB-Konzerns stellt darauf ab, die weltweiten spezifischen – das heißt die auf die Verkehrsleistung bezogenen – CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 gegenüber 2006 um 20% zu senken. Dafür soll unter anderem der Anteil regenerativer Energien  am Bahnstrommix konsequent ausgebaut werden: Im Jahr 2020 soll dieser mindestens 35% betragen. Bis zum Jahr 2050 soll der Bahnstrom gänzlich aus erneuerbaren Energiequellen gespeist werden.
- > Auch das Ziel des DB-Konzerns für Lärmreduktion  ist ambitioniert: Die Lärmemissionen in Deutschland sollen zwischen 2000 und 2020 halbiert werden. Schwerpunkte sind dabei die erfolgreiche Fortführung der Aktivitäten zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen, der Einsatz von Verbundstoffbremssohlen bei Güterwagen sowie innovative Maßnahmen am Gleis und an Schienenfahrzeugen. Dafür wurde das Lärmmanagement des DB-Konzerns im


Berichtsjahr neu aufgestellt. Neben der Bündelung der bisherigen Maßnahmen soll hier eine gesamthafte Lärmstrategie gemeinsam mit allen Projektbeteiligten und Stakeholdern entwickelt werden.

- > Einen weiteren Beitrag zum Umweltschutz leistet der DB-Konzern mit einer verbesserten Material- und Ressourceneffizienz . Mit verstärkter Aufarbeitung und längerem Einsatz seiner Produktionsmittel (zum Beispiel Fahrzeuge und Gleismaterial) sowie der regelmäßigen Analyse seiner Materialkreisläufe wird der DB-Konzern die Rohstoffintensität in seiner Wertschöpfung deutlich vermindern. Weiterer Schwerpunkt aus ökologischer Sicht sind die Schadstoffminderung bei den Fahrzeugen sowie die Berücksichtigung des Naturschutzes im Betrieb und bei den Bautätigkeiten des DB-Konzerns.

Mit seinen Stakeholdern pflegt der DB-Konzern auch zum Thema Ökologie einen partnerschaftlichen Dialog. Über relevante Vorhaben informiert er kontinuierlich und transparent.

Die Berichterstattung zu den Zielen und Maßnahmen des DB-Konzerns wird er im Rahmen der Neuausrichtung seines Nachhaltigkeitsberichts wesens kontinuierlich erweitern und die hier dargestellten Beispiele und Schwerpunkte zukünftig weiter vertiefen.

UMWELTMANAGEMENT

Die Durchführung des Umweltmanagements auf Konzernebene verantwortet das DB Umweltzentrum . Darüber hinaus unterstützt es auf Konzern- und Geschäftsfeldebene bei der Entwicklung, Umsetzung, Überwachung und Verbesserung von Strategien, Zielen und Maßnahmen im Umweltschutz. Das Umweltzentrum arbeitet sowohl mit dem Nachhaltigkeitsmanagement des DB-Konzerns als auch mit den Umweltfachstellen der Geschäftsfelder eng zusammen.

Der Konzernausschuss Umwelt (KAU), der sich aus Vertretern des DB Umweltzentrums und aller Geschäftsfelder des DB-Konzerns zusammensetzt, sichert konzernweit die Zusammenarbeit und kontinuierliche Verbesserung auf dem Gebiet des Umweltschutzes. In den Arbeits- und Fachgruppen des KAU werden Inhalte und Strategien im Umweltschutz des

DB-Konzerns sowie die Top-Ziele gemeinsam entwickelt und abgestimmt. Das Umweltmanagementsystem des DB-Konzerns ist konform zur ISO 14001 gestaltet und gilt weltweit für alle Geschäftsfelder.

KLIMASCHUTZ WEITER VORANGEBRACHT

Im Berichtsjahr ist der DB-Konzern seinem Ziel, die konzernweiten spezifischen CO₂-Emissionen bis 2020 um 20 % im Vergleich zum Jahr 2006 zu reduzieren, wieder ein Stück näher gekommen. Nach derzeitigem Datenstand ist bis zum Berichtsjahresende ein Rückgang um 11,9 % zu verzeichnen.

Energieverbrauch und CO₂-Emissionen im Schienenverkehr weiter reduziert

Seit dem Jahr 1990 und damit seit dem Beginn unseres ersten Klimaschutzprogramms konnten wir die spezifischen CO₂-Emissionen im Schienenverkehr in Deutschland um insgesamt 45 % senken. Die Emissionen von Rußpartikeln und Stickoxidemissionen aus dieselgetriebenen Fahrzeugen sind 2012 im Vergleich zum Vorjahr gesunken.

Der Anteil des Schienenverkehrs an den gesamten CO₂-Emissionen des DB-Konzerns beträgt rund 36 %. Auf die Luftfracht ist ein Anteil von rund 21 % zurückzuführen. Der Straßengüterverkehr und die Seefracht tragen zu 13 % beziehungsweise 17 % zum gesamten Emissionsaufkommen bei. Die restlichen CO₂-Emissionen entfallen auf stationäre Anlagen und den Busverkehr (inklusive DB Fuhrpark).

Die **Daten für DB Schenker Logistics (1)** sind das Ergebnis einer Hochrechnung. Die endgültigen Zahlen sind in der zweiten Jahreshälfte 2013 verfügbar.

Einsatz erneuerbarer Energien im Bahnstrommix gesteigert

Im Berichtsjahr haben wir den Anteil der erneuerbaren Energien im Traktionsstrommix (Bahnstrommix) in Deutschland weiter ausgebaut. So erhöhte sich der Anteil dieser Energiequellen im Berichtsjahr um 2,2 Prozentpunkte auf 24,0 %. Damit liegt er über dem des allgemeinen Strommix in Deutschland. Im Wesentlichen wurde Strom aus Kernenergie substituiert.


Bis zum Jahr 2020 soll der Anteil der erneuerbaren Energien im Traktionsstrommix auf mindestens 35 % ansteigen. Dafür schließen wir langfristige Lieferverträge für Strom aus erneuerbaren Energiequellen ab. Mit RWE hatten wir im Vorjahr einen Vertrag über die Lieferung von 900 Mio. kWh Ökostrom aus

deutscher Wasserkraft ab dem Jahr 2014 geschlossen. Im Berichtsjahr kam ein weiterer Vertrag zur Lieferung von jährlich rund 600 Mio. kWh Ökostrom hinzu. Das entspricht rund 5 % des Bahnstrombeschaffungsvolumens. Der grüne Strom kommt ab 2015 aus den E.ON-Wasserkraftwerken an Main, Donau, Lech, Isar und Inn. Die insgesamt 1.500 Mio. kWh Strom aus Wasserkraft entsprechen dem durchschnittlichen Stromverbrauch von 300.000 Vier-Personen-Haushalten.


Daneben beschafft die DB Energie GmbH auch noch separat die Mengen für die CO₂-freien Angebote der DB AG. Diese Mengen – im Berichtsjahr waren es 283 GWh – weisen unsere Kunden in ihren Energiebilanzen aus. Sie entsprechen rund 2 % des gesamten Bahnstromverbrauchs und werden nicht in das Ziel der DB AG eingerechnet, den Anteil erneuerbarer Energien im Bahnstrommix auf mindestens 35 % zu erhöhen.

Grüne Angebote vermindern CO₂-Emissionen ANGEBOTE MIT 100 % ÖKOSTROM

IM PERSONENVERKEHR

Mit der »Probe BahnCard 25 mit 100 % Ökostrom« bot der DB-Konzern im Berichtsjahr auch seinen Privatkunden erstmalig die Möglichkeit, CO₂-frei zu reisen und die persönliche Klimabilanz weiter zu verbessern. Die grüne Probe BahnCard ergänzte Umwelt-Plus , das der DB-Konzern Firmenkunden seit 2009 anbietet. Inzwischen beziehen 120 Geschäftskunden »Umwelt-Plus«.


Die grüne Probe BahnCard wurde rund 17.000-mal verkauft. Wegen der hohen Nachfrage verlängerten wir die Verkaufszeit um einen Monat. Die Verlängerungsquote nach Ablauf der viermonatigen Gültigkeit lag mit 57 % deutlich höher als bei »normalen« Probe BahnCards (53 %).


Ab April 2013 werden die rund fünf Millionen BahnCard- und Zeitkarten-Inhaber und alle bei bahn.corporate registrierten Geschäftsreisenden ohne Aufpreis mit 100 % Ökostrom  in unseren ICE-, IC- und EC-Zügen in Deutschland unterwegs sein. Mindestens 75 % aller Fahrten im deutschen Fernverkehr werden dann ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien durchgeführt. Damit verdreifacht der DB-Konzern den Anteil regenerativer Energien im Fernverkehr.

Auch die Dienstreisen der Mitarbeiter des DB-Konzerns auf der Schiene erfolgen seit 2010 alle CO₂-frei und auf Basis erneuerbarer Energien. Im Vergleich zum herkömmlichen Strommix konnte der DB-Konzern zusammen mit seinen Kunden damit insgesamt 170.000 t CO₂ einsparen.

(1) > www.db.de/nachhaltigkeitskennzahlen


ECO SOLUTIONS VON DB SCHENKER

DB Schenker bietet seinen Kunden mit den Eco Solutions klimafreundliche Transport- und Logistiklösungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette an. Das Angebot erstreckt sich von CO₂-freien Schienengüterverkehren über CO₂-reduzierte Logistikangebote bis hin zu CO₂-neutralen Angeboten durch die Investition in Umweltprojekte mit Gold-Standard. Das Portfolio ist ein fester Bestandteil der logistischen Kundenberatung von DB Schenker. Unser ECO₂PHANT  macht anschaulich, wie viel CO₂ ein Kunde mit DB Schenker sparen kann. Der ECO₂PHANT ist dabei die Maßeinheit für den Umweltschutz im Bereich Transport und Logistik: Jeder einzelne ECO₂PHANT steht für 5 t gespartes CO₂ – etwa so viel, wie ein echter Elefant wiegt. Mit dem ECO₂PHANT haben Kunden des DB-Konzerns nicht nur die Möglichkeit, zu wählen, wie viel CO₂ sie einsparen möchten, sondern auch, auf welche Art und Weise. Emissionen können reduziert, kompensiert oder sogar ganz vermieden werden. Das Carbon Accounting folgt den aktuellen Standards, gegenwärtig vor allem der ISO 14064-1, der EN 16258 und dem französischen Gesetz zum Ausweis von Transportemissionen gemäß Article L. 1431-3. DB Schenker identifiziert Emissionsminderungsmaßnahmen anhand der mit dem ökologischen Footprint ausgewiesenen Treiber wie Luftfracht/Routing/Flotteneinsatz oder Anteilen von Straße und Schiene. Außerdem unterstützt der DB-Konzern seine Kunden bei DB Schenker mit maßgeschneiderten Programmen.

Unser Eco Plus -Angebot für den Schienengüterverkehr nutzen mittlerweile acht Kunden. Seit Oktober 2012 transportiert DB Schenker Rail für Audi Neuwagen auch von Neckarsulm nach Emden CO₂-frei. Audi nutzt damit nun auf einer zweiten Strecke unser grünes Produkt Eco Plus. Bei diesem Angebot wird die jeweils benötigte Menge Ökostrom vom DB-Konzern gesondert eingekauft. DB Schenker Rail Automotive befördert im Auftrag von Audi jährlich mehr als 90.000 Fahrzeuge von Neckarsulm nach Emden. Mit der Umstellung der Verkehre auf Eco Plus werden jährlich über 3.420 t CO₂ gegenüber dem normalen Schienentransport vermieden. Das ergibt auf der fast 700 km langen Strecke eine Einsparung von rund 38 kg je transportiertes Automobil.

EcoTransIT World

Mit dem Online-Tool EcoTransIT World können sich Kunden Transparenz über den Energieverbrauch, den Ausstoß von CO₂, CO₂-Äquivalenten sowie von Schadstoffen für beliebige Gütertransporte verschaffen. Neben der Überprüfung nach Umweltsichtspunkten können Transporte auf bestimmten Routen auch mit Alternativrouten verglichen werden. Der Kunde kann

somit eigenständig seine Umweltbilanz  für ausgewählte Strecken weltweit mit allen Umschlagpunkten, Transportmitteln sowie für den kombinierten Verkehr berechnen und sich alternative Routenführungen ausgeben lassen.

EcoTransIT World konnte neben der DB SCHENKER-smartbox zur Steigerung der Sicherheit im Containerverkehr und der Transeurasia-Schienen-Route als Innovation in das EU-Projekt SuperGreen eingebracht werden, ein Projekt, das 2009 startete und sukzessive ausgebaut wird. Ziel ist die Förderung der umweltfreundlichen Entwicklung der europäischen Güterverkehrslogistik.


Ausbau der Elektromobilität

In Ergänzung zu seinen Angeboten im Schienenverkehr sieht der DB-Konzern insbesondere im Stadtverkehr sehr gute Einsatzmöglichkeiten für Elektrofahrzeuge. Dafür entwickelt er Mobilitätskonzepte und -angebote für seine Kunden, die systematisch weiter ausgebaut werden.


NEUES INTERMODALES BAHNCARD-ANGEBOT

Den Ausbau der intermodalen Angebote mit elektrischen Fahrzeugen setzt der DB-Konzern fort. Anfang Dezember 2012 stellte er erstmals die »BahnCard 25 mobil plus« vor. Kunden können nun mit nur einer Karte alle Produkte des öffentlichen Fern- und Nahverkehrs sowie Flinkster und Call a Bike nutzen. Die neue BahnCard wird zunächst in Berlin erprobt.

E-FLINKSTER-FLOTTE AUSGEBAUT

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern in Berlin, Hamburg, Stuttgart und Frankfurt am Main den Anteil der Elektroautos  im Flinkster-Programm weiter ausgebaut. Die Auslastung der Fahrzeuge konnte im Berichtsjahr nahezu verdoppelt werden.

ERSTES E-CARSHARING-ANGEBOT

Neben dem stationären Flinkster-Angebot ist in einer Kooperation mit Citroën ein neues, flexibles e-Carsharing  entwickelt worden. Seit September testet der DB-Konzern unter dem Markennamen Multicity in Berlin das erste rein elektrische Carsharing-Programm in Deutschland. Die ersten 100 Citroën C-Zero der insgesamt geplanten 500 Elektrofahrzeuge stehen innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings für die Kunden bereit. Die Fahrzeuge können auf allen öffentlichen Parkplätzen im One-Way-System angemietet und an beliebigen Stellen wieder abgestellt werden. Da der Strom zu 100 % aus erneuerbaren Energien gewonnen wird, sind die CO₂-Emissionen auf null reduziert. Das komplette IT-Management (Website, Apps, Betriebsführung der Autosteuerung) wird von DB Rent übernommen, ebenso die komplette Kunden-

betreuung und der operative Betrieb mit Service, Disposition und Wartung. Die Kunden des DB-Konzerns können damit erstmals Fahrzeuge im Stadtgebiet anmieten und auch wieder abstellen. Die Kundenzahl von Flinkster wurde im Berichtszeitraum nahezu verdoppelt.

Die Verbindung aller Verkehrsmittel zu einer Dienstleistung einschließlich der Integration elektrischer Fahrzeugflotten bleibt aber technisch, logistisch und betriebswirtschaftlich höchst anspruchsvoll. Der DB-Konzern führt daher seine Entwicklungsinitiativen, die er gemeinsam mit Partnern aus Industrie, Wissenschaft und Politik betreibt, fort.

WEITERE PROJEKTE

Nach dem erfolgreichen Abschluss der ersten Projektphase von BeMobility startete der DB-Konzern im Berichtsjahr das Folgeprojekt »BeMobility 2.0«. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) fördert das Projekt für weitere zwei Jahre. Des Weiteren konnte der DB-Konzern im Wettbewerbsverfahren der Bundesregierung zum »Schaufenster Elektromobilität« eine Reihe von weiteren Vorhaben zur Optimierung elektrischer Flotten gewinnen. Bei diesen Vorhaben wird auch die Rolle von Elektrofahrzeugen als zusätzlicher Speicher für die regenerative Energieversorgung getestet.

Investitionen in umweltfreundliche Logistikzentren

Im Berichtsjahr zertifizierte die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen e.V. (DGNB) die im Prologis Park Augsburg fertiggestellte, 10.000 qm große Logistikanlage von DB Schenker und zeichnete sie mit dem Silber-Vorzertifikat aus. Der DB-Konzern setzt in Augsburg mit einem effizienten Heizungssystem und wassersparenden Armaturen auf ressourcenschonende Innovationen. Gleichzeitig kommen beim Neubau ausschließlich schadstoffarme Materialien und Forest-Stewardship-Council-(FSC-)zertifizierte Holzwerkstoffe aus nachhaltigem Waldbau zum Einsatz. Ein modernes Monitoring überwacht den Energieverbrauch.

DB Schenker hat zudem ein neues Logistikkreuz im Güterverkehrszentrum (GVZ) Berlin-Süd in Großbeeren in Betrieb genommen. Das Terminal wird mit einer Kombination aus geothermischer Energiegewinnung und innovativer Klimatechnologie ausgerüstet. Der Energieverbrauch für Heizung und Lüftung sinkt dadurch auf unter ein Viertel der herkömmlichen Werte. Rund 9 Mio. € wurden in den neuen Standort investiert, der sich auch durch sein ökologisches Grundwassermanagement auszeichnet. So wird das Oberflächenwasser aufgefangen und gereinigt in das Grundwasser zurückgeführt.

In Japan hat DB Schenker Logistics im Berichtsjahr einen Vertrag für die zehnjährige Nutzung eines umweltfreundlichen Logistikzentrums im Großraum Tokio unterzeichnet. Das Gebäude wird auf einer Fläche von 9.000 qm gebaut und erfüllt mit Photovoltaikanlagen, der Nutzung von LED und einem Regenwasserauffangsystem höchste ökologische Standards.

Moderne Fahrzeuge verringern Emissionen NEUE LOKOMOTIVEN MIT RUßPARTIKELFILTER FÜR DB SCHENKER RAIL

Im Berichtsjahr wurden 47 der 130 bestellten Gravita-Lokomotiven mit Rußpartikelfiltern an DB Schenker Rail Deutschland ausgeliefert. Damit sind 100 der umweltfreundlichen Rangierlokomotiven im Einsatz. Die Fahrzeuge werden im Rangierdienst eingesetzt. Insgesamt investierte DB Schenker Rail rund 240 Mio. € in die neue Diesellok-Flotte. Rund 10 Mio. € der Investitionssumme fließen in die speziellen Filter, die nach Herstellerangaben 97% der Rußpartikel auffangen. DB Schenker Rail ist damit das erste deutsche Unternehmen, das Diesellokomotiven mit Partikelfiltern in großer Zahl einsetzt.

DB SCHENKER INVESTIERT IN HYBRIDFAHRZEUGE

Im Berichtsjahr hat die Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH (MEG), eine Tochter der DB Schenker Rail, bei ihrem Kunden Dow vier neue Hybrid-Rangierlokomotiven von Alstom in Betrieb genommen. Die MEG verfügt nun als erstes Unternehmen in Europa über eine Flotte von Hybridfahrzeugen im Schienengüterverkehr. Die neuen umweltfreundlichen Fahrzeuge sind erheblich geräuschärmer und reduzieren Emissionen sowie den Kraftstoffverbrauch um 40%.

DB Schenker Logistics setzt in Melbourne/Australien seit 2012 einen umweltfreundlichen Hybrid-Lkw für den innerstädtischen Verkehr ein. Da die Höchstgeschwindigkeit für diese Verkehre selten über 60 km/h beträgt, fährt der Lkw hauptsächlich elektrisch.


ERSTES HYBRIDFAHRZEUG FÜR DEN NAHVERKEHR

In einem gemeinsamen Forschungsprojekt mit der Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH (MTU) baute der DB-Konzern einen dieselmechanischen Triebwagen der Baureihe VT 642 zu einem Hybridfahrzeug um. Das neue Antriebssystem von MTU – ein Hybrid-Powerpack – kann beim Bremsvorgang kinetische Energie über einen Generator in elektrische Energie umwandeln. Diese wird in Batterien zwischengespeichert und kann bei der Traktion verwendet werden. Ziel ist die Verringerung von CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch um bis zu 25%.

Das Fahrzeug verfügt zusätzlich über eine umweltfreundliche CO₂-Klimaanlage. Dadurch soll der Energieverbrauch um bis zu 10 % reduziert und der Umstieg auf weniger klimaschädliche Kältemittel ermöglicht werden. Der Umbau des Fahrzeugs erfolgte durch die DB Fahrzeuginstandhaltung. Nach der Zulassung beim EBA soll das Fahrzeug im Jahr 2013 auf der nicht elektrifizierten Strecke Aschaffenburg–Miltenberg in Bayern zum Einsatz kommen. Wegen der kurzen Haltestellenabstände und des damit verbundenen häufigen Anfahrens und Bremsens eignet sich diese Strecke besonders für den Einsatz des Hybridantriebs.

