



Deutsche Bahn  
**Zwischenbericht**  
**Januar – Juni 2012**

# Auf einen Blick

Ausgewählte Kennzahlen	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
<b>FINANZKENNZAHLEN – IN MIO. €</b>				
Umsatz	19.492	18.876	+ 616	+ 3,3
Umsatz vergleichbar	19.220	18.876	+ 344	+ 1,8
Ergebnis vor Ertragsteuern	853	665	+ 188	+ 28,3
Ergebnis (nach Ertragsteuern)	794	648	+ 146	+ 22,5
EBITDA bereinigt	2.758	2.559	+ 199	+ 7,8
EBIT bereinigt	1.321	1.133	+ 188	+ 16,6
Langfristige Vermögenswerte per 30.06.2012/31.12.2011	44.145	44.059	+ 86	+ 0,2
Kurzfristige Vermögenswerte per 30.06.2012/31.12.2011	9.337	7.732	+ 1.605	+ 20,8
Eigenkapital per 30.06.2012/31.12.2011	15.340	15.126	+ 214	+ 1,4
Netto-Finanzschulden per 30.06.2012/31.12.2011	16.954	16.592	+ 362	+ 2,2
Bilanzsumme per 30.06.2012/31.12.2011	53.482	51.791	+ 1.691	+ 3,3
Capital Employed per 30.06.	32.479	31.672	+ 807	+ 2,5
ROCE in %	8,1	7,2	-	-
Tilgungsdeckung in %	21,3	19,8	-	-
Gearing in %	111	120	-	-
Netto-Finanzschulden/EBITDA	3,1	3,4	-	-
Brutto-Investitionen	3.038	2.689	+ 349	+ 13,0
Netto-Investitionen	1.408	1.049	+ 359	+ 34,2
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.540	1.075	+ 465	+ 43,3
<b>LEISTUNGSKENNZAHLEN</b>				
Reisende in Mio.	2.075	1.381 <sup>1)</sup>	+ 694	+ 50,3
Reisende <sup>1)</sup> in Mio.	1.395	1.381	+ 14	+ 1,0
<b>SCHIENENPERSONENVERKEHR</b>				
Reisende <sup>1)</sup> in Mio.	1.012	973	+ 39	+ 4,0
Verkehrsleistung <sup>1)</sup> in Mio. Pkm	39.733	38.045	+ 1.688	+ 4,4
Betriebsleistung in Mio. Trkm	378,9	375,8	+ 3,1	+ 0,8
<b>SCHIENENGÜTERVERKEHR</b>				
Beförderte Güter in Mio. t	202,3	207,8	- 5,5	- 2,6
Verkehrsleistung in Mio. tkm	54.003	56.784	- 2.781	- 4,9
Auslastung in t pro Zug	522,4	516,3	+ 6,1	+ 1,2
<b>SCHIENENINFRASTRUKTUR</b>				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	518,5	521,4	- 2,9	- 0,6
davon konzernexterne Bahnen	112,7	108,3	+ 4,4	+ 4,1
Anteil konzernexterner Bahnen in %	21,7	20,8	-	-
Stationshalte in Mio.	73,0	71,7	+ 1,3	+ 1,8
davon konzernexterne Bahnen	13,0	12,0	+ 1,0	+ 8,3
<b>BUSVERKEHR</b>				
Reisende <sup>1)</sup> in Mio.	383,4	408,5	- 25,1	- 6,1
Verkehrsleistung <sup>1)</sup> in Mio. Pkm	4.391	4.720	- 329	- 7,0
Betriebsleistung in Mio. Buskm	720,2	743,3	- 23,1	- 3,1
<b>SPEDITION UND LOGISTIK</b>				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	47.759	47.515	+ 244	+ 0,5
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	537,1	583,2	- 46,1	- 7,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	926,1	837,3	+ 88,8	+ 10,6
<b>WEITERE KENNZAHLEN</b>				
Auftragsbestand Verkehrsverträge Personenverkehr in Mrd. € per 30.06.2012/31.12.2011	88,3	78,4	+ 9,9	+ 12,6
Mitarbeiter in VZP per 30.06.2012/31.12.2011	286.215	284.319	+ 1.896	+ 0,7
Rating Moody's/Standard & Poor's/Fitch	Aa1/AA /AA	Aa1/AA /AA	-	-

<sup>1)</sup> Ohne Arriva.

## Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



DR. RÜDIGER GRUBE  
Vorstandsvorsitzender

Sehr geehrte Damen und Herren,

unsere Bilanz des ersten Halbjahres 2012 zeigt, dass sich unser nachhaltiges Engagement für mehr Kundenservice und bessere Qualität auszahlt: Unsere Züge sind pünktlicher als noch vor einem Jahr. Wir konnten mehr Fahrgäste denn je für die Bahn begeistern. Und gleichzeitig haben wir mit 19,5 Milliarden Euro nicht nur den höchsten Halbjahresumsatz in der Geschichte der Deutschen Bahn erzielt, sondern konnten auf dieser Basis das Ergebnis vor Steuern und Zinsen gegenüber dem ersten Halbjahr 2011 um 16,6 Prozent auf 1,3 Milliarden Euro verbessern. Mit einem ROCE von 8,1 Prozent sind wir unserem Ziel einer Kapitalrendite von 10 Prozent wieder ein Stück näher gekommen.

Der insgesamt sehr erfreulichen Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs mit rund 40 Millionen mehr Reisenden in unseren Zügen steht ein Rückgang der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr um 4,9 Prozent gegenüber. Hintergrund ist vor allem die konjunkturelle Entwicklung in Europa, die schon seit 2011 an Dynamik verliert. Auch die Luftfracht leidet unter der Abschwächung des Welthandels und büßt 7,9 Prozent der Tonnage gegenüber dem ersten Halbjahr 2011 ein. Die Seefracht und die Kontrakt-

logistik hingegen sind per Juni wieder im zweistelligen Bereich gewachsen, und der Landverkehr hat sich stabil entwickelt.

Mehr Kundenservice und bessere Qualität stehen weiterhin ganz oben auf unserer Agenda. Verbesserungen bei unserer Kundeninformation im Verspätungsfall oder die Optimierung des Handy-Tickets und des beliebten DB-Navigators sind Beispiele für Verbesserungen, von denen unsere Kunden sofort profitiert haben.

Bei den Fahrzeugen haben wir zusätzlich zum Redesign unserer ICE-2-Züge mit der Modernisierung der IC-Flotte begonnen. Und von den neuen Talent-2-Zügen für den Regionalverkehr sind inzwischen 46 Fahrzeuge im Einsatz. Beim Ausbau der Infrastruktur war der Baubeginn der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ein wichtiger Meilenstein.

Auf unsere Wachstumsziele bis 2020 zählt nicht nur die solide Gewinnquote von DB Bahn Regio ein, sondern auch zwei große Verkehrsverträge in den Niederlanden, die DB Arriva für sich entscheiden konnte. Im Fernverkehr und im Schienengüterverkehr haben wir unsere internationalen Angebote ausgeweitet und in der Logistik unsere Präsenz in Asien weiter verstärkt.

Wir konnten im ersten Halbjahr mehr als 5.500 neue Kollegen für die Deutsche Bahn gewinnen. Nach vielen Jahren des Personalabbaus stehen bei uns heute die Zeichen auf Personalgewinnung. In diesem Sinne haben wir einen neuen Kooperationsvertrag mit der Bundesanstalt für Arbeit abgeschlossen und kooperieren mit Arbeitgebern, die qualifiziertes Personal abbauen müssen.

DB Arriva hat 98 Hybrid- und Biogasbusse im Wert von 32 Millionen Euro bestellt. Damit unterstreichen wir unseren Anspruch, Umwelt-Vorreiter zu sein. Der Erfolg unserer grünen Probe BahnCard25 hat uns darin bestärkt, weitere Angebote zu entwickeln, mit denen unsere Kunden ihre individuelle Ökobilanz verbessern können. Im Güterverkehr haben wir mit der Erweiterung unserer Umschlagterminals in Hamburg und München die bessere Verknüpfung von Straße und Schiene vorangetrieben.

Hinter dieser sehr guten Halbjahresbilanz stehen das Engagement von 297.000 DB-Mitarbeitern und das Vertrauen unserer Kunden. Ihnen allen gilt der Dank des gesamten Vorstands.

Ihr

Dr. Rüdiger Grube  
Vorstandsvorsitzender der  
Deutschen Bahn AG

## INHALT

<b>1</b>	<b>VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN</b>	39	RISIKO- UND CHANCENBERICHT
<b>2</b>	<b>WESENTLICHE EREIGNISSE</b>	39	NACHTRAGSBERICHT
<b>3</b>	<b>KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT (UNGEPRÜFT)</b>	40	PROGNOSEBERICHT
3	ÜBERBLICK	<b>44</b>	<b>KONZERNZWISCHENABSCHLUSS (UNGEPRÜFT)</b>
4	UNTERNEHMENSSTRATEGIE	44	KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
6	WERTMANAGEMENT	45	KONZERN-BILANZ
7	GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN	46	KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG
16	ERTRAGSLAGE	47	KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL
21	ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER	48	SEGMENTINFORMATIONEN
33	FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE		NACH GESCHÄFTSSEGMENTEN
37	MITARBEITER	50	ERLÄUTERUNGEN ZUM
38	WEITERE INFORMATIONEN		KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

## Wesentliche Ereignisse

### Neue Strategie DB2020 vorgestellt

Ende März 2012 haben wir unsere neue, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Strategie DB2020 vorgestellt. Mit DB2020 haben wir einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Nachhaltigkeitsdimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

### Direktverbindung nach Südfrankreich eröffnet

Ende März haben wir mit der SNCF die Direktverbindung zwischen Frankfurt am Main und Marseille in Betrieb genommen. Über die neue Schnellfahrstrecke »Rhein-Rhône« verkürzen sich die Reisezeiten um bis zu 90 Minuten.

### Ausschreibungsgewinne in den Niederlanden

DB Arriva hat im ersten Halbjahr 2012 zwei große Ausschreibungen in den Niederlanden gewonnen: zum einen für den Betrieb von Busverkehren im Norden und Südwesten der Provinz Friesland und zum anderen für den Betrieb von Busverkehren im Norden der Provinz Südholland. Betriebsstart ist jeweils im Dezember 2012 mit einer Laufzeit von acht Jahren mit einer Option für eine zweijährige Verlängerung.

### Erstmals auch Privatreisen mit Ökostrom

Mit der Probe BahnCard 25 mit 100 % Ökostrom bieten wir Privatkunden die Möglichkeit, CO<sub>2</sub>-frei zu reisen und die persönliche Klimabilanz zu verbessern. Die Aktion war zunächst bis Ende Juni 2012 befristet, wurde aber wegen der großen Nachfrage bis Ende Juli verlängert.

### Spatenstich für die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

Mit einem offiziellen Spatenstich wurde Anfang Mai der Neubau der Bahnstrecke Wendlingen – Ulm begonnen. Zusammen mit Stuttgart 21 ermöglicht die rund 60 km lange Neubaustrecke die Neuordnung des wichtigsten Bahnknotens in Baden-Württemberg und legt damit den Grundstein für eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur im Südwesten.

### DB Schenker baut Netzwerke weiter aus

DB Schenker hat im ersten Halbjahr 2012 seine weltweite Präsenz unter anderem mit einem neuen Joint Venture in Oman, einer neuen Landesgesellschaft in Namibia, einer neuen Niederlassung im Norden Chinas und neuen Angeboten wie regelmäßigen Zugverbindungen zwischen Portugal und Deutschland oder Verbindungen im Kombinierten Verkehr zwischen Italien und Polen erhöht.

## Konzernzwischenlagebericht (ungeprüft)

### ÜBERBLICK

::: DEUTLICH ABGESCHWÄCHTE UMFELDBEDINGUNGEN

::: STARKE ENTWICKLUNG IM PERSONENVERKEHR TREIBT UMSATZ- UND ERGEBNISVERBESSERUNG

::: AUSBLICK FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2012 WEITER POSITIV

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Reisende Personenverkehr in Mio.	2.075	1.381 <sup>1)</sup>	+694	+50,3
Reisende Personenverkehr in Mio. <sup>1)</sup>	1.395	1.381	+14	+1,0
Verkehrsleistung Personen- verkehr (Schiene) in Mio. Pkm <sup>1)</sup>	39.733	38.045	+1.688	+4,4
Verkehrsleistung Personen- verkehr (Bus) in Mio. Pkm <sup>1)</sup>	4.391	4.720	-329	-7,0
Verkehrsleistung Güterverkehr in Mio. tkm	54.003	56.784	-2.781	-4,9
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	518,5	521,4	-2,9	-0,6
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	47.759	47.515	+244	+0,5
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	537,1	583,2	-46,1	-7,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	926,1	837,3	+88,8	+10,6
Umsatz	19.492	18.876	+616	+3,3
Umsatz vergleichbar	19.220	18.876	+344	+1,8
EBITDA bereinigt	2.758	2.559	+199	+7,8
EBIT bereinigt	1.321	1.133	+188	+16,6
Ergebnis (nach Ertragsteuern)	794	648	+146	+22,5
ROCE in %	8,1	7,2	-	-
Netto-Finanzschulden per 30.06.2012/31.12.2011	16.954	16.592	+362	+2,2
Brutto-Investitionen	3.038	2.689	+349	+13,0
Netto-Investitionen	1.408	1.049	+359	+34,2

<sup>1)</sup> Ohne Arriva.

Die Entwicklung des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) war auch im ersten Halbjahr 2012 insgesamt erfreulich. Die Wachstumsdynamik hat sich in einem *Umfeld geringer wirtschaftlicher Impulse* <sup>1</sup> zwar erwartungsgemäß abgeschwächt, ist aber insgesamt positiv geblieben. Insbesondere unser Personenverkehr sowie die Infrastruktur haben sich gut entwickelt.

Mit Blick auf unsere *relevanten Märkte* <sup>2</sup> zeigt sich, dass die Entwicklung im Bereich Transport und Logistik konjunkturbedingt an Dynamik verloren hat. Dies spiegelt sich auch in der Leistungsentwicklung wider.

Während in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Regio im Schienenverkehr spürbare Zuwächse zu verzeichnen waren, gingen die Volumen in der Luftfracht und im

Schiengüterverkehr deutlich zurück. Erfreulicher war die Entwicklung in der Seefracht, wo ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen war. Im Europäischen Landverkehr legten die Volumina nur noch leicht zu. Im Bereich der Infrastruktur ging die Trassennachfrage infolge der Entwicklung im Schienengüterverkehr leicht zurück. Die Zahl der Stationshalte legte leicht zu.

Die gedämpfte Volumenentwicklung in den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics spiegelt sich auch in der *Umsatzentwicklung* <sup>3</sup> auf vergleichbarer Basis wider, die spürbar an Dynamik verloren hat. Dabei konnten allerdings nahezu alle Geschäftsfelder einen Umsatzanstieg realisieren. Die stärksten Zuwächse waren in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Arriva und DB Schenker Logistics zu verzeichnen.

Keine wesentlichen Auswirkungen auf die *Ertragslage* <sup>4</sup> resultierten im Berichtszeitraum aus konsolidierungskreisbedingten Veränderungen. Wesentliche positive Effekte auf die Umsatzentwicklung waren dagegen aus Währungskursveränderungen zu verzeichnen.

Die *operative Ergebnisentwicklung* <sup>5</sup> war im ersten Halbjahr 2012 weiter positiv. Insbesondere die Zuwächse in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Netze Fahrweg waren sehr erfreulich.

Infolge der im Wesentlichen positiven *Entwicklung der Geschäftsfelder* <sup>6</sup> zeigte sich auch das Ergebnis nach Ertragsteuern deutlich verbessert.

Unsere *Wertmanagementkennziffern* <sup>7</sup> haben sich auch im ersten Halbjahr 2012 in Richtung der jeweiligen Zielgrößen verbessert.

Die *Investitionstätigkeit* <sup>8</sup> haben wir im ersten Halbjahr 2012 weiter gesteigert. Hier wirkten sich vor allem Investitionen in Neufahrzeuge und der milde Winter mit nur geringen Einschränkungen der Bauaktivitäten in der Infrastruktur aus.

Die *Netto-Finanzschulden* <sup>9</sup> sind im Vergleich zum 31. Dezember 2011 angestiegen. Dies resultiert aus der deutlichen Ausweitung der Investitionen verbunden mit der Dividendenzahlung in Höhe von 525 Mio. €.

<sup>1</sup> Seite 8 ff., <sup>2</sup> Seite 12 ff., <sup>3</sup> Seite 16 f., <sup>4</sup> Seite 16 ff., <sup>5</sup> Seite 20, <sup>6</sup> Seite 21 ff., <sup>7</sup> Seite 6, <sup>8</sup> Seite 35 f., <sup>9</sup> Seite 34

Der DB-Konzern verfügte auch im ersten Halbjahr 2012 über einen sehr gut funktionierenden *Kapitalmarktzugang*<sup>1</sup> und konnte sich zu attraktiven Konditionen Fremdkapital beschaffen. Im Berichtszeitraum haben wir erstmals auch eine Anleihe in britischen Pfund begeben.

#### **BEURTEILUNG DER WIRTSCHAFTLICHEN LAGE DURCH DIE UNTERNEHMENSLEITUNG**

Auf Basis der Entwicklung im ersten Halbjahr 2012 beurteilt der Vorstand der Deutschen Bahn AG (DB AG) die wirtschaftliche Lage des DB-Konzerns unverändert als positiv.

Der DB-Konzern hatte im Berichtszeitraum trotz schwieriger Umfeldbedingungen erneut Zuwächse in Umsatz und operativem Ergebnis zu verzeichnen.

Vor dem Hintergrund der Entwicklung im ersten Halbjahr 2012 und der sich abzeichnenden Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds im zweiten Halbjahr 2012 erwarten wir für das Geschäftsjahr 2012 eine etwas schwächere Umsatzentwicklung als bisher unterstellt, sodass der Umsatz im Gesamtjahr 2012 bei ungefähr 39 Mrd. € liegen dürfte. Die bisherige Erwartung lag bei »ungefähr 40,0 Mrd. €«.

Im Bereich Transport und Logistik haben wir Gegensteuerungsmaßnahmen eingeleitet, um auf die schwächere Marktentwicklung entsprechend zu reagieren. Bezogen auf das bereinigte EBIT, den ROCE, die Brutto-Investitionen und die Netto-Finanzschulden können wir die im Geschäftsbericht 2011 abgegebenen Prognosen bestätigen.

## UNTERNEHMENSSTRATEGIE

::: NEUE, AUF NACHHALTIGKEIT BASIERENDE STRATEGIE DB2020 VORGESTELLT

::: NACHHALTIGKEIT ALS BASIS FÜR LANGFRISTIGEN ERFOLG

::: UMSETZUNG VON DB2020 MIT ZAHLREICHEN MASSNAHMEN EINGELEITET

### Neue Strategie DB2020

Ende März 2012 haben wir unsere neue, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Strategie DB2020 vorgestellt. Mit DB2020 haben wir einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Nachhaltigkeitsdimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie miteinander in Einklang bringen soll, um hierdurch nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Zur Erreichung unserer weiterhin gültigen Vision »Wir werden das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen« haben wir uns daher für alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen ehrgeizige Ziele gesetzt: Wir wollen profitabler Marktführer mit Fokus auf Kunde und Qualität (Ökonomie), Top-Arbeitgeber (Soziales) und Umwelt-Vorreiter (Ökologie) werden.

#### **STRATEGIEUMSETZUNG MIT ZAHLREICHEN MASSNAHMEN EINGELEITET**

Zur Umsetzung unserer Strategie DB2020 haben wir bestehende Maßnahmen in den Ansatz integriert und fortgeführt sowie neue Maßnahmen eingeleitet.

Unter anderem haben wir die Nachhaltigkeit auf Konzernebene organisatorisch verankert. Zur gesamthaften Verantwortung des Themas Nachhaltigkeit haben wir die Position des Chief Sustainability Officers (CSO) geschaffen, die von Dr. Karl-Friedrich Rausch (Vorstand für Transport und Logistik der DB Mobility Logistics AG) wahrgenommen wird. Unterstützend haben wir ein »Competence Center Nachhaltigkeit« eingerichtet.

Durch die Implementierung eines integrierten und in allen Geschäftsfeldern gültigen Zielsystems wollen wir die inhaltliche Konkretisierung von DB2020, die Erhöhung der Verbindlichkeit nach innen und außen sowie den Einklang in der Summe unserer Entscheidungen mit Blick auf die drei Nachhaltigkeitsdimensionen vorantreiben.

Mit breit angelegten Kommunikationsmaßnahmen haben wir zudem begonnen, die erforderliche Transparenz und Einbindung aller für uns relevanten internen und externen Stakeholder sicherzustellen.

<sup>1</sup>... Seite 33

## **DB2020 ALS RAHMEN FÜR UNSERE AKTIVITÄTEN**

Mit den drei Zielen (profitabler Marktführer, Top-Arbeitgeber und Umwelt-Vorreiter) sowie den vier dazugehörigen strategischen Stoßrichtungen (Kunde und Qualität, profitables Wachstum, Kulturwandel/Mitarbeiterzufriedenheit und Ressourcenschonung/Emissions- und Lärmreduktion) gibt die Strategie DB2020 den Rahmen für die systematische Integration sämtlicher bereits begonnenen sowie künftigen Aktivitäten vor. Alle Aktivitäten, die wir im ersten Halbjahr 2012 durchgeführt haben, dienen der Verfolgung der vier strategischen Stoßrichtungen und damit der Ziele unserer Strategie DB2020.

### Profitabler Marktführer

Als profitabler Marktführer bieten wir unseren Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen an. Hierfür sind zwei Stoßrichtungen von entscheidender Bedeutung: ein weiterhin starker Fokus auf Kunde und Qualität sowie die Fortsetzung des profitablen Wachstumspfads.

### Kunde und Qualität

Wir haben eine Vielzahl von Technik-, Dienstleistungs- und Infrastrukturmaßnahmen zur Steigerung von Kundenzufriedenheit und Qualität auf den Weg gebracht beziehungsweise weitergeführt. Dazu zählen etwa Investitionen in die Modernisierung unserer Fahrzeugflotte (zum Beispiel der ICE-2- und der IC-Flotte), der Ausbau von Kundeninformationen und Service (zum Beispiel Erweiterung von E-Mail-Benachrichtigungen bei Verspätungen) sowie der Infrastrukturausbau (zum Beispiel Modernisierung von 170 Bahnhöfen im Rahmen des Projekts Infrastrukturbeschleunigung).

### Profitables Wachstum

Wir haben uns sowohl für den Umsatz als auch für unsere Wertmanagementkennziffern ROCE und Tilgungsdeckung eine klare Zielsetzung vorgenommen, die wir bis spätestens zum Jahr 2020 erreichen wollen. Dabei stehen unter anderem die gezielte Entwicklung unserer Verkehrsnetzwerke, die Nutzung von Liberalisierungschancen im europäischen Personenverkehr und die kontinuierliche Verbesserung von Auslastung und Produktivität im Vordergrund.

Mit Ausschreibungsgewinnen, neuen Fernverkehrsverbindungen sowie neuen Logistikkunden setzen wir unseren profitablen Wachstumskurs fort. Beispielsweise gewann DB Arriva Ausschreibungen in den Niederlanden. Im Schienenpersonenfernverkehr haben wir neue Direktverbindungen zwischen

Frankfurt am Main und Marseille (Frankreich) sowie zwischen Berlin und Danzig (Polen) eingeführt. Im Schienengüterverkehr sind wir für den Fahrzeugtransport von Gefco (PSA Peugeot Citroën) beauftragt worden (über 50 Züge/Woche).

### Top-Arbeitgeber

Als Top-Arbeitgeber gewinnen und binden wir qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für den DB-Konzern und seine Kunden arbeiten. Hierzu werden wir den angestoßenen Kulturwandel weiter vorantreiben und unsere Mitarbeiterzufriedenheit wesentlich steigern.

### Kulturwandel/Mitarbeiterzufriedenheit

Wir haben zahlreiche Aktivitäten angestoßen, um die Mitarbeiterzufriedenheit zu steigern und die Personalgewinnung auszubauen. Beispielsweise haben wir den von uns begonnenen Wandel unserer Unternehmenskultur mit dem Abschluss von insgesamt 20 Dialogveranstaltungen mit rund 8.500 Führungskräften und Mitarbeitern vorangetrieben. Außerdem haben wir unsere Maßnahmen zur Personalgewinnung ausgebaut – etwa durch Kooperationen mit der Bundesagentur für Arbeit, der RAG Aktiengesellschaft und der Bundeswehr. Darüber hinaus haben wir durch Initiativen für Vielfalt in Führung (zum Beispiel Start des Mentoringprogramms »Karriere mit Kindern«) die Beschäftigungsbedingungen verbessern können.

### Umwelt-Vorreiter

Als Umwelt-Vorreiter setzen wir mit unseren Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen. Durch die Steigerung der Material- und Ressourceneffizienz sowie die Reduktion von CO<sub>2</sub> und Lärm wollen wir unsere führende Umweltposition weiter ausbauen.

### Ressourcenschonung/Emissions- und Lärmreduktion

Mit neuen grünen Produkten und Investitionen in umweltfreundliche Technologien haben wir zur Ressourcenschonung, Emissions- und Lärmreduktion beigetragen. So wurden zum Beispiel von DB Arriva 98 Hybrid- und Biogasbusse für Großbritannien bestellt, vier neue Hybrid-Rangierlokomotiven bei DB Schenker Rail in Betrieb genommen, unsere grüne BahnCard erfolgreich eingeführt sowie neue Technologien zur Lärmminimierung an der Infrastruktur erfolgreich erprobt.

## WERTMANAGEMENT

- ::: ETABLIERTES WERTMANAGEMENTSYSTEM SEIT 1999
- ::: ROCE WEITER GESTIEGEN
- ::: VERSCHULDUNGSKENNZAHLEN VERBESSERN SICH

### Wertorientierte Unternehmensführung

An unserem *Wertmanagementsystem* <sup>1</sup> hat es im ersten Halbjahr 2012 keine Änderungen gegeben.

Wertmanagementziele und Kapitalkosten — in %	DB- Konzern	DBML- Konzern	Infra- struktur
Mindestrenditewert (ROCE-Zielwert vor Steuern)	10,0	14,0	8,0
Kapitalkosten vor Steuern	9,3	9,9	8,1
Tilgungsdeckung	30	50	30
Gearing	100	100	100
Netto-Finanzschulden/EBITDA (Multiplikator)	2,5	1,5	2,5

### ROCE WEITER GESTIEGEN

— in Mio. € bzw. %	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
EBIT bereinigt	1.321	1.133	+188	+16,6
÷ Capital Employed per 30.06.	32.479	31.672	+807	+2,5
<b>ROCE<sup>1)</sup></b>	<b>8,1</b>	<b>7,2</b>	-	-

<sup>1)</sup> Zur Ermittlung eines ROCE auf Ganzjahresbasis wurden die Werte des bereinigten EBIT auf das Gesamtjahr auf Basis einer linearen Projektion hochgerechnet.

Der ROCE hat sich im ersten Halbjahr 2012 durch die *Steigerung des bereinigten EBIT* <sup>2</sup> um einen Prozentpunkt verbessert.

### VERSCHULDUNGSKENNZAHLEN VERBESSERT

#### Tilgungsdeckung

— in Mio. € bzw. %	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
EBITDA bereinigt	2.758	2.559	+199	+7,8
+ Operativer Zinssaldo <sup>1),2)</sup>	-431	-361	-70	+19,4
<b>Operativer Cashflow</b>	<b>2.327</b>	<b>2.198</b>	<b>+129</b>	<b>+5,9</b>
Netto-Finanzschulden	16.954	17.290	-336	-1,9
+ Barwert Operate Leases	4.851	4.947	-96	-1,9
÷ <b>Adjustierte Netto-Finanzschulden</b>	<b>21.805</b>	<b>22.237</b>	<b>-432</b>	<b>-1,9</b>
<b>Tilgungsdeckung<sup>3)</sup></b>	<b>21,3</b>	<b>19,8</b>	-	-

<sup>1)</sup> Zur sachgerechten Ermittlung verwenden wir einen operativen Zinssaldo unter Bereinigung derjenigen Bestandteile des Zinsergebnisses, die mit der Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen zusammenhängen.

<sup>2)</sup> Bereinigt um Sondereffekte.

<sup>3)</sup> Zur Ermittlung einer Tilgungsdeckung auf Ganzjahresbasis wurden die Werte des bereinigten EBITDA und des operativen Zinssaldos auf das Gesamtjahr auf Basis einer linearen Projektion hochgerechnet.

Die Tilgungsdeckung lag per 30. Juni 2012 über dem Wert per 30. Juni 2011. Dies ist auf eine deutliche Verbesserung des operativen Cashflows in Verbindung mit einem Rückgang der adjustierten Netto-Finanzschulden zurückzuführen. Analog zur Entwicklung des bereinigten EBIT führte eine *Verbesserung des bereinigten EBITDA* <sup>3</sup> zu einem Anstieg des operativen Cashflows.

#### Gearing

— in Mio. € bzw. %	30.06. 2012	31.12. 2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Finanzschulden	19.639	18.351	+1.288	+7,0
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	2.685	1.759	+926	+52,6
<b>Netto-Finanzschulden</b>	<b>16.954</b>	<b>16.592</b>	<b>+362</b>	<b>+2,2</b>
+ Eigenkapital	15.340	15.126	+214	+1,4
<b>Gearing</b>	<b>111</b>	<b>110</b>	-	-

Das Gearing lag per 30. Juni 2012 auf dem Niveau des Jahresendes 2011. Der leichte *Anstieg der Netto-Finanzschulden* <sup>4</sup> wurde dabei weitgehend durch das höhere *Eigenkapital* <sup>5</sup> kompensiert. Per 30. Juni 2011 lag das Gearing bei 120 %.

#### Netto-Finanzschulden/EBITDA

— in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Netto-Finanzschulden	16.954	17.290	-336	-1,9
÷ EBITDA bereinigt	2.758	2.559	+199	+7,8
<b>Netto-Finanzschulden/ EBITDA<sup>1)</sup> (Multiplikator)</b>	<b>3,1</b>	<b>3,4</b>	-	-

<sup>1)</sup> Zur Ermittlung der Kennzahl auf Ganzjahresbasis wurden die Werte des bereinigten EBITDA auf das Gesamtjahr auf Basis einer linearen Projektion hochgerechnet.