DB ARRIVA BAUT HYBRID- UND BIOGASBUSFLOTTE AUS


Mit dem Kauf von 98 neuen Bussen erweitert DB Arriva seine umweltfreundliche Flotte. Geliefert werden 77 Doppeldeckerbusse als Hybridfahrzeuge sowie 21 Gasbusse, die mit CO₂-neutralem Biomethan betankt werden.

Die dieselelektrischen Hybridbusse  von Volvo haben 40 bis 50 % bessere Abgaswerte. Der Verbrauch reduziert sich gegenüber vergleichbaren Dieseln um rund ein Drittel. Bis März 2013 werden sie in Dienst gestellt und in Großbritannien eingesetzt. DB Arriva trägt rund 26,6 Mio. € der Gesamtinvestition in Höhe von rund 32 Mio. €. Die restlichen 5,4 Mio. € werden vom »Green Bus«-Fonds der britischen Regierung, um den sich Arriva erfolgreich beworben hatte, bereitgestellt.

DB REGIO BUS INVESTIERT IN UMWELTFREUNDLICHE BUSSE


Im Berichtsjahr unterzeichnete der DB-Konzern mit EvoBus und Iveco Irisbus einen Rahmenvertrag für mehr als 300 Busse im Gegenwert von über 80 Mio. €. DB Regio Bus wird daraus als Deutschlands größter Busverkehrsanbieter 2013 Stadt- und Überlandbusse bestellen. Alle Busse verfügen über Motoren gemäß dem derzeit anspruchsvollsten Emissionsstandard EEV (»Enhanced Environmentally Friendly Vehicle«). Damit wird die aktuell gesetzlich geforderte Norm Euro V übertroffen. Für Bestellungen ab 2014 werden Fahrzeuge nach der Norm Euro VI ausgeliefert.

ECO RAIL INNOVATION ZIEHT BILANZ UND WÄCHST WEITER

Für das Projekt »Eco Rail Innovation« (ERI) konnte der DB-Konzern im Berichtsjahr weitere neue Partner gewinnen. Die nunmehr 16 Partner entwickeln im Rahmen des Projekts innovative Technologien, um die Vision »Null Emission 2050«  umzusetzen. Im Mai 2012 richtete ERI an der Fachhochschule

Brandenburg eine Stiftungsprofessur für »Energieeffiziente Systeme der Bahntechnologie« ein. Ziel ist es, den Forschungsbedarf zu identifizieren und Forschungsvorhaben anzustoßen. Aktuell werden alternative Antriebsformen für den Rangierdienst im Nahverkehr mit der Bezeichnung »H3 Hybridlok« erforscht. Fünf Lokomotiven sollen auf einen Hybridantrieb umgerüstet werden. Nach der Umrüstung spart die »H3 Hybridlok« 50 % Kraftstoff ein. Zudem wird sie gegenüber herkömmlichen Rangierlokomotiven nahezu geräuschlos sein. Ab 2015 sollen die Lokomotiven zum Einsatz kommen.

SCHIENENVERKEHRSLÄRM WEITER REDUZIERT


Ein wesentlicher Schwerpunkt der Umweltaktivitäten des DB-Konzerns ist das Ziel, den Schienenlärm bundesweit, ausgehend vom Jahr 2000, bis 2020 zu halbieren. Lärmreduktion  ist eines der Top-Ziele im Rahmen des neuen Konzern-Zielsystems.

Lärmmanagement-Aktivitäten neu gebündelt

Am 1. September 2012 startete das Projekt »Lärmmanagement«. Aufgabe des Projekts ist die Realisierung unseres Lärmreduktionsziels. Dazu werden die konzernweiten Aktivitäten zur Senkung des Schienenverkehrslärms koordiniert und in einem abgestimmten Gesamtplan »Lärm« gebündelt. Um bei Politik und Öffentlichkeit höhere Akzeptanz für die umfangreichen Aktivitäten zu schaffen, wird ein begleitendes Kommunikationskonzept erarbeitet und umgesetzt.

Im Rahmen der Neuaufstellung unseres Lärmmanagements hat der DB-Konzern im Berichtsjahr erstmals einen Lärmschutzbeauftragten ernannt. Zentrale Aufgabe dieser neu geschaffenen Position ist es, verbindliche Umsetzungsstrategien für alle Geschäftsfelder zu entwickeln. Hierbei wird auf den bereits laufenden Programmen zur Lärminderung wie der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen oder der Umrüstung der Güterwagen auf die Flüsterbremse aufgebaut.

Programm Lärmsanierung weiter umgesetzt


Das 1999 von der Bundesregierung ins Leben gerufene Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes«  ist für den DB-Konzern ein zentrales Element bei der Reduzierung des Schienenverkehrslärms. Eine **interaktive Online-Grafik (1)** gibt einen Überblick zu den Lärmsanierungs-

(1) > www.db.de/laermsanierung

maßnahmen in den einzelnen Bundesländern. Die Karte zeigt, welche Maßnahmen in Planung sind, aktuell durchgeführt werden oder bereits abgeschlossen sind.

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern das Lärmsanierungsprogramm weiter umgesetzt. Unter anderem wurden Schallschutzwände von rund 55 km Länge fertiggestellt. Die Gesamtlänge der Schallschutzwände erhöht sich dadurch auf rund 442 km. Insgesamt hat der DB-Konzern im Berichtsjahr über 2.000 Wohnungen mit Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern ausgestattet. Für 2013 plant er die Errichtung von weiteren über 55 km Schallschutzwänden und die Sanierung von rund 2.500 Wohnungen.

Erprobung innovativer Lärmschutzmaßnahmen

Durch die Fördermittel aus dem Konjunkturprogramm II der Bundesregierung bekommt der Lärmschutz  eine neue Perspektive. Zwischen den Jahren 2009 und 2011 investierte der DB-Konzern zusätzlich rund 80 Mio. € für die Erprobung innovativer Maßnahmen. Die DB Netz AG installierte bundesweit 13 neue Technologien in 82 Einzelprojekten. Besonderes Augenmerk legte der DB-Konzern auf die Strecken im Rheintal. Im Mittelrheintal investierte er zum Beispiel rund 13 Mio. € und setzte vier Technologien in 23 Maßnahmen um.

Das BMVBS und die DB Netz AG stellten Ende Juni 2012 den Schlussbericht mit den Ergebnissen der getesteten Technologien zur Lärm- und Erschütterungsminderung am Fahrweg vor. Daraus geht hervor, dass ein Großteil der getesteten Technologien zur Vermeidung von Immissionen im Gleis geeignet ist, Lärminderungseffekte von bis zu 8 dB zu erreichen.

Lärmreduzierung im Schienengüterverkehr

Der DB-Konzern legt seinen Fokus weiterhin auf die Lärmreduktion bei Güterwagen . Ende 2012 wurde das Projekt »EuropeTrain« abgeschlossen. Das Projekt wurde federführend von DB Systemtechnik und DB Schenker Rail mit dem Internationalen Eisenbahnverband UIC und weiteren 28 europäischen Bahnen durchgeführt. Im Rahmen des Projekts legte ein Zug, bestehend aus 30 Güterwagen unterschiedlicher Bauart, rund 200.000 km Fahrstrecke quer durch Europa zurück.

Die meisten Wagen waren statt mit der herkömmlichen Bremsausrüstung mit modernen Verbundstoffbremssohlen (LL-Sohlen) ausgestattet. Die LL-Sohle wurde dadurch praktisch unter unterschiedlichsten topografischen, klimatischen und infrastrukturellen Bedingungen auf ihre Auswirkungen auf den Radverschleiß und das Fahrverhalten erprobt. Ergebnis ist, dass ein sicherer Betrieb mit LL-Sohlen unter Berücksichtigung noch abschließend durch die UIC festzulegender Randbedingungen,


wie zum Beispiel regelmäßige Inspektionen, möglich ist. Wie die sogenannte K-Sohle kann die LL-Sohle den subjektiv wahrgenommenen Lärm eines vorbeifahrenden Zugs etwa halbieren beziehungsweise um 10 dB(A) reduzieren. Die Umrüstung von Güterwagen auf die LL-Sohle ist jedoch kostengünstiger als die auf K-Sohlen. Aus diesem Grund wird auf Basis des Ende 2012 fertiggestellten Abschlussberichts des Projekts »EuropeTrain« eine baldige Zulassung angestrebt. Somit könnte die neue Technologie bald europaweit uneingeschränkt eingesetzt werden.

Die Bundesregierung fördert im Rahmen des Projekts »Leiser Rhein« mit 7,5 Mio. € die Umrüstung von 1.250 Güterwagen des DB-Konzerns auf die leiseren Verbundstoffbremssohlen. Insgesamt werden 1.150 Wagen mit K-Sohlen und 100 Wagen mit LL-Sohlen ausgestattet. Die Umrüstung dieser Wagen, die vorrangig im Rheinkorridor eingesetzt werden, soll wichtige Erkenntnisse für weitere Maßnahmen bringen.

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern in Bingen am Rhein die ersten von 1.250 Güterwagen präsentiert, die im Rahmen des Programms »Leiser Rhein« auf Verbundstoffbremssohlen umgerüstet wurden. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 150 Wagen mit K-Sohlen ausgestattet. Für die Jahre 2014 und 2015 plant der DB-Konzern die Umrüstung von rund 10.000 Wagen. Voraussetzung ist, dass die LL-Sohle bis Mitte 2013 zugelassen und verfügbar ist. Bis zum Jahr 2020 sollen alle Güterwagen von DB Schenker Rail auf »Flüsterbremsen« umgerüstet werden. Neue Güterwagen beschafft DB Schenker Rail Deutschland schon seit 2001 mit der K-Sohle, die bereits zugelassen ist. Bis zum Ende des Berichtsjahres erhöhte der DB-Konzern die Anzahl der mit der K-Sohle ausgestatteten Güterwagen von rund 6.890 um 710 auf über 7.600.

NATURSCHUTZMASSNAHMEN UMGESETZT

Fahrtziel Natur ausgebaut

Seit 2001 engagiert sich der DB-Konzern gemeinsam mit den großen Umweltverbänden – dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) – für nachhaltigen Tourismus: Mit **Fahrtziel Natur**  präsentiert der DB-Konzern 20 Nationalparks, Naturparks und Biosphärenreservate in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Mit dem Biosphärenreservat Bliesgau im Saarland hat **Fahrtziel Natur (1)** sein 20. Großschutzgebiet in die Kooperation aufgenommen. Anfang 2013 kamen die Naturparks im Schwarzwald neu dazu.

Weitere Informationen

- > EINKAUFSVOLUMEN AUF 29,4 MRD. € ANGESTIEGEN
- > SCHADENERSATZFORDERUNG GEGEN SCHIENENKARTELL
- > AUFSICHTSRAT ÜBER ENTWICKLUNGEN IM PROJEKT STUTTGART 21 INFORMIERT

EINKAUFSVOLUMEN ANGESTIEGEN

Zur Unterstützung der Wettbewerbsfähigkeit seiner Geschäftsfelder hat der DB-Konzern im Konzerneinkauf die regelmäßigen Arbeiten in den Potenzialteams entlang aller Warengruppen fortgeführt. Die bisher als Projekt strukturierten Arbeits- und Berichtswege wurden in die Regelorganisation überführt.

Für kommende Jahre lassen sich für die relevanten Beschaffungsmärkte des DB-Konzerns zwei Trends identifizieren. Zum einen sollte die schwache konjunkturelle Entwicklung zu einer preisseitigen Entspannung führen. Zum anderen deuten die durchweg höheren Lohnabschlüsse – gerade in Deutschland – auf einen zunehmenden Preisdruck hin, vor allem bei meist lokalen, arbeitsintensiven und wenig handelbaren Gütern und Dienstleistungen. Diese Entwicklung wird durch einen wieder zunehmenden Druck bei den Rohstoffpreisen verstärkt. Vor diesem Hintergrund wird der DB-Konzern die Arbeiten an Optimierungsmaßnahmen fortsetzen.

Im Berichtsjahr ist das Einkaufsvolumen des DB-Konzerns auf 29,4 Mrd. € gestiegen (im Vorjahr: 28,5 Mrd. €). Dies ist auf Zunahmen bei den Bauleistungen zurückzuführen, die anderen wesentlichen Bestandteile haben sich vergleichsweise stabil entwickelt:

- > Fracht- und Speditionsleistungen stiegen geringfügig von 10,1 Mrd. € auf 10,3 Mrd. € an,
- > industrielle Produkte sanken von 9,1 Mrd. € auf 8,7 Mrd. €,
- > Bau- und Ingenieurleistungen erhöhten sich deutlich von 3,6 Mrd. € auf 5,1 Mrd. €, was im Wesentlichen auf das Projekt Stuttgart 21 mit einem Bauleistungsvolumen von rund 1,3 Mrd. € zurückzuführen ist,
- > Dienstleistungen Dritter entsprachen im Berichtsjahr dem Einkaufsvolumen des Vorjahres in Höhe von 2,9 Mrd. €,
- > leitungsgebundene Energien und Kraftstoffe gingen von 2,7 Mrd. € auf 2,4 Mrd. € zurück.

Strategische Ausrichtung weiterentwickelt

Eine zentrale, einheitlich ausgestaltete Beschaffungspolitik schafft einen Mehrwert für den DB-Konzern. Eingebettet in die Konzernstrategie, führte der DB-Konzern im Berichtsjahr maßgebliche Initiativen im Zentraleinkauf fort beziehungsweise neu ein:

- > Das Mitte 2011 eingeführte IT-System zur Lieferantenbewertung wurde im Jahr 2012 optimiert und gut angenommen:

Mittlerweile werden mehr als 50 % des Einkaufsvolumens der neuen Lieferantenbewertung unterzogen.

- > Zum besseren Schutz vor Schäden aus lieferantenseitigen Kartellen entwickelte der DB-Konzern ein Kartellschadenspräventionssystem. Im Rahmen der Warengruppenstrategie schätzen Fachleute die Kartellierungsgefahr auf den jeweiligen Märkten ein und richten danach Maßnahmen aus. Beispiele sind veränderte Regelungen zum Schadenersatz beziehungsweise zur Wiedergutmachung oder verpflichtende »Code of Conduct«-Klauseln, die dann im Rahmen der Lieferantenqualifizierung für alle Lieferanten des jeweils analysierten Marktes vorgegeben werden. Die Systematik wird schrittweise in Regelwerke, strategische Instrumente und in die IT-Systeme eingebaut.

WEITERE RECHTLICHE THEMEN

Hohes Bußgeld gegen Schienenkartell verhängt

Das Bundeskartellamt hat Anfang Juli 2012 Bußgelder in Höhe von insgesamt 124,5 Mio. € gegen Mitglieder des sogenannten Schienenkartells aus den Unternehmensgruppen ThyssenKrupp, Vossloh und Voestalpine verhängt. Aus Sicht des DB-Konzerns steht damit fest, dass er über Jahre systematisch geschädigt wurde. Er erwartet daher von den am Kartell beteiligten Firmen einen vollständigen Ausgleich des Schadens. Auf Grundlage der Bußgeldbescheide wird der DB-Konzern seine Ansprüche auf Schadenersatz durchsetzen. Er handelt hier auch im Interesse des Bundes, da die meisten Infrastrukturvorhaben öffentlich gefördert werden. Der Bund erhält den der Förderquote entsprechenden Anteil am Schadenersatz.

Im Dezember 2012 hat der DB-Konzern Klage beim Landgericht Frankfurt am Main gegen Beteiligte des Schienenkartells erhoben. In der Klageschrift werden Schadenersatzansprüche gegen die Unternehmen wegen der illegalen Preisabsprachen beim Verkauf von Schienen an die Deutsche Bahn geltend gemacht.

Dieser Schritt wurde erforderlich, da der DB-Konzern bei den verklagten Unternehmen keine zielführende Mitwirkung an einem Vergleich feststellen konnte und einige sogar die Gespräche mit dem DB-Konzern abgebrochen haben. Bei den

Beklagten handelt es sich um Gesellschaften der Unternehmensgruppen ThyssenKrupp, Moravia Steel und Vossloh sowie um den ehemaligen Eigentümer der Vossloh-Tochtergesellschaft Stahlberg Roensch GmbH.

Kartellrechtliches Missbrauchsverfahren gegen Unternehmen des DB-Konzerns

Die EU-Kommission hat im Rahmen eines kartellrechtlichen Missbrauchsverfahrens von Ende März bis Anfang April und im Juli 2011 an mehreren Standorten des DB-Konzerns Nachprüfungen durchgeführt. Im Anschluss wurden schriftliche Auskunftersuchen gestellt. Im Juni 2012 hat die Kommission das Verfahren formell eröffnet. Gegenstand des Verfahrens ist insbesondere das seit dem Jahr 2003 geltende Bahnstrompreissystem der DB Energie GmbH. Dieses System wurde bereits 2006 vom Oberlandesgericht Frankfurt am Main als zulässig erachtet. Gegen die Nachprüfungen hat der DB-Konzern Klage beim Gericht der Europäischen Union in Luxemburg eingereicht.

Deutschland wegen mangelhafter Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets verklagt

Die EU-Kommission hat am 24. Juni 2010 entschieden, gegen Deutschland und zwölf weitere EU-Mitgliedsstaaten Klage vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) zu erheben. Den betroffenen Staaten wird die mangelhafte Umsetzung der Vorschriften des ersten europäischen Eisenbahnpakets, insbesondere der Entflechtungsvorgaben, vorgeworfen. Parteien des Vertragsverletzungsverfahrens sind die EU-Kommission und die Bundesrepublik Deutschland. Im Mai 2012 hat in Luxemburg die mündliche Verhandlung stattgefunden. Die Bundesregierung hat die Vorwürfe der Kommission vollumfänglich zurückgewiesen.

Auch der DB-Konzern ist der Auffassung, dass die Argumente der Kommission nicht belastbar sind. Die DB Netz AG ist in ihren Entscheidungen über Trassenzugang und Trassenentgelte unabhängig von anderen Unternehmen des DB-Konzerns. Die in Deutschland gewählte Holdingstruktur wird vom europäischen Eisenbahnrecht ausdrücklich zugelassen. Der Generalanwalt beim EuGH hat sich der Auffassung der Bundesregierung in seinen Schlussanträgen angeschlossen und empfiehlt eine Abweisung der Klage der EU-Kommission. Der EuGH wird darüber voraussichtlich 2013 entscheiden.

Ermittlungen bei der DB International

Nach den im Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Frankfurt am Main bekannt gewordenen Vorwürfen gegen die DB International GmbH (DB International) hat die Wirtschafts-

prüfungsgesellschaft KPMG eine Sonderuntersuchung bei der DB International durchgeführt. Die Staatsanwaltschaft wirft ehemaligen Mitarbeitern vor, in der Vergangenheit unmittelbar oder über Dritte Geld- und Sachzuwendungen an Entscheidungsträger im Ausland geleistet zu haben. Die Sonderuntersuchung hat die Vorwürfe teilweise bestätigt. Bei der DB International wurden entsprechende Konsequenzen gezogen. Die behördlichen Ermittlungen werden voraussichtlich im Jahr 2013 abgeschlossen. Es ist mit einer Geldbuße sowie Gewinnabschöpfung bei DB International zu rechnen. Parallel verfolgt DB International Schadenersatzansprüche gegen ehemalige Verantwortliche des Unternehmens.

WEITERE THEMEN ZUR BETRIEBS- UND GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Maßnahmen gegen Buntmetalldiebstähle

Buntmetalldiebstähle haben weiterhin sehr starke Auswirkungen auf Kunden des DB-Konzerns, wenn Strecken blockiert werden und Züge Verspätung haben. Im Berichtsjahr war eine Trendwende in den Fallzahlen der Buntmetalldiebstähle festzustellen. Im ersten Halbjahr sind die Metalldiebstähle um etwa 10 % gegenüber dem ersten Halbjahr 2011 auf rund 1.400 Fälle zurückgegangen.

Um Metalldiebstählen entgegenzutreten, hat der DB-Konzern ein ganzes Maßnahmenbündel initiiert und markiert Metallteile an neuralgischen Punkten deutschlandweit mit einer künstlichen DNA.

Entwicklungen im Projekt Stuttgart 21

Der Vorstand der DB AG hat seinem Aufsichtsrat am 12. Dezember 2012 eine überarbeitete Kostenprognose mit prognostizierten Mehrkosten vorgelegt. Eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen soll voraussichtlich am 5. März 2013 in einer außerordentlichen Aufsichtsratssitzung getroffen werden.

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

Bei Nichtfortführung des Projekts würden sich unmittelbar wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben. Diese betreffen unter anderem die Bewertung des Sachanlagevermögens, Verpflichtungen zur Rücknahme von in Vorjahren veräußerten Liegenschaften mit Rückzahlung der vereinnahmten Verkaufspreise zuzüglich Zinsen, die Rückzahlung von erhaltenen Investitionszuschüssen sowie Schadenersatzleistungen für die Stornierung bestellter Bauleistungen und abgeschlossener Planungsverträge.

Risikobericht

> INTEGRIERTES RISIKOMANAGEMENT SICHERT TRANSPARENZ

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

> RISIKOPORTFOLIO OHNE BESTANDSGEFÄHRDENDE RISIKEN

Mit den Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt die Geschäftspolitik des DB-Konzerns sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen mit seinem **Chancenmanagementsystem (1)** als auch im Rahmen seines Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt in dem integrierten Risikomanagementsystem des DB-Konzerns. Das System ist entlang der Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt.

BEURTEILUNG DER RISIKOSITUATION DURCH DIE UNTERNEHMENSLEITUNG

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis des Risikomanagementsystems des DB-Konzerns. Im Berichtsjahr waren insbesondere die gesamtwirtschaftlichen Risiken sowie Markt- und Betriebsrisiken wesentlich für die Entwicklung des DB-Konzerns. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr leicht reduziert.

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

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

RISIKOMANAGEMENT IM DB-KONZERN

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG quartalsweise berichtet. Für außerhalb des

Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

In dem 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. Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für das Risikomanagement des DB-Konzerns.

Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und die Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DBAG werden die möglichen Risiken zentral gesteuert und begrenzt. Das Konzern-Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des KonTraG.

Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagements im Hinblick auf den Konzernrechnungslegungsprozess

Das Risikomanagementsystem des DB-Konzerns wird durch ein unternehmensweit eingerichtetes internes Kontrollsystem unterstützt, das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt.

Das interne Kontrollsystem des DB-Konzerns orientiert sich an den Kriterien des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen »Internal Control – Integrated Framework«. Das COSO-Modell ist ein allgemein anerkannter theoretischer Rahmen, der ein internes Kontrollsystem in fünf Ebenen unterteilt und diese einzeln bewertet. Ausgehend hiervon stützt sich das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem des DB-Konzerns auf

(1) > Seite 64 ff.

grundlegende Kontrollmechanismen wie zum Beispiel systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen sowie auf die Einhaltung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen.

Zu den vom DB-Konzern eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus

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

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die als prozessunabhängiges Instrument ein wesentliches Element der Kontrollmechanismen des DB-Konzerns darstellen, zielen mit einem Prüfungsplanschwerpunkt auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des DB-Konzerns. Darüber hinaus erfolgen Prüfungshandlungen im Rahmen der Sachanlagen- und Vorratsinventur.

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

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

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und der einzelnen Geschäftsfelder unter anderem die Korrektheit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Es erfolgt insbesondere die Bestätigung, dass die Finanzdaten in allen wesentlichen Belangen ein den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der berichtenden Einheit vermitteln. Zusätzlich

wird bestätigt, dass das verantwortliche Management die zentral vorgegebenen internen Kontrollsysteme der Berichterstattung eingerichtet und diese, wenn erforderlich, um eigene dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt hat.

WESENTLICHE RISIKOKATEGORIEN UND EINZELRISIKEN

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

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die Nachfrage nach Mobilitäts- und insbesondere nach Transport- und Logistikdienstleistungen des DB-Konzerns ist unter anderem abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wirtschaftliches Wachstum fördert die der Unternehmensstrategie zugrunde liegenden Megatrends in den für den DB-Konzern relevanten Märkten. Gesamtwirtschaftliche Schocks wie zum Beispiel Wirtschafts- und Finanzkrisen können sich insofern negativ auf das Geschäft des DB-Konzerns auswirken. Die Wachstumsdynamik hat sich im Verlauf des Jahres 2012 weiter abgeschwächt. Es bestehen nach wie vor hohe Unsicherheiten auf den Finanzmärkten mit Schwerpunkt auf Europa mit dem Risiko eines Überspringens der Unsicherheiten des Finanzmarkts auf die Realwirtschaft.

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

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

Im Bereich von Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung der Kunden des DB-Konzerns den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen.

Marktrisiken

Im deutschen Personenverkehrsmarkt steht der DB-Konzern in einem harten inter- und intramodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Um seine Position im Wettbewerb zu stärken, verbessert der DB-Konzern fortlaufend seine Service- und Leistungsqualität. Auf der Angebotsseite optimiert der DB-Konzern seine Fahrplangestaltung und kann teilweise kürzere Reisezeiten anbieten (zum Beispiel nach der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen). Auf der Leistungsseite setzt der DB-Konzern unter anderem im Rahmen der Kunden- und Qualitätsinitiative zahlreiche Verbesserungsmaßnahmen um. Die Entwicklung der Pünktlichkeit unterliegt einem strengen Monitoring. Die Preiswahrnehmung seiner Produkte versucht der DB-Konzern durch Angebotsmaßnahmen zu verbessern. In den nächsten Jahren investiert er zudem umfangreich in seine Fahrzeugflotte im Fernverkehr.

Im Regionalverkehr gibt es europaweit einen intensiven intramodalen Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Um sich in diesem Marktumfeld behaupten zu können, optimiert der DB-Konzern fortlaufend sein Ausschreibungsmanagement und seine Kostenstrukturen, um attraktive Angebote zu wirtschaftlichen Konditionen abgeben zu können. In Deutschland wird in den nächsten Jahren ein umfangreiches Volumen in den Wettbewerb kommen, das alle Anbieter vor große organisatorische Herausforderungen stellt.

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

Die Aktivitäten des DB-Konzerns im Bereich Spedition und Logistik sind insbesondere von einem sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld betroffen. Hierauf reagiert der DB-Konzern mit dem weiteren Ausbau seiner Netzwerke sowie der Verbesserung von Kostenstrukturen, Angeboten und IT-Infrastruktur.

Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten seiner Kunden oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnet der DB-Konzern konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung und einer kontinuierlichen Weiterentwicklung seines Portfolios. Hinsichtlich Marktrisiken aus veränderten

rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler wie internationaler Ebene bringt der DB-Konzern seine Position in die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.

Betriebsrisiken

Die Tätigkeit des DB-Konzerns als Eisenbahnverkehrsunternehmen basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für seine Aktivitäten. Im Fernverkehr verschlechtert eine Beeinträchtigung der Pünktlichkeit die Qualität der Dienstleistung und kann damit zu Kundenverlusten führen. Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit.

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

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

Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnet der DB-Konzern generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung seiner 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, vom DB-Konzern allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt das Bemühen des DB-Konzerns der Minimierung möglicher Auswirkungen.

Technikrisiken

Das Angebot und die Qualität der Leistungen des DB-Konzerns hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führt der DB-Konzern einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeugindustrie.

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

Aus Verzögerungen bei Fahrzeugzugängen können Störungen im Betriebsablauf, eine schlechtere Angebotsqualität und höhere Belastungen zum Beispiel durch Pönalezahlungen an Besteller resultieren.

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

Beschaffungsrisiken

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

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnet der DB-Konzern durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente.

Projektrisiken

Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen. Diese haben aufgrund der vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergrei-

fende Auswirkungen. Auch Preissteigerungen bei bezogenen Leistungen beziehungsweise Leistungen für Baumaßnahmen können negative Auswirkungen haben. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

Im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 haben sich im Berichtsjahr signifikante Kostenrisiken gezeigt. Weitere zeitliche Verzögerungen in der Projektabwicklung können zu zusätzlichen Kostenbelastungen führen.

Risiken aus der Infrastrukturfinanzierung

Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur erlassen. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Neben dem Risiko der fehlenden Verfügbarkeit von Mitteln für die Finanzierung von Investitionen besteht auch ein Risiko aus zu geringen Mitteln für die Instandhaltung des Bestandsnetzes.

Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2013 festschreibt. Für die ab 2014 geltende Folgevereinbarung muss aus Sicht des DB-Konzerns eine angemessene Mindestersatzinvestitionslinie gefunden und in die vertraglichen Vereinbarungen integriert werden.

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 der mehrjährigen Unternehmensplanung des DB-Konzerns 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.

Aus Sicht des DB-Konzerns ist die wirtschaftliche Tragfähigkeit von aus Eigenmitteln geleisteten Investitionen oder Finanzierungsbeiträgen zu Investitionsprojekten essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns langfristig zu sichern.

Risiken aus der Reduzierung von Finanzmitteln für den Regionalverkehr

Maßgeblich für die Entwicklung im Regionalverkehrsmarkt in Europa ist die Höhe von verfügbaren finanziellen Mitteln für die Bestellung oder Unterstützung von Verkehrsangeboten. Für die Aktivitäten des DB-Konzerns im europäischen Regionalverkehr stellen daher Zahlungen von in der Regel staatlichen oder staatlich finanzierten Bestellerorganisationen (im Wesentlichen Bestellerentgelte) einen wesentlichen Teil der Umsatzerlöse

dar. Hier besteht vor dem Hintergrund der Sparbemühungen der öffentlichen Haushalte (insbesondere in Staaten mit hoher Staatsverschuldung) das Risiko, dass die verfügbaren Mittel gekürzt werden könnten. Der DB-Konzern begegnet diesem Risiko, indem er sein Leistungsangebot entsprechend anpasst und die Fahrgeldeinnahmen ausbaut.

Finanzwirtschaftliche Risiken

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

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

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

Auf Basis der guten Rating-Einstufungen des DB-Konzerns verfügt dieser über einen sehr guten Kapitalmarktzugang. Um jederzeit die Zahlungsfähigkeit sowie die finanzielle Flexibilität des DB-Konzerns sicherstellen zu können, verfügt er über liquide Mittel, Kreditlinien, ein 2-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm und ein 20-Mrd.-€-Debt-Issuance-Programm. Im Rahmen des konzernübergreifenden Cashpoolings stellt der DB-Konzern sicher, dass die Mittel konzernintern bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt werden können.

Um das Adressenausfallrisiko beim Abschluss von Derivatengeschäften zu minimieren, hat der DB-Konzern damit begonnen, Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) abzuschließen. In den CSA wird die wechselseitige Stellung von Sicherheiten in bar vereinbart. Im Berichtsjahr wurden mit acht Banken CSA abgeschlossen.

Rechtliche und vertragliche Risiken

Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen vielfach Bauprojekte und Immobilien oder Umweltangelegenheiten. Es besteht zudem das Risiko, dass einige der langfristigen Verkehrsverträge unter anderem aufgrund von

unvorhersehbaren Kostensteigerungen unwirtschaftlich werden könnten. Der DB-Konzern versucht, hier entsprechend kosten- und erlösseitig gegenzusteuern.

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

Politische Risiken

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

Regulatorische Risiken

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für das Geschäft des DB-Konzerns zur Folge haben. Aus dem allgemeinen Regulierungsrisiko können sich spürbare Umsatz- und Ergebnisauswirkungen ergeben.

Der DB-Konzern erbringt im Schienenverkehr Dienstleistungen in einem regulierten Markt.

Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des DB-Konzerns verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen die Risiken der Beanstandung und des Eingriffs. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite in den Infrastrukturgeschäftsfeldern des DB-Konzerns gefährden oder sogar verhindern (zum Beispiel durch einen Eingriff in die Preissysteme), erschweren eine unternehmerische Steuerung dieser Aktivitäten und können damit Finanzierungsbeiträge aus DB-Mitteln für die Infrastrukturinvestitionen gefährden.

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

Personalrisiken

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

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

Bei der Integration neu akquirierter Gesellschaften zielen die Bemühungen des DB-Konzerns zudem auf die Bindung von Mitarbeitern in Schlüsselpositionen.

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

Compliance-Risiken

Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB-Konzerns. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient die Compliance-Organisation.

Das Ressort Infrastruktur ist angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Ein Beispiel hierfür ist das Schienenkartell. Auch die Erwartungen und Anforderungen des Bundes als Drittmittelgeber an die Compliance-Aktivitäten im Bereich Infrastruktur sind gestiegen. Dies wird mit der in Kraft getretenen Antikorruptionsrichtlinie des Bundes deutlich, die auch Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern stellt. Um die Führungskräfte und Mitarbeiter gezielt über Compliance-Themen zu informieren und sie dafür zu sensibilisieren, startete im Dezember 2012 eine besondere Informationskampagne im Ressort Infrastruktur.

IT-Risiken

Hochverfügbare und sichere IT-Systeme sind für den DB-Konzern von großer Bedeutung, da der überwiegende Teil der Geschäftsprozesse von Informationstechnik abhängig ist und zukünftig

ein immer größerer Teil von Geschäftsprozessen von Informationstechnik abhängig sein wird. Hierbei sorgt ein vorausschauendes IT-Management für die notwendige Absicherung der IT-gestützten Geschäftsprozesse. Eine hierfür wesentliche Methode ist das IT-Risikomanagement für Anwendungen sowie Infrastrukturen und Services. Hierin werden die relevanten Risiken systematisch analysiert, bewertet und eliminiert oder minimiert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie gegebenenfalls an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Beispielhafte Risiken sind hier die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen oder der unautorisierte Zugang Dritter zu Kundendaten.

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

Zusätzlich erfolgen eine regelmäßige Überprüfung der Systemarchitektur und eine regelmäßige Erneuerung der Hardware-Plattformen. Im Berichtsjahr wurden Penetrationstests auf konzerneigene IT-Ressourcen (Kommunikationsnetze, Web-Services sowie Anwendungen) durchgeführt. Erkannte Sicherheitslücken (Schwachstellen) werden durch Sicherheitsupdates oder andere geeignete Maßnahmen behoben.

Zur Vernetzung sowie zum Informationsaustausch ist die Zusammenarbeit und enge Abstimmung mit Behörden und entsprechenden Organisationen erforderlich. Der DB-Konzern arbeitet hierzu unter anderem eng mit dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) und der »Allianz für Cybersicherheit« zusammen. Der DB-Konzern ist ferner im »VOICE-Verband der IT-Anwender e.V.« vertreten und nimmt an den UP-KRITIS-Übungen teil, die vom Bundesministerium des Innern koordiniert werden.

Zur IT-Sicherheit tragen vor allem die Mitarbeiter durch die bewusste und umsichtige Nutzung bei. Hierbei ist es notwendig, dass die Benutzer mögliche Risiken kennen und einschätzen können. Zur entsprechenden Sensibilisierung der Mitarbeiter und Führungskräfte wurden im Berichtsjahr umfangreiche Kommunikationsmaßnahmen durchgeführt.

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

Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

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

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

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

Nachtragsbericht

- > STIFTUNG FÜR BÜNDELUNG DER MASSNAHMEN IM GESELLSCHAFTLICHEN ENGAGEMENT GEGRÜNDET
- > ZWEI ANLEIHEN PLATZIERT
- > ENTWURF DES VIERTEN EISENBAHNPAKETS VERÖFFENTLICHT

GRÜNDUNG DER DEUTSCHE BAHN STIFTUNG

Im Januar 2013 wurde die Deutsche Bahn Stiftung gGmbH gegründet. Der von der Deutsche Bahn Stiftung als eigenständiger gemeinnütziger Institution verfolgte Zweck ist die ideelle und materielle Förderung der Allgemeinheit. Die geplanten Schwerpunkte der Fördertätigkeit sind die bereits in unserem gesellschaftlichen Engagement definierten Bereiche: Bildung und Kultur, Integration und Fürsorge, Klima- und Naturschutz sowie humanitäre Hilfe. Christina Rau hat sich bereit erklärt, die Schirmherrschaft für die Deutsche Bahn Stiftung gGmbH zu übernehmen, und wird dem Beirat der Deutsche Bahn Stiftung gGmbH angehören.

ZWEI ANLEIHE-PRIVATPLATZIERUNGEN MIT EMISSIONSVOLUMEN VON 350 MIO. €

Im Januar 2013 haben wir über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance zwei Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 350 Mio. € begeben. Die beiden Anleihen mit Laufzeiten von 5 beziehungsweise 15 Jahren wurden als Privatplatzierung im asiatischen Raum platziert.

EU VERÖFFENTLICHT ENTWURF DES VIERTEN EISENBAHNPAKETS

Die EU-Kommission hat am 30. Januar 2013 ihre Gesetzesvorschläge zum *vierten Eisenbahnpaket (1)* vorgelegt. Es beinhaltet Vorschläge zur Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs, zur technischen Interoperabilität des europäischen Bahnsystems sowie zur weiteren Trennung der Eisenbahninfrastruktur. Die geplanten Verbesserungen der technischen und administrativen Rahmenbedingungen für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen in Europa bewerten wir positiv. Die Vorschläge der Kommission können zum Abbau von Marktzugangsbarrieren und zur Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene beitragen.

Anders als in zahlreichen anderen EU-Mitgliedsstaaten, ist in Deutschland der Markt für den Schienenpersonenverkehr seit Langem für den Wettbewerb geöffnet. Die Pläne der Kommission für eine Marktöffnung im Schienenpersonenverkehr in Europa sind daher zu begrüßen. Das angestrebte Marktöffnungsdatum ist allerdings erst 2019, mit Übergangsfristen bis 2023.

Für Maßnahmen zur weiteren Trennung von Eisenbahninfrastruktur und Betrieb gibt es aus Sicht der Bundesregierung und des DB-Konzerns keine Veranlassung. Das integrierte Bahnstrukturmodell in Deutschland hat sich seit der Bahnreform 1994 im europäischen Vergleich als effizient und erfolgreich bewährt. Dies zeigt sich auch an der positiven Wettbewerbsentwicklung auf dem deutschen Schienenmarkt.

Prognosebericht

- > **ABSCHWÄCHUNG DES WIRTSCHAFTSWACHSTUMS IM JAHR 2013**
- > **WEITERE UMSATZ- UND ERGEBNISSTEIGERUNGEN ERWARTET**
- > **AUSBLICK BLEIBT MIT UNSICHERHEITEN BEHAFTET**

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. Der DB-Konzern geht davon aus, dass sich das Wirtschaftswachstum 2013 abschwächen und in einigen Staaten zu rezessiven Entwicklungen führen 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.

Voraussichtliche Entwicklung – in %	2012	2013
BIP Welt ¹⁾	+2,0	>+2,0
Welthandel	+2,0	+2,5
BIP Euro-Raum	-0,5	-0,5
BIP Deutschland	+0,7	+0,5

¹⁾ Summe ausgewählter Industrie- und Schwellenländer.

Die Daten für 2012 entsprechen den per 07.02.2013 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2013 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Ein deutlicher Aufschwung in der globalen Produktion ist für das Jahr 2013 nicht anzunehmen. Es besteht weiterhin eine hohe Unsicherheit über die wirtschaftliche Zukunft. Die anhaltend schwierige Situation in der Euro-Zone wird die Entwicklung der Weltwirtschaft weiter beeinträchtigen, aber nicht mehr maßgeblich bestimmen. Eine moderat fortschreitende Entkopplung der Weltwirtschaft von den Ereignissen in der EU wird die Wachstumserwartungen in den meisten Ländern steigern.

Auch die Entwicklung in den USA wirkt 2013 stabilisierend, da ein solides BIP-Wachstum erwartet wird. Stützend könnten die Entwicklung des Privatkonsums, die gute Finanzlage ame-

rikanischer Unternehmen und die sich verbessernden Produktionsbedingungen wirken. Dämpfend werden sich dagegen die verstärkten Konsolidierungsbestrebungen des staatlichen Sektors auswirken.

Der Beschluss der neuen japanischen Regierung, die deflationären Tendenzen des Landes zu bekämpfen, erhöht zwar die Wachstumsaussichten, verschärft aber auch die Schuldenproblematik. Latente Handelskonflikte, vor allem mit China, der erwartet schwache Privatkonsum und die weltweit mäßige Entwicklung der Außenhandelstätigkeiten bleiben als weitere Unsicherheitsfaktoren bestehen. Insgesamt erwartet der DB-Konzern für 2013 nur ein geringes Wirtschaftswachstum.

Die asiatischen Schwellenländer werden das Weltwirtschaftswachstum weiter stützen. Darüber hinaus wird ihre Bedeutung für die globale Wirtschaftsleistung zunehmen. Die bereits eingeleitete Entkopplung von der Entwicklung in der Euro-Zone dürfte sich weiter fortsetzen. Die Notwendigkeit, den Einfluss von externen Schocks wie der Staatsschuldenkrise zu mindern, verstärkt den Wunsch nach einer stärkeren Binnenwirtschaft und forciert Strukturanpassungen. Dies wird die Unsicherheiten jedoch kurzfristig nicht reduzieren und sich nur bedingt wachstumsfördernd auswirken. Vor diesem Hintergrund wird für die asiatischen Schwellenländer im Jahr 2013 eine Fortsetzung des momentanen Trends mit einem moderateren Wachstum erwartet.

Der Welthandel wird 2013 weiter zulegen, wobei sich die positive Entwicklung nur unwesentlich vom Vorjahr unterscheiden dürfte.