Aufgrund der im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum gesunkenen Netto-Finanzschulden und des *gestiegenen bereinigten EBITDA* <sup>3</sup> hat sich die Kennzahl Netto-Finanzschulden/EBITDA verbessert.



## GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

::: WIRTSCHAFTLICHES UMFELD SCHWÄCHT SICH AB

::: KRÄFTIGES WACHSTUM IM SCHIENENPERSONENVERKEHR

::: SCHWACHE ENTWICKLUNG IM SCHIENENGÜTERVERKEHR UND IN DER LUFTFRACHT

### Veränderungen im DB-Konzern

#### VERÄNDERUNGEN IN DEN ORGANEN DER DB AG

Im Vorstand der DB AG haben sich im Berichtszeitraum keine Veränderungen ergeben.

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

Im Aufsichtsrat der DB AG haben sich im Berichtszeitraum zwei Änderungen ergeben. Die Herren Günter Kirchheim und Helmut Kleindienst haben mit Wirkung zum 21. Juni 2012 beziehungsweise zum 30. Juni 2012 ihr Mandat im Aufsichtsrat der DB AG niedergelegt. Die gerichtliche Bestellung der Nachfolger steht noch aus.

#### KLEINERE PORTFOLIOANPASSUNGEN VORGENOMMEN

::: Im Januar 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 21 Mio. €. Dieses 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 der Kiitolinja-Kette aus, die sich auf inländische Beschaffung und Distribution in Finnland spezialisiert hat.

Suomen Kiitoautot Oy wird seit dem 31. März 2012 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt.

::: DB Schenker Logistics hat im Mai 2012 in Namibia eine eigene Landesgesellschaft eröffnet. Nach der langjährigen Partnerschaft mit Desert Logistics wurde nun vereinbart, dass DB Schenker Desert Logistics vollständig übernimmt. Der Kaufpreis betrug 1 Mio. €. Die Übernahme wurde von der namibischen Wettbewerbsaufsicht genehmigt. Damit vertritt Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia,

in Namibia jetzt das weltweite Netzwerk von DB Schenker mit seinen 2.000 Standorten in mehr als 130 Ländern. Schenker Namibia wird seit dem 1. Mai 2012 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt.

::: Mit der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) haben wir uns im Juni 2012 auf eine Neustrukturierung der gemeinsamen Beteiligungsgesellschaften im Seehafenhinterlandverkehr geeinigt. Danach werden wir die TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG übernehmen. Bisher lagen 50 % der Anteile bei der HHLA. Im Gegenzug erhält die HHLA unsere Anteile an den Gesellschaften Polzug Intermodal GmbH und Metrans a.s., Prag/Tschechische Republik. Aus der Transaktion ergab sich ein Netto-Verkaufspreis in Höhe von 81 Mio. €.

Die Transfracht ist unser wichtigster Operateur im Seehafenhinterlandverkehr. Transfracht wird seit dem 30. Juni 2012 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Rail geführt.

::: DB Arriva hat im Juni 2012 die britische Ambuline Limited, Birmingham/Großbritannien, erworben. Der Kaufpreis betrug 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.

Ambuline führt täglich bis zu 2.500 Fahrten in verschiedenen Regionen Englands durch, unter anderem für den nationalen Gesundheitsdienst (National Health Service) und andere öffentliche Auftraggeber.

Ambuline wird seit Juni 2012 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Arriva geführt.

#### INLÄNDISCHE DISTRIBUTION IN NORDAMERIKA RESTRUKTURIERT

DB Schenker Logistics hat im Verlauf des ersten Halbjahres 2012 die Restrukturierung des inländischen Distributionsgeschäfts in den USA, Kanada und Mexiko fortgesetzt.

Nachdem das nordamerikanische Luftfrachtnetzwerk bereits Ende 2011 abgewickelt worden war, wurde im ersten Halbjahr 2012 das inländische Landverkehrs-Distributionsnetz in den USA auf den strategischen Partner Estes Express Lines, ein US-amerikanisches Landverkehrsunternehmen, übertragen. Damit konnten wir unseren Kunden eine attraktive Alternative für ihre Landverkehrstransporte anbieten.

## Wirtschaftliches Umfeld

### BEURTEILUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN UMFELDS DURCH DEN VORSTAND

Die spürbar schwächere Entwicklung der Weltwirtschaft im ersten Halbjahr 2012 sorgte nur für geringe Wachstumsimpulse in unseren Kernmärkten und wirkte sich damit auch nur begrenzt positiv auf unsere wirtschaftliche Entwicklung aus. Im Bereich des Schienengüterverkehrs und der Luftfracht waren die Auswirkungen des gesamtwirtschaftlichen Umfelds sogar negativ.

Das erste Halbjahr 2012 war auch geprägt von volatilen Rohstoffpreisen und der Staatsschuldenkrise, die sich durch die Entwicklung in Griechenland und Spanien weiter zuspitzte.

Infolge der anhaltenden Refinanzierungsschwierigkeiten einzelner Staaten der Euro-Zone und der Unsicherheiten bezüglich der Zukunft des Euro ging der Wechselkurs des Euro zum US-Dollar zurück.

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten im Personenverkehr ist abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Diese wurde im ersten Halbjahr 2012 unterstützt durch eine positive Arbeitsmarktentwicklung und steigende Einkommen. Unser Schienenpersonenverkehr entwickelte sich in diesem Umfeld positiv. Der europäische Personenverkehrsmarkt, der für DB Arriva von zentraler Bedeutung ist, hat sich infolge der Sparbemühungen der öffentlichen Haushalte in den Staaten der Euro-Zone uneinheitlich entwickelt.

Unsere europäisch beziehungsweise global ausgerichteten Aktivitäten im Bereich Transport und Logistik werden beeinflusst von der weltweiten konjunkturellen Entwicklung und der Entwicklung des Welthandels. Im Vergleich zu den Wachstumsraten im entsprechenden Vorjahreszeitraum zeigte sich daher in allen Märkten eine schwächere Entwicklung.

### UMFELDENTWICKLUNG UNEINHEITLICH

Die Weltkonjunktur wurde zu Jahresbeginn von einer erneuten Verschärfung der Staatsschuldenkrise in der Euro-Zone, Strukturproblemen in den USA und der Konjunkturabkühlung in Asien belastet. Im ersten Quartal 2012 wuchs die Weltwirtschaft

nach vorläufigen saisonbereinigten Angaben um knapp 2,5%. Der Welthandel wies im gleichen Zeitraum ein Wachstum von rund 8% auf.

Die Schwellenländer setzten ihr Wachstum, wenn auch weniger stark, fort. In China haben die Regierungsmaßnahmen zur Abkühlung der Konjunktur das Wachstum und die Inflation in gewünschter Weise gedämpft; die gesamtwirtschaftliche Produktion nahm allerdings mit 8,1% im ersten Quartal und 7,6% im zweiten Quartal 2012 noch deutlich zu. In vielen ostasiatischen und lateinamerikanischen Ländern schwächte sich die konjunkturelle Dynamik ab.

In den Industrieländern verlief die konjunkturelle Entwicklung im ersten Quartal 2012 recht unterschiedlich. Unerwartet stark ist die Wirtschaft in den USA gewachsen. Während die privaten Konsumausgaben stärker anzogen, wirkte der Rückgang der staatlichen Investitionen und Konsumausgaben dämpfend. Sowohl die Ausfuhren als auch die Einfuhren wurden deutlich rascher ausgeweitet als im Vorquartal, der Außenbeitrag blieb nahezu unverändert. In Japan erhöhte sich das Bruttoinlandsprodukt wieder kräftig. Die Exporte erholten sich, der private Konsum nahm deutlich zu und die öffentlichen Investitionen wurden im Zuge der Wiederaufbaumaßnahmen nach dem Tsunami im Frühjahr 2011 kräftig ausgeweitet. Das Niveau der gesamtwirtschaftlichen Produktion von vor der Katastrophe ist inzwischen überschritten worden.

In Europa hat die Wirtschaftsleistung im ersten Quartal 2012 nach vorläufigen Schätzungen moderat zugelegt. Im Euro-Raum ging das saisonbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) im ersten Quartal 2012 gegenüber dem Vorjahresquartal um 0,1% zurück. Die Konsumausgaben waren erneut rückläufig, die Investitionen sanken ebenfalls, während der Außenbeitrag dank eines recht kräftigen Anstiegs der Exporte zunahm. Die konjunkturellen Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern waren beträchtlich. Während in Deutschland das BIP überdurchschnittlich zulegen und in Frankreich noch ein moderates Wachstum erzielt wurde, ging die Wirtschaftsleistung in den südeuropäischen Krisenländern, den Niederlanden und Slowenien zurück. Großbritannien verharrte in der Rezession; eine deutlich restriktive Finanzpolitik und rückläufige Realeinkommen dämpften die Wirtschaftsleistung. In Osteuropa hat sich die wirtschaftliche Dynamik verlangsamt, blieb aber insgesamt aufwärts gerichtet. In Russland, Polen und den baltischen Ländern wuchs die Wirtschaftsleistung überdurchschnittlich. In Ungarn und der Tschechischen Republik hingegen war die Entwicklung rückläufig.

Die deutsche Wirtschaft ist unerwartet kräftig in das Jahr 2012 gestartet. Im ersten Quartal 2012 stieg das BIP preis-, saison- und kalenderbereinigt um 0,5% gegenüber dem Vor-

quartal, nachdem es im Schlussquartal 2011 noch zurückgegangen war. Im Vorjahresvergleich legte die Wirtschaftsleistung mit einem Anstieg um 1,7% (kalenderbereinigt: 1,2%) zu. Die Wachstumsimpulse kamen im Vergleich mit dem ersten Quartal 2011 überwiegend aus dem Inland – vor allem von den Konsumausgaben und den Ausrüstungsinvestitionen. Auch vom Außenhandel kamen positive Impulse. Preisbereinigt wurden mehr Waren und Dienstleistungen exportiert und importiert als vor einem Jahr. Der Außenbeitrag trug mit 0,5 Prozentpunkten zum Anstieg des BIP im Vorjahresvergleich bei.

Vom personenverkehrsrelevanten Umfeld in Deutschland gingen für den Schienenverkehr positive Impulse aus. Die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt blieb im bisherigen Jahresverlauf insgesamt weiter positiv, allerdings schwächt sich die gute Tendenz ab. Die Erwerbstätigenzahl lag durchschnittlich um fast 1,5% über dem entsprechenden Vorjahresniveau. Die verfügbaren Einkommen legten nominal deutlich zu. Aufgrund der energiepreisbedingten Inflation sind sie im ersten Quartal 2012 real um knapp 1,5% gestiegen. Die privaten Konsumausgaben wurden deutlich ausgeweitet. Dabei verzeichneten die Ausgaben für Verkehr und Nachrichtenübermittlung einen nur leicht überdurchschnittlichen Zuwachs. Die Zahl der Pkw-Neuzulassungen lag im bisherigen Jahresverlauf nur wenig über ihrem Vorjahresniveau. Infolge des zu Jahresbeginn starken Anstiegs der Rohölpreise verteuerten sich die Preise für Kraftstoffe im ersten Halbjahr 2012 mit knapp 6% erneut kräftig. Im Juni 2012 hat sich das Preisklima durch den Rückgang der Energiepreise weiter beruhigt: Der Verbraucherpreisindex blieb im Vormonat zum zweiten Mal seit Dezember 2010 wieder unter 2,0% und der Kraftstoffpreisanstieg flachte sich auf etwa 2,2% gegenüber dem Vorjahr ab.

Das relevante Umfeld für den Güterverkehr in Deutschland hat sich im Berichtszeitraum weiter abgekühlt. Insgesamt waren negative Effekte auf die Transportnachfrage im Schienengüterverkehr zu verzeichnen. Die Stahlproduktion entwickelte sich infolge der schwachen Entwicklung der Abnehmerbranchen rückläufig. Im ersten Halbjahr 2012 wurde die Menge aus dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 5,7% unterschritten. Die Bautätigkeit ging ebenfalls gegenüber dem starken Vorjahresniveau deutlich zurück. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe legte per Mai 2012 noch moderat um knapp 1,0% zu, wobei sich die Dynamik deutlich abschwächte und in den Monaten April und Mai erstmals seit dem Jahr 2009 Rückgänge zu verzeichnen waren. Vor allem die stark exportabhängigen Branchen wurden von der erneuten Zuspitzung der Staatsschuldenkrise stark belastet. Die Pkw-Exporte und die inländische Pkw-Produktion gingen zurück; in der Chemiebranche blieb die

Produktion in allen Sparten im bisherigen Jahresverlauf unter den Werten des Vorjahres. Die Außenhandelsdynamik hat ebenfalls deutlich nachgelassen. Preisbereinigt wuchsen die Warenexporte im Berichtszeitraum noch leicht, während die Importe nahezu stagnierten.

#### **ENERGIEMÄRKTE SPIEGELN KONJUNKTURSorgen**

Die Energiemärkte wurden im ersten Halbjahr 2012 von Konjunktursorgen belastet. Insbesondere die europäische Staatsschuldenkrise führte im zweiten Quartal zu deutlichen Preisabschlägen.

Zu Anfang des Jahres war am Ölmarkt noch der Irankonflikt das beherrschende Thema. Obwohl die Rohölförderung der Organisation Erdöl exportierender Länder (OPEC) den höchsten Stand seit dem Jahr 2008 erreichte, trieb die Sorge vor Angebotsengpässen den Preis für Brent bis über 128 USD/bbl. So zeigte sich fundamental gesehen der Ölmarkt zwar mehr als auskömmlich versorgt, jedoch wurde eine Risikoprämie eingepreist, die Marktteilnehmer auf bis zu 20 USD/bbl schätzten. Mit Beginn des zweiten Quartals 2012 gaben die Ölpreise nach. Sich weltweit verschlechternde Wirtschaftsdaten und die Staatsschuldenkrise führten zu einem regelrechten Preiseinbruch bis auf 88,50 USD/bbl Brent. Neue Rettungspakete und Stützungsmaßnahmen der Zentralbanken setzten diesem Trend jedoch anschließend schnell ein Ende. Auch erste Produktionsausfälle aufgrund der Hurrikansaison in den USA und ein Streik im norwegischen Ölsektor trugen dazu bei, den Preis für Brent Ende Juni wieder bis auf 100 USD/bbl ansteigen zu lassen.

Am deutschen Strommarkt zeigen sich immer stärker die Auswirkungen des Zubaus aus erneuerbaren Energien. Da Prognosen für die Auslastung von Kraftwerken mit immer größeren Unsicherheiten behaftet sind, werden erforderliche Investitionen teilweise zurückgestellt. Auch der notwendige Netzausbau verzögert sich. Die staatlich garantierte Einspeisevergütung für erneuerbare Energien führt zu einer Verdrängung konventioneller Kraftwerke im Grundlastbereich, während gleichzeitig der Bedarf an Regelenergie steigt. Dementsprechend sank der Preis für Grundlaststrom zur Lieferung 2013 von 53,30 €/MWh zu Jahresbeginn teilweise bis unter 48 €/MWh, wobei auch die sich eintrübenden Wirtschaftsaussichten eine Rolle spielten.

Die Preisentwicklung für CO<sub>2</sub>-Emissionsrechte zeigte sich sehr volatil. Nachdem sich das Volumen an ausgegebenen Zertifikaten zunächst als sehr üppig herausgestellt hatte, sorgten Spekulationen über die Ausgestaltung des Rückhaltemechanismus (Set-aside) wieder für einen Preisanstieg. Nach Tiefstwerten um 6,40 €/t CO<sub>2</sub> kletterte der Preis wieder deutlich über 8 €/t CO<sub>2</sub>.

Die Kohlepreise am Rotterdamer Spotmarkt entwickelten sich aufgrund der guten Versorgungslage in Europa und der schlechteren Stimmung in der Wirtschaft rückläufig. Nach 112 USD/t zu Anfang des Jahres gingen die Preise bis auf 85 USD/t zurück.

#### **EURO VERLIERT GEGEN US-DOLLAR WEITER AN WERT**

Die europäische Staatsschuldenkrise war im ersten Halbjahr 2012 weiterhin das bestimmende Thema der Kapitalmärkte. Nach Griechenland, Irland, Portugal und Zypern hat auch Spanien beschlossen, den europäischen Rettungsmechanismus, die Europäische Finanzstabilisierungsfazilität (EFSF), in Anspruch zu nehmen. Für Spanien stehen bis zu 100 Mrd. € zur Verfügung.

Konjunkturseitig zeigte sich, dass sich der Optimismus der Euro-Zone zu Jahresbeginn nicht halten konnte. Die fiskalpolitischen Einschnitte der Länder des Euro-Raums haben die Wirtschaftsleistung stärker belastet als erwartet. Im Gegensatz dazu konnte die Wirtschaft in den USA weiter zulegen, vor allem der Arbeitsmarkt setzte seinen positiven Trend seit dem dritten Quartal 2011 zunächst fort. Diese Entwicklungen machten sich im Devisenmarkt bemerkbar, wo der Euro gegenüber dem US-Dollar weiter an Wert verlor. Zwar konnte der Euro kurzfristig zulegen, nachdem im April die Finanzminister des Euro-Raums einen Fortbestand der EFSF beschlossen hatten, jedoch führte die weitere Zuspitzung der Schuldenkrise vor allem in Spanien und Griechenland zu einer Abwertung der Gemeinschaftswährung (per 30. Juni 2012: 1,26 USD, per 31. Dezember 2011: 1,29 €, per 30. Juni 2011: 1,45 USD). Gleiches gilt für das britische Pfund und den japanischen Yen, die beide gegenüber dem Euro aufwerteten, während die Schweizer Notenbank durch Euro-Stützungskäufe den Kurs des Frankens stabil hielt.

#### **BUNDESANLEIHEN ERREICHEN HISTORISCH NIEDRIGE RENDITEN**

Im Zuge der Staatsschuldenkrise konzentrierten sich die Investoren auf stabile Schuldner. Das entsprechende Nachfrageinteresse ließ die Kurse der Bundesanleihen weiter ansteigen, wodurch die bisher niedrigsten Renditen für deutsche Staatspapiere erzielt wurden. Zehnjährige Bundesanleihen wurden

zeitweise mit weniger als 1,20% verzinst. Zweijährige Anleihen konnten mit einem Nullkupon verzinst werden und im unterjährigen Bereich wurden sogar negative Renditen erzielt. Gegen Ende des ersten Halbjahres 2012 zogen die Renditen infolge einer zunehmenden Risikowahrnehmung wieder an.

Anleiheauktionen in den peripheren Euro-Ländern wurden von den Marktteilnehmern kritisch beobachtet. Mit jeder Transaktion müssen die Schuldner unter Beweis stellen, dass sie ausreichend Vertrauen besitzen, ihren Finanzbedarf über den Kapitalmarkt abdecken zu können, was im Regelfall zu hohen Finanzierungskosten führt und die weitere Konsolidierung der Staatsfinanzen erschwert.

Im Allgemeinen hat sich das Emissionsvolumen zum Vorjahreszeitraum erhöht. Unterstützt durch ein hohes Nachfragepotenzial profitierten viele Emittenten von einem attraktiven Zinsniveau, um so ihre Refinanzierungskosten langfristig niedrig zu halten. Hinzu kamen zu Beginn des Jahres viele Transaktionen mit Schuldnern aus den Euro-Peripherieländern, die eine höhere Risikobereitschaft der Investoren nutzten, solange der Markt für derartige Anlageklassen offen war. Generell konnte bei zahlreichen Emittenten in Erwartung eines unsicheren zweiten Halbjahres eine Tendenz zur Vorfinanzierung ausgemacht werden.

#### **Politisches Umfeld**

Über Regulierungsthemen und die Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens im Eisenbahnsektor berichten wir auch in unserem jährlichen [Wettbewerbsbericht](#) <sup>1</sup>.

#### **REGULATORISCHE THEMEN IN DEUTSCHLAND**

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

#### [Entscheidung zu Nutzungsentgelten für Bahnstromfernleitungen](#)

Ende Februar 2012 wurde das erste Prüfverfahren für Bahnstromnetzentgelte nach energiewirtschaftsrechtlichem Regulierungsregime beendet. Die BNetzA genehmigte demnach die Nutzungsentgelte für die Jahre 2005 bis 2008 unter Kürzungen. DB Energie wird rückwirkend ab dem Jahr 2009 in das Regime

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

der Anreizregulierung einbezogen. Für die erste Regulierungsperiode von 2009 bis 2013 wurde ein Erlöspfad definiert, der eine fixe Obergrenze der pro Jahr erzielbaren Erlöse festlegt. Die aus den tatsächlich erhobenen Netzentgelten in der Vergangenheit erzielten Mehrerlöse werden von der genehmigten Erlösobergrenze ab dem Jahr 2009 abgezogen. Im Nachgang der Entscheidung der Behörde passte DB Energie die Vollstrompreise rückwirkend zum 1. Januar 2012 an.

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

#### Auskunftsbescheid im Verfahren zur Überprüfung des Trassenpreissystems

Im Rahmen ihrer *gesamthaften Überprüfung des Trassenpreissystems (TPS)* <sup>1</sup> fordert die BNetzA mit Schreiben vom 24. Mai 2012 von der DB Netz AG das Ausfüllen eines von der Behörde gestalteten sogenannten Erhebungsbogens. Darin soll die DB Netz AG detaillierte Auskünfte zu Kosten- und Mengendaten der vergangenen Jahre sowie Informationen zum internen Rechnungswesen geben. Mit diesem Vorgehen will die Behörde vor allem Fragen zur Höhe der berücksichtigungsfähigen Kosten sowie deren Verteilung auf die Netznutzer klären.

#### Andauernde Gespräche zur Weiterentwicklung des Stationspreissystems

Die BNetzA hatte das von der DB Station & Service AG (DB S&S AG) zum 1. Januar 2011 neu eingeführte Stationspreissystem unter dem Vorbehalt genehmigt, dass bezüglich einzelner Elemente, vor allem des Zuglängenfaktors, zusätzliche Erläuterungen nachgeliefert und gegebenenfalls Anpassungen vorgenommen werden. Hierzu befinden sich die BNetzA und die DB S&S AG im intensiven Austausch. Für das Jahr 2012 wurde die Anwendung des aktuellen Zuglängenfaktors von der Behörde übergangsweise akzeptiert.

#### Verfahren zur Überleitung öffentlicher Gelder

Nachdem das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) im vergangenen Jahr die Rechtmäßigkeit eines Auskunftsbescheids des EBA aus dem Jahr 2008 bestätigt hatte, wurde das Verfahren der Aufsichtsbehörde fortgesetzt. Die DB Netz AG lieferte die im Bescheid verlangten Nachweise zur Verwendung von öffentlichen Mitteln im DB-Konzern. Im Juni 2012 versendete das EBA ein Auskunftersuchen mit weiteren Nachfragen. In dem Verfahren prüft die Aufsichtsbehörde, ob die gesetzlichen Entflechtungsvorschriften eingehalten wurden.

#### **REGULATORISCHE THEMEN IN EUROPA**

##### Britische Regierung veröffentlicht Stellungnahme zur Entwicklung des Schienenverkehrs

Die britische Regierung hat Anfang März 2012 ein sogenanntes Government Command Paper (»Reforming our Railways: Putting the Customer First«) veröffentlicht, in dem die Ergebnisse des McNulty-Gutachtens mit verarbeitet wurden und die Regierung ihre Strategie für den Schienenverkehr in England und Wales schwerpunktmäßig bis 2019, aber auch darüber hinaus, darlegt.

Wir beteiligten uns an diesem Prozess im Rahmen der im Mai 2011 gegründeten *Rail Delivery Group (RDG)* <sup>2</sup> mit je einem Vertreter von DB Arriva und DB Schenker Rail.

##### Britische Regierung veröffentlicht Stellungnahme zur Reform des Busmarkts

Nachdem die von der britischen Regierung beauftragte Wettbewerbskommission (Competition Commission; CC) im Dezember 2011 den Abschlussbericht ihrer Untersuchung über den regionalen Busverkehr in Großbritannien veröffentlicht hatte, hat das britische Ministerium für Transport (Department for Transport; DfT) Ende März 2012 Reformen für die Verbesserung der Förderungsleistungen im Busverkehr und der Regulierung vorgestellt. Diese werden in der Veröffentlichung »Green Light for Better Buses« erläutert.

##### Neufassung (Recast) des ersten Eisenbahnpakets

Im Gesetzgebungsverfahren zum Recast des ersten europäischen Eisenbahnpakets haben sich Rat und Europäisches Parlament im Juni 2012 auf einen Kompromisstext geeinigt. Am 3. Juli 2012 hat das Parlament den Text formell angenommen. Die endgültige Verabschiedung durch den Rat ist im weiteren Jahresverlauf 2012 zu erwarten. Die Richtlinie muss dann innerhalb von 30 Monaten in den Mitgliedsstaaten umgesetzt werden.

Aus unserer Sicht ist der Recast grundsätzlich zu begrüßen, da er zur Schaffung einheitlicher europäischer Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr beiträgt. Die Richtlinie enthält neben Klarstellungen und Schärfungen des Regulierungsrahmens vor allem eine deutliche Weiterentwicklung der Rolle der Bahnregulierungsbehörden in Europa. Nach Umsetzung der neuen Regeln in allen Mitgliedsstaaten werden die Kompetenzen der Bahnregulierer weitgehend den Befugnissen entsprechen, die die BNetzA in Deutschland heute schon hat. Zu begrüßen ist auch, dass der Kompromiss keine zusätzlichen Vorgaben zur Entflechtung von Netz und Verkehrsbetrieb macht. Die Offenheit des Europarechts für getrennte und integrierte Strukturmodelle bleibt damit erhalten. Die europäische Regelung sollte vollumfänglich in nationales Recht übertragen werden. Nur dies schafft gleiche Bedingungen in Deutschland und in Europa.

<sup>1</sup>... Geschäftsbericht 2011 Seite 90, <sup>2</sup>... [www.raildeliverygroup.org](http://www.raildeliverygroup.org)

## Entwicklungen auf den relevanten Märkten

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

### PERSONENVERKEHR

#### Deutscher Personenverkehrsmarkt

Trotz der nachlassenden Konjunkturdynamik stieg die Nachfrage im Personenverkehrsmarkt in Deutschland in den ersten Monaten 2012 weiter an. Im Vergleich der einzelnen Verkehrsträger entwickelte sich dabei die Schiene überdurchschnittlich und der motorisierte Individualverkehr (MIV) legte moderat zu. Während die Leistung im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) annähernd stagnierte, ging sie im innerdeutschen Luftverkehr leicht zurück. Zum Wachstum der Gesamtnachfrage auf dem Personenverkehrsmarkt hat neben den positiven Impulsen aus dem konjunkturellen Umfeld auch der statistische Sonder-effekt des Schaltjahres beigetragen.

Der deutsche Schienenpersonenverkehr legte im ersten Halbjahr 2012 nach eigenen Berechnungen um rund 4,5% zu. Dabei stieg die Verkehrsleistung bei den konzernexternen Bahnen erwartungsgemäß deutlich an, was unter anderem auf die zum Fahrplan 2011/2012 erfolgten Streckenübernahmen zurückzuführen ist. Bei unseren Gesellschaften zeigte sich mit einem Leistungsanstieg um 4,0% ebenfalls eine positive Entwicklung. Hierzu trugen sowohl der Regionalverkehr mit einer Wachstumsrate von 3,3% als auch der Fernverkehr mit einem Plus von 4,9% bei. Getragen wurde diese Entwicklung von der im europäischen Vergleich sehr positiven Lage auf dem Arbeitsmarkt, den gestiegenen verfügbaren Einkommen sowie den weiter anziehenden Kraftstoffpreisen. Neben den starken Konjunkturimpulsen profitierte insbesondere das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr von dem Wegfall umfangreicher Bauarbeiten, die im Vorjahr auf aufkommensstarken Verkehrskorridoren (unter anderem Hannover–Hamburg, Hannover–Bremen) stattfanden, und streikbedingten Einschränkungen im Flugverkehr.

Der ÖSPV konnte zwar auch von den positiven Rahmenbedingungen profitieren, die sinkenden Auszubildenden- und Schülerzahlen wirken sich jedoch weiterhin dämpfend auf die Nachfrage aus. Nach eigenen Berechnungen stagnierte die Verkehrsleistung gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Nach einem sehr kräftigen Vorjahresstart, der vor allem auf milde Witterungsverhältnisse zurückzuführen war, hat die Entwicklung im MIV in den ersten Monaten 2012 spürbar an Dynamik verloren. Vor dem Hintergrund der guten Umfeldbedingungen in Form gestiegener Erwerbstätigenzahlen und höherer Realeinkommen sowie angesichts der nicht mehr ganz so stark anziehenden Kraftstoffpreise gehen wir für die ersten Monate 2012 von einem Leistungsanstieg um knapp 0,5% aus.

Der innerdeutsche Luftverkehr setzte seine schwache Entwicklung aus der zweiten Jahreshälfte 2011 auch Anfang 2012 weiter fort. Belastend wirkten unter anderem die gestiegenen Kerosinpreise, die zum Teil an die Kunden weitergegeben wurden, sowie die seit dem Jahr 2011 zu leistende Luftverkehrsabgabe und Streiks auf den deutschen Flughäfen, die zu Flugausfällen geführt haben. Insgesamt war die Verkehrsleistung in den ersten Monaten 2012 leicht rückläufig.

#### Europäischer Personenverkehrsmarkt

Nach der konjunkturellen Erholung im ersten Halbjahr 2011 hat sich die wirtschaftliche Entwicklung in Europa eingetrübt. Im Euro-Raum ließ die gesamtwirtschaftliche Produktion im ersten Quartal 2012 sogar leicht um 0,1% nach. Dabei kennzeichneten schwache Arbeitsmarkt- und Einkommensentwicklungen sowie rückläufige Konsumausgaben das personenverkehrsrelevante Umfeld. Mehr als die Hälfte der EU-Länder verzeichnete eine Steigerung der Arbeitslosenquote. Dennoch konnten die Personenverkehrsmärkte in Europa im ersten Halbjahr 2012 nach eigenen Schätzungen eine Verkehrsleistung auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2011 verzeichnen.