In der Euro-Zone wird die Staatsschulden- und Vertrauenskrise auch weiterhin die wirtschaftliche Entwicklung belasten. Ausgehend von der in vielen Ländern angespannten Arbeitsmarktsituation, dem auch dadurch beeinträchtigten Privatkonsum und den durch die andauernde Unsicherheit aufgeschobenen Investitionen, sind keine Wachstumseffekte zu erwarten. Zudem werden die Konsolidierungsbestrebungen der Staaten die Entwicklung dämpfen, wengleich in einem geringeren Ausmaß als 2012. Einzig der Außenhandelssektor dürfte, aufgrund der Bestrebungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit heimischer Industrien, positive Effekte auf das Wirtschaftswachstum liefern. Diese werden für ein Wachstum der Gesamtwirtschaft aber nicht ausreichen.


Auch mit den Instrumentarien der Geldpolitik allein ist im günstigsten Fall eine Stabilisierung der Situation zu erreichen, was den Einzelstaaten Zeit verschafft, ihre jeweiligen Strukturanpassungen voranzubringen. Zu Beginn des Jahres 2013 dürften dennoch negative Meldungen über die in der vorgegebenen Zeit nicht zu leistenden Reformfortschritte und eine steigende Unzufriedenheit der Bevölkerung sowie die Unklarheit über den weiteren politischen Kurs die Wirtschaftsentwicklung belasten. Erst in der zweiten Jahreshälfte 2013 ist, unter der Annahme fortgeführter Reformbemühungen, eine langsame Verbesserung der Situation zu erwarten. Diese könnten dann auch entscheidene Schritte aus der Staatsschuldenkrise ermöglichen. Es kann derzeit jedoch nicht davon ausgegangen werden, dass die Maßnahmen ausreichen werden, um den Euro-Raum bereits 2013 aus der Rezession herauszuführen.

Die Entwicklung in den Ländern Mittel- und Osteuropas wird aufgrund der Intensität der Handels- und Kapitalverflechtungen mit Westeuropa beeinträchtigt bleiben. Aufgrund des durch den Kapitalentzug während der Staatsschuldenkrise zwar verringerten, aber noch existenten Wachstumspotenzials dürfte sich der osteuropäische Wirtschaftsraum insgesamt weiter überdurchschnittlich entwickeln.

Auch in Deutschland werden sich die Auswirkungen der Krise im Euro-Raum, die sich bereits 2012 zunehmend manifestiert haben, aller Voraussicht nach zunächst fortsetzen. Die Situation auf dem Arbeitsmarkt dürfte sich leicht verschlechtern. Eine leicht 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.

Das bei den Unternehmen infolge der Investitionsunsicherheit angestaute Kapital wird nur allmählich in die Realwirtschaft fließen. Deutliche Steigerungsraten bei den Anlageinvestitionen sind für 2013 nicht zu erwarten. Durch den hohen Anteil an Eigenkapital wirkt das niedrige Zinsniveau wenig attraktiv, um hierfür einen ersten Impuls zu geben. Die Schwäche auf den europäischen Absatzmärkten und die Abkühlung der Binnennachfrage werden sowohl den Außenhandel als auch die Produktion im verarbeitenden Gewerbe bremsen. Vor diesem Hintergrund ist für das Gesamtjahr nur von einem sehr schwachen BIP-Wachstum in Deutschland auszugehen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

 Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte – in %	2012	2013
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	-1,1	± 0,5
Europäischer Schienenpersonenverkehr (Basis Pkm)	-1,0	< - 0,5
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	-1,8	≥ 0,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	-5,2	≤ 0,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+1,8	+1,0 bis +3,0
Globale Luftfracht (Basis t)	-2,5	0,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+3,5	+4,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+6,0	+5,5 bis +6,0

Die Daten für 2012 entsprechen den per 07.02.2013 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2013 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Personenverkehr

Für den Personenverkehrsmarkt in Deutschland wird 2013 ein leichter Anstieg der Verkehrsleistung erwartet. Ausschlaggebend hierfür wird die Entwicklung des marktdominierenden motorisierten Individualverkehrs sein. Trotz der weiteren konjunkturellen Abkühlung in den ersten Monaten des Jahres und des insgesamt stagnierenden Arbeitsmarkts dürfte der Personenverkehr von real leicht sinkenden Kraftstoffpreisen profitieren und seine Verkehrsleistung – nach dem Rückgang 2012 – leicht steigern.

Der innerdeutsche Luftverkehr wird trotz der positiven statistischen Basiseffekte seine Nachfrageverluste aus dem Jahr 2012 voraussichtlich nicht ausgleichen können. Aufgrund des geringfügig reduzierten Linienangebots dürfte er annähernd das Leistungsniveau des Vorjahres behaupten können.

Dem öffentlichen Straßenpersonenverkehr wird dies nur gelingen, wenn er die demografisch bedingten Aufkommensrückgänge kompensieren kann, zum Beispiel im Zuge des mit Jahresbeginn liberalisierten Linienverkehrs mit Fernbussen, dessen Nachfrageeffekte derzeit noch nicht absehbar sind.

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

In Anbetracht der anhaltend schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wird die Verkehrsleistung des europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkts voraussichtlich weiter zurückgehen. Die regionale Heterogenität, die sich bereits im Jahr 2012 gezeigt hat, wird dabei bestehen bleiben. Den Erwartungen zufolge werden sich die Regionen jedoch annähern.

Die Sparvorgaben seitens der Regierungen werden sich nach wie vor sowohl im Ausgabeverhalten der öffentlichen Haushalte als auch in einer anhaltenden Unzufriedenheit der Bevölkerung widerspiegeln. Das Streikrisiko bleibt entsprechend hoch. Es stellt damit eine weitere mögliche Belastung für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage dar.

Transport und Logistik

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt ist für das Jahr 2013 unter Berücksichtigung der anhaltenden Konjunkturabkühlung und der deutlichen Rückgänge von Investitionen sowie Auftragseingängen 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.

Für den europäischen Schienengüterverkehr bleibt der Ausblick auf das Jahr 2013 vor dem Hintergrund einer anhaltend schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung verhalten. Mit der für die zweite Jahreshälfte 2013 unterstellten Konjunkturerholung sollte sich jedoch auch die Nachfrage bei den Güterbahnen stabilisieren. Insgesamt wird die Leistungsentwicklung in hohem Maße von Intensität und Zeitpunkt der Konjunkturbelebung abhängig sein. Von einem Überschreiten des Vorjahresniveaus ist derzeit nicht auszugehen.

In Anbetracht der verhaltenen Konjunkturaussichten wird auch der europäische Landverkehrsmarkt im Jahr 2013 nur eine geringfügig positivere Entwicklung im Vergleich zum Berichtsjahr aufweisen. Dementsprechend geht der DB-Konzern für das Jahr 2013 von einer nach wie vor angespannten Marktlage und einem anhaltend starken Margendruck aus.

Für den globalen Luftfrachtmarkt wird 2013 aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Lage mit einer Stagnation gerechnet. Da auch für 2013 neue Flugzeugauslieferungen im Passagierbereich geplant sind, die gleichzeitig Frachtkapazitäten in den Markt bringen, wird weiterhin ausreichend Kapazität zur Verfügung stehen. Das niedrige Ratenniveau aus dem Berichtsjahr wird sich voraussichtlich auch 2013 fortsetzen.

Für die Seefracht wird ein Nachfragewachstum von etwa 4% erwartet. Das Marktumfeld wird auch im Jahr 2013 weiterhin von Überkapazitäten bestimmt sein. Diesbezügliche Maßnahmen der Reedereien wie zum Beispiel die Stilllegung oder Verschrottung von älteren Schiffen sowie die Reduzierung der Transportgeschwindigkeit könnten dem Ratendruck jedoch entgegenwirken. Vor diesem Hintergrund ist die zukünftige Ratenentwicklung nicht zu prognostizieren.

In der Sparte Kontraktlogistik/SCM geht der DB-Konzern infolge weiterhin zu erwartender steigender Outsourcing-Raten in den für ihn wichtigen Industrien sowie eines anhaltenden Wirtschaftswachstums in vielen Kernländern der Kontraktlogistik für 2013 von einer grundsätzlich positiven und dem Berichtsjahr vergleichbaren Marktentwicklung aus.

Für die Kernindustrien der Kontraktlogistik bleibt der Ausblick dementsprechend positiv und stabil. Negative Auswirkungen der weiterhin angespannten wirtschaftlichen Situation, vor allem in der Euro-Zone, sind jedoch möglich.

Infrastruktur

Im Personenverkehr erwartet der DB-Konzern für 2013 einen leichten Rückgang der in Trassenkilometern gemessenen Betriebsleistung. Im Wesentlichen beruht dies auf Abbestellungen im Schienenpersonennahverkehr. Aufgrund der verhaltenen Konjunkturerwartungen wird auch im Schienengüterverkehr von einem leichten Rückgang ausgegangen. Bei den Stationshalten ist – bedingt durch die Ausweitung von Linienverkehren – von einer leicht steigenden Entwicklung auszugehen. Die Perspektiven für den Bereich Vermietung haben sich infolge der für den Einzelhandel und die Gastronomie abschwächenden Rahmenbedingungen eingetrübt. Auch die Einzelhandelsumsätze in Deutschland dürften sich weiterhin nur verhalten entwickeln.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER FINANZMÄRKTE

Weiterhin hohe Emissionstätigkeit bei Staatsanleihen erwartet

Die Entwicklung der Staatsschuldenkrise wird die Finanzmärkte auch weiterhin wesentlich beeinflussen. Die Volatilität der Märkte, ausgelöst von divergierenden politischen Tendenzen und Strömungen beziehungsweise wechselndem Vertrauen in den Kapitalmarkt, wird weiter anhalten. Eine endgültige Beendigung der Krise ist derzeit nicht absehbar. Bei Normalisierung der Märkte und der Schuldensituation einzelner Staaten dürfte es zu einer Anpassung der derzeit hohen Renditeunterschiede innerhalb der Euro-Zone kommen. In diesem Fall rechnet der DB-Konzern mit wieder anziehenden Zinsen in Deutschland.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds können die Gesetzesinitiativen der EU-Kommission zum **vierten Eisenbahnpaket (1)** sowie die Vorbereitungen zum **Eisenbahnregulierungsgesetz (2)** in Deutschland spürbare Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit des DB-Konzerns haben. Im Hinblick auf die derzeitigen Planungen geht der DB-Konzern jedoch davon aus, dass im Geschäftsjahr 2013 nicht mit konkreten Umsetzungen zu rechnen ist.

Die Rahmenbedingungen für innerdeutsche **Fernbuslinien (2)** in Deutschland verändern sich ab dem 1. Januar 2013. Der DB-Konzern wird die weitere Entwicklung beobachten und seine Aktivitäten in diesem Bereich flexibel danach ausrichten.

VORAUSSICHTLICHE ERTRAGS- UND FINANZLAGE

Die Geschäftsentwicklung der DB AG wird auch im Geschäftsjahr 2013 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Ein übergreifendes Ziel im DB-Konzern ist die nachhaltige weitere Verbesserung der Ertragskraft.

Nach der positiven Entwicklung im Berichtsjahr rechnen wir auch für das Geschäftsjahr 2013 mit einem leichten Anstieg des Beteiligungsergebnisses. Wir erwarten daher, dass das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie der Jahresüberschuss den Wert des Berichtsjahres übertreffen werden.

Die von den Tochtergesellschaften der DB AG getätigten Netto-Investitionen werden im Geschäftsjahr 2013 voraussichtlich deutlich ansteigen. Durch Verschiebungseffekte aus dem Berichtsjahr werden diese trotz des im Jahresverlauf kontinuierlich erwarteten positiven operativen Cashflows voraussichtlich nicht ganz vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt werden können. Verbunden damit, dass die DB AG für das Geschäftsjahr 2012 erneut eine Dividende an ihren Eigentümer ausschütten wird, werden die Verbindlichkeiten der DB AG per 31. Dezember 2013 voraussichtlich über dem Niveau des Berichtsjahresendes liegen.

Im Geschäftsjahr 2013 hat der DB-Konzern fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in Höhe von rund 1,5 Mrd. € (im Vorjahr: 1,7 Mrd. €) zu tilgen. Zur Refinanzierung dieser Finanzschulden werden wir die internationalen Finanzmärkte in Anspruch nehmen.

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

Für unsere Kapitalmarktaktivitäten verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus unserem Debt-Issuance- und unserem Commercial-Paper-Programm. Die garantierten, bislang nicht genutzten Kreditfazilitäten in Höhe von 2,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von zwei Jahren dienen als Rückfallebene im Fall der Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung des DB-Konzerns und der DB AG ist auch im Geschäftsjahr 2013 sichergestellt.

Unsere M&A-Aktivitäten werden wir im Geschäftsjahr 2013 selektiv und fokussiert fortführen. Wir erwarten hieraus im Geschäftsjahr 2013 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Finanzlage.

CHANCENBERICHT

Das Chancenmanagement des DB-Konzerns wird im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder abgeleitet. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von Chancen liegt primär bei dem operativen Management in den Geschäftsfeldern und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Der DB-Konzern beschäftigt sich dazu intensiv mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in seinem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete geschäftsbereichsspezifische Chancenpotenziale abgeleitet und analysiert.

Um den Kurs eines profitablen Wachstums abzusichern, werden umfassende Maßnahmenpakete im Rahmen konzernübergreifender oder geschäftsfeldspezifischer Programme, von denen der DB-Konzern Absicherungen oder Verbesserungen in der Leistungsqualität, Effizienz und den Kostenstrukturen erwartet, umgesetzt. Darin bestehen auch Chancen für weiteres Wachstum, das sich zudem in weiteren Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen widerspiegeln dürfte.

Die strategische Aufstellung des DB-Konzerns hat sich über verschiedene Konjunkturzyklen bewährt. Im Fokus der Maßnahmen des DB-Konzerns liegt es auch, seine langfristige Wettbewerbsposition zu verbessern. Der DB-Konzern ist insgesamt gut aufgestellt für das Nutzen von Chancen, die aus den wesentlichen Trends in den für ihn relevanten Märkten resultieren. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die Ausführungen im Kapitel **Unternehmensstrategie (1)**. Damit der DB-Konzern sein Leistungsversprechen einhalten kann, wurde eine **Kunden- und Qualitätsinitiative (2)** aufgesetzt. Hierin sieht er signifikante Chancen, den Kundenzuspruch zu verbessern.

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

Marktbezogene Chancen bestehen zudem darin, Marktkonsolidierungen aus den führenden Marktpositionen des DB-Konzerns heraus aktiv gestalten zu können. Dabei will der DB-Konzern die Möglichkeiten nutzen, die ihm die fortschreitende Globalisierung eröffnet. Mit DB Arriva hat der DB-Konzern zudem eine starke Position im europäischen Verkehrsmarkt. Der DB-Konzern hat sich so positioniert, dass er auch auf ein Umfeld offener beziehungsweise sich öffnender Märkte gut vorbereitet ist und so sich bietende Chancen nutzen könnte. Infolge der Staatsschuldenkrise in Europa sieht der DB-Konzern Chancen aus einer Verstärkung der Ausschreibungsaktivitäten für Bus- und Schienenverkehre in den Staaten, in denen die Regierungen Sparmaßnahmen durchsetzen müssen. Von dieser Entwicklung könnte der DB-Konzern über die sehr gute Positionierung seines Geschäftsfelds DB Arriva profitieren. Zudem bestehen Chancen, dass neue Märkte oder Marktsegmente für den Wettbewerb geöffnet werden.

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

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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

Bericht des Aufsichtsrats

**104 SITZUNGEN DER
AUF SICHTSRÄTE**

**105 SITZUNGEN DER AUSSCHÜSSE
DER AUFSICHTSRÄTE**

106 CORPORATE GOVERNANCE

106 JAHRESABSCHLUSS

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

Bericht des Aufsichtsrats

Der Bericht des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG (DB AG) enthält im Hinblick auf die integrierte Konzernführungsstruktur nachrichtlich auch den Bericht des Aufsichtsrats der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG).

Die Aufsichtsräte der DB AG sowie der DB ML AG haben im Berichtsjahr alle ihnen nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Die Aufsichtsräte haben den jeweiligen Vorstand bei der Unternehmensleitung sowie der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht. Die Vorstände unterrichteten die Aufsichtsräte regelmäßig, zeitnah und ausführlich über die Unternehmensplanung und die wirtschaftliche, strategische und finanzielle Entwicklung der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften beziehungsweise der DB ML AG und ihrer Tochtergesellschaften. Alle wesentlichen Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte der Vorstände im Plenum und in den zuständigen Ausschüssen erörtert. Erhebliche Abweichungen des Geschäftsverlaufs wurden von dem jeweiligen Vorstand erläutert und von dem jeweiligen Aufsichtsrat geprüft. Der Aufsichtsratsvorsitzende der DB AG und der DB ML AG stand stets in engem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Vorstands der DB AG und der DB ML AG und wurde von diesem regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung der DB AG beziehungsweise der DB ML AG, die anstehenden unternehmerischen Entscheidungen und das Risikomanagement informiert.

SITZUNGEN DER AUFSICHTSRÄTE

DB AG

Der Aufsichtsrat der DB AG war in alle Entscheidungen, die für die DB AG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden.

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

Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Unternehmens sowie die wesentlichen Investitions-, Beteiligungs- und Desinvestitionsprojekte. Ebenso hat der Aufsichtsrat in seinen Sitzungen sowie in einer gesonderten Strategiesitzung die Strategie des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) sowie der Unternehmensbereiche beraten. Der Aufsichtsrat beschäf-

tigte sich in mehreren seiner Sitzungen mit der Situation und der Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21. Des Weiteren befasste sich der Aufsichtsrat intensiv mit dem Lieferverzug bereits früher bestellter Schienenfahrzeuge für den Regional- wie auch für den Fernverkehr und den daraus resultierenden betrieblichen und finanziellen Auswirkungen auf den Schienenpersonenverkehr sowie mit Schäden aus möglichen Kartellabsprachen von Schienenlieferanten und sich hieraus ergebenden etwaigen Regressansprüchen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Dezember die Mittelfristplanung 2013 bis 2017 für den DB-Konzern beraten und dem Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2013 und der Investitionsplanung zugestimmt.

DB ML AG

Der Aufsichtsrat der DB ML AG war in alle Entscheidungen, die für die DB ML AG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden.

Der Aufsichtsrat der DB ML AG trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen Sitzungen und einer Strategiesitzung zusammen. Ein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. In vier Fällen wurden Beschlüsse auf der Grundlage schriftlicher Verfahren gefasst. Die Sitzungen des Aufsichtsrats wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet.

Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Unternehmens sowie die wesentlichen Investitions-, Beteiligungs- und Desinvestitionsprojekte. Ebenso hat der Aufsichtsrat in seinen Sitzungen sowie in einer gesonderten Strategiesitzung die Strategie des DB ML-Konzerns sowie der Unternehmensbereiche beraten. Der Aufsichtsrat befasste sich intensiv mit dem Lieferverzug bereits früher bestellter Schienenfahrzeuge für den Regional- wie auch für den Fernverkehr und den daraus resultierenden betrieblichen und finanziellen Auswirkungen auf den Schienenpersonenverkehr sowie mit Schäden aus möglichen Kartellabsprachen von Schienenlieferanten und sich hieraus ergebenden etwaigen Regressansprüchen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Dezember die Mittelfristplanung 2013 bis 2017 für den DB ML-Konzern beraten und dem Budget des DB ML-Konzerns für das Geschäftsjahr 2013 und der Investitionsplanung zugestimmt.



**PROFESSOR DR. DR.
UTZ-HELLMUTH FELCHT**
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

SITZUNGEN DER AUSSCHÜSSE DER AUFSICHTSRÄTE

DBAG

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

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr vier Sitzungen und eine Telefonkonferenz durchgeführt und sich insbesondere mit den Quartalsabschlüssen, dem Halbjahresabschluss sowie den diesbezüglichen Review-Ergebnissen und dem halbjährlichen Review großer Investitionsprojekte befasst. Weitere Schwerpunkte bildeten die Vorschau 2012 und

die Mittelfristplanung 2013 bis 2017 für den DB-Konzern. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat den Fortgang und die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 sowie die wirtschaftliche Situation im Geschäftsfeld DB Schenker Rail beraten. Der Ausschuss ließ sich über die Situation bei der EUROFIMA sowie über die wirtschaftliche Entwicklung von Akquisitionen unterrichten. Ferner befasste er sich mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes sowie der Fortentwicklung der Bilanzierungsgrundsätze und des internen Kontrollsystems. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über Untersuchungen im Bereich Compliance und die Ergebnisse der internen Revision informieren lassen. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung diskutiert. Der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem

Finanzvorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in fünf Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere hat der Personalausschuss die Vergütungsstruktur der Vorstandsmitglieder beraten und die im Jahr 2012 erfolgten Wiederbestellungen der Herren Dr. Grube und Dr. Lutz vorbereitet. Der Ausschuss hat sich ferner vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für 2011 sowie mit den Zielvereinbarungen des Vorstands für das Berichtsjahr befasst.

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

DB ML AG

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

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr vier Sitzungen und eine Telefonkonferenz durchgeführt und sich insbesondere mit den Quartalsabschlüssen, dem Halbjahresabschluss und den diesbezüglichen Review-Ergebnissen befasst. Weitere Schwerpunkte bildeten die Vorschau 2012 und die Mittelfristplanung 2013 bis 2017 für den DB ML-Konzern. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat insbesondere die wirtschaftliche Situation im Geschäftsfeld DB Schenker Rail beraten. Der Ausschuss ließ sich mehrfach über die Situation bei der EUROFIMA sowie über die wirtschaftliche Entwicklung von Akquisitionen unterrichten. Ferner befasste er sich mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes sowie der Fortentwicklung der Bilanzierungsgrundsätze und des internen Kontrollsystems. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über Untersuchungen im Bereich Compliance und die Ergebnisse der internen Revision unterrichten lassen. Ferner wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung diskutiert. Der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Finanzvorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in fünf Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere hat der Personalausschuss die Vergütungsstruktur der Vorstandsmitglieder beraten und die im Jahr 2012 erfolgten Wiederbestellungen der Herren Dr. Grube, Dr. Lutz und Dr. Rausch vorbereitet. Der Ausschuss hat sich ferner vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für 2011 sowie mit den Zielvereinbarungen des Vorstands für das Berichtsjahr befasst.

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

CORPORATE GOVERNANCE

Die Vorstände und Aufsichtsräte der DB AG und der DB ML AG haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance befasst. Mit Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 2009 hat die Bundesregierung den Public Corporate Governance Kodex des Bundes verabschiedet. Der Public Corporate Governance Kodex des Bundes enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Die Aufsichtsräte der DB AG und der DB ML AG haben sich mit der Umsetzung des Public Corporate Governance Kodex im DB-Konzern beziehungsweise DB ML-Konzern befasst und die dazu notwendigen Entscheidungen getroffen.

JAHRESABSCHLUSS

DB AG

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2012 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikofrüherkennungssystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 15. März 2013 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 20. März 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 und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2012 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

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

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

DBMLAG

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB ML AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2012 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 15. März 2013 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 20. März 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 und den Lagebericht der DB ML AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB ML AG für das Geschäftsjahr 2012 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

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

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

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

DBAG

Im Berichtsjahr haben sich im Vorstand der DB AG keine Änderungen ergeben.

In der Sitzung am 20. Juni 2012 hat der Aufsichtsrat der DB AG Herrn Dr. Richard Lutz mit Wirkung vom 1. April 2013 für weitere fünf Jahre als Mitglied des Vorstands wiederbestellt. Herr Dr. Lutz wird weiterhin das Ressort Finanzen und Controlling als Vorstand verantworten.

Am 12. Dezember 2012 hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Rüdiger Grube mit Wirkung vom 1. Januar 2013 für weitere fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2017 zum Mitglied des Vorstands bestellt und erneut zum Vorstandsvorsitzenden ernannt.

Im Aufsichtsrat der DB AG haben Herr Günter Kirchheim mit Ablauf des 20. Juni 2012 und Herr Helmut Kleindienst mit Ablauf des 30. Juni 2012 ihr Mandat niedergelegt. Als Nachfolger wurden Herr Jens Schwarz sowie Herr Fred Nowka mit Wirkung zum 30. August 2012 gerichtlich bestellt.

Ferner hat Herr Professor Klaus-Dieter Scheurle sein Mandat im Aufsichtsrat mit Ablauf des 10. Oktober 2012 niedergelegt. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 11. Oktober 2012 Herr Michael Odenwald in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

DBMLAG

Im Berichtsjahr haben sich im Vorstand der DB ML AG keine Änderungen ergeben. In der Sitzung am 20. Juni 2012 hat der Aufsichtsrat der DB ML AG Herrn Dr. Richard Lutz mit Wirkung vom 1. April 2013 für weitere fünf Jahre als Mitglied des Vorstands wiederbestellt. Herr Dr. Lutz wird weiterhin das Ressort Finanzen und Controlling als Vorstand verantworten.

Ferner hat der Aufsichtsrat in der Sitzung am 20. Juni 2012 Herrn Dr. Karl-Friedrich Rausch mit Wirkung ab dem 1. Juni 2013 bis zum 31. Dezember 2015 als Mitglied des Vorstands der DB ML AG wiederbestellt. Herr Dr. Rausch wird weiterhin das Vorstandsressort Transport und Logistik verantworten.

In der Sitzung am 12. Dezember 2012 hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Rüdiger Grube mit Wirkung vom 1. Januar 2013 für weitere fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2017 zum Mitglied des Vorstands bestellt und erneut zum Vorstandsvorsitzenden ernannt.

Im Aufsichtsrat hat Herr Professor Klaus-Dieter Scheurle sein Mandat mit Ablauf des 10. Oktober 2012 niedergelegt. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 11. Oktober 2012 Herr Michael Odenwald von der Hauptversammlung zum Mitglied des Aufsichtsrats der DB ML AG gewählt.

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

Berlin, im März 2013
Für den Aufsichtsrat



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

Jahresabschluss

**67 GEWINN- UND
VERLUSTRECHNUNG**

67 BILANZ

68 KAPITALFLUSSRECHNUNG

**69 ENTWICKLUNG DES
ANLAGEVERMÖGENS**

70 ANHANG

84 ANTEILSBESITZLISTE

**101 BESTÄTIGUNGSVERMERK
DES ABSCHLUSSPRÜFERS**

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2012	2011
Bestandsveränderungen		0	-2
Andere aktivierte Eigenleistungen		0	0
Gesamtleistung		0	-2
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	1.348	1.063
Materialaufwand	(17)	-77	-48
Personalaufwand	(18)	-224	-201
Abschreibungen		-13	-7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	-983	-781
		51	24
Beteiligungsergebnis	(20)	1.430	1.267
Zinsergebnis	(21)	15	47
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		1.496	1.338
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-13	-112
Jahresüberschuss		1.483	1.226
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		3.406	2.705
Bilanzgewinn		4.889	3.931

Bilanz

AKTIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Sachanlagen	(2)	30	23
Finanzanlagen	(2)	26.480	25.651
		26.510	25.674
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	1	1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	3.656	3.202
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		1.391	850
		5.048	4.053
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	0	0
		31.558	29.727

PASSIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
Kapitalrücklagen	(7)	5.310	5.310
Gewinnrücklagen	(8)	3.563	3.563
Bilanzgewinn	(9)	4.889	3.931
		15.912	14.954
B. RÜCKSTELLUNGEN	(10)	3.372	3.084
C. VERBINDLICHKEITEN	(11)	12.228	11.651
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(12)	46	38
		31.558	29.727

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2012	2011
Ergebnis vor Steuern		1.496	1.338
Abschreibungen auf Sachanlagen		13	7
Veränderung der Pensionsrückstellungen (ohne DB-konzerninterne Wechsler)		16	11
Cashflow vor Steuern		1.525	1.356
Veränderung der übrigen Rückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		- 415	- 306
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		0	1
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 87	- 1.074
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)		41	- 180
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		- 13	- 112
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit		1.051	- 315
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		3	1
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		- 22	- 8
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	32
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		0	- 33
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit		- 19	- 8
Gewinnausschüttung an Gesellschafter		- 525	- 500
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 16	- 297
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 358	831
Einzahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten und MCCP		0	164
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten und MCCP		- 227	- 46
Ein-/Auszahlungen für Übertragung Rückstellungsverpflichtungen von/an Konzernunternehmen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		635	- 10
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit		- 491	142
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands		541	- 181
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(23)	850	1.031
Finanzmittelbestand am Jahresende	(23)	1.391	850

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN					ABSCHREIBUNGEN					BUCHWERT	
	Vortrag zum 01.01. 2012	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12. 2012	Vortrag zum 01.01. 2012	Außerplanmäßige Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12. 2012	Stand am 31.12. 2012	Stand am 31.12. 2011
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3	0	0	-2	1	0	0	0	0	0	1	3
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0
	3	4	0	-2	5	0	0	0	0	0	5	3
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	2	0	0	0	2	-1	0	0	0	-1	1	1
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	40	17	0	-13	44	-21	-13	0	13	-21	23	19
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
	45	22	0	-15	52	-22	-13	0	13	-22	30	23
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	13.766	14	0	-14	13.766	0	0	0	0	0	13.766	13.766
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	11.843	1.555	0	-726	12.672	0	0	0	0	0	12.672	11.843
3. Beteiligungen	42	0	0	0	42	0	0	0	0	0	42	42
4. Sonstige Ausleihungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	25.651	1.569	0	-740	26.480	0	0	0	0	0	26.480	25.651
Anlagevermögen gesamt	25.696	1.591	0	-755	26.532	-22	-13	0	13	-22	26.510	25.674

Anhang

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

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet. Das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst erstellter immaterieller Vermögensgegenstände wird im DB-Konzern nicht ausgeübt.

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear pro rata temporis. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

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

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

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

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

Bei der DB AG wird das Deckungsvermögen, 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 Deckungsvermögens.

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

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

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

Pensionsrückstellungen werden nach der Anwartschaftsbewertungsmethode (Projected-Unit-Credit-Methode; 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	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67

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

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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

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

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

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs am Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder

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

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

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagegitter auf Seite 69 dargestellt.

(3) Vorräte

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	1
Insgesamt	1	1

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12.2012	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2011
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18	-	3
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.525	-	3.121
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0
Sonstige Vermögensgegenstände	113	52	78
Insgesamt	3.656	52	3.202

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

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus dem Cashpooling (1.529 Mio. €; im Vorjahr: 1.214 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, kurzfristige Darlehen und Zinsen; insgesamt 1.709 Mio. €; im Vorjahr: 1.542 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (228 Mio. €; im Vorjahr: 229 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (59 Mio. €; Vorjahr 136 Mio. €).

Die sonstigen Vermögensgegenstände umfassen im Wesentlichen Forderungen an die Finanzverwaltung, Forderungen aus der Rückdeckungsversicherung, Forderungen gegenüber dem Bund sowie debitorische Kreditoren und Zinsabgrenzungen.

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

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

(6) Gezeichnetes Kapital

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

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beläuft sich auf unverändert 5.310 Mio. €.

(8) Gewinnrücklagen

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

(9) Bilanzgewinn

Aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 3.931 Mio. € wurde im Jahr 2012 eine Dividende von 525 Mio. € ausgeschüttet. Im Bilanzgewinn zum 31. Dezember 2012 in Höhe von 4.889 Mio. € ist ein Gewinnvortrag von 3.406 Mio. € enthalten.

(10) Rückstellungen

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	184	166
Steuerrückstellungen	104	100
Sonstige Rückstellungen	3.084	2.818
Insgesamt	3.372	3.084

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 18 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) zugeführt.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 20 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €).

Am 13. Dezember 2012 haben die DB AG und die DB ML AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den Schuldbetritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis zu den von der DB ML AG an ihre Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen vereinbart. Dementsprechend wurden zum Bilanzstichtag Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, in Höhe von 205 Mio. € sowie Pensionsrückstellungen mit Deckungsvermögen in Höhe von 54 Mio. € auf die DB AG übertragen. Korrespondierend zu den letztgenannten Pensionsverpflichtungen wurde ein Deckungsvermögen in Höhe von 51 Mio. € auf die DB AG übertragen.

Gleichzeitig hat die DB AG darüber hinaus auch den Schuldbetritt mit Erfüllungsübernahme zu den von weiteren Tochterunternehmen an deren Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen erklärt. Dementsprechend wurden der DB AG zum Bilanzstichtag Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, in Höhe von insgesamt 426 Mio. € von den betreffenden Töchtern übertragen.

Die DB AG und die DB ML AG sowie die DB AG und die Tochterunternehmen haften fortan für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der betreffenden Gesellschaften als Gesamtschuldner. Für den vereinbarten Schuldbetritt haben die DB ML AG an die DB AG sowie die Tochterunternehmen 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 werden ebenfalls die pensionsverpflichteten Gesellschaften tragen.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und pensionsähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen (30 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Verpflichtungen (41 Mio. €) verrechnet. Dabei betragen der beizulegende Zeitwert und die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens jeweils 30 Mio. €.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Verpflichtungen im Personalbereich	61	59
Restrukturierungsmaßnahmen	455	455
Ökologische Altlasten	1.171	1.426
Rückgabeverpflichtungen	31	146
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	80	121
Schuldbetritt	685	-
Übrige Risiken	601	611
Insgesamt	3.084	2.818

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

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

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

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

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

- > Rekultivierungs- und Rückbaumaßnahmen (Stilllegung von Anlagen),
- > Verpflichtungen aus der Umsetzung der Immobilienneuordnung,
- > ungewisse Verbindlichkeiten aus noch nicht abgerechneten Lieferungen und Leistungen,

- > die gesetzlich vorgeschriebene Aufbewahrung von Geschäftsunterlagen für die wesentlichen Konzernunternehmen (Archivierungskosten),
- > Prozessrisiken.

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

(11) Verbindlichkeiten

in Mio. €	DAVON MIT RESTLAUFZEIT				31.12. 2011
	31.12. 2012	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Anleihen	-	-	-	-	21
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	-	-	-	4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18	18	-	-	21
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	11.319	1.459	2.385	7.475	10.099
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	728	9	519	200	1.165
Sonstige Verbindlichkeiten	163	120	17	26	341
davon aus Steuern	8	8	-	-	8
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	12.228	1.606	2.921	7.701	11.651
davon zinspflichtig	11.539				10.792

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Darlehen gegenüber der Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande (10.610 Mio. €; im Vorjahr 9.363 Mio. €), Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling (208 Mio. €; im Vorjahr: 248 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, weitere Darlehen und Zinsen; insgesamt 219 Mio. €; im Vorjahr: 237 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (164 Mio. €; im Vorjahr 194 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (118 Mio. €; im Vorjahr: 57 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten unter anderem langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, in Höhe von 719 Mio. € (im Vorjahr: 1.153 Mio. €). Diese Darlehen müssen aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaften DB Fernverkehr AG, DB Regio AG und DB Schenker Rail AG.

Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

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

(12) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

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

(13) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen	5.985	5.557
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	5.960	5.531

Die DB AG hat zugunsten der DB Finance für ein mit dieser im Umfang von maximal 2 Mrd. € aufgelegtes Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die zum 31. Dezember 2012 mit 0 Mio. € (im Vorjahr: 202 Mio. €) valutierte. Darüber hinaus bürgt die DB AG gegenüber der DB Finance für die Rückzahlung von an Tochterunternehmen ausgereichten Darlehen in Höhe von 3.402 Mio. €.

Die DB AG hat unbeschränkte Bürgschaften für verbundene Unternehmen ausgegeben. Hierbei handelt es sich um Patrons- und Organschaftserklärungen sowie um Vertragserfüllungsbürgschaften. Da zum Stichtag keine verlässliche Ermittlung der Verpflichtung aus diesen Bürgschaften möglich ist, werden die betroffenen Bürgschaften zum Stichtag mit einem Erinnerungswert ausgewiesen.

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

(14) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Bestellobligo für Investitionen	5	12
Ausstehende Einlagen	389	387
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.963	1.990
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	104	110
Insgesamt	2.357	2.389

Die ausstehenden Einlagen betreffen die EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die beiden nachfolgenden Tabellen zeigen zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von Nominal- und Barwerten (Stand 31. Dezember 2012), untergliedert nach Fristigkeiten:

in Mio. €	Nominalwert	Barwert
LEASINGRATEN		
fällig bis 1 Jahr	35	34
fällig 1 bis 5 Jahre	90	82
fällig über 5 Jahre	-	-
Insgesamt	125	116

Insgesamt wurden im Berichtsjahr Leasingraten in Höhe von 48 Mio. € (im Vorjahr: 47 Mio. €) gezahlt.

in Mio. €	Nominalwert	Barwert
MIET- UND ANDERE DRITTSCHULDVERHÄLTNISSE		
fällig bis 1 Jahr	217	212
fällig 1 bis 5 Jahre	781	697
fällig über 5 Jahre	840	599
Insgesamt	1.838	1.508

(15) Finanzinstrumente

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

A. ORIGINÄRE FINANZINSTRUMENTE

Die DB Finance hat per 31. Dezember 2012 Kredite über insgesamt 10.610 Mio. € an die DB AG ausgereicht. Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DB AG.

Im Berichtsjahr wurden eine nicht börsennotierte Anleihe der DB AG über 20 Mio. USD (21 Mio. €), drei fällig gewordene nicht börsennotierte Anleihen der DB Finance über 250 Mio. HKD (33 Mio. €), 75 Mio. CHF (51 Mio. €) und 5.000 Mio. JPY (42 Mio. €) sowie eine fällig gewordene börsennotierte Anleihe der DB Finance über 500 Mio. € getilgt, die in den Vorjahren komplett als Darlehen an die DB AG weitergereicht wurden. Sämtliche im Berichtsjahr fälligen Darlehen der DB AG wurden an die DB Finance zurückgezahlt.

Im Berichtsjahr wurden durch die DB Finance acht neue Anleihen emittiert. Dabei handelt es sich um eine nicht börsennotierte Anleihe über 98 Mio. € sowie um sieben börsennotierte Anleihen über 150 Mio. CHF (124 Mio. €), 100 Mio. CHF (83 Mio. €), 500 Mio. €, 400 Mio. GBP (495 Mio. €), 300 Mio. GBP (368 Mio. €), 400 Mio. € und 60 Mio. GBP (75 Mio. €). Zudem wurde die im letzten Jahr begebene NOK-Anleihe um 750 Mio. NOK (97 Mio. €) auf 2.000 Mio. NOK erhöht. Die aufgenommenen Mittel wurden abgesehen von einem Teilbetrag in Höhe von 300 Mio. GBP als Darlehen an die DB AG weitergeleitet.

Des Weiteren bestehen langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, in Höhe von 719 Mio. € (im Vorjahr: 1.153 Mio. €).

Der DB AG standen per 31. Dezember 2012 garantierte Kreditfazilitäten als Back-up-Linien für das 2-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der DB Finance in einem Gesamtvolumen von 2.030 Mio. € (im Vorjahr: 2.505 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2012 in Anspruch genommen.

B. DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

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

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

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

Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisenswaps/-forwards abgeschlossen. Der Bestand an Devisenswaps/-forwards verringerte sich insbesondere aufgrund einer Ablösung einer kurzfristigen Finanzierung durch eine langfristige Finanzierung bei einer Tochtergesellschaft in Großbritannien sowie durch erhöhten kurzfristigen Finanzierungsbedarf. Da die Refinanzierung der Bahn auch in Währungen außerhalb des Euro-Raums erfolgte, wurden diese Positionen mithilfe von Zins-Währungs-Swaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu eliminieren. Ferner werden im Konzernverbund interne Fremdwährungsdarlehen vergeben, die die DB AG extern absichert. Im Berichtsjahr erhöhte sich das Volumen der Zins-Währungs-Swaps aufgrund einer Ausweitung der Emissionstätigkeit und Darlehensvergabe in Fremdwährung, die den Effekt aus der Rückzahlung von auslaufenden Geschäften überkompensierten.

Energiepreisrisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieselmotorkraftstoff und aus Strombezugsverträgen mit Kohle- und Heizölpreisbindung. Das Volumen der Diesel-, Heizöl- und Kohlederivate erhöhte sich aufgrund eines höheren Sicherungsbedarfs.

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

Der Marktwert eines Finanzderivats entspricht dem Preis für die Auflösung beziehungsweise Wiederbeschaffung des Geschäfts. Für die Bewertung der Derivate wurden Barwertmodelle oder Monte-Carlo-Simulationsrechnungen unter Zugrundelegung marktgerechter Zinsstrukturkurven verwendet. Die dabei anzusetzenden Marktdaten wurden aus

Marktinformationssystemen wie Reuters oder Bloomberg übernommen. Dabei wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus den entsprechenden Grundgeschäften nicht berücksichtigt. Umgekehrt werden bei der Bilanzierung der Grundgeschäfte die zugehörigen Derivate nicht zum Ansatz gebracht (kein Hedge-Accounting).