Im ersten Halbjahr 2012 ist die Liberalisierung der Personenverkehrsmärkte zum Beispiel in Italien weiter vorangeschritten, wo mit Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) ein erster privater Anbieter in den europäischen Markt für Hochgeschwindigkeits-Schienenverkehre eingestiegen ist. Getrieben durch die angespannte Situation der öffentlichen Haushalte ist es wahrscheinlich, dass der Liberalisierungsprozess in Europa weiter fortschreiten wird. In Spanien und Italien ist erkennbar, dass die Regierungen die wettbewerbliche Öffnung der Personenverkehrsmärkte mit neuen Gesetzesinitiativen beschleunigen wollen.

Die Verkehrsleistung auf dem europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkt blieb in den ersten Monaten 2012 eigenen Berechnungen zufolge auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2011, wenngleich regionale Unterschiede zu verzeichnen waren. Beispielsweise ging die Nachfrage in den von der Staatsschuldenkrise stark betroffenen Ländern wie Portugal und Italien voraussichtlich deutlich zurück. Die spanische Renfe konnte dagegen trotz der schwierigen wirtschaftlichen Lage ihre Verkehrs-

leistung moderat steigern. Während zum Beispiel auch die bulgarische Staatsbahn BDZ kräftige Einbußen verzeichnete und die polnische PKP deutlich unter dem Vorjahresniveau blieb, zeigte sich die Nachfrage in Frankreich relativ stabil.

In Schweden ging die Leistung des Schienenpersonenverkehrs in den ersten Monaten 2012 um mehr als 1% zurück, während die dänische Staatsbahn im gleichen Zeitraum für den Nah- und Fernverkehr ein Passagierwachstum von über 3% gemeldet hat. Zurückzuführen ist dieses Plus vor allem auf den milden Winter und die im Vorjahresvergleich gesunkene Anzahl an Baustellen.

Bei den Bahnen des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) in der Slowakei und vor allem in Deutschland und in der Tschechischen Republik konnte ein kräftiger Leistungsanstieg verzeichnet werden. In Großbritannien stieg die Schienenleistung im ersten Quartal 2012 nach bisher vorliegenden Informationen sogar um fast 6,5% an. Hierbei entwickelte sich der Regionalverkehr mit einem Plus von knapp 7,5% dynamischer als der Fernverkehr, der mit einem Wachstum von über 4% aber ebenfalls deutlich zulegen konnte.

Zu den Busverkehren in Europa sind von den nationalen Statistikämtern bisher kaum unterjährige Daten für das Jahr 2012 erhältlich. Insgesamt gehen wir jedoch auch hier von einer vergleichsweise verhaltenen Nachfrageentwicklung aus. So konnte zum Beispiel im britischen Busmarkt – trotz der sich weiter verschlechternden Rahmenbedingungen – im ersten Quartal 2012 nach bisher vorliegenden Informationen ein Zuwachs der Passagierzahlen von 1,3% gegenüber dem Vorjahreszeitraum verzeichnet werden.

#### **TRANSPORT UND LOGISTIK**

Die bereits in der zweiten Jahreshälfte 2011 zu beobachtende konjunkturelle Abkühlung hat sich im ersten Halbjahr 2012 fortgesetzt und entsprechend schwächend auf die internationalen Transport- und Logistikmärkte gewirkt. Auch die für uns relevanten Märkte verzeichneten in diesem Umfeld eine gedämpfte Entwicklung.

#### **Deutscher Güterverkehrsmarkt**

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) gibt es zur Entwicklung im ersten Halbjahr 2012 noch keine vollständigen Ergebnisse. Basierend auf den bisher zur Verfügung stehenden Informationen einzelner Verkehrsträger dürfte die gesamtmodale Transportnachfrage in den ersten Monaten 2012 das Niveau des ersten Halbjahres 2011 nur knapp übertroffen haben. Während die Binnenschifffahrt nach dem schwachen Jahresstart aufgrund dämpfender Witterungseinflüsse und der Rheinsperrung infolge eines Tankerunglücks von einem positiven Basiseffekt profitieren und stark zulegen konnte, machten sich bei den anderen Verkehrsträgern die überwiegend negativen Konjunkturreffekte deutlich bemerkbar. Sowohl der Straßen- als auch der unter anderem stark von der schwachen Entwicklung in der Montanindustrie betroffene Schienengüterverkehr verzeichnete einen Rückgang der Verkehrsleistung und entsprechend ihrer Marktanteile.

Auch wenn sich der Energie-/Kraftstoffpreisanstieg zuletzt wieder etwas abgeflacht hat, sind die Kosten insgesamt nach wie vor auf einem hohen Niveau und die Preisspielräume aufgrund der Verunsicherung über die weitere Entwicklung und die abgeschwächte Nachfrage begrenzt. Der Markt bleibt entsprechend auch weiterhin von einer hohen inter- und intramodalen Preis- und Wettbewerbsintensität geprägt.

Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland konnte nicht an das hohe Niveau des ersten Halbjahres 2011 anknüpfen. Nach dem knapp zweistelligen Wachstum in der ersten Jahreshälfte 2011 wirkten sich ein negativer Basiseffekt und die anhaltend schwache Konjunktur dämpfend auf die bisherige Nachfrageentwicklung im Jahr 2012 aus. In den ersten Monaten 2012 ging die Verkehrsleistung um knapp 2,2% zurück. Nur die Kohletransporte sowie die Transporte von Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch/Holzwaren und Maschinen/langlebigen Konsumgütern sowie die Intermodalverkehre lagen über dem Niveau des ersten Halbjahres 2011. Besonders deutlich waren die Einbußen in den Bereichen Erze/Metalle/Metallerzeugnisse, was sich aufgrund von deren hoher Bedeutung vor allem in der Entwicklung unserer Gesellschaften gezeigt hat. Die Verkehrsleistung von DB Schenker Rail in Deutschland ging im ersten Halbjahr 2012 um gut 6,1% zurück. Die konzernexternen Bahnen konnten ihre Verkehrsleistung nicht zuletzt aufgrund von intramodalen Verkehrsverlagerungen weiter ausbauen.

Zum Straßengüterverkehr gibt es für das erste Halbjahr 2012 noch keine vollständigen Ergebnisse. Bei den in Deutschland zugelassenen Lkw dürften ein negativer Basiseffekt nach dem starken Auftaktquartal 2011, der witterungsbedingte Einbruch in der für die Straße bedeutenden Bauindustrie im Februar 2012 sowie die insgesamt schwachen Konjunkturimpulse in den ersten Monaten 2012 einen spürbaren Nachfragerückgang verursacht haben. Für die im Ausland zugelassenen Fahrzeuge ist mit Blick auf die Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr von einem moderaten Leistungsanstieg auszugehen, der ausschließlich von den mittel- und osteuropäischen Staaten getragen wird. Die stärksten Wachstumsraten verzeichneten hierbei auch weiterhin die Lkw aus Rumänien und Bulgarien, was auch auf die Aufhebung des Kabotageverbots seit Jahresbeginn zurückzuführen sein dürfte. Unter Berücksichtigung des Leistungsanteils der im Ausland zugelassenen Fahrzeuge hat sich die Nachfrage im Straßengüterverkehr in den ersten Monaten 2012 in einem von hoher Preis- und Wettbewerbsintensität geprägten Umfeld negativ entwickelt.

Die leicht positive Entwicklung der Gesamtmarktnachfrage wurde von einem starken Leistungsanstieg in der Binnenschifffahrt getragen. Nach dem Einbruch im ersten Quartal 2011 infolge der wochenlangen Rheinsperrung und dämpfend wirkender Witterungseinflüsse haben die positiven Basiseffekte die schwachen Konjunkturimpulse in den ersten Monaten 2012 deutlich überkompensiert. Abgesehen von den Erz-, Stahl- und Schrottverkehren verzeichneten alle Verkehre Zuwächse. Überdurchschnittlich entwickelten sich dabei vor allem die Containerverkehre. Insgesamt stieg die Leistung im ersten Quartal 2012 um 7,5% an. Aufgrund des schwachen Vorjahres dürfte sich die dynamische Entwicklung in den Folgemonaten fortgesetzt und somit im intermodalen Vergleich auch zu einer Rückgewinnung von Marktanteilen zulasten des Schienen- und des Straßengüterverkehrs geführt haben.

#### Europäischer Schienengüterverkehr

Im Jahr 2011 stieg die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehrsmarkt um über 6% an. Hierbei zeigte sich allerdings ein zweigeteiltes Bild. Nach einem dynamischen ersten Halbjahr 2011 schwächte sich der Verkehrsleistungsanstieg bedingt durch die Staatsschuldenkrise und die daraus resultierende gedämpfte konjunkturelle Entwicklung im zweiten Jahresteil 2011 deutlich ab. Diese Entwicklung hat sich im ersten Halbjahr 2012 fortgesetzt.

Nach bisher vorliegenden Informationen aus den einzelnen europäischen Ländern gehen wir von einer deutlich rückläufigen Entwicklung der Schienengüterverkehrsleistung in Europa (EU 27, Schweiz und Norwegen) im ersten Halbjahr 2012 aus. Mit Blick auf die ersten Ergebnisse einiger Schienengüterverkehrsunternehmen in den ersten Monaten des Jahres 2012 trug die Entwicklung in nahezu allen Fällen ein negatives Vorzeichen. So verzeichneten zum Beispiel die polnische PKP Cargo, die bulgarische BDZ, die spanische Renfe sowie die slowenische SZ zweistellige Rückgänge. Bei der slowakischen ZSSK Cargo, der litauischen LG und der italienischen Trenitalia Cargo fiel das Minus moderater aus. Während sich auch der Rückgang bei der tschechischen CD Cargo, DB Schenker Rail und der rumänischen CFR Marfa noch deutlich zeigte, war unter den größeren UIC-Mitgliedsbahnen lediglich bei der finnischen VR in den ersten Monaten 2012 ein Anstieg der Güterverkehrsleistung zu verzeichnen.

In den für unsere Aktivitäten wichtigsten Ländern stellt sich die aktuelle Entwicklung wie folgt dar:

#### Großbritannien

Der Schienengüterverkehr in Großbritannien ist im Jahr 2011 außerordentlich stark mit rund 14% gewachsen. Im ersten Halbjahr 2012 hat sich diese dynamische Entwicklung deutlich abgekühlt. Nach bisher vorliegenden Informationen ist die Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2012 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um etwa 2% angestiegen. Getragen wird diese Entwicklung weiterhin vor allem von den Kohle- und Intermodalverkehren. Die Verkehrsleistung der DB Schenker Rail UK entwickelte sich leicht unter dem Markttrend.

#### Polen

Nach zwei Jahren mit zweistelligen Wachstumsraten ist die Verkehrsleistung im polnischen Schienengüterverkehr im ersten Halbjahr 2012 voraussichtlich um rund 11% zurückgegangen. Durch den verhältnismäßig milden Winter war der Kohleverbrauch in Polen geringer als erwartet, potenzielle Versorgungsverkehre fielen aus. Des Weiteren hat sich nach Fertigstellung der Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der Europameisterschaft der Transport von Baustoffen erwartungsgemäß abgeschwächt. Der Nachfragerückgang bei der PKP Cargo in den ersten Monaten 2012 führte zu einem Marktanteilsverlust von rund 2 Prozentpunkten gegenüber dem Jahr 2011 auf rund 67%. Auch DB Schenker Rail Polska verzeichnete einen Rückgang bei der Verkehrsleistung.



### Frankreich

In Frankreich zeigte die Verkehrsleistung in den ersten Monaten 2012 – nach einem deutlichen Anstieg von 14% im Jahr 2011 – erste Anzeichen einer Abkühlung, die auf die konjunkturelle Abschwächung in Europa zurückzuführen ist. Nach ersten Informationen lag die Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2012 in etwa auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Während die Nachfrage bei der staatlichen Fret SNCF im ersten Quartal 2012 leicht zurückging, konnte unsere Tochtergesellschaft Euro Cargo Rail ihre Verkehrsleistung trotz des bereits starken Vorjahresanstiegs weiter ausbauen und somit ihre Position als zweitgrößter Anbieter im französischen Markt festigen.

### Europäischer Landverkehr

Nach einem sehr verhaltenen Start in das Jahr 2012 mit rückläufiger Nachfrage kam der Markt erst ab März wieder in Schwung, sodass im europäischen Landverkehr für die erste Jahreshälfte 2012 insgesamt ein leichtes Wachstum im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zu verzeichnen ist. Aufgrund des anhaltend hohen Wettbewerbsdrucks im Markt und der volatilen Wirtschaftslage in Europa ist der Spielraum für Preiserhöhungen jedoch weiterhin stark eingeschränkt.

Trotz weiter gestiegener Transportkosten, die insbesondere durch den Preisanstieg für Diesel getrieben wurden, hat sich das Preisniveau im Frachtführermarkt über den Gesamtzeitraum weitestgehend stabil gehalten.

### Luftfracht

Seit dem zweiten Quartal 2011 ist eine Abkühlung des Luftfrachtmarkts zu verzeichnen. Diese Entwicklung setzt sich im ersten Halbjahr 2012 fort, das Volumen liegt bislang unter dem Niveau des Vorjahres. Vom Rückgang der Volumina betroffen sind alle Regionen außer Lateinamerika, dem Mittleren Osten und Afrika.

Der Versuch der Fluggesellschaften, als Reaktion Kapazität aus dem Markt zu nehmen, zeigt bislang kaum Wirkung, die Kapazitäten steigen effektiv. Das Niveau der Frachtraten ist dementsprechend niedrig. Da sowohl im laufenden als auch im kommenden Jahr neue Flugzeuge ausgeliefert werden, wird sich der Trend fortsetzen, sofern keine deutliche Nachfragesteigerung eintritt.

### Seefracht

Das Seefrachtvolumen ist im ersten Halbjahr 2012 um rund 3 bis 4% gewachsen. Getrieben durch die nachlassende Dynamik der Weltwirtschaft, wächst der Markt damit langsamer als zuvor. Gleichzeitig sind große regionale Unterschiede zu beobachten. Während beispielsweise die Volumina von Europa nach Asien noch deutlich gewachsen sind, stagnierten die Mengen in der umgekehrten Richtung. Auf der Route Nordamerika–Nordeuropa gingen die transportierten Mengen sogar leicht zurück. Trotz der generell positiven Nachfrageentwicklung wird der Seefrachtmarkt weiterhin durch Überkapazitäten charakterisiert. Lieferungen von Containerschiffsneubauten belasten zusätzlich die Marktsituation und üben Druck auf die Frachtraten aus. In den vergangenen Monaten ist es den Reedereien mehrfach gelungen, die Frachtraten anzuheben. Diese Anhebung führte jedoch infolge gestiegener Betriebskosten nicht zwingend zur Erholung der finanziellen Lage der Reedereien.

### Kontraktlogistik

Der Markt im Bereich Kontraktlogistik/Supply Chain Management (CL/SCM) konnte zu Beginn des Berichtszeitraums weiterhin an das gute Geschäftsklima vom Vorjahr anknüpfen, jedoch mit einer nachlassenden Dynamik zur Jahresmitte. Wachstumstreiber mit den höchsten Wachstumsraten sind weiterhin die asiatischen Märkte. Die Nachfrageentwicklung nach kundenspezifischen Lösungen in den Kernindustrien des Bereichs Kontraktlogistik/Supply Chain Management (Automotive, Consumer Goods, Electronics, Healthcare und Industrial) war im Berichtszeitraum auf solidem Niveau, insbesondere der Bereich Electronics konnte ein gutes Wachstum verzeichnen.

### **SCHIENENINFRASTRUKTUR IN DEUTSCHLAND**

Nachdem die Trassennachfrage im Vorjahr um rund 2% zugenommen hat, ging der Markt im ersten Halbjahr 2012 leicht um 0,6% zurück. Ursache hierfür ist eine geringere Nachfrage aus dem Schienengüterverkehr.

Die Anzahl der Stationshalte ist im Berichtszeitraum leicht angestiegen. Bedingt durch Ausschreibungsgewinne ist der Anteil konzernexterner Kunden weiter gestiegen.

## ERTRAGSLAGE

- ::: POSITIVE EFFEKTE AUS DER LEISTUNGSENTWICKLUNG IM PERSONENVERKEHR
- ::: STEIGERUNGEN IN UMSATZ UND BEREINIGTEN ERGEBNISGRÖSSEN
- ::: ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER WEITGEHEND POSITIV

### Wesentliche Änderungen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011

Die Aufwands- und Ertragsentwicklung wurde im ersten Halbjahr 2012 nicht wesentlich durch *Veränderungen im Konsolidierungskreis* <sup>1</sup> beeinflusst. Weitere Erläuterungen zur *Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2011* <sup>2</sup> sind in den Erläuterungen zum Konzernzwischenabschluss dargestellt.

### Umsatzentwicklung

Umsatzerlöse — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
DB-Konzern	19.492	18.876	+616	+3,3
± Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen	-53	-	-	-
± Effekte aus Währungskursänderungen	-219	-	-	-
<b>DB-Konzern - vergleichbar</b>	<b>19.220</b>	<b>18.876</b>	<b>+344</b>	<b>+1,8</b>

Der Umsatz ist im ersten Halbjahr 2012 mit einem Plus von 3,3% im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 weiter angestiegen. Dies resultierte zum einen aus den Leistungszuwächsen im Personenverkehr und der damit verbundenen positiven Umsatzentwicklung. Zum anderen machten sich auch positive Effekte aus Währungskursänderungen und in geringem Maße Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen bemerkbar.

Spürbare negative Effekte resultierten aus der *Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts* <sup>3</sup>. Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 entfielen dadurch Umsätze in Höhe von rund 200 Mio. €. Die Eintrübung des wirtschaftlichen Umfelds führte zudem dazu, dass unsere Aktivitäten im Bereich Transport und Logistik insgesamt nur noch geringe operative Umsatzzuwächse erzielen konnten.

Die Währungskursänderungen resultierten im Wesentlichen aus der schwachen Entwicklung des Euro gegenüber dem britischen Pfund, dem US-Dollar, dem chinesischen Yuan sowie dem australischen Dollar und entfielen hauptsächlich auf das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics (151 Mio. €) und das Geschäftsfeld DB Arriva (62 Mio. €).

Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen im Wesentlichen die Suomen Kiitoautot (19 Mio. €; Geschäftsfeld DB Schenker Logistics) sowie die im Vorjahr übernommenen Gesellschaften Grand Central Railway (14 Mio. €; Geschäftsfeld DB Arriva), COBRA (11 Mio. €; Geschäftsfeld DB Schenker Rail) und Jean Heck (7 Mio. €; Geschäftsfeld DB Schenker Logistics).

Bereinigt um Effekte aus Währungskurs- und Konsolidierungskreisänderungen lag das Umsatzwachstum im ersten Halbjahr 2012 bei 1,8%.

Gesamtumsatz nach Geschäftsfeldern — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	1.969	1.825	+144	+7,9
DB Bahn Regio	4.425	4.365	+60	+1,4
DB Arriva	1.772	1.632	+140	+8,6
DB Schenker Rail	2.485	2.481	+4	+0,2
DB Schenker Logistics	7.715	7.466	+249	+3,3
DB Dienstleistungen	687	648	+39	+6,0
DB Netze Fahrweg	2.328	2.269	+59	+2,6
DB Netze Personenbahnhöfe	559	537	+22	+4,1
DB Netze Energie	1.440	1.448	-8	-0,6
Sonstige	414	378	+36	+9,5
Konsolidierung	-4.302	-4.173	-129	+3,1
<b>DB-Konzern</b>	<b>19.492</b>	<b>18.876</b>	<b>+616</b>	<b>+3,3</b>

Die Umsatzentwicklung verlief im ersten Halbjahr 2012 in den Geschäftsfeldern differenziert.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr profitierte von Preis- und Mengeneffekten, sodass der Gesamtumsatz deutlich um fast 8% zulegen konnte.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio konnte der Umsatz insbesondere infolge der positiven Entwicklung im Schienenverkehr gesteigert werden.

Höhere Umsätze in der Sparte UK Trains und die Betriebsaufnahme der Busverkehre auf Malta im Juli 2011 führten im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 zu gestiegenen Umsätzen im Geschäftsfeld DB Arriva.

<sup>1</sup> Seite 51 ff., <sup>2</sup> Seite 50 ff., <sup>3</sup> Seite 7 f.

Die schwierigen Umfeldbedingungen wirkten sich insbesondere auf die Umsatzentwicklung im Geschäftsfeld DB Schenker Rail aus, sodass der Umsatz hier stagnierte.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics entwickelten sich insbesondere die Kontraktlogistik und die Seefracht positiv. Dämpfende Effekte resultierten aus der negativen Entwicklung in der Luftfracht, verstärkt durch die *Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts* <sup>1</sup>.

Der Zuwachs im Bereich des IT-Geschäfts führte dazu, dass der Gesamtumsatz im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen zulegen konnte.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg stieg der Gesamtumsatz im Wesentlichen infolge von Preismaßnahmen weiter an.

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe legte der Gesamtumsatz infolge gestiegener Stations- sowie Vermietungs- und Vermarktungserlöse zu.

Nachfragerückgänge bei Strom- und Dieselprodukten führten im Geschäftsfeld DB Netze Energie zu einem leichten Umsatzrückgang.

Detaillierte Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel *Entwicklung der Geschäftsfelder* <sup>2</sup>.

Der Anstieg im Bereich Sonstige resultierte aus gestiegenen internen Umsätzen bei der DB ProjektBau infolge der ausweiteten Bautätigkeit im ersten Halbjahr 2012 sowie höheren Umsätzen bei der DB International.

Höhere Innenumsätze der Infrastruktur-Gesellschaften und im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen sowie bei der DB ProjektBau führten zu gestiegenen Konsolidierungseffekten.

Außenumsatz nach Geschäftsfeldern — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	1.902	1.760	+142	+8,1
DB Bahn Regio	4.383	4.323	+60	+1,4
DB Arriva	1.769	1.632	+137	+8,4
DB Schenker Rail	2.338	2.343	-5	-0,2
DB Schenker Logistics	7.688	7.437	+251	+3,4
DB Dienstleistungen	61	68	-7	-10,3
DB Netze Fahrweg	472	446	+26	+5,8
DB Netze Personenbahnhöfe	218	207	+11	+5,3
DB Netze Energie	549	560	-11	-2,0
Sonstige	112	100	+12	+12,0
<b>DB-Konzern</b>	<b>19.492</b>	<b>18.876</b>	<b>+616</b>	<b>+3,3</b>

Die Entwicklung der Außenumsatzerlöse folgt mit Ausnahme der Infrastruktur-Geschäftsfelder und des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen der Entwicklung der Gesamtumsätze. In den Infrastruktur-Geschäftsfeldern ist die Entwicklung der konzernexternen Kunden anhaltend dynamisch.

Die Struktur der externen Umsatzerlöse ist im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 nahezu unverändert. Der Anteil der Geschäftsfelder im Personenverkehr legte leicht zu und liegt nun bei 41,3% (im ersten Halbjahr 2011: 40,9%). Gegenläufig ging der Anteil der Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik leicht auf 51,4% zurück (im ersten Halbjahr 2011: 51,8%). Der Anteil der Geschäftsfelder in der Infrastruktur blieb unverändert bei 6,4%.

Außenumsatz nach Regionen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Deutschland	11.301	11.069	+232	+2,1
Übriges Europa	5.824	5.550	+274	+4,9
Asien/Pazifik	1.354	1.120	+234	+20,9
Nordamerika	743	886	-143	-16,1
Übrige Welt	270	251	+19	+7,6
<b>DB-Konzern</b>	<b>19.492</b>	<b>18.876</b>	<b>+616</b>	<b>+3,3</b>

Auch in der regionalen Umsatzverteilung zeigte sich das absolut stärkste Umsatzwachstum in Europa außerhalb Deutschlands, wozu sowohl DB Arriva als auch DB Schenker Logistics beitrugen. Der Anteil des in Europa außerhalb Deutschlands erzielten Umsatzes am Konzernumsatz legte deshalb leicht auf rund 30% zu.

In der Region Asien/Pazifik ist die Entwicklung sehr dynamisch, profitierte aber auch von Währungskurseffekten.

Der Rückgang in Nordamerika ist durch die *Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts* <sup>1</sup> bei DB Schenker Logistics beeinflusst.

In Deutschland zeigte sich die Umsatzentwicklung mit einem Anstieg um 2,1% weniger stark als in den Regionen Übriges Europa und Asien/Pazifik.

Der Anteil des außerhalb Deutschlands erzielten Umsatzes stieg dementsprechend leicht von 41% im ersten Halbjahr 2011 auf 42% im ersten Halbjahr 2012 an.

<sup>1</sup> Seite 7f., <sup>2</sup> Seite 21ff.

## Ergebnisentwicklung

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung — in Mio. €	1. HALBJAHR				VERÄNDERUNG				%
	2012	Umglie- derungen	Sonder- effekte	2012 bereinigt	2011 bereinigt	absolut	davon Konsolidie- rungskreis- effekte	davon Währungs- kurs- effekte	
Umsatz	19.492	-	-	19.492	18.876	+616	+53	+219	+3,3
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.214	-	-	1.214	1.143	+71	+1	0	+6,2
Sonstige betriebliche Erträge	1.298	-	-101	1.197	1.185	+12	+1	+4	+1,0
Materialaufwand	-10.352	-	6	-10.346	-10.260	-86	-22	-123	+0,8
Personalaufwand	-6.732	-	-	-6.732	-6.393	-339	-16	-55	+5,3
Abschreibungen	-1.477	40	-	-1.437	-1.426	-11	-5	-5	+0,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.111	-	44	-2.067	-1.992	-75	-14	-28	+3,8
<b>Operatives Ergebnis (EBIT)   Bereinigtes EBIT</b>	<b>1.332</b>	<b>40</b>	<b>-51</b>	<b>1.321</b>	<b>1.133</b>	<b>+188</b>	<b>-2</b>	<b>+12</b>	<b>+16,6</b>
Zinsergebnis   Operativer Zinssaldo	-497	66	-	-431	-361	-70	-1	-1	+19,4
<b>Operatives Ergebnis nach Zinsen</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>890</b>	<b>772</b>	<b>+118</b>	<b>-3</b>	<b>+11</b>	<b>+15,3</b>
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen   Beteiligungsergebnis	9	-	-	9	12	-3	0	0	-25,0
Übriges Finanzergebnis	9	-66	-	-57	-24	-33	0	-2	+138
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-40	-	-40	-37	-3	-	-	+8,1
Außerordentliches Ergebnis	-	-	51	51	-58	+109	-	-	-
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>853</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>853</b>	<b>665</b>	<b>+188</b>	<b>-3</b>	<b>+9</b>	<b>+28,3</b>

Die im Folgenden dargestellte Entwicklung beschreibt die um Sondereffekte bereinigten Veränderungen der wesentlichen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung im ersten Halbjahr 2012 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011.

Die vorhergehend dargestellte Umsatzentwicklung führte zu einem Anstieg des Umsatzes um 3,3%.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 im Wesentlichen unverändert.

Der Materialaufwand lag im ersten Halbjahr 2012 etwas höher als im ersten Halbjahr 2011. Hier wirkten sich insbesondere höhere eingekaufte Leistungen aus.

Der Personalaufwand lag spürbar oberhalb des Werts aus dem ersten Halbjahr 2011. Hier machten sich Tarifierhöhungen und die höhere Mitarbeiterzahl bemerkbar.

Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen an. Dies resultierte aus höheren Aufwendungen für Mieten und Leasing sowie gestiegenen Aufwendungen für sonstige Serviceleistungen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics.

Im Saldo war die Entwicklung des bereinigten EBITDA im ersten Halbjahr 2012 mit einem Anstieg um 199 Mio. € beziehungsweise 7,8% auf 2.758 Mio. € deutlich positiv (im ersten Halbjahr 2011: 2.559 Mio. €).

Die Abschreibungen lagen leicht oberhalb des Werts des ersten Halbjahres 2011.

Auch das bereinigte EBIT (Anstieg um 188 Mio. € beziehungsweise 16,6% auf 1.321 Mio. €) und das operative Ergebnis nach Zinsen (Anstieg um 118 Mio. € beziehungsweise 15,3% auf 890 Mio. €) haben sich im ersten Halbjahr 2012 deutlich verbessert. Der operative Zinssaldo hat sich dabei verschlechtert. Dies resultierte aus geringeren Effekten im Zusammenhang mit der Aufzinsung von Zinslosen Darlehen.

Die bereinigte EBITDA- und EBIT-Marge verbesserten sich dementsprechend im ersten Halbjahr 2012 (von 13,6 auf 14,1% beziehungsweise von 6,0 auf 6,8%). Ursächlich dafür war vor allem die Entwicklung in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Netze Fahrweg, die ihre EBIT-Margen spürbar erhöhen konnten.

Die Verschlechterung im übrigen Finanzergebnis ergab sich aus negativen Effekten aus der Aufzinsung von Rückstellungen. Da sich allerdings das außerordentliche Ergebnis im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 deutlich verbessert hat, stieg das Ergebnis vor Steuern mit einem Zuwachs von 188 Mio. € beziehungsweise 28,3% stärker an als das operative Ergebnis nach Zinsen.

### ÜBERLEITUNG AUF DIE BEREINIGTE ERGEBNISRECHNUNG

Die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten: Zuerst werden standardmäßige Umgliederungen vorgenommen (Bestandteile des Zinsergebnisses, die

nicht mit den Netto-Finanzschulden und Pensionsrückstellungen zusammenhängen, sowie Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, die im Zuge der Kaufpreisallokation von Akquisitionen (Purchase Price Allocation; PPA) bei der Bewer-

tung langfristiger Kundenverträge aktiviert wurden) und dann einzelfallbezogene Sondereffekte bereinigt. Das grundsätzliche Vorgehen bei den Umgliederungen und Bereinigungen <sup>1</sup> ist im Vergleich zum Geschäftsbericht 2011 unverändert.