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

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

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

in Mio. €	2012	2011
Nominalvolumen mit Externen	4.025	3.675
Marktwert der Derivate (Externe)	-121	129
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.347	1.154
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	80	51

Am 31. Dezember 2012 bestand das Portfolio im Wesentlichen aus Zins-Währungs-Swaps, hauptsächlich mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Ausleihungen an verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit liegt unter zwölf Jahren. Die negative Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps mit Externen basiert auf den deutlichen Verschiebungen im internationalen Währungsgefüge und hier insbesondere auf der Aufwertung des Euro gegenüber dem japanischen Yen. Eine Drohverlustrückstellung war nicht zu bilden, da den unrealisierten Verlusten im Rahmen der gebildeten Bewertungseinheiten entsprechende unrealisierte Gewinne aus den Grundgeschäften gegenüberstehen. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Micro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

Nominal- und Marktwert der Devisenswaps/-forwards:

in Mio. €	2012	2011
Nominalvolumen mit Externen	1.755	2.418
davon Devisenswaps	937	1.954
davon Devisenforwards	818	564
Marktwert der Derivate (Externe)	5	5
davon Devisenswaps	4	7
davon Devisenforwards	1	-2
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.354	2.115
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	-3	-2

Die per 31. Dezember 2012 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit beträgt sechs Jahre. Die überwiegende Mehrheit der Geschäfte mit externen Kontrahenten wurde an die DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) durchgeleitet. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Micro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

Nominal- und Marktwert der Energiederivate:

Dieselmotortreibstoff in t	2012	2011
Nominalvolumen mit Externen	1.590.070	1.205.000
Marktwert der Derivate (Externe)	-14	49
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.590.070	1.205.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	14	-49

Gas, Heizöl in t	2012	2011
Nominalvolumen mit Externen	265.200	187.000
Marktwert der Derivate (Externe)	0	9
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	265.200	187.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	0	-9

Kohle in t SKE ¹⁾	2012	2011
Nominalvolumen mit Externen	2.054.400	1.660.000
Marktwert der Derivate (Externe)	-18	-1
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	2.054.400	1.660.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	18	1

¹⁾ Steinkohleeinheit.

Das Portfolio der Energiepreissicherungen bestand am 31. Dezember 2012 sowohl aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr als auch aus Geschäften mit längeren Laufzeiten. Die maximale Laufzeit beträgt sechs Jahre. Die Transaktionen wurden an die DB Energie GmbH durchgeleitet beziehungsweise direkt an Tochtergesellschaften der DB ML AG (vor allem im Segment DB Arriva) weitergereicht. Die Wertentwicklung der externen Energiederivate basiert überwiegend auf dem Auslaufen günstiger Altsicherungen und dem Rückgang der Kohlepreise im Jahresverlauf. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Micro-Hedges gestaltet, Grund- und Sicherungsgeschäft stimmen jeweils überein. Die gesicherten Risiken werden vollständig kompensiert.

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

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

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

in Mio. €	2012	2011
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Energiederivate	131	357

Der Rückgang der Kreditrisiken im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen durch die Wertentwicklung der Zins-Währungsswaps begründet. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 64 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von A2. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Baa1 auf.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(16) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2012	2011
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	319	316
davon Verkauf von Material und Energie	0	0
davon sonstige Leistungen Dritte	319	316
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	320	291
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	4	4
Erträge aus der Erstellung von Anlagevermögen	18	11
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	4	4
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	1	0
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (einschließlich sonstiger Steuern)	463	316
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge aus gebuchter Forderungen	0	1
Währungskursgewinne	14	10
Übrige Erträge	205	110
davon Erträge aus Gebühren von Dritten	0	0
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	15	14
davon sonstige übrige Erträge	190	96
Insgesamt	1.348	1.063
davon periodenfremd	464	317

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betreffen im Wesentlichen die Rückstellung für ökologische Altlasten und die Rückstellung für Rückgabeverpflichtungen.

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

(17) Materialaufwand

in Mio. €	2012	2011
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	10	6
davon Aufwendungen für Energie	10	7
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	3	1
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-3	-2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	39	31
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	10	9
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	0	0
davon sonstige bezogene Leistungen	29	22
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	28	11
Insgesamt	77	48

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		
für Arbeitnehmer	168	156
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	9	12
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	1
Gesamt	178	169
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG UND FÜR UNTERSTÜTZUNG¹⁾		
für Arbeitnehmer	44	29
für zugewiesene Beamte	2	3
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz		
Gesamt	46	32
davon für Altersversorgung	22	11
Insgesamt	224	201

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	295	280
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	18	18
Gebühren und Beiträge	11	10
Aufwendungen für Versicherungen	44	45
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	2	2
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	2	2
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	10	10
Forschungs- und Entwicklungskosten	0	0
Sonstige bezogene Dienstleistungen	317	295
davon bezogene IT-Leistungen	33	31
davon sonstige Kommunikationsdienste	1	1
davon sonstige Serviceleistungen	283	263
Aufwendungen aus Schadenersatz	38	1
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	2	1
Sonstige betriebliche Steuern	0	1
Übrige Aufwendungen	244	116
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	17	11
davon Währungskursverluste	13	14
davon sonstige übrige Aufwendungen	214	91
Insgesamt	983	781
davon periodenfremd	2	1

(20) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2012	2011
Erträge aus Beteiligungen	8	29
davon aus verbundenen Unternehmen	8	29
Erträge aus assoziierten Unternehmen	0	0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.476	1.322
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 54	- 84
Insgesamt	1.430	1.267

(21) Zinsergebnis

in Mio. €	2012	2011
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	524	499
davon aus verbundenen Unternehmen	524	499
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	69	74
davon aus verbundenen Unternehmen	44	54
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 578	- 526
davon an verbundene Unternehmen	- 394	- 350
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	- 82	- 65
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	- 1	- 1
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	1	1
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	- 2	- 2
Insgesamt	15	47

Im Berichtsjahr erfolgten Zinsauszahlungen in Höhe von 487 Mio. € (im Vorjahr: 460 Mio. €) und Zinseinzahlungen in Höhe von 580 Mio. € (im Vorjahr: 541 Mio. €). Aus Vereinfachungsgründen wurden Agien beziehungsweise Disagien in den vorgenannten Werten berücksichtigt.

(22) Steuern vom Einkommen und Ertrag

In den Steuern vom Einkommen und Ertrag sind periodenfremde Aufwendungen von 6 Mio. € enthalten.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Aufbau der als Anlage 1 beigefügten Kapitalflussrechnung folgt den Empfehlungen des 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.

(23) Finanzmittelbestand

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

SONSTIGE ANGABEN

(24) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf den Seiten 84 bis 100 dargestellt.

(25) Beschäftigte

	2012		2011	
	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende
in Vollzeitpersonen (VZP)				
Arbeitnehmer	2.119	2.166	2.026	2.071
Zugewiesene Beamte	199	192	220	208
Zwischensumme	2.318	2.358	2.246	2.279
Auszubildende	5	12	1	2
Insgesamt	2.323	2.370	2.247	2.281

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

(26) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

in T€	2012	2011
Gesamtbezüge des Vorstands	8.700	7.933
davon fixer Anteil	3.212	3.135
davon erfolgsabhängiger Anteil	5.488	4.798
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	3.693	3.246
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	52.193	52.977
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	843	910

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 3.083 T€, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 3.922 T€ und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan; 1.566 T€). Die Gesamtvergütung umfasst daneben auch die Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie Nebenleistungen.

Den Mitgliedern des Vorstands wurden im Berichtsjahr keine Kredite und Vorschüsse gewährt.

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHR 2012 AN:

Dr. Rüdiger Grube

Vorsitzender des Vorstands,

Vorsitzender des Vorstands der DB Mobility Logistics AG, Gechingen

- a) > DB Netz AG¹⁾ (Vorsitz)
 - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b) > Allianz SE (Beirat)
 - > Deutsche Bank AG (Beirat Geschäftsregion Stuttgart)

Gerd Becht

Ressort Compliance, Datenschutz,

Recht und Konzernsicherheit,

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG, Bad Homburg

- a) > DB Schenker Rail AG¹⁾
 - > Schenker AG¹⁾
 - > DB International GmbH¹⁾
 - > DB Sicherheit GmbH¹⁾
 - > DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-Aktiengesellschaft
- b) > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Dr. Volker Kefer

Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen,

Ressort Infrastruktur,

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG, Erlangen

- a) > DB Energie GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - > DB International GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - > DB ProjektBau GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - > DB Station&Service AG¹⁾ (Vorsitz)
 - > DB Systemtechnik GmbH¹⁾
- b) > DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)
 - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Dr. Richard Lutz

Ressort Finanzen/Controlling,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Hoppegarten (Mark)

- a) > DB Netz AG¹⁾
- b) > Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien¹⁾
(Board of Directors)

Ulrich Weber

Ressort Personal,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Krefeld

- a) > DB Schenker Rail AG¹⁾
 - > Schenker AG¹⁾
 - > DB Gastronomie GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - > DB JobService GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 - > HDI-Gerling Industrie Versicherung AG
- b) > DB Zeitarbeit GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)
> Sparda-Bank West eG

**ALS AUFSICHTSRATSMITGLIEDER WAREN IM
GESCHÄFTSJAHR 2012 BESTELLT:****Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht**

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

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

Alexander Kirchner*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Runkel

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

Dr. Hans Bernhard Beus

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

- a) > DB Mobility Logistics AG
> Deutsche Telekom AG
- b) > g.e.b.b. Gesellschaft für Entwicklung,
Beschaffung und Betrieb mbH
> KfW IPEX-Bank GmbH

Christoph Dänzer-Vanotti

Rechtsanwalt,
Essen

- a) > E.ON Energy from Waste AG
- b) > RAG Stiftung

Patrick Döring

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Hannover

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

Dr.-Ing. Dr. E.h. Jürgen Großmann

Gesellschafter Georgsmarienhütte Holding GmbH,
Hamburg

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

Dr. Bernhard Heitzer

Staatssekretär im Bundesministerium für
Wirtschaft und Technologie,
Alfter

- a) > DB Mobility Logistics AG

Jörg Hensel*

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

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

Klaus-Dieter Hommel*

Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Frankfurt am Main

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

Wolfgang Joosten*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats DB Fernverkehr AG,
Lünen

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

Günter Kirchheim*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Essen

- bis 20. Juni 2012 –
- a) > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- > DEVK Pensionsfonds AG (Vorsitz)
- > DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG (Vorsitz)

Helmut Kleindienst*

Spartenbetriebsratsvorsitzender des Geschäftsfelds Dienstleistungen des DB-Konzerns,
Betriebsratsvorsitzender der DB Dienstleistungen GmbH,
Eppstein/Taunus

- bis 30. Juni 2012 –
- b) > DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Dr. Jürgen Krumnow

Ehemaliges Mitglied des Vorstands der Deutschen Bank AG,
Wiesbaden

- a) > DB Mobility Logistics AG
 - > Lenze SE
- b) > Peek & Cloppenburg KG (Beirat)

Prof. Dr. Knut Löschke

Unternehmer-Berater,
Leipzig

- a) > Stratos Aktiengesellschaft
- b) > Druck und Werte GmbH (Beirat, Vorsitz)
 - > Technische Universität Dresden
 - > Universitätsklinikum Leipzig, AÖR

Vitus Miller*

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

- a) > DB Regio AG

Fred Nowka*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Glinzig

- seit 30. August 2012 –
- b) > DEVK Lebensversicherungsverein a.G. (Beirat)

Michael Odenwald

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung,
Kleinmachnow

- seit 11. Oktober 2012 –
- a) > DB Mobility Logistics AG
 - > DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
 - > Fraport AG

Ute Plambeck*

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

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

Mario Reiß*

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

- a) > DB Schenker Rail AG

Regina Rusch-Ziemba*

Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Hamburg

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

Prof. Klaus-Dieter Scheurle

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung,
Bonn

– bis 10. Oktober 2012 –

- a) > DB Mobility Logistics AG
> Fraport AG

Jens Schwarz*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der Deutschen Bahn AG,
Chemnitz

– seit 30. August 2012 –

- a) > DB-Fahrzeuginstandhaltung GmbH
b) > DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG

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

Vorsitzender der Geschäftsführung der SMS Holding GmbH,
Meerbusch-Büderich

- a) > DB Mobility Logistics AG
> SMS Siemag AG¹⁾ (Vorsitz)
> Voith AG
b) > Bombardier Inc., Montreal/Kanada

AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE**Mitglieder des Präsidialausschusses**

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
Alexander Kirchner
Sts Michael Odenwald
Jens Schwarz

Mitglieder des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses

Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)
Jörg Hensel
Sts Michael Odenwald
Regina Rusch-Ziemba

Mitglieder des Personalausschusses

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
Alexander Kirchner
Sts Michael Odenwald
Jens Schwarz

Mitglieder des Vermittlungsausschusses**nach §27 Abs. 3 MitbestG**

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
Alexander Kirchner
Sts Michael Odenwald
Jens Schwarz

* 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.

(27) Honorare des Abschlussprüfers

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

(28) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht
erläutert.


(29) Ergebnisverwendungsvorschlag

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem zum 31.
Dezember 2012 ausgewiesenen Bilanzgewinn (4.888.856.318,48 €)
eine Dividende von 525.000.000,00 € auszuschütten und den
Restbetrag in Höhe von 4.363.856.318,48 € auf neue Rechnung vor-
zutragen.


Berlin, den 20. Februar 2013

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Anteilsbesitzliste


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB BAHN FERNVERKEHR			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	6.117	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund ²⁾	EUR	- 42	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	2.226.631	100,00
DB Reise & Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	690	100,00
DBAutoZug GmbH, Dortmund ²⁾	EUR	131.012	100,00
GERMAN RAIL UK LIMITED, London/Großbritannien	GBP	- 23	100,00
le train DB S.A.S i.L., Paris/Frankreich	EUR	1.481	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH, Saarbrücken ^{2), 3)}	EUR	190	50,00
RailLink B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2), 5)}	EUR	12	25,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2), 5)}	EUR	127	25,00
Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau ^{2), 3)}	EUR	116	50,00
DB BAHN REGIO			
VOLLKONSOLIDIERT			
A. Philippi GmbH, Quierschied ²⁾	EUR	435	100,00
Autokraft GmbH, Kiel ²⁾	EUR	9.752	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin ²⁾	EUR	4.165	100,00
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn ²⁾	EUR	2.277	100,00
BERLIN LINIEN BUS Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	EUR	26	65,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein ²⁾	EUR	13.704	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede ²⁾	EUR	4.666	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	6.042	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.252	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld ²⁾	EUR	11.921	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf ²⁾	EUR	4.391	100,00
DB Busverkehr Hessen GmbH, Weiterstadt ²⁾	EUR	1.982	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	1.892.025	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Coburg ²⁾	EUR	1.056	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam ²⁾	EUR	26	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	68.556	100,00
DB Verkehrsgesellschaft mbH, Leipzig	EUR	8.485	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm ²⁾	EUR	25.691	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall ²⁾	EUR	443	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-Honerdingen ²⁾	EUR	125	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg ²⁾	EUR	562	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	910	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster/Westfalen ²⁾	EUR	1.395	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg ²⁾	EUR	14.053	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz ²⁾	EUR	5.385	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg ²⁾	EUR	10.409	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart ²⁾	EUR	16.631	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig ²⁾	EUR	7.182	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf ²⁾	EUR	3.077	70,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	EUR	6.055	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel ²⁾	EUR	15.494	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München ²⁾	EUR	12.111	100,00
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH, Kassel	EUR	226	50,96
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	165	48,69
Rheinpfalzbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein ²⁾	EUR	228	100,00
Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH, Montabaur	EUR	59	61,36
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz ²⁾	EUR	9.744	74,90
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen ²⁾	EUR	1.380	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel ²⁾	EUR	555	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe ²⁾	EUR	7.330	100,00
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken ²⁾	EUR	9.496	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin ²⁾	EUR	171.383	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg ²⁾	EUR	62.142	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau ²⁾	EUR	7.184	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Südwest Mobil GmbH, Mainz ²⁾	EUR	62	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain –VU–, Aschaffenburg ²⁾	EUR	2.602	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster/Westfalen ²⁾	EUR	6.065	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen ²⁾	EUR	10.592	100,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin ²⁾	EUR	414	100,00
AT EQUITY			
»Steig ein« GmbH, Kempten ^{2), 4)}	EUR	17	23,33
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg ^{2), 4)}	EUR	99	25,31
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover ^{2), 4)}	EUR	77	42,00
die linie GmbH, Kellinghusen ^{2), 4)}	EUR	1.073	25,00
ETP EURO TRAFFIC PARTNER GmbH, Chemnitz ^{2), 4)}	EUR	388	12,75
FahrBus Ostalb GmbH, Aalen	EUR	0	49,90
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen ^{2), 4)}	EUR	26	30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{2), 3)}	EUR	162	47,50
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück ^{2), 4)}	EUR	26	50,00
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2), 4)}	EUR	8.173	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen	EUR	0	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2), 3), 4)}	EUR	1.169	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden am Main ^{2), 4)}	EUR	107	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover ^{2), 4)}	EUR	25	8,33
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{2), 5)}	EUR	71	46,90
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld ^{2), 4)}	EUR	54	28,70
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{2), 4)}	EUR	73	33,33
Regionalverkehr Bayerisch Schwaben GmbH (RBS) i.L., Augsburg ^{2), 4)}	EUR	118	50,00
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg ^{2), 4)}	EUR	323	45,00
Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH, Ingelheim am Rhein ^{2), 4)}	EUR	126	38,33
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{2), 5)}	EUR	50	30,00
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{2), 4)}	EUR	25	45,20


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
TGO – Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{2), 4)}	EUR	218	48,50
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{2), 4)}	EUR	214	33,94
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH, Kaiserslautern ^{2), 4)}	EUR	43	61,67
Verkehrsgemeinschaft Aalen GmbH, Aalen ^{2), 4)}	EUR	70	26,67
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{2), 4)}	EUR	67	16,67
Verkehrsgemeinschaft Schwäbisch Gmünd GmbH (VSG), Schwäbisch Gmünd ^{2), 4)}	EUR	26	25,00
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg an der Weser ^{2), 4)}	EUR	26	47,00
Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen ^{2), 4)}	EUR	50	42,19
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VH2), Konstanz ^{2), 4)}	EUR	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH – VVM, Würzburg ^{2), 4)}	EUR	28	19,82
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{2), 3)}	EUR	52	26,92
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{2), 4)}	EUR	40	21,00
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{2), 5)}	EUR	17	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{2), 4)}	EUR	85	33,08
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{2), 5)}	EUR	327	32,50
VHN Verkehrrholding Nord GmbH & Co. KG, Flensburg ²⁾	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Flensburg ²⁾	EUR	617	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{2), 3)}	EUR	59	38,46
Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen ^{2), 5)}	EUR	235	25,50
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{2), 3)}	EUR	269	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{2), 5)}	EUR	82	40,00
ZOB Zentral-Omnibus-Bahnhof GmbH, Bremen ^{2), 4)}	EUR	27	25,60
AT COST			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{2), 4)}	EUR	202	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil ^{2), 4)}	EUR	82	70,20
vgf Verkehrs- Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{2), 4)}	EUR	149	52,92