	1. Halbjahr 2012	UMGLIEDERUNGEN			BEREINIGUNG SONDEREFFEKTE				1. Halbjahr 2012 bereinigt
		Auf-/ Abzinsung IFRS	Beteiligungs- ergebnis	PPA- Amorti- sation	Abgang von Finanz- anlagen	Neuein- schätzung Personal- risiken UK	Kartell- verfahren Schenker	Sonstige	
Überleitung auf die bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung — in Mio. €	19.492	-	-	-	-	-	-	-	19.492
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.214	-	-	-	-	-	-	-	1.214
Sonstige betriebliche Erträge	1.298	-	-	-	-31	-70	-	-10	1.197
Materialaufwand	-10.352	-	-	-	-	-	-	6	-10.346
Personalaufwand	-6.732	-	-	-	-	-	-	-	-6.732
Abschreibungen	-1.477	-	-	40	-	-	-	-	-1.437
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.111	-	-	-	10	-	35	9	-2.067
<b>Operatives Ergebnis (EBIT)   Bereinigtes EBIT</b>	<b>1.332</b>	-	-	<b>40</b>	<b>-21</b>	<b>-70</b>	<b>35</b>	<b>5</b>	<b>1.321</b>
Zinsergebnis   Operativer Zinssaldo	-497	66	-	-	-	-	-	-	-431
<b>Operatives Ergebnis nach Zinsen</b>	<b>-</b>	<b>66</b>	-	<b>40</b>	<b>-21</b>	<b>-70</b>	<b>35</b>	<b>5</b>	<b>890</b>
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen									
Beteiligungsergebnis	9	-	-	-	-	-	-	-	9
Übriges Finanzergebnis	9	-66	-	-	-	-	-	-	-57
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-	-40	-	-	-	-	-40
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	-	21	70	-35	-5	51
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>853</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>853</b>

#### AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS NACH GESCHÄFTSFELDERN

Außerordentliches Ergebnis nach Geschäftsfeldern — in Mio. €	1. Halbjahr 2012	davon EBIT-wirksam	1. Halbjahr 2011	davon EBIT-wirksam
DB Bahn Fernverkehr	0	0	0	0
DB Bahn Regio	0	0	0	0
DB Arriva	-5	-5	5	0
DB Schenker Rail	29	29	0	0
DB Schenker Logistics	0	0	-7	0
DB Dienstleistungen	0	0	0	0
DB Netze Fahrweg	0	0	0	0
DB Netze Personenbahnhöfe	0	0	0	0
DB Netze Energie	0	0	-70	-31
Sonstige/Konsolidierung	27	27	14	14
<b>DB-Konzern</b>	<b>51</b>	<b>51</b>	<b>-58</b>	<b>17</b>

Das außerordentliche Ergebnis war im ersten Halbjahr 2012 in Summe mit 51 Mio. € positiv, während es im ersten Halbjahr 2011 mit -58 Mio. € noch negativ war. Auf Ebene der Geschäftsfelder besteht es im Wesentlichen aus:

::: dem Verkauf der Metrans im Geschäftsfeld DB Schenker Rail sowie

::: der Neueinschätzung von Personalrisiken in Großbritannien und Zahlungen im Zusammenhang mit den Ermittlungen gegen Speditionsunternehmen <sup>2</sup>.

Im ersten Halbjahr 2011 resultierten Sondereffekte im Wesentlichen aus Aufwendungen im Zusammenhang mit der Stilllegung des Gemeinschaftskernkraftwerks Neckarwestheim I im Geschäftsfeld DB Netze Energie.

#### ERGEBNIS NACH ERTRAGSTEUERN SPÜRBAR VERBESSERT

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Ergebnis vor Ertragsteuern	853	665	+188	+28,3
Ertragsteuern	-59	-17	-42	-
tatsächliche Ertragsteuern	-107	-74	-33	+44,6
latenter Steuerertrag	48	57	-9	-15,8
<b>Ergebnis (nach Ertragsteuern)</b>	<b>794</b>	<b>648</b>	<b>+146</b>	<b>+22,5</b>
davon Aktionäre der DB AG	789	642	+147	+22,9
davon andere Gesellschafter	5	6	-1	-16,7

<sup>1</sup>... Geschäftsbericht 2011 Seite 108f., <sup>2</sup>... Seite 26

Die positive Entwicklung des Ergebnisses vor Ertragsteuern (+188 Mio. €) ist durch die Verschlechterung der Ertragsteuerverpflichtungen abgeschwächt worden. Dies resultierte im Wesentlichen aus höheren Steuerverpflichtungen. Das Ergebnis (nach Ertragsteuern) stieg infolgedessen etwas weniger stark um 146 Mio. € auf 794 Mio. € (im ersten Halbjahr 2011: 648 Mio. €).

Das anderen Gesellschaftern zustehende Ergebnis lag bei 5 Mio. € (im ersten Halbjahr 2011: 6 Mio. €). Aus der beschriebenen Entwicklung resultierte daher insgesamt ein ebenfalls deutlich gestiegenes Ergebnis (nach Ertragsteuern) für die Aktionäre der DBAG in Höhe von 789 Mio. € (im ersten Halbjahr 2011: 642 Mio. €). Hieraus ergab sich ein Anstieg im Ergebnis je Aktie, das im ersten Halbjahr 2012 bei 1,83 € lag (im ersten Halbjahr 2011: 1,49 €).

## OPERATIVE ERGEBNISENTWICKLUNG NACH GESCHÄFTSFELDERN

in Mio. €	EBIT BEREINIGT				EBITDA BEREINIGT			
	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG		1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%	2012	2011	absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	192	46	+146	-	351	227	+124	+54,6
DB Bahn Regio	447	477	-30	-6,3	724	753	-29	-3,9
DB Arriva	94	71	+23	+32,4	180	151	+29	+19,2
DB Schenker Rail	24	58	-34	-58,6	177	199	-22	-11,1
DB Schenker Logistics	201	170	+31	+18,2	295	255	+40	+15,7
DB Dienstleistungen	48	80	-32	-40,0	134	155	-21	-13,5
DB Netze Fahrweg	398	262	+136	+51,9	862	732	+130	+17,8
DB Netze Personenbahnhöfe	140	124	+16	+12,9	203	186	+17	+9,1
DB Netze Energie	55	24	+31	+129	97	65	+32	+49,2
Sonstige/Konsolidierung	-278	-179	-99	+55,3	-265	-164	-101	+61,6
<b>DB-Konzern</b>	<b>1.321</b>	<b>1.133</b>	<b>+188</b>	<b>+16,6</b>	<b>2.758</b>	<b>2.559</b>	<b>+199</b>	<b>+7,8</b>
Marge in %	6,8	6,0	-	-	14,1	13,6	-	-

Auf Ebene der Geschäftsfelder war die Entwicklung der bereinigten Ergebnisgrößen verglichen mit dem ersten Halbjahr 2011 sehr unterschiedlich.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr konnte infolge höherer Umsatzerlöse auch deutliche Verbesserungen in den bereinigten Ergebnisgrößen ausweisen.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio war die Entwicklung der bereinigten Ergebnisgrößen in den Sparten uneinheitlich. Im Bereich Schiene gingen die bereinigten Ergebnisgrößen durch Belastungen auf der Kostenseite zurück. Der Bereich Bus wies bei einer rückläufigen Verkehrsleistung eine leichte Ergebnissteigerung auf.

Die Zuwächse der bereinigten Ergebnisgrößen im Geschäftsfeld DB Arriva sind im Wesentlichen auf die positive Entwicklung in der Sparte UK Trains zurückzuführen.

Der Leistungsrückgang und Belastungen insbesondere im Personalaufwand führten dazu, dass die bereinigten Ergebnisgrößen im Geschäftsfeld DB Schenker Rail rückläufig waren.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics war die bereinigte Ergebnisentwicklung dagegen positiv. Dies resultierte insbesondere aus der *Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts* <sup>1</sup> und der leicht positiven Entwicklung im Europäischen Landverkehr.

Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen waren die bereinigten Ergebnisgrößen rückläufig. Hier wirkten sich maßgeblich Tarifsteigerungen negativ aus.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg verbesserten sich die bereinigten Ergebnisgrößen infolge der höheren Umsatzerlöse und Immobilienerträge sowie geringerer Winterdienstaufwendungen infolge des milden Winters.

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe konnten bei steigenden Umsatzerlösen und unterproportional gestiegenen Aufwendungen die bereinigten Ergebnisgrößen leicht verbessert werden.

Im Geschäftsfeld DB Netze Energie stiegen die bereinigten Ergebnisgrößen infolge eines Rückgangs im Materialaufwand.

Der Bereich Sonstige/Konsolidierung wird geprägt durch die Holdinggesellschaften DB AG und DB ML AG. Zudem werden hier weitere Gesellschaften, die sich nicht einem Geschäftsfeld zuordnen lassen, zusammengefasst. Die Veränderung in den bereinigten Ergebnisgrößen resultierte im ersten Halbjahr 2012 überwiegend aus der Neubewertung von personalbezogenen Rückstellungen.

Weitere Ausführungen zur operativen Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel *Entwicklung der Geschäftsfelder* <sup>2</sup>.

<sup>1</sup>... Seite 7f., <sup>2</sup>... Seite 21ff.

## ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

- ::: ZUWÄCHSE IM PERSONENVERKEHR, INSBESONDERE IM FERNVERKEHR
- ::: ABGESCHWÄCHTE ENTWICKLUNG IM BEREICH TRANSPORT UND LOGISTIK
- ::: INFRASTRUKTUR-GESCHÄFTSFELDER MIT STÄRKERER KONZERNEXTERNER NACHFRAGE

### Personenverkehr

#### WEITERE INFORMATIONEN

##### Pünktlichkeit auf anhaltend gutem Niveau

Im Jahr 2011 lag unsere durchschnittliche Pünktlichkeit im Personenverkehr in Deutschland bei 92,9% (Fernverkehr: 80,0%, Nahverkehr: 93,2%). Im ersten Halbjahr 2012 konnten wir diesen Wert kontinuierlich übertreffen. Der Höchstwert lag im Januar bei 96,5%, der Tiefstwert im Februar bei 94,3%. Im Fernverkehr lag der Höchstwert im Januar bei 86,4% und der Tiefstwert bei 80,0% im Mai. Im Nahverkehr lag der Höchstwert bei 96,7% im Januar und März, der Tiefstwert bei 94,6% im Februar.

##### Entwicklung der Verfügbarkeit der ICE-Flotte

Die Verfügbarkeit unserer ICE-Flotte war auch im Berichtszeitraum durch das Fehlen einer Fahrzeugreserve eingeschränkt. Erwartete Verbesserungen in der Verfügbarkeit der ICE-3- und -T-Flotte sind infolge von Verzögerungen beim geplanten Austausch der Radsatzwellen bisher nicht eingetreten.

Nach aktuellem Erkenntnisstand rechnen wir damit, dass die Zulassung der von der Industrie neu entwickelten ICE-3-Triebbradsätze – nach den abermalig aufgetretenen Zulassungsproblemen – im vierten Quartal 2012 durch das EBA erfolgt. Anschließend kann direkt mit der Umrüstung der Fahrzeuge begonnen werden. Infolge der Verzögerungen im Zulassungsprozess kann die Umrüstung der ICE-3-Flotte voraussichtlich erst im Jahr 2015 abgeschlossen werden.

Der Abschluss der Neuentwicklung und Erprobung der Trieb- und Laufbradsätze des ICET durch die Industrie steht noch aus. Auch hier müssen die Radsätze noch durch das EBA zugelassen werden. Mit der Zulassung wird nicht vor Ende des ersten Halbjahres 2013 gerechnet. Nach erfolgter Zulassung wird in Zusammenarbeit mit der Industrie der Austausch erfolgen. Wir gehen derzeit davon aus, dass sich die Umrüstung der ICE-T-Flotte noch bis weit in das Jahr 2016 hinein verzögert.

Die bestellten neuen ICE-3-Züge der BR 407 sollen uns voraussichtlich im Rahmen einer Nutzungsüberlassung spätestens Ende des zweiten Halbjahres 2012 zunächst zur Betriebserprobung und als zusätzliche Reservefahrzeuge mit Zulassung in Deutschland zur Verfügung stehen.

### Europaweite Erfolge bei Vergaben

#### Auftragsentwicklung weiter positiv

Insgesamt hat sich das Auftragsvolumen per 30. Juni 2012 gegenüber dem Stand per 31. Dezember 2011 um 9,9 Mrd. € auf 88,3 Mrd. € erhöht und unterteilt sich in 53,2 Mrd. € gesicherte Erlöse und 35,1 Mrd. € ungesicherte Erlöse.

Entwicklung Auftragsvolumen im Personenverkehr — in Mrd. €	30.06. 2012	31.12. 2011	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB Bahn Regio	67,5	59,5	+8,0	+13,4
gesichert	44,0	37,9	+6,1	+16,1
ungesichert	23,5	21,6	+1,9	+8,8
DB Arriva	20,8	18,9	+1,9	+10,1
gesichert	9,2	8,1	+1,1	+13,6
ungesichert	11,6	10,8	+0,8	+7,4
<b>Insgesamt</b>	<b>88,3</b>	<b>78,4</b>	<b>+9,9</b>	<b>+12,6</b>
gesichert	53,2	46,0	+7,2	+15,7
ungesichert	35,1	32,4	+2,7	+8,3

#### Vergaben in Deutschland

Gewonnene Vergaben im Schienenverkehr im ersten Halbjahr 2012 — in Mio. Zugkm	Laufzeit	Umfang (p. a.)
Niddertal	10/2010-12/2012	0,7
Dreieich	12/2011-12/2013	0,5
RE 12 Süd	01/2012-06/2012	0,1
RE 2 und RE 42 NRW	12/2014-12/2029	3,9
S5/S8 NRW	12/2014-12/2029	3,6
Netz Mitte S-H Los A	12/2014-12/2027	4,6
Netz Nord-Süd	12/2014-12/2026	9,4
Dieselnetze Südwest Los 1	12/2015-06/2038	3,1
<b>Insgesamt</b>		<b>25,9<sup>1)</sup></b>

<sup>1)</sup> Rundungsdifferenzen möglich.

Im Schienenpersonenverkehr in Deutschland wurden von den Bestellerorganisationen im ersten Halbjahr 2012 elf Vergabeverfahren abgeschlossen (im ersten Halbjahr 2011: 13) und insgesamt 34,5 Mio. Zugkm p. a. vergeben (im ersten Halbjahr

2011: 31 Mio. Zugkm). Die im ersten Halbjahr 2012 neu vergebenen Zugkilometer wurden vorher nahezu ausschließlich von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

DB Bahn Regio konnte 8 Verfahren (im ersten Halbjahr 2011: 6 Verfahren) beziehungsweise 75% der vergebenen Zugkilometer gewinnen (im ersten Halbjahr 2011: 69%).

Im Busverkehr wurden in Deutschland im ersten Halbjahr 2012 Leistungen mit einem Gesamtvolumen von rund 23 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) (im ersten Halbjahr 2011: 12 Mio. Nkm) in 30 Verfahren (im ersten Halbjahr 2011: 19 Verfahren) vergeben. Von den neu vergebenen Nutzwagenkilometern wurden 47% (im ersten Halbjahr 2011: 38%) vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

Im ersten Halbjahr 2012 haben wir an 25 Ausschreibungen (im ersten Halbjahr 2011: 11 Ausschreibungen) mit einem Volumen von 21 Mio. Nkm (im ersten Halbjahr 2011: 9 Mio. Nkm) teilgenommen. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 19% (im ersten Halbjahr 2011: 45%) erzielen.

#### Vergaben in Europa (ohne Deutschland)

Wesentliche gewonnene Ausschreibungen im ersten Halbjahr 2012	Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm/ Buskm (p. a.)	Land
<b>BUSVERKEHR</b>			
London (6 Teilstrecken)	jeweils 5 Jahre	9,7	Großbritannien
Provinz Südholland (Zuid-Holland)	12/2012 – 12/2020	20,9	Niederlande
Nord- und Südwest-Friesland	12/2012 – 12/2020	17,6	Niederlande
Leicestershire NHS	07/2012 – 07/2017	4,2	Großbritannien
Nottinghamshire NHS	07/2012 – 07/2017	4,2	Großbritannien
Midttrafik (3 Linien)	07/2012 – 07/2017/8	4,5	Dänemark
Linie NT 18	07/2012 – 07/2020	1,7	Dänemark
<b>SCHIENENVERKEHR</b>			
Lidingöbanan	08/2012 – 08/2013	0,4	Schweden

DB Arriva hat sich im ersten Halbjahr 2012 selektiv europaweit an Ausschreibungen beteiligt und wesentliche Ausschreibungserfolge in Großbritannien, Dänemark und den Niederlanden erzielt.

#### Anhaltende Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Regio-Züge

Bei Bombardier Transportation (Bombardier) haben wir aus einem Rahmenvertrag 295 elektrische Triebzüge (ET) der BR 442 (Talent 2) abgerufen <sup>1</sup>. Um trotz bestehender Fahrzeugmängel die Auslieferung der Fahrzeuge voranzutreiben, haben wir uns mit Bombardier auf ein Vorgehen verständigt, bei dem weitere Abnahmen stattfinden, jedoch Einbehalte von den Kaufpreisen erfolgen. Auf Grundlage dieser Vereinbarung wurden bis zum Ende des Berichtszeitraums 74 Fahrzeuge geliefert und abgenommen. Zum Ende des Berichtszeitraums ist Bombardier noch mit der Lieferung von 119 Fahrzeugen in Verzug.

Wegen des Nichteinsatzes der Fahrzeuge drohen uns aus den Verkehrsverträgen Kürzungen der Bestellerentgelte und Vertragsstrafen. Die bisher entstandenen Schäden belaufen sich auf einen Betrag von rund 60 Mio. €.

#### **GESCHÄFTSFELD DB BAHN FERNVERKEHR**

##### Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Reisende Schiene in Mio.	63,3	60,0	+3,3	+5,5
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	17.721	16.888	+833	+4,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm	72,3	72,1	+0,2	+0,3
Auslastung in %	48,1	45,0	-	-
Gesamtumsatz	1.969	1.825	+144	+7,9
Außenumsatz	1.902	1.760	+142	+8,1
EBITDA bereinigt	351	227	+124	+54,6
EBIT bereinigt	192	46	+146	-
Brutto-Investitionen	57	40	+17	+42,5
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	16.159	16.140	+19	+0,1

Die Leistungsentwicklung im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr war im ersten Halbjahr 2012 sehr erfreulich. Hier haben sich unsere Leistungsverbesserungen und kontinuierlichen Vermarktungsbemühungen, aber auch der Wegfall von Belastungen durch Großbaustellen wie zum Beispiel die Arbeiten am *Ost-West-Korridor* <sup>2</sup> im ersten Halbjahr 2011 bemerkbar gemacht. Insgesamt stiegen die Zahl der Reisenden (+5,5%), die Verkehrsleistung (+4,9%) und die Auslastung (+3,1 Prozentpunkte) im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 deutlich an. Die Betriebsleistung lag dabei auf dem entsprechenden Vorjahresniveau.

Die positive Leistungsentwicklung spiegelt sich, unterstützt von Preismaßnahmen, auch in der Umsatzentwicklung wider. Sowohl der Gesamt- als auch der Außenumsatz legte deutlich um rund 8% zu. Demgegenüber waren die sonstigen betrieblichen Erträge durch den Wegfall von Erträgen aus Versicherungsleistungen aus dem ersten Halbjahr 2011 leicht rückläufig.

<sup>1</sup>... Geschäftsbericht 2011 Seite 114, <sup>2</sup>... Geschäftsbericht 2011 Seite 128



Der Materialaufwand ging infolge geringerer Instandhaltungsaufwendungen leicht zurück. Hier machten sich der milde Winter sowie ein Abklingen der Zusatzbelastungen positiv bemerkbar. Gegenläufig stiegen die Aufwendungen für Infrastrukturnutzung und Energie preisbedingt leicht an. Der Personalaufwand lag infolge der Tarifierhöhungen spürbar oberhalb des Werts im ersten Halbjahr 2011. Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen unter anderem infolge eines erhöhten Aufwands für gemietete Fahrzeuge. Die Abschreibungen gingen insbesondere für Züge der ICE-2-Flotte und Reisezugwagen deutlich zurück.

Im Ergebnis führten die höheren Umsatzerlöse und die nur unterproportional gestiegenen Aufwendungen zu einem Zuwachs im bereinigten EBITDA um 124 Mio. € auf 351 Mio. € und im bereinigten EBIT um 146 Mio. € auf 192 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich oberhalb des Werts des ersten Halbjahres 2011. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel *Investitionen*<sup>1</sup> beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 30. Juni 2011 nahezu unverändert.

## GESCHÄFTSFELD DB BAHN REGIO

### Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Reisende in Mio.	1.300	1.286	+14	+1,1
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	25.587	25.172	+415	+1,6
Gesamtumsatz	4.425	4.365	+60	+1,4
Außenumsatz	4.383	4.323	+60	+1,4
Bestellerentgelte	2.159	2.173	-14	-0,6
EBITDA bereinigt	724	753	-29	-3,9
EBIT bereinigt	447	477	-30	-6,3
Brutto-Investitionen	278	116	+162	+140
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	37.296	37.289	+7	-

Die Leistungsentwicklung (Bus und Schiene) im Geschäftsfeld DB Bahn Regio war im ersten Halbjahr 2012 insgesamt positiv. Zuwächsen im Schienenverkehr standen dabei aber Rückgänge im Busverkehr gegenüber.

Auch die wirtschaftliche Entwicklung des Geschäftsfelds DB Bahn Regio wurde im ersten Halbjahr 2012 durch die Entwicklung der Sparte Schiene geprägt. Die Umsatzzuwächse im Schienenverkehr reichten allerdings nicht aus, um die deutlichen Kostensteigerungen in den Bereichen Infrastrukturnutzung und Personal auszugleichen. Dadurch wurde die positive Ergebnisentwicklung in der Sparte Bus überkompensiert. Im

Busgeschäft wirkten sich die eingeleiteten Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung (unter anderem Portfoliooptimierungen) positiv aus.

Die bereinigte Ergebnisentwicklung des Geschäftsfelds war daher im ersten Halbjahr 2012 insgesamt negativ.

Die Brutto-Investitionen stiegen infolge von höheren Investitionen in der Sparte Schiene. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel *Investitionen*<sup>1</sup> beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter des Geschäftsfelds ist im Vergleich zum 30. Juni 2011 nahezu unverändert. Leichte Zuwächse in der Sparte Schiene wurden dabei durch einen Rückgang in der Sparte Bus ausgeglichen.

### Sparte Schiene

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Reisende in Mio.	946,1	914,6	+31,5	+3,4
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	21.652	20.976	+676	+3,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm	249,0	249,5	-0,5	-0,2
Gesamtumsatz	3.953	3.899	+54	+1,4
Außenumsatz	3.767	3.714	+53	+1,4
Bestellerentgelte	2.159	2.173	-14	-0,6
EBITDA bereinigt	652	687	-35	-5,1
EBIT bereinigt	409	445	-36	-8,1
Brutto-Investitionen	259	98	+161	+164
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	28.983	28.686	+297	+1,0

Die Leistungsentwicklung in der Sparte Schiene war geprägt durch Zuwächse bei der Zahl der Reisenden (+3,4%) und der Verkehrsleistung (+3,2%), getrieben von der Entwicklung in den Regionen Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern sowie bei der S-Bahn Berlin. Die Betriebsleistung ging infolge von im ersten Halbjahr 2012 wirksam gewordenen Ausschreibungsverlusten insgesamt leicht zurück (-0,2%). Gegenläufig wirkte sich die positive Entwicklung bei der S-Bahn Berlin durch weitere Angebotsverbesserungen aus.

Infolge der Leistungszuwächse und von Preismaßnahmen stiegen auch die Umsatzerlöse. Sowohl der Gesamt- als auch der Außenumsatz legte um 1,4% zu. Die Bestellerentgelte gingen dabei leicht zurück (-0,6%). Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2011.

Aufwandsseitig legte der Materialaufwand infolge von preisbedingt gestiegenen Aufwendungen für Infrastrukturnutzung und mengengetriebenen höheren Aufwendungen für Energie (insbesondere Strom) zu. Der Personalaufwand erhöhte sich tarifbedingt und infolge der höheren Mitarbeiterzahl spürbar. Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen nahmen infolge höherer Zuführungen zu den Drohverlustrückstellungen,

<sup>1</sup>... Seite 35f.

höherer Aufwendungen für Operate Lease (insbesondere für Schienenfahrzeuge) sowie höherer IT-Leistungen deutlich zu. Die Abschreibungen lagen in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2011.

Im Ergebnis führte der Umsatzanstieg in Verbindung mit dem überproportional gestiegenen Aufwand zu einem Rückgang des bereinigten EBITDA (um 35 Mio. € auf 652 Mio. €) und des bereinigten EBIT (um 36 Mio. € auf 409 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich über dem Niveau des ersten Halbjahres 2011. Dies resultierte maßgeblich aus dem *Zugang von Zügen der Baureihe ET 442*<sup>1</sup>. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel *Investitionen*<sup>2</sup> beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 30. Juni 2011 leicht angestiegen. Ursächlich hierfür ist unter anderem die Neueinstellung von Triebfahrzeugführern.

#### Sparte Bus

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Reisende in Mio.	354,0	371,2	-17,2	-4,6
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.935	4.197	-262	-6,2
Betriebsleistung in Mio. Buskm	292,6	301,5	-8,9	-3,0
Gesamtumsatz	648	656	-8	-1,2
Außenumsatz	616	609	+7	+1,1
EBITDA bereinigt	73	66	+7	+10,6
EBIT bereinigt	38	32	+6	+18,8
Brutto-Investitionen	19	18	+1	+5,6
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	8.313	8.603	-290	-3,4

Die Leistungsentwicklung im Busverkehr war im ersten Halbjahr 2012 rückläufig. Sowohl die Zahl der Reisenden (-4,6%) und die Verkehrsleistung (-6,2%) als auch die Betriebsleistung (-3,0%) sanken. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen niedrigere Schülerzahlen, eine geringere durchschnittliche Reiseweite und weniger Schienenersatzverkehre.

In der Umsatzentwicklung wirkten sich Preismaßnahmen stützend aus, sodass der Gesamtumsatz nur leicht zurückging (-1,2%) und der Außenumsatz leicht gesteigert werden konnte (+1,1%). Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 nahezu unverändert geblieben.

Aufwandsseitig ging der Materialaufwand unter anderem aufgrund geringerer Aufwendungen für Subunternehmer zurück, während der Personalaufwand, die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und die Abschreibungen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 nahezu unverändert geblieben sind.

Im Ergebnis führte der Aufwandsrückgang zu einem Zuwachs beim bereinigten EBITDA (um 7 Mio. € auf 73 Mio. €) und beim bereinigten EBIT (um 6 Mio. € auf 38 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen waren im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 nahezu unverändert. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel *Investitionen*<sup>2</sup> beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 30. Juni 2011 infolge des Leistungsrückgangs gesunken.

## GESCHÄFTSFELD DB ARRIVA

### Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Reisende in Mio.	710	-	-	-
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	3.707	-	-	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm	56,8	53,4	+3,4	+6,4
Betriebsleistung in Mio. Buskm	411,9	425,9	-14,0	-3,3
Gesamtumsatz	1.772	1.632	+140	+8,6
Außenumsatz	1.769	1.632	+137	+8,4
EBITDA bereinigt	180	151	+29	+19,2
EBIT bereinigt	94	71	+23	+32,4
Brutto-Investitionen	92	72	+20	+27,8
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	37.447	37.922	-475	-1,3

Für das erste Halbjahr 2012 weisen wir neben der Betriebsleistung auch erstmals die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung aus. Für diese Größen liegen allerdings keine Vergleichswerte für das erste Halbjahr 2011 vor.

Insgesamt ist die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Arriva mit deutlichen Anstiegen in Umsatz, bereinigtem EBITDA und EBIT sehr erfreulich.

Auch die Brutto-Investitionen sind im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 durch umfangreiche Busbeschaffungen für Verkehre in London angestiegen. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel *Investitionen*<sup>2</sup> beschrieben.

Die Mitarbeiterzahl war infolge der niedrigeren Betriebsleistung im Busverkehr leicht rückläufig.

#### UK Bus

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Reisende in Mio.	628	-	-	-
Betriebsleistung in Mio. Buskm	207,7	221,0	-13,3	-6,0
Gesamtumsatz	599	561	+38	+6,8
Außenumsatz	589	561	+28	+5,0
EBITDA bereinigt	96	98	-2	-2,0
EBIT bereinigt	61	68	-7	-10,3
Brutto-Investitionen	40	16	+24	+150
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	17.538	18.460	-922	-5,0

<sup>1</sup> Seite 22, <sup>2</sup> Seite 35 f.

Das Umfeld für die Sparte UK Bus ist auch im ersten Halbjahr 2012 herausfordernd geblieben. Leistungskürzungen durch die Besteller und Leistungsverluste im Londoner Markt führten zu einem Rückgang der Betriebsleistung.

In der Umsatzentwicklung wurde dies durch positive Währungskurseffekte überkompensiert, sodass der Gesamtumsatz (+6,8%) und der Außenumsatz (+5,0%) angestiegen sind.

Aufwandsseitig kam es zu Belastungen unter anderem durch gestiegene Treibstoffpreise und gekürzte Kraftstoffzuschüsse. Der Personalaufwand ist trotz der gesunkenen Mitarbeiterzahl infolge von Währungskurseffekten angestiegen. Infolge höherer Investitionen stiegen auch die Abschreibungen an.

Die Ergebnisentwicklung war daher leicht rückläufig. Das bereinigte EBITDA ging um 2 Mio. € auf 96 Mio. € zurück, das bereinigte EBIT um 7 Mio. € auf 61 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen sind im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 durch umfangreiche Busbeschaffungen für Verkehre in London angestiegen.

Infolge der gesunkenen Betriebsleistung und von Effizienzsteigerungsmaßnahmen ging die Zahl der Mitarbeiter per 30. Juni 2012 zurück.

### UK Trains

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Reisende in Mio.	60	-	-	-
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	3.003	-	-	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm	37,7	35,1	+2,6	+7,4
Gesamtumsatz	588	464	+124	+26,7
Außenumsatz	577	464	+113	+24,4
EBITDA bereinigt	30	0	+30	-
EBIT bereinigt	19	-9	+28	-
Brutto-Investitionen	7	19	-12	-63,2
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	5.276	5.208	+68	+1,3

Die Entwicklung der Sparte UK Trains zeigte sich im ersten Halbjahr 2012 insgesamt spürbar verbessert. Die Betriebsleistung stieg im Wesentlichen akquisitionsbedingt durch die Grand Central Railway.