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB ARRIVA			
VOLLKONSOLIDIERT			
A & T Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.525	100,00
ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid/Spanien	EUR	530	100,00
AJ Transit Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, York/Großbritannien	GBP	- 660	75,10
Alliance Rail Management Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	75,10
Alnery 1345 Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Ambermile Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Ambuline Limited, Birmingham/Großbritannien	GBP	749	100,00
Ambuline Training Limited, Birmingham/Großbritannien	GBP	1	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.143	100,00
Arriva (2007) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	484.262	100,00
Arriva (Doxford) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Abbey Line Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Achterhoek – Rivierenland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	5.304	100,00
Arriva Beheer NV, Heerenveen/Niederlande	EUR	3.858	100,00
Arriva Brabant BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	758	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	29.345	100,00
Arriva Bus and Coach Finance Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.468	100,00
Arriva Bus and Coach Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.687	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (1) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (2) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (3) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (4) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	11.161	100,00
Arriva Busfleet NV, Heerenveen/Niederlande	EUR	13.428	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Cheshire Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Concessie BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00
Arriva Coöperatie W.A., Heerenveen/Niederlande	EUR	690.057	100,00
Arriva Croydon & North Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	33.526	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	1.689.455	100,00
Arriva DAV BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	3.169	100,00
Arriva Derby Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	9.112	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	10.701	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.926	100,00
Arriva Finance Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	76.550	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.035	100,00
Arriva Finance Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Findiv Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	259.966	100,00
Arriva Fox County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Guildford & West Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.399	100,00
Arriva Holding Česká Republika s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	612.922	100,00
Arriva Hongarije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	33.468	100,00
Arriva HWGO BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	726	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	56.597	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	GBP	5.179	100,00
Arriva International (2) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	31	100,00
Arriva International (7) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	212.025	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	355.460	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	355.460	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva International Finance Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	297.331	100,00
Arriva International Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	320.537	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	19.824	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS, SA, Almada/Portugal	EUR	216.875	99,99
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand/Italien	EUR	-116	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	EUR	188.310	99,99
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	69.681	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	58.498	100,00
Arriva Leasing (UK) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	EUR	7	99,99
Arriva Liverpool Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	716	100,00
Arriva London Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
ARRIVA LONDON NORTH EAST LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.752	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	99.951	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	31.216	100,00
Arriva Malta Finance & Investments Limited, Valletta/Malta	EUR	587.206	99,99
Arriva Malta Holdings Limited, Valletta/Malta	EUR	597.754	100,00
Arriva Malta Limited, Qormi/Malta	EUR	-28.956	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-109	100,00
Arriva Medway Towns Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.646	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	106.853	100,00
Arriva Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	30.372	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	50.517	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	191.253	100,00
Arriva Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00
Arriva Noroeste s.l., Ferrol/Spanien	EUR	12.829	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.319	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.356	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	15.119	100,00
Arriva Openbaar Vervoer NV, Heerenveen/Niederlande	EUR	92.942	100,00
Arriva Östgötapendeln AB, Stockholm/Schweden	SEK	55.257	100,00
Arriva Passenger Services (International) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-174	100,00
Arriva Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	375.295	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	229.749	100,00
Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien	GBP	607.627	100,00
Arriva Polen Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	6.103	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	29.901	100,00
ARRIVA PORTUGAL – TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	10.465	99,99
Arriva RP Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	5.998	100,00
Arriva Scotland West Limited, Inchinnan/Großbritannien	GBP	2.001	100,00
Arriva Service s.r.o., Komárno/Slowakei	EUR	25.803	100,00
Arriva Slowakije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	19	100,00
Arriva Southend Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.602	100,00
Arriva Southern Counties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.017	100,00
Arriva Sverige AB, Helsingborg/Schweden	SEK	541.103	100,00
Arriva Tag AB, Helsingborg/Schweden	SEK	27.069	100,00
Arriva Techniek BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	480	100,00
Arriva Tees & District Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.221	100,00
Arriva Teesside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.412	100,00
Arriva the Shires Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	61.628	100,00
Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	363.565	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	2.008	100,00
Arriva Tours Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains (Poland) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	691	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Trains Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Scotrail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Wales Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	56.562	100,00
Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-1.350	100,00
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada/Portugal	EUR	82.255	99,99
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	176.969	100,00
Arriva vlaky s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	4.342	100,00
Arriva Wadden BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	2.417	100,00
Arriva Waterland Rivierenland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	427	100,00
Arriva Watford Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva West Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.331	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	37.288	100,00
Arriva Yorkshire North Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.533	100,00
Arriva Yorkshire South Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Yorkshire West Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.706	100,00
Arriva Zuid Europa Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	570.350	100,00
Arrowline (Travel) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1	100,00
AUTOBUSES GREISI S.L., Madrid/Spanien	EUR	340	100,00
AUTOCARES FRAY ESCOBA SLU, Madrid/Spanien	EUR	644	100,00
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	EUR	4.863	100,00
Autoservizi F.V.G. S.P.A. – SAF, Udine/Italien	EUR	54.029	60,00
B. B. Motors (Bristol) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	93,66

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	65,76
BOSAK BUS spol. s r.o., Dobris/Tschechische Republik	CZK	58.003	100,00
Botniatag AB, Stockholm/Schweden	SEK	4.202	60,00
British Bus (1993) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
British Bus (Properties) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	69.234	100,00
British Bus Group Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-5.561	100,00
Broadwood Finance Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	31.888	100,00
Bus Nort Balear s.l., Alcudia/Spanien	EUR	499	100,00
BUSDAN 27 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	39.875	100,00
BUSDAN 28 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	16.892	100,00
BUSDAN 29 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	16.802	100,00
BUSDAN 29.1 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	18.988	100,00
BUSDAN 30 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	44.186	100,00
BUSDAN 31 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	34.100	100,00
BUSDAN 32 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	28.643	100,00
Busdan 32.1 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	234.440	100,00
BUSDAN 33 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	174.885	100,00
BWS Cymru Cyfyngedig, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Caserafid Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Chase Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Chiltern Railway Company Limited, London/Großbritannien	GBP	-41.425	100,00
Classic Buses (Stanley) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	483	100,00
Classic Trim Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Clydeside Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Cooperativa Bergamasca Trasporti a r.l., Bergamo/Italien	EUR	-69	59,52
County Bus Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Cowie Aviation Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Cowie Contract Hire Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Cowie Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Crosville Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Curtis Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
DB Regio Tyne and Wear Limited, London/Großbritannien	GBP	- 2.399	100,00
DB Regio UK Limited, London/Großbritannien	GBP	- 3.462	100,00
Derby City Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Derby Omnibus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
East Coast Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Eastern Tractors (1981) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Eastern Tractors (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
EMPRESA DE BLAS Y CIA S.L., Madrid/Spanien	EUR	131.227	100,00
ESFERA BUS SLU, Madrid/Spanien	EUR	1.774	100,00
ESFERA UNIVERSAL SLU, Madrid/Spanien	EUR	25.127	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	EUR	295	80,14
ET Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
EUROBUS-INVEST Regionális Közlekedéfejlesztési Zrt, Budapest/Ungarn	HUF	3.438.582	100,00
Eurocare Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	302	100,00
Excel Gatwick Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Excel Passenger Logistics Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Fareway Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Fickling Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Flight Delay Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Foxhound Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
GCRC Holdings Limited, Bristol/Großbritannien	GBP	46.489	100,00
Grand Central Railway Company Limited, Bristol/Großbritannien	GBP	- 37.356	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Great North Eastern Railway Company Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	75,10
Great North Western Railway Company Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	75,10
Green Travel Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Greenline Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00
Grey Green Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Guildford & West Surrey Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
GW Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Hanger Trucks Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Hoppanstopper Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Horsham Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Hylton Castle Motors Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
JTL 2004 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	10.129	100,00
JTL 2009 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	23.783	100,00
K Line Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Kennan Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien	EUR	10	56,94
Linkline Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Liverline Travel Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
LJ Transit (Southern) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London & Country Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London and North Western Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.655	99,97
London Country Bus (North West) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London Pride (Bus Sales) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London Pride Bus and Coach Sales Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London Pride Engineering Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London Pride Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
London Pride Sightseeing Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.389	100,00
Londonlinks Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
M40 Trains Limited, London/Großbritannien	GBP	41.339	100,00
Maidstone & District Advertising Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Maidstone & District Motor Services Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Maldencrest Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Meadowhall Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	52	100,00
Merseyrail Electrics Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Merseyrider Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Merseyside Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Midland Red North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Milton Keynes Coaches Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MK Metro Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	9.830	100,00
Moor-dale Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	500	100,00
Motor Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MTL (Heysham) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MTL Asset Management Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MTL Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MTL Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	29.325	100,00
MTL Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MTL Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MTL Trust Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
NETOSEC SLU, Madrid/Spanien	EUR	250	100,00
Network Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	335	100,00
New Enterprise Coaches (Tonbridge) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-159	100,00
North British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
North East Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
North East Bus Properties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
North Western Road Car Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Rail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northumbria Motor Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
NV Arriva Groningen, Heerenveen/Niederlande	EUR	4.311	100,00
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	EUR	421	100,00
OFJ Connections Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
OFJ Ground Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
OSNADO spol. s.r.o., Svoboda nad Úpou/Tschechische Republik	CZK	43.683	100,00
Peter Sherratt Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Pickerings Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.032	100,00
Premier Buses Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.102	100,00
Proudmutual Fleet Management Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
RDS bus s.r.o., Babylon/Tschechische Republik	CZK	-1.131	100,00
Regional Railways North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
RIVIERA TRASPORTI LINEA S.P.A., Imperia/Italien	EUR	590	79,99
Runway Motors (Bristol) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo/Italien	EUR	31.461	99,99
S.A.L. Servizi automobilistici Lecchesi S.R.L., Lecco/Italien	EUR	6.764	99,99
S.I.A. Società Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia/Italien	EUR	41.764	99,99


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO)/Italien	EUR	6.554	99,99
SADEM – SOCIETÀ PER AZIONI, Turin/Italien	EUR	18.173	99,99
SAIA TRASPORTI S.P.A., Brescia/Italien	EUR	20.950	99,99
Selby and District Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
SERVICIOS INTEGRALES BUS & TRUCK S.A., Madrid/Spanien	EUR	395	100,00
Slovenská autobusová doprava Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	EUR	9.828	60,14
Slovenská autobusová doprava Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	EUR	8.011	60,36
South Lancashire Transport Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Stevensons Bus Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	465	100,00
T.Cowie Property Developments (Sheffield) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Teesside Bus Services Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Teesside Motor Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Tellings Golden Miller Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	- 828	100,00
TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	9.797	100,00
TGMGroup Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.144	100,00
The Beeline Buzz Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Keep Motor Group (Epsom) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Keep Motor Group (High Wycombe) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Keep Motor Group (Wolverhampton) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Keep Motor Group (Worcester) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Keep Trust Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Original London Sightseeing Tour Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.953	100,00
The Original Passenger Picture Show Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Proudmutual Transport Group Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
TL Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Transcare Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	- 14	100,00
TRANSCENTRUM bus s.r.o., Kosmonosy/Tschechische Republik	CZK	64.519	100,00
Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	EUR	4.171	99,99
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	323	99,99
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	91,99
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	92,99
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMALICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	EUR	- 360	66,66
U Drive Rental Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
UCPLUS A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	23.783	100,00
United Automobile Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	13.085	100,00
Upperchance Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Viking Tours and Travel Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
West Riding Automobile Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
XC Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	67.427	100,00
Yorkshire Bus Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	38.544	100,00
Yorkshire Bus Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Yorkshire Woollen District Transport Co Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
AT EQUITY			
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande ^{2), 3)}	EUR	4.439	50,00
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal ³⁾	EUR	193.164	31,50
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien ^{2), 3)}	EUR	10	25,57
Bus Point Srl, Lallio (BG)/Italien ^{2), 3)}	EUR	151	30,00
Centrebus Holdings Limited, Leicester/Großbritannien ^{2), 4)}	GBP	172	40,00
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien ⁵⁾	EUR	9	33,33
Explotacion Gasoleos de la Coruna, s.l., Ferrol/Spanien ^{2), 3)}	EUR	83	40,00
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien ^{2), 4)}	EUR	100	30,01


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Garda Trasporti Scarl, Desenzano del Garda (BS)/Italien ^{2), 3)}	EUR	20	23,00
Great Park Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	50,00
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien ^{2), 3)}	EUR	-10.099	30,00
K.M.S.P.A., Cremona/Italien ³⁾	EUR	4.926	49,00
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien ^{2), 3)}	GBP	11.858	50,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien ^{2), 3)}	EUR	6.862	50,00
Prometro S.A., Porto/Portugal ^{2), 3)}	EUR	3.831	20,00
PTI (South East) Limited, Sunderland/Großbritannien ⁸⁾	GBP	238	20,00
Rodinform – Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal ^{2), 4)}	EUR	99	20,00
S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., Charvensod (AO)/Italien ^{2), 4)}	EUR	100	20,00
S.T.I. Servizi Transporti Interregionali SpA, Cordenons PN/Italien ^{2), 4)}	EUR	962	9,81
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien ^{2), 3)}	EUR	81	15,00
Trieste Trasporti S.P.A., Trieste/Italien ^{2), 3)}	EUR	45.643	39,94
Union Ferrolana de Transportes S.A., Ferrol/Spanien ^{2), 5)}	EUR	2	50,00
Veroercombinatie Noord B.V., Heerenveen/Niederlande ^{2), 5)}	EUR	37	33,00
Viajeros del Eo, Ferrol/Spanien ^{2), 6)}	EUR	11	50,00
VT-Transman Személyszállító és Szolgáltató Kft., Szekesfehervar/Ungarn ³⁾	HUF	2.185.792	49,91
WSMR (Holdings) Limited, London/Großbritannien ^{2), 3)}	GBP	0	50,00
DB SCHENKER RAIL			
VOLLKONSOLIDIERT			
Activa Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	263	77,32
ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o., Malaszewicze/Polen	PLN	11.423	100,00
Autologicistic Poland Sp. z o. o., Tychy/Polen	PLN	2.480	51,00
Auxiliar Logística de Vehiculos S.L., Saragossa/Spanien	EUR	50	65,28
Axiom Rail (Cambridge) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	657	100,00
Axiom Rail (Stoke) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	- 6.888	100,00
Axiom Rail Components Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	- 2.691	100,00
Axiom Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	- 742	100,00
Boreal & Austral Railfreight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	67.500	100,00
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	EUR	13.424	65,28



 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Container Szállítmányátrakó Állomás Kft., Győr/Ungarn	EUR	106	100,00
Container-Terminal Púchov s. r. o., Púchov/Slowakei	EUR	94	100,00
Corridor Operations NMBS/SNCB DB Schenker Rail N.V., Brüssel/Belgien	EUR	1.222	51,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz ²⁾	EUR	3.924	100,00
DB Polska Acquisition Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	414.763	99,85
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	10.003	96,65
DB Schenker BTT GmbH, Mainz ²⁾	EUR	2.075	100,00
DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing ²⁾	EUR	3.988	100,00
DB Schenker Rail (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	188.114	100,00
DB Schenker Rail Aktiengesellschaft, Mainz ²⁾	EUR	651.972	100,00
DB Schenker Rail Automotive GmbH, Kelsterbach ²⁾	EUR	11.785	100,00
DB Schenker Rail Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	3.062	100,00
DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz ²⁾	EUR	47	100,00
DB Schenker Rail Danmark Services A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	360	100,00
DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz ²⁾	EUR	50	100,00
DB Schenker Rail Hungaria Kft., Győr/Ungarn	HUF	593.025	100,00
DB Schenker Rail Italia S.r.l., Alessandria/Italien	EUR	13.498	100,00
DB Schenker Rail Italia Services S.r.l., Mailand/Italien	EUR	855	100,00
DB Schenker Rail Nederland N. V., Utrecht/Niederlande	EUR	8.265	100,00
DB Schenker Rail Polska S.A., Zabrze/Polen	PLN	550.666	99,85
DB Schenker Rail Romania S.R.L., Timișoara/Rumänien	RON	29.488	100,00
DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	315.528	51,00
DB Schenker Rail Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	CHF	1.195	100,00
DB Schenker Rail Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle/Polen	PLN	32.940	99,85
DB Schenker Rail Tabor S.A., Rybnik/Polen	PLN	18.249	99,85
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl am Rhein	EUR	1.751	77,32
Doker-Port Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	-173	60,41


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona/Italien	EUR	101	80,00
East & West Railway Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
English Welsh & Scottish Railway Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	195.565	100,00
English Welsh & Scottish Railway International Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-15.188	100,00
Euro Cargo Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	0	100,00
Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	30.611	100,00
EW & S Trustees Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
EWS Information Services Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	683	100,00
Guga B.V., Amsterdam/Niederlande	EUR	5.664	77,32
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	PLN	3.703	99,85
LGP Lagerhausgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf	EUR	362	49,08
Loadhaul Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.131	100,00
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Logística Sanmival S.L., Burgos/Spanien	EUR	334	57,99
Mainline Freight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	21.266	100,00
Macroft Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-3.132	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spanien	EUR	12.879	77,32
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau ²⁾	EUR	1.565	80,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
NordCargo S.r.l., Mailand/Italien	EUR	10.070	60,00
OOO Railion Russija Services, Moskau/Russland	RUB	69.065	100,00
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	29.502	100,00
Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam/Niederlande	EUR	4.580	100,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.342	100,00
Railway Investments Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	970	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck ²⁾	EUR	40.497	100,00
RES December Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.048	100,00
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main	EUR	107	100,00
TFG Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	127	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
TGP Terminalgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf	EUR	247	75,50
Transervi France S.A.S., Cerbère/Frankreich	EUR	301	77,32
Transervi S.A., Madrid/Spanien	EUR	2.470	77,32
Transfesa Benelux S.P.R.L., Brüssel/Belgien	EUR	248	77,32
Transfesa France SAS, Gennevilliers/Frankreich	EUR	1.760	77,32
Transfesa Maritimo Terrestre, S.L., Cantabria/Spanien	EUR	-430	46,39
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	EUR	308	77,32
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Großbritannien	GBP	368	77,32
Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spanien	EUR	191.153	77,32
AT EQUITY			
»Cross-Baltic Terminaloperators« Sp. z o. o. i.L., Stettin/Polen	PLN	0	48,33
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{2), 4)}	EUR	5.026	50,00
Autoterminal Slask Logistic Sp. z o. o., Dąbrowa Górnicza/Polen ⁴⁾	PLN	16.644	50,00
Autotrax Limited, Luftron/Großbritannien ^{2), 3)}	GBP	1.616	24,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg ^{2), 5)}	EUR	133	25,10
BLS Cargo AG, Bern/Schweiz ^{2), 4)}	CHF	90.773	45,00
Cerereil A.I.E., Madrid/Spanien ³⁾	EUR	27	25,77
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{2), 4)}	EUR	3.507	30,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ²⁾	EUR	1.421	22,50
DAP Barging B.V., Rotterdam/Niederlande ⁴⁾	EUR	2.297	55,00
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ²⁾	EUR	476	51,00
Doerpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{2), 4)}	EUR	3.827	35,00
Hansa Rail GmbH i. L., Frankfurt am Main ⁵⁾	EUR	222	50,00
Hispanauto -Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©, Madrid/Spanien ³⁾	EUR	0	58,04
INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L., Brüssel/Belgien ^{2), 9)}	EUR	-5.874	36,20
Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria/Spanien	EUR	27	11,48
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kom- manditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{2), 4)}	EUR	16.850	50,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{2), 4)}	EUR	7.662	30,00
OFF La Rochelle Maritime Rail Services SAS, La Rochelle/Frankreich	EUR	0	24,90
Omfesa Logistica S.A., Madrid/Spanien ³⁾	EUR	3.066	38,66
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande ^{2), 6)}	EUR	280	24,34
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{2), 3)}	EUR	1.268	50,00
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spanien ³⁾	EUR	0	9,02
Railmax B.V., Nimwegen/Niederlande ³⁾	EUR	88	38,66
Railmax C.V., Nimwegen/Niederlande ³⁾	EUR	0	38,28
SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/Polen ^{2), 4)}	PLN	42.899	21,83
Sociedad de Estudios y Explotacion Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien ³⁾	EUR	3.821	48,56
Stifa S.A. i.L., Malveira/Portugal ³⁾	EUR	- 85	38,66
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{2), 4)}	EUR	720	50,00
Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin ⁴⁾	EUR	984	30,00
Xrail S.A., Brüssel/Belgien ^{2), 4)}	EUR	117	32,00
ZAO Eurasia Rail Logistics i.L., Moskau/Russland ^{2), 7)}	RUB	1.675	34,90
DB SCHENKER LOGISTICS			
VOLLKONSOLIDIERT			
Air Terminal Handling S.A., Tremblay-en-France/Frankreich	EUR	- 4.575	94,50
ALB Automotive Logistica LTDA, Juiz de Fora - MG/Brasilien	BRL	3.076	51,00
Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge/Belgien	EUR	1.345	100,00
AS Schenker, Tallinn/Estland	EUR	9.538	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import - Export SAS, Stiring-Wendel/Frankreich	EUR	364	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	303	99,91
BAX Global (Aust.) Pty Ltd., Alexandria/Australien	AUD	190	100,00
BAX Global (Israel) Ltd., Ramat Gan/Israel	ILS	- 4.023	100,00
BAX Global (Malaysia) Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	- 3.152	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	ZAR	48	100,00
BAX Global (Thailand) Limited, Bangkok/Thailand	THB	391.317	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
BAX Global (UK) Limited, London/Großbritannien	GBP	7.979	100,00
BAX Global Holding, S.L.U., Barcelona/Spanien	EUR	20.317	100,00
BAX Global Holdings Pty Ltd., Alexandria/Australien	AUD	0	100,00
BAX Global Inc., Irvine/USA	USD	71.487	100,00
BAX Global Kft., Csor/Ungarn	HUF	- 40.005	100,00
BAX Global Limited, London/Großbritannien	GBP	2.738	100,00
BAX Global Logistics (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai/China	CNY	108.708	100,00
BAX Global Logistics Sdn.Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	91.435	100,00
BEMI JOYAU SCI, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	126	99,94
Bischof Betriebsführungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	EUR	110	100,00
BTL AB, Göteborg/Schweden	SEK	2.354.887	100,00
BTL Nord GmbH, Lübeck ²⁾	EUR	19.662	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	SEK	43.408	100,00
DB Schenker FLLC, Minsk/Weißrussland	BYR	691.810	100,00
DP Schenker, Kiew/Ukraine	UAH	- 19.273	100,00
DVA Marine Re S.A., Luxemburg/Luxemburg	EUR	7.752	65,00
ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden ²⁾	EUR	1.444	100,00
ELSPED Speditions-Gesellschaft m.b.H., Hamburg ²⁾	EUR	3.725	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	VEF	13.310	100,00
EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden ²⁾	EUR	1.153	100,00
EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz ²⁾	EUR	25	100,00
Facility Plus B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	855	100,00
Fastighets Aktiefolaget Orbyn, Göteborg/Schweden	SEK	10.885	100,00
Fertrans AG, Buchs SG/Schweiz	CHF	1.313	100,00
HANGARTNER Terminal AG, Aarau/Schweiz	CHF	1.309	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	EUR	580	100,00
HB Zolldeklarationsservice GmbH, Wien/Österreich	EUR	57	100,00
Heck Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	28	100,00
Herber Hausner Süd-Ost Speditions-gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	351	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %	 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Herber Hausner Szállitmányozási Kft., Budapest/Ungarn	HUF	21.387	100,00	KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	SEK	- 305	100,00
I.C.S. »Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	- 492	99,46	KB Frysen 1 Visby, Visby/Schweden	SEK	16.392	100,00
Intertec Asia Limited, Sheung Wan/Hongkong	HKD	5.600	100,00	KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	SEK	813	100,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz ²⁾	EUR	26	100,00	KB Köpmannen 10 -Västerås, Västerås/Schweden	SEK	34.536	100,00
INTERTEC Polska Sp.zo.o., Nardarzyn/Polen	PLN	276	100,00	KB Kungsängen 28:1-Uppsala, Uppsala/Schweden	SEK	13.559	100,00
Intertec Retail Logistics GmbH, Landau in der Pfalz ²⁾	EUR	26	100,00	KB Langtradaren 2-Borlänge, Borlänge/Schweden	SEK	33.986	100,00
Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich ²⁾	EUR	19	100,00	KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	SEK	46.376	100,00
Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz ²⁾	EUR	26	100,00	KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	SEK	65.891	100,00
Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	3.097	96,69	KB Maskinen 3 -Linköping, Linköping/Schweden	SEK	57.880	100,00
Joyau S.A., Montaigne Cedex/Frankreich	EUR	15.981	99,94	KB Neonljuset 3 -Eskilstuna, Eskilstuna/Schweden	SEK	4.978	100,00
Karpeles Flight Services (H.K.) Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	539	100,00	KB Önnestad 108:4 -Kristianstad, Kristianstad/Schweden	SEK	40.788	100,00
Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	1.637	100,00	KB Överön 1:66 -Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	SEK	10.816	100,00
KB Ädelgasen 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	114.388	100,00	KB Pantern 1-Växjö, Växjö/Schweden	SEK	36.825	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	20.248	100,00	KB Reläet 8 -Norrköping, Norrköping/Schweden	SEK	29.471	100,00
KB Älghunden 1 -Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	28.334	100,00	KB Sandstuhagen 3 -Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	26.578	100,00
KB Anholt 3, Stockholm/Schweden	SEK	9.203	100,00	KB Sörby 24:3 -Gävle, Gävle/Schweden	SEK	33.723	100,00
KB Arbetsbasen 4 -Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	42.384	100,00	KB Storheden 1:8 -Luleå, Luleå/Schweden	SEK	28.259	100,00
KB Ättehögen Östra 1 -Helsingborg, Helsingborg/Schweden	SEK	59.832	100,00	KB Tingstadsvassen 31:3 -Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	44.802	100,00
KB Backa 107:3 -Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	128.113	100,00	KB Transporten 1 -Hultsfred, Hultsfred/Schweden	SEK	18.603	100,00
KB Backa 107:4 -Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	33.707	100,00	KB Transportören 1 -Värnamo, Värnamo/Schweden	SEK	82.321	100,00
KB Baggböle 2:35 -Umeå, Umeå/Schweden	SEK	21.486	100,00	KB Viken 3 -Karlshamn, Karlshamn/Schweden	SEK	11.584	100,00
KB Benkammen 12 -Malmö, Malmö/Schweden	SEK	118.467	100,00	KB Vindtrycket 1 -Borås, Borås/Schweden	SEK	62.524	100,00
KB Bleket 1 -Karlstad, Karlstad/Schweden	SEK	40.099	100,00	KB Vivstamon 1:13 -Timrå, Timrå/Schweden	SEK	52.601	100,00
KB Distributören 3 och 4 -Örebro, Örebro/Schweden	SEK	79.493	100,00	Kiinteistö Oy Ferryroad, Helsinki/Finnland	EUR	349	100,00
KB Forsmark 2 -Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	63.979	100,00	Kiinteistö Oy Helsingin Metsäläntie 2 - 4, Helsinki/Finnland	EUR	4.379	100,00
KB Forsmark 3 -Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	159.424	100,00	Kiinteistö Oy Kaakon Terminaali, Lappeenranta/Finnland	EUR	117	100,00
				Kiinteistö Oy Porin Kiitolinja, Björneborg/Finnland	EUR	150	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Kiinteistö Oy Reininkatu 9, Vaasa/Finnland	EUR	- 33	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoki Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland	EUR	151	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finnland	EUR	420	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentaustankatu/Finnland	EUR	484	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finnland	EUR	1.167	100,00
Kiinteistö Oy Varastohotelli, Vantaa/Finnland	EUR	7.767	100,00
Kiinteistömaaliikenne Oy, Helsinki/Finnland	EUR	1.788	54,70
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	SEK	5.779	100,00
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	EUR	415	100,00
Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland	EUR	75.656	100,00
PT. Schenker Petrolog Utama, Jakarta/Indonesien	USD	15.493	71,00
Rengaslinja Oy, Helsinki/Finnland	EUR	331	100,00
Romtrans Holiday Ltd., Eforie Sud, Constanța/Rumänien	RON	- 204	99,46
Scanspol Sp.zo.o., Warschau/Polen	PLN	2.040	99,85
Scantrans SAS, Rouen/Frankreich	EUR	1.014	100,00
SCHENKER & Co. AG, Wien/Österreich	EUR	141.481	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	SGD	393.401	100,00
Schenker (BAX) Europe Holding GmbH, Essen ²⁾	EUR	21.525	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	USD	129.462	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	134.065	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	EUR	11.094	100,00
Schenker (L.L.C), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	26.333	60,00
Schenker (NZ) Ltd., Auckland/Neuseeland	NZD	14.013	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	THB	54.223	100,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	1.350.655	100,00
Schenker A.E., Athen/Griechenland	EUR	- 40	100,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	121.062	100,00
Schenker AB, Göteborg/Schweden	SEK	488.514	100,00
Schenker Akeri AB, Göteborg/Schweden	SEK	201.299	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen ²⁾	EUR	905.703	100,00