Umsatzseitig resultierten positive Effekte aus Unterstützungsleistungen (revenue support payments) für das Cross-Country-Franchise, gestiegenen Fahrgeldeinnahmen, der Akquisition von Grand Central Railway (+14 Mio. €) und positiven Währungskurseffekten. Der Gesamtumsatz stieg in der Folge um 26,7% und der Außenumsatz um 24,4%.

Aufwandsseitig kam es zu einem deutlichen Anstieg des Materialaufwands im Wesentlichen durch Wechselkurseffekte sowie die Akquisition der Grand Central Railway. Die Abschreibungen blieben auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2011.

Insgesamt zeigten sich die bereinigten Ergebnisgrößen deutlich verbessert. Das bereinigte EBITDA stieg um 30 Mio. € auf 30 Mio. € und das bereinigte EBIT um 28 Mio. € auf 19 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen sind im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 unter anderem durch geringere Investitionen bei Chiltern Railway gesunken.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 30. Juni 2011 durch die Akquisition der Grand Central Railway angestiegen.

### Mainland Europe

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Reisende Schiene in Mio.	22	-	-	-
Reisende Bus in Mio.	247	-	-	-
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	704	-	-	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm	19,1	18,3	+0,8	+4,4
Betriebsleistung in Mio. Buskm	204,2	204,9	-0,7	-0,3
Gesamtumsatz	631	606	+25	+4,1
Außenumsatz	604	606	-2	-0,3
EBITDA bereinigt	64	64	-	-
EBIT bereinigt	22	21	+1	+4,8
Brutto-Investitionen	45	43	+2	+4,7
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	14.460	14.078	+382	+2,7

In der Sparte Mainland Europe zeigte sich länderbezogen ein differenziertes Bild. Infolge von Leistungsverlusten in Dänemark und des Auslaufens von Verträgen in den Niederlanden und Schweden gingen die Betriebsleistung und auch die Umsatzbeiträge in diesen Ländern zurück. Gegenläufig wirkte die Betriebsaufnahme von Busverkehren in Malta im Juli 2011.

Der Materialaufwand nahm deutlich zu, sodass die bereinigten Ergebnisgrößen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2011 blieben (bereinigtes EBITDA unverändert bei 64 Mio. €, bereinigtes EBIT +1 Mio. € auf 22 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen lagen leicht oberhalb des Niveaus im ersten Halbjahr 2011.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 30. Juni 2011 durch die Betriebsaufnahme in Malta angestiegen. Gegenläufig ging die Zahl der Mitarbeiter in Schweden und den Niederlanden zurück.

## Transport und Logistik

### WEITERE INFORMATIONEN

#### Ermittlungen gegen Gesellschaften der Speditionsbranche

Seit Herbst 2007 führen Kartellbehörden weltweit *Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche* <sup>1</sup> durch.

Die EU-Kommission hat am 28. März 2012 Bußgeldbescheide gegen mehrere Speditionsunternehmen erlassen, unter anderem gegen die DB AG, die Schenker AG und BAX Global Inc. Gegen diese Bußgeldbescheide wurde am 12. Juni 2012 Klage beim Gericht der Europäischen Union (EuG) eingereicht.

Verfahren weiterer Kartellbehörden wurden zwischenzeitlich abgeschlossen. Mit einem Abschluss aller kartellbehördlichen Ermittlungen ist nicht vor Ende des Jahres 2013 zu rechnen.

### GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER RAIL

#### Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	202,3	207,8	-5,5	-2,6
Verkehrsleistung in Mio. tkm	54.003	56.784	-2.781	-4,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm	103,4	110,0	-6,6	-6,0
Auslastung in t pro Zug	522,4	516,3	+6,1	+1,2
Gesamtumsatz	2.485	2.481	+4	+0,2
Außenumsatz	2.338	2.343	-5	-0,2
EBITDA bereinigt	177	199	-22	-11,1
EBIT bereinigt	24	58	-34	-58,6
Brutto-Investitionen	119	135	-16	-11,9
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	32.240	32.697	-457	-1,4

Die Entwicklung der Region Central als größte Region innerhalb des Geschäftsfelds DB Schenker Rail war im ersten Halbjahr 2012 maßgeblich für die Entwicklung des gesamten Geschäftsfelds.

Die bereits seit der zweiten Jahreshälfte 2011 zu beobachtende konjunkturelle Abkühlung hat sich im ersten Halbjahr 2012 fortgesetzt und insbesondere in Deutschland, Spanien und Polen die Entwicklung des Geschäftsfelds negativ beeinflusst.

Darüber hinaus haben sich die zunehmenden Herausforderungen auf der Kostenseite bei der DB Schenker Rail Deutschland negativ ausgewirkt. Dies gilt insbesondere für Belastungen aus Preissteigerungen bei Personal, Energie, Infrastrukturnutzung und Instandhaltung. Als Reaktion darauf haben wir das Gegensteuerungsprogramm »Aktionsplan Deutschland« mit

Maßnahmen unter anderem im Portfolio- und Güterwagenmanagement implementiert. Wir erwarten hieraus positive Effekte im weiteren Jahresverlauf.

Vor diesem Hintergrund verzeichnete das Geschäftsfeld DB Schenker Rail einen Rückgang in der Menge der beförderten Güter (-2,6%), der Verkehrsleistung (-4,9%) und der Betriebsleistung (-6,0%). Neben der Entwicklung in Deutschland war dabei auch ein Leistungsrückgang in Polen zu verzeichnen. Die Auslastung der Züge konnte um 1,2% verbessert werden.

Aus der im Folgenden dargestellten Entwicklung der Regionen ergab sich insgesamt für das Geschäftsfeld DB Schenker Rail eine Umsatzentwicklung auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2011. Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen infolge von geringeren Rückstellungsaufösungen spürbar zurück.

Durch die insgesamt gesunkenen Erträge konnten die aufwandsseitigen Belastungen nicht kompensiert werden, sodass vor allem der höhere Personalaufwand in der Region Central auf die Ergebnisentwicklung durchschlug. Die Abschreibungen stiegen unter anderem infolge von umfangreichen Investitionen in der Region West, die im Vorjahr im Wesentlichen abgeschlossen worden sind.

Insgesamt führte diese Entwicklung zu einer Verschlechterung der bereinigten Ergebnisgrößen (EBIT -34 Mio. € auf 24 Mio. €, EBITDA -22 Mio. € auf 177 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen waren im ersten Halbjahr 2012 durch eine geringere Beschaffung von Güterwagen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 rückläufig. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel *Investitionen* <sup>2</sup> beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter war infolge von Rückgängen in den Regionen West und East leicht rückläufig.

#### Region Central (Belgien, Dänemark, Deutschland, Italien, Niederlande, Schweiz)

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	147,9	158,4	-10,5	-6,6
Verkehrsleistung in Mio. tkm	43.655	46.440	-2.785	-6,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	83,2	90,5	-7,3	-8,1
Gesamtumsatz	2.317	2.275	+42	+1,8
Außenumsatz	1.783	1.849	-66	-3,6
EBITDA bereinigt	131	154	-23	-14,9
EBIT bereinigt	18	43	-25	-58,1
Brutto-Investitionen	88	96	-8	-8,3
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	22.143	21.809	+334	+1,5

<sup>1</sup>... Geschäftsbericht 2011 Seite 120, <sup>2</sup>... Seite 35f.

Unter anderem als Folge des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds waren in der Region Central deutliche Leistungsrückgänge zu verzeichnen (beförderte Güter -6,6%, Verkehrsleistung -6,0%). Die Betriebsleistung ging infolge des Volumentrückgangs um 8,1% zurück.

Während der Gesamtumsatz insbesondere infolge von zusätzlichen internationalen Automobiltransporten leicht angestiegen ist (+1,8%), war der Außenumsatz trotz der positiven Effekte aus der erstmaligen Einbeziehung von COBRA (+11 Mio. €) rückläufig (-3,6%).

Aufwandsseitig kam es zu deutlichen Belastungen. Der Materialaufwand stieg infolge von höheren eingekauften Transportleistungen deutlich an. Zudem wurde der leistungsbedingte Rückgang der Infrastruktur- und Energiekosten durch Preiserhöhungen abgeschwächt. Der Personalaufwand legte tarifbedingt spürbar zu. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich leicht infolge von höheren bezogenen IT-Leistungen. Die Abschreibungen lagen in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2011.

Insgesamt gingen infolge des überproportional gestiegenen Aufwands die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBITDA und bereinigtes EBIT deutlich zurück (-23 Mio. € auf 131 Mio. € beziehungsweise -25 Mio. € auf 18 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen sanken infolge der geringeren Beschaffung von Güterwagen.

Die Mitarbeiterzahl lag leicht oberhalb des Niveaus des ersten Halbjahres 2011. Dies resultierte aus geschäftsfeld-internen Mitarbeiterwechseln.

#### Region West (Frankreich, Großbritannien, Spanien)

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	42,5	34,1	+8,4	+24,6
Verkehrsleistung in Mio. tkm	8.431	8.183	+248	+3,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	17,5	16,7	+0,8	+4,8
Gesamtumsatz	435	430	+5	+1,2
Außenumsatz	385	379	+6	+1,6
EBITDA bereinigt	50	44	+6	+13,6
EBIT bereinigt	20	24	-4	-16,7
Brutto-Investitionen	25	35	-10	-28,6
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	4.958	5.160	-202	-3,9

Die Region West konnte von einer signifikanten Verbesserung in der Leistungsentwicklung profitieren. Diese resultierte aus der Übernahme von Traktionsleistungen in Spanien und der positiven Entwicklung in Frankreich. Die Verkehrsleistung (+3,0%), der Gesamtumsatz (+1,2%) und der Außenumsatz (+1,6%) stiegen daher an. Dämpfend wirkte die Umsatzent-

wicklung bei der Transfesa in Spanien durch Rückgänge bei Automobiltransporten in einem negativen wirtschaftlichen Kontext. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2011.

Der Materialaufwand ging unter anderem durch niedrigere Instandhaltungsaufwendungen leicht zurück. Der Personalaufwand lag leicht oberhalb des Niveaus des ersten Halbjahres 2011. Die Abschreibungen erhöhten sich infolge der umfangreichen Lokomotivbeschaffungen in Frankreich.

Insgesamt verbesserte sich daher das bereinigte EBITDA um 6 Mio. € auf 50 Mio. €. Das bereinigte EBIT lag mit 20 Mio. € um 4 Mio. € unterhalb des Werts aus dem ersten Halbjahr 2011.

Die Brutto-Investitionen lagen infolge geringerer Lokomotivbeschaffungen in Frankreich im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 auf einem niedrigeren Niveau.

Die Mitarbeiterzahl ging per 30. Juni 2012 durch Restrukturierungsmaßnahmen in Großbritannien und Spanien leicht zurück.

#### Region East (Bulgarien, Polen, Rumänien, Russland, Ungarn)

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	31,8	38,3	-6,5	-17,0
Verkehrsleistung in Mio. tkm	1.917	2.161	-244	-11,3
Betriebsleistung in Mio. Trkm	2,6	2,9	-0,3	-10,3
Gesamtumsatz	137	150	-13	-8,7
Außenumsatz	95	115	-20	-17,4
EBITDA bereinigt	14	10	+4	+40,0
EBIT bereinigt	5	1	+4	-
Brutto-Investitionen	6	4	+2	+50,0
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	5.138	5.416	-278	-5,1

In der Region East war die Leistungsentwicklung durch das sehr wettbewerbsintensive Umfeld im polnischen Markt geprägt. Die Menge der beförderten Güter (-17,0%), die Verkehrsleistung (-11,3%) und die Betriebsleistung (-10,3%) gingen in der Folge zurück.

Umsatzseitig spiegelte sich der Rückgang in der Verkehrsleistung wider. Sowohl der Gesamt- (um 8,7%) als auch der Außenumsatz (um 17,4%) sank spürbar. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2011.

Aufwandsseitig ging der Materialaufwand durch die geringere Leistung zurück. Der Personalaufwand blieb gegenüber dem ersten Halbjahr 2011 nahezu unverändert. Das gilt auch für die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und die Abschreibungen.

Durch Effizienzsteigerungen stiegen die bereinigten Ergebnisgrößen insgesamt an, blieben aber auf einem niedrigen Niveau. Das bereinigte EBITDA verbesserte sich um 4 Mio. € auf 14 Mio. €, das bereinigte EBIT um 4 Mio. € auf 5 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen sind durch höhere Investitionen in den Hafen Stettin angestiegen.

Infolge von Personalanpassungen ging die Mitarbeiterzahl deutlich zurück.

## GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER LOGISTICS

### Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	47.759	47.515	+244	+0,5
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	537,1	583,2	-46,1	-7,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	926,1	837,3	+88,8	+10,6
Gesamtumsatz	7.715	7.466	+249	+3,3
Außenumsatz	7.688	7.437	+251	+3,4
Rohertragsmarge in %	31,5	29,6	-	-
EBITDA bereinigt	295	255	+40	+15,7
EBIT bereinigt	201	170	+31	+18,2
EBIT-Marge (bereinigt) in %	2,6	2,3	-	-
Brutto-Investitionen	98	89	+9	+10,1
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	63.790	60.691	+3.099	+5,1

Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics war im ersten Halbjahr 2012 trotz der schwierigen Umfeldbedingungen insgesamt positiv. Die einzelnen Sparten entwickelten sich dabei unterschiedlich.

Das Sendungsvolumen im europäischen Landverkehr stieg um 0,5% und lag damit leicht oberhalb des Werts im ersten Halbjahr 2011. Zuwächse im Paketgeschäft und im nationalen Landverkehr wurden dabei durch einen Rückgang der Sendungen im internationalen Landverkehr abgeschwächt.

Das Seefrachtvolumen stieg mit 10,6% spürbar an. Eine positive Entwicklung zeigten dabei insbesondere die Relationen von Europa nach Asien und die innerasiatischen Verkehre.

In der Luftfracht hingegen gingen die Volumina um 7,9% zurück. Treiber hierfür war vor allem die Entwicklung auf den transatlantischen und transpazifischen Routen von und nach Nordamerika, während die Verkehre von Asien nach Europa leicht zulegen konnten.

Mit Ausnahme der Regionen Americas und Central waren in allen Regionen Umsatzzuwächse zu verzeichnen. In der Region Americas resultierte der Rückgang aus der *Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts*<sup>1</sup> mit einem Effekt in Höhe von rund 200 Mio. €. In der Region Central lagen die Umsätze infolge der schwachen konjunkturellen Entwicklung auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2011.

Aus Währungskurseffekten ergaben sich im ersten Halbjahr 2012 positive Umsatzeffekte in Höhe von 151 Mio. €, während die Aufwandsposten durch Währungskurseffekte belastet wurden.

Der Materialaufwand ist im Berichtszeitraum leicht gestiegen. Der Anstieg der eingekauften Transportleistungen wurde dabei durch geringere Energieaufwendungen infolge der *Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts*<sup>1</sup> gemildert. Der Personalaufwand erhöhte sich spürbar, getrieben durch die höhere Mitarbeiterzahl.

Durch die unterproportional zum Umsatz gestiegenen Aufwendungen für bezogene Leistungen stieg im ersten Halbjahr 2012 die Rohertragsmarge von 29,6% im ersten Halbjahr 2011 auf 31,5% an.

Getrieben von dem Umsatzzuwachs verbesserten sich das bereinigte EBITDA um 40 Mio. € auf 295 Mio. € und das bereinigte EBIT um 31 Mio. € auf 201 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen lagen oberhalb des Werts des ersten Halbjahres 2011. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel *Investitionen*<sup>2</sup> beschrieben.

Die positive Geschäftsentwicklung spiegelt sich per 30. Juni 2012 auch in einem Anstieg der Mitarbeiterzahl wider.

### Europäischer Landverkehr

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	47.759	47.515	+244	+0,5
Gesamtumsatz	3.248	3.191	+57	+1,8
Außenumsatz	3.223	3.164	+59	+1,9
EBITDA bereinigt	125	110	+15	+13,6
EBIT bereinigt	76	63	+13	+20,6
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	24.986	24.123	+863	+3,6

Die gesunkene Wachstumsdynamik im europäischen Landverkehrsmarkt im ersten Halbjahr 2012 führte zu einer Entspannung der Laderaumverfügbarkeit und damit auch der Frachtraten. In einem allerdings anhaltend sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld konnten Preismaßnahmen bei den Kunden nur begrenzt durchgesetzt werden. Verbunden mit dem schwachen Volumenzuwachstum (+0,5%) stiegen der Gesamtumsatz (+1,8%) und der Außenumsatz (+1,9%) nur moderat an.

<sup>1</sup>... Seite 7f., <sup>2</sup>... Seite 35f.

Die positive Umsatzentwicklung wurde – trotz gestiegener Aufwendungen für Treibstoff und Personal – von geringfügig unterproportional gestiegenen Aufwendungen begleitet. Die operative Ergebnisentwicklung war daher positiv. Insgesamt stiegen das bereinigte EBITDA um 15 Mio. € auf 125 Mio. € und das bereinigte EBIT um 13 Mio. € auf 76 Mio. € an.

Die positive Geschäftsentwicklung spiegelt sich per 30. Juni 2012 auch in einem Anstieg der Mitarbeiterzahl wider.

### Luft- und Seefracht

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	537,1	583,2	- 46,1	-7,9
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	926,1	837,3	+ 88,8	+10,6
Gesamtumsatz	3.622	3.574	+48	+1,3
Außenumsatz	3.621	3.572	+49	+1,4
EBITDA bereinigt	150	107	+43	+40,2
EBIT bereinigt	129	88	+41	+46,6
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	20.862	21.941	-1.079	-4,9

Die einzelnen Produkte der Sparte Luft- und Seefracht verzeichneten im ersten Halbjahr 2012 eine unterschiedliche Entwicklung. Während die Volumina in der Seefracht im Vergleich zum ersten Halbjahr 2011 angestiegen sind, war die Volumenentwicklung in der Luftfracht rückläufig. Dementsprechend entwickelten sich auch die Umsatzbeiträge. Ein wesentlicher negativer Effekt auf die Umsatzentwicklung resultierte aus der *Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts*<sup>1</sup>. Bereinigt um diesen Effekt stieg der Umsatz um rund 8%. Insgesamt stiegen der Gesamtumsatz (+1,3%) und der Außenumsatz (+1,4%) nur moderat an.

Auf der Aufwandsseite machten sich die positiven Effekte aus der *Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts*<sup>1</sup> mit Rückgängen in den Treibstoffkosten und den eingekauften Transportleistungen bemerkbar. Gegenläufig wirkten sich auf die Aufwandspositionen Währungskurseffekte aus, sodass der Personalaufwand in der Sparte leicht anstieg.

Das bereinigte EBITDA verbesserte sich insgesamt um 43 Mio. € auf 150 Mio. € und das bereinigte EBIT um 41 Mio. € auf 129 Mio. €.

Die Mitarbeiterzahl war per 30. Juni 2012 deutlich rückläufig gegenüber dem Mitarbeiterbestand per 30. Juni 2011. Ursache war im Wesentlichen die *Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts*<sup>1</sup>.

### Kontraktlogistik/SCM

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Gesamtumsatz	830	695	+135	+19,4
Außenumsatz	830	695	+135	+19,4
EBITDA bereinigt	36	44	- 8	-18,2
EBIT bereinigt	15	26	-11	-42,3
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	17.503	14.285	+3.218	+22,5

Im Bereich Kontraktlogistik/Supply Chain Management (SCM) war die Entwicklung im ersten Halbjahr 2012 anhaltend positiv. Hier machte sich unter anderem die gute Geschäftsentwicklung im Bereich Electronics bemerkbar. Gesamtumsatz (+19,4%) und Außenumsatz (+19,4%) entwickelten sich dadurch sehr positiv.

Gegenläufig kam es allerdings aufwandsseitig zu erhöhten Belastungen in den Regionen Central und West.

Das bereinigte EBITDA (-8 Mio. € auf 36 Mio. €) und das bereinigte EBIT (-11 Mio. € auf 15 Mio. €) gingen daher zurück.

Die dynamische Geschäftsentwicklung spiegelte sich auch in einem deutlichen Anstieg der Zahl der Mitarbeiter per 30. Juni 2012 wider.

### Dienstleistungen

#### GESCHÄFTSFELD DB DIENSTLEISTUNGEN

##### Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Segmenterlöse	1.641	1.581	+60	+3,8
Gesamtumsatz	687	648	+39	+6,0
Außenumsatz	61	68	-7	-10,3
Sonstige betriebliche Erträge	954	933	+21	+2,3
EBITDA bereinigt	134	155	-21	-13,5
EBIT bereinigt	48	80	-32	-40,0
Brutto-Investitionen	125	97	+28	+28,9
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	26.596	26.030	+566	+2,2

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen ist im Wesentlichen von dessen Unterstützungscharakter für konzerninterne Kunden geprägt. Den größten Teil der Segmenterlöse (Gesamtumsatz zuzüglich sonstiger betrieblicher Erträge) in Höhe von 1.641 Mio. € stellen daher unverändert die internen Segmenterlöse in Höhe von 1.452 Mio. € dar. Diese sind im Berichtszeitraum um 4,7% angestiegen. Zu diesem Anstieg hat insbesondere das IT-Geschäft (DB System) beigetragen.

<sup>1</sup>... Seite 7f.

Aufwandsseitig stiegen sowohl der Material- als auch der Personalaufwand deutlich an. Im Materialaufwand wirkte sich unter anderem ein verstärkter externer Leistungsbezug im IT-Geschäft aus. Der Personalaufwand stieg infolge der erhöhten Mitarbeiterzahl sowie tarifbedingt an. Im sonstigen Aufwand wirkten sich insbesondere höhere Mietbelastungen aus. Die Abschreibungen lagen infolge höherer Fahrzeug- und IT-Hardwarebeschaffungen über dem Niveau des ersten Halbjahres 2011.

Insgesamt konnten die Erlössteigerungen die Aufwandsmehrerungen nicht vollständig kompensieren. Das bereinigte EBITDA ging daher um 21 Mio. € auf 134 Mio. € und das bereinigte EBIT um 32 Mio. € auf 48 Mio. € zurück.

Die Brutto-Investitionen stiegen infolge erhöhter Fahrzeugbeschaffungen bei DB Fuhrpark. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel *Investitionen*<sup>1</sup> beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2012 im Vergleich zum 30. Juni 2011 infolge eines leistungsbedingten Mitarbeiteraufbaus bei der DB Fahrzeuginstandhaltung und der DB Systel deutlich angestiegen.

## Infrastruktur

### WEITERE INFORMATIONEN

#### Umfangreiche Baumaßnahmen im Netz

Im Jahr 2012 fließen wieder erhebliche Investitionsmittel zur Erhaltung und Erneuerung in die Infrastruktur. So werden in diesem Jahr auf bundesweit über 3.000 Gleisbaustellen rund 3.300 km Gleise und 1.870 Weichen erneuert. Dabei werden rund 2,3 Millionen Schwellen neu verlegt sowie rund 3,5 Mio. t Schotter verarbeitet.

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

#### Rangierbahnhof Mannheim modernisiert

Anfang 2012 wurden die umfangreichen Modernisierungsarbeiten im Rangierbahnhof Mannheim abgeschlossen. Über 100 Mio. € wurden in neue Infrastruktur und innovative Technik investiert und so die Kapazität der Zugbildungsanlage um bis zu 20 % gesteigert.

Der Rangierbahnhof umfasst eine Länge von 5.600 m, eine Breite von 360 m, 170 km Gleise und 550 Weichen. Die Anlage besteht jeweils aus einem Zugbildungssystem in Richtung West-Ost und Ost-West. Die modernisierte Zugbildungsanlage ermöglicht die Neusortierung von 5.600 Wagen pro Tag.

#### Verbesserungen der Verbindung nach Polen

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

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

#### Fortschritte bei der ABS Hanau – Nantenbach

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

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

#### Realisierung des Mega-Hub Lehrte

Mit dem Bau eines innovativen Schiene-Schiene-Umschlagterminals in Lehrte werden zusätzliche Kapazitäten für die erwarteten Zuwächse der Güterverkehrsströme aus den Häfen geschaffen.

Im Juni 2012 haben das BMVBS und die DB Netz AG die Finanzierungsvereinbarung für den Mega-Hub Lehrte unterzeichnet. Rund 100 Mio. € werden in den nächsten Jahren in die Erweiterung der Gleisanlagen, drei neue Umschlagkräne sowie moderne Technik investiert. Darüber hinaus entsteht eine innovative Sortieranlage. Ende 2015 soll der Probetrieb aufgenommen werden. Der Mega-Hub Lehrte wird in unmittelbarer Nachbarschaft zum bereits bestehenden Güterverkehrszentrum Lehrte errichtet.

<sup>1</sup>... Seite 35f.



**GESCHÄFTSFELD DB NETZE FAHRWEG****Wirtschaftliche Entwicklung**

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	517,8	520,7	-2,9	-0,6
davon konzernexterne Bahnen	112,6	108,2	+4,4	+4,1
Anteil konzernexterner Bahnen in %	21,7	20,8	-	-
Gesamtumsatz	2.328	2.269	+59	+2,6
Außenumsatz	472	446	+26	+5,8
Anteil am Gesamtumsatz in %	20,3	19,7	-	-
EBITDA bereinigt	862	732	+130	+17,8
EBIT bereinigt	398	262	+136	+51,9
Operatives Ergebnis nach Zinsen	178	91	+87	+95,6
ROCE in %	4,5	3,0	-	-
Capital Employed	17.830	17.603	+227	+1,3
Netto-Finanzschulden per 30.06.2012/31.12.2011	9.924	10.186	-262	-2,6
Tilgungsdeckung	12,9	11,4	-	-
Brutto-Investitionen	2.001	1.872	+129	+6,9
Netto-Investitionen	509	386	+123	+31,9
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	41.662	41.149	+513	+1,2

In der Struktur der Trassennachfrage dominieren mit 78 % (im ersten Halbjahr 2011: 79 %) unverändert die konzerninternen Kunden. Im ersten Halbjahr 2012 ist die Trassennachfrage infolge von Rückgängen im Schienengüterverkehr leicht um 0,6% gesunken.

Die Umsatzerlöse stiegen im ersten Halbjahr 2012 im Wesentlichen preisbedingt an. In der Außenumsatzentwicklung spiegeln sich die Nachfragesteigerungen durch konzernexterne Bahnen infolge von Verkehrsvertragsgewinnen im Regionalverkehr wider. Auch die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen spürbar an. Hier macht sich der Verkauf eines Grundstücks bemerkbar.

Der Aufwand stieg im Vergleich zu den Erträgen nur unterproportional. Der höhere Personalaufwand infolge der Tarifsteigerungen und der höheren Mitarbeiterzahl wurde durch einen Rückgang des Materialaufwands unter anderem infolge des milden Winters abgeschwächt. Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist im Wesentlichen auf höhere höhere Mietkosten und bezogene IT-Leistungen zurückzuführen. Die Abschreibungen waren leicht rückläufig.

Im Ergebnis verbesserte sich daher das bereinigte EBITDA um 130 Mio. € auf 862 Mio. € und das bereinigte EBIT um 136 Mio. € auf 398 Mio. €.

Infolge eines Anstiegs des operativen Zinssaldos durch geringere Effekte im Zusammenhang mit der Aufzinsung von zinslosen Darlehen fiel der absolute Anstieg des operativen Ergebnisses nach Zinsen etwas schwächer aus (+87 Mio. € auf 178 Mio. €).

Trotz des investiv bedingten Anstiegs des Capital Employed verbesserte sich der ROCE durch den stärkeren Anstieg des bereinigten EBIT.

Die Netto-Finanzschulden sind auf Basis der positiven Geschäftsentwicklung per 30. Juni 2012 im Vergleich zum Jahresende 2011 leicht gesunken.

Die Brutto-Investitionen lagen infolge des milden Winters auf einem höheren Niveau als im ersten Halbjahr 2011. Der Anstieg resultierte fast vollständig aus der Entwicklung der Netto-Investitionen. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel *Investitionen* <sup>1</sup> beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2012 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitpunkt insbesondere durch die Neueinstellung von Mitarbeitern bei der DB Netz AG leicht angestiegen.

**GESCHÄFTSFELD DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE****Wirtschaftliche Entwicklung**

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Stationshalte in Mio.	71,5	70,2	+1,3	+1,9
davon konzernexterne Bahnen	13,0	12,0	+1,0	+8,3
Gesamtumsatz	559	537	+22	+4,1
davon Stationserlöse	367	350	+17	+4,9
Außenumsatz	218	207	+11	+5,3
EBITDA bereinigt	203	186	+17	+9,1
EBIT bereinigt	140	124	+16	+12,9
ROCE in %	9,7	8,9	-	-
Capital Employed	2.875	2.803	+72	+2,6
Netto-Finanzschulden per 30.06.2012/31.12.2011	1.236	1.320	-84	-6,4
Tilgungsdeckung	26,2	25,1	-	-
Brutto-Investitionen	189	190	-1	-0,5
Netto-Investitionen	71	65	+6	+9,2
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	4.857	4.825	+32	+0,7

Die Zahl der Stationshalte ist im ersten Halbjahr 2012 um 1,9% gestiegen. Hierbei wirkte sich die Entwicklung bei konzernexternen Bahnen sowie bei der S-Bahn Berlin positiv aus.

Der Anstieg im Gesamtumsatz ist auf preis- und mengenbedingt höhere Stationserlöse sowie gestiegene Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung zurückzuführen. Bei den Vermietungsumsätzen wirkte sich die positive Einzelhandels-

<sup>1</sup> Seite 35f.

entwicklung aus. In der Außenumsatzsteigerung spiegelt sich die gestiegene Zahl von Stationshalten konzernexterner Bahnen wider.

Aufwandsseitig stieg der Personalaufwand infolge des höheren Mitarbeiterbestands sowie tarifbedingt an. Gegenläufig ging der Materialaufwand unter anderem durch das Auslaufen der Konjunkturpakete zurück. Die Abschreibungen lagen leicht über dem Niveau des ersten Halbjahres 2011.

Im Ergebnis führte die verbesserte Umsatzentwicklung in Verbindung mit der leicht unterproportionalen Aufwandssteigerung zu einem Anstieg des bereinigten EBITDA um 17 Mio. € auf 203 Mio. € und des bereinigten EBIT um 16 Mio. € auf 140 Mio. €.

Der etwas stärkere Anstieg des EBIT im Vergleich zum Capital Employed führte dazu, dass auch der ROCE sich leicht verbesserte.

Die Netto-Finanzschulden sind infolge der positiven Geschäftsentwicklung per 30. Juni 2012 im Vergleich zum Jahresende 2011 leicht gesunken.

Die Brutto-Investitionen lagen im ersten Halbjahr 2012 auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Die Netto-Investitionen sind leicht angestiegen. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel *Investitionen*<sup>1</sup> beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 30. Juni 2012 über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitpunkts.

## GESCHÄFTSFELD DB NETZE ENERGIE

### Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	5.230	5.258	-28	-0,5
Stationäre Energie (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	849,8	859,4	-9,6	-1,1
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	235,4	237,2	-1,8	-0,8
Gesamtumsatz	1.440	1.448	-8	-0,6
Außenumsatz	549	560	-11	-2,0
EBITDA bereinigt	97	65	+32	+49,2
EBIT bereinigt	55	24	+31	+129
ROCE in %	12,1	5,8	-	-
Capital Employed	909	815	+94	+11,5
Netto-Finanzschulden per 30.06.2012/31.12.2011	198	218	-20	-9,2
Tilgungsdeckung	43,4	26,0	-	-
Brutto-Investitionen	60	39	+21	+53,8
Netto-Investitionen	42	16	+26	+163
Mitarbeiter in VZP per 30.06.	1.630	1.602	+28	+1,7

Die Nachfrage war im ersten Halbjahr 2012 bei allen Produkten leicht rückläufig: Traktionsstrom um 0,5%, stationäre Energie um 1,1% und Dieselmotorkraftstoffe um 0,8%.

Dementsprechend waren auch die Umsatzerlöse im ersten Halbjahr 2012 leicht rückläufig (Gesamtumsatz -0,6%, Außenumsatz -2,0%). Positive Preiseffekte wurden dabei durch einen Nachfragerückgang im Bereich der stationären Energie überkompensiert.

Die rückläufige Mengenentwicklung verbunden mit dem Wegfall eines negativen Einmaleffekts in Verbindung mit dem Gemeinschaftskernkraftwerk Neckarwestheim I (GKN I) im ersten Halbjahr 2011 führte zu einem Rückgang im Materialaufwand. Dadurch wurde der Anstieg des Personalaufwands infolge der gestiegenen Mitarbeiterzahl und von Tarifeffekten überkompensiert. Die Abschreibungen lagen leicht über dem Niveau des ersten Halbjahres 2011.

Der überproportionale Rückgang des Aufwands im Vergleich zum Umsatz führte dazu, dass sich die bereinigten Ergebnisgrößen verbesserten: Das bereinigte EBITDA stieg um 32 Mio. € auf 97 Mio. € und das bereinigte EBIT um 31 Mio. € auf 55 Mio. €.

Der Anstieg des bereinigten EBIT führte trotz des deutlich gestiegenen Capital Employed auch zu einer spürbaren Verbesserung des ROCE.

Die Netto-Finanzschulden sind infolge der positiven Geschäftsentwicklung per 30. Juni 2012 im Vergleich zum Jahresende 2011 gesunken.

Sowohl die Brutto- als auch die Netto-Investitionen lagen deutlich oberhalb des ersten Halbjahres 2011. Ursächlich hierfür waren Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stilllegung von GKN I. Die Investitionsschwerpunkte sind im Kapitel *Investitionen*<sup>1</sup> beschrieben.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 30. Juni 2012 leicht über dem Stand per 30. Juni 2011. Der Personalaufbau stand in Zusammenhang mit der Umsetzung der neuen Anforderungen aus dem Energiewirtschaftsrecht.

<sup>1</sup>... Seite 35f.

## FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- ::: ALLE RATING-EINSTUFUNGEN BESTÄTIGT
- ::: NETTO-FINANZSCHULDEN ANGESTIEGEN
- ::: INVESTITIONEN DEUTLICH HÖHER

### Finanzmanagement

Im *Finanzmanagement des DB-Konzerns*<sup>1</sup> hat es im ersten Halbjahr 2012 keine Änderungen gegeben.

Das für die langfristige Finanzierung ausgelegte *Debt-Issuance-Programm*<sup>2</sup> über 15 Mrd. € wurde im Juni 2012 aufdatiert und auf 20 Mrd. € erhöht. Per 30. Juni 2012 war das Programm in Höhe von 13,8 Mrd. € in Anspruch genommen und verfügte damit noch über einen Emissionsspielraum in Höhe von 6,2 Mrd. € (per 31. Dezember 2011: 2,6 Mrd. €).

Der DB-Konzern emittierte im ersten Halbjahr 2012 über seine Finanzierungstochter Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, insgesamt fünf Anleihen und erhöhte eine bestehende Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 1,4 Mrd. €. Die Laufzeiten reichen von vier Jahren und sieben Monaten bis zu 14 Jahren, die Währungen sind EUR, NOK und CHF sowie zum ersten Mal GBP. Die Platzierungsschwerpunkte der Transaktionen lagen in Großbritannien, Deutschland und der Schweiz. Im Berichtszeitraum wurde zudem eine Privatplatzierung über 20 Mio. USD zurückgezahlt.

Für die kurzfristige Finanzierung stand per 30. Juni 2012 unverändert ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses Programm wurde per 30. Juni 2012 mit 312 Mio. € in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2011: 202 Mio. €).

Zudem verfügte der DB-Konzern per 30. Juni 2012 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 2,6 Mrd. € (per 31. Dezember 2011: 2,5 Mrd. €). Davon bestanden 2,0 Mrd. € aus zweijährigen Kreditlinien mit einer Restlaufzeit am 30. Juni 2012 von jeweils knapp unter zwei Jahren.

Darüber hinaus konnten wir per 30. Juni 2012 auf Kreditfazilitäten in Höhe von 1,4 Mrd. € (per 31. Dezember 2011: 1,4 Mrd. €) zurückgreifen. Diese Fazilitäten, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Im Berichtszeitraum wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen.

### RATING-EINSTUFUNGEN BESTÄTIGT

Ratings DB AG	Ersterteilung	Letzte Bestätigung	AKTUELLE EINSTUFUNGEN		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
Moody's	16.05.2000	12.03.2012	P-1	Aa1	stabil
Standard & Poor's	16.05.2000	18.06.2012	A-1+	AA	stabil
Fitch	17.02.2009	04.07.2012	F1+	AA	stabil

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P), Moody's und Fitch laufend überprüft. Im ersten Halbjahr 2012 haben alle drei Rating-Agenturen ihre jährlichen Rating-Reviews durchgeführt und die guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG bestätigt. Unsere Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 (Moody's und S&P) beziehungsweise 2009 (Fitch) unverändert.

S&P hat am 17. Januar 2012 die Anfang Dezember 2011 begonnene Überprüfung des Langfristratings abgeschlossen, den währenddessen bestehenden CreditWatch wieder aufgelöst und die Rating-Einstufungen der DB AG sowie den stabilen Ausblick bestätigt.

Weitere Informationen zum Thema *Rating*<sup>3</sup> und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG sind auf unserer IR-Internetseite verfügbar.

<sup>1</sup>... Geschäftsbericht 2011 Seite 132, <sup>2</sup>... www.db.de/mtn, <sup>3</sup>... www.db.de/rating

## Kapitalflussrechnung

Kurzfassung — in Mio. €	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.540	1.075	+ 465	+ 43,3
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1.271	- 819	- 452	+ 55,2
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	655	- 114	+ 769	-
Veränderung des Finanzmittelbestands	936	137	+ 799	-
Flüssige Mittel per 30.06.	2.639	1.612	+ 1.027	+ 63,7

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit betrug 1.540 Mio. € und lag damit im ersten Halbjahr 2012 deutlich über dem Niveau des ersten Halbjahres 2011. Dies resultierte zum einen aus dem Anstieg des Ergebnisses vor Ertragsteuern um 188 Mio. € und zum anderen aus der Entwicklung des Working Capital.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im ersten Halbjahr 2012 um 452 Mio. €. Hierbei wirkten sich vor allem um 313 Mio. € höhere Investitionen in Sachanlagen bei gleichzeitig leicht rückläufigen Einzahlungen aus Investitionszuschüssen (-10 Mio. €) aus.

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit erhöhte sich um 769 Mio. € auf 655 Mio. €. Im ersten Halbjahr 2011 kam es zu einem Mittelabfluss in Höhe von 114 Mio. € infolge von deutlich höheren Anleiheitilgungen, der vorzeitigen Tilgung von Zinslosen Darlehen des Bundes und der erstmaligen Dividendenzahlung. Im ersten Halbjahr 2012 stand der Einzahlung aus Anleihebegehungen (1.389 Mio. €) im Wesentlichen nur die Dividendenzahlung in Höhe von 525 Mio. € als Abfluss gegenüber.

Per 30. Juni 2012 verfügte der DB-Konzern mit 2.639 Mio. € über einen um 1.027 Mio. € höheren Bestand an liquiden Mitteln (per 30. Juni 2011: 1.612 Mio. €).

## Netto-Finanzschulden

— in Mio. €	30.06.	31.12.	VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
Darlehen des Bundes	1.964	2.092	- 128	- 6,1
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	1.217	1.270	- 53	- 4,2
Sonstige Finanzschulden <sup>1)</sup>	16.458	14.989	+ 1.469	+ 9,8
<b>Finanzschulden</b>	<b>19.639</b>	<b>18.351</b>	<b>+ 1.288</b>	<b>+ 7,0</b>
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	2.685	1.759	+ 926	+ 52,6
<b>Netto-Finanzschulden</b>	<b>16.954</b>	<b>16.592</b>	<b>+ 362</b>	<b>+ 2,2</b>

<sup>1)</sup> Im Wesentlichen Anleihen, Bankschulden, EUROFIMA-Darlehen und Commercial Paper.

Innerhalb der Finanzschulden gingen per 30. Juni 2012 die Darlehen des Bundes um 128 Mio. € auf 1.964 Mio. € zurück (per 31. Dezember 2011: 2.092 Mio. €). Anfang Januar 2012 wurde die letzte Rate des einzigen zinspflichtigen Darlehens des Bundes zurückgezahlt, sodass die Darlehen des Bundes per 30. Juni 2012 wieder vollständig aus Zinslosen Darlehen bestanden.

Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing waren per 30. Juni 2012 durch das kontinuierliche Leisten von Tilgungsraten rückläufig.

Im Rahmen der Kapitalmarktaktivitäten wurden im ersten Halbjahr 2012 mit einem Gesamtvolumen von 1,4 Mrd. € fünf Anleihen begeben und eine bestehende Anleihe erhöht. Des Weiteren wurde eine Anleihe mit einem Gegenwert von 20 Mio. USD (21 Mio. €) getilgt. Der Bestand an ausstehenden Anleihen erhöhte sich dadurch per 30. Juni 2012 um 1.406 Mio. € auf 14.040 Mio. €.

Die Finanzschulden sind daher per 30. Juni 2012 um 1.288 Mio. € auf 19.639 Mio. € angestiegen.

Die vorgehaltene Liquidität ist per 30. Juni 2012 um 936 Mio. € auf 2.639 Mio. € gestiegen. Gegenläufig gingen die Finanzforderungen per 30. Juni 2012 leicht um 10 Mio. € zurück. Dementsprechend sind die Netto-Finanzschulden per 30. Juni 2012 um 362 Mio. € auf 16.954 Mio. € angestiegen. Der Anstieg resultierte aus der Dividendenzahlung in Höhe von 525 Mio. € im April.

Die Fälligkeitsstruktur der Finanzschulden ist per 30. Juni 2012 nahezu unverändert. Es kam zu einer leichten Verschiebung hin zu den kurzfristigen Finanzschulden, deren Anteil an den Finanzschulden von 11 auf 13% gestiegen ist.

Die Zusammensetzung der Finanzschulden ist per 30. Juni 2012 nahezu unverändert und bestand mit rund 71% im Wesentlichen aus Anleihen (per 31. Dezember 2011: 69%) und mit rund 10% aus Darlehen des Bundes (per 31. Dezember 2011: 11%).

## Investitionen

Investitionen — in Mio. €	BRUTTO-INVESTITIONEN				NETTO-INVESTITIONEN			
	1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG		1. HALBJAHR		VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%	2012	2011	absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	57	40	+17	+42,5	57	40	+17	+42,5
DB Bahn Regio	278	116	+162	+140	276	113	+163	+144
DB Arriva	92	72	+20	+27,8	92	70	+22	+31,4
DB Schenker Rail	119	135	-16	-11,9	119	135	-16	-11,9
DB Schenker Logistics	98	89	+9	+10,1	98	89	+9	+10,1
DB Dienstleistungen	125	97	+28	+28,9	125	97	+28	+28,9
DB Netze Fahrweg	2.001	1.872	+129	+6,9	509	386	+123	+31,9
DB Netze Personenbahnhöfe	189	190	-1	-0,5	71	65	+6	+9,2
DB Netze Energie	60	39	+21	+53,8	42	16	+26	+163
Sonstige/Konsolidierung	19	39	-20	-51,3	19	38	-19	-50,0
<b>DB-Konzern</b>	<b>3.038</b>	<b>2.689</b>	<b>+349</b>	<b>+13,0</b>	<b>1.408</b>	<b>1.049</b>	<b>+359</b>	<b>+34,2</b>
- Investitionszuschüsse	1.630	1.640	-10	-0,6	-	-	-	-
<b>Netto-Investitionen</b>	<b>1.408</b>	<b>1.049</b>	<b>+359</b>	<b>+34,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Sowohl die Brutto- als auch die Netto-Investitionen lagen im ersten Halbjahr 2012 deutlich oberhalb des Werts aus dem ersten Halbjahr 2011 (Brutto: +13,0%; Netto: +34,2%).

Mit Ausnahme der Geschäftsfelder DB Schenker Rail (Rückgang) und DB Netze Personenbahnhöfe (auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2011) wurden in allen Geschäftsfeldern höhere Brutto-Investitionen getätigt, insbesondere bei DB Bahn Regio infolge von Fahrzeugbeschaffungen.

Die Investitionsstruktur wurde weiterhin dominiert von den Geschäftsfeldern im Bereich Infrastruktur und hier unverändert vor allem vom Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg. Auf die Infrastruktur-Geschäftsfelder entfielen in Summe 74% (im ersten Halbjahr 2011: 78%) der Brutto-Investitionen und dabei auf das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg allein 66% (im ersten Halbjahr 2011: 70%). Die Geschäftsfelder im Bereich Personenverkehr hatten einen Anteil von 14% (im ersten Halbjahr 2011: 8%) und die Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik von 7% (im ersten Halbjahr 2011: 8%). In der regionalen Verteilung lag der Schwerpunkt mit 94% (im ersten Halbjahr 2011: 93%) unverändert in Deutschland.

DB-konzernweit waren die wesentlichen Schwerpunkte Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie die weitere Verjüngung unseres Fahrzeugparks im Schienen- und Busverkehr.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr bildeten Investitionen in Fahrzeuge den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit. Im Mittelpunkt standen dabei das Redesign der ICE-2-Flotte und die Modernisierung von IC-Reisezugwagen.

Der Schwerpunkt der Investitionen im Geschäftsfeld DB Bahn Regio lag ebenfalls im Bereich der Fahrzeuge. Dazu gehörte die *Beschaffung von Elektrotriebzügen der BR 442*<sup>1</sup> für die S-Bahn in Nürnberg und die Regionalbahnen im Raum Berlin/Brandenburg sowie für Ausschreibungen in den Regionen Rhein-Sieg, E-Netz Franken und an der Mosel.

Im Geschäftsfeld DB Arriva lag der Schwerpunkt auf der Beschaffung von Schienenfahrzeugen und Bussen, hauptsächlich in Großbritannien und Dänemark.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail wurde ebenfalls in den Fuhrpark investiert, überwiegend in Lokomotiven der Baureihe (BR) 260, Drehgestellflachwagen und offene Doppelstockwagen für den Pkw-Transport.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics haben wir den überwiegenden Anteil unserer Investitionen in Europa getätigt. Die größten Einzelprojekte sind die Erweiterungen von Speditionsanlagen in Belgien, Finnland, Norwegen und Frankreich sowie die Projekte zur Einführung neuer IT-Systeme.

Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen tätigten DB Fuhrpark und DB Rent Investitionen in Straßenfahrzeuge und DB Systel Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen in Hard- und Software.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg waren Maßnahmen zur Stärkung der Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes mit einem Anteil von rund 65% unverändert der Schwerpunkt. Dazu gehörten insbesondere die Sanierung des Oberbaus, die Erneuerung von Leit- und Sicherungstechnik und Brücken, Maßnahmen an Bahnübergängen und Tunneln sowie die Lärmreduzierung.

<sup>1</sup> Seite 22

Rund 35% des Investitionsvolumens entfielen auf Neu- und Ausbaustrecken. Hierzu gehörten Großprojekte wie die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8.1 Nürnberg–Erfurt und Nr. 8.2 Erfurt–Halle/Leipzig, das Projekt Stuttgart 21, die Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven, die Flughafenanbindung Berlin-Brandenburg International (BBI), die Ausbau- (ABS)/Neubaustrecke (NBS) Stelle–Lüneburg, das VDE Nr. 9 Leipzig–Dresden/S1 Dresden–Coswig, die Strecke Augsburg–Olching, die ABS/NBS Karlsruhe–Basel und die Streckenertüchtigung Berlin–Rostock.

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe dominierten die Abschluss- und Erweiterungsarbeiten im Zusammenhang mit dem City-Tunnel Leipzig, das Projekt Stuttgart 21, der Knoten Berlin Ostkreuz und der Ingolstädter Hauptbahnhof.

Der Schwerpunkt der Investitionen im Geschäftsfeld DB Netze Energie lag in der bundesweiten Erneuerung von Unterwerken, im Bereich des 110-kV-Bahnstromleitungsnetzes sowie im Bau von Umrichterwerken.

#### ENTWICKLUNG DER INVESTITIONSZUSCHÜSSE

Die im ersten Halbjahr 2012 erhaltenen Investitionszuschüsse sind mit 1.630 Mio. € nahezu unverändert. Empfänger waren wie im ersten Halbjahr 2011 fast ausschließlich unsere Infrastruktur-Gesellschaften.

## Bilanz

Bilanzstruktur — in Mio. €	30.06.	31.12.	VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
<b>Bilanzsumme</b>	<b>53.482</b>	<b>51.791</b>	<b>+ 1.691</b>	<b>+ 3,3</b>
<b>AKTIVSEITE</b>				
Langfristige Vermögenswerte	44.145	44.059	+ 86	+ 0,2
Kurzfristige Vermögenswerte	9.337	7.732	+ 1.605	+ 20,8
<b>PASSIVSEITE</b>				
Eigenkapital	15.340	15.126	+ 214	+ 1,4
Langfristiges Fremdkapital	25.021	24.238	+ 783	+ 3,2
Kurzfristiges Fremdkapital	13.121	12.427	+ 694	+ 5,6

Bilanzstruktur — in %	30.06.	31.12.	VERÄNDERUNG	
	2012	2011	absolut	%
<b>STRUKTUR DER AKTIVSEITE</b>				
Langfristige Vermögenswerte	82,5	85,1	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	17,5	14,9	-	-
<b>STRUKTUR DER PASSIVSEITE</b>				
Eigenkapital	28,7	29,2	-	-
Langfristiges Fremdkapital	46,8	46,8	-	-
Kurzfristiges Fremdkapital	24,5	24,0	-	-

Der Konzernabschluss wird gemäß den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt. Im ersten Halbjahr 2012 gab es keine wesentlichen Änderungen in den IFRS-Vorschriften und keine Änderungen der Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätze des Konzerns. Somit ergaben sich im Berichtszeitraum daraus auch keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

Die Bilanzsumme ist per 30. Juni 2012 im Vergleich zum 31. Dezember 2011 um 1.691 Mio. € beziehungsweise 3,3% auf 53.482 Mio. € angestiegen (per 31. Dezember 2011: 51.791 Mio. €).

Die langfristigen Vermögenswerte lagen mit 44.145 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahresendes (per 31. Dezember 2011: 44.059 Mio. €).

Maßgeblich für den Anstieg der Bilanzsumme war die Zunahme der kurzfristigen Vermögenswerte im Vergleich zum 31. Dezember 2011 um 1.605 Mio. € auf 9.337 Mio. € per 30. Juni 2012. Hier wirkte sich die Zunahme der liquiden Mittel um 936 Mio. € und der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 497 Mio. € aus.

Strukturell ergab sich daraus eine leichte Verschiebung in Richtung der kurzfristigen Vermögenswerte.

Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen per 30. Juni 2012 im Vergleich zum 31. Dezember 2011 die Finanzschulden. Diese stiegen um 7,0% beziehungsweise 1.288 Mio. € auf 19.639 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 18.351 Mio. €). Zudem erhöhte sich per 30. Juni 2012 auch das Eigenkapital ergebnisbedingt um 214 Mio. € auf 15.340 Mio. €.

Infolge des unterproportionalen Anstiegs des Eigenkapitals im Vergleich zu der Bilanzsumme ging die Eigenkapitalquote von 29,2% per 31. Dezember 2011 leicht auf 28,7% per 30. Juni 2012 zurück. In der Struktur des Fremdkapitals ist der Anteil des langfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme per 30. Juni 2012 im Vergleich zum 31. Dezember 2011 stabil geblieben. Der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals ist per 30. Juni 2012 leicht von 24,0 auf 24,5% gestiegen.

## MITARBEITER

::: ANZAHL DER MITARBEITER LEICHT GESTIEGEN

::: ANSTIEG IN DEN GESCHÄFTSFELDERN DB SCHENKER LOGISTICS UND DB NETZE FAHRWEG

	VOLLZEITPERSONEN (VZP)				NATÜRLICHE PERSONEN				30.06. 2011
	30.06. 2012	31.12. 2011	VERÄNDERUNG		30.06. 2012	31.12. 2011	VERÄNDERUNG		
Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern			absolut	%			absolut	%	
DB Bahn Fernverkehr	16.159	15.976	+183	+1,1	16.140	17.147	+209	+1,2	17.067
DB Bahn Regio	37.296	37.131	+165	+0,4	37.289	38.861	+180	+0,5	38.751
DB Arriva	37.447	38.196	-749	-2,0	37.922	39.304	-747	-1,9	39.551
DB Schenker Rail	32.240	32.466	-226	-0,7	32.697	32.577	-198	-0,6	33.002
DB Schenker Logistics	63.790	62.197	+1.593	+2,6	60.691	66.547	+1.503	+2,3	63.819
DB Dienstleistungen	26.596	26.556	+40	+0,2	26.030	27.727	+40	+0,1	27.246
DB Netze Fahrweg	41.662	41.136	+526	+1,3	41.149	42.325	+539	+1,3	41.828
DB Netze Personenbahnhöfe	4.857	4.817	+40	+0,8	4.825	5.106	+54	+1,1	5.056
DB Netze Energie	1.630	1.584	+46	+2,9	1.602	1.650	+47	+2,9	1.622
Sonstige/Konsolidierung	24.538	24.260	+278	+1,1	24.267	25.841	+286	+1,1	25.566
<b>DB-Konzern</b>	<b>286.215</b>	<b>284.319</b>	<b>+1.896</b>	<b>+0,7</b>	<b>282.612</b>	<b>297.085</b>	<b>+1.913</b>	<b>+0,6</b>	<b>293.508</b>
- Effekte aus Konsolidierungs- kreisänderungen	879	-	+879	-	1.116	950	-	+950	-
<b>DB-Konzern - vergleichbar</b>	<b>285.336</b>	<b>284.319</b>	<b>+1.017</b>	<b>+0,4</b>	<b>281.496</b>	<b>296.135</b>	<b>+963</b>	<b>+0,3</b>	<b>292.311</b>

Per 30. Juni 2012 sind im DB-Konzern rund 286.200 Mitarbeiter, gemessen in Vollzeitpersonen (VZP), tätig. Gegenüber dem Jahresende 2011 bedeutet dies einen Anstieg um rund 1.900 Mitarbeiter. Dieser resultierte im Wesentlichen aus der Geschäftsausweitung im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics und Neueinstellungen im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg. Gegenläufig wirkt der Rückgang bei DB Arriva wegen auslaufender Verkehrsverträge.

Die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen die Geschäftsfelder DB Schenker Logistics (492 Mitarbeiter), DB Arriva (196 Mitarbeiter) und DB Schenker Rail (191 Mitarbeiter). Auf vergleichbarer Basis ergab sich per 30. Juni 2012 im Vergleich zum Vorjahresende ein Anstieg von 1.017 Mitarbeitern (+0,4%).

Im Vergleich zu der Mitarbeiterzahl per 30. Juni 2011 ist es zu einem Anstieg der Mitarbeiterzahl um 1,3% beziehungsweise rund 3.600 Mitarbeiter gekommen. Dies ist im Wesentlichen auf die Geschäftsausweitung bei DB Schenker Logistics, höhere Leistungsvolumina bei DB Dienstleistungen und Neueinstellungen bei DB Netze Fahrweg sowie Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen zurückzuführen. Gegenläufig wirkten auch hier der Rückgang bei DB Arriva wegen auslaufender Verkehrsverträge und die Anpassungen bei den Auslandsaktivitäten von DB Schenker Rail.

Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands betrug per 30. Juni 2012 unverändert rund 35% (per 31. Dezember 2011: rund 35%).

## WEITERE INFORMATIONEN

::: KARTELLRECHTLICHES MISSBRAUCHSVERFAHREN GEGEN KONZERNUNTERNEHMEN

::: DEUTSCHLAND WEGEN MANGELHAFTER UMSETZUNG DES ERSTEN EISENBAHNPAKETS VERKLAGT

::: MARKTMISSBRAUCH DURCH NORWEGISCHE POST

### Weitere rechtliche Themen

#### **KARTELLRECHTLICHES MISSBRAUCHSVERFAHREN GEGEN KONZERNUNTERNEHMEN**

Die EU-Kommission hat im Rahmen eines kartellrechtlichen Missbrauchsverfahrens von Ende März bis Anfang April und im Juli 2011 an mehreren Standorten des DB-Konzerns Nachprüfungen durchgeführt. Im Anschluss wurden schriftliche Auskunftersuche 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 im Jahr 2006 vom Oberlandesgericht Frankfurt am Main als zulässig erachtet. Gegen die Nachprüfungen haben wir Klage beim Gericht der Europäischen Union in Luxemburg eingereicht.

#### **DEUTSCHLAND WEGEN MANGELHAFTER UMSETZUNG DES ERSTEN EISENBAHNPAKETS VERKLAGT**

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

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

#### **MARKTMISSBRAUCH DURCH NORWEGISCHE POST**

Mit Urteil des EFTA-(Europäische Freihandelsassoziation-) Gerichtshofs vom 18. April 2012 steht rechtskräftig fest, dass die Norwegische Post ihre marktbeherrschende Stellung jahrelang missbraucht hat, um eine Gesellschaft des DB-Konzerns am Eintritt in den Business-to-Consumer-(B2C-)Markt in Norwegen zu hindern.

Es werden nunmehr zivilrechtliche Schadenersatzansprüche gegen die Norwegische Post vor einem Gericht in Oslo verfolgt, das bezüglich des festgestellten Marktmissbrauchs an das Urteil des EFTA-Gerichtshofs gebunden ist und daher nur noch über Kausalität und Höhe des Schadenersatzes entscheiden muss.



## RISIKO- UND CHANCENBERICHT

- ::: INTEGRIERTES RISIKOMANAGEMENT SICHERT TRANSPARENZ
- ::: WESENTLICHE RISIKEN IN DEN BEREICHEN MARKT, PRODUKTION, TECHNIK UND BESCHAFFUNG
- ::: RISIKOPORTFOLIO OHNE BESTANDSGEFÄHRDENDE RISIKEN

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt unsere Geschäftspolitik sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen mit unserem Chancenmanagementsystem als auch im Rahmen unseres Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt in unserem integrierten Risikomanagementsystem, das an den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ausgerichtet ist. Das *Risikomanagementsystem*<sup>1</sup> des DB-Konzerns ist im ersten Halbjahr 2012 nicht wesentlich verändert worden.

Auch die wesentlichen wirtschaftlichen *Chancen*<sup>2</sup> und *Risiken*<sup>3</sup> des DB-Konzerns sind unverändert: Es haben sich im Vergleich zur Darstellung im Geschäftsbericht 2011 keine wesentlichen Änderungen ergeben.

### GESAMTAUSSAGE ZUR RISIKOSITUATION

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis unseres Risikomanagementsystems. Die wesentlichen Risiken liegen unverändert in den Bereichen gesamtwirtschaftliche Risiken, Marktrisiken und Betriebsrisiken. Als Ergebnis unserer Analysen von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Konzernvorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und unserer Mittelfristplanung keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

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

## NACHTRAGSBERICHT

- ::: TARIFVERHANDLUNGEN MIT DER GDL BEGONNEN
- ::: HOHES BUSSGELD GEGEN SCHIENENKARTELL VERHÄNGT
- ::: DB UND SBB VERSTÄRKEN ZUSAMMENARBEIT

### Tarifverhandlungen mit der GDL begonnen

Anfang Juli haben die Verhandlungen mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) zur Entgeltrunde 2012 begonnen. Der Tarifvertrag für die rund 20.000 Lokomotivführer ist am 30. Juni 2012 nach 23 Monaten Laufzeit ausgelaufen.

öffentlich gefördert werden, ist auch der Bund betroffen. Der Bund erhält den der Förderquote entsprechenden Anteil am Schadenersatz.