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	ARS	5.026	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	NOK	637.175	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	AUD	265.044	100,00
Schenker B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	18.294	100,00
SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH & Co. OHG, Mülheim an der Ruhr	EUR	0	100,00
SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH, Dortmund ²⁾	EUR	26	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Beijing/China	CNY	1.044	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Beijing/China	CNY	69.089	70,00
Schenker Cargo Oy, Turku/Finnland	EUR	20.609	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	CLP	5.301.710	100,00
Schenker China Ltd., Pudong, Shanghai/China	CNY	1.482.780	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	SEK	12.793	100,00
Schenker Customs Agency B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	3	100,00
Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien	EUR	16.864	100,00
Schenker d.o.o., Belgrad/Serbien	RSD	66.027	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina	BAM	863	100,00
Schenker d.o.o., Zagreb/Kroatien	HRK	18.111	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	SEK	17.319	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen ²⁾	EUR	25	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	56	100,00
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	BRL	36.795	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	MKD	42.021	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	EGP	4.490	60,00
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	9.412	100,00
Schenker Equipment AB, Göteborg/Schweden	EUR	3.835	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	4.208	100,00
Schenker High Tech Logistics B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	21.669	100,00
Schenker Holdings (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	20.954	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	INR	1.864.121	100,00


III Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend¹⁾	Betei- ligung in %
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	2.012.170	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau/Macau	HKD	31.783	100,00
SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen ²⁾	EUR	56	100,00
Schenker International B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	17.062	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexiko/Mexiko	MXN	244.816	100,00
Schenker Ireland Holding Limited, Dublin/Irland	EUR	23.694	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera/Italien	EUR	54.679	100,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat/Sultanat Oman	OMR	279	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul/Südkorea	KRW	35.965.050	100,00
Schenker Limited, London/Großbritannien	GBP	31.752	100,00
Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu/China	CNY	7.441	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing/China	CNY	11.095	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	CNY	71.837	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	113.861	100,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	CNY	19.530	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	CNY	40.548	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	CNY	107.759	100,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	50.476	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	SEK	27.986	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba City/Philippinen	PHP	12.556	100,00
Schenker Logistics LTD, Lod/Israel	ILS	0	100,00
Schenker Logistics, Inc., Greensboro, NC/USA	USD	31.566	100,00
Schenker Ltd., Nairobi/Kenia	KES	-242.294	100,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	EUR	571	100,00
Schenker Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	200	100,00
Schenker Maroc S.a.r.l., Casablanca/Marokko	MAD	9.723	100,00


III Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend¹⁾	Betei- ligung in %
Schenker Mauritanie SAS, Nouakchott/Mauretanien	MRO	-1.463.251	100,00
Schenker Mauritius (Malaysian Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	36.038	100,00
Schenker Mauritius (Thai Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	33.177	100,00
Schenker Metafores A.G. i. L., Athen/Griechenland	EUR	786	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	16.713	100,00
SCHENKER N.V., Antwerpen/Belgien	EUR	41.066	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia	NAD	8.106	100,00
Schenker Nederland B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	9.112	100,00
Schenker Nemzetközi Szállítmányozási és Logisztikai Kft., Budapest/Ungarn	HUF	3.691.851	100,00
Schenker North AB, Göteborg/Schweden	SEK	849.063	100,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	CAD	57.047	100,00
Schenker OY, Helsinki/Finnland	EUR	26.947	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	PEN	5.932	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati City/Philippinen	PHP	596.910	100,00
Schenker Privpak AB, Borås/Schweden	SEK	2.876	100,00
Schenker Privpak AS, Oslo/Norwegen	NOK	-1.555	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	SEK	150.578	100,00
Schenker Re Limited, Dublin/Irland	EUR	51.318	100,00
Schenker Romtrans S.A., Bukarest/Rumänien	RON	379.106	99,46
Schenker Russia LLC, Moskau/Russland	RUB	316	100,00
Schenker S.A., Guatemala City/Guatemala	GTQ	-11.284	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	1.811	100,00
Schenker SA, Gennevilliers/Frankreich	EUR	98.524	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	SAR	17.720	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	CHF	85.469	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co.Ltd., Nanjing/China	CNY	3.643	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., International Forwarders, Singapur/Singapur	SGD	163.593	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	ZAR	176.963	100,00
Schenker Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	630.574	99,85


 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	231.509	100,00
Schenker Transitarios, S.A., Loures/Portugal	EUR	2.192	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	70.869	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	1.057	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	USD	10.543	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	USD	86.729	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	TRY	36.409	55,00
Schenker-Gemadep Logistics Vietnam Company Limited, Provinz Binh Duong/Vietnam	USD	- 31	51,00
SCHENKER-JOYAU SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	18.250	99,94
Schenker Ocean Ltd, Wanchai/Hongkong	HKD	5.856	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	JPY	4.891.974	60,00
SIA Schenker, Riga/Lettland	LVL	2.727	100,00
SIA Sky Partners, Riga/Lettland	LVL	26	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	EUR	955	100,00
SPAIN-TIR Transportes Internacionales S.A., Barcelona/Spanien	EUR	136.500	100,00
Star Global International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	- 6.165	100,00
Star Global Services Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	4.529	100,00
Stinnes (UK) Limited, Feltham, Middlesex/Großbritannien	GBP	22.086	100,00
Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co. KG, Mülheim an der Ruhr	EUR	6.265	100,00
Suomen Kiiotoautot Oy, Kuopio/Finnland	EUR	19.343	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Wees	EUR	2.568	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	CHF	13.029	90,00
TLS Transa Logistik & Service GmbH, Offenbach am Main ²⁾	EUR	268	100,00
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	SEK	2.020	100,00
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main ²⁾	EUR	13.018	100,00
Transorient SA, Bukarest/Rumänien	RON	2.419	53,71
Transport Gesellschaft mbH, Hamburg	EUR	526	96,70
Transworld Asig - Broker de Asigurare Ltd., Bukarest/Rumänien	RON	342	99,46

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	LTL	4.479	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	1.421	100,00
ZAO Schenker Russija, Moskau/Russland	RUB	5.744	100,00
ZAO Schenker, Moskau/Russland	RUB	115.098	100,00
Zweite Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co., Mülheim an der Ruhr	EUR	100.747	100,00
AT EQUITY			
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ⁴⁾	CHF	5.586	26,00
Autoport Emden GmbH, Emden ^{2), 3)}	EUR	90	33,30
Bäckebloms Akeri AB, Hisings Backa/Schweden ^{2), 4)}	SEK	55.566	35,00
BTU - Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden ^{2), 3)}	SEK	957	50,00
DASH Global Logistics SAS, Saint Julien/Frankreich ³⁾	EUR	36	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel ^{2), 4)}	EUR	4.006	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen ³⁾	NOK	6.243	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien ²⁾	EUR	654	20,00
Halmstadsakarnas Fastighets AB, Halmstad/Schweden ^{2), 3)}	SEK	18.878	31,44
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau/Moldawien ^{2), 3)}	MDL	17.016	33,15
Immo Fumeron S.A.R.L., Arnage/Frankreich ^{2), 4)}	EUR	352	27,98
LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich ³⁾	EUR	4.784	49,00
Speditionsbau und Verwertungsgesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich ^{2), 3)}	EUR	48	25,00
Titan Containers Romania SRL, Constanța/Rumänien ^{2), 3)}	RON	121	19,89
Transjelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien ²⁾	EUR	230	20,00
Transatlantic Shipping and Trading SRL, Bukarest/Rumänien ^{2), 3)}	RON	5.629	49,73
Värnamo Akeri AB, Värnamo/Schweden ^{2), 3)}	SEK	15.595	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen ²⁾	NOK	13.827	50,00
DB DIENSTLEISTUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Dienstleistungen GmbH, Berlin ²⁾	EUR	618.646	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	198.011	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	3.600	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin ²⁾	EUR	3.643	100,00
DB Rent GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	30	100,00
DB Services GmbH, Berlin ²⁾	EUR	10.666	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin ²⁾	EUR	2.171	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	215.978	100,00
DB Waggonbau Niesky GmbH, Niesky/Polen	EUR	13.471	100,00
DB NETZE FAHRWEG			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin ²⁾	EUR	27.035	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin ²⁾	EUR	2.659	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	7.375.084	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	2.079	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein ²⁾	EUR	2.869	87,50
THG Terminal Heilbronn GmbH, Heilbronn	EUR	214	65,71
AT EQUITY			
EEIG Corridor Rotterdam-Genoa EWIV, Frankfurt am Main ^{2), 4)}	EUR	0	33,33
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2), 3)}	EUR	2.111	24,53
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover ^{2), 4)}	EUR	317	29,17
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{2), 4)}	EUR	21	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2), 4)}	EUR	1.039	21,88
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	3.545	51,00
DB Station & Service Aktiengesellschaft, Berlin ²⁾	EUR	1.493.259	100,00
AT COST			
Immobilien-Vermietungsgesellschaft Schumacher & Co. Objekt Bahnhöfe Deutschland KG, Düsseldorf ^{2), 3)}	EUR	-19.940	100,00
TUDO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe KG Düsseldorf, Düsseldorf ^{2), 3)}	EUR	-1.589	100,00
DB NETZE ENERGIE			
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	636.012	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
SONSTIGE BETEILIGUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe ²⁾	EUR	2.874	100,00
DB (UK) Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	918.098	100,00
DB (UK) Logistics Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.880.054	100,00
DB Belgie Holding BVBA, Antwerpen/Belgien	EUR	37.394	100,00
DB Czech Holding s.r.o., Rudna/Tschechische Republik	CZK	184	100,00
DB Danmark Holding ApS, Hvidovre/Dänemark	DKK	209.435	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin ²⁾	EUR	1.091	100,00
DB France Holding SAS, Genevilliers Cedex/Frankreich	EUR	539.546	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	1.237	100,00
DB Hungaria Holding Kft., Budapest/Ungarn	HUF	11.081.947	100,00
DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro/Brasilien	BRL	286	100,00
DB International GmbH, Berlin ²⁾	EUR	32.526	100,00
DB International USA, Inc., Delaware/USA	USD	-120	100,00
DB JobService GmbH, Berlin ²⁾	EUR	3.334	100,00
DB Media & Buch GmbH, Kassel ²⁾	EUR	26	100,00
DB Mobility Logistics AG, Berlin ²⁾	EUR	2.654.216	100,00
DB Nederland Holding B.V., Utrecht/Niederlande	EUR	170.943	100,00
DB Polska Holding Sp.z.o.o., Warschau/Polen	PLN	1.368.030	100,00
DB ProjektBau GmbH, Berlin ²⁾	EUR	25.719	100,00
DB Schweiz Holding AG, Zug/Schweiz	CHF	88.655	100,00
DB Services Immobilien GmbH, Berlin ²⁾	EUR	770	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	8.425	100,00
DB UK Holding Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.883.359	100,00
DB US Corporation, Tarrytown/USA	USD	438.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA	USD	463.144	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	9.870	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin ²⁾	EUR	105	100,00
Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	16.868.506	100,00
Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande	EUR	42.732	100,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Deutsche Bahn France Voyages & Tourisme SAS, Paris/Frankreich	EUR	249	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/ Spanien	EUR	179.336	100,00
Deutsche Bahn Romania Holding S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	255	100,00
Deutsche Industrieholz GmbH, Essen	EUR	975	29,15
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg ²⁾	EUR	1.488	65,00
DVA REINSURANCE LIMITED, Dublin/Irland	EUR	5.787	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	595	100,00
Frank & Schulte GmbH, Essen	EUR	26	100,00
Grundstückspool Potsdam Center GbR mbH, Berlin	EUR	0	70,00
HD ocel s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	-11.848	100,00
HEROS GmbH & Co KG (3. Tranche), Wien/Österreich	EUR	0	100,00
HEROS Rail Rent GmbH, Fürth ¹⁰⁾	EUR	2.380	2,00
Mataki Kemi AB, Malmö/Schweden	SEK	19.113	100,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	USD	-17.119	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	276	100,00
Schenker International AB, Göteborg/Schweden	SEK	906.287	100,00
Stinnes Beteiligungs-Verwaltungs GmbH, Essen ²⁾	EUR	175.181	100,00
Stinnes Handel GmbH & Co. Beteiligungs OHG, Essen	EUR	- 92	100,00
Stinnes Holz GmbH, Essen	EUR	427	53,00
Stinnes Logistics GmbH, Essen ²⁾	EUR	4.071	100,00
Stinnes Montan Gesellschaft mit beschränkter Haftung i.L., Essen	EUR	182	100,00
Stinnes ocel s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	1.988	100,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde/Polen	PLN	449	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf ²⁾	EUR	2.555	100,00
Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg	EUR	147	100,00
AT EQUITY			
BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH, Essen ^{2), 4)}	EUR	251	49,90
Beijing Huajing DeBo International Engineering Consulting Co., Ltd, Beijing/China ^{2), 4)}	CNY	6.049	25,00

 Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{2), 4)}	EUR	135.227	24,90
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechische Republik ^{2), 4)}	CZK	6.281	49,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover ^{2), 3)}	EUR	225	50,00
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, Basel/Schweiz ²⁾	CHF	1.532.778	22,60
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin ^{2), 4)}	EUR	114	50,40
Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien ^{2), 4)}	SAR	-1.612	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{2), 4)}	EUR	1.464	25,50
AT COST			
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin ^{2), 3)}	EUR	4.147	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG, Düsseldorf ^{2), 3)}	EUR	- 504	100,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2011.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2010.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2009.

⁷⁾ Daten für Geschäftsjahr 2008.

⁸⁾ Daten aus Zwischenbilanz zum 31.08.2010.

⁹⁾ Daten aus Liquidationsbilanz zum 30.09.2010.

¹⁰⁾ Einbeziehung in den Konzern-Abschluss aufgrund SIC-12 (Konsolidierung Zweckgesellschaften).

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

> AN DIE DEUTSCHE BAHN AKTIENGESELLSCHAFT, BERLIN

VERMERK ZUM JAHRESABSCHLUSS

Wir haben den beigefügten Jahresabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012 geprüft.

Verantwortung des Vorstands für den Jahresabschluss

Der Vorstand der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist verantwortlich für die Buchführung und die Aufstellung dieses Jahresabschlusses. Diese Verantwortung umfasst, dass dieser Jahresabschluss in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird und unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Der Vorstand ist auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Verantwortung des Abschlussprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung abzugeben. Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit §317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Abschlussprüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Jahresabschluss frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist.

Eine Abschlussprüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Jahresabschluss enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung eines Jahresabschlusses, der ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben. Eine Abschlussprüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden und der Vertretbarkeit der von dem Vorstand ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Prüfungsurteil

Gemäß §322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des Jahresabschlusses zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2012 sowie der Ertragslage für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr.

VERMERK ZUM LAGEBERICHT

Wir haben den beigefügten Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 geprüft. Der Vorstand der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts in Übereinstimmung mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 2 HGB und unter Beachtung der für die Prüfung des Lageberichts vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach ist die Prüfung des Lageberichts so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Lagebericht mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Abschlussprüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des Lageberichts zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung des Jahresabschlusses und Lageberichts gewonnenen Erkenntnisse steht der Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Berlin, den 26. Februar 2013

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper	Rainer Kroker
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer



Impressum

Redaktion Deutsche Bahn 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



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com