### 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 Thyssen-Krupp, Vossloh und voestalpine verhängt.

Aus unserer Sicht steht damit fest, dass der DB-Konzern über Jahre systematisch geschädigt wurde. Wir erwarten daher von den am Kartell beteiligten Firmen einen vollständigen Ausgleich des Schadens. Da die meisten Infrastrukturvorhaben

### DB und SBB verstärken Zusammenarbeit

Mit der Unterzeichnung eines Kooperationsvertrags mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben wir die Weiterentwicklung der langjährigen Partnerschaft zwischen beiden Bahnen vereinbart. Gemeinsames Ziel ist es, das internationale Fernverkehrsangebot auf der Schiene zwischen Deutschland und der Schweiz weiter zu stärken und seine Attraktivität zu steigern. Für die Partnerbahnen ist die Schweiz beziehungsweise Deutschland der jeweils wichtigste Auslandsmarkt. Insgesamt bestehen derzeit über 35 Direktverbindungen pro Tag. Sie wurden 2011 von über 13.000 Reisenden pro Tag genutzt, das entspricht knapp 4,8 Millionen Fahrgästen pro Jahr.

<sup>1</sup>... Geschäftsbericht 2011 Seite 153 ff., <sup>2</sup>... Geschäftsbericht 2011 Seite 165 ff., <sup>3</sup>... Geschäftsbericht 2011 Seite 154 ff.

## PROGNOSEBERICHT

- ::: FÜR GESCHÄFTSJAHR 2012 NUR SCHWACHE IMPULSE AUS DEM WIRTSCHAFTLICHEN UMFELD ERWARTET
- ::: INSBESONDERE GÜTERVERKEHR DURCH KONJUNKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN BELASTET
- ::: UMSATZERWARTUNGEN FÜR GESAMTJAHR INFOLGE FEHLENDER IMPULSE LEICHT ZURÜCKGENOMMEN

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts besteht ein hohes Maß an Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Insbesondere die Auswirkungen einer weiteren Verschärfung der Staatsschuldenkrise sind im Augenblick nicht absehbar. Wir gehen davon aus, dass sich das Wirtschaftswachstum im Jahr 2012 spürbar abschwächen wird. Daher erwarten wir, dass sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen im Jahr 2012 insbesondere für den Güterverkehr verschlechtern. Die Wachstumsprognosen für die Industriestaaten zeigen eine deutliche Abschwächung der konjunkturellen Entwicklung – insbesondere im europäischen Raum, für den Euro-Raum zeichnet sich eine Rezession ab. Daher erwarten wir für das Geschäftsjahr 2012 insgesamt schwache Impulse aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland sowie aus der nachlassenden Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft und des Welthandels.

### Künftige Ausrichtung des DB-Konzerns

Die künftige Ausrichtung des DB-Konzerns ist im Geschäftsbericht 2011 auf der Seite 160 beschrieben. Daran hat es im Berichtszeitraum keine Änderungen gegeben.

### Konjunkturelle Aussichten

Voraussichtliche Entwicklung — in %	2011	2012	2012
		(Prognose März 2012)	(Prognose Juli 2012)
BIP Welt <sup>1)</sup>	+2,6	<+2,5	<+2,5
Welthandel	+5,8	<+4,0	<+4,0
BIP Euro-Raum	+1,5	± 0,0	-- 0,5
BIP Deutschland	+3,0	+0,5	+0,5

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

Die Indikatoren für die Weltkonjunktur haben sich im bisherigen Jahresverlauf deutlich eingetrübt und lassen für das zweite Halbjahr 2012 eine schwächere konjunkturelle Dynamik erwarten. Die weiteren Aussichten hängen dabei wesentlich von der Entwicklung der Staatsschuldenkrise im Euro-Raum – insbesondere in Griechenland, Spanien und Italien – ab. Für unsere Einschätzung gehen wir davon aus, dass sich die Anspannungen an den Finanzmärkten im Zusammenhang mit der Staatsschuldenkrise

im Euro-Raum allmählich verringern und politisch wirksame Maßnahmen zur Eindämmung getroffen werden. Unter diesen Voraussetzungen könnte das Tempo der weltwirtschaftlichen Expansion im vierten Quartal 2012 wieder zunehmen.

In den Industrieländern wird der Produktionsanstieg insgesamt moderat bleiben. Die Geldpolitik ist zwar weiter sehr expansiv ausgerichtet, die Finanzpolitik bleibt aber durch die Maßnahmen zur Konsolidierung der öffentlichen Haushalte restriktiv. In vielen Ländern wird der private Konsum zudem durch die Bemühungen des privaten Sektors zur Verringerung ihres Verschuldungsgrads gedämpft. In den Schwellenländern dürfte die Wirtschaftspolitik angesichts einer verlangsamten wirtschaftlichen Expansion allmählich dazu übergehen, die Konjunktur anzuregen.

In den USA stabilisiert sich die Konjunktur auf moderatem Niveau. Notwendige Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Haushalte, nur langsam steigende Beschäftigung und moderate Einkommenszuwächse sowie anhaltend stagnierende Immobilienpreise werden die Konjunktur in den USA weiter belasten; die Geldpolitik bleibt sehr expansiv ausgerichtet. Die Konjunktur in Japan schwenkt – gestützt auf Maßnahmen des Staates zum Wiederaufbau der vom Tsunami betroffenen Region – auf einen moderaten Wachstumskurs.

In Westeuropa ist von einem Nullwachstum bei deutlichen regionalen Unterschieden auszugehen. In Osteuropa dürfte sich das Expansionstempo aufgrund der schwachen Konjunktur in Westeuropa verringern. Die Konjunktur im Euro-Raum wird im Sommerhalbjahr schwach bleiben. Die konjunkturellen Unterschiede innerhalb des Euro-Raums dürften sich noch verstärken. In Griechenland und Portugal wird der Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Produktion in diesem Jahr kräftig sein. Daneben werden auch die spanische und die italienische Wirtschaft spürbar schrumpfen. Von den Maßnahmen zur Konsolidierung der Staatsfinanzen wird dabei ein starker negativer Impuls ausgehen. In den Kernländern wie zum Beispiel Deutschland, Österreich und Finnland dürfte die Konjunktur deutlich positiver verlaufen. Für den Euro-Raum insgesamt haben wir unsere Erwartungen daher etwas zurückgenommen und rechnen nun mit einer leichten Rezession im Jahr 2012.

Für Deutschland sind unsere Erwartungen unverändert. Impulse werden aus dem Inland – insbesondere vom privaten Konsum – erwartet. Die positive Arbeitsmarktentwicklung und Einkommenserwartung stützen die privaten Konsumausgaben, die im Gesamtjahr 2012 weiter ausgeweitet werden dürften, wenn auch nicht mehr ganz so stark wie im Vorjahr. Die Investitionsdynamik wird weiterhin durch die weltweit schwächere Konjunktur und die anhaltende Schuldenkrise belastet. Positive Impulse gehen von dem niedrigen Zinsniveau aus. Für das Gesamtjahr 2012 erwarten wir eine wesentlich geringere Ausweitung der Investitionen als im Vorjahr. Die Exporte werden im weiteren Jahresverlauf infolge der abgeschwächten Nachfrage insbesondere aus den Euro-Ländern und den USA bestenfalls moderat zulegen, die Importe dürften insgesamt etwas stärker wachsen und der Außenhandel keinen Wachstumsbeitrag mehr zur BIP-Entwicklung leisten. Der Arbeitsmarkt wird sich im Gesamtjahr positiv entwickeln, wobei die Dynamik im weiteren Jahresverlauf deutlich nachlassen dürfte. Die Löhne und Gehälter steigen stärker als im Vorjahr, infolge der Inflation wird der Anstieg der verfügbaren Realeinkommen nur leicht höher ausfallen als im Vorjahr.

### Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

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

Gestützt auf anhaltend positive konjunkturelle Rahmenbedingungen in Form von steigenden Erwerbstätigenzahlen sowie einer verbesserten Einkommensentwicklung gehen wir für den deutschen Personenverkehrsmarkt im Jahr 2012 unverändert von einem leichten Nachfragewachstum aus. Im europäischen Schienenpersonenverkehr hingegen erwarten wir basierend auf der Entwicklung im bisherigen Jahresverlauf nun eine Stagnation der Verkehrsleistung, wobei weiterhin deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Ländermärkten zu verzeichnen sein werden.

Unter der Annahme, dass sich die Konjunkturreffekte im Verlauf der zweiten Jahreshälfte 2012 wieder verstärken, erwarten wir für den deutschen Güterverkehrsmarkt unverändert einen moderaten Leistungsanstieg unterhalb des Vorjahreswachstums. Getragen wird das Wachstum dabei vor allem von der Binnenschifffahrt, die von den im Jahresverlauf anhaltenden positiven Basiseffekten profitieren und so den Marktanteilsverlust aus dem Vorjahr teilweise wieder ausgleichen dürfte. Während wir für den Lkw-Verkehr noch von einem moderaten Wachstum ausgehen, dürfte sich die Leistung des Schienengüterverkehrs bei einer Erholung der Montanindustrie in den kommenden Monaten auf dem Vorjahresniveau bewegen.

Für den Schienengüterverkehrsmarkt in Europa zeichnet sich mit Blick auf die rückläufige Entwicklung in den ersten Monaten und das schwache konjunkturelle Umfeld auch für das Gesamtjahr 2012 kein Wachstum ab. Die Verkehrsleistung dürfte das Vorjahresniveau moderat unterschreiten. Mittel- bis langfristig werden jedoch aufgrund der erwarteten positiven Umfeldtrends wieder gute Wachstumschancen prognostiziert.

Die Wachstumsaussichten in der See- und Luftfracht haben sich eingetrübt: Während der Luftfrachtmarkt voraussichtlich noch einmal schrumpfen dürfte, wird in der Seefracht ein Zuwachs erwartet, der allerdings unterhalb der bisherigen Erwartungen liegen dürfte. Für den europäischen Landverkehrsmarkt gehen wir aktuell nur noch von einer leichten Erholung des Marktes im zweiten Halbjahr 2012 aus. In der Kontraktlogistik wird bedingt durch die konjunkturellen Aussichten für den weiteren Jahresverlauf mit einer zwar weiterhin leicht positiven, aber abgeschwächten Wachstumsdynamik gerechnet.

Im Bereich der Schieneninfrastruktur erwarten wir, dass sich die Trassennachfrage weiterhin auf konstantem Niveau fortsetzt und somit das Vorjahresniveau nahezu gehalten werden kann. Bei der Anzahl der Stationshalte gehen wir unverändert von einer stabilen Entwicklung aus.

## Voraussichtliche Entwicklung der Beschaffungs- und Finanzmärkte

Für das Geschäftsjahr 2012 erwarten wir unverändert keine prinzipiellen Engpässe auf der Beschaffungsseite. Eine entscheidende Rolle spielt die weitere Entwicklung der Energiepreise. Insgesamt erwarten wir weiterhin eine moderate Energie- und Rohstoffpreisentwicklung.

Die weitere Entwicklung der Finanzmärkte wird im Wesentlichen von der Entwicklung der Staatsschuldenkrise abhängen, insbesondere vom Vertrauen in einzelne Länder, den gesamten Euro-Raum und die Währung selbst wie auch vom Vertrauen in die Banken und den Kapitalmarkt. Entsprechend werden sich Zinsen und Wechselkurse mit möglicherweise deutlichen Ausschlägen herausbilden. Sollte sich die Situation wieder entspannen oder zumindest stabilisieren, rechnen wir mit einer weiterhin hohen Nachfrage nach Kapitalmarktprodukten mit durchgängigem Interesse an Papieren hoher Bonität. Bei einer Beruhigung der Märkte sollte das Zinsniveau für Schuldner mit guter Bonität allmählich wieder ansteigen, da die Investoren ihre Anlagen auf ein größeres Spektrum verteilen werden.

## Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Im Rahmen der Verkehrspolitik und des regulatorischen Umfelds können die Gesetzesinitiativen der EU-Kommission zum vierten Eisenbahnpaket sowie die Vorbereitungen zum Eisenbahnregulierungsgesetz in Deutschland spürbare Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit haben.

## Voraussichtliche Ertragslage

Kritisch für die Entwicklung des DB-Konzerns im Geschäftsjahr 2012 wird vor allem das wirtschaftliche Umfeld sein. Im Falle einer Verschärfung der Staatsschuldenkrise und daraus resultierender negativer Auswirkungen auf die Realwirtschaft werden insbesondere unsere Aktivitäten im Bereich Transport und Logistik betroffen sein.

## DB-KONZERN

Voraussichtliche Entwicklung — in Mio. €	2011	2012	2012
		(Prognose März 2012)	(Prognose Juli 2012)
Umsatz	37.901	-40.000	-39.000
EBIT bereinigt	2.309	> 2.600	> 2.600
ROCE in %	7,3	> 7,5	> 7,5

Nach der bisherigen Entwicklung im Geschäftsjahr 2012 rechnen wir auch für das Gesamtjahr 2012 unverändert mit einem weiteren Umsatzzanstieg. Dieser dürfte angesichts der gedämpfteren konjunkturellen Erwartungen allerdings nicht mehr so stark ausfallen wie im Vorjahr und auch nicht mehr so stark wie noch im März erwartet.

Unsere Prognose für die Ergebnisentwicklung und die Entwicklung des ROCE können wir bestätigen.

## GESCHÄFTSFELDER

Voraussichtliche Entwicklung — in Mio. €	UMSATZ		EBIT BEREINIGT	
	2011	2012	2011	2012
DB Bahn Fernverkehr	3.794	↗	157	↗
DB Bahn Regio	8.718	↗	801	↗
DB Arriva	3.367	↗	160	↗
DB Schenker Rail	4.924	→	32	↗
DB Schenker Logistics	14.867	→	403	→
DB Dienstleistungen	1.413	→	123	↘
DB Netze Fahrweg	4.642	↗	715	↗
DB Netze Personenbahnhöfe	1.077	↗	226	→
DB Netze Energie	2.853	↗	80	→

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

Auf der Ebene der Geschäftsfelder können wir auf Basis der Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2012 unsere Prognose aus dem März weitestgehend bestätigen. Änderungen ergeben sich bei den Geschäftsfeldern von DB Schenker: Bei DB Schenker Logistics gehen wir auf Basis der aktuellen Markterwartungen sowohl bei Umsatz als auch Ergebnis nur noch von einer leichten Verbesserung gegenüber dem Vorjahr aus. Bei DB Schenker Rail erwarten wir auf vergleichbarer Basis – also bereinigt um Wechselkurse und Konsolidierungskreiseffekte – ein Umsatzvolumen, das ebenfalls nur noch leicht oberhalb des Vorjahres liegen wird. Aufgrund der niedrigeren Umsätze schwächt sich auch unsere Ergebniserwartung ab. Für das Gesamtjahr 2012 erwarten wir für DB Schenker Rail aber immer noch eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorjahr.

## Erwartete Investitionen

Unseren Modernisierungskurs werden wir mit hohen Investitionen weiter fortführen. Diese erwarten wir im Geschäftsjahr 2012 unverändert deutlich oberhalb des Niveaus des Geschäftsjahres 2011.

## Erwartete Finanzlage

Ein effizientes, risikoaverses Liquiditätsmanagement hat auch im Geschäftsjahr 2012 eine hohe Priorität für uns.

Im Geschäftsjahr 2012 hat der DB-Konzern noch fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in Höhe von rund 1,5 Mrd. € zu tilgen. Zur Refinanzierung dieser Finanzschulden werden wir wiederum die internationalen Finanzmärkte in Anspruch nehmen. Für unsere Kapitalmarktaktivitäten verfügen wir über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus unserem Debt-Issuance- und unserem Commercial-Paper-Programm. Die bestehenden, bislang nicht genutzten Kreditfazilitäten dienen als Rückfallebene im Falle der Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung des DB-Konzerns ist daher im Geschäftsjahr 2012 weiterhin sichergestellt.

Wir gehen unverändert davon aus, dass durch die Finanzierungsmaßnahmen die Struktur der Passivseite der Bilanz nicht wesentlich verändert wird, da die Inanspruchnahme der Finanzmärkte der Refinanzierung von auslaufenden Finanzschulden dient.

Die Brutto-Investitionen werden auch im Geschäftsjahr 2012 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse, im Wesentlichen Mittel des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung, abgedeckt. Wir gehen unverändert davon aus, die Netto-Investitionen auf Basis des im Jahresverlauf kontinuierlich erwarteten positiven operativen Cashflows vollständig aus der Innenfinanzierung abdecken zu können. Die Netto-Finanzschulden per 31. Dezember 2012 erwarten wir weiterhin auf dem Niveau des Vorjahresendes.

Unsere M&A-Aktivitäten werden wir im Geschäftsjahr 2012 selektiv und fokussiert fortführen. Wir erwarten hieraus im Geschäftsjahr 2012 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Finanzlage.

## Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung des DB-Konzerns durch die Unternehmensleitung

Nach der insgesamt positiven Entwicklung im ersten Halbjahr 2012 geht der Vorstand der DB AG unverändert davon aus, dass sich der DB-Konzern auch im Geschäftsjahr 2012 weiter positiv entwickeln wird, auch wenn sich die Impulse aus dem wirtschaftlichen Umfeld im zweiten Halbjahr 2012 nicht wie noch im März erwartet wieder intensivieren dürften.

In den meisten unserer relevanten Märkte gehen wir von schwächeren, aber immer noch positiven Wachstumsraten aus.

Wir erwarten weiterhin, dass wir über einen sehr gut funktionierenden Kapitalmarktzugang verfügen.

Unseren Ausblick aus dem März 2012 können wir weitestgehend bestätigen. Eine wesentliche Ausnahme ist die nun etwas schwächer erwartete Umsatzentwicklung in den Geschäftsfeldern von DB Schenker, wo wir infolge der schwierigen Marktentwicklung jetzt von auf Vorjahresniveau liegenden Umsätzen und geringeren Ergebnisbeiträgen ausgehen.

Für das Geschäftsjahr 2012 sehen wir unverändert insbesondere Risiken aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und dem weiteren Verlauf der Staatsschuldenkrise.

Der DB-Konzern ist aus Sicht des Vorstands gut aufgestellt, um sich gegen die aktuellen Risiken zu schützen. Wir wollen unsere Marktpositionen weiter stärken und unsere Strategie DB2020 umsetzen. Die Aussichten für den DB-Konzern bewerten wir daher insgesamt als positiv.

### ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

Der DB-Konzern übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

## Konzernzwischenabschluss (ungeprüft)

### KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

— in Mio. €	1. HALBJAHR		
	2012	2011	2011
Umsatzerlöse	19.492	18.876	37.979
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.214	1.143	2.457
<b>Gesamtleistung</b>	<b>20.706</b>	<b>20.019</b>	<b>40.436</b>
Sonstige betriebliche Erträge	1.298	1.204	3.062
Materialaufwand	-10.352	-10.291	-20.906
Personalaufwand	-6.732	-6.393	-13.076
Abschreibungen	-1.477	-1.463	-2.964
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.111	-2.000	-4.375
<b>Operatives Ergebnis (EBIT)</b>	<b>1.332</b>	<b>1.076</b>	<b>2.177</b>
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	9	12	19
Zinsergebnis	-497	-409	-840
Übriges Finanzergebnis	9	-14	3
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-479</b>	<b>-411</b>	<b>-818</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>853</b>	<b>665</b>	<b>1.359</b>
Ertragsteuern	-59	-17	-27
<b>Ergebnis</b>	<b>794</b>	<b>648</b>	<b>1.332</b>
Ergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	789	642	1.319
anderen Gesellschaftern	5	6	13
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	1,83	1,49	3,07
verwässert	1,83	1,49	3,07

### Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis

— in Mio. €	1. HALBJAHR		
	2012	2011	2011
Ergebnis	794	648	1.332
<b>VERÄNDERUNG DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN</b>			
Änderung aus Währungsumrechnung	50	-99	34
Aktionäre der Deutschen Bahn AG	50	-95	35
andere Gesellschafter	0	-4	-1
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	-1	1	-6
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	-130	50	-25
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	2	0	0
<b>Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)</b>	<b>-79</b>	<b>-48</b>	<b>3</b>
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen	35	-14	11
<b>Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)</b>	<b>-44</b>	<b>-62</b>	<b>14</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>750</b>	<b>586</b>	<b>1.346</b>
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG	745	584	1.334
anderen Gesellschaftern	5	2	12

## KONZERN-BILANZ

### Aktiva

— in Mio. €	30.06.2012	31.12.2011	30.06.2011
<b>LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE</b>			
Sachanlagen	37.389	37.372	37.421
Immaterielle Vermögenswerte	4.237	4.169	4.000
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	535	579	550
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	17	17	67
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	115	94	151
Derivative Finanzinstrumente	331	367	266
Aktive latente Steuern	1.521	1.461	1.506
	<b>44.145</b>	<b>44.059</b>	<b>43.961</b>
<b>KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE</b>			
Vorräte	1.051	991	1.017
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.591	4.094	4.325
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	933	802	909
Forderungen aus Ertragsteuern	55	46	102
Derivative Finanzinstrumente	57	84	126
Flüssige Mittel	2.639	1.703	1.612
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	10	11	0
	<b>9.337</b>	<b>7.732</b>	<b>8.092</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>53.482</b>	<b>51.791</b>	<b>52.053</b>

### Passiva

— in Mio. €	30.06.2012	31.12.2011	30.06.2011
<b>EIGENKAPITAL</b>			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	5.330	5.384	5.318
Erwirtschaftete Ergebnisse	7.721	7.457	6.780
<b>Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG</b>	<b>15.201</b>	<b>14.991</b>	<b>14.248</b>
Anteile anderer Gesellschafter	139	135	160
	<b>15.340</b>	<b>15.126</b>	<b>14.408</b>
<b>LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL</b>			
Finanzschulden	17.173	16.367	16.307
Übrige Verbindlichkeiten	331	350	310
Derivative Finanzinstrumente	241	155	95
Pensionsverpflichtungen	2.012	1.981	1.994
Sonstige Rückstellungen	3.347	3.375	3.719
Passive Abgrenzungen	1.572	1.657	1.778
Passive latente Steuern	345	353	369
	<b>25.021</b>	<b>24.238</b>	<b>24.572</b>
<b>KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL</b>			
Finanzschulden	2.466	1.984	2.694
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.210	4.312	3.974
Sonstige Verbindlichkeiten	3.313	3.004	3.233
Ertragsteuerschulden	221	200	143
Derivative Finanzinstrumente	49	34	32
Sonstige Rückstellungen	2.132	2.235	2.386
Passive Abgrenzungen	730	658	611
	<b>13.121</b>	<b>12.427</b>	<b>13.073</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>53.482</b>	<b>51.791</b>	<b>52.053</b>

## KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

— in Mio. €	1. HALBJAHR		
	2012	2011	2011
Ergebnis vor Steuern	853	665	1.359
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.477	1.463	2.964
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-71	-11	-19
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	-21	-6	-3
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen	0	7	7
Zins- und Dividendenerträge	-96	-148	-310
Zinsaufwendungen	592	557	1.149
Fremdwährungsergebnis	-6	14	-2
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	-9	-12	-19
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge <sup>1)</sup>	217	324	521
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-663	-673	-363
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten <sup>1)</sup>	-344	-696	-1.340
<b>Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel</b>	<b>1.929</b>	<b>1.484</b>	<b>3.944</b>
Erhaltene Zinsen	25	25	88
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen	2	0	1
Gezahlte Zinsen	-319	-355	-719
Erstattete (+)/gezahlte (-) Ertragsteuern	-97	-79	76
<b>Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit</b>	<b>1.540</b>	<b>1.075</b>	<b>3.390</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	146	121	261
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-3.013	-2.700	-7.482
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	1.630	1.640	4.932
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	-106	-58	-152
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten	0	174	172
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	0	-2	-2
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettzahlungsmittel	0	7	7
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettzahlungsmittel	-7	0	-16
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen	81	0	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen	-2	-1	-3
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-1.271</b>	<b>-819</b>	<b>-2.283</b>
Gewinnausschüttung an Gesellschafter	-525	-500	-500
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter	-4	-4	-13
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen	-79	-76	-159
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	1.389	994	2.060
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen	-21	-1.148	-1.390
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Darlehen des Bundes	-170	-968	-968
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper	123	1.722	246
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper	-58	-134	-180
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>655</b>	<b>-114</b>	<b>-904</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel</b>	<b>924</b>	<b>142</b>	<b>203</b>
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	1.703	1.475	1.475
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel	0	5	5
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	12	-10	20
<b>Flüssige Mittel am Ende der Periode</b>	<b>2.639</b>	<b>1.612</b>	<b>1.703</b>

<sup>1)</sup> Seit dem Jahr 2011 werden unter den sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträgen aus der Veränderung der sonstigen Rückstellungen nur noch die Erträge aus der Auflösung und die Zuführungen ausgewiesen. Die übrigen Veränderungen der sonstigen Rückstellungen (insbesondere Inanspruchnahmen) werden bei der Veränderung der Verbindlichkeiten und der passiven Abgrenzungsposten ausgewiesen. Die Zahl für das erste Halbjahr 2011 wurde entsprechend angepasst.



## KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

— in Mio. €	RÜCKLAGEN						Summe Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbeurteilung Wertpapiere <sup>1)</sup>	Marktbeurteilung Cashflow-Hedges <sup>1)</sup>	sonstige Veränderungen					
Stand am 01.01.2012	2.150	5.310	42	9	23	0	5.384	7.457	14.991	135	15.126
- Gewinnverwendung	0	0	0	0	0	0	0	-525	-525	-4	-529
± Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	-10	-10	0	-10	3	-7
± Gesamtergebnis	0	0	50	1	-95	0	-44	789	745	5	750
<b>Stand am 30.06.2012</b>	<b>2.150</b>	<b>5.310</b>	<b>92</b>	<b>10</b>	<b>-72</b>	<b>-10</b>	<b>5.330</b>	<b>7.721</b>	<b>15.201</b>	<b>139</b>	<b>15.340</b>

— in Mio. €	RÜCKLAGEN						Summe Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbeurteilung Wertpapiere <sup>1)</sup>	Marktbeurteilung Cashflow-Hedges <sup>1)</sup>	sonstige Veränderungen					
Stand am 01.01.2011	2.150	5.310	7	14	38	5	5.374	6.638	14.162	154	14.316
- Gewinnverwendung	0	0	0	0	0	0	0	-500	-500	-4	-504
± Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	2	2	0	2	8	10
± Gesamtergebnis	0	0	-95	1	36	0	-58	642	584	2	586
<b>Stand am 30.06.2011</b>	<b>2.150</b>	<b>5.310</b>	<b>-88</b>	<b>15</b>	<b>74</b>	<b>7</b>	<b>5.318</b>	<b>6.780</b>	<b>14.248</b>	<b>160</b>	<b>14.408</b>

<sup>1)</sup> Eigenkapitalposition enthält latente Steuern.

## SEGMENTINFORMATIONEN NACH GESCHÄFTSSEGMENTEN

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06. — in Mio. €	DB BAHN FERNVERKEHR		DB BAHN REGIO		DB ARRIVA		DB SCHENKER RAIL		DB SCHENKER LOGISTICS	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Externe Umsatzerlöse	1.902	1.760	4.383	4.323	1.769	1.632	2.338	2.343	7.688	7.437
Interne Umsatzerlöse	67	65	42	42	3	0	147	138	27	29
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>1.969</b>	<b>1.825</b>	<b>4.425</b>	<b>4.365</b>	<b>1.772</b>	<b>1.632</b>	<b>2.485</b>	<b>2.481</b>	<b>7.715</b>	<b>7.466</b>
Externe übrige Erlöse	71	76	129	133	82	100	108	125	75	74
Interne übrige Erlöse	23	23	51	53	0	0	17	16	2	1
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	4	5	28	32	7	4	8	2	4	4
<b>Summe Erträge</b>	<b>2.067</b>	<b>1.929</b>	<b>4.633</b>	<b>4.583</b>	<b>1.861</b>	<b>1.736</b>	<b>2.618</b>	<b>2.624</b>	<b>7.796</b>	<b>7.545</b>
Materialaufwand	-1.118	-1.133	-2.735	-2.701	-642	-540	-1.341	-1.352	-5.351	-5.315
Personalaufwand	-395	-378	-888	-862	-777	-760	-760	-742	-1.330	-1.220
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-203	-191	-286	-267	-262	-285	-340	-331	-820	-755
<b>EBITDA</b>	<b>351</b>	<b>227</b>	<b>724</b>	<b>753</b>	<b>180</b>	<b>151</b>	<b>177</b>	<b>199</b>	<b>295</b>	<b>255</b>
Planmäßige Abschreibungen <sup>1)</sup>	-159	-172	-275	-274	-86	-80	-153	-141	-92	-84
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen <sup>1)</sup>	0	-9	-2	-2	0	0	0	0	-2	-1
<b>EBIT (operatives Ergebnis)</b>	<b>192</b>	<b>46</b>	<b>447</b>	<b>477</b>	<b>94</b>	<b>71</b>	<b>24</b>	<b>58</b>	<b>201</b>	<b>170</b>
Operativer Zinssaldo <sup>2)</sup>	3	0	-26	-29	-11	-6	-44	-43	-16	-14
<b>Operatives Ergebnis nach Zinsen<sup>2)</sup></b>	<b>195</b>	<b>46</b>	<b>421</b>	<b>448</b>	<b>83</b>	<b>65</b>	<b>-20</b>	<b>15</b>	<b>185</b>	<b>156</b>
Sachanlagen	1.768	1.934	4.985	5.007	1.653	1.459	3.214	3.307	1.357	1.283
+ Immaterielle Vermögenswerte	0	0	11	12	2.062	1.960	525	533	1.298	1.184
davon Goodwill	0	0	6	5	1.419	1.312	458	458	1.133	1.036
+ Vorräte	71	72	140	130	54	46	104	84	42	41
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	129	181	453	390	310	272	596	617	2.747	2.569
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.517	1.058	108	309	863	507	73	73	1.132	1.213
- Forderungen aus Finanzierung	-1.496	-1.034	0	-187	-635	-295	-4	-5	-872	-1.014
+ Forderungen aus Ertragsteuern	0	0	1	0	6	7	4	7	20	34
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-250	-253	-652	-584	-316	-311	-557	-619	-1.963	-1.753
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-268	-241	-417	-400	-322	-275	-465	-453	-685	-573
- Ertragsteuerschulden	0	0	0	0	-72	-53	-28	-18	-113	-59
- Sonstige Rückstellungen	-47	-51	-1.069	-1.188	-202	-189	-162	-223	-317	-310
- Passive Abgrenzungen	-339	-317	-98	-103	-104	-72	-13	-13	-13	-12
- Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Capital Employed<sup>3)</sup></b>	<b>1.085</b>	<b>1.349</b>	<b>3.462</b>	<b>3.386</b>	<b>3.297</b>	<b>3.056</b>	<b>3.297</b>	<b>3.290</b>	<b>2.633</b>	<b>2.603</b>
Netto-Finanzschulden	-1.353	-881	869	799	1.141	1.047	1.643	1.641	-136	-214
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	0	4	4	147	120	37	77	11	11
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	1	2	2	5	1	1
<b>Brutto-Investitionen</b>	<b>57</b>	<b>40</b>	<b>278</b>	<b>116</b>	<b>92</b>	<b>72</b>	<b>119</b>	<b>135</b>	<b>98</b>	<b>89</b>
Erhaltene Investitionszuschüsse	0	0	-2	-3	0	-2	0	0	0	0
<b>Netto-Investitionen</b>	<b>57</b>	<b>40</b>	<b>276</b>	<b>113</b>	<b>92</b>	<b>70</b>	<b>119</b>	<b>135</b>	<b>98</b>	<b>89</b>
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	0	3	0	2	0	21	0
Mitarbeiter <sup>4)</sup>	16.159	16.140	37.296	37.289	37.447	37.922	32.240	32.697	63.790	60.691

<sup>1)</sup> Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

<sup>2)</sup> Keine externe Darstellung.

<sup>3)</sup> Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentschulden zugerechnet.

<sup>4)</sup> Die Mitarbeiterzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitbeschäftigte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).

<sup>5)</sup> Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge.

DB NETZE FAHRWEG		DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE		DB DIENST- LEISTUNGEN		BETEILIGUNGEN/ SONSTIGE		SUMME SEGMENTE		KONSOLIDIERUNG		DB-KONZERN BEREINIGT		ÜBERLEITUNG <sup>9)</sup>		INSGESAMT	
2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
472	446	218	207	61	68	661	660	19.492	18.876	-	-	19.492	18.876	-	-	19.492	18.876
1.856	1.823	341	330	626	580	1.193	1.166	4.302	4.173	-4.302	-4.173	-	-	-	-	-	-
<b>2.328</b>	<b>2.269</b>	<b>559</b>	<b>537</b>	<b>687</b>	<b>648</b>	<b>1.854</b>	<b>1.826</b>	<b>23.794</b>	<b>23.049</b>	<b>-4.302</b>	<b>-4.173</b>	<b>19.492</b>	<b>18.876</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>19.492</b>	<b>18.876</b>
358	267	50	51	128	126	196	221	1.197	1.173	-	12	1.197	1.185	101	19	1.298	1.204
96	91	9	9	826	807	824	790	1.848	1.790	-1.848	-1.790	-	-	-	-	-	-
315	313	9	9	421	394	12	27	808	790	406	353	1.214	1.143	-	-	1.214	1.143
<b>3.097</b>	<b>2.940</b>	<b>627</b>	<b>606</b>	<b>2.062</b>	<b>1.975</b>	<b>2.886</b>	<b>2.864</b>	<b>27.647</b>	<b>26.802</b>	<b>-5.744</b>	<b>-5.598</b>	<b>21.903</b>	<b>21.204</b>	<b>101</b>	<b>19</b>	<b>22.004</b>	<b>21.223</b>
-779	-817	-223	-229	-1.121	-1.066	-1.658	-1.680	-14.968	-14.833	4.622	4.573	-10.346	-10.260	-6	-31	-10.352	-10.291
-1.052	-1.008	-119	-112	-635	-596	-764	-715	-6.720	-6.393	-12	0	-6.732	-6.393	0	0	-6.732	-6.393
-404	-383	-82	-79	-172	-158	-610	-587	-3.179	-3.036	1.112	1.044	-2.067	-1.992	-44	-8	-2.111	-2.000
<b>862</b>	<b>732</b>	<b>203</b>	<b>186</b>	<b>134</b>	<b>155</b>	<b>-146</b>	<b>-118</b>	<b>2.780</b>	<b>2.540</b>	<b>-22</b>	<b>19</b>	<b>2.758</b>	<b>2.559</b>	<b>51</b>	<b>-20</b>	<b>2.809</b>	<b>2.539</b>
-464	-472	-63	-62	-85	-75	-75	-70	-1.452	-1.430	20	14	-1.432	-1.416	-40	-37	-1.472	-1.453
0	2	0	0	-1	0	0	0	-5	-10	-	-	-5	-10	0	0	-5	-10
<b>398</b>	<b>262</b>	<b>140</b>	<b>124</b>	<b>48</b>	<b>80</b>	<b>-221</b>	<b>-188</b>	<b>1.323</b>	<b>1.100</b>	<b>-2</b>	<b>33</b>	<b>1.321</b>	<b>1.133</b>	<b>11</b>	<b>-57</b>	<b>1.332</b>	<b>1.076</b>
-220	-171	-31	-28	-8	-8	-78	-62	-431	-361	0	0	-431	-361	-	-	-	-
<b>178</b>	<b>91</b>	<b>109</b>	<b>96</b>	<b>40</b>	<b>72</b>	<b>-299</b>	<b>-250</b>	<b>892</b>	<b>739</b>	<b>-2</b>	<b>33</b>	<b>890</b>	<b>772</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
20.080	20.187	3.213	3.159	636	565	1.148	1.159	38.054	38.060	-665	-639	37.389	37.421	-	-	37.389	37.421
218	235	0	1	21	14	102	61	4.237	4.000	-	-	4.237	4.000	-	-	4.237	4.000
0	0	0	0	0	0	13	13	3.029	2.824	-	-	3.029	2.824	-	-	3.029	2.824
222	256	0	0	358	318	66	75	1.057	1.022	-6	-5	1.051	1.017	-	-	1.051	1.017
516	539	83	78	246	244	786	786	5.866	5.676	-1.275	-1.351	4.591	4.325	-	-	4.591	4.325
59	62	8	9	224	86	16.265	14.903	20.249	18.220	-19.201	-17.160	1.048	1.060	-	-	1.048	1.060
0	0	0	0	-135	-4	-15.573	-14.196	-18.715	-16.735	18.669	16.636	-46	-99	-	-	-46	-99
0	0	0	0	0	0	24	54	55	102	-	-	55	102	-	-	55	102
0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	-	-	10	0	-	-	10	0
-631	-647	-102	-129	-184	-185	-828	-841	-5.483	-5.322	1.273	1.348	-4.210	-3.974	-	-	-4.210	-3.974
-879	-1.091	-113	-92	-152	-147	-874	-795	-4.175	-4.067	531	524	-3.644	-3.543	-	-	-3.644	-3.543
0	0	0	0	0	0	-19	-13	-232	-143	11	-	-221	-143	-	-	-221	-143
-340	-388	-30	-29	-99	-108	-3.200	-3.578	-5.466	-6.064	-13	-41	-5.479	-6.105	-	-	-5.479	-6.105
-1.415	-1.549	-184	-193	-3	-2	-138	-129	-2.307	-2.390	5	1	-2.302	-2.389	-	-	-2.302	-2.389
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0
<b>17.830</b>	<b>17.604</b>	<b>2.875</b>	<b>2.804</b>	<b>912</b>	<b>781</b>	<b>-2.241</b>	<b>-2.514</b>	<b>33.150</b>	<b>32.359</b>	<b>-671</b>	<b>-687</b>	<b>32.479</b>	<b>31.672</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>32.479</b>	<b>31.672</b>
9.924	9.797	1.237	1.186	142	212	3.487	3.703	16.954	17.290	0	0	16.954	17.290	-	-	16.954	17.290
1	1	0	0	0	0	335	337	535	550	-	-	535	550	-	-	535	550
0	0	0	0	0	0	5	4	9	12	-	-	9	12	-	-	9	12
<b>2.001</b>	<b>1.872</b>	<b>189</b>	<b>190</b>	<b>125</b>	<b>97</b>	<b>83</b>	<b>72</b>	<b>3.042</b>	<b>2.683</b>	<b>-4</b>	<b>6</b>	<b>3.038</b>	<b>2.689</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.038</b>	<b>2.689</b>
-1.492	-1.486	-118	-125	0	0	-18	-24	-1.630	-1.640	-	-	-1.630	-1.640	-	-	-1.630	-1.640
<b>509</b>	<b>386</b>	<b>71</b>	<b>65</b>	<b>125</b>	<b>97</b>	<b>65</b>	<b>48</b>	<b>1.412</b>	<b>1.043</b>	<b>-4</b>	<b>6</b>	<b>1.408</b>	<b>1.049</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.408</b>	<b>1.049</b>
0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	-	-	26	0	-	-	26	0
41.662	41.149	4.857	4.825	26.596	26.030	26.168	25.869	286.215	282.612	-	-	286.215	282.612	-	-	286.215	282.612

## Informationen nach Regionen

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 30.06. — in Mio. €	EXTERNE UMSATZERLÖSE		LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE <sup>1)</sup>		CAPITAL EMPLOYED <sup>1)</sup>		BRUTTO- INVESTITIONEN		NETTO- INVESTITIONEN		MITARBEITER <sup>1)</sup>	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Inland	11.301	11.069	35.199	35.340	26.396	25.852	2.845	2.507	1.215	869	187.234	184.454
Übriges Europa	5.824	5.550	6.255	5.962	5.879	5.589	180	161	180	159	75.484	75.492
Nordamerika	743	886	193	180	149	231	3	3	3	3	7.456	7.843
Asien/Pazifik	1.354	1.120	697	619	689	636	12	10	12	10	13.596	12.473
Übrige Welt	270	251	28	27	31	38	2	2	2	2	2.445	2.350
Konsolidierung	-	-	-634	-604	-665	-674	-4	6	-4	6	-	-
<b>DB-Konzern bereinigt</b>	<b>19.492</b>	<b>18.876</b>	<b>41.738</b>	<b>41.524</b>	<b>32.479</b>	<b>31.672</b>	<b>3.038</b>	<b>2.689</b>	<b>1.408</b>	<b>1.049</b>	<b>286.215</b>	<b>282.612</b>
Überleitung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>19.492</b>	<b>18.876</b>	<b>41.738</b>	<b>41.524</b>	<b>32.479</b>	<b>31.672</b>	<b>3.038</b>	<b>2.689</b>	<b>1.408</b>	<b>1.049</b>	<b>286.215</b>	<b>282.612</b>

<sup>1)</sup> Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

## ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNZWISCHENABSCHLUSS

### Grundlagen und Methoden

Der ungeprüfte, verkürzte Zwischenabschluss per 30. Juni 2012 wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Der IAS 34 (Interim Financial Reporting) wurde beachtet. Die dem Konzernabschluss 2011 zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden für den vorliegenden Zwischenabschluss stetig angewendet.

Die folgenden neuen Standards, Interpretationen und Änderungen der IAS/IFRS-Standards sind innerhalb des Berichtszeitraums verpflichtend anzuwenden. Zu den Erläuterungen verweisen wir auf den Abschnitt »Grundlagen der Abschlusserstellung« im Geschäftsbericht 2011.

- ::: IAS 12: Änderung von IAS 12 »Ertragsteuern: Deferred Tax: Recovery of Underlying Assets« (veröffentlicht Dezember 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2012 (noch kein EU-Endorsement erfolgt))
- ::: IFRS 1: Änderung von IFRS 1 »Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards: Severe Hyperinflation and Removal of Fixed Dates for First-time Adopters« (veröffentlicht Dezember 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2011 (noch kein EU-Endorsement erfolgt))
- ::: IFRS 7: Änderung von IFRS 7 »Finanzinstrumente: Angaben: Übertragung finanzieller Vermögenswerte« (veröffentlicht Oktober 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2011)

### Vergleichbarkeit zum ersten Halbjahr 2011

Die Vergleichbarkeit der für das erste Halbjahr 2012 vorgelegten Finanzinformationen mit dem entsprechenden Vorjahreszeitraum ist unter Berücksichtigung folgender Sachverhalte gegeben:

#### VERÄNDERUNGEN IM AUSWEIS

Die Auflösung des unter den passiven Abgrenzungen ausgewiesenen Unterschiedsbetrags zwischen dem Nominalwert zinslos gewährter Darlehen des Bundes und deren Barwert erfolgt seit dem 1. Juli 2011 einheitlich im sonstigen betrieblichen Ertrag. Diese wurden bisher überwiegend im Zinsergebnis erfasst, nur ein geringer Anteil wurde in den sonstigen betrieblichen Erträgen gebucht. Die Umstellung dient der Vereinheitlichung in der Erfassung. Zudem enthalten Zinslose Darlehen eine Bezuschussung von Investitionen durch den Bund in Höhe des nicht erhobenen Zinses auf den Darlehensbetrag. Dieser Vorteil hat dem wirtschaftlichen Gehalt nach operativen Charakter, da er der Förderung von Infrastrukturinvestitionen dient und eine wirtschaftliche Darstellbarkeit der entsprechenden Projekte ermöglicht. Der Zeitpunkt der Änderung geht auf Diskussionen mit der Bundesnetzagentur über die Angemessenheit der Rendite im Bereich Infrastruktur zurück. Dabei wird die bisherige im Zeitablauf zunehmende effektivzinskonstante Auflösung durch eine sich an der Abschreibung orientierende Auflösung ersetzt.

## Veränderungen im Konzern

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

— Anzahl	Inland	Ausland	Gesamt	GESAMT	
	30.06. 2012	30.06. 2012		30.06. 2012	30.06. 2011
<b>VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN</b>					
Stand 01.01.	143	659	802	860	860
Zugänge	1	4	5	1	11
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	2	0	2	1	1
Abgänge	6	5	11	32	70
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>140</b>	<b>658</b>	<b>798</b>	<b>830</b>	<b>802</b>

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um zwei im Berichtszeitraum neu gegründete Gesellschaften, um den Erwerb sämtlicher Anteile an der Suomen Kiitoautot Oy (nachfolgend: Suomen Kiitoautot), Kuopio/Finnland, um den Erwerb sämtlicher Anteile an der Ambuline Limited, Birmingham/Großbritannien (nachfolgend: Ambuline-Gruppe), sowie um den Erwerb der restlichen 50% der Anteile an der TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main, und der TFG Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main.

Die neu gegründete Gesellschaft Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia, hat anschließend die Assets der Desert Logistics-Gruppe erworben.

Die Transaktionen werden nachfolgend erläutert:

- ::: Mit Vertrag vom 12. Januar 2012 (Closing 6. März 2012) hat DB Schenker Logistics sämtliche Anteile an der Suomen Kiitoautot erworben. Dieses Familienunternehmen ist eine der umsatzstärksten Firmen des finnischen Landverkehrs und erbringt Transportdienstleistungen für den Einzelhandel und die Industrie. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 31. März 2012 im Segment DB Schenker Logistics.
- ::: Mit Datum vom 27. April 2012 hat Schenker Namibia (Pty) Ltd. die Vermögensgegenstände der Desert Logistics-Gruppe erworben. Die Desert Logistics-Gruppe ist der führende lokale Logistikanbieter für internationale Transporte in Namibia. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 1. Mai 2012 im Segment DB Schenker Logistics.

::: Mit Vertrag vom 22. Februar 2012 (Closing 8. Juni 2012) hat DB Arriva sämtliche Anteile an der Ambuline-Gruppe erworben. Ambuline erbringt als einer der größten Dienstleister private Krankentransporte in den West Midlands/Großbritannien. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab Juni 2012 im Segment DB Arriva.

::: Mit Verträgen vom 28. März 2012 (Closing 29. Juni 2012) hat der DB-Konzern jeweils die restlichen 50% der Anteile an der TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG und der TFG Verwaltungs GmbH erworben. Im Gegenzug wurden die 35,035% der Anteile an der Metrans a.s., Prag/Tschechische Republik, und die 33,33% der Anteile an der POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg, an die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) als Veräußerer der TFG Transfracht verkauft. Aus den Transaktionen resultiert ein Nettozahlungsmittelzufluss in Höhe von 81 Mio. €. Davon wurden 15 Mio. € dem Erwerb der TFG Transfracht zugeordnet (negativer Kaufpreis). Der negative Kaufpreis entspricht in seiner Höhe dem negativen neu bewerteten Nettovermögen der TFG Transfracht. Die Transaktionen dienen der Entflechtung der bisher gemeinsam mit der HHLA gehaltenen Beteiligungen. Die TFG Transfracht ist im Bereich der Transportlogistik rund um den Containertransport von und zu den deutschen Seehäfen tätig. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 30. Juni 2012 im Segment DB Schenker Rail. Nachfolgend werden die Anschaffungskosten und der beizulegende Zeitwert des erworbenen Nettovermögens dargestellt. Die Kaufpreisallokation wurde gemäß IFRS 3 vorgenommen. Der Firmenwert wird maßgeblich durch die für den Zeitraum nach Erwerb erwarteten Synergieeffekte substantiiert. Darüber hinaus entfällt ein erheblicher Teil auf nach IFRS 3 nicht ansatzfähige Vermögenswerte, insbesondere den Mitarbeiterstamm, den Marktzugang sowie das künftige Umsatzpotenzial.

Die Ermittlung des Firmenwerts ergibt sich wie folgt:

— in Mio. €	1. Halbjahr 2012	davon Suomen Kiitoautot	davon Schenker Namibia	davon Ambuline	davon TFG Transfracht
<b>KAUFPREIS</b>					
Geleistete Zahlungen	8	21	1	1	-15
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	0	-	0	0	-
<b>Gesamte übertragene Gegenleistung</b>	<b>8</b>	<b>21</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-15</b>
+ Beizulegender Zeitwert des bereits vor dem Erwerb gehaltenen Eigenkapitalanteils	-	-	-	-	-
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	-1	13	1	0	-15
<b>Firmenwert</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

Im Rahmen der Kaufpreisverhandlungen des Asset-Deals (Schenker Namibia) wurden bedingte Kaufpreisbestandteile vereinbart, die in Abhängigkeit von der Erfüllung bestimmter künftiger Bedingungen weitere Zahlungen an den Veräußerer auslösen. Im Jahr 2014 wird eine Zahlung von 0,3 Mio. € fällig, falls ein kumuliertes EBITDA von 6 Mio. NAD erreicht wird. Beim Überschreiten des vorgenannten EBITDA ist ein Cap von 20% vereinbart, beim Unterschreiten verringert sich die Zahlung entsprechend.

Bedingte Kaufpreisbestandteile enthält auch der Erwerb der Ambuline-Gruppe. Hierbei wird eine weitere Zahlung von bis zu 0,3 Mio. GBP an den Verkäufer fällig, wenn eine EBIT-Grenze überschritten wird. Basierend auf den Ergebnisplanungen geht man nicht von bedingten Kaufpreiszahlungen aus.

#### KAUFPREISALLOKATION SUOMEN KIITOAUTOT

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

— in Mio. €	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	12	0	12
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5	0	5
Flüssige Mittel	5	0	5
<b>Vermögenswerte</b>	<b>22</b>	<b>0</b>	<b>22</b>
Übrige Verbindlichkeiten	8	0	8
Passive latente Steuern	1	0	1
<b>Schulden</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>9</b>
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	0	0
Fremdanteil	0	0	0
<b>Erworbenes Nettovermögen</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>13</b>
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	21	0	21
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	5	0	5
<b>Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>16</b>

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 5 Mio. €, Wertberichtigungen sind darin nicht enthalten.

Wir erwarten nicht, dass ein Teil des Goodwills für ertragsteuerliche Zwecke abzugsfähig ist.

Wäre Suomen Kiitoautot bereits zum 1. Januar 2012 in den DB-Konzernabschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 9,9 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von 0 Mio. € ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat Suomen Kiitoautot einen Umsatz von 19 Mio. € sowie ein Jahresergebnis von 0,8 Mio. € erwirtschaftet.

### KAUFPREISALLOKATION ASSET-DEAL DURCH SCHENKER NAMIBIA

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

— in Mio. €	Buchwert	Anpas- sung	Beizu- legender Zeitwert
Sachanlagen	0	0	0
Immaterielle Vermögenswerte	1	0	1
<b>Vermögenswerte</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Schulden</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	0	0
Fremdanteil	0	0	0
<b>Erworbenes Nettovermögen</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	1	0	1
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	0	0	0
<b>Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

Wäre der Asset-Deal bereits zum 1. Januar 2012 erfolgt, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 1,3 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von 0,1 Mio. € ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat Schenker Namibia einen Umsatz von 1 Mio. € sowie ein Jahresergebnis von 0 Mio. € erwirtschaftet.

### KAUFPREISALLOKATION AMBULINE-GRUPPE

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

— in Mio. €	Buchwert	Anpas- sung	Beizu- legender Zeitwert
Sachanlagen	1	0	1
Immaterielle Vermögenswerte	0	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	0	1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	0	0
Flüssige Mittel	0	0	0
<b>Vermögenswerte</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
Finanzschulden	1	0	1
Übrige Verbindlichkeiten	2	0	2
<b>Schulden</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	0	0
Fremdanteil	0	0	0
<b>Erworbenes Nettovermögen</b>	<b>-1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	1	0	1
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	0	0	0
<b>Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 1 Mio. €, Wertberichtigungen sind darin nicht enthalten.

Wir erwarten nicht, dass ein Teil des Goodwills für ertragsteuerliche Zwecke abzugsfähig ist.

Wäre die Ambuline-Gruppe bereits zum 1. Januar 2012 in den DB-Konzernabschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 7 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von 0 Mio. € ausgewiesen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat die Ambuline-Gruppe einen Umsatz von 1 Mio. € sowie ein Jahresergebnis von 0 Mio. € erwirtschaftet.

**KAUFPREISALLOKATION TFG TRANSFRACHT**

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

— in Mio. €	Buchwert	Anpas- sung	Beizu- legender Zeitwert
Sachanlagen	0	0	0
Immaterielle Vermögenswerte	1	0	1
Vorräte	9	0	9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	25	0	25
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	5	0	5
Flüssige Mittel	0	0	0
Aktive latente Steuern	3	-3	0
<b>Vermögenswerte</b>	<b>43</b>	<b>-3</b>	<b>40</b>
Finanzschulden	9	0	9
Übrige Verbindlichkeiten	44	0	44
Pensionsverpflichtungen	1	0	1
Sonstige Rückstellungen	0	1	1
<b>Schulden</b>	<b>54</b>	<b>1</b>	<b>55</b>
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	0	0
Fremdanteil	0	0	0
<b>Erworbenes Nettovermögen</b>	<b>-11</b>	<b>-4</b>	<b>-15</b>
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis (negativer Kaufpreis)	-15	0	-15
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	0	0	0
<b>Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen (negativer Kaufpreis)</b>	<b>-15</b>	<b>0</b>	<b>-15</b>

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 25 Mio. €, darin sind Wertberichtigungen von 0,3 Mio. € enthalten.

Wäre die TFG Transfracht bereits zum 1. Januar 2012 in den DB-Konzernabschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 110 Mio. € und ein um 6 Mio. € niedrigeres Jahresergebnis ausgewiesen.

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um fünf Verschmelzungen sowie um vier Liquidationen und zwei Verkäufe. Aus den Verkäufen ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 0,05 Mio. €.

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

— in Mio. €	DB- Konzern 01.01. bis 30.06. 2012	davon aus Konsoli- dierungs- kreis- zugängen	Beträge für Konsoli- dierungs- kreis- abgänge
Umsatzerlöse	19.492	53	0
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.214	1	0
<b>Gesamtleistung</b>	<b>20.706</b>	<b>54</b>	<b>0</b>
Sonstige betriebliche Erträge	1.298	1	269
Materialaufwand	-10.352	-22	0
Personalaufwand	-6.732	-16	0
Abschreibungen	-1.477	-5	-1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.111	-14	-6
<b>Operatives Ergebnis (EBIT)</b>	<b>1.332</b>	<b>-2</b>	<b>262</b>
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	9	0	0
Zinsergebnis	-497	-1	0
Übriges Finanzergebnis	9	0	0
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-479</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>853</b>	<b>-3</b>	<b>262</b>
Ertragsteuern	-59	1	0
<b>Ergebnis</b>	<b>794</b>	<b>-2</b>	<b>262</b>

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 53 Mio. € betreffen mit 19 Mio. € die Suomen Kiito-autot, mit 1 Mio. € die Ambuline-Gruppe, mit 1 Mio. € die Schenker Namibia, mit 14 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Grand Central-Gruppe, mit 11 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene COBRA und mit 7 Mio. € die im Vorjahr unterjährig erworbene Jean Heck-Gruppe.

### Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen bestanden per 30. Juni 2012 in Höhe von 54 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 51 Mio. €, per 30. Juni 2011: 55 Mio. €), sie umfassen überwiegend einen Rückforderungsanspruch auf Erstattung geleisteter Baukostenzuschüsse, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Abschlussstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.



Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

— in Mio. €	30.06. 2012	31.12. 2011	30.06. 2011
Eventualschulden aus			
der Begebung und Übertragung von Wechseln	0	0	1
der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	0	0	0
Gewährleistungsverpflichtungen	0	1	0
Sonstige Eventualschulden	102	99	79
<b>Insgesamt</b>	<b>102</b>	<b>100</b>	<b>80</b>

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

Darüber hinaus bestanden per 30. Juni 2012 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 136 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 137 Mio. €, per 30. Juni 2011: 179 Mio. €). Weiterhin dienen Sachanlagen mit Buchwerten von 199 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 223 Mio. €, per 30. Juni 2011: 207 Mio. €) der Besicherung von Krediten, unter anderem der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, an die DB AG. Der Ausweis betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge und Busse, die bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Arriva und DB Bahn Fernverkehr im Einsatz sind.

Seit Herbst 2007 führen Kartellbehörden weltweit Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche durch. Die EU-Kommission hat am 28. März 2012 gegen Schenker/BAX ein Bußgeld in Höhe von insgesamt 34,9 Mio. € verhängt. Gegen die Bußgeldentscheidung haben Schenker und BAX am 12. Juni 2012 Klage eingereicht.

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

Verfahren weiterer Kartellbehörden wurden zwischenzeitlich eingestellt beziehungsweise beendet. Mit einem Abschluss aller kartellbehördlichen Verfahren ist nicht vor Ende des Jahres 2013 zu rechnen.

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

## Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt per 30. Juni 2012 20.076 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 18.632 Mio. €, per 30. Juni 2011: 17.919 Mio. €).

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

— in Mio. €	30.06. 2012	31.12. 2011	30.06. 2011
Bestellobligo für den Erwerb von			
Sachanlagevermögen	13.989	12.501	11.761
immateriellen Vermögenswerten	1	3	2
Ausstehende Einlagen	391	387	389
<b>Insgesamt</b>	<b>14.381</b>	<b>12.891</b>	<b>12.152</b>

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen resultiert im Wesentlichen aus einem gestiegenen kontrahierten Investitionsvolumen aufgrund eigener Bauleistungen insbesondere im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben »Stuttgart 21«. Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen mit höchster Bonität, gegenüberstehen.

Die ausstehenden Einlagen betreffen mit 391 Mio. € (per 31. Dezember 2011: 387 Mio. €, per 30. Juni 2011: 389 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA.

## Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Wesentliche wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und der Bundesrepublik Deutschland (Bund) betreffen Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund aus gewährten Darlehen (Barwert: 1.964 Mio. €, per 31. Dezember 2011: 2.092 Mio. €, per 30. Juni 2011: 2.048 Mio. €). Darüber hinaus bestehen Leistungsbeziehungen aus den an den Bund gezahlten Entgelten im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamten sowie Kostenerstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich sowie aus erhaltenen Investitionszuschüssen. Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betreffen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen beziehungsweise Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der DB AG bei der EUROFIMA.

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

## Sonstige Erläuterungen

### ANLEIHEEMISSIONEN UND ANLEIHENTILGUNG

Im ersten Halbjahr 2012 wurden von der Deutschen Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, die nachfolgenden Anleihen begeben:

— Emissionsvolumen	Laufzeit (Jahre)	Kupon (%)
750 Mio. NOK <sup>1)</sup>	5	3,375
150 Mio. CHF	6	0,750
100 Mio. CHF	12	1,500
98 Mio. EUR	14	3,440
500 Mio. EUR	12	3,000
400 Mio. GBP	10	2,750

<sup>1)</sup> Aufstockung.

Im selben Zeitraum wurde eine fällig gewordene Anleihe der DB AG über 20 Mio. USD getilgt.

### DIVIDENDENZAHLUNG

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 28. März 2012 hat der DB-Konzern eine Gewinnausschüttung von 525 Mio. € an den Bund gezahlt.

### KAPITALFLUSSRECHNUNG

In den Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen sind 4 Mio. € nachträgliche Kaufpreiszahlung aus dem Erwerb von Grand Central aus den bedingten Kaufpreisbestandteilen enthalten.

### ANZAHL AUSGEBEBENER AKTIEN

Die Anzahl der ausgegebenen Aktien beträgt unverändert 430.000.000 Stück.

## Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Auslaufen des Tarifvertrags für die rund 2.000 Lokomotivführer am 30. Juni 2012 haben Anfang Juli 2012 die Verhandlungen mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer zur Entgeldrunde 2012 begonnen.

Berlin, den 20. Juli 2012

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft  
Der Vorstand

# Kontaktinformationen

## Investor Relations

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



Dieser Zwischenbericht wurde am 26. Juli 2012 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 20. Juli 2012) und ist auch im Internet unter [www.db.de/zb](http://www.db.de/zb) abrufbar.

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

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

## Konzernkommunikation

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

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

## DB-Servicenummer

Unsere Servicenummer 01805996633 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden.

Dabei gelten folgende Gebühren: für Anrufe aus dem deutschen Festnetz 14ct/Min., Tarif bei Mobilfunk maximal 42ct/Min.

# Finanztermine

## 21. März 2013

Bilanzpressekonferenz,  
Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2012

### IMPRESSUM

REDAKTION Deutsche Bahn AG | GESTALTUNG UND DTP Studio Delhi, Mainz  
LEKTORAT AdverTEXT, Düsseldorf | DRUCK ColorDruck Leimen, Leimen  
FOTOGRAFIE Max Lautenschläger, Berlin



Gedruckt auf  
Circlesilk Premium White  
(100 % Recyclingpapier)



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

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